

## NODO PIGNETO



Il nodo di scambio del **Pigneto** è uno dei progetti inseriti nel protocollo d'intesa del luglio 2018 per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e per la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse della Capitale sottoscritto da Roma Capitale, Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani. Il progetto del **nodo di interscambio Pigneto** tra ferrovie regionali e metro C prevede una stazione completamente interrata con una ridefinizione dello spazio superiore che riunifica le due parti del quartiere.

Lo scambio avverrà tra le linee regionali **Orte – Roma – Fiumicino Aeroporto (FL1)**, **la Roma – Viterbo (FL3)** e la linea C della metropolitana di Roma.

A fine lavori il nodo prevede di far incontrare la linea C con le linee regionali **FL1 (Orte – Roma – Fiumicino Aeroporto)** ed **FL3 (Roma – Viterbo)**, e in una seconda fase anche con la **FL4** e la **FL6**.

Erano inizialmente previste **6 fasi** di cantiere (poi passate a 7), tutte studiate per ridurre al minimo l'impatto sulla zona.

La prima fase era quella di preparazione dell'area, con lo spostamento delle reti di **sottoservizi**. Era prevista una conclusione per il 2017.

La zona manca di mappe precise dei sottoservizi e le imprese hanno dovuto lavorare a vista.

Altri ritardi si sono poi aggiunti fra luglio e ottobre 2018 per non appesantire il traffico locale e per non interferire con un altro cantiere dell'Italgas sulla via Casilina.

**IL PROGETTO** – I lavori dovrebbero durare circa tre anni, per realizzare il nodo di scambio tra FL1, FL3 e linea C e la nuova piazza giardino sopra il vallo ferroviario. Nella sua versione finale conterrà 4 ponticelli per collegare i due lati del quartiere e sarà lunga 250 metri circa. La copertura totale del vallo però arriverà solo con il secondo lotto di lavori. Entrambi i lotti costano 54 milioni di euro. La prima fase di 22 milioni è finanziata da Ferrovie. La seconda è di 32 milioni. Ci sono stati ritardi per il finanziamento della terza fase da parte del Campidoglio.

Il progetto si articola in tre fasi:

- costruzione della stazione interrata delle linee FL1 e FL3 con prima copertura nel senso della lunghezza di 250 metri
- costruzione della stazione delle linee FL4 e FL6 lungo il fascio di binari che corre parallelamente a via Casilina e al Mandrione;
- completamento della copertura in lunghezza dell'intero vallo del Pigneto.

Le prime due fasi sono state interamente finanziate.

**VERIFICA:** La terza fase è stata finanziata?

**VERIFICA:** I lavori sui sottoservizi sono terminati?

**VERIFICA:** Sono iniziate le opere civili per la realizzazione della prima fase?

E' stimato che dall'inizio delle opere civili occorrono almeno 30 mesi per la messa in funzione della stazione.

## DA ROMATODAY del 20 novembre 2020

di Y.S.

### **Stazione Pigneto, non si trovano i sottoservizi. Cantieri bloccati: "Forse l'avvio a metà 2021"**

I cantieri per la realizzazione della stazione del Pigneto potrebbero partire a metà del 2021, con più di un anno di ritardo rispetto all'ultima data annunciata ai cittadini – **aprile 2020** – e con più di tre rispetto a quanto **prospettato nel 2017** quando è iniziata la 'fase 1'. La possibile data, perché di ipotesi si tratta, è emersa questa mattina nel corso di una seduta della commissione capitolina Mobilità presieduta da Enrico Stefànò dedicata a un aggiornamento sulla stazione sotterranea che diventerà un nodo di scambio tra le ferrovie regionali FL1 e FL3, e in una seconda fase anche con la FL4 e la FL6, e la Metro C.

Ancora una volta a rallentare i lavori è la situazione dei cosiddetti 'sottoservizi', condutture di acqua e gas, cavi elettrici, fognature e fili telefonici che scorrono nel sottosuolo delle città, la cui errata mappatura iniziale ha già fatto dilatare i tempi della prima fase dei lavori. "Siamo pronti a partire ma prima bisogna risolvere il problema dei sottoservizi perché le esperienze pregresse ci hanno portato alla necessità di una riprogettazione con conseguente aumento dei tempi", ha spiegato Marco Marchese, direttore di Area Investimenti di Rete ferroviaria italiana (Rfi). "Vogliamo avere un censimento preciso così da partire senza fermarci perché, una volta avviato il cantiere, i disservizi alla mobilità locale saranno molti".

Quando inizieranno quindi i cantieri? L'ingegnere Andrea Borgia, referente del progetto per Rfi, a specifica domanda ha risposto: "Non è possibile ipotizzare l'avvio dei cantieri all'inizio del 2021. Dobbiamo ancora rimuovere i sottoservizi (fase che potrebbe avviarsi entro la fine dell'anno, ndr) e

poi realizzare la palificata. A metà del 2021 dovremmo cominciare a fare qualcosa, dipende molto da quello che troviamo lì sotto. Se non avremo problemi procederemo spediti”.

Nessuna data certa quindi in quanto la fotografia effettiva dei sottoservizi presenti non è ancora terminata e il dipartimento Lavori pubblici di Roma capitale non ha ancora consegnato le aree a Rfi. Presenti in commissione, infatti, anche i responsabili di Acea, Areti e Italgas. “Acea ha eliminato le interferenze della parte idrica e ora devono iniziare le attività per la rimozione dei sottoservizi Telecom e Areti. Prevediamo di iniziare entro dicembre”, ha spiegato Borgia di Rfi.

Secondo quanto spiegato da Andrea Mestre, responsabile dell’ufficio Attuazione Regolamento degli Scavi Stradali del dipartimento Simu “Telecom conferma il tracciato dei sottoservizi esistenti e anche Italgas”, anche se, quest’ultima, non ha ancora risposto alla nota. “Arriverà a breve”, probabilmente entro il 27 novembre. Polemico il presidente del V municipio Giovanni Boccuzzi: “Quando siamo arrivati nel 2016 sembrava che le lavorazioni dovessero partire a breve. Quando iniziamo?”, ha chiesto senza ottenere una risposta precisa. Poi ha proposto modifiche al semaforo su via Prenestina: “Da un impianto semaforico a tre vie lo dobbiamo trasformare a due” perché “si ingorga terribilmente”.

„A margine della commissione il dipartimento dei Lavori pubblici ha fatto sapere a Romatoday che “il censimento dei sottoservizi da parte di Rfi poteva essere effettuato anche durante l'estate ed era indipendente dallo spostamento delle tubazioni di Acea Ato 2, cosa che avrebbe fatto risparmiare tempo a Rfi. Questo ritardo non è quindi imputabile all'amministrazione. Mentre Italgas e Telecom hanno confermato i tracciati, la variante di Areti, già depositata, non è ancora stata accettata da Rfi”. Dal dipartimento contestano infine la possibile data di avvio dei cantieri per metà 2021: “Un lasso di tempo non giustificato”.“