

Traffico Pronti i progetti di fattibilità e l'analisi tecnica. Lavori legati a quelli per la **Metro C**

Il sottopasso cancella ingorghi

Un tunnel di un chilometro intorno a Castel Sant'Angelo

Un lungo sottopasso, un chilometro e cento metri. E non sotto Castel Sant'Angelo, ma dietro, dalla parte dei giardini. Ecco il progetto di **Roma Metropolitane** per collegare più velocemente ponte Cavour con il «sottopassino»: un tunnel che inizia il suo percorso subito dopo l'attraversamento di via Vittoria Colonna e che si ricongiunge all'attuale, permettendo, però, alle auto di sbucare anche di fronte ponte Vittorio Emanuele II. Lungo il suo percorso incrocia poi la futura stazione San Pietro della linea «C», che sarà situata esattamente all'inizio di via della Conciliazione.

Il progetto di fattibilità è pronto, e così quello di analisi tecnica redatto in accordo con la sovrintendenza archeologica; il costo previsto per costruirlo è di circa 200 milioni di euro. La sua realizzazione è strettamente collegata ai lavori della terza metropolitana di Roma, per cui si potrebbero usare la «talpa» e i macchinari già attivi in zona per il cantiere del futuro metrò.

A PAGINA 3
Lilli Garrone

Un tunnel di un chilometro per sconfiggere il traffico

Abbandonato il progetto che prevedeva il passaggio sotto Castel Sant'Angelo. Il nuovo percorso tutela anche i resti archeologici. Costo: 200 milioni di euro

Un lungo sottopasso, un chilometro e cento metri. E non sotto Castel Sant'Angelo, ma dietro, dalla parte dei giardini. Ecco il progetto di **Roma Metropolitane** per collegare più velocemente ponte Cavour con il «sottopassino»: un tunnel che inizia il suo percorso subito dopo l'attraversamento di via Vittoria Colonna e che si ricongiunge all'attuale, permettendo, però, alle auto di sbucare anche di fronte a ponte Vittorio Emanuele II. Lungo il percorso incrocia poi la futura stazione San Pietro della linea «C», che sarà situata esattamente all'inizio di via della Conciliazione.

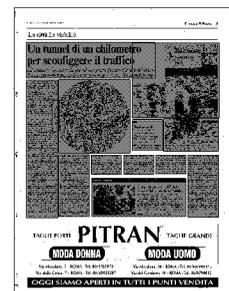
Il progetto di fattibilità è pronto, e così quello di analisi tecnica redatto in accordo con la Sovrintendenza archeologica; il costo previsto per costruirlo è di circa 200 milioni di euro. La realizzazione è strettamente collegata ai lavori della terza metropolitana di

Roma, per cui si potrebbero usare la «talpa» e i macchinari già attivi in zona per il cantiere del futuro metrò. «Abbiamo reimpostato il percorso della linea "C" - spiega il presidente di **Roma Metropolitane**, **Gianni Ascarelli** - che quindi avrà la fermata "San Pietro" prima di Ottaviano. Questo spostamento ci ha consentito la prefigurazione di un allungamento del sottopassino attuale, fino ad arrivare di fronte al Palazzo di Giustizia ed oltre. E la cosa più interessante - aggiunge Ascarelli - è proprio questa soluzione di far passare il tragitto non sul davanti, tra il castello e ponte Sant'Angelo, come si era pensato in un primo momento e dove lo spazio a disposizione è modestissimo, ma nella parte posteriore, dove sono i giardini, che non hanno un disegno particolare o di qualità».

Una soluzione che permetterebbe anche di superare i problemi archeologici che prima del Giubileo fermarono il progetto dell'amministrazione

di Francesco Rutelli: sotto al manto stradale, infatti, dalla parte del Tevere, ci sono ancora i contrafforti di Castel Sant'Angelo. Al contrario «il terreno compreso tra le mura e il castello - spiega il presidente di **Roma Metropolitane** - è di riporto. La struttura antica è limitata ad un quadrato di fondazione nel quale è iscritto il tamburo dell'antica tomba di Adriano».

Il fatto che si possa lavorare su terreno di riporto fa ipotizzare anche la soluzione di un sottopasso realizzato con una galleria artificiale (quella scavata con la talpa, "naturale", è molto più profonda), in quel tratto non



molto profonda, che possa consentire di ricevere dall'alto anche della luce naturale, come nell'attuale sottopasso fra Passeggiata di Ripetta e ponte Matteotti.

Il sottopasso di Castel Sant'Angelo inizierebbe quindi la sua discesa dopo ponte Cavour per poi piegare a destra una volta passato il Palazzo di Giustizia, ricollegandosi poi con una leggera curva (dietro al Castello) all'attuale sottopassino. Un percorso leggermente più lungo di quello in linea retta, che sarebbe stato irrealizzabile: «L'invenzione è venuta a Roma Metropolitana grazie anche alla mia esperienza e ai miei suggerimenti - sostiene Ascarelli -. Il percorso è leggermente più lungo, ma quando si è in macchina e il traffico scorre veloce trenta secondi in più non si avvertono assolutamente». E, soprattutto, in questo modo il sottopasso sarebbe realizzabile senza imbattersi in insuperabili problemi archeologici.

A riaprire il discorso di un tunnel per evitare la circonvallazione di piazza Adriana è stato lo stesso sindaco Gianni Alemanno poco più di un anno fa, nell'aprile del 2009: «Ho un sogno - aveva detto Alemanno durante la visita ai giardini della Mole Adriana -. Vorrei che il problema del traffico in questa zona venga risolto. L'attuale sottopassino è insufficiente. Dobbiamo tirar fuori dagli archivi i

progetti che prevedevano la costruzione di un sottopassaggio per liberare dalle auto l'area che gira intorno a Castel Sant'Angelo». E nel suo sito ufficiale ripete che è uno dei progetti che gli sta più a cuore.

Un progetto che alla fine degli anni Novanta, prima del Giubileo, Francesco Rutelli tentò di realizzare: si fecero lunghe prove di scavo, ma l'archeologia fermò la «talpa» prima del Castello. E si ripiegò sul sottopassino. Adesso Roma Metropolitana è certa di realizzare il sogno del sindaco. «Alemanno - conclude Ascarelli - ritiene questo sottopasso (come quello dell'Ara Pacis) un'opera infrastrutturale importantissima. Porterebbe ad un miglioramento ambientale complessivo di questa zona della città, eliminando l'inquinamento acustico e polveri derivanti dal traffico su piazza Adriana, che adesso costituisce una sorta di circuito inammissibile con il quartiere. E consentirebbe anche di ridisegnare il giardino che, attualmente, ha una struttura spontanea, non conforme con quello di una grande città europea. Si potrebbe poi realizzare una passeggiata pedonale da via della Conciliazione fino al Palazzo di Giustizia, lungo il fiume, in uno dei punti più belli della città». Ma i tempi per la realizzazione? «Sono ovviamente in parte collegati a quelli della linea "C" - ri-

sponde il presidente di Roma Metropolitana -. E l'organizzazione dei cantieri e della circolazione è abbastanza complessa. Ma il sogno del sindaco potrebbe essere realizzato prima del previsto».

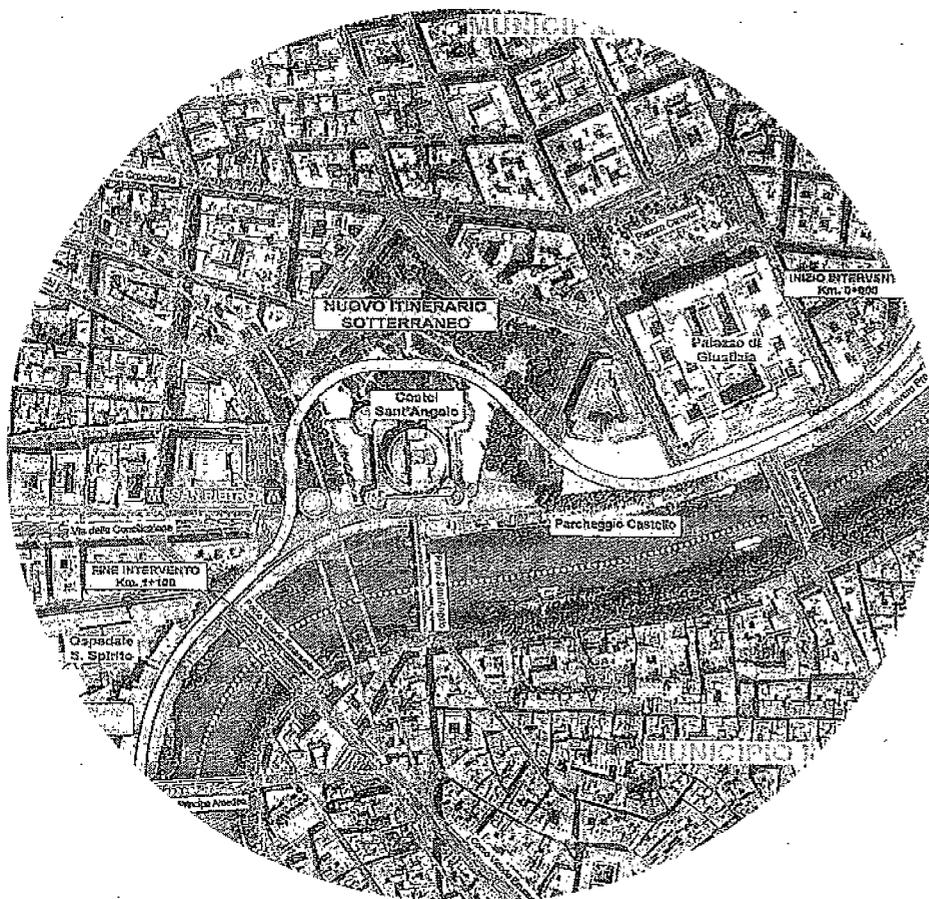
Lilli Garrone

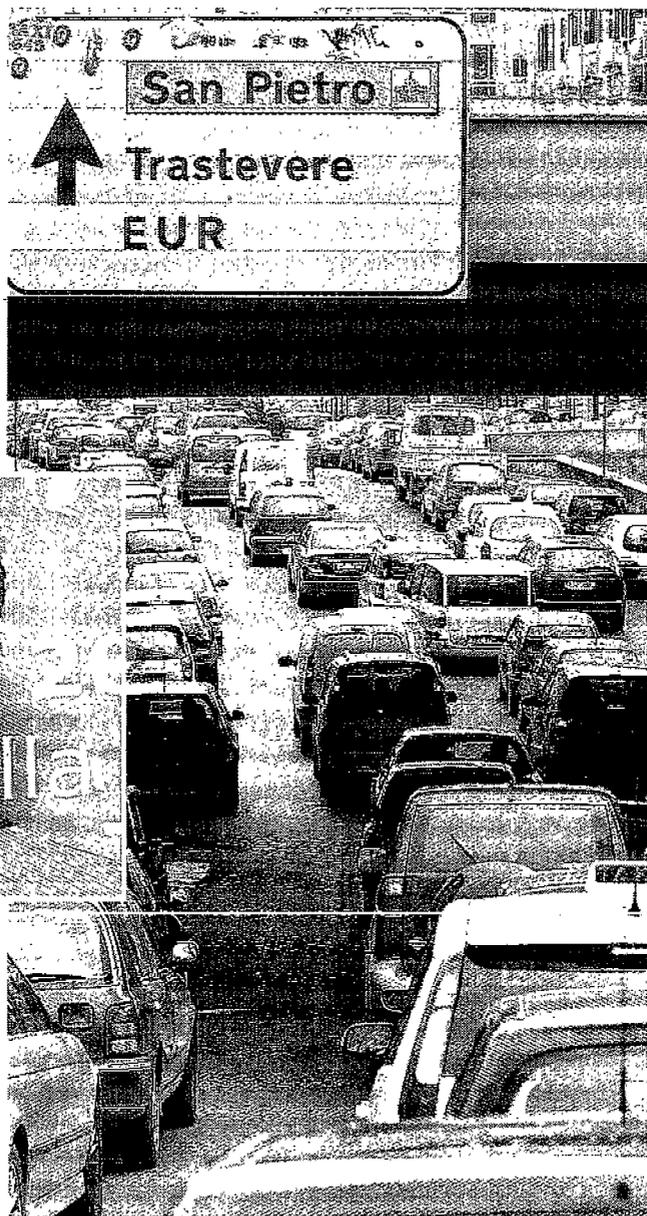
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gianni Ascarelli:

Il percorso è meno rettilineo ma in auto nessuno se ne accorge. Non ci sono vincoli archeologici e così si potrà realizzare il sogno del sindaco Alemanno





Futuro Il presidente di «Roma Metropolitane» Gianni Ascarelli, nella foto in alto. Suo il progetto per collegare più velocemente ponte Cavour con il «sottopassino»

Corsi e ricorsi



E la grande opera per il Giubileo si rimpicciolì e diventò sottopassino

Il primo progetto del sottopasso davanti Castel Sant'Angelo fu elaborato durante la giunta Rutelli ed era una delle grandi opere previste per il Giubileo del Duemila. Il progetto, però, fu bocciato sia dalla Sovrintendenza sia dal Consiglio superiore dei lavori pubblici perché i lavori di scavo, nel tratto davanti al monumento, sarebbero entrati in rotta di collisione con i contrafforti del castello. Inoltre, lo spazio fra gli stessi contrafforti e il Tevere era troppo esiguo. Si ripiegò così sull'attuale «sottopassino».