



ROMA CAPITALE

COMUNICATO STAMPA

LINEA C: INIZIANO I LAVORI DELLA TRATTA DA SAN GIOVANNI A FORI IMPERIALI COLOSSEO

PRIMI CANTIERI MOBILI A PARTIRE DAL 15 APRILE

Il Sindaco di Roma Capitale Gianni Alemanno, accompagnato dall'Assessore alle Politiche della Mobilità Maria Spina e dai vertici di Roma Metropolitane e del Contraente Generale Metro C Scpa, ha annunciato oggi **l'avvio della costruzione della Tratta T3 della Linea C della metropolitana, ovvero i 3 km circa di linea tra la stazione San Giovanni (stazione già in costruzione di corrispondenza con la Linea A) e via dei Fori Imperiali, con le nuove stazioni Amba Aradam Ipponio e Fori Imperiali Colosseo.**

L'investimento finanziario relativo alla Tratta T3 è di **792 milioni di Euro**. Per la realizzazione delle opere saranno necessari **84 mesi di lavoro**.

Su via dei Fori Imperiali, per tutta la durata dei lavori, saranno mantenute le tre corsie veicolari (due in direzione via Labicana e una in direzione centro).

Il transennamento delle aree di cantiere, senza interruzione del traffico veicolare, **sarà avviato il 15 aprile p.v. a partire dai cantieri mobili** propedeutici alla configurazione finale delle aree di lavoro ed interesserà le seguenti aree:

- **via dei Fori Imperiali da piazza del Colosseo fino a via del Tempio della Pace** (realizzazione marciapiede)
- **piazza Celimontana**
- **giardini di via Sannio**
- **giardini di piazzale Ipponio** (da maggio il cantiere si espanderà interessando via Ipponio nel tratto tra via dei Laterani e via Norico) **e anche due campi sportivi della Società Tennis Roma A.S.D.**

Le varie fasi di cantierizzazione saranno di volta in volta preventivamente comunicate.

La stabilità degli edifici storici è garantita da **capillari e sofisticate indagini preventive** effettuate, con il supporto di autorevoli esperti del settore, in sede di Progetto Definitivo e di Progetto Esecutivo e da un attento e puntuale monitoraggio per tutta la durata dei lavori.



ROMA CAPITALE

I manufatti da realizzare nella Tratta T3 sono i seguenti:

- **due brevi tratti di galleria** paralleli da costruire con scavo tradizionale **tra la stazione San Giovanni e i giardini di via Sannio**;
- un **pozzo** per l'introduzione degli scudi nel sottosuolo, da realizzare nei **giardini di via Sannio** (dove sarà comunque garantito l'esercizio dei banchi del mercato per tutto il periodo);
- la **stazione Amba Aradam Ipponio a p.le Ipponio**;
- un **pozzo** per l'esecuzione del *compensation grouting* a **largo dell'Amba Aradam**;
- un **pozzo** intermedio di aerazione a **piazza Celimontana**;
- la **stazione Fori Imperiali Colosseo** a via dei Fori Imperiali;
- il **cunicolo sotterraneo di collegamento tra la stazione Fori Imperiali e la stazione Colosseo esistente della Linea B**;
- le **due gallerie affiancate da realizzare con le TBM a partire dal pozzo di via Sannio**, compresi i tronchini finali oltre la stazione di Fori Imperiali che si spingono **fino all'imbocco di piazza Venezia**.

L'opera, che sarà realizzata in un contesto delicatissimo per le caratteristiche geologiche, geotecniche, idrogeologiche dei terreni interessati e per la presenza di eccezionali preesistenze storico-archeologiche, **non determinerà impatti significativi sul contesto urbano attraversato grazie ad alcune decisive scelte tecnologiche**:

- l'uso di due TBM del tipo a contropressione di terra (EPB) con diametro di 6,70 m per lo scavo delle gallerie di linea, che garantisce il massimo contenimento di qualsiasi interazione con il sovrastante contesto;
- l'esteso impiego della tecnica dell'idrofresa per la realizzazione delle paratie perimetrali delle stazioni e dei pozzi intermedi;
- l'utilizzo di travi particolari per i solai delle stazioni per contenere i tempi esecutivi;
- l'adozione di opportuni sistemi di impermeabilizzazione e una scelta dei materiali in linea con le più recenti evoluzioni tecniche e normative;
- avanzati sistemi di perforazioni guidate;
- il trattamento del terreno secondo le tecnologie più moderne;
- il *compensation grouting*, tecnica che consente di compensare in tempo reale i piccoli cedimenti indotti dallo scavo delle gallerie mediante iniezioni selettive di miscele cementizie nel terreno;
- un sistema di armamento che assicura il massimo contenimento delle vibrazioni del futuro servizio ferroviario.