

La Pisana ha deciso il rinvio del progetto al procedimento di VIA, la valutazione di impatto ambientale

Metro, la Regione dice no

L'iter si allunga di 6 mesi. Chieste «alternative di percorso meno invasive»

La Regione Lazio vuole vederci chiaro sulla metro leggera e chiede ancora tempo e verifiche per vagliare il progetto chiedendone «l'impatto ambientale». L'ufficiatà attesa è arrivata ed è stata messa nero su bianco con una nota del 4 novembre e pubblicata ieri sul sito Ambiente della Regione nella parte dedicata ai progetti delle province del Lazio: la Pisana, effettuata la procedura di verifica sul progetto della metropolitana leggera presentata dal Comune, ha deciso il rinvio dell'intervento al procedimento di VIA, l'iter di valutazione di impatto ambientale che richiederà altri sei mesi di gestazione. Si allungano i tempi per l'opera voluta dall'amministrazione comunale e per la quale proprio pochi giorni fa era arrivato anche l'ok dal ministero delle infrastrutture sulla parte economica necessaria per lo svincolamento delle risorse del Cipe. La decisione della Pisana era nell'aria ma se ne attendeva la ratifica e fino ad una settimana fa ancora si sperava in una risoluzione più rapida della questione. La Regione Lazio, che di fatto ha messo un altro veto sul progetto, ha ritenuto necessaria la redazione del documento di valutazione di impatto ambientale (VIA) per l'opera dopo aver valutato prima gli elaborati di progetto e una copia dello studio sugli aspetti ambientali, poi le osservazioni dei comitati Metro Bugia e Legambiente ed infine le conseguenti controdeduzioni fornite dal Comune su esplicita richiesta della Regione che aveva chiesto chiarimenti sull'opera in estate. Sulla base degli elementi acquisiti l'ufficio preposto ha motivato la decisione di un ulteriore approfondimento al fine di - si legge nel documento - «effettuare una valutazione costi-benefici dell'opera, per la necessità di valutare alternative di percorso meno invasive, di salvaguardare il valore naturalistico e paesaggistico delle albe-

Metrobugia: Si è taciuto sull'analisi costi-benefici

Il comitato Metrobugia apprende della decisione della Regione e la accoglie positivamente: «Una decisione quanto mai opportuna e indispensabile - dice De Simone - perché si tratta di un'opera di enormi dimensioni, che come tale produrrà inevitabilmente delle ripercussioni sul tessuto urbano, sull'assetto viario, sulla mobilità, sul paesaggio, sulle abitudini e sui comportamenti dei cittadini e nonchè assai rischiosa dal punto di vista economico-finanziario, e che quindi non può prescindere da una attenta valutazione.



Massimo De Simone

L'informazione da parte dell'amministrazione circa quest'opera è stata praticamente nulla. Solo qualche cittadino e per fortuna alla fine anche qualche politico ha creduto opportuno spulciare "qualche" carta, documento, progetto, per cercare di dare qualche notizia utile ai cittadini». «Soprattutto - dice De Simone - vogliamo rimarcare come la Regione abbia espresso la necessità di valutare alternative di percorso meno invasive nell'ambito di una valutazione costi-benefici dell'opera, che da sempre anche il Comitato Metro Bugia ha considerato imprescindibile. E' l'analisi costi-benefici il parametro su cui basarsi per valutare se l'opera è utile, inutile o controproducente e che, se si vuole fare l'interesse dei cittadini, dovrebbe essere posta sempre alla base di ogni scelta».



Un vagone della metro

rature esistenti su via Epitaffio e viale delle Stazioni ed in relazione alle situazioni ambientali descritte» ovvero le verifiche dei livelli di esposizione al rumore interno ed ai campi elettromagnetici per l'utenza, l'adozione di corsie dedicate esclusivamente al

mezzo, la realizzazione di banchine d'attesa e di attraversamenti pedonali protetti, la realizzazione di parcheggi di scambio, insomma tutti quegli elementi che siano strettamente correlati alla fattibilità dell'opera. Per arrivare a questo i dirigenti regiona-

li hanno analizzato documenti e anche svolto sopralluoghi a Padova e Mestre ad inizio ottobre dove sono emerse diverse criticità relative alle rotaie, al comfort del mezzo e alla mobilità. Da tutti questi elementi è emersa la necessità di chiarire componenti

essenziali per la Regione come «la verifica dei livelli di esposizione al rumore per i passeggeri e ai campi elettromagnetici per gli autisti, l'adozione di strumenti di disciplina del traffico in corrispondenza delle intersezioni a garanzia della sicurezza della circolazione viaria e dei tempi di percorrenza del veicolo, la realizzazione di percorsi pedonali dedicati all'utenza e di sistemi di segnalazione acustica e di parcheggi di scambio in corrispondenza dei terminali e del capolinea di viale Giulio Cesare opportunamente dimensionati per «invogliare» l'utenza all'utilizzo del mezzo». Tutti elementi su cui il Comune dovrà fornire maggiore documentazione alla Regione entro i prossimi 150 giorni. L'amministrazione si è detta fiduciosa nel futuro dell'opera e si sta sottoponendo a tutte le verifiche, anche se non può certo sorridere: questa novità suona come una bocciatura e rischia di posticipare i cantieri a fine 2010.

Marianna Vicinanza

Decisive le criticità rilevate dai dirigenti regionali sulle rotaie, la mobilità e la sicurezza La decisione dopo i sopralluoghi a Padova e Mestre

I dirigenti regionali responsabili del procedimento sono arrivati alla conclusione di far entrare l'opera in valutazione di impatto ambientale con nuove verifiche non solo sulla scorta della documentazione acquisita da Comune e comitati ma anche in base ad uno sopralluogo lo scorso 9 ottobre presso la linea in esercizio a Padova ed a una visita successiva ai cantieri in corso d'opera presso la città di Mestre. In queste due visite è stata raccolta una ricca documentazione fotografica conservata agli atti. Le criticità rilevate a Padova e Mestre sono state relative alla scarsa aderenza data dalla pavimentazione e

dalla rotaia. «Il piano di scorrimento ove è incastrata la rotaia - scrivono i dirigenti del settore - presenta fes-

surazioni evidenti determinate da cedimenti conseguenti all'esercizio del mezzo», inoltre «sono state ri-

scontrate differenti altezze della rotaia che possono determinare un diverso comportamento di persone e veicoli». I tecnici hanno rilevato anche in alcune sezioni la presenza di oggetti diversi nella gola della rotaia come ghiaia, cemento, oggetti metallici. Dubbi sono stati espressi anche sulla abitabilità del mezzo: «Gli spazi liberi interni sembrano non consentire un'agevole fruizione del mezzo, il comfort di marcia risente delle vibrazioni ed in frenata non viene assicurata la stabilità del passeggero in piedi». Tutte condizioni che nel caso della tranvia da realizzare a Latina vanno comparate ed approfondite.



La sede della Regione

Banchine di attesa? Larghe due metri Obblighi su traffico e corsie dedicate

Per la Regione la realizzazione dell'opera è connessa anche alla costruzione di banchine di attesa della larghezza minima di 2 metri (2 e 50 se centrali) ove individuare percorsi che favoriscano la percezione dell'accesso per la categoria d'utenza a mobilità ridotta. «Tali percorsi - scrivono - dovranno indirizzare l'utenza verso attraversamenti pedonali protetti dotati di semaforizzazione automatica all'arrivo del mezzo. Le fermate dovranno essere posizionate lontane da incroci e rotonde. In corrispondenza degli attraversamenti verranno chiesti sistemi di segnalazione acustica per non vedenti».



La Regione Lazio ha richiesto un approfondimento anche per le note problematiche relative alla pulizia della rotaia, alla riduzione delle interferenze con gli altri veicoli, alla pericolosità della rotaia per i mezzi a due ruote, alla necessità di rispettare la larghezza minima ammessa dalla legge per i marciapiedi. Si chiede l'adozione della corsia riservata esclusivamente al mezzo e all'utilizzo di strumenti di disciplina del traffico che riducano le interferenze con gli altri mezzi e non provochino pericolosi avvicinamenti con cicli e motocicli.

