

Inizio della costruzione nel 2016

Denuncia dei Verdi  
“Stop al Gra bis  
ambiente a rischio”

LAURA SERLONI A PAGINA III

# Al via il progetto Gra bis sei corsie a pagamento per bypassare Roma Sud

*Nel 2016 collegati Fiumicino e l'autostrada per Napoli*

**I COSTI**

La strada, lunga 34 chilometri, con sei corsie, tre per ogni senso di marcia, costerà un miliardo e 700 milioni di euro. Per ogni chilometro si spenderanno circa 48 milioni.

**IL TRACCIATO**

Il Gra bis collegherà l'autostrada Milano-Napoli con Fiumicino. La strada taglierà la zona sud di Roma: da Fiano-San Cesareo a Tor de' Cenci.

**Già avviata la conferenza dei servizi con gli enti locali e tre ministeri. Inserita tra le 100 opere del governo Berlusconi, ha ricevuto un finanziamento Ue**

**LAURA SERLONI**

**U**NA strada a sei corsie che taglia la zona sud di Roma: da Fiano — San Cesareo a Tor de' Cenci. Una sorta di Gra bis ma con pedaggio. Un tracciato che corre parallelo per un tratto all'anello del raccordo anulare per collegare velocemente l'autostrada Milano — Napoli con il terminal internazionale di Fiumicino, bypassando il Gra. «L'asse attraversa parchi come la Riserva di Decima — Malafede che ha un insediamento produttivo di agricoltura biologica, l'Appia Antica, le aree San Marco e Fontana Candida del vino Frascati Doce Frascati superiore Doce e

i terreni di Fioranello e Divino Amore, zona di pascolo per la produzione del pecorino romano Dop. La super strada è uno scempio poiché taglierà violentemente queste zone», attaccano i Verdi del Lazio.

Il progetto non è fantasia. Lo scorso 12 luglio si è tenuta la seconda conferenza dei servizi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il piano è ambizioso tanto che al tavolo sono stati coinvolti 38 soggetti tra i quali tre dicasteri (Trasporti, Beni culturali e Ambiente), otto comuni, Regione Lazio e Provincia di Roma, l'Aeronautica militare, l'Autorità bacino del Tevere e i vertici del parco regionale dell'Appia Antica. Oltre, ovviamente, a chi la nuova bretella autostradale l'ha promossa. Un'opera voluta da Roma Intermodale, il consorzio creato da Aeroporti di Roma, Anas e Agenzia Roma servizi per la mobilità. L'imponente infrastruttura venne inserita nel 2008 tra le cento opere da realizzare dall'allora governo Berlusconi. La Comunità Europea decise di co-finanziarla nel giugno del 2009. L'ultimo passaggio, oggi con l'apertura dei

tavoli tecnici che saranno chiusi a dicembre quando si concluderà la fase di concertazione. Nel 2013 partirà la gara d'appalto. E i lavori dovrebbero partire nel gennaio del 2016 per concludersi dopo tre anni.

Il progetto prevede di 34 chilometri e mezzo di strada con tre corsie per senso di marcia. Una spesa complessiva di un miliardo e 700 milioni di euro. Insomma una spesa, almeno secondo la previsione attuale, di circa 48 milioni di euro al chilometro. «Risorse che potrebbero essere destinate a rafforzare il trasporto pubblico su ferro — sottolineano Angelo Bonelli, capogruppo dei Verdi in Regione e Ferdinando Bonessio, presidente dei Verdi del Lazio — E invece non c'è alcuna



ipotesi di potenziare i mezzi di utilizzo collettivo. È un'idea di sviluppo del secolo scorso. Chiaro è che asfalto chiama gomma e quindi avremo ancora più macchine in circolazione con tutte le nefaste conseguenze che ne derivano». Secondo i Verdi, si delinea un quadro completo con il corridoio Tirrenico nord che trasforma l'Aurelia in un'autostrada, i container che si vogliono far arrivare da Civitavecchia su gomma, il tanto discusso corridoio della Roma-Latina e il raddoppio dell'hub di Fiumicino con un milione e mezzo di metri cubi di edilizia residenziale. La direzione scelta sarebbe quella del trasporto privato e non pubblico.

Le ipotesi al vaglio sono tre, sarebbe stata scelta la terza che è poi quella che passa più esterna al Gra. Sono previsti sei snodi all'altezza di Tor de' Cenci, di Laurentina, di Anagnina-Tuscolana, dell'A1 Roma-Napoli, della Casilina e dell'A1 Fiano-San Cesareo. Sono nove i chilometri di gallerie: l'autostrada si interra nei tratti di Castel di Leva per 200 metri, dell'Appia Antica per altri 200 metri, di Fioranello per 5.640 metri e di Anagnina-Romanina per 2.660 metri. In trincea invece vengono percorsi circa 8,5 chilometri. Dodici i comuni interessati: Ciampino, Marino, Frascati, Zagarolo, Grottaferrata, Montecompatri, Monte Porzio Catone, Colonna, Zagarolo, San Cesareo e Galliciano nel Lazio. Cinque i municipi attraversati dalla super strada: VIII, X, XII, XIII, XV. «Avviamo un'azione capillare sul territorio per far partire il fronte del no — continuano i Verdi, Bonelli e Bonesio — Ad ogni chilometro di strada andremo a contattare le comunità locali per far capire come viene consumato e snaturato il territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La battaglia dei verdi Bonelli e Bonesio

## “Mobiliteremo quartieri e paesi contro questo scempio”



Angelo Bonelli e Nando Bonesio

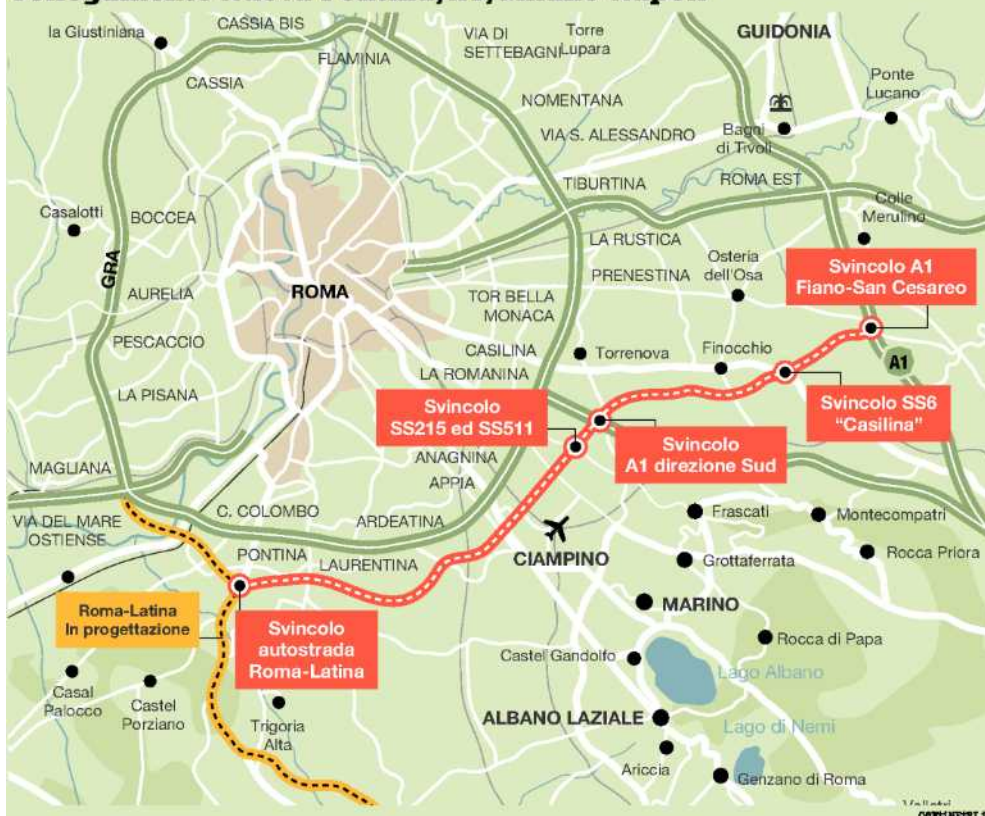
IL FRONTE del no ha già iniziato a muovere i primi passi. I Verdi del Lazio sono sul piede di guerra. Nei prossimi giorni organizzeranno degli incontri in ogni quartiere attraversato dalla nuova autostrada che da Tor de' Cenci arriva fino alla bretella Fiano — San Cesareo. «Non ci fermeremo davanti a questo scempio che distrugge il territorio — dicono i due esponenti dei Verdi, Angelo Bonelli e Nando Bonesio — Andremo a contattare le comunità locali per spiegare le ragioni che ci portano a protestare affinché i cittadini si uniscano alla nostra battaglia». L'obiettivo è coinvolgere il

maggior numero di associazioni ambientaliste e comitati di quartiere. «Sul corridoio della Roma — Latina siamo arrivati in ritardo quando il progetto era già in fase troppo avanzata, stavolta l'abbiamo preso sul nascere poiché sono ancora in corso le conferenze dei servizi», spiegano i due. Già perché i lavori tecnici dovrebbero terminare a dicembre per indire poi la gara d'appalto entro il 2013. Il progetto esecutivo dovrebbe essere concluso per il 2015. Ritmi serratissimi per aprire il cantiere a gennaio 2016.

(la. ser.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Collegamento Nuova Pontina, A1, Milano-Napoli



© RIPRODUZIONE RISERVATA