



Al Consigliere Enrico Stefano
c/o Gruppo capitolino M5S
protocollo web Assemblée Capitolina

e, p.c. All'On. Sindaco

Al Presidente dell'Assemblea Capitolina

Al Segretariato – Direzione Generale
U.O. Supporto Giunta e Assemblée Capitolina
Servizio Assemblée Capitolina
(rif. RC 23908/2014)

Loro Sedi

Oggetto: Risposta all'interrogazione n. 554/2014 a firma del Consigliere Stefano.

Con riferimento all'interrogazione citata in oggetto, relativa all'allagamento a seguito del nubifragio del 6 novembre 2014 delle stazioni della Metro C Giardinetti e Grotte Celoni, ancor prima della loro apertura, si riportano di seguito le considerazioni del Presidente – Amministratore Delegato di Roma Metropolitane s.r.l. sull'argomento:

““Si segnala preliminarmente che le stazioni della tratta T7 della Linea C (da Monte Compatri/Pantano a Torrenova) sono quelle della preesistente ferrovia Roma – Pantano che hanno subito degli interventi di adeguamento agli standard della nuova Linea Metropolitana.

In tale ambito di intervento, le stazioni sono state ammodernate ed ingrandite al fine di renderle compatibili con i requisiti architettonici e trasportistici della Linea C, ma la loro concezione strutturale e funzionale è rimasta essenzialmente uguale alla preesistente. Si evidenzia, in particolare, che sono rimasti presenti sia le grandi aperture ad oblò o rettangolari degli spazi aperti al pubblico, presenti specialmente in atrio e in banchina, che i cancelli d'ingresso in atrio realizzati in grigliato keller. Attraverso queste aperture sono quindi possibili ingressi di acqua piovana in caso di fenomeni atmosferici particolarmente violenti o eccezionali. Al riguardo si osserva che, nell'ambito dei lavori della Linea C, oltre alle Porte Automatiche di banchina sono stati introdotti appositi elementi architettonici e funzionali sulle banchine viaggiatori – rappresentando questa un luogo di sosta per gli stessi anziché di transito – quali atrio, disimpegni etc.. Tali elementi, oltre a prevenire l'indesiderato ingresso di volatili in banchina, costituiscono un accorgimento costruttivo atto a ridurre sensibilmente, mediante lamelle inclinate, possibili ingressi d'acqua dallo spazio sopra le Porte Automatiche di Banchina. In ogni caso, si fa presente che per loro natura le stazioni all'aperto non si possono considerare a tenuta e quindi sono state comunque mantenute



le opere idrauliche per il corretto smaltimento delle acque di pioggia riconducibili ad eventi piovosi particolarmente violenti ed eccezionali.

In merito ai singoli punti segnalati dagli organi di stampa si evidenzia quindi quanto segue:

“Le stazioni allagate risulterebbero quelle di Grotte Celoni e Giardinetti”.

La configurazione attuale della stazione superficiale di Grotte Celoni deriva dalla preesistente stazione della Linea Roma-Pantano come adeguata a seguito dei lavori svolti, come per le altre della tratta T7, per raggiungere gli standard della nuova Linea Metropolitana. Detta configurazione della stazione di Grotte Celoni prevede, superato l'atrio coperto comprendente il box agente di stazione e la tornelleria, un camminamento di accesso alle sottostanti banchine coperto da lastre trasparenti di PMMA sostenute da un sistema di capriate metalliche poggianti su muretti. Tra i suddetti muretti e la copertura sono installate delle recinzioni in keller, poste a protezione dei sottostanti binari, atte a prevenire ove necessario le effrazioni ma non aventi funzione di tenuta all'acqua piovana. In caso di violente e/o eccezionali precipitazioni può quindi accadere che l'acqua, penetrando appunto tra le maglie del keller, ricada sulle zone di pavimentazione sottostanti la suddetta copertura ed interessi le discenderie e le banchine, dove sono state comunque realizzate opportune griglie per la raccolta, il convogliamento e lo smaltimento delle acque al fine di risolvere i possibili ristagni. Per quanto attiene, quindi, la specifica segnalazione inerente i camminamenti di Grotte Celoni si ritiene che la stessa sia riconducibile al particolare stato di una stazione superficiale esterna soggetta a violente quanto eccezionali precipitazioni nonostante le diverse superfici di copertura realizzate.

Inoltre, per ciò che concerne la suddetta stazione di Grotte Celoni e la stazione di Giardinetti la stampa ha diffuso notizie in merito ad “allagamenti” nelle rispettive zone di atrio.

I fenomeni relativi agli asseriti “allagamenti” possono essere riconducibili a cause diverse.

Nel caso di Grotte Celoni, già sopra trattata, occorre osservare che, come già anticipato, gli interventi realizzati dal Contraente Generale sono consistiti in un adeguamento agli standard della linea metropolitana delle preesistenti strutture delle stazioni della ferrovia Roma – Pantano.

Il fenomeno in esame è riconducibile principalmente all'apertura del varco di accesso. Ove anche questo fosse chiuso, il fenomeno sarebbe ridotto in modo poco sensibile perché i cancelli scorrevoli d'ingresso, realizzati in grigliato keller già nella struttura preesistente gli adeguamenti realizzati dal Contraente Generale, non possono assolvere alla funzione di tenuta all'acqua, specialmente in situazioni di forte pioggia. Conseguentemente, nonostante la presenza di griglie e caditoie, può accadere che nei casi di violente precipitazioni, quali quelli in argomento, l'acqua possa penetrare appunto dai cancelli ed interessare le zone più prossime all'atrio. Si fa presente che tale configurazione delle opere è riscontrabile anche nella maggior parte degli ingressi delle altre stazioni esterne superficiali della tratta T7, dotate di cancelli in grigliato keller.



Nel caso della stazione di Giardinetti, di nuova realizzazione e di diversa concezione architettonico-funzionale, l'allagamento dell'atrio con interessamento delle parti d'opera ivi realizzate è stato invece determinato da una imprevista occlusione della tubazione di scarico dell'ampio canale di smaltimento acqua presente esternamente sul lato nord del corpo di stazione. Ciò ha comportato una conseguente tracimazione da detto canale ed infiltrazione dell'acqua in atrio, sia tramite lo spazio sotto l'adiacente porta di emergenza e sia tramite una griglia interna del locale condizionatori. L'occlusione della tubazione di scarico è stata eliminata e nell'occasione si è provveduto anche ad apportare ulteriori migliorie per incrementare la funzionalità di tale opera, al fine di scongiurare il ripresentarsi dell'evento.

“Tale fatto sarebbe ancor più grave dato che le suddette stazioni sono di superficie, quindi per loro natura meno inclini a fenomeni di allagamento.”

Fermo restando che il termine “allagamento” riportato sugli organi di stampa risulta esagerato rispetto alla reale entità di quanto accaduto, si evidenzia che, quanto sopra descritto ed esposto, a meno dell'episodio di Giardinetti, risulta infondato il convincimento che le stazioni esterne e di superficie siano meno inclini ad essere interessate da ingressi di acqua, si suppone, rispetto alle stazioni profonde della Linea. Come già detto, in casi di fenomeni piovosi di particolare intensità vi possono essere infiltrazioni d'acqua dagli spazi ‘aperti’ previsti dalla originaria configurazione architettonica delle stazioni che non è stata modificata sostanzialmente dagli interventi di adeguamento realizzati nell'ambito dei lavori della Linea C.

“Le stazioni della metro C hanno le porte automatiche di banchina che separano le banchine dal piano del ferro (i binari), di conseguenza l'acqua sulle banchine della metro C dovrebbe entrare in quantità minima solo quando arriva un treno (e le porte si aprono)”.

Come già circostanziato sopra, in caso di violente precipitazioni la pioggia può raggiungere le banchine delle stazioni della tratta T7 in modo sostanziale anche attraverso gli oblò e le altre aperture presenti sulle pareti che delimitano le stesse, oltre che attraverso il vano delle porte di banchina aperte quando staziona il treno.

Per ciò che concerne l'oggetto dell'interrogazione a mezzo la quale

“(…) si interroga il Sindaco e l'Assessore competente per sapere

- i motivi per cui tali stazioni si sarebbero allagate, ancor prima del loro utilizzo, e se altre stazioni siano state colpite da questo fenomeno;*
- se intendano accertare i responsabili che hanno eseguito i lavori di impermeabilizzazione nelle stazioni di Giardinetti e Grotte Celoni;*
- se le stazioni sotterranee siano state adeguatamente impermeabilizzate”*

si rappresenta quanto segue:

- per il primo punto si è già in parte risposto in precedenza. Durante l'evento eccezionale correlato alle segnalazioni di cui prima, sono stati effettuati dei sopralluoghi su tutta la tratta individuando anche alcune altre situazioni di*



infiltrazioni d'acqua. Per tutte le situazioni riscontrate ci si è prontamente attivati con le verifiche del caso e, ove necessario, con gli adeguati interventi risolutivi. Tale attività di monitoraggio (ed intervento ove necessario) sta tutt'ora proseguendo.

- In merito al secondo punto, per quanto prima esposto, si ribadisce che i lavori d'impermeabilizzazione non hanno nulla a che vedere con gli "allagamenti" denunciati dai mezzi di informazione per le stazioni di Grotte Celoni e Giardinetti. Tali fatti, in sostanza, sono riconducibili alla configurazione architettonica delle stazioni esterne all'aperto o, nel singolo caso dell'atrio di Giardinetti, ad un puntuale malfunzionamento di un dettaglio dell'idraulica di una stazione non aperta al pubblico, peraltro tempestivamente risolto insieme agli effetti correlati.
- Per il terzo punto si conferma che le stazioni delle tratte interrato, già aperte o in corso di costruzione/completamento, sono state impermeabilizzate con le tecniche previste in progetto, di consolidata applicazione a tale tipo di opere, e sottoposte durante tutto l'arco di costruzione ai controlli previsti. Tali controlli stanno tutt'ora proseguendo ai fini del giudizio definitivo del lavoro ed alla verifica di eventuali vizi e difetti che si dovessero manifestare, con eventuali responsabilità del Contraente Generale.””

L'Assessore
Dott. Guido Improta