

PER UNA MOBILITA' TANGENZIALE SOSTENIBILE NELLE PERIFERIE DI ROMA SUD ED EST

PREMESSA

Con 952 macchine ogni 1000 abitanti Roma detiene il poco invidiabile record del più elevato rapporto di auto per abitanti. Questo dato va letto assieme ad un altro: la percentuale di cittadini che utilizza il mezzo pubblico per i propri spostamenti sta scendendo di anno in anno ed è ormai intorno al 30%.

Ma c'è un altro dato ancora più preoccupante: il trasporto pubblico si svolge per il 70% su gomma e solo per il 30% su ferro. In conclusione a Roma c'è un record negativo assoluto che consiste nel fatto che solo un 10% della mobilità totale si svolge su ferro, e cioè col sistema meno inquinante. E' incredibile constatare che sempre più spesso si parla di cura del ferro, ma in realtà si va esattamente nella direzione contraria!

Il trend risale del resto ad anni lontani, quando la giunta capitolina decise di smantellare la rete tranviaria senza sostituirla, come sarebbe stato auspicabile, con una rete metropolitana sotterranea...

Da qui derivano tutta una serie di inconvenienti: traffico lento, mobilità difficile e inquinamento atmosferico, smog, ozono, polveri sottili. Problemi che hanno una immediata ripercussione sulla salute dei cittadini: i dati dell'osservatorio epidemiologico del Lazio registrano un aumento preoccupante dei casi di cancro ai polmoni negli adulti e dell'asma bronchiale e di altre malattie respiratorie nei bambini.

A fronte di questa situazione cosa fa il Comune? Buon senso vorrebbe un serio rilancio del mezzo pubblico, in modo da riequilibrare a favore di esso l'offerta di mobilità.

I progetti, tuttavia, previsti dalla "*cura del ferro*" rimangono nel cassetto, irrealizzati, per mancanza di fondi o per "insormontabili" difficoltà finanziarie, progettuali o tecniche. Contemporaneamente, però, si reperiscono sempre le risorse finanziarie necessarie a realizzare nuove infrastrutture per la mobilità automobilistica privata, superando ogni sorta di difficoltà tecnica, progettuale, burocratica-amministrativa, in tempi rapidissimi.

L'anello ferroviario dopo oltre 50 anni non è ancora completato e le sue stazioni, si trovano in uno stato di completo abbandono e degrado, il tram 8 termina le sue corse ancora a piazza Argentina, l'adeguamento e l'ammodernamento delle ferrovie suburbane resta al palo, i cantieri delle metro B1 e C partiranno se tutto va bene solo nel 2005, il prolungamento della B1 e della linea D sono ancora solo nella mente dei nostri Amministratori.

Al contrario, lavorano a pieno ritmo gli ultimi cantieri per completare la terza corsia sul ramo nord del grande raccordo anulare, è stato realizzato a tempi di record il "passaggio a nord-ovest" della via Olimpica (tunnel sotto la collina di Monte Mario) ed il tratto della nuova tangenziale tra Via Lanciani e Portonaccio, tra pochi mesi prenderanno il via i lavori per la nuova tangenziale est.

I nostri Amministratori non perdono occasione per affermare pubblicamente che la soluzione della questione "*mobilità*" a Roma debba essere ricercata nello sviluppo del trasporto pubblico, in specie di quello su ferro, ma nei fatti le loro decisioni ed azioni privilegiano ancora unicamente il trasporto automobilistico privato, riservando ad esso i maggiori investimenti, a discapito del trasporto pubblico.

Eppure l'esperienza di Roma, di molte altre città europee e nord americane, come quella di Los Angeles, ben nota agli urbanisti, dimostra che è proprio l'**offerta di nuove strade a generare la domanda di traffico, in una spirale senza fine.**

Nelle periferie di Roma Est, per quanto riguarda la mobilità tangenziale tra Nord e Sud della città, le cose non vanno diversamente anzi si potrebbe dire che appaiono ancora più drammatiche alla luce degli ultimi accadimenti!

TRASPORTO PUBBLICO

Il **Nuovo Piano Regolatore Generale (NPRG)** prevede la realizzazione di due corridoi di superficie per il trasporto pubblico: il **T3** e il **T4**:

- **T3 “Saxa Rubra – Cinecittà”**: Saxa Rubra (Roma Nord) – Fidene (FR1) – Bufalotta – Serpentara (metro B1) – quartiere vigne Nuove – Talenti (metro D) – Casal de’ Pazzi – Ponte Mammolo (metro B) – Parco Aniene – Colli Aniene (metro C1) Togliatti (FR2) – centralità Centocelle (metro C) – centralità Torre Spaccata – Subaugusta (nodo di corrispondenza tra metro A e corridoi di superficie T3 e T4) – Cinecittà (metro A).
Questo tracciato tangenziale che nella versione presentata dalla Giunta Comunale andava da Fidene a Cinecittà, nella nuova versione adottata dal consiglio comunale va da Saxa Rubra (Roma nord) a Cinecittà, seguendo la Palmiro Togliatti.
- **T4 “Cinecittà – Laurentina Eur”** come prosecuzione del T3: Cinecittà (metro A) – Appia Antica – Tor Carbone – Vigna Murata – Laurentina Eur (metro B), con un’assurdo tracciato all’interno del Parco degli Acquadotti.

TRASPORTO PRIVATO

I principali interventi previsti che interessano la parte orientale e meridionale della città, da nord a sud, come descritti dalla relazione del NPRG, sono:

- completamento come “boulevard” alberato di viale Togliatti verso nord con un attraversamento del Parco dell’Aniene tramite un tunnel superficiale, un nuovo ponte sull’Aniene viario e per il corridoio su sede propria T4, quindi un secondo tunnel che sottopassa il quartiere e consente di declassare via Fucini e attrezzarla con il corridoio di trasporto pubblico di superficie;
- adeguamento e riqualificazione del tratto esistente di via Togliatti tra Ponte Mammolo e via Tuscolana con interventi di mitigazione ambientale ed eliminazione delle intersezioni con le strade consolari al fine di realizzare il corridoio di superficie T3;
- collegamenti tra Tuscolana e Appia in tunnel sotto il parco degli Acquadotti con interessamento di un tratto della sede stradale di via Appia Nuova (che andrebbe in tunnel) per dare continuità al parco dell’Appia Antica e con adeguamento di via del Quadraro da coordinare con l’ente parco;
- tratto sud da via Appia Nuova a Magliana – Newton in parte di nuova realizzazione con il tunnel sotto il parco dell’Appia Antica, con diramazioni verso via Laurentina; la diramazione verso la Cristoforo Colombo è non definita. Fra il comprensorio 160 Tor Marancia (via di Grottaperfetta) e lo svincolo Tintoretto – Laurentina è prevista una galleria artificiale.
- penetrazione della A1 fino a viale Togliatti con innesto sulle controstrade, passando per la nuova centralità di Torre Spaccata.

Pur nelle deficitarie e discutibili procedure partecipative, che hanno preceduto l’adozione del NPRG da parte del Consiglio Comunale, le Associazioni ambientaliste, i Comitati di Quartiere, singoli cittadini hanno presentato centinaia d’emendamenti relativi ai predetti interventi, manifestando voglia e capacità di voler partecipare e contribuire fattivamente alla realizzazione di un sistema della mobilità, pubblica e privata, sostenibile nel quadrante nord-orientale della

città. Ancor oggi, tuttavia, nulla è dato sapere quali esiti questa enorme mole di lavoro volontario abbia prodotto!

Ancor più grave appare la mancata redazione ed adozione, dopo ben 14 mesi, del Regolamento Comunale della partecipazione, come previsto dall'art. 15 comma 8 delle norme tecniche di attuazione del NPRG. Ciò rende praticamente impossibile oggi ai cittadini di partecipare alla discussione e definizione delle grandi infrastrutture di mobilità presenti nel NPRG.

Diciamo questo perché abbiamo ormai maturato la convinzione che una parte della stessa Amministrazione Comunale stia operando concretamente non per migliorare ma bensì per modificare, snaturandole, le stesse previsioni del NPRG, in barba ad ogni principio e garanzia di partecipazione dei cittadini!

1. All'inizio di giugno la Giunta Comunale ha approvato il progetto preliminare del **tunnel sotto il parco dell'Appia Antica**, presentato dalla Società Astaldi,. questo nonostante che dai vari Dipartimenti Comunali interessati provenissero varie perplessità, e non critiche, di ordine ambientale, archeologico, idrogeologico, e nonostante non si sia messo in moto il benché minimo meccanismo di partecipazione. Ciò ha indotto il WWF Lazio e la sezione di Roma di Italia Nostra a presentare a fine luglio ricorso al TAR del Lazio, denunciando un eccesso di potere per erroneità dei presupposti.

L'opera in oggetto dovrebbe essere realizzata con il meccanismo finanziario del "project financing" e verrebbe poi affidata per almeno trent'anni alla Soc. Astaldi stessa, che incasserebbe il pedaggio degli automobilisti. Il suo costo sarebbe di quasi 390 milioni di euro, di cui la metà da reperire tramite apposito finanziamento pubblico. A tale scopo appunto a giugno è stato richiesto dal Comune l'inserimento di questa infrastruttura tra quelle di interesse nazionale per usufruire così dei finanziamenti della "Legge Obiettivo".

Lo scopo di quest'opera sarebbe quello di agevolare il passaggio verso la parte sud della città salvaguardando nel contempo il Parco dell'Appia Antica. Si tratta di un obiettivo forse condivisibile ma, comunque, tutto da discutere, e che certamente non può essere raggiunto peggiorando la qualità della vita dei quartieri che vengono attraversati dalla Palmiro Togliatti. Si prevede che quest'ultimi subiranno un incremento del traffico automobilistico (si parla di circa 50.000 veicoli al giorno) senza che siano state proposte e progettate una serie di misure di mitigazione ambientale, su cui, peraltro, i cittadini dovrebbero avere voce in capitolo.

Riteniamo grave soprattutto che contestualmente a questo progetto non si affronti nello stesso tempo a livello progettuale il corridoio del trasporto di superficie T4 dedicato al trasporto pubblico, naturale continuazione del corridoio di mobilità T3 sulla Palmiro Togliatti.

2. Il Comune ha declassato l'intero progetto del corridoio T3 a "corridoio veloce", accorciandone il percorso da Cinecittà a Colli Aniene: in pratica verrà asfaltato lo "square" centrale della Palmiro Togliatti e vi verranno fatti passare gli autobus, (tagliando completamente fuori il IV Municipio).

L'opera è stata presentata dall'ATAC e dal V Municipio il 23 giugno, nel corso di una unica e semi-clandestina assemblea presso la scuola G. Rodari a Colli Aniene, alla presenza dell'Assessore alla mobilità del Comune Di Carlo e del Presidente dell'ATAC Calamante, dopo un superficiale confronto con i municipi interessati (10°, 8°, 7° e 5°), i quali si sono ben guardati dall'avviare alcun confronto pubblico con i cittadini.

Il costo dell'opera è previsto in 12 milioni di euro, che, come ha dichiarato l'Assessore di Carlo, rappresenta l'intero ammontare dei fondi disponibili per la mobilità nel bilancio 2004.

La gara è stata silenziosamente pubblicata pochissimi giorni dopo e per quello che ne sappiamo, dovrebbe essere già scaduta il 22 settembre u.s.!

È previsto che l'intera opera sia realizzata in 11 mesi a partire da quest'ultima data.

In quest'ultimo progetto sono scomparsi, sempre per quel poco che è dato sapere:

- il ponte sull'Aniene viario e per il corridoio su sede propria T4;
- l'adeguamento e riqualificazione del tratto esistente di via Togliatti tra ponte Mammolo e via Tuscolana con interventi di mitigazione ambientale e l'eliminazione delle intersezioni con le strade consolari al fine di realizzare il corridoio di superficie T3;
- la realizzazione del corridoio T3 sia su ferro che su asfalto tra colli Aniene e Saxa Rubra.

In sostanza sembra che “qualcuno” abbia già deciso: niente tram Saxa Rubra – Cinecittà. La cura del ferro può attendere, ancora una volta!

Gli interventi predetti sulla mobilità pubblica e privata appaiono tutti coerenti e finalizzati alla realizzazione del **piccolo raccordo anulare interno** da Colli Aniene sino alla Cristoforo Colombo, la Laurentina, fino a raggiungere il centro direzionale dell'Eur. Una vecchia idea che dal 1995 alcuni amministratori Capitolini covano e sognano di realizzare in barba ai desideri e alle aspettative dei cittadini!

Dinanzi a questa prospettiva insoddisfacente e allarmante, Comitati e Associazioni di Roma EST e SUD hanno deciso di mobilitarsi.

NOSTRE RICHIESTE:

Nel particolare chiediamo:

- 1) il recupero attraverso un processo di partecipazione del vecchio progetto della Tramvia Cinecittà Fidene in luogo del bus tra Colli Aniene e Cinecittà, in fase di imminente realizzazione.**
- 2) l'attivazione di un meccanismo partecipativo riguardante il progetto di un futuro tunnel sotto il Parco dell'Appia Antica.**
- 3) il contestuale avvio di una fase di progettazione aperta a contributi partecipativi per il corridoio di mobilità pubblica previsto tra Cinecittà e Laurentina EUR.**

In linea generale chiediamo che nelle more dell'approvazione del Regolamento della Partecipazione, il Comune apra immediatamente, ufficialmente un confronto vero sui problemi della mobilità sostenibile, pubblica e privata, riguardanti Roma Sud ed Est. Un confronto partecipato, sostenuto con gli strumenti di informazione, comunicazione, e le risorse tecniche e finanziarie, indispensabili e necessarie a garantire il coinvolgimento e la partecipazione reale, a fianco dei rappresentanti politici e sociali operanti sul territorio, delle Associazioni Ambientaliste, dei Comitati e delle Associazioni dei quartieri, dei semplici cittadini.

Un percorso, dunque, realmente partecipato, che, proponiamo, si concluda con una Conferenza Cittadina, da indirsi non oltre il mese di maggio 2005, dove il Comune sottoporrà a pubblico dibattito un nuovo progetto complessivo di nuova mobilità sostenibile nell'intero quadrante nord-orientale della città di Roma.



TRAM CHIAMATO DESIDERIO

CINECITTA' – SAXA RUBRA, PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

SIAMO CONVINTI che il “*Corridoio della mobilità*” progettato dall’Amministrazione Comunale, oltre ad essere una soluzione vecchia, tecnologicamente superata, eccessivamente costosa e niente affatto sostenibile, sia in realtà solo destinato a nascondere, sotto un pesante maquillage di asfalti colorati e pensiline, i gravi problemi che il quadrante nord-orientale della città vive e vivrà sempre più drammaticamente per il costante aumento del traffico privato, del conseguente inquinamento acustico ed atmosferico che né deriva e delle sempre più disparate funzioni (leggi cemento) che il territorio deve sostenere.

SIAMO CONVINTI che la soluzione più funzionale, più ecologica, sostenibile, rapida ed economica era e sia ancora oggi quello di utilizzare lo square centrale della Palmiro Togliatti e la sede protetta dei viadotti dei Presidenti nel IV Municipio, per realizzare una linea tranviaria Saxa Rubra - Cinecittà, protetta, veloce, ecologica. Linea tranviaria, peraltro, che ci risulta essere già stata, da diversi anni, progettata fin nei minimi dettagli dai tecnici del Comune, ed i cui elaborati giacciono dimenticati in un cassetto di qualche Assessorato. Eppure, come dimostra la positiva esperienza del tram n.8, i nostri quartieri migliorerebbero la propria vivibilità.

OPPORTUNITÀ questa unica per i quartieri che si affacciano sul quadrante orientale di Roma e, indubbiamente, per l’intera Capitale: la nuova linea sarebbe infatti in grado di “mettere in rete”, con un efficace collegamento, come si evince dalla cartina, ben 5 linee su ferro: la Fm1 a Fidene, la metro B a Ponte Mammolo, la FM2 al Quarticciolo, la tranvia Roma-Pantano a Centocelle e, infine, la metro A a Subaugusta, attraversando assai popolosi quartieri come Fidene, Serpentara, Casale Nei, Vigne Nuove, Talenti, Montesacro, Rebibbia, Colli Aniene, Quarticciolo, Centocelle, Don Bosco, Cinecittà. Con una derivazione verso la Bufalotta si darebbe attuazione all’art.60 c.8 delle Norme tecniche di attuazione al NPRG che prevede giustamente un collegamento su ferro per le centralità metropolitane.

Prolungando la linea oltre il Tevere fino all’importante nodo-posteggio di Saxa Rubra, si collegherebbe anche la Piazzale Flaminio-Prima Porta-Viterbo. Dall’altra parte, arrivando alla vicina stazione ferroviaria di Capannelle, si metterebbero in rete anche le linee dei Castelli (FM4) e la Roma-Frosinone-Cassino (FM6) aumentando notevolmente l’efficacia complessiva del sistema.

CHIEDIAMO, pertanto, al Sindaco, agli Amministratori Comunali ed a quelli del IV, V, VII, X Municipio, di sospendere, con gli strumenti che la normativa consente, l’implementazione di progetti approvati e finanziati, senza che sia mai stato attivato quel processo di reale partecipazione dei cittadini, che la normativa europea e le stesse leggi italiane prevedono e prescrivono. Ai rappresentanti delle forze politiche eletti nel consiglio Comunale e nei Consigli dei rispettivi Municipi, chiediamo un chiaro, pubblico, ufficiale pronunciamento in tal senso.

IL SOTTOPASSO DELL'APPIA: SOLUZIONE O PROBLEMA?

Per una mobilità sostenibile liberando il Parco dal traffico di attraversamento

SIAMO CONVINTI della necessità di liberare il territorio del Parco dell'Appia dal traffico di attraversamento che lo attanaglia e di risolvere i gravi problemi che il quadrante sud-est della Capitale vive a causa dell'inarrestabile aumento del traffico privato.

RITENIAMO che il progetto di realizzazione del Sottopasso secondo le indicazioni di PRG, presentato dalla Ditta Astaldi e fatto proprio dall'Esecutivo Comunale, presenti gravi e numerosi motivi ostativi che riguardano la sua sostenibilità economica, sociale, urbanistica ed ambientale.

RITENIAMO che la soluzione dei problemi di mobilità nel quadrante sud-est della città debba essere ricercata partendo dal trasporto pubblico su corsia protetta, aspetto ignorato nella progettazione del Sottopasso che prevede due corsie per senso di marcia (larghe 3,75 metri l'una) più una corsia di emergenza (di 3 metri) riservate unicamente al trasporto privato. D'altra parte il corridoio di superficie T4 per il trasporto pubblico ("Cinecittà-Metro A - -Laurentina Eur-Metro B") presenta un tracciato indeterminato e con problemi di realizzazione insoluti. Non risulta poi prevista alcun collegamento su ferro con Metro B per l'area del comprensorio I60 (nuove edificazioni per 400mila metri cubi)

RITENIAMO che interventi sulla mobilità che interessano il territorio di 4 Municipi, con una popolazione complessiva di oltre 600mila abitanti (fonte: Ufficio di Statistica del Comune di Roma), non possano avvenire senza il coinvolgimento e la partecipazione reale, a fianco dei rappresentanti politici e sociali operanti sul territorio, delle Associazioni Ambientaliste, dei Comitati e delle Associazioni dei quartieri, dei semplici cittadini.

CHIEDIAMO, pertanto, al Sindaco, agli Amministratori Comunali ed a quelli del IX, X, XI e XII Municipio, di sospendere l'iter amministrativo dei progetti approvati senza che sia mai stato attivato quel processo di reale partecipazione dei cittadini, che la normativa europea e le stesse leggi italiane prevedono e prescrivono. Ai rappresentanti delle forze politiche eletti nel consiglio Comunale e nei Consigli dei rispettivi Municipi, chiediamo un chiaro, pubblico, ufficiale pronunciamento in tal senso.

Comitati ed Associazioni firmatari del documento:

Comunità Territoriale del 10° Municipio (coordinamento tra i seguenti comitati di quartiere ed associazioni territoriali: Appio Claudio, Cinecittà Est – MACCE, Giardini Tor di Mezza Via, Gregna S. Andrea, Morena, Osteria del Curato 167 – GRA, p.d.z. Anagnina 2, Piscine di Torre Spaccata, Statuario – Capannelle, Tor Vergata Nuova, Piazza Cavalieri del Lavoro, Cinest e delle associazioni “Quarto Miglio da Vivere”, Legambiente Circolo dei 7 Acquedotti, Movimento Ecologista, Sinistra Ecologista, L’Ellisse, Associazione Polis 2000, , Associazione per la sanità ed i servizi pubblici), Comitato di Quartiere Vecchia Tor Marancia, Comitato Antonio Cederna per la Salvaguardia di Tor Marancia, Associazione diritti del pedone IX Municipio, Comitato di Quartiere Valli Conca d’Oro, Comitato di Quartiere Sacco Pastore, Comitato di Quartiere Nomentano-Aniene, Comitato di Quartiere Casale Nei, Comitato Parco delle Betulle, Comitato di Quartiere Città Giardino – Cimone, Comitato di Quartiere Passo del Turchino, Comitato Parco delle Sabine, Associazione diritti del pedone IV Municipio, Cittadinanza Attiva, Comitato di quartiere Colle Salario, Comitato Talenti-Sacchetti, Insieme per l’Aniene, Amici del Parco, Abitare a, Associazione diritti del pedone XI Municipio, CdQ Torre Spaccata, Co.Co.Qui - Coordinamento Comitati V Municipio, Associazione Radici, Associazione Culturale “Roma Oltre Le Mura”, Comitato per il Parco della Caffarella, Osservatorio Ambientale Casal Dei Pazzi, WWF Lazio, Italia Nostra sez. di Roma.