

Proposte programmatiche per il 7° Municipio di Roma

Con l'accorpamento dei municipi 9° e 10°, deciso con la deliberazione dell'11/03/2013 dalla Assemblea Capitolina in base a quanto contenuto nel I decreto di Roma Capitale, si viene a creare un nuovo municipio, una struttura amministrativa che dovrà con pochi poteri occuparsi della gestione di un territorio enorme di circa 4.670 ettari che si estende da San Giovanni a Frascati e avente una popolazione di circa 320.000 persone. E' pertanto di tutta evidenza la difficoltà in cui si troverà la nuova struttura amministrativa di fronte a un compito del genere.

In tale situazione rischia di accentuarsi il "muro" che con il tempo si è creato tra società e politica.

Pertanto crediamo che si dovranno necessariamente trovare metodi e pratiche quotidiane che permettano un'effettiva partecipazione dei cittadini all'amministrazione della cosa pubblica.

Come comitati e associazioni territoriali del nuovo municipio riteniamo di poter contribuire concretamente come interfaccia di mediazione ai rapporti tra municipio e cittadino e di poter dar voce alle proposte e proteste espresse dagli abitanti del territorio. Da parte sua la politica dovrà abbandonare pratiche autoreferenziali e impegnarsi quotidianamente sui problemi andando letteralmente nel territorio senza chiudersi nelle stanze istituzionali.

Occorre quindi favorire nei fatti la "**democrazia partecipata**" dei cittadini rendendola effettiva sul piano delle decisioni amministrative ed evitando che sia puramente consultiva e formale. Per questo occorre dare **piena e concreta attuazione al regolamento sulla partecipazione** (del. C.C. n. 57/2008), ai nuovi strumenti previsti dal nuovo regolamento comunale e, nel contempo, ampliare i poteri municipali per dare il via finalmente a un reale decentramento amministrativo.

Presupposto di ogni "democrazia partecipata" è l'**informazione ai cittadini**. Per questo chiediamo che il nuovo Municipio si fondi sulla trasparenza e reperibilità da parte dei cittadini degli atti politici e amministrativi.

Il **sito web del Municipio** deve diventare la vetrina dell'Istituzione municipale dove i cittadini possano trovare non solo gli atti del consiglio e quelli della giunta ma anche i verbali di tutti gli organismi istituzionali comprese le commissioni consiliari nonché gli atti di evidenza pubblica e amministrativa: contratti, appalti, licitazioni ecc. Utili a tal proposito potrebbero essere anche degli incontri periodici con i cittadini per informali sulle attività del Consiglio.

Sviluppando ulteriormente il concetto di partecipazione si potrebbero promuovere forme di **collaborazione tra Istituzioni e cittadini**: ad esempio i pensionati e i volontari potrebbero svolgere una funzione di supporto e di intermediazione con le istituzioni e potrebbero essere autorizzati a raccogliere informazioni su: violazione del decoro urbano (scritte sui muri, sporcizie e rifiuti), manutenzione delle strade, abusi di vario genere, disagio sociale, disfunzioni burocratiche e problemi di traffico locale etc...

In nome della trasparenza particolare importanza dovrebbe avere l'istituzione dell'**anagrafe degli eletti** con i relativi redditi e gli emolumenti percepiti a qualsiasi titolo per lo svolgimento delle attività istituzionali.

Con questo documento poniamo all'attenzione delle forze politiche e dei candidati alla carica di Presidente del municipio e di Sindaco di Roma una serie di punti programmatici, secondo noi dirimenti, per migliorare la precaria qualità di vita dei nostri territori e permettere il coinvolgimento dei cittadini nella gestione della cosa pubblica.

Decentramento amministrativo

In quasi tutti i paesi, i principali centri urbani o la città capitale, godono di un regime amministrativo speciale (ad esempio, in Germania e Regno Unito). Sotto questo profilo il caso

italiano appare disallineato, dato che le città metropolitane stentano ad essere istituite e solo recentissimamente si è provveduto a riconoscere concretamente uno status differenziato per la città di Roma.

La nascita delle circoscrizioni comunali rappresentò in materia di decentramento amministrativo una importante innovazione istituzionale.

La legge n.278/1976 ha istituito le circoscrizioni comunali, conferendo alle autorità comunali il potere di istituire un nuovo organo istituzionale quale è quello delle circoscrizioni.

Attualmente, in base all'art.17 del Testo unico in materia degli enti locali (D.lgs. del 18.08.2000 n.267) le funzioni e le competenze delle circoscrizioni sono di partecipazione, di consultazione e di gestione dei servizi di base, nonché di esercizio delle funzioni a loro delegate dal Comune.

Il nuovo Statuto di Roma Capitale (Cfr. Deliberazione A.C. n. 18/2011) ribadisce nella sostanza la delega di funzioni già contenuta nel vecchio Statuto (Deliberazione C.C. 122/2000) e nel Regolamento del decentramento amministrativo (Deliberazione C.C. n. 10/1999).

Tuttavia, la realtà del decentramento amministrativo sperimentato a Roma dall'avvento delle circoscrizioni ad oggi e riferito a livelli di governo corrispondenti, per estensione territoriale e, soprattutto, per consistenza demografica, a quelli di città medio grandi, ha dimostrato l'inadeguatezza dell'attuale assetto di poteri e funzioni tra centro e periferia. A tal proposito, si è parlato con riferimento alle realtà municipali romane come di "città nella città" e di Roma come di "città di città" per indicare la particolarità delle caratteristiche territoriali dei singoli municipi.

Ciò in particolare si è manifestato nel governo del territorio, laddove le istanze locali sono state sistematicamente disattese da un potere centrale che, perseguendo propri disegni autoreferenziali, imponeva ai livelli di governo municipali scelte non solo non condivise, ma spesso irricevibili. La medesima osservazione è valida, *mutatis mutandis*, per l'erogazione dei servizi, in particolare per i trasporti e per la gestione dell'igiene urbana e dei servizi ambientali.

Non a caso, lo stesso art. 17 TUEL stabilisce che, nei comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti, lo statuto possa prevedere particolari e più accentuate forme di decentramento di funzioni e di autonomia organizzativa e funzionale.

A Roma tale facoltà è stata attivata soltanto con riferimento all'ex Municipio XIII (oggi divenuto X), con l'adozione di un regolamento speciale del decentramento amministrativo con cui sono stati conferite speciali funzioni in materia di piani territoriali, urbanistici e mobilità, edilizia privata e attività produttive e commerciali, servizi sociali.

Riteniamo che, sotto tale profilo, l'adozione del nuovo statuto comunale rappresenti un'occasione mancata per un generale riassetto degli equilibri di potere tra autorità centrale e municipi, tanto più in previsione della istituzione della Città Metropolitana e del necessario futuro bilanciamento di poteri e funzioni tra il nuovo ente e i comuni ricadenti nell'ex territorio provinciale.

E' auspicabile che il dibattito sull'attuazione della Città Metropolitana possa riaprire anche una discussione sul decentramento amministrativo e sul ruolo che dovrà essere riconosciuto ai futuri municipi.

Per quanto riguarda le città metropolitane, (art. 18, comma 1, l. n. 135/2012), va detto che importanti prerogative sono riconosciute in favore dello statuto, che addirittura potrà stabilire "una articolazione del territorio del Comune capoluogo in più Comuni", prescrivendo, però, un farraginoso iter referendario consultivo a quorum di partecipazione variabile.

Urbanistica: per uno sviluppo sostenibile del territorio

Noi pensiamo che la prospettiva di una nuova devastante espansione urbanistica nel nostro territorio debba essere corretta mutandola, pur in una situazione profondamente compromessa, in un inizio di sviluppo sostenibile. Occorre pertanto puntare su un nuovo modello sviluppo, non più incardinato sull'espansione edilizia e commerciale ma basato sulla riqualificazione urbana, sulla valorizzazione dell'enorme patrimonio culturale presente anche a fini turistici e sul rilancio di un'agricoltura basata sulla qualità. Si devono quindi abbandonare le politiche impennate sulla valorizzazione di una rendita speculativa e parassitaria che ha distrutto posti di lavoro e creato degrado ambientale.

Presupposto di ciò deve essere la **salvaguardia integrale di tutte le aree verdi e agricole** che devono essere rese produttive.

In un ottica più generale occorre perseguire in questo senso una revisione dell'attuale PRG.

Nel particolare del nostro territorio occorre guardare all'intero quadrante urbanistico sud orientale dalla Tiburtina all'Appia.

- Il policentrismo riqualificatorio della periferia sud-est va concentrato sulle **centralità pubbliche** di Tor Vergata, Pietralata, Ponte Mammolo (820 ha complessivi) e del Polo Tecnologico Tiburtino. Qui è possibile risolvere i problemi delle funzioni con il trasferimento di consistenti insediamenti direzionali dal centro storico, dei servizi e di una quota consistente di abitazioni pubbliche.

L'area della Romanina andrebbe considerata complementare per le funzioni alla vera centralità di Tor Vergata. Quella di Torrespaccata dovrebbe completare il Parco Archeologico di Centocelle.

- Inoltre vanno messi al centro di una strategia volta alla trasformazione della città, alternativa all'espansione continua, anche **il riuso e il riutilizzo del patrimonio pubblico di immobili già esistenti**. A cominciare dalle strutture militari dismesse: caserme Gandin, Ruffo, Piccinini e Medici. Anche qui è possibile trovare, almeno in parte, le risposte necessarie alla domanda di servizi e di edilizia economica e popolare sovvenzionata.

- Particolare attenzione va posta sulla **realizzazione dei PRINT** (Morena, Gregna, Tor Fiscale) previsti dal PRG quali strumenti di riqualificazione dei quartieri e zone urbanistiche che per la loro origine spontanea presentano pesanti deficit negli standard urbanistici.

Il sistema ambientale del territorio dovrebbe assumere un ruolo centrale nell'ambito del governo del territorio per la sua capacità di incrementare attività economiche importanti per il suo sviluppo come turismo e agricoltura.

- Attualmente il sistema ambientale è imperniato in particolare sulla presenza del **parco dell'Appia Antica**, di cui chiediamo l'ampliamento. Molte sono le azioni che sarebbe possibile attuare per migliorare questo meraviglioso parco; tra queste segnaliamo il completamento del restauro del casale rinascimentale della Vaccareccia e il suo affidamento alle realtà associative operanti in Caffarella oltre all'incentivazione dell'agricoltura a chilometri zero e l'apertura al pubblico con la conseguente messa a reddito della Villa dei Sette Bassi.

Va poi risolto l'annoso problema connesso al degrado dell'area di 5 ettari della Provincia di Roma situata nei pressi del Parco delle Tombe della via Latina, restituendo alla cultura e alla società questa splendida balconata naturale e recuperando la villa di Demetriade sepolta, in spregio alla cultura, negli anni '60, per realizzare i campi dell'ALMAS

- Per completare il sistema ambientale del quadrante è necessario procedere finalmente alla **realizzazione del parco archeologico di Centocelle-Torre Spaccata a est** e in più di una serie di parchi minori interni ai quartieri.

- Di questo sistema ambientale dovrebbe far parte integrante anche la grande **area agricola del casale di Gregna** il cui ruolo produttivo va valorizzato e potenziato con la creazione di un parco agricolo didattico nell'ambito di una politica che rilanci l'agricoltura anche come strumento di tutela del territorio e volano di sviluppo capace di dare lavoro, fermando, tra l'altro, la distruzione dei pochi vigneti rimasti nella parte del nostro Municipio posta alle pendici dei Castelli Romani.

Il sistema della mobilità

E' ora di abbandonare per sempre progetti scellerati basati su devastanti autostrade come il Raccordo Bis se si vuole effettivamente affrontare il caos da traffico che colpisce Roma.

- Dal punto di vista della mobilità il quadrante andrebbe sorretto da una consistente "**cura del ferro**". Metropolitana B e C, tramvie su Prenestina e Casilina, Ferrovie FM2 (Roma Guidonia), FM6 (Roma Cassino), FM4 (Roma Castelli), FM 7-8 (Roma Anzio) da trasformare in vere ferrovie metropolitane. Questi collegamenti radiali dovrebbero essere raccordati attraverso la progettata linea **tranviaria tangenziale Saxa Rubra-Laurentina**, la cui delibera di iniziativa popolare è già stata approvata dal Consiglio comunale nel 2006 e giace nei cassetti dell'assessorato.

A ciò va aggiunto il “**corridoio di mobilità**” T5 (Anagnina-Ciampino-Romanina,-Tor Vergata-La Rustica) che metterebbe in rete al di là del GRA le Fr e le metropolitane del quadrante.

- Riteniamo che un contributo importante per affrontare con minimo impegno economico il problema della mobilità a Roma possa venire dalla realizzazione di una vera rete per la **mobilità alternativa** (piedi - bicicletta). Tale rete dovrebbe in particolar modo collegare tra loro parchi e strutture scolastiche esistenti per una mobilità a misura di bambino e pedone.

Inoltre occorre operare in tal senso anche per superare quella vera e propria cesura del nostro territorio rappresentata dal Grande Raccordo Anulare, che non permette agli abitanti oltre Raccordo, in particolare di Gregna, Romanina e Tor di Mezzavia, di raggiungere a piedi i quartieri interni al GRA o la stazione metro Anagnina.

A tal proposito comitati e associazioni del 7° municipio fanno propria la proposta che viene dal Comitato per il Parco della Caffarella (*allegato 1*) e il bici plan, progettato in 10° Municipio e riposto in un cassetto, integrandoli tra loro.

Casa

Nonostante i processi di espansione edilizia che negli ultimi anni hanno investito il territorio, sempre più grave si sta facendo la crisi in tema di alloggi per le fasce più deboli. Su questa crisi auspichiamo interventi incisivi da parte dello Stato piuttosto che le estemporanee proposte di housing sociale del Campidoglio miranti solo a fare un altro regalo alla rendita.

Alcuni interventi ci sentiamo di appoggiare.

- 1) Verifica degli aventi diritto negli alloggi di edilizia residenziale pubblica;
- 2) Incentivazioni per la messa sul mercato degli alloggi privati sfitti a canone sociale;
- 3) Programmi di edilizia residenziale pubblica con abbattimento e ricostruzione di edifici pubblici e privati fatiscenti;
- 4) Riutilizzo del patrimonio pubblico abbandonato.
- 5) Controllo del comune di Roma (ne ha l'obbligo) sul rispetto del Prezzo Massimo di Cessione (Art. 14 dell'Atto di Convenzione) Ex Legge 167/62.

Lavori pubblici

- La carenza dei servizi di ogni genere, dalle scuole al verde, è particolarmente sentita nei nuovi quartieri nei fuori Raccordo. Nel contempo ritardi e sprechi sono presenti in varie situazioni.

Ci sono lavori che attendono il loro completamento da anni e che rappresenterebbero una risposta concreta alle esigenze del territorio. E' il caso del completamento dei lavori all'ex deposito STEFER di Ponte Lungo o **del completamento parcheggio di scambio Arco di Travertino** con la Piazza coperta (*allegato 2*).

- Nonostante l'azzoppamento del processo di decentramento di funzioni e risorse, i municipi restano nella realtà amministrativa romana un significativo centro di spesa in relazione ai lavori pubblici di livello locale (strade e marciapiedi municipali, caditoie, mercati, centri sociali, piazze e giardini pubblici, potature, scuole, ecc.).

Tali interventi influiscono in modo rilevante sulla funzionalità di talune fondamentali infrastrutture locali e quindi dovrebbe essere interesse comune dell'amministrazione e della cittadinanza stabilire una **programmazione annuale degli interventi con il metodo della partecipazione**, coinvolgendo comitati, associazioni, centri anziani, in modo tale che le poche risorse disponibili siano spese al meglio per i bisogni effettivi e reali della comunità residente. Spesso invece si assiste a una carenza di programmazione da cui deriva il mancato coordinamento degli interventi posti in essere (es. rifacimento di fondi stradali seguito da sventramenti per l'apposizione di cavi e tubature) od opere eseguite non a regola d'arte, anche per una carenza di controllo in sede di direzione lavori e di collaudo (ristagni di acque piovane su marciapiedi, cattiva apposizione di mattonelle, rappezzamenti di buche stradali, intasamento di tombini e caditoie).

Al fine di rendere più efficiente il settore dei lavori pubblici di competenza municipale con la collaborazione dei cittadini amministrati, si propone di costituire un **osservatorio municipale partecipato** che si occupi della programmazione degli interventi e che, in base alle risorse disponibili, stabilisca un ordine e un cronoprogramma degli interventi nei quartieri del municipio. Anche la fase del collaudo dei lavori dovrebbe essere aperta alla partecipazione, secondo le più avanzate esperienze del c.d. **collaudo civico** delle opere e dei lavori realizzati

Regole per il Piano Urbano Parcheggi (a cura del Coordinamento dei Comitati NO PUP e di Carteinregola)

Prima di entrare nel merito dei nostri punti per il PUP, vorremmo smentire il luogo comune secondo cui i parcheggi sono una risposta efficace ai problemi della mobilità perché “tolgono le auto dalla strada”. Noi affermiamo che la causa principale della disastrosa mobilità della Capitale è un rapporto vetture private/abitanti che non ha uguali in nessuna città d’Europa, a fronte di un servizio pubblico fortemente inadeguato, con il conseguente circolo vizioso che provoca nefaste ricadute sia sull’economia della città sia sulla qualità della vita dei cittadini.

E vogliamo ribadire ancora una volta che, rispetto alle esigenze della sosta, qualunque Piano Parcheggi sarà sempre un palliativo. Come è noto a chiunque si interessi di soluzioni per la mobilità: non si tratta di aumentare il numero di parcheggi, ma di diminuire il numero delle automobili circolanti, sia per quanto riguarda le vetture in arrivo da fuori città, sia per quanto riguarda quelle dei residenti.

Un risultato che si può raggiungere solo partendo da un incremento del servizio pubblico e anche rendendo più accessibile e diffuso il ricorso ad altre forme di mobilità, incentivando l’uso della bicicletta, del car sharing, dei percorsi pedonali. Come accade da anni in tutte le grandi città europee. Come avrebbe potuto accadere da tempo anche a Roma, se tutte le giunte che si sono avvicendate non avessero gettato la spugna ancor prima di mettersi al lavoro, come se la Capitale fosse una realtà troppo complessa per tentare di mettere in pratica sul serio i tanti piani della mobilità rimasti sempre sulla carta.

A più di vent’anni dall’entrata in vigore della Legge 122/89 (Legge “Tognoli”), e dopo sei anni di Emergenza Traffico e Mobilità, con relativi poteri speciali del Sindaco, **è ora di prendere atto che il Piano Urbano Parcheggi è stato un sostanziale fallimento:**

- Non sono stati realizzati i nodi e parcheggi di scambio: di quelli previsti dal 2006 a oggi (arrivati a 17 nel 2008) ne è stato completato solo uno.
- E’ stata realizzata solo una minima parte dei “Pup” privati, che non ha comportato alcun miglioramento né della situazione della sosta, né delle sistemazioni superficiali, spesso addirittura peggiorate
- La percentuale rotazionale dei parcheggi è poco utilizzata e non garantisce un sufficiente ritorno economico al gestore
- Molti box sono invenduti da anni e lo resteranno anche tanti di quelli oggi in costruzione
- I cittadini non sono stati informati, né consultati, né tanto meno coinvolti rispetto a interventi e sistemazioni superficiali: la maggior parte degli interventi realizzati e in corso ha invece scatenato proteste e azioni legali

Noi chiediamo che il Piano Urbano Parcheggi diventi un reale strumento al servizio del Bene pubblico. Per renderlo tale è necessario un radicale cambiamento di rotta in 5 punti:

1) Il piano deve essere un piano. È necessaria un’accurata pianificazione che integri il Piano Parcheggi con un piano generale della mobilità e dello sviluppo urbanistico. L’obiettivo è ridurre progressivamente l’uso del mezzo privato a favore del mezzo pubblico o di mezzi più sostenibili. La decisione su numero, tipo e localizzazione degli interventi, deve essere attribuita a un soggetto pubblico ed effettuata sulla base di uno studio della situazione attuale e della sua proiezione nel medio e lungo periodo, attraverso l’individuazione “caso per caso” della soluzione di sosta più utile

alle esigenze del territorio e della mobilità cittadina, riducendo i parcheggi a punti strategici nella città consolidata e a nodi di scambio nelle fasce più periferiche della città.

2) **Lo spazio pubblico sopra i parcheggi deve essere di tutti.** Non si devono più realizzare parcheggi sotto aree verdi con alberature di prima e seconda grandezza o alberi di pregio. Le sistemazioni che contemplano la realizzazione di un nuovo giardino pubblico sopra i parcheggi devono prevedere una zolla di almeno 2,5 m di terra per permettere la piantumazione di alberi di prima e seconda grandezza. Gli interventi, soprattutto se in corrispondenza di piazze o crocevia importanti, devono rispondere ai requisiti dei regolamenti per la sistemazione urbanistica degli spazi pubblici, a cominciare da quello per la partecipazione dei cittadini; nel caso di interventi complessi, si deve ricorrere al concorso di idee. I progetti di sistemazione devono comprendere rendering dettagliati e capitolati con la minuziosa indicazione dei materiali utilizzati. La manutenzione dell'area pubblica superficiale deve essere effettuata dal Comune, a spese del condominio dei proprietari dei parcheggi. Gli uffici comunali, prima di autorizzare la realizzazione di nuovi interventi, devono verificare che la ditta non sia inadempiente nelle realizzazioni in corso, sia sul rispetto delle prescrizioni e dei tempi, sia sul versamento degli oneri concessori.

3) **Parcheggi per chi.** I parcheggi pertinenziali devono essere destinati al ricovero delle auto e non devono diventare cantine e magazzini: per questo devono essere costituiti da stalli aperti e non da box. Per evitare speculazioni su suolo pubblico, coerentemente con la filosofia della Legge Tognoli, i parcheggi pertinenziali devono essere effettivamente destinati ai proprietari di immobili dell'area limitrofa ("l'area di influenza"), incentivati all'acquisto attraverso un prezzo favorevole, definito attraverso i parametri del bando pubblico e comunque inferiore al valore di mercato. I parcheggi rotazionali devono essere prevalentemente collocati fuori dal perimetro della città storica, e regolati da una politica tariffaria che scoraggi l'afflusso delle auto verso il centro premiando chi abbandona il mezzo privato nelle fasce più lontane.

4) **Più garanzie ai cittadini.** Il Comune deve garantire la sicurezza e il benessere di coloro che vivono e lavorano nelle aree degli interventi e la tutela degli edifici di contorno, adottando prescrizioni più stringenti (come ad esempio quelle recentemente elaborate all'Ordine dei Geologi del Lazio) e soprattutto vigilando sul rispetto delle prescrizioni, in particolare sia per quanto riguarda le indagini preliminari, sia per quanto riguarda la congruità e la durata delle polizze assicurative per gli eventuali danni emergenti ai fabbricati limitrofi, durante la costruzione del parcheggio e per i dieci anni successivi al collaudo.

5) **Stabiliamo le regole.** La pubblica utilità e la valorizzazione delle risorse pubbliche devono essere il criterio guida degli interventi. I parcheggi non possono comportare il danneggiamento o il ridimensionamento di beni pubblici come siti archeologici, ville e giardini, vincolati e non. L'affidamento degli interventi deve rispettare il principio del miglior offerente, individuato sulla base di gare di evidenza pubblica. Gli oneri concessori da versare alle casse pubbliche devono essere proporzionati al prezzo finale di vendita dei posti auto.

Adesso, subito.

1) Elaborazione di un **nuovo Piano Urbano Parcheggi** inserito in un nuovo piano della mobilità, stilato sulla base di uno studio articolato promosso da soggetti *super partes*

2) Richiesta di **parere all'Avvocatura comunale in merito ai diritti già acquisiti** dai proponenti nelle varie fasi procedurali, per valutare il peso economico di eventuali risarcimenti in caso di ricollocazione o cancellazione di interventi previsti dai PUP precedenti che si ritenessero inadeguati al nuovo Piano

3) **Pubblicazione on line degli interventi del PUP**, con lo stato delle procedure e tutte le informazioni relative, a disposizione dei cittadini

4) **Modifica dello Schema di Convenzione per la Concessione del diritto di superficie su un'area di proprietà comunale per la realizzazione di parcheggi interrati** con le integrazioni indicate al punto 4 (indagini preliminari e coperture assicurative) e al punto 3 (area di influenza)

5) **Sospensione delle procedure di tutti gli interventi non ancora finalizzati**, in attesa del perfezionamento del nuovo Piano, e in ogni caso revisione e espunzione di tutti gli interventi che rientrino nei punti 2 (aree verdi) e 5 (siti archeologici, ville e giardini)

Inquinamento acqua, aria e suolo.

Negli anni abbiamo purtroppo assistito a un progressivo peggioramento della qualità del nostro ambiente. Risulta pertanto necessario che si appronti un funzionale **apparato per il monitoraggio** della qualità dell'aria, dell'acqua, in relazione alle falde acquifere che riforniscono alcune importanti sorgenti di acqua minerale, e sul rumore. Nei confronti di quest'ultimo in particolare bisogna agire per riportare in un ambito di sostenibilità ambientale l'Aeroporto di Ciampino, ripristinando il rispetto delle leggi.

- Per arginare il disordine e la mancanza di tutela degli abitanti in relazione al diffondersi dell'**installazione di ripetitori per la telefonia mobile** abbiamo, ormai anni, fa partecipato alla raccolta di firme a sostegno di una delibera d'iniziativa popolare per la realizzazione di un piano regolatore di questo tipo di impianti. Purtroppo tale delibera non è mai giunta in Consiglio. Eppure questo sarebbe l'unico provvedimento capace di evitare i conflitti e allarmi che si ripetono in quest'ambito.

- Per quanto riguarda in particolare l'inquinamento delle acque superficiali e di falda la situazione è divenuta con il tempo allarmante come denota soprattutto il livello di inquinamento del fiume Almone e del suo bacino idrografico.

Riteniamo pertanto che il **degrado e l'inquinamento del fiume Almone** sia uno degli argomenti da porre con urgenza all'attenzione della nuova amministrazione Municipale e Comunale.

Il fiume, sacro ai Romani antichi, è stato pesantemente inquinato dai Romani moderni.

Tre sono le cause del degrado:

1. La rettificazione dell'alveo inviato artificialmente in un antico vallo ferroviario;
2. le discariche di materiale solido;
3. l'inquinamento organico da scarichi civili.

L'Almone nasce dai Colli Albani (nel comune di Rocca di Papa) e traversa gli abitati dei comuni di Grottaferrata, Marino, Ciampino Roma. Un altro ramo dell'Almone nasce invece nei pressi di Statuario e confluisce nel precedente ramo sull'Appia Nuova poco prima del circolo del golf dell'Acquasanta. La situazione di una gravità estrema, che ha determinato l'inquinamento della falda acquifera e delle sorgenti della Valle della Caffarella. Nel fiume scaricano -senza depurazione alcuna- i condotti fognari dei quartieri di Statuario e Quarto Miglio (ex X Municipio di Roma) e con depurazione parziale le acque di quei Comuni dei Castelli, attraversati dal fiume, e di Ciampino. Contribuiscono all'inquinamento anche gli autodemolitori di via dell'Almone la cui presenza è incompatibile con il parco. Tale mancata depurazione delle acque che affluiscono nell'Almone oltre ad essere in palese contraddizione con le leggi Comunitarie, Nazionali, Regionali, nonché con quelle specifiche dei Parchi dei Castelli Romani e dell'Appia Antica ed è anche paradossale, visto che l'ACEA Ato2, responsabile delle fognature e della depurazione delle acque reflue, di questa parte di Roma e Provincia, esige il pagamento degli oneri derivanti da una depurazione che in realtà non effettua.

Malgrado le sollecitazioni nessuna risposta alle richieste è stata fornita dai comuni di Ciampino e Marino, variamente sollecitati, dall'Autorità di Bacino del Tevere, che si è rifiutata di rispondere agli accessi agli atti, e dalla Regione Lazio, che non ha mai risposto alle petizioni presentate e, ancor più grave, nel 2004 ha espunto l'Almone dai fiumi da monitorare.

Nessuna Istituzione ha avuto il coraggio di riconoscere la paternità della scellerata decisione di forzare nel tratto finale l'Almone in una condotta, inviandolo al depuratore di Roma Sud, in contravvenzione palese con la legislazione comunitaria che prevede che tutti fiumi debbano giungere "naturalmente" al mare. Quanto sopra sintetizzato viene ampiamente descritto nel libro: **"Il sacro Almone, da fiume a discarica: storia, mito, scienza e impegno civile per salvare il fiume del Parco dell'Appia Antica"**.

Il libro racconta anche del serio impegno svolto in questi ultimi tre anni dall'Associazione di Volontariato Comitato per il Parco della Caffarella i cui sforzi hanno fatto sì che

- 1) si avviasse un monitoraggio dell'asta fluviale da parte delle Guardie Provinciali;
- 2) la Provincia istituisse a dicembre 2012 un tavolo permanente sull'Almone (che non si è mai riunito) ed avviasse un primo piano di bonifica;
- 3) si potessero comprendere le cause dell'inquinamento del fiume;
- 4) il 27 luglio 2012 il Comune di Roma approvasse la realizzazione del collettore fognario Quarto Miglio – Almone.

Decoro Urbano

Negli ultimi anni il degrado urbano è divenuto dilagante. Per degrado urbano, intendiamo un'alterazione dello spazio pubblico cittadino che ne determina un peggioramento estetico e funzionale, inducendo la popolazione a comportamenti negativi che favoriscono l'insorgere di illegalità diffusa, prevaricazione, violenza e trasgressione sistematica delle norme di convivenza civile. Il degrado si esprime attraverso il peggioramento estetico e igienico della città e attraverso la diminuzione della sicurezza di ciascuno. Ciò è frutto anche della mancanza di un reale controllo del territorio con la conseguenza di lasciare campo libero all'abuso e alla prepotenza. Il degrado e il grave danno al decoro e all'immagine della città che risulta da tutto ciò è particolarmente grave per Roma, dove il turismo è una voce economiche più importanti.

Il deficit di legalità, aggravatosi con gli anni, ha generato una estesa area, dove predominano l'assenza di regole e dove anche la criminalità può muoversi con più aggressività e facilità. Questa vastissima zona grigia si palesa in una serie di ambiti che, messi insieme, generano quella che possiamo definire "**Economia del degrado**", un vero e proprio sistema economico parallelo, che prospera attraverso la macro e la microcriminalità e che schiaccia e danneggia inesorabilmente la buona economia basata sull'onestà e la legalità.

Le più eclatanti rappresentazioni di degrado sono rappresentate dalla scarsa pulizia della città, dall'abusivismo commerciale, dai fenomeni di vandalismo, dalle affissioni abusive e dalla dilagante **cartellonistica pubblicitaria**.

In special modo in quest'ultimo settore una normativa lacunosa e volutamente contraddittoria (in particolare la del. C.C. n. 37 del 2009) ha permesso la proliferazione delle ditte operanti nel settore, cresciute a dismisura in pochi anni. Il numero degli impianti pubblicitari installati sul territorio è oggi di impossibile quantificazione: la gran parte è stata installata nel disprezzo del Codice della Strada, dei regolamenti archeologici e paesaggistici.

Contro questo fenomeno alcune associazioni e comitati hanno promosso due anni fa, una delibera d'iniziativa popolare per **riformare il regolamento comunale delle affissioni pubblicitarie e introdurre un piano regolatore degli impianti pubblicitari**; tale proposta di delibera è stata incredibilmente bocciata dal Consiglio Comunale lo scorso anno.

La proposta di Piano Regolatore degli Impianti Pubblicitari predisposta dall'Amministrazione Comunale uscente rischia di perpetuare il caos e il degrado presente nel settore. E' quindi necessario, oltre a procedere con determinazione nell'opera di repressione degli abusi, riformare la normativa nel suo insieme, accogliendo in particolare la proposta di Piano Regolatore degli Impianti Pubblicitari elaborata da VAS e Associazione Bastacartelloni.

Cultura

- Siamo tutti consapevoli che il nostro territorio è ricco di importanti testimonianze monumentali e artistiche del passato, sia antico che recente. Purtroppo tale patrimonio soffre di mancanza di investimenti per il **restauro e la tutela** oltre che per la sua valorizzazione e giorno dopo giorno deperisce. Dobbiamo assolutamente invertire la linea di tendenza in questo campo con investimenti adeguati, coinvolgendo in varie forme i privati. E' possibile, investendo in questo settore, strappare

alla marginalità la periferia, traendo oltre tutto un reddito per il territorio attraverso la creazione di flussi turistici.

- Purtroppo in generale il nostro territorio è povero di strutture culturali (un solo cinema, un solo teatro, una sola biblioteca, ...). Auspichiamo che in tante trasformazioni urbanistiche ci sia posto per interventi in questo campo a cominciare dalla realizzazione del Teatro '900 nell'ex Istituto Luce sempre annunciata e mai effettuata e dell'immediata apertura e restituzione ai cittadini del teatro di Villa Lazzaroni, vergognosamente chiuso da tempo immemorabile.

In relazione alle iniziative culturali che potrebbero essere realizzate anche con pochi mezzi proponiamo la **creazione di una stagione teatrale municipale** nelle sedi teatrali esistenti nel territorio (in genere nelle parrocchie), mettendo in rete gruppi e strutture già operative in questo campo.

Allegato 1

VII Municipio di Roma: proposta per una rete di piste ciclabili intermunicipali

Il progetto scaturisce da 26 anni di impegno sul territorio del IX Municipio di Roma e sulla Caffarella da parte della nostra associazione di volontariato.

Questo impegno, oltre a determinare le sei pubblicazioni sulla Caffarella, ha di recente (5 febbraio 2010) consentito la presentazione di un volume di 230 pagine sul patrimonio culturale del IX Municipio di Roma, pubblicazione reperibile al Punto Informativo di Largo Tacchi Venturi. In questa pubblicazione che ci ha impegnato gratuitamente per 3 anni noi esplicitiamo l'enorme valore storico-artistico-naturalistico e urbanistico di questo Municipio ed è un regalo che abbiamo fatto ai nostri concittadini, molti dei quali non conoscono tutte e valenze culturali del luogo in cui abitano.

Questa conoscenza capillare del territorio ci ha consentito di proporre il seguente progetto di pista ciclabile inter e intramunicipale: esso scaturisce da quattro motivazioni di base:

- 1. Realizzare finalmente una vera ciclabilità intra e inter municipale fra i Municipi I, III, VI, X, XI connettendo fra loro piste ciclabili preesistenti;**
- 2. Collegare Tor Fiscale ai Municipi X e XI;**
- 3. Valorizzare e recuperare aree di grandissimo pregio storico-artistico e, purtroppo, assai degradate del nostro Municipio (area dei 5 ettari della Provincia di Roma, via Frascati, via del Mandrione)**
- 4. Educare progressivamente all'uso della bicicletta, a partire dai giovani, vista come mezzo ecologico, alternativo all'auto e facilmente parcheggiabile.**

Poiché il IX Municipio è una entità di connessione fra il centro e la periferia incastonato com'è fra il X e il I Municipio, nonché confinante con il III, il VI e l'XI Municipio questo progetto tende a **collegare questo con il resto dei Municipi (1° punto)** attraverso corridoi verdi costituiti dai Parchi della Caffarella, Tor Fiscale e Sette Acquadotti. E' questo un percorso ben collaudato che consente di muoversi all'interno di aree verdi, in tutta sicurezza e quindi non soggette a traffico veicolare; esso è praticamente a costo zero ed è immediatamente attuabile, è sufficiente un accordo fra i tre Municipi interessati, sentito l'Ente Parco dell'Appia Antica. La pista inizia nel X Municipio, a Cinecittà (Parco dei Sette Acquadotti) vicinissimo alla pista ciclabile situata al centro di via Palmiro Togliatti che prosegue fino all'incrocio con via Casilina; si prosegue sempre all'interno del parco per raggiungere via del Quadraro e di qui, attraverso un'area con servitù di passaggio, Tor Fiscale. Con ciò si realizza anche il **collegamento di Tor Fiscale ai Municipi X e IX (2° Punto)** in quanto

la pista prosegue con lo sfondamento di via di Torre Branca ed il suo collegamento con via Demetriade; quest'ultimo intervento, atteso da anni, è stato approvato di recente dal Sindaco.

La pista ciclabile si trova a questo punto quasi dirimpetto **all'area di 5 ettari di proprietà della Provincia di Roma ed il suo recupero ne consentirebbe la valorizzazione (3° Punto)**. E' questa una zona confinante con il Parco delle Tombe della via Latina dove, in spregio alla cultura, negli anni '60 venne sepolta la villa romana di Demetriade sotto i campi sportivi dell'ALMAS. Qui sono morti bruciati tre anni fa 3 giovani rumeni che, per ripararsi dal freddo invernale, dormivano in una cella frigorifera abbandonata e dove due anni fa è deceduto un bambino di 12 anni che giocava nei campi dell'ALMAS a seguito di un violento urto contro una fontanella posta sciaguratamente proprio a bordo campo. La Provincia di Roma è proprietaria dell'area in quanto ai primi del '900 qui doveva essere costruito il manicomio di Roma Sud che avrebbe fatto il paio con quello di Monte Mario (Roma Nord). Il manicomio non venne mai costruito, probabilmente anche a causa dello scandalo della Banca Romana che portò in carcere la famiglia Lazzaroni, proprietaria dell'omonima villa e tante aree limitrofe. Da allora quest'area si è progressivamente degradata. Qui è presente abusivismo, incuria e la più grande fungaia d'Europa. Nel 1999 la nostra associazione ha iniziato a premere sulla Provincia di Roma per il recupero dell'area consegnando 1000 firme in calce ad una petizione, incontrando successivamente gli assessori all'Ambiente e al Patrimonio, fino ad incontrare un anno e mezzo fa il presidente della Commissione provinciale Ambiente senza che mai nessuna azione venisse intrapresa nonostante le promesse. Di recente abbiamo consegnato una nuova petizione sottoscritta da oltre 350 cittadini per il recupero dell'area. A seguito di ciò il 21 giugno abbiamo incontrato il direttore generale della Provincia di Roma dott. Antonio Calicchia rappresentandogli il disagio nostro e degli abitanti per la situazione dell'area: il dott. Calicchia ci ha comunicato che è stato terminato lo studio preliminare sull'area in questione che comprende anche l'I.T.I.S. Vallauri di via Grottaferrata. Questo studio e i sondaggi ad esso associati hanno determinato la stesura di un concorso di idee per la sistemazione dell'intera area. Tale sistemazione prevede lo spostamento dei campi sportivi all'interno del Vallauri ed il loro utilizzo scolastico al mattino e privato nelle ore pomeridiane e serali, il recupero della villa di Demetriade, la bonifica dell'area e lo spostamento degli abusivi, la messa a norma del Vallauri (presenta superfici con amianto) e lo spostamento della scuola Marco Polo e Pitacora di via Tuscolana, attualmente in sede impropria, nel Vallauri. Nell'ambito di queste opere di riqualificazione abbiamo sollecitato la realizzazione anche della pista ciclabile che accolta è stata inserita nel progetto preliminare. A settembre dovrebbe essere operativo il bando e, entro tre anni, la conclusione delle opere

La Provincia ha beneficiato inoltre di un finanziamento di 200.000 Euro per il recupero dell'area attraverso la Legge per Roma Capitale d'Italia.

La realizzazione di un percorso pedonale ciclabile di attraversamento che, da via di Torre Branca (Tor Fiscale) porterebbe i ciclisti a via Appia Nuova all'altezza del semaforo con via dei Cessati Spiriti, di qui si entrerebbe facilmente in Caffarella. Si traversa la Caffarella per raggiungere via Appia Antica (XI Municipio) e di qui, attraverso il Parco Scott, si arriva praticamente a piazza dei Navigatori dove si riconetterebbe con il percorso ciclabile lungo via Cristoforo Colombo fino all'EUR (**1° Punto**). Altro percorso da realizzare e connettere è quello dall'Arco di travertino fino ad Appia Antica con ponte pedonale sopra l'Appia, come da proposta del Comitato Arco di Travertino.

Tre diramazioni di questo percorso principale porterebbero: una alla Circonvallazione Ostiense e di qui all'Università Roma Tre (**assai utile per i giovani universitari romani, 4° Punto**) e l'altra, attraverso l'Appia Antica, a la Passeggiata Archeologica si collegherebbe alla pista ciclabile dei Lungotevere (**1° Punto**) e ai Fori Imperiali. Il secondo è un percorso prevalentemente turistico che

beneficia dell'interdizione domenicale al traffico della via Appia Antica e che dovrebbe col tempo essere esteso anche ad altri giorni della settimana; la terza diramazione è quella che la collegherebbe al tracciato appena realizzato a piazzale Metronio attraverso un percorso lungo le Mura Aureliane (**1° Punto**).

Una ulteriore diramazione del percorso principale è quello che prosegue verso Nord connettendo la pista ciclabile a via del Mandrione. Questa era una via realizzata dai Romani per la manutenzione degli Acquedotti, infatti vi transitano gli Acquedotti Romani *Claudio, Anio Vetus, Anio Novus, Marcia Tepula, Iulia*, nonché dal 1587 l'Acquedotto Felice (dal nome di battesimo di Papa Sisto V Felice Peretti). La pista ciclabile di Tor Fiscale, inaugurata nel 2001, prosegue lungo via Frascati in un'area in seguito abbandonata dalle amministrazioni; essa continua proprio con via del Mandrione. Un ripristino (sfalcio e apertura dei cancelli) dell'area verde lungo via Frascati e la pedonalizzazione domenicale di via del Mandrione consentirebbe la rivalutazione culturale dell'intera area (**1° Punto**) che risente ancora della passata presenza del borghetto tanto caro a Pier Paolo Pasolini. Inoltre essa consentirebbe di collegarsi al VI Municipio e al III Municipio e quindi all'Università La Sapienza **assai utile per quei giovani fuori sede che hanno le loro stanze nell'ADISU di via del Mandrione (4° Punto)**.

Il IX Municipio è una entità stretta e allungata, percorribile bene lungo gli assi principali delle vie Latina, Appia Nuova e Tuscolana (che ne costituiscono la spina centrale), ma scarsamente collegata lungo l'asse **Nord-Ovest – Sud-Est all'interno quindi dello stesso Municipio**. Un percorso pedonale, in parte realizzato nelle vie Furio Camillo e Nocera Umbra, consentirebbe questo collegamento trasversale connettendolo poi al via del Mandrione a Nord e alla Caffarella a Sud (**1° Punto**).

Allegato 2

Parcheggio di scambio a Arco di Travertino con annessa piazza coperta

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 346 del 6 luglio 2005 è stata approvata la costruzione "parcheggio di scambio Arco di Travertino" (P.u.P. n. 13/90). Sulla base delle indicazioni del piano di zona "Arco di Travertino 18" sull'area Soprastante il parcheggio di scambio è stata prevista una piazza coperta da destinare a servizi ed attività di quartiere. L'opera costituisce uno dei più importanti e significativi parcheggi di scambio, posto in posizione strategica, in prossimità della città storica, a servizio della mobilità su ferro e su gomma dell'intera città.

- La superficie totale è di 36.000 mq di cui
 - 32.000 mq. scoperti, utilizzati come parco, piazzale per n. 7 capolinea di autobus, zone pedonali,
 - 4000 mq. coperti (**cd. Piazza coperta**).
- Il parcheggio interrato contiene oltre 900 posti auto.
- Il costo complessivo è stato di circa 30 milioni
- I lavori sono iniziati nel maggio 2006 e ultimati nell'agosto 2012
- L'apertura della parte legata al nodo di scambio è stata rinviata più volte inspiegabilmente
- L'opera è incompiuta in quanto la Piazza coperta è in attesa di completamento delle strutture interne.

Il IX Municipio avrebbe dovuto decidere la destinazione degli spazi interni ma la giunta Alemanno ha preferito gestire direttamente la Piazza coperta affidando a Risorse per Roma il bando per l'utilizzo dei 4000 mq coperti che a tutt'oggi non è stato pubblicato.

Le richieste dei Comitati e dei cittadini, fatte proprie dal consiglio del IX Municipio, prevedono che gli spazi interni vengano utilizzati per servizi al pubblico e per strutture del tempo libero (prevalentemente come luoghi di incontro e di socializzazione tra i cittadini) e cioè:

- **Presidio ASL (RMC)** tenuto conto che l'unico polo socio-sanitario di Via dell'Acqua Donzella è stato chiuso nel marzo 2012 e i servizi sono stati suddivisi su più strutture del territorio. La collocazione dell'ASL nella Piazza coperta comporta anche un risparmio di 3.600.000,00 euro in 12 anni in quanto il contratto di affitto con il privato prevedeva un canone mensile di 25.000,00 euro;
- **Ufficio postale;**
- **Biblioteca multimediale e/o caffè letterario;**

Attenzione maggiore, a questo proposito deve essere posta verso le iniziative culturali per i giovani connesse alle attività universitarie e a quelle delle istituzioni comunali in tutto il VII municipio posto in posizione baricentrica tra i tre poli universitari cittadini. Ciò va riferito anche alle aree limitrofe al nodo di scambio, attualmente carenti di spazi culturali e di centri di attività e di incontro, ma potenzialmente ricchi di occasioni e ambienti da riqualificare.

- **Chiosco informativo turistico** collegato al progetto di un ampio sistema di percorsi per la valorizzazione del sistema parco regionale archeologico e naturalistico dell'Appia Antica e aree limitrofe, nodo di partenza per il turista, muovendosi in varie direzioni da Arco di travertino, per raggiungere, con vari circuiti di visita pedonali e ciclabili, tutte le aree di interesse culturale sottolineate dall'antica via Latina (gli acquedotti del Mandrione-Tor Fiscale-Parco degli Acquedotti e Parco della Caffarella) e le aree servite dall'Appia Pignatelli e dall'Appia antica.

Ne consegue anche un particolare impegno per far crescere il valore dell'economia turistica nell'area, con il potenziamento dei pochi servizi esistenti, con nuovi impianti, servizi e infrastrutture che possano offrire posti di lavoro per i giovani, sviluppando l'unica vera risorsa economica in espansione nel territorio comunale.

Nota - Con l'accorpamento del IX e X Municipio il parcheggio di scambio e la Piazza Coperta acquistano una rilevanza notevole in quanto l'area si colloca al centro del nuovo municipio (VII) tra S. Giovanni e Cinecittà ed è il punto più facilmente raggiungibile attraverso i mezzi pubblici.

Comitati di quartiere: Campo Romano; Centroni-Villa Senni; Cinecittà Est-Cinest; Don Bosco; Gregna S. Andrea; Morena; Nuova Tor Vergata; Piscine di Torre Spaccata; Osteria del Curato; Quarto Miglio-Appia Pignatelli; Statuario-Capannelle; Torre di Mezzavia; Vermicino; Tor Fiscale; Arco di Travertino; Mandrione; via Albalonga; Porta Asinaria
Associazioni: Comitato per il Parco della Caffarella; Agorà; Consulta InaCasa-Quadraro; Comitato difesa beni comuni; Comitato Difesa Diritti dei Cittadini; Insieme Fidam CFR; L'Ellisse; Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti ONLUS - Sezione Provinciale di Roma.

