

Osservazioni e proposte al Nuovo PGTU di Roma Capitale

Il consiglio direttivo del CdQ Morena dopo aver esaminato il documento del Nuovo PGTU nella riunione del 28 gennaio 2014, con la presenza di numerosi abitanti del quartiere, dibatte e formula le proprie osservazioni.

Pur apprezzando l'inserimento in questo nuovo PGTU di tutta l'area comunale fuori GRA (ambito 5), rispetto a quello precedente del 2009, ritiene assolutamente insufficienti le proposte per il miglioramento della mobilità nei quartieri periferici. Ci si limita principalmente alla riorganizzazione del Trasporto Pubblico.

Il quartiere di Morena (con oltre 30.000 abitanti di oggi), per il suo disordinato sviluppo urbanistico e l'assoluta mancanza di interventi pubblici di urbanizzazione (nonostante i notevoli oneri concessori incassati dall'amministrazione comunale dagli anni '70 ad oggi, dovuti al forte incremento residenziale determinato con l'attuazione del piano particolareggiato), si ritrova oggi a soffrire pesantemente il problema della mobilità e soprattutto della sicurezza stradale.

La pesante situazione attuale di mobilità, determinata dalla particolare conformazione urbanistica, chiusa tra le consolari Appia, Anagnina, Tuscolana ed attraversata dalle due sole direttrici trasversali (via dei Sette metri e via della Stazione di Ciampino) è aggravata dal notevole incremento del traffico veicolare del pendolarismo dei Castelli romani che per raggiungere la Capitale, non avendo facilità di accesso al GRA direzione EUR da via Anagnina, attraversano Morena per imboccarlo da Via Appia.

Ulteriore aggravamento del traffico a Morena è determinato dai numerosi utenti che si spostano tra i centri commerciali dalla zona Ciampino/Appia, Anagnina, Torvergata e Romanina.

Pertanto il CdQ Morena, ritiene importante fornire il proprio contributo, con osservazioni e proposte, per integrare e migliorare il Nuovo PGTU di Roma Capitale per la zona extra GRA (ambito 5), in particolare il quartiere Morena e il quadrante sud del VII Municipio. Ritiene inoltre fondamentale per la riqualificazione urbanistica, l'occasione che offre l'attuazione del Print di Morena, ora in fase di elaborazione. Il corretto reinvestimento degli oneri concessori può contribuire alla realizzazione di opere finalizzate al miglioramento della mobilità e della sicurezza stradale di Morena.

INTERVENTI DI QUADRANTE

- **Prolungamento della Metro A fino alla centralità di Romanina/Ponte Linari con relativo nuovo parcheggio di scambio:**

Il prolungamento della linea A con l'attestazione del parcheggio di scambio a Romanina/Ponte Linari, prevista dal Nuovo PRG, contribuirebbe a ridurre il traffico verso il centro da parte degli utenti provenienti dai Castelli romani e dai centri abitati della zona fuori GRA.

- **Corridoio di mobilità T5:**

Questa linea di trasporto pubblico su sede propria "T5" anch'essa prevista dal PRG che dovrebbe collegare la Rustica, Tor Bella Monaca, Torvergata, Centralità Romanina, zona Campo Romana, Morena e termina alla Stazione Ferroviaria di Ciampino, collegherebbe trasversalmente le varie linee ferroviarie alleggerendo il traffico veicolare verso il centro.

- **Rampa di accesso GRA direzione Eur:**

La mancanza di un accesso diretto da Via Anagnina sul GRA verso l'Eur determina l'attraversamento del centro abitato di Morena per immettersi sul GRA all'altezza di Ciampino, soprattutto dei pendolari provenienti dai Castelli romani.

- **Realizzazione del collegamento della strada prevista dal PRG da via Anagnina a Via Lucrezia Romana (Variante di Gregna):**

Il PRG prevede una strada di collegamento dalla via Anagnina a via Lucrezia Romana, limitrofa al quartiere di Gregna Sant'Andrea. La realizzazione di tale opera determinerebbe un forte alleggerimento del traffico di attraversamento di Morena soprattutto da parte degli utenti che si spostano tra i centri commerciali dalla zona Ciampino/Appia, Anagnina, Torvergata e Romanina.

- **Sottopassi sulla via Anagnina altezza di Via dei Settemetri e di Via della Stazione di Ciampino:**

È di fondamentale importanza la realizzazione dei due sottopassi al fine di eliminare gli impianti semaforici e rendere più scorrevole il traffico nel quartiere. Avrebbero inoltre la funzione di rammagliare le varie zone di Morena divise dalla via Anagnina con il notevole beneficio della sicurezza di attraversamento dei pedoni. Il sottopasso all'altezza di via dei Settemetri, opera già finanziata con circa 2,5 mln di euro dalla giunta Veltroni e defanziata dalla successiva giunta Alemanno, è stata oggetto di proposta di rifinanziamento dell'ex Municipio X con gli oneri concessori dell'Accordo di programma ex Fatme. Visto l'avvio del suddetto accordo di programma si chiede la definizione urgente del rifinanziamento e della realizzazione dell'opera.

- **Utilizzo delle reti ferroviarie sulle linee Cassino/Roma (FR6) e Frascati/Roma (FR4):**

La realizzazione delle due fermate su queste linee consentirebbe agli utenti di raggiungere la stazione Termini in circa 15 minuti incentivando l'utilizzo del treno e riducendo il traffico automobilistico sia all'interno del quartiere che verso il centro città.

INTERVENTI NEL QUARTIERE

- **Mobilità ciclabile e pedonale:**

Nell'ambito dell'elaborazione del PRINT si propone di inserire un'efficiente rete di piste ciclabili collegando anche il tratto di circa 4 km (completato al 90%) realizzato nel 2007 dalla Regione Lazio con i fondi del Giubileo sulla copertura del Fosso della Patatona che va dalla ferrovia Cassino/Roma al GRA. La promozione della mobilità ciclabile e pedonale all'interno del quartiere e per raggiungere le linee di trasporto pubblico (metro, stazioni FF. SS.) ridurrebbe notevolmente il traffico veicolare con un incremento della qualità di vita degli abitanti di Morena.

- **Limite di velocità 30 Km orari all'interno del quartiere:**

Considerando di difficile attuazione la creazione all'interno del quartiere di "Isole ambientali" per le caratteristiche urbane del quartiere, al fine di migliorare la sicurezza della mobilità ciclabile e pedonale, si propone di ridurre il limite di velocità a 30 Km/h all'interno di Morena. La velocità media attuale all'interno del quartiere e per raggiungere le consolari è di gran lunga inferiore a 30 km/h.

- **Rimozione delle recinzioni realizzate abusivamente per delimitare i parcheggi ad uso privato anziché pubblico.**

L'attuale situazione di disagio dei cittadini di Morena per la grave situazione di mobilità, viabilità e dell'enorme pericolosità dei pedoni e ciclisti all'interno del quartiere, è determinata soprattutto dal mancato adeguamento e messa a norma delle strade, come previste dal Piano urbanistico (n° 4/F Casal Morena) ed è peggiorata dai restringimenti causati da recinzioni abusive di aree di proprietà privata ma vincolate all'uso pubblico a mezzo di atto d'obbligo notarile registrato e trascritto al momento del rilascio della concessione edilizia. Nel 2011, a seguito di una ricognizione puntuale ed un esposto del CdQ Morena inviato alle amministrazioni locali ed al comandante della polizia Municipale, si è avviato un processo di regolarizzazione che inizia a dare alcuni risultati positivi. Tenendo conto del vasto fenomeno e dell'estrema lentezza delle

procedure ordinarie, vista la grave pericolosità che tale situazione determina per la sicurezza dei cittadini di Morena, oltre all'usurpazione dei posti auto pubblici, il CdQ Morena chiede all'amministrazione Comunale e Municipale di verificare la possibilità per l'utilizzo di una procedura più celere tipo "Ordinanza di rimozione per motivi di sicurezza".

- **Approvazione ed attuazione del PRINT Morena:**

Il Print Morena, quale strumento di attuazione del PRG per la riqualificazione della "Città da ristrutturare" offre un'occasione unica per la "rigenerazione" del quartiere e la soluzione di problemi di viabilità e mobilità e la sicurezza dei suoi abitanti. Per questo il CdQ Morena ritiene che gli oneri concessori generati dall'attuazione del Print vengano spesi prioritariamente per le opere di urbanizzazione primaria quali adeguamenti stradali a norma con l'esecuzione di marciapiedi e la raccolta delle acque piovane, il verde pubblico, le piazze ecc. Le opere infrastrutturali d'interesse di quadrante devono essere finanziate con altre fonti.

- **Razionalizzazione della rete di trasporto pubblica (TPL):**

Le linee di trasporto pubblico devono essere ottimizzate per fornire il servizio più efficiente possibile per gli utenti dei quartieri periferici ricercando la massima copertura territoriale, senza sovrapposizioni ma con orari e frequenze che possono incentivare l'uso del mezzo pubblico anziché quello veicolare privato. A tale scopo a Morena è necessario realizzare l'intermodalità di trasporto con l'utilizzo delle linee su ferro, la ciclabilità e la pedonalizzazione sicura di tutto il quartiere.

- **Adeguamento tariffazione:**

Attualmente un utente di Morena che usufruisce del biglietto Metrebus (Atac e Metro) spende 1,5 €; l'utente che sceglie Atac 515 e treno dalla stazione di Ciampino è costretto a spendere 3,5 €. È necessario uniformare la tariffazione di biglietti ed abbonamenti dei mezzi Cotral, Atac e Treni all'interno di tutta l'area Metropolitana.

Il CdQ Morena