

## Proposte per la mobilità sostenibile in X Municipio

Se si vuole avviare a soluzione il problema del traffico a Roma occorre incidere su due aspetti fondamentali: quello urbanistico invertendo la tendenza all'espansione della città e quello della mobilità su ferro non solo radiale ma tangenziale. Il primo aspetto, quello urbanistico, richiede l'avvio di una trasformazione della città. Liberare il centro storico dalla sovrabbondanza di insediamenti direzionali pubblici e privati che lo soffocano e dislocare queste funzioni di qualità nelle periferie senza qualità e senza funzioni. Avviando, come si dice, una trasformazione policentrica. Ma non quella finta prevista dal PRG con le sue 19 centralità che sono solo una mascheratura di una nuova espansione di case e centri commerciali che debbono riempire i vuoti che nel frattempo si sono creati fra un assalto cementizio e l'altro. La città policentrica, per essere veramente tale, richiede la creazione di due o tre poli forti dove veramente trasferire funzioni direzionali consistenti. E' il caso del quadrante sud-est, quello che va dalla Tiburtina all'Appia. Lì delle centralità previste dal PRG reggono solo quelle pubbliche di Tor Vergata (già avviata con l'Università, il Policlinico, il CNR, la Banca d'Italia ecc.), Pietralata, Ponte Mammolo e il Polo tecnologico tiburtino. Non reggono quelle private e speculative di Romanina (Scarpellini) e Torre Spaccata (fratelli Toti) per la quale non è previsto alcun collegamento su ferro. E' in quelle pubbliche che contano 820 ha circa che va costruito uno dei poli della città policentrica. E' lì che si possono risolvere i problemi di direzionalità sovrabbondante del centro storico e anche una parte dei problemi della edilizia residenziale sovvenzionata pubblica. Questo quadrante urbano a sud-est inoltre sarebbe sorretto anche da grandi elementi ambientali e culturali quali il Parco degli Acquedotti a ovest (facente parte del Parco dell'Appia antica) e Parco di Centocelle-Torre Spaccata più a est. Dalla grande area agricola del Casale di Gregna a ovest, dal Parco Alessandrino-Tor Tre Teste, dal Parco interno alla centralità di Pietralata a est e dal Parco interno alla centralità di Tor Vergata a sud-est.

### La "cura del ferro" nel quadrante e nel X Municipio

In questo quadrante non manca il ferro, ne manca il pieno utilizzo. Quello urbano è dato dalle metropolitane A, B, C (in costruzione), dal tram sulla Prenestina e dal trenino sulla Casilina. Quello metropolitano, o che dovrebbe assolvere a questa funzione, è dato dalle penetrazioni ferroviarie FR2, 4, 6, 7 e 8. Roma Guidonia, Roma-Castelli, Roma-Cassino, Roma-Formia, Roma-Nettuno. Penetrazioni che per le periferie entro il comune di Roma sono anche passanti che potrebbero divenire vere e proprie metropolitane.

A Ciampino già oggi si fermano circa 74 treni al giorno che in 16 minuti, anche meno, portano alla Stazione Termini. A Capannelle ne fermano circa 54 che in 10 minuti portano al centro della città. Molto più rapidamente che con la metropolitana linea A. Eppure queste stazioni sono quasi inaccessibili. Ancora oggi manca un autobus che colleghi l'abitato di Morena alla stazione di Ciampino (meno di due Km). Sono anni che si chiede, forse ora ce la facciamo. A Capannelle il parcheggio è per 20 macchine, la strada è talmente intasata che un autobus che non abbia una sede propria ci mette ¾ h per arrivare nelle ore di punta da Piazza di Cinecittà alla stazione. Non c'è neanche il marciapiede pedonale per chi vorrebbe arrivarci a piedi dai nuovi insediamenti di via Lucrezia Romana. E poi servirebbero nuove fermate a:

Statuario sulla FR7-8;

Villa Senni di Centroni sulla FR4;

**Morena sud FR4-6;**

Porta Furba-Lucio Perpetuo (dove tutte queste linee praticamente si uniscono e dove passano attualmente circa 118 treni al giorno).

Inoltre la FR4 unita alla FR3, cosa già oggi possibile con i necessari lavori di adeguamento,

potrebbe costituire il famoso passante dei laghi. Da Cesano a Velletri e con il raddoppio del binario unico addirittura da Viterbo a Velletri. Già oggi questa ipotetica linea presenta 27 stazioni di cui 17 urbane e 9 extraurbane con 4 nodi di scambio ferro con ferro (metro o tram) dentro la città: Valle Aurelia, Trastevere, Ostiense, Tuscolana. Stesso discorso per la FR1 da Fara Sabina a Fiumicino. Ma con la chiusura dell'anello ferroviario anche le altre linee FR2,5,6,7-8 la Roma-Ostia e la Roma-Sacrofano-Viterbo potrebbero costituire la vera armatura metropolitana su ferro tipo R.E.R. parigine con attraversamenti in tutte le direzioni dei punti cardinali e con le loro 55 stazioni e fermate già oggi operanti dentro il territorio comunale che andrebbero anche aumentate.

## Il tram

Per i collegamenti tangenziali coerenti con una trasformazione policentrica della città il tram è la soluzione ottimale. Infatti se del quadrante sud-est si punta a farne un polo forte del policentrismo urbano esso va sorretto da almeno due grandi infrastrutture su ferro tranviarie.

- Il tram da Saxa Rubra a Laurentina che incrocerebbe tutte le linee su ferro radiali precedentemente citate al di qua del GRA (metro B, FR2, Tram Prenestina, metro C e Tram sulla Casilina, metro A Tuscolana, FR 4-6-7-8 metro B Laurentina). Questo progetto frutto di una delibera di iniziativa popolare su cui furono raccolte 11 mila firme di cittadini romani, è stato approvato all'unanimità dal Consiglio comunale (delibera 37/2006). Per tale infrastruttura, per altro già prevista dal NPRG (T3-T4), chiediamo l'attuazione del processo partecipativo così come previsto dalla delibera d'iniziativa popolare succitata. Il primo tratto di questa linea dovrebbe realizzarsi subito rifacendo il corridoio di mobilità Ponte Mammolo-Piazza Cinecittà al centro dello square.
- Il tram Anagnina-Ciampino-Romanina-Tor Vergata-Torbellamonaca-La Rustica al di là del GRA che raccorderebbe le linee metro A e C con la Fr2 e le Fr4-6 transitanti a Ciampino. Questa linea, che potremmo chiamare T5 dal nome del corridoio di mobilità previsto da Provincia e Comune, costituita da un tram veloce è già oggi più che necessaria vista l'espansione di questi ultimi 10 anni (oltre 2 milioni di mc. di 167, centri commerciali, direzionalità varia) con l'arrivo di circa 20.000 persone fra residenti e lavoratori. Tra breve partirà anche la trasformazione sull'asse di via di Campo Romano fra Anagnina e Tuscolana con i suoi 568.000 mc. e i circa 6.000 abitanti previsti per cui questa infrastruttura, programmata anche nelle "linee guida" del Psms tra quelle a medio-lungo termine, risulta essere urgente e deve essere rubricata fra le priorità a breve termine.

## La bicicletta

Chiediamo l'attuazione del bici - plan (sarebbe meglio parlare di rete ciclopedonale perchè le strutture devono essere fruibili anche dai pedoni) già progettato dal Municipio, propedeutico tra l'altro alla possibilità di passare anche a piedi sotto il GRA per i residenti che ne sono fuori per consentire loro di raggiungere a piedi il terminal Anagnina. Il bici plan è propedeutico anche al collegamento delle aree verdi e agricole presenti nel territorio. Attualmente sono poco utilizzati i tronconi esistenti perchè non interconnessi e spesso mal realizzati (via Nobiliore).

Il bici plan per modificare l'uso della bicicletta da oggetto ludico a mezzo di trasporto dovrà integrarsi con la realizzazione degli assi principali del piano generale della ciclabilità (piano ormai più che decennale rimasto nei cassetti) e se da una parte è giusto finanziare le infrastrutture lo sarebbe altrettanto finanziare tutte quelle azioni divulgative che possano modificare la cultura della mobilità attraverso l'uso dell'auto.

In particolare chiediamo, come da impegno già preso dal Comune di collegare la nuova pista realizzata all'interno di Viale Ciamarra, con la pista esistente in Via Oberto, realizzando un percorso ciclabile che utilizzi le aree verdi tra Via Rizzieri, Via Gentile, Via Foti e Via Ciamarra (altezza "GS").

## **Car sharing e Mobility manager**

Istituzione di una stazione di car sharing e della figura del Mobility manager nel X Municipio.

Interventi sulla viabilità esistente

L'asse stradale che necessita di interventi urgenti è quello Tuscolana-Anagnina dove è avvenuta e avverrà l'espansione urbanistica più consistente. Vanno realizzati:

- 1) la prevista ristrutturazione dell'incrocio fra via Tuscolana-via di Torrespaccata-via delle Capannelle; le complanari previste sul tratto di via Tuscolana fra il suddetto incrocio e Osteria del Curato; la nuova strada di collegamento fra via Lucrezia Romana e via Tuscolana permettendo la chiusura del tratto di via delle Capannelle fra Tuscolana e Lucrezia Romana per consentire anche la ricongiunzione al Parco degli Acquedotti dell'area archeologica di villa Settebassi.
- 2) La ristrutturazione del nodo del Terminal di Anagnina con l'abbattimento dell'ormai ostacolante sovrappasso e la separazione del traffico fra trasporto pubblico e privato. E con l'implementazione dell'attuale parcheggio di scambio.
- 3) Il sottopasso di via dei Settemetri (prioritario) e di via della Stazione di Ciampino consentendo così anche la riaggiungimento dell'abitato di Morena;
- 4) L'innesto sulla corsia interna del GRA per chi viene da fuori Roma attraverso l'Anagnina in direzione EUR contribuendo in tal modo a districare il groviglio di traffico che si forma in corrispondenza del cavalcavia di Osteria del Curato. Abbiamo verificato che le soluzioni tecniche a tale problema possono essere diverse.

L'altro asse stradale da fluidificare è quello della via Appia Nuova con la realizzazione dei sottopassi all'altezza dell'incrocio con via Capannelle (che permetterebbe tra l'altro di snellire il traffico su quest'ultima strada), all'altezza dell'incrocio con via Appia Pignatelli e all'altezza di via del Quadraro. Era previsto anche un sottopasso su via Bandinelli (Gregna) che è stato definanziato

## **Infrastrutturazione stradale**

L'unica opera veramente necessaria in questo campo sarebbe il Tunnel sotto il Parco dell'Appia Antica da Circonvallazione Tuscolana all'Eur Laurentina che consentirebbe di liberare il Parco suddetto e i quartieri in esso esistenti come IV Miglio dall'intenso traffico e inquinamento da attraversamento. Nel tunnel chiediamo che venga innervata anche la Tamvia Saxa Rubra-Laurentina.

## **Pup**

Per quanto riguarda il Piano Urbano Parcheggi, che tanti disagi e malumori ha sollevato e solleva nei nostri quartieri, ribadiamo la nostra richiesta, già presentata, di avvio per ognuno di quelli di prossima realizzazione nel nostro territorio di un serio processo partecipativo secondo la delibera n. 57/2006. In particolare in riferimento all'imminente apertura del cantiere del Pup di via Marco Fulvio Nobiliore, riteniamo urgente, in ragione della perdita di numerosi posti auto in una zona già densamente parcheggiata, predisporre i parcheggi a raso su via Papiria e via Santi Romano come già richiestole un anno fa dal locale Comitato di quartiere Don Bosco. Tali parcheggi sarebbero inoltre propedeutici al futuro Parco Archeologico di Centocelle. Nel quadro più generale della realizzazione dei PUP ove si realizzano parcheggi a rotazione, destinarne una parte al Car Sharing.

## **Fermamente contrari al nuovo GRA pedemontano.**

Riteniamo una contraddizione lampante con la "cura del ferro" la proposta contenuta nel Psms di un nuovo GRA da Guidonia a Pomezia. Ormai l'esperienza pluridecennale ci dice che nuove grandi autostrade non servono alla mobilità soprattutto nelle aree metropolitane come quella romana. Bisogna puntare coerentemente sulle FR e sui tram veloci. Senza se e senza ma. La proposta di nuovo GRA pedemontano serve solo all'aumento della rendita dei terreni attraversati e alla loro trasformazione in terreni edificabili. Serve solo a disegnare il nuovo confine dell'espansione cementificatoria della città. Serve alla rendita speculativa immobiliare ed immobile non alla mobilità.

Comunità Territoriale X Municipio  
Il coordinatore  
Maurizio Battisti