



“MUOVERSI A ROMA”

Documento sulla mobilità e i trasporti nel XV Municipio

Il Comune della città di Roma si estende su una superficie di 1290 km², nel cui perimetro potrebbero comodamente stare le nove maggiori città italiane (Milano, Napoli, Torino, Palermo, Genova, Bologna, Firenze, Bari e Catania) e superiore a quella di grandi metropoli come New York, Mosca, Berlino, Madrid e Parigi. Roma, per la notevole presenza di aree verdi sparse nel territorio comunale, ha una densità abitativa non elevatissima, 2140 abitanti per km², a confronto con quella di Londra, che è più del doppio, 4785 abitanti per km² o di New York, che addirittura la triplica, con 6912 abitanti per km².

Questi dati, uniti al particolare sviluppo urbanistico per lo più disaggregato e ad un gap infrastrutturale decennale rispetto le grandi metropoli europee, ci presentano una Città che si trova strutturalmente in una posizione di svantaggio rispetto alle altre grandi metropoli del mondo, con una vasta estensione territoriale e con centri abitati distribuiti a macchia di leopardo, difficilmente connettabili tra loro e con il centro della Città.

- **Le politiche della mobilità della Giunta Alemanno**

Il tema dei trasporti, e, più in generale, quello delle politiche per la mobilità, è uno degli ambiti su cui sono maggiormente visibili i profondi danni prodotti in soli due anni e mezzo di malgoverno della Città da parte della destra di Alemanno. Una destra che, appena insediata in Campidoglio, ha invertito la rotta faticosamente intrapresa nei 15 anni di governo del centrosinistra, lanciando sostanzialmente un preciso e sciagurato messaggio ai cittadini romani: quello del ritorno all'automobile, al mezzo privato, senza regole e senza limiti. Un messaggio in controtendenza non solo rispetto alla precedente amministrazione, ma più in generale rispetto al panorama nazionale e internazionale, dove la parola d'ordine in tema di mobilità urbana è, ormai da tempo in Europa, sempre la stessa: da un lato sviluppo e incentivazione della "mobilità sostenibile" (ovvero più trasporto pubblico, mobilità pedonale, ciclabile, alternativa...), dall'altro regolazione e limitazione degli spostamenti sul mezzo privato.

Poche settimane fa Legambiente ha pubblicato il rapporto sulla sostenibilità delle città italiane: "Ecosistema urbano 2010". La classifica finale vede il crollo di Roma, che è passata dal 62° al 75° posto, perdendo, quindi, 13 posizioni. Il Sindaco a questo rapporto si è limitato a rispondere dicendo che non è Roma che peggiora, ma sono le altre città che migliorano più velocemente.

Leggendo i dati si vede come questo crollo è legato, in particolar modo ai dati relativi alla mobilità ove pesa una Città in cui ogni giorno circolano 71 automobili ogni 100 abitanti, contro le 56 di Milano ed al vistoso peggioramento dell'inquinamento, in particolare della qualità dell'aria.

Ma perché le altre città migliorano e Roma peggiora?

La risposta si individua facilmente analizzando i principali provvedimenti in tema intrapresi dalla giunta Alemanno, da cui si comprende come in questi due anni si siano rovesciati i criteri di una un'idea moderna ed eco-sostenibile di mobilità, seguendo due assi drammaticamente sbagliati:

- incentivando, da un lato, l'utilizzo del mezzo privato. Solo per citare gli esempi più noti: la rimodulazione degli orari delle ZTL, la riduzione delle strisce blu, l'eliminazione di molte corsie preferenziali, l'impegno pressoché nullo nella creazione di percorsi ciclabili, di isole pedonali, di parcheggi di interscambio;

- umiliando, dall'altro, il trasporto pubblico trasformato in una semplice cucina di posti di lavoro per parenti ed amici ed abbandonando ogni politica di rilancio, sia in termini di gestione quotidiana (i servizi peggiorano mentre i costi per la collettività aumentano, anche grazie al "nuovo carrozzone" ATAC) che di programmazione strategica: se si escludono infatti le opere progettate, finanziate e cantierate dal centrosinistra (metro B1 e C, nuova stazione Tiburtina, nuova stazione Termini, nuovi treni sulle metropolitane, solo per citare i principali interventi), questa amministrazione non è stata capace né di proporre nuovi progetti per lo sviluppo della rete del ferro in Città, né, soprattutto, di reperire le risorse per realizzarli.

E' evidente dunque che l'approccio e, soprattutto, le strategie messe in campo dal Sindaco, Gianni Alemanno, e dall'Assessore alla Mobilità e ai Trasporti, Sergio Marchi, siano inadeguate, regressive, e non intacchino minimamente l'atavico problema del traffico che attanaglia la nostra Città: da un lato si distrugge il trasporto pubblico, dall'altro si disincentiva qualsiasi forma alternativa di mobilità abbandonando esperimenti e tentativi avviati nel passato (car sharing, car pooling, ciclabilità, mobility manager, ecc.).

Ma non si tratta solo di miopia politica; all'assenza di una moderna strategia di sviluppo della Città si unisce anche una sostanziale accondiscendenza alle varie lobbies economiche che contribuiscono a guidare il caotico sviluppo di Roma: come non legare infatti tra loro le dichiarazioni del presidente dell'UIR, Aurelio Regina, che a proposito di mobilità sostenibile, rilancia il progetto di secondo GRA, o il nuovo piano dei pullman turistici con un forte aumento delle aree a disposizione per effettuare le operazioni di carico/scarico dei passeggeri a cui si unisce una recente direttiva che permette agli stessi pullman "di fermarsi davanti ad alberghi, ristoranti, uffici, scuole o strutture ricreative per il tempo strettamente necessario alla salita e discesa dei passeggeri" legalizzando dunque la famigerata "doppia fila", o le storiche e recenti vicende dei tassisti romani?

A tale combinato disposto di particolarismi economici e insipienza politica, si aggiungono poi i tagli del governo Berlusconi, che, con la manovra di luglio, ha tolto 450 milioni di euro per il trasporto pubblico nel Lazio: Roma avrà pertanto 330 milioni di euro in meno rispetto agli anni precedenti, mentre il trasporto regionale su gomma avrà 106 milioni di euro in meno. I romani saranno danneggiati due volte: primo perché usufruiranno di servizi peggiori (meno soldi = meno treni, meno autobus, meno servizio), secondo perché li pagheranno più cari, visto che Alemanno e Polverini già pensano all'aumento del prezzo di biglietti e abbonamenti per il trasporto pubblico. Un salasso, soprattutto per i pendolari, che, se torneranno all'automobile, saranno costretti a pagare anche il pedaggio sul GRA appena approvato da Berlusconi.

• **Il XV Municipio: mobilità e trasporti**

Il XV Municipio si estende su una superficie di oltre 70 km², che si snoda lungo l'asse occidentale della Capitale. Comprende quartieri semi-centrali, come Marconi e Portuense e quartieri che si trovano ai confini del territorio del Comune di Roma, come Ponte Galeria e Piana del Sole. Tra queste due estremità troviamo i quartieri Magliana, Trullo, Corviale e Colle del Sole.

Da un punto di vista della mobilità, alle problematiche strutturali che riguardano la parte di città "consolidata" del nostro Municipio, legate essenzialmente alle modalità che caratterizzarono lo sviluppo urbanistico di quartieri quali Magliana o Marconi, si aggiungono le questioni legate all'intenso sviluppo urbanistico degli ultimi anni nella parte più esterna del Municipio, lungo l'asse della Via Portuense e di Via della Magliana verso il GRA e poi verso il Comune di Fiumicino, a cui non è seguita una contestuale dotazione di servizi in termini di trasporto pubblico e realizzazione di opere infrastrutturali, volte a garantire le sempre maggiori esigenze quotidiane di mobilità dei singoli e delle aziende.

Si pensi al caso di quartieri come Muratella, Piana del Sole e Ponte Galeria, che, nonostante le limitrofe recenti trasformazioni urbanistiche, con la realizzazione di importanti funzioni quali la Nuova Fiera di Roma o CommercCity o imponenti insediamenti residenziali, come Parco Leonardo, ad oggi conservano, a meno della recente apertura dello svincolo di collegamento tra Piana del Sole e le complanari della Roma Fiumicino, le medesime dotazioni dei decenni precedenti in termini di viabilità, che avviene lungo le due direttrici storiche di Via della Magliana e di Via Portuense, e servizi di trasporto pubblico.

La questione della mobilità nel nostro Municipio, pur non sottovalutando l'assetto viario ed i relativi interventi che riguardano la manutenzione e la messa in sicurezza dell' ampia rete stradale interna dei diversi quartieri (400 km per un totale di 3.200.000 mq), è dunque in gran parte connessa a quella della realizzazione di nuove grandi infrastrutture di trasporto che possano sanare vecchi e nuovi deficit strutturali legati alla vecchia e recente crescita urbana dei nostri territori.

In tale contesto gli interventi condotti in questi anni dal nostro Municipio hanno portato ad alcuni significativi risultati che hanno senza dubbio contribuito a migliorare la viabilità del territorio. A tale proposito ricordiamo fra i più significativi: la realizzazione del nuovo Lungotevere V. Gassman, l'opera di sistemazione viaria di Via A. Pacinotti, il raddoppio di Via del Fosso della Magliana, il prolungamento di Via C. Sabbadino e l'attivazione dello svincolo di collegamento tra Piana del Sole e le complanari della Roma Fiumicino. Tra gli interventi strutturali i cui lavori sono in corso di realizzazione si segnalano il nuovo ponte stradale sul Rio Galeria sulla Via Portuense e, soprattutto, il nuovo sottopasso ferroviario di Via Portuense (altezza Via Q. Majorana).

A queste opere si somma una politica, che al contrario di quanto portato avanti dalla giunta Alemanno, ha cercato, limitatamente alle competenze del Municipio, di favorire le forme di mobilità a minore impatto ambientale: trasporto collettivo su ferro e ciclopeditività (adottando ad esempio il "Piano Regolatore municipale della Ciclabilità", integrato con il Piano comunale, con una previsione a regime di ulteriori 68 km di rete ciclabile locale ed urbana in sede riservata e protetta) e modalità di trasporto collettivo rispetto alla mobilità individuale motorizzata su gomma, sostenendo tutti i progetti che negli anni di governo di centrosinistra furono elaborati in tal senso.

La vittoria di Alemanno e le politiche regressive adottate da questa giunta hanno tuttavia fin dall'inizio del mandato, completamente bloccato ogni tipo di realizzazione infrastrutturale ed assestato un duro colpo al possibile miglioramento delle condizioni di vivibilità dei nostri quartieri con implicazioni negative sulla qualità della vita dei cittadini, sia sotto il profilo del crescente aumento dei tempi negli spostamenti – che si riflette in tempo sottratto al lavoro, allo svago, alla socialità ed alla famiglia e relativo stress - sia sotto il profilo dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Ciò che appare allarmante da parte del governo comunale non è soltanto il blocco di tutte le opere previste nella passata consiliatura finalizzate al miglioramento della viabilità e dei trasporti, ma la totale assenza di una visione strategica di sviluppo del nostro quadrante, che si riflette in un assordante silenzio relativo alle questioni della mobilità nel nostro Municipio. In sostanza al blocco delle opere previste dalle giunte di centrosinistra non si è risposto con un nuovo piano infrastrutturale, con altre ipotesi, nuove e diverse proposte, ma con il semplice defanziamento degli interventi a suo tempo progettati.

Per questo motivo il Partito Democratico del XV Municipio ha deciso di organizzare un gruppo di lavoro dedicato ai temi dello "sviluppo del territorio" incentrando la propria attività immediatamente sul tema della Mobilità di cui abbiamo delineato due assi di azione: un primo riguardante le grandi opere infrastrutturali che sono ferme, o morte in qualche dipartimento comunale, e che al contrario il PD ritiene prioritarie, ed una seconda riguardante le vertenze locali, soprattutto relative al trasporto pubblico.

Per quanto concerne le grandi opere il PD individua come fondamentali:

1. la realizzazione della Metro D, il cui percorso originario prevede due stazioni nel nostro Municipio ("Magliana Nuova" e "Fermi");
2. il Ponte dei Congressi per superare il drammatico collo di bottiglia nello snodo Magliana-Eur-Autostrada per Fiumicino;
3. il prolungamento del percorso del tram "8", che dalla Stazione Trastevere percorrendo tutta Viale G. Marconi giungerebbe nella zona dell'ex Cinodromo per ridurre il peso automobilistico Viale G. Marconi che in termini di inquinamento acustico e atmosferico rappresenta una delle zone più esposte di Roma.

Queste opere che il Comune di Roma ha attualmente bloccato rappresentano invece una risposta ormai improcrastinabile ai temi della Mobilità nel nostro quadrante.

Per quanto concerne la metro D, nonostante i problemi legati alla gara di appalto iniziale ed al relativo project financing, l'opera si dovrebbe realizzare, ma a detta del sindaco, priorità verrà data "all'asse nord" e "verrà rivisto il tracciato poiché passare per il centro è troppo rischioso". Cosa significa tutto ciò? L'idea di avviare il primo tratto per inserirlo poi nel quadrante olimpico e di demandare a successive fasi la realizzazione della parte meridionale rende ipotizzabile una revisione del tracciato che taglia il nostro quadrante? Tutto ciò è impensabile, vista la strutturale assenza di trasporto su ferro che colleghi i nostri quartieri al centro, visto il ritardo con cui le Ferrovie adegueranno la FR1 a vera e propria metropolitana di superficie, visto lo sviluppo urbanistico dei nostri territori periferici.

Una intelligente politica comunale, vedrebbe invece nella realizzazione della Metro D, soprattutto nel tratto sud e, perché no, in una possibile **diramazione con una linea D1 lungo l'asse della Portuense per arrivare fino a Corviale**, un'opera infrastrutturale strategica e prioritaria per servire tutto il quadrante ovest della Capitale.

Parimenti il Ponte dei Congressi, con il superamento dello snodo Magliana/Roma Fiumicino/Cavalcavia dell'Eur, rappresenta un'opera, che è stata inspiegabilmente defanziata dalla giunta Alemanno senza

alcuna ipotesi di soluzione alternativa, nonostante un avanzato stadio di progettazione ed un cofinanziamento regionale già stanziato ad opera del centrosinistra.

Per quanto riguarda il prolungamento del tram 8 a Marconi, tale progetto rimane nel piano strategico della mobilità adottato da Alemanno, e tuttavia non se ne fa alcuna menzione in tutti i progetti relativi alla ridefinizione del tracciato della linea "8".

A queste priorità "strategiche", si sommano poi altre opere parzialmente avviate ed inspiegabilmente bloccate o a suo tempo progettate, ed in alcuni casi finanziate, e poi nascoste in qualche cassetto "comunale".

In particolare ricordiamo:

- la costruzione del Ponte della Scienza, un ponte ciclo-pedonale che consentirà di collegare il quartiere Marconi con il quartiere Ostiense, i cui lavori, fermi oramai da tempo, hanno causato l'interruzione della attuale pista ciclabile e il restringimento di carreggiata di Lungotevere V. Gassman, riducendolo ad un solo senso di marcia verso il Ponte dell'Industria;
- la funivia di collegamento tra il quartiere Magliana e la fermata della linea B della metropolitana, "Eur-Magliana", nel quartiere Eur, al di là del Tevere definanziata e mai avviata;
- l'allargamento e la messa in sicurezza, vista l'assenza totale di marciapiedi e di illuminazione, di Via della Magliana e di Via Portuense, entrambe dal tratto seguente l'incrocio con Via del Fosso della Magliana, in direzione Fiumicino;
- il collegamento di Via P. Frattini (sita nei pressi di Largo La Loggia, quartiere Portuense) con Via della Magliana per unire il quartiere Portuense a Magliana;
- il superamento del problema dell'adeguamento delle dimensioni dei sottopassaggi stradali alla linea ferroviaria, i cosiddetti "ponticelli", i quali a causa della loro larghezza ed altezza ridotte creano dei colli di bottiglia nella viabilità del Municipio. Due di questi (quello di Via Portuense si sta recentemente adeguando) rendono il quartiere Portuense isolato da un sistema di trasporto pubblico diretto e integrato con i quartieri limitrofi, poiché le vetture dell'ATAC a causa delle ridotte dimensioni dei sottopassi sono impossibilitati ad attraversarli;
- la proposta di una nuova stazione della FR1 a Piazza Meucci nell'ambito della realizzazione del nodo di Roma da parte di Trenitalia.

Tali opere garantirebbero un sostanziale miglioramento dei trasporti e della viabilità del nostro Municipio, una riduzione dei tempi di percorrenza, un ridimensionamento dei livelli di inquinamento atmosferico dei nostri quartieri, in definitiva un innalzamento della qualità della vita nel XV Municipio. Anche alcune semplici operazioni di razionalizzazione del servizio, come, ad esempio, l'istituzione della corsia preferenziale su Viale G. Marconi in direzione EUR, contribuirebbero a migliorare servizio e qualità della vita.

Per questo il nostro Partito chiederà ai propri rappresentanti nelle istituzioni locali di incalzare la giunta comunale per avere risposte rispetto a questo sostanziale disinteresse del sindaco per lo sviluppo del nostro quadrante, attraverso opportune interrogazioni ed ordini del giorno ed attraverso una vera e propria mobilitazione nel territorio.

Per affrontare invece le varie vertenze locali, in particolare legate a problemi relativi al trasporto pubblico, che ci sono stati sottoposti via via da iscritti e cittadini, si è pensato di avviare una petizione con relativa raccolta firme. Abbiamo voluto creare un'unica petizione, che contenesse tutte le questioni poste, piuttosto che creare petizioni distinte, al fine di rappresentare il carattere organico della proposta e dell'azione del Partito Democratico del XV Municipio. Le proposte riguardano l'adeguamento dei percorsi e delle relative fermate delle linee ATAC "128" e "023" nel quartiere Muratella, del "98" a Corviale e del "711" a Portuense.

Il Gruppo di Lavoro, inoltre, ha prodotto un elenco dei toponimi della grande viabilità del nostro Municipio, che sono di competenza del Comune di Roma. Questo elenco è senza dubbio uno strumento utile, che messo al servizio del partito e delle realtà territoriali può permettere di migliorare le capacità di risposta alle problematiche che la cittadinanza spesso presenta.

***A cura del Gruppo "Territorio"
del PD XV Municipio***