

OGGETTO: Osservazioni sul Programma Urbanistico "Lunghezza – Nocetta" ricadente nel territorio del Municipio Roma VI delle Torri

Il Programma di trasformazione urbanistica denominato "Lunghezza – Nocetta" ha per oggetto la rilocalizzazione dei diritti edificatori derivanti dalla compensazione edificatoria dell'ex comprensorio M2 in Via della Nocetta che prevede la realizzazione di una S.U.L. residenziale pari a mq 22.094 e di una S.U.L. non residenziale pari a mq 250, per complessivi mq 22344. La capacità insediativa teorica è di 589 abitanti.

Premesso che:

con deliberazione n. 21 del 19/10/2013 l'assemblea capitolina ha formulato gli indirizzi al Sindaco per la sottoscrizione dell'Accordo di programma ex art. 34 del TUEL, per l'approvazione dell'Accordo di Programma;

che l'Accordo di Programma, così come sottoscritto costituisce variante "sostanziale" al P.R.G. di Roma Capitale, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 18 del 12 febbraio 2008

che al fine di verificare la possibilità di concludere l'Accordo di Programma, la U.O. Piano Regolatore -PRG (ex U.O. Programmazione degli Interventi di Trasformazione Urbana), ha sottoposto il Programma di Trasformazione Urbanistica all'esame della Conferenza di Servizi nelle sedute del 12 novembre 2013 e del 4 marzo 2015

che con Determinazione Dirigenziale repertorio n. al 714/2015 del 26 maggio 2015 del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica -Direzione Pianificazione Generale U.O. Piano Regolatore è stata dichiarata la conclusione favorevole della Conferenza di Servizi e approvati gli elaborati progettuali Prot. 19831 del 09/02/2015

che, in data 24.11.2017 il Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha attestato ai sensi e per gli effetti dell'art. 30, c. 1 lett. i) e j) del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti, "la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione"

che, ai sensi dell'art. 34 comma 5 del T.U.E.L., la sottoscrizione dell'Accordo di Programma in oggetto da parte del Sindaco di Roma Capitale deve essere ratificata dall'Assemblea Capitolina entro 30 giorni a pena di decadenza;

che con Determinazione Dirigenziale n. 1223 del 06 agosto 2015 Roma Capitale, Dipartimento "Programmazione e Attuazione Urbanistica-Direzione Pianificazione Generale -U.O. Piano Regolatore - PRG", ha preso atto dell'acquisizione in data 19.12.2013 (rogito notaio Marco Papi, rep. N. 128.617, registrato il 7 gennaio 2014, n. 41.235, comunicato al Dipartimento P.A.U. con nota prot. 78961 del 13 maggio 2015) dell'area di "Lunghezza" da parte della Società Master Immobiliare S.r.l. che subentra negli impegni e negli obblighi già presi dalla Master Engineering S.r.l. nei confronti di Roma Capitale con Atto d'obbligo prot. QI 22135 del 01 marzo 2013;

che la Master Engineering S.r.l. è la stessa che sta completando i lavori del parco archeologico di ponte di nona, a scomuto degli oneri derivanti dalla realizzazione del centro commerciale Roma Est

Tutto ciò premesso, si sottopongono, di seguito, all'Assemblea Capitolina, a cui spetta la ratifica "sostanziale" dell'Accordo di Programma, le seguenti osservazioni in tema di sviluppo sostenibile e visione complessiva della città che attiene sia all'aspetto politico che a quello prettamente tecnico.

Il progetto di trasformazione urbanistica previsto in variante sostanziale al PRG del 2008, fa parte di una serie di interventi, il cui iter è iniziato ancora prima dell'approvazione dell'ultimo piano regolatore e che si basano su un assetto della città assolutamente lontano dallo sviluppo che la stessa ha avuto soprattutto nelle periferie. All'interno di questi interventi rientrano i piani di lottizzazione, i piani di zona; I piani particolareggiati per le Zone O; i programmi di Recupero Urbano, i PRUSST, ecc

Il Municipio VI (ex VIII) in particolare, sorto dagli anni 60/70 quasi esclusivamente con edilizia spontanea, ha subito negli ultimi 20 anni un'espansione demografica senza precedenti dopo il recupero delle cd zone O (ex abusive), dopo la realizzazione dei piani di zona e dei numerosi insediamenti di edilizia privati nati soprattutto nella periferia est di Roma e all'esterno del GRA.

Uno sviluppo senza precedenti che l'ultimo rapporto sui municipi (http://www.laboratorioroma.it/Banca%20dati/Municipi/Municipio_08.htm), già nel 2011, descriveva come "espansione urbanistica incontrollata" a cui è mancato l'adeguato sviluppo di servizi primari come scuole (i dati ufficiali dimostrano la carenza di infrastrutture scolastiche a fronte di un municipio che è il secondo per popolazione e il più giovane di Roma), spazi verdi, punti di aggregazione sociale e culturale e, soprattutto, collegamenti interni tra i quartieri e con il centro della città.

In base all'ultimo piano del traffico urbano prodotto dall'agenzia della mobilità nel 2015, le aree extra GRA, soprattutto nella zona est e sud ovest della Capitale hanno registrato la più grande crescita in termini di abitanti e di consumo di suolo, tanto che nonostante la densità abitativa sia inferiore rispetto alle aree entro il GRA, le condizioni di accessibilità al trasporto pubblico, specie su ferro, le infrastrutture stradali e la viabilità sono le peggiori della Capitale, a scapito dello sviluppo sostenibile dei quartieri e della qualità di vita dei suoi residenti. La maggior parte degli spostamenti riguarda i flussi in uscita, evidenziando il carattere estremamente residenziale della nostra periferia, dove il 64% degli spostamenti avviene con l'autovettura, circa il 13% con il motociclo e solo il 18% con il trasporto pubblico.

https://www.comune.roma.it/PCR/resources/cms/documents/PGTU2015RELAZIONEGENERALE_DeIAC21_2015.pdf

Riteniamo altrettanto utile, ai fini della valutazione dell'impatto che nuovi insediamenti rappresentano in un tessuto già compromesso in termini di infrastrutture e servizi, l'indagine svolta nel 2013 sulla mobilità presso i centri commerciali <https://romamobilita.it/it/progetti/studi-indagini/mobilita-centri-commerciali>.

Anche in questo caso il trasporto pubblico è quasi inutilizzato a Roma est e si attesta al 2,4% contro una media che oscilla tra il 6 e l'8% rispetto agli altri centri commerciali di Roma. In base all'analisi dei flussi è il secondo centro commerciale più frequentato e soprattutto con mezzo privato grazie alla localizzazione lungo l'autostrada A24

Il bacino di utenza del polo commerciale "Roma EST" risulta pari a 1.306.620 residenti.

https://romamobilita.it/sites/default/files/studi%20ed%20indagini/centri-commerciali/Roma_EST.pdf

Nello specifico si sottolinea come lo studio sulla mobilità e la sostenibilità dell'intervento in oggetto sia stato prodotto dalla "Steer Davies Gleave" che nelle premesse dello studio effettuato cita:

"Nel caso in questione, in base a tali definizioni, essendo l'intervento collocato in vicinanza di elementi delle reti del trasporto di interesse per l'area metropolitana di Roma (Via Collatina, Autostrada A24, Ferrovia Regionale FR2), sarebbe stato necessario fare riferimento ad un ambito di studio indicativamente di livello provinciale. La costruzione degli strumenti di analisi sarebbe risultata però molto onerosa in relazione agli obiettivi di verifica locale della mobilità, dal momento che le analisi di tipo strategico per l'area metropolitana sono già state sviluppate nel corso degli studi propedeutici alla stesura del nuovo PRG e nei successivi approfondimenti..."

L'ambito è stato oggetto di edificazione assai recente ed è tuttora in via di sviluppo, tanto che l'ultima rilevazione censuaria dell'ISTAT del 2001 riportava assenza di popolazione residente e di addetti occupati nei diversi settori economici. A livello generale è possibile effettuare alcune ultime osservazioni. Per quanto concerne gli spazi pubblici la zona ne è complessivamente carente: non vi sono piazze o luoghi qualificati adibiti a momenti d'incontro e di scambio sociale, per lo svago e per il tempo libero. Vi sono grandi spazi generalmente adibiti a giardini con parco giochi per bambini, ma questi non riescono ad avere una funzione aggregante e socialmente significativa per la vita dei quartieri. Le uniche attività sociali vengono svolte nelle parrocchie, nei centri anziani e nei centri sociali. Recentemente l'apertura del centro commerciale Roma Est ha offerto una opportunità di aggregazione, anche se su suolo privato e finalizzata al commercio. Una

verifica generale della dotazione dei servizi evidenzia un livello sufficiente dei servizi di base alla residenza, anche se tale sufficienza viene raggiunta a fatica negli insediamenti abusivi di più recente realizzazione. Per quanto riguarda i servizi di livello superiore i riferimenti principali restano le aree più centrali, alcune localizzazioni periferiche limitrofe e i centri urbani circostanti (Tivoli, Guidonia...)"

Di fatto manca un'indagine aggiornata sul rapporto abitante/servizi, sui flussi di traffico veicolare e l'impatto complessivo sulla viabilità delle "nuove centralità urbane" come Ponte di Nona che sono in continua espansione. A questa valutazione deve aggiungersi la sottomatrice dei dati sulla mobilità provenienti dalla Città Metropolitana che si riversa sull'A24 per raggiungere il GRA, il polo commerciale di Roma est e il centro della Capitale. Dati che devono essere analizzati complessivamente per avere una valutazione d'impatto oggettiva rispetto all'aumento di cubature.

Oggi solo Ponte di Nona registra circa 50.000 abitanti e intorno ad essa preesistono e sono cresciuti interi quartieri che confluiscono sulle uniche vie urbane di collegamento esistenti, la Via Collatina e la via Prenestina.

Il resto della viabilità, laddove completata, rientra nelle categorie "E"(quartiere) o "DE" (interquartiere).

La rete autostradale costituisce il sistema primario di collegamento con il GRA, a servizio di tutti gli insediamenti del versante est, sorti anche a ridosso della Via Tiburtina. Ne consegue che la realizzazione delle complanari, inizialmente pensate per il collegamento locale e per il trasporto pubblico della nuova centralità urbana, oggi vengono utilizzate dai residenti della periferia est, costretti a pagare il pedaggio per evitare il traffico della Via Tiburtina, della Via Prenestina (che costituisce anche l'unico collegamento con i quartieri e con le attività commerciali) e della Via Collatina, tutte particolarmente congestionate nelle ore di punta.

Oggi le complanari sono inaccessibili al trasporto pubblico locale, incentivando ancora di più l'uso del mezzo privato che resta l'unica alternativa con tempi medi di 45/60 minuti per raggiungere lo scambio con la metro B.

La rete del trasporto locale su gomma, oggetto di una recente revisione per rispondere alle mutate esigenze dei residenti, è del tutto inadeguata ai principi di mobilità sostenibile e integrata per la necessità di interventi utili alla fluidificazione della viabilità sia sulla Collatina che sulla Prenestina. Il servizio ferroviario regionale FR2 di Trenitalia che doveva fungere da metropolitana leggera per Ponte di Nona, rappresenta la principale infrastruttura su ferro del versante, con collegamenti tuttavia insufficienti a servire il numero sempre più elevato di cittadini che devono raggiungere il posto di lavoro o il centro della città. L'apertura della stazione di Ponte di Nona, infatti doveva accompagnare l'aumento dei treni, oggi provenienti dalla Provincia e anche da altre Regioni, diretti principalmente alla stazione Tiburtina, con una frequenza che necessita di essere rivista per garantire collegamenti più rapidi, specialmente verso la stazione Termini che costituisce ancora il principale nodo di scambio della Città. Tutti questi fattori, uniti alla assoluta inadeguatezza della rete metropolitana, ancora ben lungi dal consentire il capillare spostamento all'interno della città, rendono inevitabile l'uso del mezzo privato che resta e resterà ancora per molto tempo la soluzione necessariamente predominante di mobilità.

In questo scenario, l'intervento edilizio rappresenta l'ennesimo quartiere a penisola servito da un'unica strada locale a fondo cieco che serve tutte le destinazioni interne, collegata al sistema viario esterno tramite una nuova rotatoria su Via Enrico Forlanini. Detta rotatoria presenta un diametro esterno di 42 metri ed intercetta entrambe le corsie per le provenienze da Via Collatina, mentre in direzione opposta le due corsie vengono separate, una con confluenza nella rotatoria ed una passante al suo esterno. La nuova rotatoria dista meno di 70 metri dalla rotatoria esistente su Via Collatina all'intersezione con Via Enrico Forlanini. Considerato che nelle ore di punta la Via Collatina è costantemente in regime di deflusso forzato (LOS F) e velocità di marcia prossima a zero, l'unica possibilità di collegamento del nuovo quartiere rimane Via Enrico Forlanini, Via Bonifati e l'autostrada A24, anche questa nelle ore di punta in condizioni di traffico congestionato, specie in direzione centro nelle ore mattutine. Ovviamente questa soluzione obbligherebbe i futuri residenti del quartiere a corrispondere il pedaggio autostradale in ingresso e in uscita dalla barriera di Ponte di Nona. La situazione di traffico nelle ore di punta del fine settimana dovuto al grande afflusso di visitatori al centro commerciale di Roma Est prospetta uno scenario di assoluta difficoltà per i residenti ad

uscire e ad entrare nel nuovo quartiere in quanto sia Via Collatina sia Via Bonifati sono congestionate in entrambe le direzioni di marcia.

La Relazione sulla Mobilità allegata al progetto urbanistico è stata redatta tra il 2012 ed il 2013 e, quindi, non tiene conto della rapida espansione demografica della zona avvenuta negli ultimi 5 anni. Lo studio considera solo gli scenari relativi alle ore di punta di un giorno feriale, ignorando completamente lo scenario legato alla presenza dei forti flussi veicolari nei giorni festivi diretti verso il centro commerciale Roma Est, attivo dal 2007. Inoltre nella definizione dello scenario previsionale futuro, considera realizzati tutti i nuovi interventi urbanistici e le relative infrastrutture di supporto previsti dal PRG. Purtroppo, mentre diversi interventi urbanistici sono stati realizzati o completati, le necessarie infrastrutture non sono state eseguite e questo contribuisce a rendere non attendibile, allo stato, lo studio sulla mobilità.

Malgrado le carenze ed i limiti sopra evidenziati, lo studio sulla mobilità allegato al progetto ha rilevato pesanti criticità in corrispondenza dell'intersezione tra Via Collatina e Via Cicali ma afferma candidamente che le stesse *"peraltro già presenti allo stato attuale, non sono imputabili all'incremento veicolare dovuto all'intervento oggetto di studio"*. Certo è, allora, che l'incremento di traffico aggrava una situazione già critica, alla quale l'Amministrazione non può rassegnarsi senza esigere adeguati interventi infrastrutturali che eliminino le criticità rilevate.

Malgrado quanto sopra, lo studio conclude affermando, altrettanto candidamente, che *"la sostenibilità trasportistica dell'intervento urbanistico Lunghezza - Nocetta, nelle quantità e nelle funzioni proposte, risulta quindi dimostrata in relazione all'assetto territoriale e del sistema dei trasporti nello scenario di progetto"*.

E Roma Capitale approva?