

**PROGETTO DI DELIBERAZIONE DI COMPETENZA  
DEL CONSIGLIO COMUNALE  
D'INIZIATIVA POPOLARE.**

*(ARTICOLI 6 E 8 DELLO STATUTO; ARTICOLI 2,3 E 4 DEL REGOLAMENTO PER GLI ISTITUTI DI  
PARTECIPAZIONE)*

**OGGETTO: DELIBERA DI INDIRIZZI AL SINDACO ED ALLA GIUNTA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROCESSO DI PARTECIPAZIONE PER I CITTADINI DI ROMA CON L'OBIETTIVO DI PROGETTARE UN NUOVO SISTEMA, SOSTENIBILE, DI MOBILITÀ PUBBLICA E PRIVATA, PER LA PERIFERIA EST DI ROMA, CHE VA DA SAXA RUBRA ALLA LAURENTINA, INCENTRATO SULL'UTILIZZO DEL TRAM O DI UN MEZZO A TRAZIONE ELETTRICA ED ECOLOGICA EQUIVALENTE.**

**PREMESSO**

- che il 52% del suo traffico è costituito da auto private e solo il 25% è trasporto pubblico (di cui solo un modestissimo 9% in metropolitana) e ben il 18% da moto;
- che Roma è la città italiana con la più alta densità veicolare, con un rapporto di una macchina per abitante compresi i neonati e gli ultraottantenni e che le auto effettivamente circolanti sono 952 per ogni 1000 abitanti, circa 3 volte rispetto Londra e Parigi. Inoltre gli incidenti gravi in un anno sono 8,37 ogni 1000 abitanti, dato spaventoso se lo si confronta con l'1,47 di Copenaghen, lo 0,80 di Londra, lo 0,03 di Helsinki;
- che la percentuale di cittadini che utilizza il mezzo pubblico per i propri spostamenti sta scendendo di anno in anno ed è ormai intorno al 30%;
- che il trasporto pubblico si svolge per il 70% su gomma e solo per il 30% su ferro;
- che a Roma c'è un record negativo assoluto che consiste nel fatto che meno di un 10% della mobilità totale si svolge su ferro, e cioè col sistema meno inquinante;
- che la qualità dell'aria romana ha raggiunto livelli di inquinamento gravissimi;
- che dal 1° ottobre 2004 al 31 gennaio 2005, 123 giorni in tutto, il PM10 ovvero le polveri sottili misurate dalle centraline, ha superato per 66 volte il limite di legge di 50 microgrammi per metro cubo;
- che il traffico veicolare è il responsabile del 70 % di questi sforamenti,
- che secondo il MISA 2, il più ampio e aggiornato studio degli effetti dell'inquinamento atmosferico sulla mortalità e i ricoveri ospedalieri in 15 grandi città italiane, il numero de decessi a Roma attribuibili agli effetti a breve termine degli inquinanti gassosi, biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), monossido di carbonio (CO) e dalle polveri inalabili (PM10), sono circa il 2,5% del totale per ciascuno degli elementi gassosi e circa il 1,5% per il PM10.

**PREMESSO INOLTRE**

- che all'inizio di giugno la Giunta Comunale ha approvato il progetto preliminare del **tunnel sotto il parco dell'Appia Antica**, presentato dalla Società Astaldi,. questo nonostante che da varie parti vari Dipartimenti Comunali interessati provenissero varie perplessità, critiche, di ordine ambientale, archeologico, idrogeologico, e nonostante non si sia messo in moto il benché minimo meccanismo di partecipazione;

## CONSIDERATO

- che secondo l'art. 92 comma 2 delle NTA del Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma per le grandi infrastrutture di trasporto (come appunto i corridoi di superficie ed i sottopassi sotto il parco dell'Appia Antica) si segue la procedura del Progetto Urbano;
- che secondo l'art. 16 comma 3 delle NTA la procedura del Progetto Urbano è avviata mediante la predisposizione di uno Schema di Assetto Preliminare e che a questo scopo il soggetto titolare dell'iniziativa procede ad una consultazione preventiva dei municipi (art. 16 comma 6) e secondo modalità di partecipazione dei cittadini previste nell'art. 15 comma 8;
- che il tracciato per il quale si chiede l'attivazione di un processo partecipativo è individuato come corridoi di mobilità T3 "Saxa Rubra – Cinecittà" e T4 "Cinecittà – Laurentina EUR", tra loro uniti, negli elaborati G3 e D3 del Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma oltre che dalla Relazione del Piano medesimo nel capitolo 4-5;
- che la rete tranviaria è stata smantellata in tempi passati senza sostituirla, come sarebbe stato auspicabile, con la costruzione di una rete metropolitana sotterranea che avrebbe dato soluzione alle richieste di mobilità della città;
- che a fronte degli impegni presi dalle amministrazioni comunali per un'effettiva "cura del ferro", in realtà si va esattamente nella direzione contraria;
- che tali scelte hanno dato origine a tutta una serie di inconvenienti: uso indiscriminato del mezzo privato, mobilità difficile, inquinamento atmosferico, smog, ozono, polveri sottili;
- che l'opera del tunnel sotto l'Appia dovrebbe essere realizzata con il meccanismo finanziario del "project financing" e verrebbe poi affidata per almeno trent'anni alla Società Astaldi stessa che incasserebbe il pedaggio degli automobilisti.
- che a tale scopo appunto a giugno 2004 è stato richiesto dal Comune l'inserimento di questa infrastruttura tra quelle di interesse nazionale per usufruire così dei finanziamenti della "Legge Obiettivo".
- che lo scopo di quest'opera sarebbe quello di agevolare il passaggio verso la parte sud della città salvaguardando nel contempo il Parco dell'Appia Antica.
- che tale obiettivo è condivisibile ma, da discutere, in quanto non può essere raggiunto peggiorando la qualità della vita dei quartieri che subirebbero un incremento insostenibile del traffico automobilistico per la previsione fatta del passaggio di circa 50.000 veicoli al giorno.

## TENUTO CONTO

- che tutta questa serie di problemi ha una immediata ripercussione sulla salute dei cittadini: in quanto dati dell'osservatorio epidemiologico del Lazio registrano un aumento preoccupante dei casi di cancro ai polmoni negli adulti e dell'asma bronchiale e di altre malattie respiratorie nei bambini, nonché cause di stress e cattiva qualità della vita in genere;
- che si ritiene insufficiente ed inadeguata la soluzione della corsia preferenziale recentemente adottata dall'Amministrazione comunale per il nuovo corridoio di mobilità Cinecittà – Ponte Mammolo, senza peraltro un adeguato coinvolgimento sul progetto dei cittadini interessati, come invece è previsto dall'Agenda 21 dalla Carta di Aalborg per il diritto alla informazione e alla partecipazione da parte dei cittadini, delle forze sociali ed economiche del territorio;
- che tale insoddisfazione sia al progetto che al metodo seguito per approvarlo è stata espressa da oltre 40 Comitati di Quartiere ed Associazioni Territoriali nell'assemblea pubblica organizzata il 19 novembre 2004 presso la Sala Consiliare del X Municipio, assemblea che ha visto la presenza degli allora Assessori alla Mobilità e alle Periferie, con Delega al Forum dell'Agenda 21, del Comune di Roma

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

**IL CONSIGLIO COMUNALE  
DELIBERA**

di impegnare il Sindaco la Giunta ed in particolare l'Assessore alla Mobilità e l'Assessore con la Delega al Forum Agenda 21 a predisporre entro un mese :

- l'avvio di un processo di partecipazione dei cittadini di Roma, ed in particolare di quelli abitanti nel settore della città interessato dalle opere in questione, il cui obiettivo dovrà essere quello :
  1. di collaborare, con i tecnici comunali preposti, alla elaborazione dello studio, di un nuovo sistema sostenibile di mobilità pubblica e privata per quel settore della periferia che va da Saxa Rubra alla Laurentina; verificando la possibile realizzazione di un corridoio per la mobilità del trasporto pubblico da Saxa Rubra a Cinecittà e da Cinecittà alla Laurentina, (secondo quanto previsto anche dal Nuovo Piano Regolatore) corridoio protetto, tangenziale rispetto al centro della città, su sede propria, atto all'utilizzo del tram o di un mezzo a trazione elettrica ed ecologico;
  2. di prestare aiuto e sostegno all'organizzazione di una Conferenza cittadina entro l'anno 2005 per la presentazione dello studio da sottoporre a pubblico dibattito.

**DELIBERA, inoltre,**

di impegnare il Sindaco e la Giunta a predisporre, per rendere effettivo questo processo di partecipazione, adeguati strumenti d'informazione e di comunicazione che garantiscano il pieno coinvolgimento dei Comitati e delle Associazioni di quartiere ed Ambientaliste e di tutti i cittadini interessati

I finanziamenti da reperire, se l'opera sarà considerata utile e necessaria, saranno decisi in un'altra specifica delibera.

Sono allegati alla presente delibera e ne fanno parte integrante:

1. RELAZIONE TECNICA (All. A)
2. CARTOGRAFIA DEL TRACCIATO (All.B)

Roma, li 12/04/2005