

Gruppo Misto

81 25
 m. 5
 est. 3
 N. 967

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

PREMESSO CHE

La legge 34 marzo 1989 n. 122, (c.d. Legge Tognoli) “ Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale”, ha disposto che, al fine di incentivare la realizzazione di parcheggi e rendere più agevole la viabilità delle aree urbane, i principali comuni italiani si dotino, “sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del piano urbano del traffico”, di un Programma Urbano Parcheggi (P.U.P.);

Tale normativa, prescrive:

all'art. 3, comma 1, che “ Tale programma deve, tra l'altro, indicare le localizzazioni ed i dimensionamenti, le priorità di intervento ed i tempi di attuazione, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani ”;

al comma 7, che “ Il programma approvato, qualora contenga disposizioni in contrasto con quelle contenute negli strumenti urbanistici vigenti, costituisce variante degli strumenti stessi. L'atto di approvazione del programma costituisce, altresì, dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere da realizzare.”;

all'art. 9, comma 4, “ I comuni, previa determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie e su richiesta dei privati interessati o di società anche cooperative appositamente costituite tra gli stessi, possono prevedere nell'ambito del programma urbano dei parcheggi la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse. La costituzione del diritto di superficie è subordinata alla stipula di una convenzione nella quale sono previsti : a) la durata della concessione del diritto di superficie per un periodo non superiore a novanta anni ... (omissis) ”;

al comma 5, “ I parcheggi realizzati, ai sensi del presente articolo, non possono essere ceduti separatamente dall'unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale. I relativi atti di cessione sono nulli”.

Con D.P.C.M. 4 agosto 2006 è stato dichiarato, ai sensi e per effetti dell'art. 5, comma 1, della legge 24 febbraio 1992, n. 225 relativa alla “Istituzione del servizio nazionale della protezione civile” e della sopracitata Legge del 31 marzo 1998, n. 122, lo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità nella città di Roma;

Con Ordinanza n. 3543 del 26 settembre 2006, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha provveduto a nominare il Sindaco di Roma Commissario Delegato, valutato il fatto che "risulta necessario ed urgente predisporre e realizzare un programma di interventi di emergenza, che consenta un miglioramento significativo e rapido della situazione in atto e favorire il ripristino delle normali condizioni di vita":

Detta ordinanza dispone, all'art. 1, comma 2, punto a), che il commissario delegato provveda all'individuazione di misure efficaci per la disciplina del traffico, della viabilità, del controllo della sosta e per il miglioramento della circolazione stradale, in particolare disponendo ;

" a) per la realizzazione di parcheggi, aree pedonali, piste ciclo-pedonali, strade e corsie riservate al trasporto pubblico e zone a traffico limitato;

b) alla predisposizione di un apposito piano parcheggi recante la definizione urgente delle progettazioni e la successiva realizzazione di parcheggi pertinenziali, a rotazione, sostitutivi e di scambio, ovvero l'ampliamento e la riqualificazione di parcheggi già esistenti. ... "

Con Ordinanza commissariale n. 2 dell'11 ottobre 2006 è stato approvato il Piano di interventi di riqualificazione delle infrastrutture viarie e per la mobilità (art. 1, comma 2, lett. c, dell'O.P.C.M. n. 3453 del 26 settembre 2006) e del piano parcheggi (art. 1, comma 2, lett. b, dell'O.P.C.M. del 26 settembre 2006);

Con ulteriori D.P.C.M. sono stati prorogati, e sono attualmente in vigore, i termini dello stato di emergenza e l'incarico, al Sindaco, di Commissario Delegato;

CONSIDERATO CHE

Pur con l'ausilio di strumenti legislativi, sia ordinari che straordinari, non si può concordare che la Città di Roma abbia raggiunto, in tutti questi anni, una pianificazione responsabile della mobilità atta a consentire "un miglioramento significativo e rapido della situazione in atto e favorire il ripristino delle normali condizioni di vita";

Fonti autorevoli, di livello internazionale, hanno sancito che appare inconfutabile quanto segue : " l'organizzazione urbanistica di una città è strettamente legata alle sue priorità infrastrutturali e quando una città dà la priorità alle soluzioni di trasporto ecosostenibili anche lo sfruttamento del territorio tende a concentrarsi, in maniera equilibrata, attorno a queste ultime. Di contro, dove lo sviluppo urbano prevede solo la costruzione di grandi arterie stradali, tutte le infrastrutture tendono a disperdersi secondo schemi disordinati e altamente indipendenti. Negli insediamenti progettati intorno ad una rete di trasporto pubblico efficiente il ricorso all'auto privata da parte dei cittadini si è dimezzato, con notevoli vantaggi anche in termini di bilancio familiare ";

Contrariamente a questo, nella città di Roma si favorisce tuttora una forte crescita edilizia non supportata da una adeguata rete infrastrutturale di viabilità e di mobilità, la quale è ben lontana dal soddisfare le reali necessità delle migliaia di utenti, i quali si spostano quotidianamente da e per la città e all'interno della stessa, determinando inesorabilmente una disincentivazione dell' uso del

trasporto pubblico ed il conseguente incremento dell'utilizzo del mezzo privato, visto come unica opportunità concreta di spostamento ;

Dati autorevoli ed incontrovertibili attestano che il numero dei veicoli circolanti nella Capitale ha assunto una proporzione disastrosa, con una quantità di 900 veicoli ogni 1.000 abitanti contro i 300 di Berlino, i 270 di Copenaghen, i 320 di Madrid, i 360 di Londra, i 380 di Stoccolma, i 410 di Barcellona ed infine i 450 di Parigi; numeri tali da produrre, inconfutabilmente, forti ripercussioni sul tasso di inquinamento e sulla qualità di mobilità urbana ad essi strettamente connessa;

L'attuazione del Programma Urbano dei Parcheggi non ha sfiorato neanche il minimo del potenziale contenuto nella Legge Tognoli e nelle successive Ordinanze; recenti pubblicazioni a cura dell'Ordine degli Architetti di Roma e Provincia riportano un quadro di una mobilità sostenibile tutt'altro che efficiente e costruttivo;

Un nota a se stante meritano le conseguenze di quello che nelle *Linee di Indirizzo*, del Piano strategico per la mobilità sostenibile del Comune di Roma del 2009, alla sezione " *Il sistema dei parcheggi*", paragrafo " *Liberare le strade per riqualificare : i parcheggi sostitutivi*" , il quale riporta testualmente : " *La realizzazione di parcheggi sostitutivi della sosta su strada (sia pertinenziali che pubblici, di iniziativa pubblica o privata) dovrà essere lo strumento di una reale riqualificazione urbana*";

Le politiche della mobilità alternative e sostenibili, hanno raggiunto proporzioni tali da indurre una rivisitazione urgente e globale del piano della mobilità, della città di Roma, al fine di inquadrarlo in una, imprescindibile, politica generale di riconversione urbanistica della città, da effettuarsi con l'ausilio di realtà universitarie, professionali e cittadine, atte a recepire l'essenza culturale, educativa e collettiva di una tipologia di mobilità sostenibile adeguata al ruolo di Roma Capitale.

VISTO CHE

La realtà devastante dei fatti ci narra quotidianamente di interventi che disegnano concretezze di interventi di progettazioni e realizzazione di P.U.P., approvati dall'Amministrazione Comunale, che non contemplan preventivamente, ed in maniera compiuta, le provate criticità statiche ed idrogeologiche dei luoghi e per questo, totalmente divergenti dal raggiungimento degli interessi della collettività;

Tra i tanti esempi, emblematico quello del PUP realizzato nello spazio sottostante il Nuovo Mercato Andrea Doria, la cui realizzazione ha determinato, per la presenza di una falda acquifera, il cedimento strutturale dell'immobile annesso allo stesso, sito al civico 51 di Via Andrea Doria ed il cui sgombero immediato, sancito con Ordinanza n. 88 del 11 maggio 2009, ha determinato la fuoriuscita immediata di 28 nuclei familiari dalle proprie abitazioni;

Alcune di queste famiglie vivono, da oltre 2 anni, con il sostegno economico per l'emergenza abitativa erogato dall'Amministrazione Comunale (e quindi dalla collettività); altre, si sono trovate a sostenere, di tasca propria, oneri esorbitanti, per l'affitto di appartamenti nel quartiere

Prati, pur di non patire lo sradicamento sociale e familiare che alternative alloggiative prospettavano;

Detta situazione, si è conclusa in sede giurisdizionale con una sentenza, emanata dal Tribunale Civile di Roma in data 21 luglio 2011, che ha ordinato, alla società che ha realizzato il PUP omonimo, quanto segue: “ ... al Nuovo Mercato Andrea Doria di provvedere senza indugio all'attuazione delle opere provvisoriale urgenti e indilazionabili, che (omissis) ... garantiscano in via immediata la pubblica e privata incolumità ”; sentenza destinata, tuttavia, a non modificare le caratteristiche di superficialità con le quali si affrontano le riqualificazioni urbane;

Altre realtà ci raccontano quotidianamente di Comitati di Quartiere che si rivoltano contro progettazione non condivise con la cittadinanza e con il reale fabbisogno dei luoghi urbani;

L'ultima di queste realtà in ordine cronologico, le ripercussioni sulla collettività, dell'Ordinanza Commissariale n° 342 del 27 luglio 2010 del Sindaco di Roma, avente ad oggetto : “B1.4-027: Realizzazione di un parcheggio interrato in area di proprietà comunale in Via Enrico Fermi. Municipio Roma XV”, la quale contempla l'approvazione di un progetto proposto dalla CAM S.r.l. e l'autorizzazione alla stipula della convenzione per la concessione del diritto di superficie sotto la condizione sospensiva della avvenuta individuazione dell'area per la realizzazione del parco previsto dal progetto;

I cittadini residenti, fortemente allarmati dagli esiti che la costruzione di parcheggi interrati ha prodotto nei casi pregressi in cui l'intercettazione del manufatto edilizio “ ha interferito con la realtà geologica di falde acquifere sottostanti, provocando modificazioni della circolazione idrica sotterranea, con effetti sullo stato di addensamento dei terreni acquiferi, che si ripercuotono sulla stabilità degli edifici coinvolti”, stanno richiedendo, supportati dalla raccolta di circa 5.500 firme, e affiancati da un sostegno bipartisan, nonché decisi a fare valere le proprie ragioni in sede giurisdizionale, contro la realizzazione di un intervento non congruo alle aspettative di riqualificazione di Via Enrico Fermi e, non da meno, considerato totalmente superfluo;

Tale intervento, che prevede la realizzazione di un totale di complessivi nuovi 401 posti sosta (di cui n. 179 da destinare a box e n.222 stalli e contempla contestualmente la rimozione di numerosissime essenze arboree) , si localizza in una realtà urbana che, monitorata di recente, ha prodotto i seguenti risultati :

1. Autorimessa Sforza – Via Ghepari, 50 :

Totale posti sosta : 200

Totale posti inutilizzati : circa 100

2. Garage – Via Avicenna, 51:

Totale posti sosta : 100

Totale posti inutilizzati : circa 50

3. Garage Olimpia – Piazza Enrico Fermi, 5 :

Totale posti sosta : 200

Totale posti inutilizzati : circa 100

4. *Garage Zaccardi - Lungotevere Pietro Di Papa, 141 :*
Totale posti sosta : 200
Totale posti inutilizzati : circa 100
5. *Garage Città del Gusto - Via Enrico Fermi, 161 :*
Totale posti sosta : 675
Totale posti inutilizzati : circa 300
6. *Garage - Via Marco Longo, 22 (INPS) :*
Totale posti sosta : 110
Totale posti inutilizzati : circa 60
7. *Parcheggio libero Lungotevere Pietro Papa (fronte civico 161 di Via Enrico Fermi) :*
Totale posti sosta : 62
Totale posti inutilizzati : circa 40
8. *Parcheggio Comunale di Via Pietro Blaserna (chiuso al pubblico) :*
Totale posti sosta : circa 150
Totale posti inutilizzati : circa 150
9. *Parcheggio Comunale di Via Tirone :*
Totale posti sosta : circa 200
Totale posti inutilizzati : circa 200
Totale Complessivo di posti sosta disponibili : circa 1.100

VISTO CHE

La quantità dei posti sosta disponibili, prodotta da detto monitoraggio, ammonta ad un totale di circa 1.100; se si considera, la mancata apertura, per la quale non si conoscono le ragioni, del parcheggio comunale di Via Blaserna; se si considera la presenza di una falda acquifera ad una profondità di circa 12,00 mt posizionata sul sito di localizzazione del PUP Fermi, appare molto discutibile il perseguimento dell'interesse pubblico che si vuole ravvisare in siffatta operazione;

per quanto sopra esposto

L'Assemblea Capitolina

impegna

il Sindaco e gli Assessori Competenti

1. La rivisitazione urgente e globale del piano della mobilità, della città di Roma con procedure che contemplino il coinvolgimento dei Municipi e la partecipazione dei cittadini;

*attraverso l'espressione del parere
del Consiglio Municipale,*

~~immediata x 24 mesi~~

- 2. Una moratoria ~~per tutti i P.U.P della città di Roma che presentano criticità e per le quali non siano stati ancora rilasciati i Permessi di Costruire;~~ ~~NO~~
- 3. Lo stralcio dal Piano Parcheggi Urbano dell'intervento "B1.4-027: Realizzazione di un parcheggio interrato in area di proprietà comunale in Via Enrico Fermi. Municipio Roma XV" di cui all' Ordinanza Commissariale n° 342 del 27 luglio 2010 del Sindaco di Roma.

Gruppo Misto (SEL)
Maria Gemma Azuni

Pat
Roberto Delfino (ODC)
Gen. Basso (VSC)
Antonio Pelicci (PD)
Antonio (PDL)
Andrea De Pramo (PD)
Gilberto (ARONS)
Tommaso (LISICOM)
Antonio (la destra)
Paolo (PD)
Comuni (ARONS x VSC)
Paolo (PD)
Antonio (la destra)
Antonio (CISA CUNO)

Maria Gemma Azuni
Federico (POC)
Luca (CPD)
Luca (PDL)
Ath (PD)
Dario (PS)
Paolo (PD)
Paolo (PS)
Federico (ADU)



ASSEMBLEA CAPITOLINA

RISULTATO DEL VOTO ELETTRONICO

Seduta del Consiglio Comunale del 01/12/2011
Stampa delle ore 05.11.45

Proposta N. 132/2011
Ordine del giorno: n°567

Esito della votazione:

Votanti: 33
Maggioranza: 17
Favorevoli: 25
Contrari: 5
Astenuti: 3
In Missione: 0

Hanno votato a favore 25: Angelini R. ,Azuni M. ,Berruti M. ,Cassone U. ,Cianciulli V. ,Ciardi G. ,Cochi A. ,De Luca A. ,De Luca P. ,De Micheli F. ,De Priamo A. ,Di Cosimo M. ,Ferrari A. ,Fioretti P. ,Guidi F. ,La Fortuna G. ,Masino G. ,Ozzimo D. ,Pelonzi A. ,Quadrana G. ,Quarzo G. ,Rocca F. ,Santori F. ,Vannini Scatoli A. ,Vigna S.

Hanno votato contro 5: Cantiani R. ,Gramazio L. ,Mollicone F. ,Pomarici M. ,Todini L.

Astenuti 3: Siclari M. ,Tomaselli E. ,Tredicine G.

In Missione 0:

Hanno partecipato al voto 33: Angelini R. ,Azuni M. ,Berruti M. ,Cantiani R. ,Cassone U. ,Cianciulli V. ,Ciardi G. ,Cochi A. ,De Luca A. ,De Luca P. ,De Micheli F. ,De Priamo A. ,Di Cosimo M. ,Ferrari A. ,Fioretti P. ,Gramazio L. ,Guidi F. ,La Fortuna G. ,Masino G. ,Mollicone F. ,Ozzimo D. ,Pelonzi A. ,Pomarici M. ,Quadrana G. ,Quarzo G. ,Rocca F. ,Santori F. ,Siclari M. ,Todini L. ,Tomaselli E. ,Tredicine G. ,Vannini Scatoli A. ,Vigna S.

Esito: APPROVATO

Il Presidente
Marco Pomarici