

ROMA Al Preg.mo PROCURATORE DELLA REPUBBLICA del TRIBUNALE di  
TIVOLI Al Preg.mo PROCURATORE DELLA REPUBBLICA del TRIBUNALE di

**OGGETTO: ESPOSTO – DENUNCIA per grave Pericolo Sociale e danno alla salute provocato dal traffico della Tiburtina Valeria e strade limitrofe ad Est di Roma**

I Sottoscritti cittadini

PREMESSO

- che negli ultimi vent'anni gli Amministratori dei Comuni di Roma, Guidonia, Tivoli ed altri Comuni ad Est della provincia hanno continuamente promosso e/o approvato la realizzazione di nuovi insediamenti a carattere residenziale, industriale/terziario e commerciale senza mai creare adeguate infrastrutture per la viabilità e soluzioni per la mobilità. Oggi il quadrante ad est della provincia di Roma è il più densamente popolato (950.000 abitanti - ALL.1) con forte carattere di pendolarismo verso la Capitale ed i lavoratori della “Tiburtina Valley” hanno raggiunto le 40.000 unità, mentre le uniche strade per raggiungere Roma sono solo la Via Tiburtina, unica consolare rimasta ad una sola corsia per senso di marcia, e l'autostrada A/24, entrambe ormai collassate
- che la maggior parte dei progetti per i nuovi insediamenti prevedevano, come prescritto dalle norme, le relative infrastrutture trasportistiche che, sistematicamente, con motivazioni diverse, non venivano mai realizzate. In Particolare:
  - 1) Con *deliberazione del Consiglio Comunale di Roma n. 634 del 31 luglio 1990* fu approvato il progetto di massima relativo al tracciati della Linea B da Rebibbia a Settecamini. Per contenere i costi ed accelerare i tempi di realizzazione, tale progetto prevedeva una metropolitana di superficie da realizzarsi su piloni lungo il percorso dell'acquedotto dell'Acqua Marcia. Con *deliberazione del Consiglio Comunale di Roma n. 349 dell'1 dicembre 1995*, fu approvato il “Programma preliminare di sviluppo della rete su ferro e in sede propria e dei nodi di scambio” che confermava tale prolungamento verso est della metropolitana Linea “B” da Rebibbia a Settecamini/Setteville, per una lunghezza di 6 Km e 5 stazioni intermedie (Tor Cervara/San Basilio, Tiburtina G.R.A., Zoe Fontana, Settecamini e Setteville). Con *Risoluzione n°105 del 12/09/97* il Consiglio della V Circoscrizione condizionava l'approvazione dei progetti per il Polo Tecnologico Romano al prolungamento della Metro B fino a Settecamini; invece, con *deliberazione della Giunta Comunale di Roma n. 1869 del 2 giugno 1998*, fu affidato, alla S.T.A. S.p.A. l'incarico di redigere lo “Studio di fattibilità del prolungamento della Linea B della Metropolitana oltre Rebibbia”. La S.T.A. S.p.A., con nota n. 2447 del 20 maggio 1999 (agli atti del Dipartimento VII con prot. n. 25052 del 21 maggio 1999), ha consegnato all'Amministrazione il suddetto Studio di fattibilità, nel quale *veniva completamente accantonato il precedente “Progetto dell'Acquedotto”* e individuato un nuovo percorso lontano dall'Asse Tiburtino per Casal Monastero. Tale studio, nelle sue analisi, non ha tenuto conto del reale flusso di traffico sulla Tiburtina, né delle decine di migliaia di pendolari della Tiburtina Valley, né delle centinaia di migliaia di abitanti dei Comuni ad Est della Provincia di Roma, né dello sviluppo industriale e residenziale dell'area già previsto al momento della stesura dello stesso. *Pertanto esistono fondati motivi per ritenere le conclusioni dello Studio di Fattibilità non attendibili sotto il profilo territoriale, urbanistico, trasportistico, strategico e dell'assetto complessivo sulla mobilità dell'Asse Tiburtino.*
  - 2) Il Piano di Zona B28 previsto per circa 4000 abitanti e realizzato per circa 1000, poi sospeso per la scoperta di siti archeologici, prevedeva la realizzazione della complanare Nord alla via Tiburtina che, lungo il Fosso di Pratolungo, avrebbe collegato la Statale 48 proveniente da Guidonia con Via di S. Alessandro e quindi con il G.R.A. Questa complanare è stata cancellata, mentre è stato approvato un nuovo piano di zona in corso di edificazione il B41 Casal Bianco per circa 3.800 abitanti
  - 3) In alternativa a questa complanare “mancata” veniva progettata un'altra complanare “Via di Cerchiara” per un costo di 11 miliardi di lire finanziata già nel 1999 per 5 miliardi. Anche questa veniva accantonata stralciandola al PRUSST. (ALL. 2)

- 4) Il Piano di Riqualificazione Urbana per uno Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) dell'Asse Tiburtino che interessava i Comuni di Roma, Guidonia, Tivoli e Castel Madama, le cui norme, pubblicate sul bollettino Ufficiale della Regione Lazio n. 30 del 30/10/2001, indicano nella mobilità il punto debole da superare per la fattibilità di tale progetto; invece i progetti finali dei singoli Comuni, approvati dai rispettivi Consigli da aprile a giugno di quest'anno, prevedono milioni di mc. di nuove cementificazioni e limitati interventi sulla mobilità che, tra l'altro, come è successo fino ad oggi, potrebbero non essere mai realizzati. Insieme all'approvazione del PRUST il *Consiglio Comunale di Roma*, consapevole di questo limite, ha votato all'unanimità un Ordine del Giorno (N.37 del 11/04/02 - ALL. 3) in cui impegna il Sindaco e la Giunta a trovare con urgenza una soluzione al problema della mobilità sull'Asse Tiburtino utilizzando preferibilmente la cura del ferro.
- 5) Le uniche infrastrutture viarie, previste e quasi ultimate, sono le due bretelle a servizio del Centro Agro-Alimentare e del Polo Tecnologico. Esse tuttavia non solo sono completamente inadeguate perché s'immettono sull'A/24 già oggi collassata ma sono state realizzate con incroci a raso e svincoli inadeguati che oltre a rallentare il traffico mettono a rischio la sicurezza dei cittadini. In particolare è stato eliminato il sovrappasso con via delle Case Rosse anche se previsto dal progetto approvato.
- 6) Inoltre, dopo che i piani industriali 9L e 18L sono decaduti, il Comune di Roma ha continuato ad approvare numerosi nuovi insediamenti utilizzati da grosse Società di trasporto che con i loro mezzi hanno portato al collasso completo della viabilità
- 7) Sono recenti i nuovi insediamenti residenziali approvati per Ponte di Nona, Case Rosse e Settecamini per decine di migliaia di abitanti, mentre sta per essere approvato un nuovo piano di zona di grandi dimensioni: Casal Monastero 2

#### CONSIDERATO

- che il traffico sulla Tiburtina rappresenta un **pericolo sociale** in quanto causa: **1)** Danni alla salute per l'inquinamento e lo stress da traffico continui (dati statistici indicano una elevata frequenza di incidenti sulla Tiburtina); **2)** Timore per la sicurezza del posto di lavoro messa costantemente in dubbio dai ritardi accumulati e/o dalle ore di lavoro perse; **3)** Preoccupazione costante in caso di emergenza per l'eventuale mancato soccorso dell'autoambulanza che non è in grado di arrivare in tempo utile (gli archivi storici del 118 lo dimostrano); **4)** Privazione della libertà personale tutte le volte che il traffico obbliga i sottoscritti a rinunciare agli spostamenti da e per Roma perché i mezzi di trasporto pubblici sono anch'essi inutilizzabili (i mezzi Cotral accumulano ritardi fino a 3 ore e la stazione di Salone è stata prima resa inagibile dal campo nomadi e poi chiusa); **5)** Alterazione dei rapporti familiari perché il traffico sottrae tempo prezioso alla vita familiare; **6)** Danni economici diretti ed indiretti che incidono sul bilancio familiare
- che, sulla base delle premesse enunciate, i sottoscritti hanno fondati dubbi che le soluzioni previste al problema del traffico siano efficaci ed esprimono inoltre forte timore che i nuovi insediamenti vengano tempestivamente realizzati, come è accaduto fino ad oggi, mentre le infrastrutture viarie e trasportistiche previste vengano eluse o rimandate.
- che il Comune di Roma non ha rispettato le regole per la vivibilità urbana sancite dalla "Carta di Alborg" già sottoscritta nel 1996.
- che esistono seri dubbi sul rispetto delle disposizioni, in materia di valutazione ed impatto ambientale in merito a progetti pubblici e privati di cui al D.P.R. 12 aprile 1996 in applicazione della Direttiva Europea 85/337/CEE, anche quando, *per la realizzazione delle opere, sono stati utilizzati finanziamenti europei*. In tal senso i Comitati del territorio sono già ricorsi al *Parlamento Europeo con una PETIZIONE iscritta al n.0698/2002*. (ALL. 4)

#### CHIEDONO

- che siano fatte opportune indagini su quanto premesso al fine di valutare se esistono fatti rilevanti ai fini dell'azione penale e di conseguenza sia disposto con urgenza il sequestro dei cantieri in via cautelare e/o la sospensione dell'agibilità per tutti i nuovi insediamenti a carattere residenziale, industriale/terziario e commerciale previsti nell'area Est nei Comuni di Roma, Tivoli e Guidonia. Tale sospensione è richiesta fino a quando non verranno realizzate prima le infrastrutture viarie e trasportistiche necessarie, tali da rendere umanamente accettabile la mobilità nell'intera area.

SEGUONO LE FIRME (Allegati)

#### ALLEGATI:

- 1) 940.000 abitanti del territorio di Roma Est
- 2) Documento su Via Cerchiara (prot. N. 962/14 nov. 2000) del Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità Walter Tocci
- 3) O. del G. N° 37/11 apr. 2002 del Consiglio Comunale di Roma in occasione approvazione PRUSST Tiburtino

- 4) Esposto alla Commissione Europea sulla inadeguatezza del PRUSST Tiburtino e delle Bretelle previste sul piano della mobilità, dell'inquinamento ambientale e della sicurezza
- 5) **FIRME: N° 307 pagine**