|  |  |
| --- | --- |
| logo verde 11.jpg | [www.comitatoromaxx.it](http://www.comitatoromaxx.it)  [postmaster@comitatoromaxx.it](mailto:postmaster@comitatoromaxx.it) |

Principali proposte del Comitato Cittadino per il XV Municipio (già XX) per il PGTU

Il problema di una mobilità difficile nel XV Municipio (ex XX) dall’Olgiata/Labaro Prima Porta al Corso Francia affligge quotidianamente migliaia di cittadini che hanno visto negli anni moltiplicarsi gli insediamenti residenziali senza che venisse adottato un adeguamento strutturale del sistema dei trasporti. D’altra parte, è proprio il PGTU a confermare che la principale causa dell’inefficienza del sistema della mobilità romana deriva da un’espansione urbanistica non governata da adeguate politiche di mobilità. Espansione urbanistica che negli ultimi decenni ha comportato da un lato un enorme consumo di territorio e dall’altro l’espulsione di famiglie dalle aree centrali e intermedie della Capitale. La popolazione comunale al di fuori del GRA, pari al 18% nel 1998, è passata al 26% nel 2012, con previsioni nei prossimi anni del PRG di arrivare al 30%. Questo fenomeno ha interessato anche i comuni satelliti di Roma, alcuni dei quali hanno raddoppiato la propria popolazione pur continuando per motivi di lavoro a gravitare sulla Capitale.

Tra il 2004 e il 2013 la crisi e i cambiamenti strutturali demografici della popolazione hanno prodotto, secondo il PGTU, una riduzione significativa della mobilità complessiva di quasi il 23%, con una variazione, in negativo, di 1,4 milioni di spostamenti stimati nella giornata tipo. Nello stesso periodo si è, invece, registrato un incremento da circa 550.000 spostamento giorno ad 800.000 spostamenti in entrata a Roma provenienti solo dal resto della Provincia, spostamenti che solo parzialmente sono stati assorbiti dal ferro.

Come la crisi economica e le politiche urbanistiche stiano impattando sulla mobilità dei romani lo sintetizza il TomTom Traffic Index, il più accurato barometro a livello mondiale del traffico nelle aree urbane. L’indice basato sul rilevamento dei dati di percorrenza reali, misurati sull’intero network stradale di 169 città in tutto il mondo (di cui 59 in Europa), certifica che Roma nel 2013 è stata la città italiana che ha penalizzato maggiormente i pendolari, e la terza europea; condizioni peggiori nell’ora di punta si sono registrate, infatti, solo a Mosca e a Varsavia. Nessun’altra città dell’Europa Occidentale presenta nell’ora di punta condizioni di deflusso peggiori di Roma. Nel 2013 a Roma i tempi di percorrenza dei pendolari hanno registrato un incremento medio dell’84% rispetto alle condizioni di rete non congestionata. Questo significa che nell’ora di punta mattutina le strade di accesso a Roma si presentano bloccate, con code interminabili, e tempi di percorrenza che letteralmente raddoppiano. Questo è un dato reale, dovuto al forte squilibrio tra domanda di mobilità e offerta dei servizi di trasporto, e si scarica come costo sui pendolari e sulle aree del comune (quarta e quinta zona del PGTU) più interessate da questi flussi di attraversamento. Quando i pendolari hanno raggiunto il loro posto di lavoro, la rete viaria di Roma si presenta ancora congestionata, ma migliora leggermente scendendo al secondo posto tra le città più trafficate d’Italia e la sesta in Europa. La percentuale di congestione stimata dal Tom tom Traffic Index è in questo caso pari al 28% per i tratti autostradali (compreso il GRA) e al 40% sulle strade urbane. D’altra parte è lo stesso PGTU a stimare che gli attuali livelli di congestione si sostanziano in 135 milioni di ore perse all’anno dai cittadini romani per i propri spostamenti. In termini economici tale ritardo corrisponde ad una perdita stimata di circa 1,5 mld di €/anno solo di valore del tempo, a cui vanno aggiunti i costi sociali per l’incidentalità (circa 1,3 mld di euro all’anno) e i costi ambientali. Quello che però il PGTU non ci dice è su quali soggetti grava questo costo in termini di maggior tempo speso per gli spostamenti e in termini di qualità della vita. La riduzione del numero di spostamenti, e conseguentemente del rapporto tra spostamenti e numero di abitanti, costituisce inoltre un indicatore sintetico della ridotta efficienza della città in termini di accessibilità e vivibilità, con ricadute sull’inclusione sociale e sulla competitività. Un dato questo su cui lo stesso Piano Strategico della Mobilità adottato nel 2010 aveva con enfasi posto l’accento sottolineando come “i romani, oltre ad avere una mobilità di bassissima qualità, hanno gravissime restrizioni nella loro libertà di movimento: a Roma ogni cittadino effettua mediamente poco più di 2 spostamenti al giorno; nelle metropoli più dinamiche gli spostamenti sono nell’ordine di 4 al giorno. In definitiva si è in presenza di una forte domanda di mobilità inespressa proprio a causa dell’inefficienza del sistema dei trasporti.” E’ evidente, che questo rapporta penalizza soprattutto i pendolari delle aree esterne, più vincolati a spostamenti di media lunghezza, e che sono quelli più disponibili già adesso ad adottare l’intermodalità per velocizzare i loro spostamenti. E’ ancora il PGTU a fornire i dati: “la domanda di spostamento su ferro è stata in crescita dal 2008 al 2012 di circa il 4%, e genera flussi orari che superano spesso i 3.500-4.000 passeggeri, con fenomeni di sovra-saturazione, rispetto alla capacità oraria per metà delle linee. Questo significa che i passeggeri su metà delle linee non riescono a salire sui convogli. Allo stato attuale i servizi ferroviari non sembrano avere la capacità di adattarsi alla crescita della domanda: i convogli il più delle volte hanno una composizione insufficiente, le frequenze non scendono mai al di sotto di un treno/15’. Il potenziamento della rete ferroviaria passa però per l’aumento delle capacità e la qualità dei servizi”.

Ci chiediamo: cosa sarebbe successo alla rete viaria di Roma se in questi anni non ci fosse stato un calo degli spostamenti del 23% degli spostamenti, che ha comunque contribuito a decongestionare almeno in parte la rete viaria urbana comunale? Ma soprattutto: in che modo il PGTU intende contribuire a decongestionare i numerosi colli di bottiglia del sistema infrastrutturale esterno al GRA in assenza di una politica di mobilità coordinata con il potenziamento del servizio ferroviario? Questo soprattutto lungo le vie di ingresso a Roma, sia sulla viabilità di maggiore importanza (ad esempio, le SR 148 Pontina, SS7 Appia, SS4 Salaria, SR2 Cassia bis) sia su quella minore (strade consolari provinciali).

Attualmente il servizio tpl su gomma extra-urbano si presenta inefficace a rispondere ai bisogni di mobilità, anche perché è il più penalizzato dalla congestione stradale. Oggi la rete delle linee extra-urbane su gomma, nonostante la sua capillarità sul territorio, assorbe solo il 6% dei flussi, mentre le 10 direttrici ferroviarie, con tutti i loro limiti, riescono ad assorbire l’8%. Un efficace riequilibrio modale dei flussi in ingresso deve adottare una politica della mobilità che punti al potenziamento dei servizi ferroviari come scelta strategica prioritaria. L’assenza di questo potenziamento costituisce il punto debole della politica di gestione della mobilità nell’area metropolitana, e questo indebolisce la portata delle azioni pur condivisibili proposte dal PGTU.

Il PGTU propone giustamente una riorganizzazione dei servizi su gomma di superficie in adduzione alle linee del ferro. Ma non si tiene conto che negli ultimi anni tale servizio si presenta in forte sofferenza.

Si sottolinea, ad esempio, come nell’ultimo anno il servizio sulla direttrice ferroviaria Piazzale Flaminio - Labaro Prima Porta, parallelo alla rete viaria Flaminia, che collega l’area centrale di Roma a importanti aree funzionali (Rai-Saxa Rubra, Sede Municipio XV, Sede Protezione Civile, Area industriale di Grottarossa), nonostante abbia registrato negli anni l’incremento dei flussi pendolari, pur in assenza di una qualsiasi politica di incentivo all’intermodalità, e nonostante sia stata sottoposta ad importanti interventi di riqualificazione (raddoppio della linea, riqualificazione delle stazioni), ha registrato nel corso dell’ultimo anno uno scadimento della frequenza dei servizi, prima con la sospensione quotidiana delle corse e poi con la rimodulazione ufficiale dell’orario. Questo ha prodotto una significativa riduzione dei servizi che ha portato ad una frequenza dei servizi superiore ai 10 minuti, invece dei 7 prima programmati, nella fascia oraria di punta, e intorno ai 30 minuti dopo le 18:00. Inoltre, le stazioni più prossime alle aree a forte densità territoriale di Tomba di Nerone (Tor di Quinto e Due Ponti) non risultano collegate con servizi su gomma di linea, e sono inaccessibili (Tor di Quinto) o scarsamente accessibili anche alla modalità privata auto. Il loro collegamento porterebbe certamente ad un incremento del bacino di utenti, ma già oggi la linea si presenta satura nelle ore di punta. Già oggi le stazioni di Grottarossa e Saxa Rubra, prossime al GRA, costituiscono infatti un importante nodo di scambio per quei flussi pendolari diretti all’area centrale e provenienti dalle aree prossime al GRA del XV Municipio e dei municipi limitrofi (Nuovo Salario, Selva Nuova).

In definitiva, per le aree identificate dalla zonizzazione della quarta e quinta zona del comune, è prioritario il potenziamento dei servizi ferroviari con la messa in campo delle risorse necessarie per il finanziamento dei servizi nelle ore di punta degli spostamenti pendolari. Qualsiasi politica di respingimento e limitazione della mobilità privata nelle fasce interne potrà essere politicamente accettata solo se non si trasforma in ulteriore allungamento dei tempi di spostamento pendolare, ma bensì in un incremento della velocità dei percorsi. Ma questo obiettivo è realisticamente possibile solo attraverso il potenziamento dei servizi su ferro, come d’altra parte riconosce la stessa analisi del PGTU. Oggi, non è più possibile accettare, oltre al ritardo infrastrutturale storico della rete portante urbana del ferro di Roma, l’utilizzo non ottimale delle potenzialità della rete ferroviaria esistente, proprio alla luce del triste primato di inefficienza della rete di Roma. E nel quadro di enorme incertezza delle risorse economiche assegnate al TPL, chi ha il potere di effettuare le scelte politiche, di ciò dovrà tenere debito conto.

## Mobilità sul ferro e su gomma

Nelle passate amministrazioni si disse “…**sui binari si gioca il futuro**”; si parlò di “**cura del ferro**”. Condividendo questi propositi, riteniamo essenziale:

1. -**Rivedere** **le linee FM3 e la RomaNord** del tutto insufficienti, come segnalato ripetutamente dal Comitato Pendolari.
2. Come viene segnalato anche nel programma preliminare del PRINT

*“La capacità di connettersi con limitate infrastrutture di servizio a parcheggi di scambio sia all’asse ferrato esterno che porta a Cesano e Viterbo che all’asse urbano interno di Flaminio-Tor di Quinto. La prossimità valutata come una sorta di “investimento”, da valorizzare ulteriormente e trasformare in elemento portatore di ulteriore attrattiva in conto-infrastruttura, piuttosto che una criticità diventa una risorsa spendibile. In tempi di ristrettezze finanziarie, la prossimità è da considerarsi una risorsa in quanto motiva le chance di investimento per fasi. L’attuazione per fasi è possibile solo dove i risultati diretti ed immediati sono conseguibili nel breve periodo. Si tratta di ottenere efficienza con ridotta spesa pubblica.”*

**Collegare le stazioni (Tor Di Quinto e/o Due Ponti) con la direttrice Cassia** tramite navette che permetterebbero di dirottare sul ferro gran parte del traffico automobilistico con parcheggi di scambio al capolinea delle navette..

*(navetta già approvata con risoluzione del Consiglio Municipale del 23/11/2009)*

**Parcheggi di scambio alle stazioni di Tor Di Quinto e Due Ponti**

1. **Chiusura dell’anello ferroviario:**

Ferrovie dello Stato e l’Agenzia Servizi per la Mobilità stanno lavorando per **l’apertura della stazione di Vigna Clara** costruita nel 1990 e mai funzionante;

nel suo primo tratto, già completato, potrebbe permettere di raggiungere San Pietro e collegarsi all’altra linea di metropolitana.

Il completamento dei lavori nel tratto verso Campo San Piero permetterebbe il completamento dell’anello ferroviario.

1. Rivedere **i tempi di frequenza e i percorsi delle linee di autobus in questo quadrante,** (non vi è nessun collegamento diretto con una stazione della metropolitana).
2. **Prolungamento delle linee 220-221-224 da largo Sperlonga lungo la Fondovalle, fino a Via di Grottarossa e all’Asisium, per chiudere lo scambio con le linee 021 e 301**.
3. **Spostamento del capolinea dello 021 da Grottarossa-Asisium alla Stazione di Grottarossa sulla Flaminia.** Questo porterebbe  vari vantaggi: un ulteriore collegamento fra Cassia e Flaminia ma sopratutto si darebbe un servizio all'Ospedale  Sant'Andrea che é anche polo universitario. Infatti oltre al collegamento Giustiniana/Sant'Andrea si avrebbe finanche un collegamento con la stazione Tiburtina.

**Collegamenti viari, rotatorie e parcheggi che possano decongestionare zone del quartiere:**

1. Mentre nel Print si considera il GRA tra i fattori esterni che provocano “ la scarsa accessibilità al quartiere” , riteniamo che il GRA possa invece essere una risorsa tramite:

**Apertura di una strada di collegamento tra il GRA e via di Grottarossa in prossimità dell’Ospedale S. Andrea.**

*(proposta già in parte finanziata dalla Regione al VII Dipartimento)*

1. **Collegamento tra via di Casalattico a via Fosso del Poggio**
2. **Rotatoria tra via Due Ponti, via Oriolo Romano, via Della Crescenza, (si verificano incidenti quotidiani!)**
3. **Rotatoria tra via di Fondovalle e Largo Sperlonga**
4. **Parcheggi in prossimità dei plessi scolastici:**

**-Largo Sperlonga, in prossimità della scuola di Via Vibio mariano**

**-Strada di Fondovalle in prossimità della scuola di via al Sesto Miglio**

1. **Parcheggio per via Santa Giovanna Elisabetta da via Cassia n.472**

**(** Il Print prevede un irreale “nuovo tratto stradale da via santa Giovanna Elisabetta a via Campagnano” OP 13per un importo di 500.000 euro)

**Piste Ciclabili**

1. **Si potrebbero realizzare nei tratti pianeggianti del nostro quadrante:**

- Lungo via Due Ponti

- Lungo il Fosso dell’Acqua Traversa

La Vice-presidente: Grazia Salvatore Zanone