

Ottobre 2008

Idee per una trasformazione sostenibile del territorio

ACILIA SUD

Il presente documento rappresenta la visione complessiva del Comitato di Quartiere Acilia Sud 2000 sull'impostazione urbanistica del quartiere individuato dal **piano di zona 10V** e sulla configurazione delle infrastrutture necessaria ad incrementare l'efficienza nella gestione del traffico, nonché minimizzare la congestione e i tempi di percorrenza nell'area di riferimento.

Ci si prefigge inoltre di mettere in risalto le **potenzialità inesprese** dal punto di vista dell'assetto urbanistico dell'area.

### ***Area di interesse e criteri di indagine***

Pur avendo il Comitato come zona di interesse il quartiere denominato nel PRG "Acilia Sud – piano di zona 10V", nelle nostre analisi comprendiamo un'area più ampia, in quanto le tematiche affrontate perdono di senso se non vengono inserite in un contesto adeguatamente esteso.

Il criterio adottato è stato quello di partire ove possibile da dati, rilevazioni o informazioni già disponibili (PRG, PRU-art. 11 L. 493/93, Piano Generale del Traffico Urbano – 2005, ecc.) e tentare un approccio critico degli stessi rivolto al miglioramento e/o all'ottimizzazione delle soluzioni impostate.

I due principali elementi su cui si basano le indagini sono la disponibilità finanziaria rispetto all'importo complessivo preventivato e il benessere collettivo tratto dalla realizzazione di ciascun intervento proposto.

Il primo trae il suo rationale dalla **sostenibilità finanziaria** di un'opera progettata (sia essa una nuova infrastruttura che semplice manutenzione), sia in termini di reperibilità delle fonti che di continuità dell'erogazione. Quanto si propone, infatti, nella maggior parte dei casi è già finanziato o prevede risorse contenute.

Il secondo elemento invece considera una serie di fattori che si ritiene influiscano più di altri nella soddisfazione del **benessere collettivo** in quanto grandezza macro-economica:

- ⇒ Mobilità;
- ⇒ Efficienza degli spostamenti;
- ⇒ Eterogeneità dei servizi offerti (intrattenimenti, aggregazione sociale, sanità, sicurezza, ecc.);
- ⇒ Indipendenza geografica (data l'estensione geografica, o si rende Acilia indipendente, o si rende il trasporto talmente efficiente da rendere trascurabile lo spostamento con Roma/Ostia).



## **Mobilità**

### *I bisogni del quartiere.*

Il quartiere risulta attualmente una "zona di transito" tra Roma e Ostia. Gli stessi abitanti, per quasi tutte le proprie esigenze (tempo libero, lavoro, acquisto di molte categorie di beni, spostamenti nazionali e internazionali, studio, degenze ospedaliere, uso di taxi), si spostano verso Ostia o Roma usando i due modi alternativi di trasporto: l'auto privata (la maggioranza) e il Treno Roma-Lido (la minoranza).

Il trend rilevato per il comune di Roma (fonte: *Piano Generale del Traffico Urbano Comune di Roma, 2005*) mostra un utilizzo del mezzo privato circa triplo rispetto a quello pubblico. Si ha motivo di ritenere che nel XIII municipio la quota sia ancora più favorevole al trasporto privato mentre gli spostamenti a piedi, che nell'area comunale rappresentano il 25% del totale, siano molto ridotti.

Una piccolissima parte di cittadini utilizza l'autobus, soprattutto il notturno che sostituisce il Treno (la cui frequenza attende ancora di essere equiparata, sia nella periodicità che negli orari di servizio, ad un servizio di metropolitana). L'autobus è anche usato, entro il quartiere, per raggiungere la stazione.

Data l'estensione geografica del Municipio, peraltro, la mobilità "tra quartieri", molto agevole in altre zone, risulta qui di gran lunga più problematica.

In sintesi, tra i principali bisogni del quartiere, possiamo certamente includere la necessità di **servizi di prossimità** che **abbrevino gli spostamenti**.

Inoltre vi è la stringente esigenza di un **migliore sfruttamento degli spazi**, da adottare attraverso l'ottimizzazione delle aree "dismesse" o "non destinate", molto numerose nel quartiere, che oltretutto sono facile elemento di rischio per il degrado e la sicurezza pubblica.

Il presente documento intende individuare le migliori soluzioni per la soddisfazione dei bisogni descritti, sfruttando l'esperienza quotidiana di chi vive nel quartiere accanto ad alcuni elementi di buon senso organizzativo e gestionale.

### *Soluzioni proposte per i bisogni del quartiere.*

Nelle seguenti figure si rappresentano la situazione attuale dell'infrastruttura viaria dell'area (figura 2), mettendone in risalto le aree maggiormente congestionate, ed una possibile evoluzione (figura 3) che attraverso **pochi interventi mirati** tra cui la stazione Acilia Sud/Dragona, migliorerebbe sensibilmente la mobilità dei cittadini.

Gli interventi proposti sono descritti nella tabella di figura 4.



**Figura 2 – Aree ad alta congestione – situazione attuale**

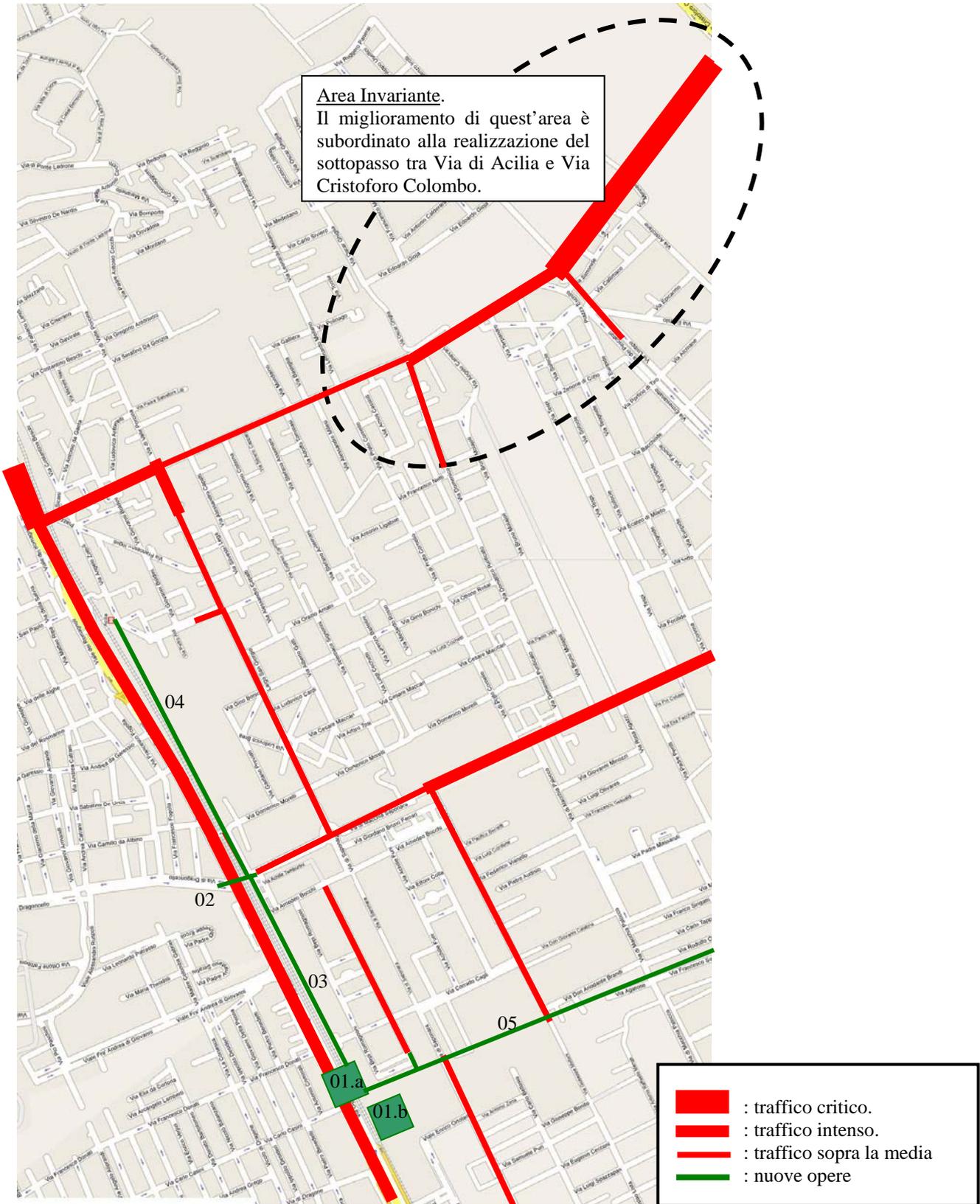


Figura 3 – Aree ad alta congestione – possibile evoluzione

**URBANISTICA e TRASPORTI**

	INTERVENTO	BENEFICI
01a.	Realizzazione della stazione <b>Acilia Sud / Dragona</b> con sovrappasso pedonale per superare la Via del Mare. Parcheggi da realizzare in entrambi i quartieri. <i>(Opere O.P.20 a/b/c del PRU)</i>	La stazione Acilia Sud/Dragona, ridurrebbe significativamente l'affluenza, alla stazione di Acilia decongestionando le vie limitrofe. Il sovrappasso pedonale ricucirebbe due quartieri che seppur vicini sono attualmente separati dalla ferrovia/Via del Mare permettendo ad esempio ai cittadini di Dragona di raggiungere facilmente la biblioteca di via Lilloni, ed ai cittadini di Acilia Sud di raggiungere a piedi il centro anziani di Dragona.  Si ricorda nuovamente che tale opera è stata già <b>completamente finanziata</b> ed attende soltanto la fase esecutiva.
01b.	<b>Parcheggio di scambio</b> per la nuova stazione. Situato al di fuori dal centro abitato, nell'area attualmente in disuso tra il deposito ATAC ed il campo Rom.	La nuova stazione di Acilia Sud/Dragona, avrebbe un bacino di utenza enorme: Acilia Sud, Dragona, Casal Palocco, Madonnetta, Infernetto. Al fine di <b>evitare il collasso del traffico nel quartiere</b> è importante prevedere il parcheggio di scambio nella zona industriale, al di fuori del centro abitato.
02.	Realizzazione del <b>sottopasso</b> tra Via di Macchia Saponara e Via di Dragoncello con annesse corsie ciclabile e pedonale. <i>(Opera O.P. 1 del PRU)</i>	L'intervento oltre a ricongiungere i quartieri di Acilia Sud e Dragoncello, <b>ridurrebbe il traffico</b> su Via di Saponara e Via di Acilia consentendo ai cittadini di ritorno da Roma di accedere al quartiere Acilia Sud senza attraversare il centro di Acilia.
03.	Realizzazione di una <b>pista ciclabile</b> che correndo accanto alla ferrovia, in un'area attualmente abbandonata congiungerebbe il quartiere di Dragoncello la nuova stazione di Acilia Sud. <i>(Integrazione all'opera O.P.41 del PRU)</i>	Oltre a permettere ai cittadini di Dragoncello di raggiungere la stazione in bicicletta, la nuova pista ciclabile sarebbe connessa a quella <b>già esistente</b> e molto ramificata di Dragoncello creando così <b>una rete di piste ciclabili</b> .
04.	Realizzazione di una <b>pista ciclabile</b> che correndo accanto alla ferrovia, in un'area attualmente abbandonata congiungerebbe il quartiere di Dragoncello e di Acilia Sud con la stazione ed il centro di Acilia <i>(Integrazione all'opera O.P.41 del PRU)</i>	La pista ampliherebbe la rete di piste ciclabili consentendo ai cittadini di vari quartieri (Acilia Sud, Dragoncello, Dragona) di raggiungere il centro di Acilia, maggior centro commerciale dell'entroterra, in bicicletta. Ne risulterebbero <b>alleviati i problemi di traffico</b> e mancanza di parcheggi in zona centrale.
05.	Realizzazione di una <b>direttrice stradale</b> lungo la sede del "canale Palocco" per permettere ai cittadini dei quartieri circostanti, in particolare Madonnetta e Casal Palocco di raggiungere facilmente la nuova stazione di Acilia Sud. <i>(Retifica dell'opera O.P.13 del PRU).</i>	L'intervento oltre a facilitare il raggiungimento della stazione Acilia Sud/Dragona, permetterebbe di chiudere al transito il tratto di Via Crippa tra le due aree verdi, eliminando il pericoloso incrocio tra via Crippa e via Lilloni e permettendo l'ampliamento del parco.  La direttrice in oggetto è <b>l'unica</b> possibile relazione <b>trasversale</b> alternativa a Via di Macchia Saponara e darebbe <b>benefici enormi</b> per un'ampia area urbana.

**Figura 4 – Lista degli interventi proposti e benefici attesi sulla mobilità**

L'intera zona, oltre a quanto descritto, ha estremo bisogno di interventi di **messa in sicurezza** delle strade attraverso il rifacimento del manto stradale su cui si è intervenuti

l'ultima volta nel 1998. Si tratta di un problema assai diffuso in tutto il Comune, che va risolto con una pianificazione sistematica e non con interventi localizzati ed estemporanei.

In una prospettiva che coinvolga l'intero municipio, permane l'assoluta urgenza di un adattamento della **Via del Mare**. Come noto, da anni si discute circa l'unificazione della via del Mare con la via Ostiense ed il loro interrimento per un lungo tratto; a tutt'oggi non risultano ancora stanziati i fondi necessari all'attuazione di un progetto che ha già visto numerose stesure.

L'opera prevista potenzierebbe l'importante arteria (costruita in anni lontani a ridosso di aree rurali oggi intensamente urbanizzate) aprendo nuovi scenari sia per il traffico locale che, ovviamente, per la relazione Roma - Lido.

### ***Urbanistica***

*Il piano regolatore: la città che verrà.* A differenza di molti quartieri del XIII Municipio, Acilia Sud nacque alla fine degli anni '80, secondo un **piano ben definito** mostrato in figura 5, che prevedeva all'origine una serie di servizi e infrastrutture da porre accanto alle unità residenziali. Gran parte di questo progetto è stata **disattesa**.

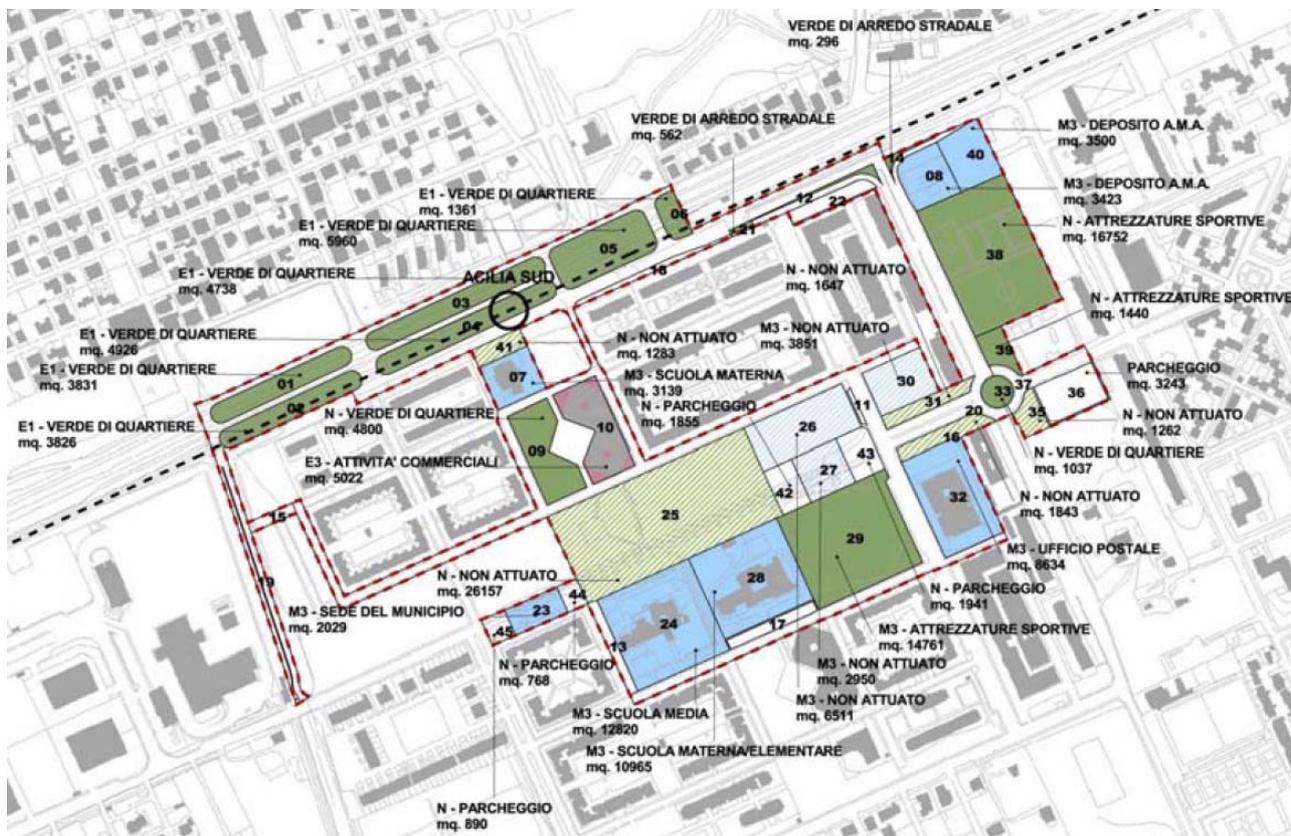


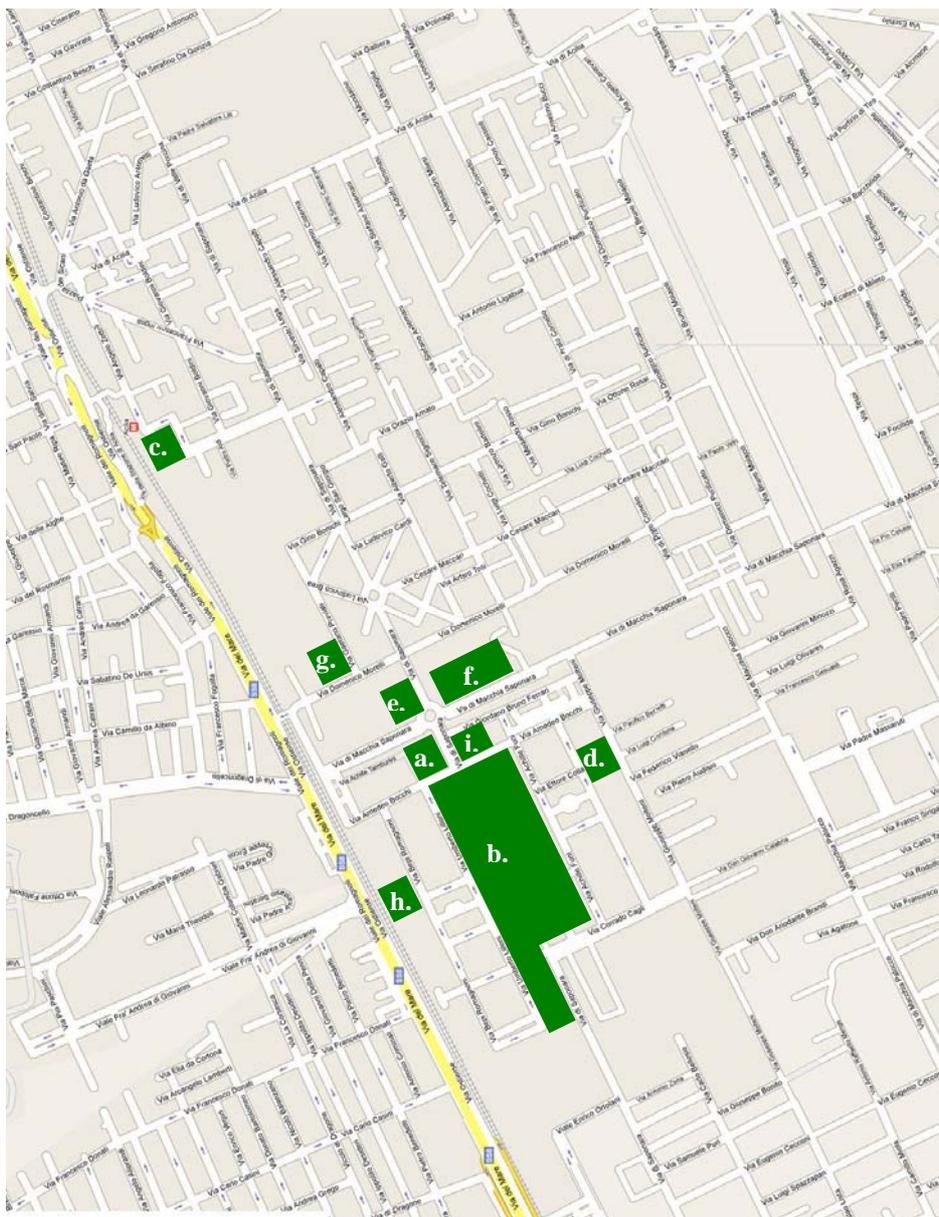
Figura 5 – Originario piano regolatore di zona Acilia Sud 10V (sezione da PRG)

A peggiorare la situazione del quartiere, vi è la **grave trascuratezza** in cui versano le poche opere realizzate (p.es. il parco Arcobaleno e numerose aree verdi), ed inoltre le **accresciute esigenze** di servizi e mobilità dovute alle nuove concessioni edilizie rilasciate negli ultimi anni in base al PRG 2008 e in deroga ad esso.

*Il piano degli investimenti.* Esaminando i documenti del suddetto PRG relativi alla zona si può constatare che a fronte di numerosi interventi di grande rilevanza e costo, i fondi stanziati sono modesti.

Soltanto la nuova stazione Acilia Sud è stata finanziata (e attende il progetto esecutivo), mentre per tutti gli altri progetti si prospettano tempi lunghissimi per reperire i finanziamenti. Si propone allora di **focalizzare l'indagine**, distinguendo alcuni **interventi meno costosi e più facilmente realizzabili** nel breve periodo e mantenendo comunque un attento monitoraggio sullo stato di avanzamento dei progetti a lungo termine.

In figura 6 si rappresentano gli interventi rivolti all'adeguamento dei servizi e della struttura urbanistica dell'area a quanto già previsto dal piano e in coerenza con i bisogni riscontrati dalla cittadinanza.



**Figura 6 – Mappa degli interventi urbanistici proposti**

Gli interventi proposti sono descritti nella tabella di figura 7.

## URBANISTICA e TRASPORTI

	INTERVENTO	BENEFICI
a.	Realizzazione di una <b>piazza</b> all'incrocio tra via Bocchi e Via di Saponara nell'area attualmente abbandonata al degrado precedentemente destinata agli uffici ASL poi realizzati a Casal Bernocchi. <i>(Nuova proposta rispetto al PRU)</i>	Il quartiere è attualmente privo di una piazza che possa favorire momenti di <b>aggregazione sociale</b> . Potrebbe anche essere utilizzata per piccoli mercatini della domenica e per feste di quartiere.
b.	Riqualificazione ed ampliamento del <b>Parco Arcobaleno</b> creando un nuovo <b>Punto Verde Qualità</b> (Vedi anche Punto 5 della figura 4).	Il parco versa attualmente in una situazione di degrado tale da risultare poco fruibile; la recinzione risulta necessaria. Inoltre l'illuminazione non è attiva, rendendo oltremodo impraticabile ed insicuro il parco dopo il crepuscolo.
c.	Utilizzo dell'area attualmente abbandonata al degrado adiacente a Largo Bertolla per la realizzazione di un <b>capolinea adeguato</b> per le linee bus che attualmente sostano sulla strada. <i>(Integrazione alla opera O.P.5 del PRU)</i>	L'intervento toglierebbe l'area dal degrado e migliorerebbe la fruizione dello spazio dedicato alla sosta degli autobus.
d.	Sgombero della <b>scuola occupata</b> di via dei Basaldella.	L'intervento, oltre a ripristinare la <b>legalità</b> ed eliminare il degrado dalla zona, renderebbe ai cittadini una scuola mai entrata in funzione.
e.	Dismissione o allontanamento dell' <b>autodemolitore</b> <i>(Nuova proposta rispetto al PRU)</i>	L'intervento trae spunto dall'esigenza di collocare un'attività ad <b>alto impatto ambientale</b> in zona sufficientemente distante dalle aree abitate.
f.	Realizzazione di strutture per la <b>promozione culturale</b> e l'aggregazione dei cittadini (teatro, cinema, librerie, spazi espositivi..) presso l'area abbandonata tra via di Macchia Saponara e via Morelli. <i>(Revisione dell'opera O.P. 33 e 6.2 del PRU)</i>	L'area, che versa in uno stato di forte degrado, potrebbe essere utilizzata per <b>migliorare l'offerta</b> di cultura ed intrattenimenti per la popolazione.
g.	Ristrutturazione della <b>scuola abbandonata</b> e semi-demolita di Via Morelli per la realizzazione di un liceo. <i>(Nuova proposta rispetto al PRU)</i>	Il quartiere è particolarmente carente di scuole superiori. Tale struttura potrebbe parzialmente alleviare tale disagio, con effetto positivo sul forte flusso di studenti/insegnanti vs Roma/Ostia.
h.	Bonifica e sfruttamento dell' <b>area verde</b> adiacente alla scuola " <b>Mirò</b> " in via Bepi Romagnoni <i>(Già previsto dal PRG)</i>	L'area, già assegnata dal piano ad attività ricreative, può essere valorizzata con realizzazione di pista di pattinaggio, campo da pallacanestro e strutture simili (opere a bassa manutenzione).
i.	<b>Ampliamento del parcheggio</b> a servizio dell' <b>ufficio postale</b> attualmente non sufficiente all'elevato numero di utenti.	L'ufficio postale del nostro quartiere è l'unico dell'entroterra aperto tutta la giornata ed è quindi utilizzato da utenti provenienti da tutti i quartieri limitrofi. L'attuale parcheggio risulta largamente insufficiente e facilmente ampliabile <b>ripulendo l'area degradata tra il parcheggio e via di Saponara</b> .

Figura 7 – Lista degli interventi urbanistici proposti e benefici attesi

---

Documento a cura di  
Ing. C.Peri  
Ing. S.Revelli  
Per il Comitato Acilia Sud 2000