

Roma, 06 Aprile 2009

Sig. Presidente Commissione Urbanistica Municipio 13°
On.le S.Pannacci

PC. Ai membri della Commissione Urbanistica Municipio 13°
(Bellavista, Colagreco, Colloca, Orneli, Ricci, Stornaiuolo, Rasi)

Oggetto:

**INFRASTRUTTURE VIARIE E PARCHEGGI A SERVIZIO DELLA NUOVA STAZIONE
DI ACILIA SUD/DRAGONA.
(PROPOSTA DEL COMITATO DI ACILIA SUD 2000)**

All.vari

Egr.Sig. Presidente,

Con il presente documento il Comitato di *Acilia Sud 2000* intende formalizzare una proposta organica con la quale sollecitare l'attenzione di Codesta Commissione e di tutto il Consiglio Municipale.

Come noto, a tutt'oggi, il Comune di Roma, attraverso i competenti Dipartimenti, non ha ancora fornito alcuna risposta alle questioni riguardanti i parcheggi a servizio della nuova Stazione di Acilia Sud sulla Roma-Lido. Questa mancata risposta sta ulteriormente ritardando un'opera di fondamentale importanza per l'entroterra di Ostia che ha già subito pesanti ed ingiustificati rallentamenti.

Acilia Sud 2000, forte anche degli studi sulla mobilità sostenibile nell'entroterra già pubblicati (vedere su internet: www.cdq-aciliasud.it/pub/attivita/2008-10-24_trasporti-urbanistica.asp), ritiene necessario un intervento su questo problema per illustrare quali siano le problematiche esistenti e quali le soluzioni semplici ed economiche da adottare per consentire alla nuova importante infrastruttura ferroviaria di svolgere nel modo migliore il suo fondamentale compito di migliorare la mobilità nell'intero entroterra di Ostia e non solo nel Quartiere di Acilia Sud.

ANALISI PRELIMINARE

L'entroterra del 13° Municipio è caratterizzato da molteplici peculiarità che lo rendono assai diverso da qualunque altra zona dell'hinterland romano.

Questo territorio, storicamente acquitrinoso e inadatto agli insediamenti abitativi, ha subito un progressivo incremento della presenza umana, in massima parte al di fuori di qualunque ordinata pianificazione, con tipologie di abitazioni caratterizzate da basse cubature di tipo estensivo che, con il

passare degli anni, hanno interamente soffocato gli spazi, rendendo assai problematica la realizzazione di infrastrutture viarie e di servizio in genere.

Questo processo di disordinata saturazione del territorio, dopo gli anni dell'abusivismo, ha subito un'accelerazione esponenziale negli ultimi 10/15 anni a causa di interventi che hanno ulteriormente aumentato la cubatura residenziale. Oggi, il numero dei residenti dell'entroterra è diventato addirittura superiore a quello degli abitanti di Ostia. (Ostia Lido 84.239 ab., entroterra 122.170 ab.) [1]

E questo processo purtroppo non sembra arrestarsi, basti vedere la costruzione del "Villaggio Verde" iniziata intorno alla metà di febbraio accanto a Via Cagli, ma anche del complesso residenziale in costruzione dalla prima metà del 2008 tra Via di Macchia Saponara e Via Giuseppe Molteni.

I pochi interventi realizzati sulla viabilità, non sono stati in grado di porre rimedio alle gravi carenze storiche nelle infrastrutture e nei servizi. Ciò è dovuto soprattutto al fatto che è mancata finora una corretta visione di insieme del territorio ed una valutazione delle sue peculiarità.

Tralasciando per un attimo i quartieri di Dragona e Dragoncello, possiamo tranquillamente affermare che Acilia, S.Giorgio, Acilia Sud, Madonnetta, Axa, Palocco, Infernetto hanno le stesse infrastrutture viarie di 80 anni fa: la Via del Mare/Via Ostiense e la Via Cristoforo Colombo per andare a Roma e ad Ostia. Via di Acilia, Via di Macchia Saponara e Canale della Lingua per spostarsi trasversalmente. In quest'ultimo caso si tratta, in pratica, delle strade risalenti alla Bonifica dell'Agro romano.

Alla carenza di strade si aggiunge la grave carenza di servizi.

Mancano completamente le Scuole Superiori (solo tre Istituti Superiori per decine di migliaia di abitanti). Manca l'Ospedale (il "Presidio Sanitario" di Casalbernocchi non è facilmente raggiungibile). Mancano teatri, cinema e luoghi di svago.

Non osiamo pensare cosa potrebbe accadere se si continuasse ulteriormente a costruire cubature residenziali e ad edificare su terreni strappati alle paludi dai famosi coloni Ravennati!

Tornando all'analisi, rileviamo che la situazione brevemente illustrata, obbliga gli abitanti dell'entroterra ad un continuo pendolarismo per svolgere ogni loro attività: andare al lavoro, andare a scuola (parliamo di circa 4000 studenti), per la sanità, per il divertimento ecc.

Questo pendolarismo (all'interno del comprensorio e verso l'esterno) può effettuarsi solo ed esclusivamente sulle poche ed inadeguate strade esistenti.

Ciò premesso, atteso che il servizio pubblico di trasporto su gomma risente pesantemente della inadeguatezza viaria rispetto alla crescita esponenziale degli autoveicoli circolanti, oltre che della enorme frantumazione degli insediamenti abitativi, l'unica possibilità di trasporto pubblico veloce ed efficiente è offerta dalla **Ferrovia Roma-Lido** e dall'unica stazione, attualmente esistente, ("Acilia") che si trova a dover servire i Quartieri di Dragona, Dragoncello, Acilia, S.Giorgio, Acilia Sud, Madonnetta, Axa, Casal Palocco, Infernetto.

Analizzando i vari flussi di traffico, emerge chiaramente che la viabilità dell'intero comprensorio risulta pesantemente condizionata proprio dal contemporaneo spostamento di abitanti dai suddetti quartieri da/verso la Stazione di Acilia. Tale spostamento, che si somma agli altri, si sviluppa solo sulle poche strade esistenti: Via Di Macchia Saponara, Via Saponara e Via di Acilia (Via Romagnoli dal lato di Dragona/Dragoncello).

Ne deriva, inevitabilmente, la congestione del traffico per numerose fasce orarie della giornata. Un'ulteriore negativa conseguenza consiste nell'autentico "stato di assedio" in cui si trova il quartiere di Acilia, in prossimità della Stazione ferroviaria, in particolare nelle giornate in cui si svolge il mercato di Via Bonichi.

NUOVA STAZIONE DI ACILIA SUD/DRAGONA

La nuova Stazione di Acilia Sud/Dragona è senz'altro in grado di fornire una concreta soluzione ai problemi sopra illustrati.

Infatti, in primo luogo, essa elimina totalmente una parte del traffico generato dagli abitanti di Acilia Sud e Dragona, serviti direttamente dalla nuova Stazione.

Va peraltro precisato che l'accessibilità alla nuova Stazione dal versante di Dragona sarà resa possibile da un sovrappasso pedonale che dovrà essere realizzato dal Comune e la cui progettazione, al momento, sembra essere in ritardo.

In secondo luogo, la nuova infrastruttura ferroviaria permetterà una "decentralizzazione" dei flussi di traffico interni al comprensorio non più diretti solo verso la Stazione di Acilia.

CRITICITA'

Se ci si limitasse alla realizzazione della sola Stazione di Acilia Sud/Dragona, senza ulteriori interventi, non si riuscirebbe a conseguire il massimo del beneficio dalla nuova infrastruttura ferroviaria in quanto,

da una parte, si potrebbero manifestare delle nuove criticità e, dall'altra, non si risolverebbero alcuni dei problemi di congestione esistenti in molti punti della asfittica ed arretrata rete viaria dell'entroterra.

Per quanto riguarda le possibili nuove criticità si rappresenta quanto segue.

Nuova Stazione vista dal lato del Quartiere di Acilia Sud. Se si predisponesse un piano per i parcheggi a servizio della Stazione che si limiti solo a quelli previsti all'interno del Quartiere, (vedasi allegato pianta google) il rischio di congestione della viabilità interna del quartiere stesso è molto alto, tenuto conto della conformazione viaria del medesimo. Inoltre, verrebbero considerevolmente diminuiti gli spazi verdi esistenti.

Nuova Stazione vista dal lato di Dragona. Dobbiamo purtroppo rilevare che l'area originariamente destinata a parcheggio (Pianta google), sembrerebbe essere stata concessa per la realizzazione di un Punto Verde Qualità. In tal modo, lato Dragona, non vi sarebbero spazi accettabili per parcheggi di scambio e questo porrebbe il Quartiere a serio rischio di congestione nell'area a ridosso di Via Romagnoli.

Problematiche relative ai problemi di viabilità già attualmente esistenti.

Pur in presenza della nuova Stazione di Acilia Sud/Dragona, mancando strade parallele a Via di Macchia Saponara e Via di Acilia, permarranno le attuali gravi congestioni del traffico all'altezza del Centro sportivo Kristall, davanti alla chiesa di S. Carlo Da Sezze (incrocio Via Molajoli), all'altezza dell'AXA (incrocio Via Tespi).

Questo soprattutto perché sulla **stretta, asfittica e non ampliabile Via di Macchia Saponara** si concentra tutto il traffico in movimento dalla Cristoforo Colombo alla Via Ostiense, che si interseca con tutto il traffico locale dei Quartieri attraversati (Acilia Sud, S. Giorgio, Madonnetta, Axa, Palocco ecc.)

Anzi, va precisato che, in mancanza di soluzioni, la situazione sarà ancora più critica in futuro, tenendo conto che sono già in costruzione nuovi insediamenti residenziali nei pressi di Via M. Saponara..

SOLUZIONI PROPOSTE

A fronte di tali e tante problematiche evidenziate, tuttavia, noi riteniamo che esistano alcune valide soluzioni, ragionevolmente attuabili, ed in grado di migliorare realmente e sensibilmente la mobilità dell'intero comprensorio. Ricordando lo "*Studio sulla mobilità sostenibile nell'entroterra*" pubblicato, noi sottolineiamo l'importanza fondamentale di due interventi.

1) Parcheggio di scambio a servizio della nuova Stazione di Acilia Sud/Dragona, in prossimità del Viadotto Nuttal, accanto al deposito ATAC. (Foto 1 - google)

Si tratta di un'area completamente pianeggiante di mq 12.000 di cui 4.000 completamente liberi mentre i restanti 8.000 sono attualmente utilizzati in parte come precario parcheggio dai dipendenti delle Officine ATAC ed in parte occupati abusivamente da alcune famiglie di nomadi per i quali già è previsto lo spostamento.

Sulla sola area libera si possono realizzare circa 350 parcheggi, mentre utilizzando tutti i 12.000 mq si possono ricavare circa 1000 posti auto. E' inoltre possibile attestare anche alcune linee di Bus a servizio della Stazione Ferroviaria.

La realizzazione di un grande parcheggio di scambio esterno al Quartiere di Acilia Sud, ma adiacente alla Stazione e facilmente raggiungibile sia da Dragona che da altre località limitrofe, consente enormi vantaggi:

- A) Permette di soddisfare le esigenze quantitative di parcheggi necessari, che altrimenti si rivelerebbero insufficienti in rapporto alla domanda dell'utenza;
- B) Impedisce che il traffico privato e quello pubblico su gomma, diretto alla Stazione di Acilia Sud, si concentri esclusivamente all'interno di detto quartiere, andando a saturare la viabilità locale ed i relativamente pochi parcheggi che possono essere realizzati in fondo a Via B. Romagnoni/Via Lilloni.
- C) Consente di servire facilmente anche la zona Industriale ed i numerosi lavoratori ed operatori che vi gravitano;
- D) E' facilmente raggiungibile anche da tutte le direzioni attraverso il Viadotto Nuttal;
- E) Consente di ovviare ai problemi della carenza di parcheggio lato Dragona, essendo facilmente raggiungibile da questo quartiere.

- F) I Bus, attestati su tale parcheggio di scambio, possono svolgere con maggiore regolarità il servizio di interscambio con il Treno in quanto non devono percorrere aree intensamente abitate all'interno del Quartiere di Acilia Sud.
- G) Questo grande parcheggio di scambio consentirebbe anche una piccola riduzione dell'area destinata a parcheggio all'interno del Quartiere di Acilia Sud e quindi permetterebbe anche di risparmiare una parte del verde esistente che dovrebbe essere sacrificato.

2) Nuova Direttrice stradale che costeggia il Canale Palocco da Via di Saponara fino a Via dei Pescatori (Foto 2 – google). Opera O.P. 13 del PRU

Si tratta di una strada già esistente (è attualmente sterrata) completamente rettilinea che, partendo da Via di Saponara (altezza Deposito ATAC) costeggia il Canale Palocco, attraversa Via Macchia Palocco e raggiunge via Pescatori all'altezza di Via di Casalpalocco.

Questa Strada, già ora, ha una larghezza libera di 10/12 metri e potrebbe essere facilmente portata a 16/20 metri operando solo una parziale copertura del Canale Palocco. In tal modo potrebbe ospitare anche una pista ciclabile.

E' una strada che non ha interferenze di sorta e non risulta necessario effettuare espropri di aree private.

Essa costituisce l'unica trasversale possibile in alternativa a Via di Macchia Saponara, in quanto non sono disponibili altri corridoi liberi (a meno che non si decida di abbattere civili abitazioni e di operare massicci espropri a privati).

ENORMI VANTAGGI SULLA VIABILITÀ DELL'INTERO COMPRESORIO

- A) Questa nuova Direttrice stradale andrebbe a formare, con Via di Casalpalocco, una direttrice viaria di collegamento fra la C.Colombo e la Via Osiense (viadotto Nuttal) potendo servire, in modo rapido scorrevole e senza interferenze, Infernetto, Palocco, Madonnetta, Stazione di Acilia Sud, Nucleo Industriale di Dragona, fino a giungere ai Quartieri oltre la Via Ostiense (Dragona, Dragoncello, Ostia Antica). Tutto questo senza interferire minimamente sulla viabilità locale e sulla vivibilità dei Quartieri stessi.
- B) Essa consente la completa decentralizzazione del traffico e la separazione dei flussi diretti verso Acilia dai flussi diretti verso Acilia Sud/Nucleo Industriale, con evidenti positivi riflessi sulla

quantità di traffico che attraversa Via di Macchia Saponara che ne trarrebbe un enorme sollievo. Ugualmente migliorerebbe il traffico locale di tutti i quartieri attraversati.

- C) La nuova Stazione di Acilia Sud/Dragona, diventerebbe in tal modo rapidamente raggiungibile da tutto l'entroterra e sarebbe in grado di accogliere tale traffico grazie all'ampio parcheggio di scambio posto in prossimità del Viadotto Nuttal.
- D) E' bene sottolineare che tale complessivo progetto infrastrutturale porterà ad un aumento della utenza che si servirà del mezzo pubblico su ferro, sul quale si realizzeranno a breve interventi diretti a migliorare la capacità ed il comfort. In tal modo si verificherà anche un indiretto miglioramento della viabilità stradale da/verso Roma.

Da quanto sommariamente esposto appare evidente che, **grazie alle due opere proposte, la nuova Stazione di Acilia Sud/Dragona potrà essere in grado di fornire una formidabile ed efficiente risposta all'enorme domanda di mobilità che proviene dall'entroterra.** Potrà quindi contribuire a migliorare gli spostamenti, l'inquinamento e le condizioni di vita nei quartieri dell'entroterra, e non solo di Acilia Sud riducendo l'inquinamento atmosferico ed acustico tipico delle ore di punta.

Noi riteniamo che questa sia un'importante occasione da non perdere, considerato che il costo delle opere da realizzare appare senz'altro giustificato dall'enorme vantaggio che riuscirebbe a produrre alla collettività. Ricordiamo che non sono previste opere complesse né acquisizioni di aree/espropri. Confidiamo che codesta Commissione valuti con attenzione tale proposta sulla quale crediamo si debba lavorare in contemporanea alla realizzazione del progetto Me.T.Ro. della Nuova Stazione di Acilia Sud.

Distinti saluti

Per Il Comitato di Quartiere di Acilia Sud 2000

Alessandro Claudio **Meta**, Simone **Revelli**, Edoardo **Foti**, Alessandra **Fianchini**, Astrid **Zinn**, Arnaldo Maria **Castagna**, Cristian **Peri**, Stefania **Santoro**, Stefano **Risa**.

Note e Contributi Fotografici

[1] Ripartizione demografica nella zona di interesse.

zona di interesse	abitanti
Malafede	10.970
Infernetto	15.638
Acilia Sud/Dragona/Madonna	35.300
Acilia Nord/Dragoncello	25.356
Casal Palocco/Axa	25.188
Ostia antica/Stagni	9.718
totale	122.170

Fonte: anagrafe Comune di Roma, 2006

E' verosimile che dal 2006 ad oggi i dati si siano ulteriormente incrementati per la recente costruzione di numerose unità abitative.

Seguono fotografie da satellite.

Campo ROM
PVQ
Area in abbandono*
???

Parcheggio dipendenti ATAC
Deposito ATAC
Nuova Stazione



*
Area in abbandono di 50x80m circa, pari a 4.000 m².
Dista dall'area di realizzazione della stazione meno di 200m.

