



Alla c.a. di

Guido Improta
Assessore ai Trasporti e alla Mobilità Roma Capitale

Anna Maria Cesaretti
Presidente Commissione Mobilità Roma Capitale

Maurizio Policastro
Presidente Commissione Speciale sulla Metro C e per il monitoraggio delle relative infrastrutture della mobilità Roma Capitale

Membri Commissioni e Consiglieri Assemblea Capitolina

Roma, 8 gennaio 2014

OGGETTO: Richiesta approfondimenti riguardanti la fine del regime commissariale per la mobilità di Roma Capitale e sue ricadute, in particolare sul Piano Urbano Parcheggi

Il Laboratorio Carteinregola, e le associazioni e i comitati che ne fanno parte, ha accolto con grande interesse la consultazione in corso sul Piano Generale del Traffico Urbano, un segnale della fattiva volontà di questa amministrazione di operare un cambiamento rispetto alle scelte e alle metodologie di quelle passate, anche su un tema complesso come quello della mobilità metropolitana.

Tuttavia riteniamo che debbano essere affrontati in parallelo molti altri aspetti collegati, e che debbano essere sciolti preliminarmente alcuni nodi, a tutt'oggi irrisolti, che rischiano di non rendere efficace e trasparente la trasformazione in corso.

Infatti il 31 dicembre 2012 è terminata l' "Emergenza traffico e mobilità", istituita nel 2006 e rinnovata negli anni successivi, e con essa i poteri speciali attribuiti al Sindaco Commissario Straordinario, grazie ai quali molti interventi legati alle infrastrutture della mobilità cittadina (metropolitana, opere viarie, parcheggi pubblici e privati etc) hanno potuto seguire in questi anni iter amministrativi che prevedevano di derogare a leggi nazionali ed europee e a varie normative vigenti.

Oggi è più che mai necessario rifondare la pianificazione della mobilità riportandola in un sistema di regole chiare e condivise. Ciò significa recuperare principi di buona gestione amministrativa e trasparenza su quanto è stato fatto dal 2006 al 2012 con i due piani previsti dallo stato di emergenza traffico (Piano interventi di riqualificazione delle infrastrutture viarie e per la mobilità e Piano Parcheggi). Ad oltre un anno dal termine del regime commissariale, nonostante precisi dettati normativi e regolamentari (art 42 dlgs n33/2013 e Ocdpc n. 97 del 19 giugno 2013) non sono disponibili né i rendiconti né lo stato di attuazione dei piani mentre è stata autorizzata una proroga di sei mesi (dal 19/6/2013) delle deroghe normative e regolamentari, senza che si sappiano quali interventi siano interessati. Va ribadito che le citate ragioni di buona gestione e di trasparenza richiedono un urgente chiarimento onde potere procedere, sulla base delle situazioni di fatto, alla elaborazione di un realistico ed efficace PGTU e nel contempo evitare contenziosi.

Per capire i termini di un problema che non può essere sottovalutato, pena il perpetuarsi del caos e la moltiplicazione di ricorsi ai danni della collettività, basti ricordare che il Piano Urbano Parcheggi

vigente, nato con la cosiddetta Legge “Tognoli” del 1989, che prevede (a oggi) per i parcheggi a opera dei privati solo garages pertinenziali, è stato completamente riformato da una serie di ordinanze commissariali, a partire dalla fine del 2006, che ne hanno modificato profondamente la natura, inserendo quote di rotazionale, portando la cosiddetta “area di influenza” della pertinenzialità da un raggio di 500 mt a tutta la città, derogando a ben 35 leggi e normative, tra cui il Codice dei contratti e le leggi europee sulla concorrenza. Ed è risaputo che, dopo anni di sovrapposizioni di competenze tra uffici e scarsa trasparenza nelle procedure (e nella rendicontazione economica, che pure era esplicitamente prevista), la situazione attuale è un magma su cui è più che mai urgente intervenire, ripartendo dalla Legge e da una pianificazione all’insegna dell’interesse pubblico.

A nostro avviso è quindi necessario, prima di stilare qualunque selezione di interventi “ereditati” dalle precedenti amministrazioni, distinguere quelli che si trovano a un livello avanzato di procedura e che devono concludere l’iter cominciato, dalla maggior parte degli interventi che non hanno maturato i titoli necessari e che non sono più supportati dalle normative “speciali”.

In particolare è importante un parere circostanziato dell’Avvocatura sui seguenti punti:

- Quale validità abbiano le norme introdotte dalle ordinanze commissariali (emesse in regime di emergenza traffico) e quali conseguenze abbia sui progetti il ritorno alla vigenza delle norme pre-emergenza (Legge Tognoli)
- Quali siano i diritti pregressi dei cosiddetti “proponenti” di progetti del PUP in base ai diversi livelli procedurali raggiunti: se possa essere considerato un titolo il semplice inserimento nel Piano, o se faccia fede solo la Convenzione stipulata o il PDC rilasciato
- Quali siano i rischi per la pubblica amministrazione in caso di contenzioso con i proponenti rispetto ai vari livelli procedurali raggiunti (e come debbano essere valutati gli eventuali risarcimenti)
- Quali interventi debbano seguire le procedure pregresse legate alla modalità commissariale, quali richiedano un adeguamento alla gestione ordinaria con la riapertura delle conferenze dei servizi, la revisione dei pareri e la sottoposizione alle procedure anteriori alla vigenza della emergenza traffico e quali possano invece essere cancellati “tout court”.

In generale:

- Se i parcheggi privati pertinenziali debbano considerarsi “opera pubblica” oppure opera “di interesse pubblico” e quali differenze preveda la legge nei due casi, soprattutto rispetto all’obbligo di procedure di evidenza pubblica per la loro assegnazione.
- Quali limiti temporali possano decretare la decadenza degli interventi e quale potere decisionale abbia il Comune per cancellare progetti anche già convenzionati in base ad una valutazione della effettiva pubblica utilità dei parcheggi

Se, come pensiamo, tale parere mettesse in evidenza l’estrema fragilità amministrativa di tutto l’impianto del PUP, siamo convinti che sia possibile azzerarlo completamente, elaborandone eventualmente uno nuovo, fondato – finalmente - sulla programmazione a medio e lungo termine degli interventi necessari all’intermodalità e all’incentivazione del trasporto pubblico e dei mezzi alternativi all’auto privata, almeno per quanto riguarda la città consolidata.

E naturalmente – laddove si decidesse di realizzare ancora interventi in sotterraneo – riteniamo indispensabile intervenire sulle regole poste a tutela dei residenti, dall’adozione delle linee guida dei Geologi del Lazio e del Comune di Roma, alla modifica dello Schema di Convenzione, alla previsione di assicurazioni più congrue, alla messa a punto di regole per le sistemazioni superficiali che prevedano la partecipazione dei cittadini. E dovrebbe in ogni caso essere finalmente introdotto l’obbligo dell’archeologia preventiva (diversa dalle pratiche finora utilizzate), e la predisposizione di un costante controllo da parte degli uffici tecnici comunali e municipali preposti (finora praticamente inesistente, se non in seguito a esasperate sollecitazioni dei residenti) anche sui collaudi e sul versamento degli oneri concessori, che ci risultano in molti casi mai effettuati e versati.

Quanto all’elenco degli interventi selezionati dalla Memoria di giunta circolata qualche tempo fa

nei Municipi, facciamo presente che, riguardo molti dei progetti citati, nutriamo varie e documentabili perplessità, spesso condivise dagli stessi Municipi attraverso mozioni e ordini del giorno.

Chiediamo quindi, ancora una volta, che vengano fermate le procedure in corso – in particolare per gli interventi che non hanno ancora raggiunto la stipula della Convenzione - per avere il tempo di riconsiderare attentamente le necessità della città e dialogare con i cittadini e i comitati, come promesso dal Sindaco durante la campagna elettorale.

Da parte nostra siamo pronti a mettere a disposizione dell'Amministrazione la nostra esperienza, nell'ottica di un rapporto costruttivo e volto al rispetto delle regole, dell'interesse pubblico e dei diritti collettivi.

Con l'occasione porgiamo i nostri migliori saluti

CARTEINREGOLA

<https://carteinregola.wordpress.com>

laboratoriocarteinregola@gmail.com

@carteinregola

ADP Ass. Diritti di Pedoni Roma e Lazio - amate l'architettura - A Sud Onlus - CampotrinceratoRoma - Casa dei diritti sociali - CCPP Coord. Citt: Progetto Partecipato - CDCA – Centro di Documentazione sui Conflitti Ambientali - Cittadinanzattiva Lazio Onlus - Comitato per l'uso pubblico delle caserme - Coord. Comitati NO PUP - Coord. Residenti Città Storica - Corvialedomani - Difendiamoimercatirionali - Equorete - Mobilitiamoci - Rinascimento di Roma - Territorioroma - Urban Experience

Coordinamento dei Comitati No PUP

www.comitatinopup.it

comitatinopup@gmail.com

Il nostro blog <http://sostasostenibile.wordpress.com>

Comitato Cittadini di Viale Tito Labieno per la difesa e la tutela del territorio - Comitato NO PUP Fermi - Comitato NO PUP Piazza Asti - Comitato per la difesa di Piazza Jacini - Comitato Piazza Gentile da Fabriano - Comitato Piazza Re di Roma e dintorni - Comitato Porta Asinaria - Comitato Quelli che il parco... - Comitato Salviamo il Mercato Trieste - Comitato Salute ambiente EUR - Comitato San Giovanni - Comitato San Saturnino - Comitato Stern - Comitato Testaccio /Via Volta 45 - Comitato Viale Bruno Buozzi - Comitato Viale Leonardo da Vinci - Comitato Virgilio /Via Giulia - Comitato Panama/Verbanò - Comitato Via di Santa Costanza - Comitato Il Giardino delle Streghe/Via dei Guastatori – Comitato Via Albalonga - Comitato Via Parenzo, Via Tarvisio, Via Bolzano e vie limitrofe - Comitatoviamicheli - Cittadinanzattiva Lazio - Legambiente Lazio - Associazione Forche Caudine - Associazione Operatori Mercato Metronio - Comitato cittadino per il XX Municipio - Comunità territoriale X Municipio -