



CAPITALE IMMOBILE

Speculazioni e
resistenze
sociali a Roma

5 casi di conflitto
ambientale

CAPITALE IMMOBILE

Speculazioni e resistenze sociali a Roma

5 casi di conflitto ambientale

Una pubblicazione di
Cooperativa Sociale L'Arancia
CDCA – Centro di Documentazione sui Conflitti Ambientali

realizzata nell'ambito del progetto:
**Libro Bianco “Positività e criticità nelle politiche del Comune di Roma
in riferimento ai problemi socio – ambientali”**
*finanziato da “Dipartimento tutela ambiente e del verde – protezione civile”
con D. D. 2796 del 31/12/2010*

Ricerche e redazione schede a cura di
Gabriele Contenti
Cooperativa Sociale L'Arancia
Valentina Vivona
CDCA – Centro di Documentazione sui Conflitti Ambientali

Coordinamento progetto
Marica Di Pierri
Presidente CDCA
Centro di Documentazione sui Conflitti Ambientali

Con il contributo e la revisione di
Angela D'Alessandro
Società Cooperativa Stand Up

Foto di
Ruggero Delfini
www.ruggerodelfini.com

Editing e stampa a cura di
Wolf Soluzioni Digitali Soc. Coop. a r. l.
www.wolfsd.it

l'Arancia



CAPITALE IMMOBILE

Speculazioni e resistenze sociali a Roma

5 casi di conflitto ambientale

Indice

INTRODUZIONE	pg 5
RIGENERAZIONE DI TOR BELLA MONACA. “TU CI CREDI?”	pg 9
<ul style="list-style-type: none">- La metropoli a macchia d'olio. L'urbanizzazione selvaggia a Roma- Programmi di rigenerazione urbana. Il caso di Moss Side and Hulme a Manchester- La storia di Tor Bella Monaca- L'attuale progetto di rigenerazione- Impatti ambientali- Reazioni e proposte della società civile- L'intervista	
CIAMPINO, IL VERO PREZZO DEL LOW COST	pg 27
<ul style="list-style-type: none">- L'inquinamento acustico<ul style="list-style-type: none"><i>Cos'è il rumore</i>- Gli aeroporti come sorgente d'inquinamento acustico. Il “fenomeno” low cost- Speculazione edilizia- Aumento dei voli. Il conflitto- Il monitoraggio Cristal- Approvazione della mappatura acustica. Promesse e silenzi- Impatti sulla salute<ul style="list-style-type: none"><i>Effetti sul sonno</i><i>Lo studio S.E.R.A</i>- Impatti sull'ambiente: le polveri sottili- Reazioni e proposte della società civile- Le alternative a Ciampino: Viterbo o Fiumicino 2?- L'intervista	
LA CURA DEL FERRO PER UN CORRIDOIO MALATO	pg 45
<ul style="list-style-type: none">- L'Europa ha scelto il trasporto ferroviario. Roma ancora no.- L'Antica via Mediana- Per una metropolitana leggera- Verde pubblico ed economia locale: i rischi del progetto- I cittadini diventano tecnici. le proposte- L'intervista	

L'OPPOSIZIONE AI BOX SOTTERRANEI

pg 69

- Lo sviluppo urbano: modelli possibili
- Dalle "Cento piazze" al Piano strategico per la mobilità sostenibile
- Commissari e comitati
- I rischi dei PUP
- Le proposte del comitato
- L'intervista

ANTENNE DI RADIO VATICANA. OMICIDIO COLPOSO?

pg 89

- Elettromagnetismo in Italia. Disciplina giuridica e problematiche
- Extraterritorialità
- Antropizzazione del territorio
- Evoluzione del conflitto
- Dagli ospedali alle aule processuali: i cittadini contro l'elettrosmog
- Impatti del conflitto. Il procedimento per omicidio colposo
- Il ruolo della società civile
- L'intervista

APPENDICE

ALLEGATO 1

pg 107

- Patto tra il Sindaco di Roma e gli abitanti di Tor Bella Monaca (17/12/2010)

ALLEGATO 2

pg 109

- Risultati e commenti del questionario svolto dal centro sociale "El Che" tra gli abitanti del complesso abitativo R8 di Tor Bella Monaca

Introduzione

CONFLITTI AMBIENTALI E METROPOLI

Ripartire dalle città per immaginare un altro futuro

di Marica Di Pierri

CDCA - Centro di Documentazione sui Conflitti Ambientali

Valutare nel complesso l'inarrestabile processo di deruralizzazione in corso a livello globale; il moltiplicarsi di conflitti ambientali in ambito rurale quanto urbano e l'incedere inarrestabile delle crisi – economica, ecologica, energetica, climatica, migratoria, alimentare – ci spinge ad una necessaria riflessione sul ruolo che le città svolgono in questa fase così delicata della nostra storia.

La popolazione mondiale ha da poco superato i 7 miliardi e dal 2008 la maggior parte di questa enorme cifra vive ormai nelle città. A parte la crescita demografica, aumentata esponenzialmente col passare dei decenni (per passare da 1 a 2 miliardi ci vollero 130 anni mentre per passare da 6 a 7 miliardi ne sono bastati 11), l'altro elemento di grande rilevanza è senza dubbio quello dell'urbanizzazione. Secondo l'United Nations Population Found l'urbanizzazione continuerà a crescere a ritmi elevati: nel 2030 saranno 5 miliardi le persone che vivranno in agglomerati urbani di consistenti dimensioni.

Il costante esodo dalle zone rurali a quelle urbane e la crescita dell'economia attorno alle città ha fatto assumere ai grandi conurbati un ruolo centrale nelle moderne società. Esse sono divenute il cuore pulsante dell'organizzazione sociale, culturale ed economica; per dirla alla Sassen sono gli snodi di comando dell'organizzazione economica mondiale. Le moderne città si sviluppano spesso o ormai indipendentemente dal loro territorio, in maniera apparentemente autonoma rispetto al territorio. In questo scenario le scelte (o non scelte) urbanistiche si traducono sovente in minacce per gli equilibri ambientali e sociali delle zone inurbate. L'Unione Europea ha individuato come principali rischi per l'habitat umano urbano la crescente espansione delle periferie verso le zone rurali, il crescente numero di edifici inutilizzati, la mancata conservazione del verde urbano, il

degrado delle aree dismesse, elementi che allo stato attuale accomunano gran parte delle città europee. Non fa eccezione la città di Roma, oggetto del presente studio, che ha l'ulteriore caratteristica di abbinare alla commistione di queste minacce la presenza e la necessaria tutela di un patrimonio artistico e culturale unico al mondo.

A Roma come nelle altre città urbanizzazione selvaggia, speculazione edilizia, distruzione del territorio, inquinamento atmosferico, idrico, acustico, elettromagnetico finiscono col danneggiare la qualità della vita dei cittadini e annichilire gli equilibri naturali del territorio sotto il peso di coltri di cemento e asfalto. Oltre a ciò l'eccessivo consumo di energia e di materie prime per la continua costruzione di edifici ed infrastrutture rende ogni città un buco nero in cui precipitano quotidianamente enormi quantità di materiali a fronte di alti livelli di emissione di CO₂ e di una consistente produzione di rifiuti urbani e industriali.

Sono dunque diverse le partite cruciali che si giocano oggi all'interno delle città: esse rappresentano il vero nervo scoperto su cui agire per indirizzare il nostro futuro verso modelli di sostenibilità che ristabiliscano un equilibrio armonico tra il loro sviluppo, l'ambiente e i diritti degli abitanti.

Quanto sin qui detto ci spinge ad una duplice considerazione.

La prima riguarda un dibattito urgente, che occorre affrontare mettendo in capo competenze e ruoli diversi. Società civile – spesso stimolo a ragionamenti di questo tipo – amministrazioni locali, sindacati, forze produttive, comitati locali, sono chiamati ad articolare assieme nuove pratiche di gestione dei sistemi urbani e territoriali, che passino attraverso processi di pianificazione partecipati e che abbiano come faro il duplice asse della sostenibilità ambientale e sociale.

Questa prospettiva ha spinto, ad esempio alcune comunità del Regno Unito, d'Irlanda e di altre nazioni ad unirsi nel "Movimento per la Transizione"¹ e a mettere in campo un approccio integrato per ridurre la CO₂ e migliorare la propria capacità di sostenere un cambiamento radicale. Alla base del programma della rete vi è un percorso di iniziative concepite come processo di transizione verso un futuro a più basso consumo di energia ed ad una maggiore resilienza². A fondamento, un approccio multidisciplinare riguardo la produzione di energia, salute, educazione, economia e agricoltura: dall'autosufficienza energetica agli orti comuni, dalla mobilità collettiva e sostenibile al riciclo di materie di scarto come materia prima per altre filiere produttive, dal riuso alla scelta del km zero

1 - Rif. <http://www.transitionnetwork.org/>

2 - L'elenco delle città in transizione è disponibile alla pagina <http://www.transitionnetwork.org/map>

per i consumi non autoprodotti.

Emerge con chiarezza che il tema delle città sostenibili intreccia tematiche diverse tra loro ma in fondo strettamente interconnesse: edilizia, mobilità, spazi verdi, gestione del territorio, erogazione dei servizi di base, modello energetico e produttivo, consumi, politiche di welfare.

La seconda considerazione riguarda l'esistenza e l'aumento di fenomeni conflittuali legati all'alto livello di insostenibilità socio ambientale raggiunta dai grandi insediamenti urbani.

I conflitti ambientali (ovvero i crescenti focolai di conflitto sociale che vedono organizzarsi la società civile nell'opposizione a progetti di produzione, estrazione, costruzione di infrastrutture o smaltimento di residui, considerati socialmente e/o ambientalmente insostenibili)³ prima concentrati principalmente nelle aree rurali, sono sempre più diffusi nelle aree urbane.

Nello specifico, il deterioramento delle condizioni ambientali e della qualità della vita nei centri urbani è divenuto tale da spingere gli abitanti al recupero e al rafforzamento di quei vincoli sociali e di comunità sfilacciati da tempo nelle moderne città. Ciò ha stimolato e stimola sempre più frequentemente la messa in campo di processi organizzativi autonomi della cittadinanza. Processi che uniscono un numero variabile e spesso cospicuo di persone contro una problematica specifica e concreta cui far fronte, ma sempre più anche attorno ad una visione condivisa delle responsabilità del modello di sviluppo che ne è la causa ultima.

Più in generale, lo studio dei conflitti ambientali e del loro proliferare negli ultimi due decenni permette di coglierne due aspetti sostanziali: da un lato essi sono il sintomo evidente dell'insostenibilità di un modello di sviluppo, quello capitalista, che non tiene conto dei limiti fisici del pianeta e dei diritti riconosciuti. Dall'altro e allo stesso tempo, essi rappresentano un incredibile caleidoscopio di esperienze di democrazia diretta e partecipazione reale della società e testimoniano la pervicace volontà di quest'ultima di prender parte attivamente alla gestione della cosa comune.

Uno degli elementi di maggiore interesse riguarda dunque un aspetto segnatamente socio politico: la partecipazione e il coinvolgimento dei

3 - Nella definizione scelta dal CDCA – Centro di Documentazione sui Conflitti Ambientali per parlare di conflitti ambientali devono ricorrere due elementi: a) riduzione qualitativa e/o quantitativa delle risorse naturali o dei beni comuni disponibili, b) esistenza di una opposizione organizzata da parte della società civile coinvolta.

cittadini nell'adozione di decisioni che riguardano la loro vita e la gestione del territorio in cui vivono. I processi partecipativi di questo tipo – definiti dalla Commissione Europea un “imperativo democratico” – sono tema fondante delle richieste dei comitati locali e della società civile organizzata in situazioni di conflitto ambientale.

Nel presente studio i temi sin qui esposti saranno declinati analizzando cinque casi di conflitto ambientale relativi alla città di Roma che riguardano differenti aspetti spesso intrecciati tra loro: mobilità, urbanistica, speculazione, progetti infrastrutturali, inquinamento. Gli aspetti specifici di ogni singolo tema verranno approfonditi nell'introduzione delle singole ricerche.

Preme sottolineare il ruolo di primo piano svolto dai comitati organizzati nella realizzazione di questo lavoro. Mutuando dall'Economia Ecologica⁴ la scelta di accreditare come fonti delle mappature quelle riferibili alla cosiddetta scienza post-normale (ovvero al patrimonio di esperienze, documenti e conoscenze accumulate dalle comunità coinvolte nel conflitto), i comitati locali attivi su ogni singolo conflitto sono stati fonte diretta e partecipanti attivi a questa ricerca.

Tripla l'ambizione del presente studio: fornire informazioni e materiale di divulgazione e documentazione su 5 casi emblematici di conflitto ambientale riguardanti la città di Roma e sulle tematiche e dinamiche ad essi sottese; costituire per i comitati locali coinvolti strumento sistematizzato di formazione interna e di diffusione all'esterno degli specifici casi; contribuire a tracciare un orizzonte teorico che unisca le diverse problematiche in un unico e complesso contesto con implicazioni locali e al contempo indici di tendenze globali.

Intento ulteriore di questa pubblicazione è infine dimostrare come l'implementazione di talune politiche orientate altrove rispetto all'interesse delle comunità residenti riveli sovente un carattere di insostenibilità socio-ambientale e come l'assenza di idonei procedimenti di informazione e consultazione della popolazione coinvolta contribuisca a creare e approfondire un vulnus democratico di cui i cittadini chiedono sempre più spesso il superamento.

4 - L'economia ecologica è un approccio alla teoria economica incentrato su un forte legame tra equilibrio dell'ecosistema e benessere delle persone. Vedi Isee, International Society for Ecological Economics <http://www.ecoeco.org>

RIGENERAZIONE DI TOR BELLA MONACA. “Tu ci credi?”



Veduta di uno dei complessi delle torri di Tor Bella Monaca da un cavalcavia



Il centro commerciale "Le Torri"



La struttura incompleta nel complesso che ospita gli uffici pubblici di Tor Bella Monaca

ABSTRACT

“Tu ci credi?” è l'espressione più frequente con cui gli abitanti di Tor Bella Monaca rispondono alle domande poste loro sul progetto di riqualificazione nel quartiere. Costruita negli anni Ottanta per rispondere alle esigenze abitative dei cittadini meno abbienti, oggetto negli anni di promesse di intervento, la periferia delle “Torri” è ora al centro di un ambizioso progetto di rigenerazione urbana. Tale operazione, già attuata in altre periferie d'Europa, consiste nella demolizione e successiva ricostruzione degli abitati. Un piano lanciato a ottobre del 2010 dal sindaco Gianni Alemanno a cui hanno subito risposto i comitati di quartiere e altre organizzazioni della società civile locale chiedendo trasparenza e ampliamento dei servizi pubblici essenziali (istruzione e sanità). Da allora, tuttavia, del progetto si è sempre parlato meno e nel quartiere niente lascia pensare a un imminente inizio dei lavori – il cui avvio era teoricamente fissato a settembre 2011.

LA METROPOLI A MACCHIA D'OLIO. L'URBANIZZAZIONE SELVAGGIA A ROMA

Per capire Tor Bella Monaca, è necessario spostare lo sguardo sull'intera città e le politiche urbane che ne hanno determinato la struttura odierna e i relativi disagi. Tra i primi anni del Novecento e gli anni Trenta, nella capitale la popolazione è passata da poco più di 500mila abitanti a quasi un milione. È del 1928 l'opuscolo di Benito Mussolini *Sfollare le città*, che declama la necessità di “facilitare con ogni mezzo [...] l'esodo dai centri urbani”. Ma data l'assenza di opportunità nelle campagne, la deruralizzazione è continuata comportando, in extrema ratio, l'emanazione dei *Provvedimenti contro l'urbanizzazione* (legge 1092 del 1939) che vietano espressamente il trasferimento di residenza nei centri urbani.

In apparente contraddizione con queste enunciazioni di principio, nel 1931 il regime fascista ha approvato un piano regolatore che delinea una città estesa per oltre 14mila ettari e senza gerarchia urbana facilitando, in questo modo, l'inurbamento abusivo⁵. Nel testo è, infatti, inserito uno stratagemma normativo che dà massima discrezionalità alla “autorità governatoriale” (art. 14 dello stesso) nella concessione degli appalti, anche non previsti dal piano. Nel 1935 viene inoltre emanata una delibera (n. 5390) che regola le licenze edilizie appositamente emesse al di fuori del piano regolatore. Da un lato, dunque, si stigmatizza l'urbanizzazione,

5 - “Un generoso tributo che il fascismo forniva alla potente proprietà fondiaria che aveva contribuito alla riuscita del colpo di stato del 1922” (Berdini, 2010)

dall'altro si costruiscono case: nel giro di pochi anni a Roma si contano ben 44 nuovi insediamenti abitativi.

Corollario della politica urbana fascista è la divisione per reddito della città⁶. Nel piano regolatore è previsto lo sventramento del centro storico e lo spostamento dei meno abbienti nelle borgate⁷. Accanto a questi nuclei che ospitavano gli espulsi dalle aree demolite nel centro storico nei programmi di risanamento urbano (avvenuti già da fine '800), sono stati realizzati progressivamente altri nuclei informali, edifici auto costruiti o baracche illegali che ospitano la gran massa dei poveri espulsi dalle campagne del Sud Italia.

La cultura della deroga viene guardata con indulgenza e poi riconosciuta ufficialmente nel 1965, con l'approvazione del successivo piano regolatore. Gli insediamenti sorti in quegli anni occupano una superficie di circa 3800 ettari e ospitano oltre 200mila persone. In assenza di una offerta adeguata di alloggi pubblici, l'urbanistica rimane in mano alle proprietà fondiaria e immobiliare. Tra la metà degli anni Cinquanta e gli anni Settanta, la popolazione a Roma passa da circa 1.600mila a quasi 3 milioni di abitanti; nello stesso periodo, si costruiscono altre 84 borgate abusive. Invece di arginare il fenomeno, lo si tollera: è del 1985 la prima legge nazionale di condono. A metà degli anni Novanta si contano altre 55 borgate abusive e le aree urbanizzate occupano 56mila ettari. Non stupisce quindi che Roma sia la città più vasta d'Italia, grande quanto le dieci altre maggiori città del paese. La cintura esterna assorbe un quarto degli incrementi fino agli anni Cinquanta, ma già più della metà in seguito. Dopo gli anni '80 è l'unico segmento che continua a crescere, mentre tutti gli altri perdono popolazione. Alla fine degli anni Novanta, metà della popolazione dell'area romana vive intorno o fuori dell'anello viario periferico⁸. È da notare come l'edilizia a Roma subisca una trasformazione, dopo gli anni Ottanta. Essa non è più "necessaria", sebbene abusiva, per dare alloggio ai nuovi cittadini, ma diventa esclusivamente funzionale agli interessi immobiliari dei privati. Si pensi che a Roma ormai l'emergenza abitativa è strettamente legata all'enorme quantità di case sfitte: secondo una ricerca Eurispes ripresa nel giugno del 2007 dal Corriere della Sera, sono 135.741 gli alloggi non occupati in città, un numero che raggiunge quota 277.319 se consideriamo anche la provincia. Prova di questo è l'ultimo piano

6 - Marco Cremaschi, *Riqualificazione e Rigenerazione urbana a Roma*, 2009

7 - All'interno del piano regolatore nascono in questi anni le borgate Gordiani, Santa Maria del Soccorso e Prenestina a est, Primavalle a ovest, Tor Marancia a sud. Al di fuori del piano, su aree agricole sorgono Valmelaina, Tufello e San Basilio a nord, Quarticciolo a est, Acilia a sud, Trullo a ovest.

8 - Marco Cremaschi, *Riqualificazione e rigenerazione a Roma*, articolo dell'11.10.2009 tratto dal sito cremaschi.dipsu.it/

regolatore, approvato nel 2008, che delega ai privati tutte le aree destinate a servizi pubblici nel precedente piano regolatore del 1965 e non ancora attuate⁹.

PROGRAMMI DI RIGENERAZIONE URBANA. IL CASO DI MOSS SIDE AND HULME A MANCHESTER

I programmi di rigenerazione e riqualificazione urbana presentano, come primo vantaggio, quello del risparmio di cemento. Il loro obiettivo non è, infatti, creare nuovi spazi urbani ma migliorare l'esistente. Questo può essere fatto attraverso la ristrutturazione (allora è corretto parlare di *riqualificazione*) oppure con la cosiddetta pratica della *sostituzione*, ossia demolendo e ricostruendo gli abitati o i servizi dell'area oggetto del programma.

Per comparare il caso di Tor Bella Monaca ad altri casi che presentano similitudini, nell'agosto 2011 sono stati intervistati a Manchester, nell'ambito della ricerca, alcuni membri del gruppo di lavoro interno al Consiglio comunale che ha promosso il piano di rigenerazione urbana nel quartiere Moss Side. La visita dell'area e l'ascolto delle testimonianze degli abitanti ha permesso alcune considerazioni ulteriori. Moss Side è un quartiere collocato nell'area centrale di Manchester, attraversato dalla nevralgica Oxford Road e a breve distanza sia dagli ospedali che dalle università. Malgrado queste connotazioni, l'area è conosciuta – e ancora di più lo era in passato - per gli elevati tassi di disoccupazione e criminalità. Nel quartiere, come denota un'analisi condotta dallo stesso consiglio comunale nel 2007, manca un tessuto sociale coeso a causa della transitorietà dei residenti, per la maggior parte studenti e nuovi immigrati che traslocano non appena terminano gli studi oppure migliorano le proprie condizioni lavorative/reddituali. Il consiglio comunale ha voluto indagare le ragioni di questa tendenza, somministrando ai residenti un questionario¹⁰ in cui veniva chiesto loro di elencare le loro priorità. I dati, la cui attendibilità è smussata dalla predisposizione delle opzioni di scelta al posto della risposta aperta, hanno fatto emergere un bisogno di maggiore sicurezza e di una maggiore offerta abitativa. Sulla base dei risultati, il consiglio comunale ha predisposto un piano di rigenerazione locale. Due elementi sono alla base dell'operazione urbanistica: la consultazione cittadina in ogni fase e l'approccio integrato. Per quanto l'aspetto edilizio sia essenziale, esso è inserito in un'analisi globale del contesto di quartiere.

9 - Paolo Berdini, *Breve Storia dell'abuso edilizio in Italia*, Donzelli Editore, 2010

10 - Il questionario a cui si fa riferimento è stato somministrato a oltre 1000 persone tra il mese di agosto e il mese di novembre del 2006.

Nel piano sono evidenziate le (basse) condizioni di salute e d'istruzione in cui versa la popolazione di Moss Side, i servizi a disposizione e, da questi, viene delineata una strategia d'intervento. Leon Krier, l'architetto che ha progettato il nuovo *Masterplan* di Tor Bella Monaca, ha citato tra i modelli a cui si è ispirato proprio il quartiere di Manchester. Mancano, tuttavia, nel suo piano proprio questi due elementi: la prospettiva e la partecipazione cittadina.

LA STORIA DI TOR BELLA MONACA

Il nome dell'attuale quartiere sembra derivi dall'edificazione di una torre, nel 1317, ad opera del conte Pietro Monaca; negli anni '20 e '30 la zona, della quale il conte Vaselli era appena diventato principale latifondista acquistando anche la torre, viene abitata dai braccianti del sud che iniziavano ad emigrare verso Roma e da tutti quei ceti popolari che la politica urbanistica del re prima e del fascismo poi costrinsero ad abbandonare il centro storico della città ed a trasferirsi in periferia.

Gli insediamenti si implementarono inoltre per l'edificazione della fabbrica Breda, la quale si occupò anche di costruire le abitazioni per i *suoi* operai; l'area non venne però attrezzata per ospitare tutti quei nuclei che popolarono la borgata costretti dalla povertà o dalle politiche di risanamento urbano, riempiendosi immediatamente di baracche illegali e di edifici auto costruiti.

Nonostante la fine della guerra, e la ricostruzione del centro urbano, sarà progressivamente la cintura esterna ad ospitare gran parte della popolazione che si stabilisce nella capitale; circa un quarto dei nuovi arrivi negli anni '50, la metà negli anni '70 e, in un continuo aumento di percentuale, negli anni '90 più della metà dei residenti si stabilirà fuori dall'anello ferroviario.

Sul quartiere di Tor Bella Monaca, come riporta il dottor Marco Cremaschi nel suo articolo "Riqualificazione e rigenerazione urbana a Roma"¹¹, venne operato un progressivo risanamento di quegli edifici fatiscenti a partire dagli anni '60, che portò alla stabilizzazione della parte più antica della borgata, anche se nella totale estraneità ai piani regolatori. La vera novità riguardò le modalità di edificazione, non più privata e autonoma, ma effettuata attraverso l'impiego di manodopera esterna.

Negli anni '70 saranno invece le imprese edili, provenienti dall'esterno del quartiere, ad incentivare l'attività edilizia.

Con l'emanazione della legge 25/1980, che consente il mutuo della cassa

11 - Articolo dell'11.10.2009 tratto dal sito cremaschi.dipsu.it/

depositi e prestiti ai comuni per l'edilizia, ad affidamento e gestione diretta, e attraverso l'utilizzo della legge 167/62 che favorisce l'acquisizione di aree per edilizia economica e popolare il quartiere di Tor Bella Monaca subisce il suo piccolo boom edilizio; vengono infatti stanziati circa 175 miliardi di lire per realizzare il Piano di Zona che prevedeva la costruzione di abitazioni per 30.000 persone (da dislocare anche nei quartieri di Torre Angela, Pietralata e Rebibbia), completato grazie anche all'afflusso di copiosi finanziamenti privati.

La formula scelta dall'allora sindaco Ugo Vetere fu quella della concessione edilizia, affidata al "Consorzio Tor Bella Monaca", formato per l'occasione dall'ISVEUR, in rappresentanza dei costruttori edili (71,5%), dal consorzio cooperative costruzioni per la Lega delle Cooperative (20,5%), dall'Impredil per la Federlazio (4,5%) e dalla Cooperativa Roma (3,5%), e legato al Comune di Roma attraverso un ufficio di vigilanza.

L'opera viene affidata all'architetto Pietro Barucci, autore del progetto che prevede 1200 alloggi e 13 scuole con 95 aule da realizzare entro il 1983, concretizzando quello che venne definito il primo (e l'unico) intervento organico integrato, in quanto prevede la presenza di numerose zone verdi, di un sistema viario tra la Casilina ed il Raccordo Anulare e un percorso ciclabile di circa 3 km.

La nuova zona quindi, caratterizzata dai palazzoni in cemento armato, *le torri*, diventate negli anni il simbolo della borgata, iniziò ad essere abitata prevalentemente dalle fasce sociali più disagiate costrette ad abitare nelle estreme periferie sia per i costi più contenuti, sia per il crescente dilagare del fenomeno della speculazione edilizia che lascia sfitti numerosi edifici interni all'anello ferroviario e contemporaneamente edifica buona parte dell'agro romano.

Alcuni dettagli del progetto di Ugo Vetere:

- 4 mila alloggi di cui 819 da 45 mq, 1720 da 60mq e 823 da 70mq.
- 13 scuole e 95 aule
- 4 km di viabilità principale
- 12 km di carreggiata secondaria e 2 svincoli stradali (Casilina e Grande Raccordo Anulare)
- 11 km di spazi sosta e parcheggi
- fognature e impianti depurazione.

L'ATTUALE PROGETTO DI RIGENERAZIONE

A seguito dei numerosi contributi ed interviste realizzati tra coloro che da sempre abitano il quartiere, le radici dell'attuale conflitto che ha suscitato numerose polemiche rispetto al nuovo progetto proposto dalla giunta Alemanno, risalgono sostanzialmente alla metà degli anni '90.

L'incompletezza e la mancanza di strutture e servizi all'interno del quartiere, chiaramente non l'unico né in Italia, né in Europa, hanno spinto il sindaco Francesco Rutelli, allora anche presidente della Commissione politiche urbane in seno al Comitato delle regioni dell'Unione Europea, ad avanzare una richiesta di finanziamento alla CEE, per alcuni interventi strutturali nella borgata. Il piano, come riportano le pagine del Corriere della Sera dell'8 febbraio del 1995, avrebbe dovuto comprendere *l'assistenza finanziaria alle imprese, corsi di formazione professionale, seminari e corsi per giovani e studenti romani e stranieri, recupero di edifici per attività culturali e ricreative, ristrutturazione di scuole e di impianti di riscaldamento per risparmiare energia, creazione di verde pubblico per 1,7 ettari, una completa forestazione di cento ettari, la promozione di verde "autogestito" per sei ettari, la sistemazione di piazze e strade con un gradevole arredo urbano, la creazione di una nuova piazza "di raccordo" tra Tor Bella Monaca e Torre Angela*¹².

Il progetto al quale si rivolse il sindaco di Roma riguarda *l'iniziativa comunitaria del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) a favore dello sviluppo sostenibile di città e quartieri in crisi dell'Unione europea*; il piano URBAN I viene elaborato per il periodo 1994-1999 e prevede un investimento di 28 miliardi di lire equamente divisi tra il governo italiano e la Comunità Europea ai quali vengono aggiunti circa 8 miliardi pervenuti da iniziative private.

Sulla pagina web di Marco Cremaschi, ingegnere e docente presso l'università di Roma Tre, i risultati del progetto URBAN I vengono così descritti: *"..nacque con l'obiettivo di elaborare interventi di rivitalizzazione economica e sociale in quartieri degradati (Palazzo 2004), e rappresenta una delle prime occasioni per sperimentare un approccio integrato e partecipato delle politiche urbane. A Tor Bella Monaca l'obiettivo è stato quello di creare nuove opportunità di lavoro, soprattutto giovanile, attraverso la promozione d'impresa e l'auto impiego, il miglioramento delle condizioni di alcune infrastrutture, attraverso la ristrutturazione di luoghi abbandonati al degrado, la ricerca della qualità ambientale degli edifici e*

12 - Rif. archiviostorico.corriere.it/1995/febbraio/08/Europa_scope_Tor_Bella_Monaca_co_10_9502082687.shtml

delle attrezzature esistenti e, soprattutto, la loro manutenzione biennale programmata. L'integrazione e l'interrelazione degli interventi urbanistici, edilizi, manutentivi, di animazione economica e sociale, ha creato nuove opportunità di lavoro migliorando le condizioni infrastrutturali del territorio (Panebianco 2002): la riqualificazione di strade e piazze, i nuovi spazi verdi attrezzati, la ricerca della qualità ambientale degli edifici e delle attrezzature esistenti, la manutenzione biennale programmata e finalizzata alle opere realizzate e la promozione di forme di partecipazione all'interno del quartiere hanno rotto "l'isolamento" creatosi nel tempo per mancanza di luoghi di aggregazione¹³.

URBAN I ha inoltre consentito la realizzazione di infrastrutture e servizi come il teatro, il Centro d'Orientamento al Lavoro o il *Centro Informa Giovani* che però non sono stati accompagnati da un adeguato intervento civile e sociale a favore della popolazione che ha continuato a vivere tra numerosissimi problemi; fino alla fine degli anni '90 sono continuate infatti le battaglie del comitato di quartiere per ottenere maggiori prestazioni dalle aziende municipalizzate del trasporto e della nettezza urbana.

Il risentimento dovuto quindi all'inefficienza del progetto URBAN I e allo stato di abbandono che la borgata ha continuato a vivere negli anni successivi alla sua realizzazione, uniti alla continua criminalizzazione mediatica che si è riversata su di un quartiere ormai etichettato come pericoloso e disagiato, nonostante la sua eterogenea composizione, ha determinato un'iniziale e completa opposizione alla proposta di rigenerazione del sindaco Alemanno.

Il primo annuncio del progetto è datato 23 agosto 2010. Il sindaco, durante la partecipazione alla manifestazione "Cortina Incontra" a Cortina d'Ampezzo, ha lanciato l'idea di abbattere le costruzioni fatiscenti della "nuova" Tor Bella Monaca, subito dopo la costruzione di edifici adiacenti che avrebbero posto un argine allo stato di abbandono che il quartiere continua a vivere a più di 15 anni dalla realizzazione del progetto URBAN I. La proposta è stata appoggiata da numerosi architetti e politici, ma avversata o guardata con scetticismo dalla popolazione anche per la mancanza di un piano che spieghi esattamente quali siano le intenzioni della nuova giunta. Risposta che sembra arrivare il 3 novembre dall'auditorium dell'Università di Tor Vergata, dove il sindaco Alemanno, accompagnato dall'architetto Leon Krier, dalla governatrice della Regione Lazio Renata Polverini, dall'assessore ai lavori pubblici e alle periferie del Comune e dal Presidente dell'VIII municipio Massimiliano Lorenzotti ha illustrato il Masterplan relativo alla periferia di Tor Bella Monaca.

13 - Rif. Articolo dell'11.10.2009 tratto dal sito cremaschi.dipsu.it/

L'idea, presentata in videoconferenza in una sala strapiena di abitanti del quartiere di Tor Bella Monaca, rappresenta secondo le parole dell'Assessore Corsini *"un atto di grande coraggio come nessuno ha mai fatto in Italia e che avvicina Roma alle grandi metropoli europee. Insomma, un intervento di portata storica"*. Nello specifico le principali linee guida dell'operazione, derivanti da una valutazione sull'esistente completamente negativa, prevedono l'abbattimento delle *famose* 14 torri, principali nuclei abitativi della zona, alte da dieci a dodici piani, da sostituire con palazzine di 3 o 4 piani distribuite su un'area più vasta. Il piano è stato appunto affidato all'architetto lussemburghese Leon Krier che lo ha incentrato sul concetto portante di "isolato": 4 quartieri aventi vita autonoma, ognuno con la propria piazza e i propri punti di aggregazione, spazi verdi e passaggi pedonali ma tutti correlati tra loro e ciascuno in stretta relazione con i quartieri limitrofi. Accanto alle case popolari si prevede la costruzione di una serie di abitazioni vendute a prezzo di mercato per finanziare il piano che da progetto iniziale non prevede costi per l'amministrazione comunale ma solo il contributo di 15 milioni di euro stanziati dalla Regione, utilizzati nei primi mesi per interventi di risanamento utili a tutelare le funzioni minime della vita sociale dei cittadini, dai servizi pubblici a quelli privati. Si prevede la creazione di 2500 posti di lavoro; la realizzazione del Masterplan viene stimata in 7 anni dal momento della sua approvazione portando ad un aumento degli abitanti del quartiere da 28 mila a 44 mila e degli ettari di aree edificate da 77,7 a 96,8. Un piano colossale che inizierebbe dall'abbattimento del quartiere mirando al ricongiungimento tra il quartiere di Tor Vergata (sede *non naturale* della presentazione ufficiale del progetto) e quello di Torre Angela e alla creazione di un raccordo che consenta la costruzione di nuove abitazioni e servizi privati per servire il nuovo polo universitario e ospedaliero.

IMPATTI AMBIENTALI

Non è possibile prevedere con certezza quali saranno gli impatti di un progetto il cui avvio è incerto. Dal punto di vista ambientale la realizzazione del Masterplan prevedrebbe l'abbattimento di una pineta antistante gli abitati, unico vero punto verde degli abitanti del blocco R8. L'unica compensazione in tal senso prevista dal piano è la riqualificazione di un'area attualmente incolta nella quale è interrato una antica villa romana: secondo il progetto la realizzazione di un parco archeologico raggiungerebbe il duplice obiettivo di offrire un'attrattiva turistica e uno spazio verde per la cittadinanza. Secondo gli abitanti, tuttavia, la cementificazione della pineta mette ulteriormente in luce le ambiguità del

piano che si professa ideato per migliorare le condizioni, ma sembrerebbe favorire piuttosto costruttori e proprietari terrieri.

REAZIONI E PROPOSTE DELLA SOCIETÀ CIVILE

Nei mesi successivi alla presentazione del piano, incontri ed assemblee hanno plasmato posizioni differenti nella società civile.

Una posizione di totale dissenso rispetto al progetto è portata avanti dai cittadini riuniti nel Comitato No Masterplan, che giudica il progetto come operazione esclusivamente speculativa, un regalo ai costruttori e alla famiglia Vaselli, ancora proprietaria di alcune aree e ancora in credito con il Comune per le terre cedute negli anni '70. C'è infatti la convinzione che le nuove case non marcheranno una sostanziale differenza rispetto all'attuale struttura abitativa, che invece potrebbe essere oggetto di un profondo restauro. Soluzione questa che permetterebbe, allo stesso tempo, di mantenere quel tessuto e quelle relazioni sociali che a causa del trasferimento rischierebbero di perdersi.

Non manca chi intravede nel progetto un'occasione di emancipazione per il quartiere. Uno dei luoghi di aggregazione sociale del quartiere, il Centro Sociale "*El Chentro sociale*" di largo Mengaroni, ha promosso nel dicembre 2010, presso la propria sede, un incontro tra gli abitanti dell'R8 (uno dei comparti del quartiere) ed il sindaco di Roma, dal quale è emersa volontà di dare fiducia al Masterplan¹⁴. In tal senso, ammettendo l'esigenza di un radicale cambiamento delle infrastrutture del quartiere, si contesta l'assenza di una incentivazione delle aree verdi, dei servizi scolastici e medici e si richiede l'assunzione di almeno il 30% di manodopera locale nei futuri lavori di rigenerazione.

Il centro sociale ha promosso e somministrato un questionario a 510 locatari sui 740 che abitano il blocco R8¹⁵, a cui ha allegato un'intervista a 130 insegnanti del municipio riscontrando la necessità di maggiori servizi sociali e culturali rivolti soprattutto alle fasce d'età più giovani. Un esempio di strumento partecipativo che ha consentito di acquisire informazioni circa il sentimento dei cittadini che per primi sarebbero colpiti dalla realizzazione del Masterplan. Il blocco R8 è, secondo i piani, il primo blocco di edifici che verrebbe abbattuto.

Tra le due posizioni è possibile riscontrare una discreta convergenza:

- nel richiedere un maggiore coinvolgimento dei cittadini (punto che per altro lo stesso sindaco aveva dato come prioritario) attraverso consultazioni regolari che potrebbero portare fino alla revisione generale del progetto;

14 - Allegato N.1 in appendice.

15 - Allegato N.2 in appendice.

nella consapevolezza che al di là degli edifici fatiscenti ciò che andrebbe restituito ad un quartiere così densamente abitato è la vivibilità quotidiana e l'abbattimento del meccanismo che lo ha reso un luogo in cui gli spazi aggregativi e i servizi di pubblica utilità (dall'assistenza medica alla manutenzione delle aree verdi) si fondano sul volontariato e sull'impegno delle persone che lo abitano;

- nel valutare come positivo l'inserimento di nuovi edifici che richiamino visitatori esterni e che incentivino la nascita di nuove opportunità lavorative. Il 21 luglio 2011 il comune ed il municipio hanno promosso un incontro tra le realtà sociali e politiche che sono interessate dalla realizzazione del progetto di rigenerazione urbana. L'incontro ha di fatto marcato ulteriormente le differenze tra le posizioni dei partecipanti, rinviando ad un nuovo incontro e di fatto dilatando maggiormente i tempi di inizio lavori.

L'inizio dei lavori per la realizzazione del progetto era teoricamente fissato per settembre 2011. Nel luglio scorso (2011) gli abitanti del quartiere ci hanno segnalato come unica anomalia l'improvvisa ricomparsa della ROMEO, società per azioni incaricata della manutenzione degli stabili. Dalle interviste realizzate agli inquilini dello stabile R8 emerge la preoccupazione che l'impresa fosse ricomparsa, dopo anni di latitanza, per compiere i lavori di riparazione e ripristino previsti dal contratto al solo fine di poterne poi richiedere il pagamento agli abitanti prima che le case stesse siano demolite. Questo sospetto, reiterato nelle parole di numerosi inquilini del quartiere, segnala il reale malessere degli abitanti di Tor Bella Monaca.

Tor Bella Monaca ha accolto, fin dalla sua prima costruzione, persone con rilevanti disagi economici o disabilità. Paradossalmente, infatti, negli anni Ottanta il quartiere era uno dei pochi a offrire le infrastrutture necessarie per i portatori di handicap. Gli abitanti più anziani intervistati hanno ottenuto un alloggio nel quartiere per richiesta al Comune dopo anni di proteste e manifestazioni per il diritto alla casa. Una buona parte di essi era stato infatti sfrattato dalla sua prima casa. Tuttora il quartiere ha la più elevata concentrazione di dispersione scolastica, un alto tasso di disoccupazione giovanile collegato direttamente al numero di minori e giovani adulti sottoposti a provvedimenti penali. Una recente ricerca dell'Università Roma Tre sulla qualità della vita nei municipi di Roma, ha collocato l'VIII municipio - di cui Tor Bella Monaca è parte - all'ultimo posto: minore aspettativa di vita, minore scolarizzazione, minori servizi. Non è un caso, quindi, che le richieste di intervento da parte di entrambi i comitati si fondino sull'abbandono di una logica assistenziale.

Mario, noto come "Il ciociaro", è portavoce del comitato formatosi all'interno del Centro Sociale "El Chentro" di Tor Bella Monaca. A sua detta, uno dei più importanti risultati ottenuti in questi mesi di lotte è l'inserimento di

maggiori strutture di servizio sanitario e scolastico nel progetto. Risultati ritenuti insufficienti dal comitato No Masterplan. Claudia, una delle attiviste del comitato, sostiene che la dispersione scolastica non si combatte costruendo i “contenitori” scuola, ma che sia fondamentale intervenire in ambito socio-assistenziale per sopperire alla mancanza di strutture di doposcuola. Intervenendo sui minori non accompagnati, insiste, si impedisce il loro coinvolgimento in bande criminali locali. Proprio per agire su questo fronte, gli abitanti del quartiere hanno dato alla luce la ludoteca di largo Mengaroni, punto di ritrovo pomeridiano e serale per anziani e bambini. Al suo interno è predisposto un piccolo bar e una biblioteca.

Il volontariato e il mutuo soccorso sostituiscono gli enti preposti non solo nella fornitura di servizi teoricamente pubblici, ma anche nella manutenzione degli abitati.

Gli abitanti del comparto R-8 denunciano che una parte del blocco, rinominato *Vietnam*, è completamente fatiscente: gli ascensori non funzionano e la perdita consistente d’acqua lo ha reso inagibile. Nessuno degli abitanti del blocco ha espresso il desiderio o la volontà di trasferirsi da Tor Bella Monaca. Gli atri in comune agevolano i rapporti di vicinato e sono proprio le relazioni umane che legano gli abitanti alle loro case. Relazioni risultate spesso indispensabili per sopperire all’assenza delle istituzioni. “La nettezza urbana dimentica per giorni di passare, ci organizziamo noi per evitare che il quartiere diventi una discarica. Gli ascensori si rompono, e ci pensiamo noi a ripararli perché sappiamo che tanto nessuno risponderebbe alla nostra chiamata. E così anche quando si verifica una perdita d’acqua”.

Oltre all’amministrazione romana, l’altro grande assente denunciato dagli abitanti è la società ROMEO, a cui sarebbe teoricamente affidata la gestione degli immobili. La maggior parte degli intervistati si è dichiarata soddisfatta delle sue attuali condizioni abitative, manifestando il solo bisogno di una maggiore manutenzione di cui sarebbe appunto responsabile la società succitata. Solo una piccola parte di essi, tuttavia, si è dimostrato del tutto ostile al trasferimento in una nuova casa, se il cambio di residenza è assicurato. Tutti hanno inoltre dimostrato un forte scetticismo nei confronti del progetto. Ma, in questo senso, l’elemento più preoccupante è che solo una minoritaria frazione degli abitanti è realmente a conoscenza dello stesso. Alcuni di loro sono informati dal lavoro di diffusione portato avanti da Mario, di “El Chentro”. Una mancanza che pone nuovamente al centro la necessità di coinvolgere la cittadinanza attraverso processi partecipativi reali in progetti che ne coinvolgono direttamente l’esistenza.

L'INTERVISTA

Maria D'Angelo vive nel comparto R8 di Tor Bella Monaca dall'anno in cui è stato eretto. Nel 1969 era sulla scalinata del Campidoglio a reclamare il proprio diritto alla casa, durante il grande e unico sciopero nazionale indetto sul tema. *“Sono arrivata a Roma dall'Abruzzo, avevo ventitré anni. Ho prima trovato posto in un alloggio popolare a San Basilio. Poi, dal niente, è arrivato l'avviso di sfratto”*. Anche grazie alla forza del movimento per la casa di quegli anni, Maria è risultata una delle prime assegnatarie dei nuovi blocchi di Tor Bella Monaca. Nel quartiere ha cresciuto sua figlia – la quale è rimasta ad abitare nel quartiere – e, ora che ha più di 60 anni, non ha voglia di traslocare di nuovo. *“Nella mia casa sto bene, qui sto bene. Perché mi sono abituata, è vero. Ci stanno tante cose che non vanno, ma cerchiamo di risolverle”*. È sua opinione che se l'amministrazione e la Romeo fossero più presenti, le condizioni di vita migliorerebbero senza bisogno di stravolgimenti. *“Paghiamo sempre più soldi per la manutenzione, ma non c'è mai nessuno. A casa mia c'è stata una violenta perdita d'acqua. Ho chiamato la Romeo e si sono presentati dopo un anno per la riparazione.”* Maria si aggiorna sugli sviluppi dell'ultimo piano proposto per la riqualificazione del quartiere attraverso i comitati, con distacco. *“Non è la prima volta che un sindaco si fa bello promettendoci una nuova vita. Urban sembrava dovesse cambiare tutto, e non è cambiato niente. Anche il Masterplan promette di cambiare tutto, ma io non ci credo più”*.

Scheda riassuntiva

TITOLO DEL CONFLITTO	RIGENERAZIONE DI TOR BELLA MONACA. “TU CI CREDI?”
TIPO DI CONFLITTO	A ottobre 2010 è stato lanciato il nuovo piano di riqualificazione del quartiere Tor Bella Monaca. Diversi segmenti della società civile locale contestano il progetto chiedendo il loro coinvolgimento nella sua realizzazione, tuttora incerta.
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	Roma, quartiere di Tor Bella Monaca
INIZIO CONFLITTO	Ottobre 2010
ATTORI	<p>Istituzioni Roma capitale</p> <p>Società civile Centro Sociale el “Che”ntro di Tor Bella Monaca Comitato No Masterplan</p> <p>Imprese Romeo S.R.L. Famigli Vaselli</p>
IMPATTI	<p>Ambientali Cementificazione di spazi verdi</p> <p>Sociali Disgregazione del tessuto sociale Carenza di servizi essenziali</p>



Teatro di Tor Bella Monaca, progetto realizzato nel 2005 con i finanziamenti del Comune di Roma, della Regione Lazio, dell'ETI e dell'Università di Tor Vergata



Uffici pubblici di Tor Bella Monaca

BIBLIOGRAFIA

Berdini Paolo, *Breve Storia dell'abuso edilizio in Italia*, Donzelli Editore, 2010

Cremaschi Marco, *Riqualificazione e rigenerazione urbana a Roma*, dal sito <http://cremaschi.dipsu.it/politiche-della-casa-e-dellabitare/riqualificazione-e-rigenerazione-urbana-a-roma-2/>

Franco Martinelli, *Periferie sociali: estese, diffuse*, Liguori Editore, 2008

Piano di Sviluppo di Roma Capitale. Dalla porta dei tempi al nuovo progetto: sintesi del progetto Millennium Roma 2010-2020

SITOGRAFIA

http://roma.corriere.it/roma/notizie/cronaca/10_agosto_23/alemanno-demolire-Tor_Bella_Monaca-1703622881703.shtml

http://tg24.sky.it/tg24/cronaca/2010/08/23/tor_bella_monaca.html

<http://www.romaest.it/news/02/2011/tor-bella-monaca-avviato-iter-per-ricostruzione-quartiere-pronti-investimenti-per-350-milioni-e-nuove-cubature/>

http://www.ilmessaggero.it/articolo.php?id=115826&sez=HOME_ROMA

<http://www.romatoday.it/cronaca/alemanno-grattacieli-nelle-periferie.html>

<http://www.casa24.ilsole24ore.com/art/mercato-immobiliare/2011-06-06/entro-anno-ricostruzione-bella-151511.php>

<http://www.grupporomeo.com>

<http://cremaschi.dipsu.it>

VIDEO

<http://www.youtube.com/watch?v=z0zuSzfN9z0>

<http://www.ustation.it/contenuti/video/3380-demolizione-e-ricostruzione-di-tor-bella-monaca>

<http://www.mediarich.it/?cmd=showabp&prid=70>

ALLEGATI IN APPENDICE

Allegato n°1 / Patto tra il Sindaco di Roma e gli abitanti di TorBellaMonaca (17/12/2010)

Allegato n°2 / Risultati e commenti del questionario svolto dal centro sociale "El Che" tra gli abitanti del complesso abitativo R8 di TorBellaMonaca

CIAMPINO, IL VERO PREZZO DEL LOW COST



Da un'abitazione privata sulla strada per Ciampino



Una delle tante strade chiuse confinanti con l'aeroporto di Ciampino



Pubblicità dei voli low cost all'interno dell'aeroporto di Ciampino

ABSTRACT

Fino al 2001 l'aeroporto di Ciampino serviva principalmente voli militari o di stato. L'espansione delle compagnie aeree low cost ha fatto quintuplicare il traffico aereo, attualmente ben al di fuori dei controlli e dei limiti imposti dalla legge, sia comunitaria che nazionale. La popolazione residente nei centri abitati limitrofi, distanti appena 150 metri dal perimetro aeroportuale, si organizza in comitato nel 2005, chiedendo venga imposta la riduzione del traffico aereo. Studi sanitari attestano gli impatti negativi dell'inquinamento acustico sulla popolazione, ad oggi tuttavia alcuna iniziativa concreta è stata ancora pianificata.

L'INQUINAMENTO ACUSTICO

La definizione di inquinamento acustico è data, a livello normativo italiano, dalla legge quadro n. 447/1995 all'articolo 2: *"l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le normali funzioni degli ambienti stessi"*. Questa legge, che disciplina tutte le problematiche connesse al rumore, ha portato all'emanazione di normative specifiche quali il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (DPCM) 14 novembre 1997 relativo alla determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore e il successivo decreto n. 507/1997 sulla misurazione e riduzione precisamente del rumore aeroportuale. La legislazione italiana ha poi attinto dagli spunti che in materia sono giunti dall'Unione Europea, la quale nel 2002 ha adottato una direttiva (2002/49/CE) per la gestione e la determinazione del rumore ambientale.

Cos'è il rumore?

Il rumore è un fenomeno sonoro, percepito come indesiderato dall'uomo. Le variazioni di pressione dell'aria, infatti, agiscono meccanicamente sul timpano dell'orecchio e, tramite il sistema nervoso, sono trasmesse al cervello per essere elaborate. L'ampiezza dell'onda determina l'intensità del suono, mentre la frequenza caratterizza il suono: quanto maggiore è la frequenza, tanto più il rumore sarà acuto e fastidioso. La sua misura è il decibel (dB), un logaritmo tra la pressione sonora (P) e una pressione di riferimento (PA) moltiplicato per dieci.

$$dB = 10 \log (P/PA)$$

Oltre i 60-70 decibel il rumore inizia ad essere percepito con fastidio da parte dell'uomo. La soglia del rumore è fissata a 120 dB, ma la sua percezione non è lineare. Un rumore pari a 86 dB è livello percettivo il doppio di 80 dB. Quindi, ridurre di sei decibel il rumore, dimezza la sensazione di disturbo percepita dall'uomo. Si può distinguere il rumore in: *continuo*, ossia con variazioni non superiori a ± 5 dB in 0,5 secondi; *impulsivo*, ossia caratterizzato da una rapida variazione di livello superiore a 40 dB in 0,5 secondi; *intermittente o fluttuante*, ossia con variazioni molto lente nel tempo.

Se l'eccesso di rumore viene definito inquinamento acustico, è perché esso è un problema ambientale. L'Unione Europea lo ha definito uno dei problemi ambientali più urgenti nelle aree urbane nel 1993, con il *Quinto programma di azione per l'ambiente*. Tuttavia, come abbiamo visto, soltanto nel 2002 vengono sollecitate misure concrete agli stati membri. Nello specifico l'organo comunitario chiede di presentare mappe del rumore e fissa l'obiettivo di ridurre, entro il 2020, del 20% il numero di persone sistematicamente esposte ad elevati livelli di inquinamento acustico rispetto all'anno 2000. Le mappe devono essere elaborate sulla base dei descrittori acustici Lden, usati per qualificare il disturbo legato all'esposizione al rumore dal giorno alla notte, e Lnight, relativo esclusivamente ai disturbi del sonno notturno. Contro il traffico veicolare, principale fonte d'inquinamento acustico nelle aree urbane, viene invocata maggiore severità nella fissazione dei limiti. L'Italia adotta la direttiva europea con il decreto legislativo n. 194/2005.

GLI AEROPORTI COME SORGENTE D'INQUINAMENTO ACUSTICO: IL "FENOMENO" LOW COST

L'Unione Europea dedica una direttiva specifica (30/2002) alla disciplina del rumore aeroportuale, la quale deroga la direttiva 925/1999, che aveva imposto l'inserimento dei dispositivi antirumore Hushkits in tutti i velivoli. La direttiva del 2002 riguarda invece gli aeroporti urbani e quelli con più di 50mila movimenti annui, chiedendo una zonizzazione acustica comune agli stati membri e il ritiro degli aerei più rumorosi, con una soglia di tolleranza fissata a +5 decibel. L'Italia ha adottato tale direttiva con il decreto legislativo n. 13/2005, accogliendo i nuovi indicatori Levening e Lnight, ma senza modificare i parametri della precedente normativa del 1997. Nel 2008 è la stessa Unione Europea a segnalare, in un rapporto¹⁶, come alla

16 - "Restrizioni operative legate al rumore negli aeroporti dell'Unione Europea", non pubblicato nella gazzetta comunitaria.

riuscita armonizzazione dei limiti acustici a livello europeo non sia seguita una effettiva applicazione delle norme negli aeroporti. Al contrario, dal momento dell'emanazione della direttiva, l'inquinamento acustico è aumentato. A determinarlo è l'aumento dei voli dovuto, in primo luogo, alla diffusione delle compagnie low cost. Un fenomeno che trova origine e stimolo nella stessa Unione Europea. Dal 1987 l'UE ha puntato alla creazione di un "cielo unico europeo", sulla scorta della deregolamentazione¹⁷ in atto dalla fine degli anni Settanta nei cieli statunitensi. La rinuncia alla sovranità dello spazio aereo da parte degli stati europei è avvenuta compiutamente con l'emanazione del Regolamento CE n. 549/2004, dopo 17 anni di produzione normativa¹⁸. Il regolamento obbliga gli stati membri a rimuovere gli ostacoli che impediscono il libero accesso al mercato delle compagnie aeree e liberalizza le tariffe, comportandone l'abbassamento.

Secondo la ricerca *Evoluzione del traffico low cost a livello europeo e nazionale*, presentata a maggio 2011 dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), le compagnie low cost hanno contribuito in maniera rilevante all'aumento complessivo del traffico europeo, compensando la fase di stabilità del comparto tradizionale. Tra il 2004 e il 2009 il traffico low cost è passato dal 13% al 22% del totale, con un tasso medio di crescita pari al 18%. La forte espansione del low cost è confermata anche dai tassi di crescita dei tre vettori leader (Ryanair, EasyJet e Air Berlin) che nel periodo considerato hanno quasi raddoppiato il volume di traffico. Il calo di traffico registrato nel segmento tradizionale (circa il 10% annuo in meno) ha spinto, inoltre, gli aeroporti a cercare soluzioni in grado di sostenere la domanda. Questa è stata garantita soprattutto attraverso accordi di marketing con i vettori low cost, che sono stati attirati dagli aeroporti a suon di contributi, stimolandone ancora di più la crescita. Il fenomeno è europeo, ma è particolarmente accentuato in Italia. Tra il 2004 e il 2009 le compagnie aeree low cost hanno fatto registrare in Italia, infatti, un tasso di crescita passeggeri dell'80% sulle rotte nazionali e del 53% sulle rotte internazionali. Tassi decisamente superiori a Paesi come la Germania (+12% voli nazionali, +10% voli internazionali), la Spagna (+47% nazionali, +16% internazionali), la Gran Bretagna (+7% nazionali, +16% internazionali) e soprattutto la Francia (+1,3% sulle tratte nazionali, +19% sulle tratte internazionali).

17 - Nel 1978 il Congresso degli Stati Uniti emana l'Airline Deregulation Act (ADA)

18 - I primi tre pacchetti normativi per la liberalizzazione del traffico aereo sono stati emanati rispettivamente nel 1987, nel 1990 e nel 1992, con successive delibere normative relative a specifiche tecniche.

Diversi studi hanno dimostrato che l'inquinamento acustico è causa di malattie respiratorie e gastriche, ipertensione e disturbi psichici. Nelle zone aeroportuali sono stati rilevati aumenti consistenti di ozono, idrocarburi, metalli pesanti e particolato che impattano in maniera diretta sull'ambiente. In una nota di ottobre 2010 il Ministero della Salute ha definito l'aeroporto di Malpensa un "disastro ecologico", in seguito ai risultati dello studio condotto dall'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA), che ha riscontrato aumenti costanti e preoccupanti nei livelli di ozono, nanoparticelle e metalli pesanti. La Asl della provincia di Varese ha riscontrato un parallelo aumento della mortalità per malattie respiratorie di circa il 55 per cento negli ultimi 12 anni, a fronte di aumenti, nelle zone adiacenti, che vanno dall'8 al 14 per cento; e in uno studio dell'Università Cattolica di Brescia si rilevano livelli preoccupanti raggiunti da alcune sostanze cancerogene nella zona. Nonostante questi dati allarmanti, è in progetto la costruzione di una terza pista che consacrerrebbe l'hub milanese a snodo fondamentale della regione. Anche a Fiumicino è in cantiere un progetto (*Fiumicino 2*) per la costruzione della quarta, quinta e sesta pista. Un monitoraggio acustico effettuato dal comitato locale Fuoripista e Legambiente nelle zone abitate e limitrofe all'aeroporto Leonardo Da Vinci ha riscontrato un superamento costante dei limiti di rumore previsti per i centri abitati, con emissioni di decibel doppie rispetto al massimo consentito. A marzo il ministero della Salute ha finanziato con 550mila euro uno studio epidemiologico coordinato tra le Asl di Torino, Pisa, Verona, Milano per certificare l'impatto degli aeroporti italiani, tuttora in fase di elaborazione.

SPECULAZIONE EDILIZIA

Se, come testimonia lo studio ENAC, il turismo nella capitale è aumentato, lo si deve soprattutto alle compagnie low cost (+20% tra il 2004 e il 2009). La prima destinazione di questi ultimi è stata l'aeroporto G.B. Pastine, chiamato comunemente Ciampino. A dispetto del nome esso è situato per tre quarti nel Comune di Roma (municipio X) e per un quarto nel comune di Ciampino. Nato come aeroscalo nel 1916, è diventato negli anni trenta aeroporto militare aperto al traffico civile e, dalla costruzione dell'aeroporto di Fiumicino (1961), base militare. La parte dell'aeroporto che ricade all'interno del comune di Ciampino è tuttora esclusivamente militare e funge da scalo per i capi di stato e per le figure istituzionali in visita a Roma. Non essendo aperto all'aviazione civile, attorno all'aeroporto è permesso costruire edifici anche a distanza di 150 metri dalle piste. La legge n.58 del 1963 limita, infatti, "la costruzione di qualsiasi opera che

possa costituire ostacolo alla navigazione aerea” soltanto agli aeroporti statali e agli aeroporti privati aperti al traffico aereo civile. La distanza minima degli edificati varia a seconda delle dimensioni dell’aeroporto, ma non deve essere in ogni caso inferiore ai trecento metri. Sfuggendo ai dettami di tale normativa, Ciampino non resiste al boom urbanistico degli anni che vanno dal 1960 al 1980.

AUMENTO DEI VOLI: IL CONFLITTO

Dal 2001 l’aeroporto di Ciampino riapre progressivamente ai voli civili, senza che si effettui la valutazione d’impatto ambientale (VIA), né la zonizzazione acustica. Nel 2002 viene siglato un protocollo di intesa propedeutico allo smantellamento della parte militare dell’aeroporto, prospettato come imminente dal ministero della difesa. Tale atto prevede l’aumento dei voli commerciali, in sostituzione di un pari volume dell’allora traffico militare, e l’avvio di uno studio di impatto ambientale da parte dell’ente gestore. In contrasto con tale accordo, ENAC e Aeroporti di Roma (ADR) consentono un aumento del numero dei voli ben maggiore di quanto previsto (+26% tra il 2002 e il 2003¹⁹) senza che venga effettuato alcun controllo. L’amministrazione comunale di Ciampino, guidata dal 2001 dal sindaco Walter Perandini, ha iniziato, nell’agosto del 2003, a chiedere formalmente il blocco dell’aumento dei voli e l’avvio di una valutazione di impatto ambientale che stabilisca la reale capacità dello scalo. La sua azione non ottiene risultati, anzi, nel 2004 è concesso alla compagnia low cost irlandese Ryan Air l’insediamento nell’aeroporto. La decisione determina un ulteriore e spiccato aumento dei voli (+32% tra il 2004 e il 2005)²⁰, mentre il numero dei passeggeri in transito passa, tra il 2001 e il 2005, da 718.562 a 4.235.776²¹. A seguito del Consiglio Comunale celebratosi porte aperte il 6 giugno 2005, si costituisce il *Comitato per la Riduzione dell’impatto ambientale* del quale fanno parte cittadini di Ciampino, di Marino e del X Municipio di Roma. Inizia a fine 2005 una lunga fase di concertazione a cui partecipano tutti gli enti preposti e nel 2007 il Ministro dei Trasporti decide per la riduzione del traffico aereo commerciale a Ciampino. L’Enac si appella al Consiglio di Stato che, nell’aprile del 2008, non soltanto boccia l’ordinanza ma sancisce l’attuazione della nota ministeriale, che consente una soglia massima di 100 voli al giorno. A dicembre 2007 viene annunciata l’apertura al traffico civile in tre anni dell’aeroporto di Viterbo, al quale dovrebbero essere

19 - Dati ADR

20 - Dati ADR

21 - Dati ADR

reindirizzati tutti i voli low cost operanti a Ciampino.

IL MONITORAGGIO CRISTAL

La Regione Lazio attiva nel gennaio del 2008 il CRISTAL (Centro Regionale Infrastrutture Sistemi Trasporto Aereo), un sistema di monitoraggio dell'inquinamento acustico degli aeroporti del Lazio con il quale si verificano gli effetti dell'aumento dei voli su Ciampino. I risultati dell'attività di CRISTAL relativi allo scalo di Ciampino - diffusi il 27 marzo 2009 nella sala consiliare del comune - evidenziano livelli preoccupanti di inquinamento acustico, durante il giorno e la notte. Almeno 14.500 persone tra Campino e Marino risultano gravemente colpite dall'inquinamento acustico dell'aeroporto, tra cui circa 2.500 di queste vivono in case dove l'inquinamento è fuori dai limiti di legge e sono costantemente esposti a gravi rischi per la salute. I dati misurano il clima acustico, ossia tutte le pressioni sul territorio. Il contributo del traffico aereo risulta evidente da specifiche misure effettuate durante i periodi stabiliti dalla legge (tre settimane di maggior traffico in determinate date) e dalla correlazione con le tracce radar. Si certifica, quindi, che il numero massimo di movimenti aerei giornalieri compatibili con la tutela della salute dei cittadini è di 60 voli giornalieri, a fronte dei 162 medi. Preso atto di tale indicazione, il sindaco di Ciampino - assieme al sindaco di Marino - diffida il 22 luglio 2009 il ministro dei Trasporti Altero Matteoli. La loro richiesta di ridurre a zero i voli low cost sull'aeroporto, tuttavia, cade nel vuoto. La controparte Ryan Air, che dispone di quasi cinquanta tratte internazionali e nazionali in partenza dallo scalo di Ciampino, si appella alla Regione Lazio affinché valuti i risultati di un contro-rapporto sul rumore nell'aeroporto, che certificherebbe l'assenza di problemi legati al rumore. La compagnia presenta inoltre un documento (sottoforma di domande al sindaco di Ciampino) in cui sostiene le proprie ragioni e pone varie accuse al primo cittadino. A tali accuse, il sindaco di Ciampino risponde pubblicamente, denunciando per diffamazione la compagnia irlandese. La commissione aeroportuale, nel frattempo, si è chiusa con il solo esame dello studio effettuato da CRISTAL e senza l'approvazione di alcuna zonizzazione acustica. A ottobre 2009 i cittadini di Ciampino, Marino e residenti nel municipio X di Roma inoltrano 550 esposti alla magistratura in cui denunciano l'Enac per il reato, punito dal Codice Penale, di "disturbo delle occupazioni o del riposo delle persone"²².

22 - Articolo 659 del Codice Penale

APPROVAZIONE DELLA MAPPATURA ACUSTICA. PROMESSE E SILENZI

A luglio 2010, a distanza di quasi un anno dalla divulgazione dello Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale (S.E.R.A) sulla salute dei cittadini di Ciampino e Marino²³, la commissione antirumore dell'aeroporto è sostituita dalla Conferenza dei Servizi che, con 12 anni di ritardo rispetto alle disposizioni della legge 447/1995, approva a larga maggioranza l'impronta e la zonizzazione acustica dell'aeroporto, escludendo dalla fascia B della zonizzazione tutte le abitazioni e le aree urbane del Comune di Ciampino. Questo significa che, come da norma, il rumore aeroportuale non potrà essere superiore ai 65 decibel nelle città di Ciampino, Marino (frazioni di Cava dei Selci e Santa Maria delle Mole) e Roma (Municipio X), a fronte di un rumore certificato da Arpa Lazio che oggi arriva fino a 74 decibel nelle abitazioni limitrofe allo scalo. I comuni di Ciampino e Marino hanno chiesto al Ministero dei Trasporti e ad Enac di ottemperare alla norma riducendo i voli. L'unica azione intrapresa dall'ENAC è stato il cambiamento di alcune rotte per evitare di sorvolare le case di S. Maria delle Mole, popolosa frazione di Marino. I comuni hanno quindi reiterato la richiesta a marzo del 2011, ma sono rimasti a tutt'oggi inascoltati. Il comitato cittadino ha denunciato che durante la riunione del 24 febbraio 2011 della Commissione Antirumore dell'aeroporto di Ciampino l'Enac ha tentato di invalidare le mappe elaborate dalla Conferenza dei Servizi. Se da un lato arrivano le dichiarazioni del sindaco di Roma Alemanno e della governatrice del Lazio Renata Polverini a sostegno della chiusura dell'aeroporto di Ciampino, dall'altro il traffico aereo continua ad aumentare, raggiungendo picchi di anche 400 voli al giorno. Apparentemente Adr ed Enac stanno potenziando l'aeroporto, attraverso il completo rifacimento della pista di volo, delle vie di rullaggio, dei piazzali, dei parcheggi e di parte degli edifici. Il 25 maggio 2011 il giudice delle indagini preliminari (G.I.P) del Tribunale di Roma ha emanato un decreto di archiviazione per i 550 esposti dei cittadini di Ciampino, Marino e del X Municipio di Roma. Il Pubblico Ministero Rosalia Affinito e il G.I.P. hanno ritenuto che non sussista infrazione dell'articolo 659 del Codice Penale nel caso specifico dell'aeroporto. Il G.I.P. non ha ritenuto di dover avvisare i cittadini querelanti dato che i beni in questione (salute e ordine pubblico) sono beni di natura collettiva la cui tutela spetta ai sindaci dei territori coinvolti e non ai singoli cittadini. Per questa ragione il tribunale, a gennaio, ha chiesto ai sindaci se intendessero opporsi all'archiviazione, ma questi non si sono espressi né hanno

23 - Si veda il relativo paragrafo alla sezione "Impatti"

informato la cittadinanza. Il G.I.P. ha tuttavia riconosciuto la legittimità delle richieste dei cittadini ed ha indicato tre possibili strade attraverso le quali i cittadini e i sindaci che li rappresentano possono agire:

- le decisioni adottate dalla Conferenza dei Servizi sull'aeroporto di Ciampino, recepite con Delibera della Giunta Regionale del Lazio, sono immediatamente applicabili. I sindaci possono fare ricorso al TAR per chiedere l'immediato Commissariamento *ad acta* (limitatamente alla questione posta) dell'Enac e delle altre amministrazioni dello stato inadempienti affinché i cittadini esposti oltre i limiti di legge vengano tutelati.
- i cittadini possono fare ricorso al Giudice civile se hanno subito danni economici
- i cittadini possono rivolgersi al Giudice penale se hanno subito danni alla salute.

Le statistiche pubblicate dall'ENAC il 16 giugno 2011 mostrano che quasi il 90% dei 150 voli giornalieri di Ciampino è costituito da voli privati a pagamento (voli di linea, merci o aerotaxi). Con la progressiva cancellazione dei voli militari e di stato, la popolazione avverte ora il rischio della privatizzazione dell'aeroporto.

IMPATTI SULLA SALUTE

Gli effetti dell'inquinamento acustico sono ormai comprovati. Studi scientifici dimostrano che un'esposizione prolungata a rumore continua a 80 dB(A) per 8 ore al giorno e per molti anni non provoca alcun danno a carico dell'apparato uditivo, nei soggetti sani. Gli effetti che determinano il danno da rumore dipendono dal livello sonoro globale, dal tipo di rumore, dalla durata dell'esposizione, dalla suscettibilità individuale e dall'interazione con altri fattori e possono portare a tre tipi di effetti sulla salute:

- **SPOSTAMENTO TEMPORANEO DELLA SOGLIA Uditiva:** è un innalzamento della soglia uditiva rispetto a quella di riposo, variabile rispetto alla suscettibilità individuale. Il recupero inizia al cessare dell'esposizione e si completa in 16 ore circa.
- **IPOACUSIA PER TRAUMA ACUSTICO ACUTO:** di solito monolaterale e violento, può provocare notevole ipoacusia con acufeni (fischio alle orecchie) e vertigini, fino alla rottura della membrana timpanica.
- **IPOACUSIA PER TRAUMA ACUSTICO CRONICO:** generalmente è bilaterale simmetrico ed irreversibile, interessa i toni acuti (4 kHz) e nei

casi più avanzati compromette le frequenze medio-basse (0,5-2 KHz) importanti per l'udibilità sociale.

Effetti sul sonno

Gli effetti del rumore sul sonno sono diversificati. Il rumore può provocare:

- difficoltà e ritardo nell'addormentamento;
- incubi e sogni con componente ansiosa;
- un allungamento dei tempi di addormentamento;
- risvegli nel corso della notte;
- una diminuzione temporale di certi stadi del sonno;
- la degradazione della qualità del sonno per il cambiamento di stadi profondi in stadi leggeri;
- sonnolenza diurna.

Lo studio S.E.R.A

Il 3 dicembre 2009 i vertici della Regione Lazio, del Dipartimento di prevenzione regionale, di Arpa Lazio, della Asl Roma H, del dipartimento di prevenzione ed i Comuni di Ciampino e Marino hanno presentato i risultati dello Studio sugli Effetti del Rumore Aeroportuale (S.E.R.A) sulla salute dei cittadini di Ciampino e Marino. Lo studio, svolto nel 2008 con la collaborazione dell'Archivio di Farmaceutica della Regione Lazio e le amministrazioni comunali interessate, evidenzia un aumento considerevole del numero di prescrizioni di farmaci antidepressivi e per la cura di malattie respiratorie. Le conclusioni mostrano la presenza di una relazione tra esposizione al rumore di origine aeroportuale e livelli di pressione arteriosa. Rileva, inoltre, un'associazione forte e coerente tra rumore aeroportuale, ipertensione e fastidio generato da rumore, detto *annoyance*. Lo studio SERA delinea, infine, un'associazione tra rumore aeroportuale e danni alla salute nei soggetti maggiormente esposti (fascia di età compresa tra i 65 e i 75 anni). Il 7 ottobre 2010 la Conferenza dei Servizi sull'aeroporto di Ciampino, convocata dalla Regione Lazio, ha stabilito che l'inquinamento acustico prodotto dall'aeroporto di Ciampino supera i limiti di legge, che 14.500 cittadini sono colpiti e almeno 2.500 subiscono un inquinamento acustico oltre i limiti di legge. La Conferenza ha anche prodotto delle mappe che individuano casa per casa i cittadini colpiti dal rumore fuorilegge, di cui il comitato cittadino chiede da mesi la pubblicazione.

IMPATTI SULL'AMBIENTE: LE POLVERI SOTTILI

Ciampino rimane uno dei comuni con l'inquinamento atmosferico più elevato del Lazio, con le polveri sottili che superano i valori legali mediamente un giorno su quattro. Nel luglio 2006 (tra il 17 e il 19), tecnici di Legambiente, con il sostegno della società civile organizzata nel Comitato e nel Coordinamento Spazio Sociale, monitorano lo stato delle concentrazioni delle polveri sottili in diverse aree del comune di Ciampino e del X municipio di Roma rientranti tra le rotte degli aerei. Viene rilevato un superamento costante del limite previsto per legge, fissato allora dalla normativa a 50 microgrammi al metro cubo. I valori passano da un minimo di 50 a un massimo rilevato di 236 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Le polveri sottili causano irritazione ad occhi e vie respiratorie, aumentano i casi di tosse e convulsioni, aggravano le condizioni di chi soffre di asma o altre patologie cardio-respiratorie. Le parti respirabili (PM10 e PM 2.5) possono farsi portatrici di altri inquinanti – mercurio, arsenico, benzopirene – potenzialmente cancerogeni. Il valore massimo viene rilevato nel Parco degli Acquedotti. Da allora non è stata effettuata alcuna altra rilevazione.

REAZIONE E PROPOSTE DELLA SOCIETÀ CIVILE

La società civile si è organizzata, nel giugno del 2005, nel Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino che si dichiara "una libera associazione di cittadini, apartitica e democratica". L'affiancamento di altri movimenti che rappresentano i cittadini dei comuni limitrofi ha fatto evolvere il comitato in rete. I suoi obiettivi, dichiarati nel sito ufficiale del comitato, sono:

- il ritorno di Ciampino al numero di voli ed alle tipologie di aeromobili del 2001;
- l'immediato blocco dei voli e delle attività notturne;
- l'applicazione di rigide procedure antirumore e di sicurezza per i voli che temporaneamente dovessero restare nell'aeroporto di Roma-Ciampino
- la messa in opera immediata delle centraline antirumore asservite al radar, con l'immediata applicazione di severe e immediate sanzioni agli aeromobili che superano i limiti ammessi.
- la messa in opera immediata delle centraline per la rilevazione dell'inquinamento dell'aria.
- la messa in opera immediata di barriere e dispositivi anti-rumore per

- proteggere la popolazione.
- l'adozione di adeguate procedure per garantire la sicurezza dei cittadini

LE ALTERNATIVE A CIAMPINO: VITERBO O FIUMICINO2?

Una delle richieste non dichiarate, ma esplicite nei comunicati e nelle proposte nel tempo fatte dal comitato è la chiusura definitiva dell'aeroporto di Ciampino. Un'ipotesi su cui si conta da quando la popolazione ha assistito alla drastica riduzione dei voli militari e alla contemporanea crescita esponenziale dei voli low cost, su cui le istituzioni sembrano puntare per stimolare la crescita del settore turistico. L'implementazione del progetto di apertura al civile dell'aeroporto di Viterbo è diventata nel tempo sempre meno probabile a causa, più che dell'opposizione locale, del rifiuto del nuovo hub da parte del vettore leader Ryan Air. Nella testa dell'amministrazione romana da molti anni, è riemerso quindi nell'ultimo anno il progetto di espansione di Fiumicino. Il 28 aprile 2010 l'Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani, esprimendo solidarietà alla popolazione di Ciampino, ha ricordato *“la disponibilità espressa da parte del Sindaco Mario Canapini di Fiumicino di proporre ad Enac il trasferimento dei voli low-cost in eccesso da Ciampino a Fiumicino”*. Sulle stesse corde, è stata poi come ricordato la governatrice della Regione Lazio Renata Polverini nel dichiarare che *“L'aeroporto di Ciampino deve essere chiuso”*. La dichiarazione è avvenuta al termine della presentazione del Piano Infrastrutturale regionale del 18 febbraio 2011, che prevede il potenziamento di Fiumicino e la costruzione di un nuovo aeroporto a Viterbo. A distanza di neanche una settimana, durante gli Stati Generali per Roma Capitale, il sindaco Alemanno ha ribadito che *“non ci sono dubbi, l'aeroporto di Ciampino si chiuderà”*²⁴ e ha presentato il progetto di ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino (*Fiumicino 2*). Tale prospettiva incontra l'opposizione della società civile locale, organizzata nel comitato Fuoripista dal 2008. La tesi portata avanti dal comitato è che, per moltiplicare il traffico aereo sull'aeroporto, non ci sia bisogno di ingrandire lo stesso – il progetto prevede il raddoppiamento delle piste – ma sarebbe sufficiente una riorganizzazione delle strutture esistenti. La concreta realizzazione di questo progetto dipende in gran parte dall'esito della candidatura di Roma alle Olimpiadi del 2020, ignoto fino al 2013. La disputa su Ciampino rischia di diventare una lotta contro la compagnia irlandese Ryan Air, unica tra i vettori low cost a non operare anche su Fiumicino. Il 29 ottobre 2011 Easy Jet ha volato per l'ultima volta

24 - Dichiarazione raccolta personalmente

sull'aeroporto Pastine, trasferendo venticinque tratte a Fiumicino. Scelta strategica di un "aeroporto che offre migliori connessioni con la capitale", come dichiarato dal direttore del mercato italiano della compagnia aerea, o ritirata?

L'INTERVISTA

Roberto Barcaroli è cittadino di Ciampino e attuale presidente del comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto. Interrogato sul ruolo delle istituzioni, Barcaroli tiene a sottolineare il ruolo di supporto svolto dalle amministrazioni sia di Ciampino (centro-sinistra) che di Marino (centro-destra), oltre che dal presidente del X Municipio di Roma Sandro Medici. Almeno fino a maggio 2011, mese in cui si sono svolte le amministrative. *"Pur mantenendo invariati i rispettivi colori politici, i sindaci sono cambiati e ora ci danno un appoggio molto meno convinto"*.

In sei anni di attività, il comitato ha raggiunto innegabili risultati importanti. *"Quando siamo nati Enac sosteneva che gli aerei non inquinassero, mentre adesso un documento attesta che Ciampino è un aeroporto fuorilegge"*. Ma Barcaroli non può nascondere la sua amarezza quando all'evidenza scientifica risponde l'indifferenza non soltanto dei responsabili, ma anche della giustizia. *"Abbiamo presentato 550 esposti, tutti archiviati dal GIP. È stato un duro colpo, non ci aspettavamo che la magistratura non facesse proprio nulla"*.

Per evitare lo scoraggiamento, il comitato sta lavorando a una nuova campagna per convincere i sindaci a fare causa al TAR. *"Ogni decisione viene presa su base paritaria all'interno del comitato. Ci incontriamo quasi regolarmente ogni settimana da sei anni e discutiamo ogni nuova azione. Io, come presidente, sono affiancato da quattro vice e alle riunioni non scendiamo mai sotto le dieci persone. Viviamo tutti sulla nostra pelle il problema, quindi è difficile che il comitato si fermi"*.

Scheda riassuntiva

TITOLO DEL CONFLITTO	AEROPORTO DI CIAMPINO: IL VERO PREZZO DEL LOW COST
TIPO DI CONFLITTO	Il conflitto nasce attorno all'espansione dell'aeroporto di Ciampino, contro cui si organizzano i cittadini ed i comuni limitrofi allo scalo a causa dell'inquinamento acustico ed atmosferico causato dal traffico fuori norma dell'aeroporto.
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	Municipio X di Roma Comune di Ciampino Comune di Marino
INIZIO CONFLITTO	2001
ATTORI	<p>Istituzioni ADR (Aeroporti di Roma) COMUNE DI CIAMPINO COMUNE DI MARINO ENAC (Aeronautica Civile) ROMA CAPITALE REGIONE LAZIO</p> <p>Società Civile COMITATO AEROPORTO DI CIAMPINO COMITATO FUORIPISTA</p> <p>Imprese Ryanair e altri vettori low cost</p>
IMPATTI	<p>Salute Aumento dei disturbi fisici legati al rumore Aumento del consumo di farmaci Aumento del fastidio percepito (annoyance) Aumento dell'ipertensione arteriosa</p> <p>Ambiente Aumento della concentrazione di particolato</p>



Giardino di un'abitazione privata confinante con l'aeroporto di Ciampino



Cortile di un palazzo confinante con l'aeroporto di Ciampino

BIBLIOGRAFIA

Evoluzione del traffico low cost a livello europeo e nazionale, studio KPMG, maggio 2011

Studio sugli effetti del rumore aeroportuale (S.E.R.A), Regione Lazio, dicembre 2009

SITOGRAFIA

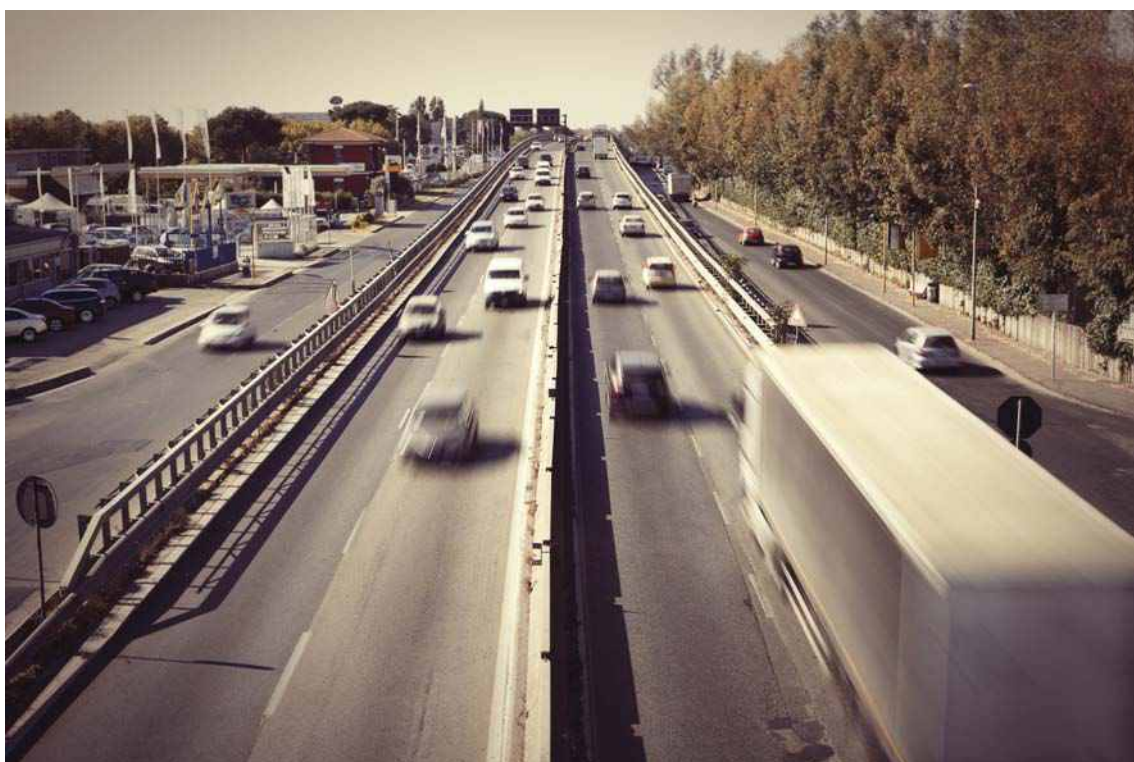
<http://comitatoaeroportociampino.wordpress.com/>

<http://comitatomfuoripista.blogspot.com/>

<http://www.ryanair.com/doc/news/2009/10%20questions%20rome%20cia.pdf>

<http://www.travelblog.it/post/10181/i-voli-low-cost-di-ciampino-spostati-a-fiumicino>

LA CURA DEL FERRO PER UN CORRIDOIO MALATO



Tratto della strada Pontina tra Spinaceto e Castel di Decima - Malafede



Tratto della strada Pontina tra Spinaceto e Castel di Decima-Malafede



Attività commerciali al confine con la strada Pontina

ABSTRACT

Il conflitto in questione si sviluppa a partire dagli anni '90 e vede la contrapposizione tra una crescente comunità locale contraria alla realizzazione del progetto della nuova autostrada Roma-Latina e una classe politica che nonostante le promesse effettuate nelle diverse campagne elettorali, continua a perseguirne la realizzazione. Nel 1990, infatti la giunta Landi, e a seguire tutte le altre giunte regionali che l'hanno succeduta, hanno cercato una soluzione ai drammatici problemi derivanti dalla strada regionale 148 Pontina. L'incuria in cui è stata lasciata nel tempo, unita alla rapida crescita di viabilità registrata negli anni, ha determinato un incremento spaventoso di incidenti stradali, spesso mortali, e di disservizi ai quali quotidianamente sono sottoposti gli abitanti della zona.

Le proposte di risoluzione però sono state negli anni messe a dura verifica non solo dai cittadini che a queste si opponevano, ma soprattutto dalla mancanza di fondi, o più spesso dalla mala gestione degli stessi, registrata in ultima istanza anche dalla Guardia di Finanza che nel 2010 ha posto sotto sequestro il progetto.

I cittadini residenti della zona hanno quindi elaborato una serie di proposte, derivanti principalmente dalla loro condizione di abitanti, agricoltori, pendolari, industriali, piccoli proprietari terrieri o semplici residenti, che possono essere riassunte proprio nel titolo di questo paragrafo, preso in prestito da una delle iniziative promosse dal comitato contrario alla realizzazione di questo corridoio autostradale, e che prevede una predominanza del trasporto su ferro rispetto a quella classica che continua a privilegiare la gomma. Ancora una volta risulta tristemente determinante l'assenza della partecipazione e del coinvolgimento dei cittadini, motivo che ha determinato una profonda frattura con gli amministratori regionali, ma che invece si riscontra in maniera molto minore nei confronti delle amministrazioni locali, più sensibili alle proposte riportate, ma soprattutto maggiormente coscienti delle problematiche presenti in questo territorio in rapida evoluzione.

L'EUROPA HA SCELTO IL TRASPORTO FERROVIARIO. ROMA ANCORA NO.

Anche in questo conflitto l'elemento che suscita maggiore preoccupazione tra i cittadini coinvolti dalla trasformazione, e non solo, è l'idea di sviluppo che numerosi amministratori continuano ad avere delle città, soprattutto in

Italia. In controtendenza risulta infatti la strategia europea sull'ambiente urbano che in un recente documento²⁵ ha espresso i quattro punti fondamentali utili a migliorare la vivibilità urbana:

- gestione urbana sostenibile
- trasporto urbano sostenibile
- edilizia sostenibile
- progettazione urbana sostenibile

Quello che è possibile leggere in alcuni dei documenti redatti negli ultimi dieci anni²⁶ a livello europeo, è la convergenza di tutti gli stati rispetto al carattere necessario di una nuova mobilità tale da ridurre gli impatti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, migliorando la qualità della vita; per questo sono stati effettuati numerosi studi che progettano delle nuove urbe sostenibili, tenendo come elemento prioritario la preservazione dell'ambiente. Le principali minacce alla tutela dell'habitat che vengono identificate sono la crescente espansione delle periferie verso le zone rurali, il crescente numero di edifici inutilizzati, la mancata conservazione del verde urbano, il degrado delle aree dismesse.

Elementi che accomunano lo stato attuale delle città europee, ma che in molti hanno deciso di affrontare, rendendoli ormai gli attuali punti di forza della rinascita urbana; esempi come quello di Barcellona o di Berlino rendono chiaro come il riutilizzo degli immobili lasciati in disuso e l'incentivazione dei mezzi di trasporto collettivi ed ecologici abbiano cambiato l'aspetto della metropoli.

Anche in Italia comunque, grazie al peso di alcune iniziative di carattere comunitario²⁷, ma soprattutto ai Fondi strutturali dell'Unione Europea, è in corso una nuova stagione normativa nel settore dell'urbanistica e della tutela del territorio; ovviamente l'input non proviene solamente dalle più consistenti incentivazioni economiche, ma anche dalle nuove modalità imposte nella costruzione dei progetti ed il conseguente monitoraggio²⁸ che ne deriva, che forse riuscirà ad evitare nel futuro gli errori commessi nel passato e che progetti come quello del Corridoio RM-LT portano su di sé.

25 - Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano [COM/2005/0718 def. - Non pubblicata nella Gazzetta ufficiale]. Reperibile in italiano sul sito:

europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/128171_it.htm.

26 - Nella sitografia

27 - I documenti e le iniziative promosse dalla Commissione Europea sullo sviluppo urbano sono reperibili su: ec.europa.eu/environment/agenda/agenda_en.htm

28 - La Corte dei conti non ha poteri giuridici propri. Se i controllori scoprono frodi o irregolarità, ne informano l'OLAF, l'Ufficio europeo per la lotta antifrode. (europa.eu/about-eu/institutions-bodies/court-auditors/index_it.htm)

Un progetto che rientra a pieno nella generale tendenza di sviluppo urbano che in questo momento si sta verificando tra i paesi membri della Comunità Europea: il depotenziamento delle grandi aree metropolitane a vantaggio dei centri piccoli e medi.

Un fenomeno questo che genera una crescente dispersione abitativa e che spesso è riconducibile proprio a quell'incapacità di rendere anche i grandi agglomerati dei luoghi vivibili, costringendo però coloro che decidono di allontanarsene, a rimanervi legato per via della loro centralità economica e finanziaria.

Inevitabile è quindi la necessità di una rete di trasporti diffusa, che non si concentri solo sull'erogazione di servizi all'interno dei propri confini amministrativi, ma che valuti in maniera più generale le forme di trasporto utili al raggiungimento delle grandi città.

Continuare a privilegiare il trasporto su gomma a fronte di una costante crescita delle reti ferroviarie e dei mezzi pubblici e collettivi è un chiaro segnale in controtendenza con quanto si verifica nelle principali capitali europee.

Nonostante una crescita annua dello 0,3%, l'incremento della linea ferroviaria, utile per il trasporto a basso impatto ambientale di merci e persone, indicherebbe la capacità di contenere i consumi energetici e l'inquinamento ambientale, largamente dovuti proprio al trasporto "privato". È per questo che le più grandi città del mondo prevedono un investimento di più di 5 mila miliardi di euro in infrastrutture (strade e reti ferroviarie) entro il 2035. L'UNIFE, l'Associazione dell'Industria Ferroviaria Europea, prevede che il mercato mondiale dei veicoli metropolitani, con un volume d'affari stimato ad oggi a circa 5 miliardi di euro, crescerà del 4% all'anno fino al 2016²⁹.

In questo modo si cercherebbe anche di tutelare e salvaguardare tutte quelle attività produttive, legate soprattutto alla terra, che più direttamente risentono le modifiche ambientali e la costruzione di grandi opere.

Ma soprattutto ne beneficiano i cittadini che in questo modo possono diminuire la loro permanenza nel traffico assicurandosi anche un cospicuo rientro economico; il miglioramento della qualità della vita e del benessere comincia infatti ad entrare a pieno nelle analisi e nelle statistiche utili a comprendere la direzione della nostra società. Non si tratta infatti di misurare il tasso di felicità di un sistema, per molti, *per fortuna*, ancora difficilmente calcolabile, ma è evidente come l'attenzione degli analisti non si riduca più solo ed esclusivamente alla valutazione degli indici di crescita economica (per altro comunque ancora determinanti nella nostra vita), ma

29 - Per maggiori informazioni: www.unife.org/

anche alla stima della qualità della vita, condizionato anche dai servizi erogati, dalla tutela dell'ambiente circostante e dal grado di partecipazione. Risulta infatti fondamentale ricordare come anche il principio d'integrazione politica e decisionale, altra nota dolente del modo di amministrare le trasformazioni della nostra città, sia vincolante al progresso armonico della metropoli. Come viene infatti ricordato dal gruppo di esperti sull'ambiente urbano, istituito dalla Commissione europea nel 1991, *il coordinamento e l'integrazione devono essere raggiunti abbinando il principio di sussidiarietà al concetto più ampio di responsabilità condivisa. L'integrazione deve avvenire a livello orizzontale per stimolare l'effetto di sinergia delle dimensioni sociali, ambientale ed economica della sostenibilità e verticalmente, a tutti i livelli dell'Unione europea, degli Stati membri, delle amministrazioni regionali e locali onde conseguire una maggiore coerenza politica e di azione ed evitare conflittualità politica ai vari livelli*³⁰.

Un concetto che forse chi amministra una città dovrebbe sempre avere ben chiaro.

L'ANTICA VIA MEDIANA

Denominata precedentemente Via Mediana, l'attuale Pontina, collegava la città di Roma con l'area del basso Lazio, sostanzialmente disabitata fino agli anni '30. Le bonifiche promosse in quest'area dal regime fascista resero infatti la zona molto più vivibile, eliminando le paludi presenti e rendendo questa zona utilizzabile dagli agricoltori e pastori, che soprattutto dalla Campania cominciarono a popolare questa zona.

Fu la stessa Cassa del Mezzogiorno³¹ a finanziare lo sviluppo di quest'area alla fine della seconda guerra mondiale, favorendo l'insediamento di numerose aziende, soprattutto chimiche, alimentari e farmaceutiche attirando numerosa manodopera principalmente nella zona tra Latina, Aprilia e Cisterna. L'immigrazione ha iniziato a raggiungere risultati consistenti tra gli anni '70 ed '80, determinando uno strano crogiolo di culture in questa zona di nuova urbanizzazione.

Negli anni '90 però, una forte crisi economica ha ridotto in maniera drastica i dati occupazionali dell'Agro Pontino, riducendo le attività industriali e spostando consistentemente i lavoratori della zona verso il settore agricolo; è questa infatti una delle aree italiane in cui meno si è registrato il fenomeno dell'abbandono di queste attività, che viceversa continua ad attestarsi su percentuali decisamente elevate che quasi raggiungono il 15%

30 - Rif. ec.europa.eu/environment/urban/pdf/shortsum_it.pdf

31 - Ente economico pubblico italiano, creato nel 1950 e fortemente voluto dalla Democrazia Cristiana.

della popolazione residente, grazie anche alle possibilità che offre la vicinanza al *mercato Roma*.

La gestione delle aziende agricole è principalmente di tipo familiare e si concentra sulle produzioni di kiwi, angurie, carciofi e sull'allevamento di bovini, dimostrando, data anche la specificità dei prodotti, l'incidenza e l'importanza che questo settore continua ad avere per la sopravvivenza della popolazione residente.

L'industria sopravvissuta alla crisi economica dello scorso decennio è soprattutto quella agro-alimentare e chimico-farmaceutica, mentre il terziario si concentra maggiormente sulla ricerca scientifica e tecnologica, così come sul turismo.

Lo storico legame con Roma, viene quindi mantenuto ancora oggi soprattutto per le opportunità economiche e lavorative che una città così ampia ancora offre, costringendo però gran parte degli abitanti del Pontino a muoversi più o meno quotidianamente verso la metropoli; in rapida crescita risulta infatti il numero di coloro che si stanno stabilizzando in questa zona, provenienti ormai soprattutto dall'est europeo o dai paesi asiatici³² e che incrementano la quantità di pendolari che ogni giorno si riversa sulla metropoli.

Attuale principale forma di collegamento risulta essere la strada regionale SS148.

Gli elementi delineati fin qui descrivono quindi chiaramente l'importanza di questa via di comunicazione e la necessità di un suo rinnovamento dovuto soprattutto per far fronte all'alto livello di pericolosità per cui ormai è tristemente nota: le ultime stime contano oltre 560 incidenti mortali negli ultimi 20 anni, rendendo la tratta una delle più rischiose d'Italia.

Preceduta solo dalla Romea³³, percorrendo la Pontina si rischia di essere coinvolti in un incidente con una probabilità di almeno 6 volte maggiore rispetto alle altre strade nazionali, con una media di 3,09 incidenti³⁴ ogni chilometro a dispetto di quella nazionale che è di 0,7³⁵.

L'indagine racconta inoltre come l'intera regione del Lazio si attesti tra le prime posizioni nella classifica delle meno attente per quanto riguarda la sicurezza stradale, per via soprattutto delle numerose strade statali lasciate in stato di sostanziale abbandono.

In questo contesto una revisione della Pontina sarebbe più che auspicabile,

32 - Non ancora completamente interrotto risulta il flusso migratorio interno dalla Campania.

33 - Strada che collega Ravenna a Mestre.

34 - Sulla Pontina in realtà si verificano un numero maggiore di incidenti, ma quelli mortali sono più numerosi sulla Romea.

35 - La statistica, a cura dell'AcI-Istat, risale al 2009 e prende in considerazione solo le strade che superano i 100 km.

ma il progetto previsto non modificherebbe molto l'attuale livello di sicurezza, lasciando di fatto invariato il tratto più pericoloso della strada e permettendo l'aumento del numero di auto private che la percorrono, soprattutto a seguito dell'apertura dei nuovi centri di divertimento e commercio. A queste si aggiungerebbero i mezzi pesanti che a seguito del nuovo progetto potrebbero percorrere la SS 148 e una contemporanea diminuzione degli incentivi ai mezzi pubblici, derivante dal taglio dei fondi e dal costante aumento, registrato negli ultimi due anni, dei prezzi dei biglietti.

PER UNA METROPOLITANA LEGGERA

Il progetto del corridoio intermodale Roma – Latina, e cioè dell'autostrada che dovrebbe collegare i due capoluoghi di provincia, torna all'attenzione della popolazione del Lazio solo nel 2007. La costituzione ufficiale infatti del Comitato "No corridoio per la metropolitana leggera " restituisce un'attenzione maggiore su un'opera varata nel 1990 dalla giunta Landi, ripresa nel 2003 dalla giunta Storace con il nome di "Corridoio mediterraneo tirrenico" e riproposta dalla giunta Marrazzo, nonostante il suo programma condividesse le modifiche proposte dal comitato antagonista al progetto. Ora nuovamente presentata dall'attuale governo regionale della Polverini e affidata all'ex consigliere regionale Luigi Celori, all'oggi presidente di Autostrade del Lazio S.p.A. Un piano quindi che per una *strana ossessione* continua ad essere tramandato di giunta in giunta e che continua a far diminuire drasticamente l'affidabilità di gran parte dei politici locali, pronti ad elargire numerose promesse durante le elezioni, ma assolutamente dimentichi a seguito della loro elezione.

Un conflitto che, ormai a fasi alterne, continua ad essere combattuto da più di 20 anni e che ha visto numerosi *cambi di fronte* nelle file dei protagonisti di questa vicenda.

L'attuale proposta, che prevede la realizzazione di una sola struttura stradale, con una riduzione del suolo occupato, si articola in tre punti fondamentali, riassunti così in uno degli ultimi documenti dell'Assessorato al bilancio, programmazione economico finanziaria e partecipazione della Regione Lazio³⁶:

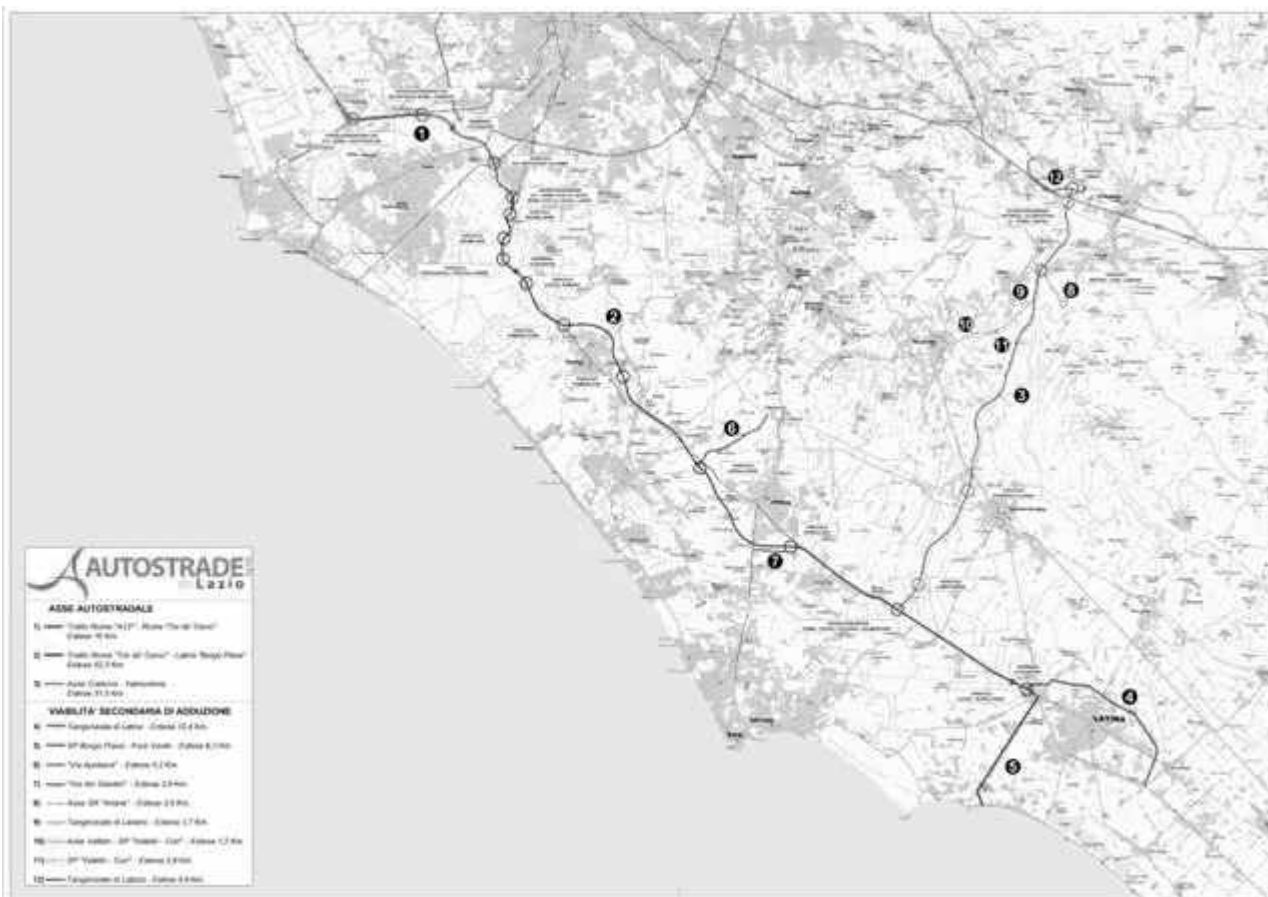
- 1) Nel tratto Roma–Castel Romano–Aprilia Nord, una strada a pedaggio a tre corsie per senso di marcia.
- 2) Nel tratto Aprilia Nord–Latina, una strada a pedaggio a due corsie per senso di marcia, affiancata, a partire da Aprilia Sud, da due viabilità

36 - Rif. www.regione.lazio.it/binary/web/economia/Progetto_RM_LT_scheda_sintesi.1195230694.pdf

complanari, di fatto già esistenti, monodirezionali, senza pedaggio, a due corsie per senso di marcia.

3) Nel tratto Cisterna–Valmontone, una strada a pedaggio a due corsie per senso di marcia e corsie di emergenza, su un tracciato ottimizzato in funzione dei confini delle aziende agricole e delle abitazioni esistenti.

MAPPA DEL PROGETTO DI CORRIDOIO ROMA LATINA



Fonte: http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/roma_latina

Questo piano, approvato nella seduta del CIPE del 18 novembre del 2010, risulta l'ennesima variazione rispetto alle proposte delle precedenti amministrazioni, a causa soprattutto dell'estesa durata di realizzazione, poiché non prevede più la realizzazione di una doppia infrastruttura³⁷, ma di fatto accorpa l'autostrada Roma-Latina all'attuale Pontina. L'intero intervento viario (Roma-Latina e Cisterna Valmontone) avrà un costo stimato di circa 3 miliardi di euro, suddivisi in circa 1 miliardo e 200 milioni per la prima, di 800 milioni per la seconda ed il resto per impianti e servizi.

37 - Il piano dell'amministrazione Storace prevedeva, almeno da quanto dichiarato alla stampa, la realizzazione di due strade.

L'importo verrà raggiunto attraverso un partenariato privato-pubblico, con un contributo di quest'ultimo che non supererà il 40%. Il provvedimento prevede la realizzazione di 186,2 km di nuove infrastrutture così suddivise:

- 68,3 km asse autostradale Roma-Latina
- 31,5 km asse autostradale Cisterna-Valmontone
- 20,7 km viabilità di adduzione alla barriera di Latina/Borgo Piave
- 5,2 km viabilità di adduzione al casello di Aprilia Nord e 2,8 km al casello di Aprilia Sud
- 11,7 km viabilità di adduzione allo svincolo Artena-Cori-Lariano
- 5,8 km viabilità di adduzione al casello di Labico.

TABELLA DEL PROGETTO DI CORRIDOIO ROMA LATINA

ASSI AUTOSTRADALI						
N	Viabilità	NR=Nuova Realizzazione M.S.=Miglioramenti in Sede	Livello di progettazione	Tipo Sezione	Velocità Prog	Estesa
1	A12 - Torde' Cenci	NR	Preliminare	Tipo A (D.M. 05/11/2001)	140 Km	16 Km
2	Torde' Cenci - Latina	NR / M.S.	Definitivo	Tipo A (D.M. 05/11/2001)	140 Km	52,3 Km
3	Cisterna - Valmontone	NR	Definitivo	Tipo A (D.M. 05/11/2001)	140 Km	31,5 Km
ESTESA VIABILITA' AUTOSTRADALE						99,8 Km
OPERE CONNESSE - VIABILITA' SECONDARIA di ADDUZIONE						
N	Viabilità	NR=Nuova Realizzazione M.S.=Miglioramenti in Sede	Livello di progettazione	Tipo Sezione	Velocità Prog	Estesa
4	Tangenziale di Latina	NR	Preliminare	Tipo D (D.M. 05/11/2001)	80 Km	12,4 Km
5	Borgo Piave - Fosse Verde	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001/Mod)	80 Km	8,3 Km
6	Via Apriliana	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001/Mod)	80 Km	5,2 Km
7	Via dei Giardini	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001/Mod)	80 Km	2,8 Km
8	SR Artena - SP Artena Cori	NR	Definitivo	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001)	100 Km	3,9 Km
9	Tangenziale di Lariano	NR	Definitivo	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001)	100 Km	3,7 Km
10	Velletri - SP Velletri - Cori	NR	Preliminare	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001)	100 Km	1,2 Km
11	SP Velletri Cori	M.S.	Preliminare	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001/Mod)	80 Km	2,9 Km
12	Tangenziale di Labico	NR	Definitivo	Tipo F1 (D.M. 05/11/2001)	100 Km	5,8 Km
ESTESA VIABILITA' SECONDARIA						46,2 Km

Fonte: http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/roma_latina

La fonte di questi dati, Autostrade del Lazio SpA, società composta da Anas e Regione Lazio, sarà il soggetto attuatore dell'intervento che nel proprio sito riporta la previsione del completamento dell'opera entro il 2018 e prevede il recupero dell'investimento entro 50 anni³⁸.

Nonostante l'esigenza di una messa in sicurezza di queste strade, necessità su cui anche i cittadini di Roma e provincia convergono, l'assenza di coinvolgimento della popolazione residente nella progettazione dell'opera e il diretto legame tra gli edifici di recente costruzione (centri commerciali, cinema..³⁹) ed il *restyling* della Pontina, fanno gridare allo scandalo determinando un diffuso malcontento.

Si ritiene infatti che sin dal progetto varato dalla giunta Landi, la programmazione degli enti amministrativi, nazionali e locali, sia stata effettuata in maniera discontinua, senza una visione complessiva degli interventi auspicabili, bensì basandosi ognuno sulle proprie esigenze: è infatti la definizione del Corridoio Tirrenico, che dovrebbe unire Torino a Palermo, che riporta l'attenzione delle amministrazioni su una delle strade più pericolose e trafficate d'Italia. La proposta viene poi modificata nel 2003, quando per un'esigenza di cassa della Regione, viene proposta un'altra autostrada a pagamento, di collegamento tra Formia e la Roma-Fiumicino, immediatamente naufragata a seguito dell'opposizione di numerosi comitati locali.

L'ultima proposta infine, quella elaborata dalla Giunta Marrasso, ne prevede l'ammodernamento ed inserisce il pedaggio sulla Pontina, di fatto tassando tutti quei pendolari che a causa dei *disservizi* pubblici sono costretti ad utilizzare un mezzo privato.

Gli incontri ufficiali promossi dalla Regione e le dichiarazioni che l'autostrada verrà costruita si susseguono nonostante la mancanza, ancora nel 2008, di *uno studio d'impatto ambientale, della relazione tecnica/illustrativa e di una relazione giustificativa degli espropri, determinanti per la completezza della documentazione e per la compatibilità del tracciato ai fini ambientali ed urbanistici*⁴⁰.

Ma soprattutto non si è tenuto conto dell'opposizione unanime che negli ultimi mesi del 2007 hanno espresso i consigli comunali di Pomezia e Ardea e la maggioranza di quello di Aprilia, anche perché altrimenti non sarebbe stato possibile accedere ai finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture disponibili sino al dicembre del 2007.

L'insediamento della giunta Polverini nel 2010 ha sostanzialmente lasciato invariato il piano previsto dalle precedenti giunte, almeno fino al gennaio

38 - Rif. http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/roma_latina

39 - L'Outlet di Castel Romano, Euroma2, Cinecittà World.

40 - Rif. quartiereroma12.blogspot.com/

del 2011, quando, a seguito di un'indagine della Corte dei Conti, un'ordinanza della Guardia di Finanza ha posto sotto sequestro la realizzazione dell'autostrada riportando le motivazioni de *l'arbitrato con la sua richiesta di rimborso milionario per 800 milioni di euro, il rigonfiamento dei costi economici, l'inutilità dell'opera ed il pesante impatto ambientale*⁴¹.

VERDE PUBBLICO ED ECONOMIA LOCALE: I RISCHI DEL PROGETTO.

La realizzazione dell'autostrada Roma-Latina, con le sue diramazioni precedentemente descritte, ha destato sin da subito perplessità per via dei costi esorbitanti previsti, arrivati dopo 20 anni a circa 30 milioni di euro al km per un costo totale di 2.200 milioni di Euro. A queste cifre si sarebbe arrivati a seguito degli arbitrati avanzati da alcune società, facenti parte della Arcea Lazio⁴², alle quali nel 2001 era stata affidata direttamente⁴³ la progettazione, la costruzione e la realizzazione dell'opera; in totale questi ammonterebbero a circa 859 milioni di euro, rendendo il costo complessivo dell'opera pari a circa 3 miliardi.

Il progetto, una volta ultimato, prevede inoltre l'istituzione di un pedaggio di circa 10 euro per percorrere il tratto autostradale in entrambe i sensi. Il comitato "No Corridoio" ha infatti più volte interrogato gli amministratori regionali su come fosse possibile che il corridoio Roma-Latina-Civitavecchia, di lunghezza quasi due volte superiore a quello laziale, costasse 2.900 milioni di euro, ma soprattutto come fosse possibile che il piano presentato dalla giunta Storace costasse 875 milioni, nonostante prevedesse la realizzazione di ulteriori due corsie stradali⁴⁴.

L'ultima delibera del CIPE, quella del novembre 2010, di poco precedente al sequestro della Guardia di Finanza, prevedeva uno stanziamento di 468 milioni di euro, ai quali però andrebbero aggiunti 711 milioni di euro, da prelevare nuovamente dai fondi pubblici.

All'esorbitante costo di realizzazione vanno aggiunti quelli che comunemente vengono definiti impatti ambientali, anche se in realtà hanno poi delle ricadute economiche e sociali ben più consistenti: innanzitutto l'implementazione del trasporto su gomma a scapito di quello su ferro determina un aumento dell'utilizzo di mezzi privati e conseguentemente

41 - Rif. www.stopalconsumoditerritorio.it/index.php?option=com_content&task=view&id=389&Itemid=56

42 - Una joint venture creata apposta tra enti pubblici ed imprese private.

43 - L'Unione Europea esprime sin da subito parere contrario alle modalità di affidamento del progetto, non essendo stata prevista nessuna gara d'appalto.

44 - In realtà, escludendo alcuni annunci, non è mai stato presentato un progetto compiuto dalle giunte precedenti a quella della Polverini.

delle emissioni e del consumo di combustibili fossili. La realizzazione dell'autostrada comporterebbe inoltre un cospicuo aumento del traffico pesante, cioè dei Tir, che provenienti dal resto d'Italia avrebbero in questo modo una nuova possibilità di accesso alla capitale. A differenza però del Grande Raccordo Anulare, la SS 148 si snoda tra numerose località densamente abitate, con una cospicua presenza di attività commerciali, soprattutto agricole, che in questo modo risentirebbero ancora più gravemente del riversamento di scarichi.

Numerose sarebbero infatti quelle famiglie che, residenti principalmente nella zona compresa tra Pomezia e Aprilia, si troverebbero a rinunciare ai propri alloggi ed alle proprie attività, dato l'allargamento della carreggiata di ulteriori 18 km.

Secondo le denunce riportate al Comitato da parte degli imprenditori, sarebbero almeno 18 le industrie che resterebbero imbottigliate solo nel tratto che si articola tra la vecchia e la nuova Pontina e più di 20 le aziende biologiche che verrebbero distrutte a seguito dell'aumento del traffico pesante senza neanche la possibilità di ricevere un indennizzo dato il loro posizionamento a distanza maggiore di 160 metri dall'autostrada⁴⁵.

Risulta, quindi, quello appena accennato l'impatto più devastante, sia sotto il profilo economico che sotto quello ambientale, data soprattutto la varietà naturalistica presente in questo territorio; l'area risulta infatti sottoposta a regime vincolistico (L. 431/85) data la presenza della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano della Riserva Naturale di Decima-Malafede e delle zone di interesse archeologico (Necropoli di Decima) tutelate integralmente dalla legge 1039⁴⁶.

Sempre leggendo le denunce riportate dal Comitato, la zona che più ne risentirebbe sarebbe quella del sito di importanza comunitaria di Castel di Decima, dove verrebbe devastata una delle aree boschive tra le più importanti d'Italia per fare posto alla costruzione di una galleria lunga almeno 3 Km. Inoltre, nel tratto che si articola da Roma ad Aprilia Nord, l'autostrada avrà una larghezza di più di 35 metri, ampliando di più del doppio l'attuale Pontina, larga attualmente 15 metri e riducendo in questo modo di oltre 30 ettari il parco.

Risulterebbe quindi notevole la riduzione delle varietà faunistiche e floristiche presenti, a cominciare dagli alberi ad alto fusto come querce, pioppi e pini, per arrivare alle palme e agli eucalipti tipici della zona.

Si registrano inoltre, tra gli impatti che comporterebbe l'opera, quelli a ricaduta soprattutto sociale, che cioè influirebbero in maniera

45 - Limite attualmente riconosciuto per legge entro il quale può essere riconosciuta la richiesta d'indennizzo per un'attività di tipo biologico a seguito di una modifica artificiale del territorio.

46 - Rif. www.ardea-online.org/docs/petizione_nocorridoio.pdf

preponderante sull'organizzazione quotidiana degli abitanti: è possibile infatti che nonostante l'ampliamento della carreggiata, il consistente flusso automobilistico che qui si riverserà, *danneggerà il traffico leggero pendolare che continuerà a fare file interminabili nell'ingresso a Roma*⁴⁷.

Ma soprattutto risulta completamente assente nel nuovo progetto l'intermodalità richiesta con forza dai cittadini che quotidianamente si trovano a percorrere questa strada; nelle opere prioritarie programmate e finanziate fino al 2012 dal Ministero delle Infrastrutture non vi è infatti la presenza né di una nuova rete ferroviaria che sopperisca alle inefficienze registrate sino ad oggi dai pendolari che svolgono questa tratta, né di parcheggi di scambio esterni al raccordo anulare che permettano di raggiungere la città dopo aver lasciato il proprio mezzo nei pressi di una stazione.

Un'alternativa che consentirebbe in questo modo di intervenire anche su quelli che sono i continui incidenti che si verificano in questa tratta stradale: la motivazione che infatti maggiormente hanno riportato le amministrazioni è quella di intervenire sulla Pontina per ridurre gli incidenti stradali, anche se poi quella che è la tratta maggiormente pericolosa, cioè quella che va da Latina a Terracina, resta fuori dai piani di rinnovamento, producendo forse uno degli effetti maggiormente devastanti di questo progetto.

Scaturisce infatti in questo modo una generale sfiducia nell'operato degli amministratori locali e nazionali, poiché risulta in questo modo evidente che se si interviene solo su un tratto parziale della strada statale, lo si fa per altri scopi ed interessi e non per apportare un qualche reale vantaggio alla comunità locale.

I CITTADINI DIVENTANO TECNICI. LE PROPOSTE.

L'attività di opposizione al progetto dell'autostrada Roma-Latina inizia già negli anni '90 quando la giunta regionale governata da Bruno Landi dà il via libera alla realizzazione del progetto. Le pratiche utilizzate all'inizio puntano soprattutto al coinvolgimento di alcuni esponenti politici locali e alla sensibilizzazione della popolazione locale su quanto potrebbe accadere nel caso venisse realizzata l'opera. Ci si rende conto però negli anni, con l'avvicinarsi di giunte amministrative di diverso colore politico, che nessuno degli eletti ha un sincero interesse nella campagna portata avanti dai primi nuclei di cittadini abitanti del territorio pontino.

Coscienti quindi di questa evidente frattura tra una consistente parte dell'elettorato e i diretti rappresentanti politici, quelli che inizialmente erano

47 - Questo il giudizio del portavoce del comitato Gualtierio Alunni in un'intervista rilasciata nel settembre del 2011.

piccoli comitati territoriali, decidono di unirsi, dando vita nel 2007 al Comitato "No Corridoio", che nel 2010 deciderà di modificare il proprio nome aggiungendo anche la propria propositività: "per la metropolitana leggera". Questa modifica è dovuta, oltre alla formulazione compiuta di un progetto realmente alternativo e frutto di una consultazione dal basso durata anni, soprattutto alle crescenti critiche⁴⁸ mosse da coloro che descrivevano il comitato come affetto dal *virus* del NIMBY⁴⁹.

In realtà l'attività che ha contraddistinto questo comitato è stata sin da subito talmente trasversale e partecipativa da ovviare naturalmente a queste accuse: la mobilitazione ha infatti avuto inizio con il coinvolgimento dei cittadini attraverso assemblee pubbliche, affissione di manifesti e distribuzione di volantini che effettuassero anche quell'attività d'informazione che le amministrazioni politiche non hanno compiuto.

La Regione Lazio è stata ovviamente sin da subito il principale interlocutore di questo comitato che ha cercato con diverse manifestazioni e con numerose richieste d'incontro di portare le proprie modifiche al progetto per la realizzazione dell'autostrada, ma ha cercato di far rispettare, soprattutto a seguito dell'insediamento della Giunta Marrazzo, quel criterio di intermodalità promesso durante la campagna elettorale.

Parallelamente il confronto con la politica si è svolto anche a livello locale con il tentativo da parte del comitato di convincere anche le amministrazioni dei comuni interessati dall'opera a schierarsi ed opporsi alla sua realizzazione; un risultato ottenuto in buona parte, poiché nel 2009 i consigli comunali di Ardea, Pomezia, Aprilia ed il consiglio municipale del dodicesimo municipio di Roma hanno deliberato delle mozioni contrarie al progetto del Corridoio, così come previsto.

La rapida crescita del comitato, e del suo consenso, ha fatto in modo che l'opposizione alla realizzazione del progetto diventasse soprattutto il pretesto per poter discutere congiuntamente, con i cittadini e le associazioni di categoria coinvolte⁵⁰, dello sviluppo di quel territorio e della sua difesa. Questa opzione si è poi *naturalmente* concretizzata, nel 2008, nella adesione ad una rete di associazioni che affrontano vertenze ambientali e urbanistiche del Lazio⁵¹ ed alla partecipazione a numerose

48 - Queste accuse, soprattutto nella seconda metà degli anni 2000, sono state rivolte a numerosi *Comitati del No*

49 - Not In My BackYard (non nel mio giardino). E' l'insinuazione che spesso viene mossa a quelle organizzazioni che si oppongono alla realizzazione di un progetto che modifica il territorio.

50 - Dagli agricoltori agli industriali locali.

51 - Questo il lungo elenco delle realtà aderenti al patto: Associazione "Viviamo Vitinia", Italia Nostra Roma e Castelli Romani, WWF Castelli Romani, Associazione "Picchio Rosso" Nemi, Coop. Agricoltura Nuova, Associazione Ananke, Associazione Ex Lavanderia S. M. della Pietà, CdQ Tor de Cenci-Spinaceto, Associazione "La Spinosa" per l'Ambiente Velletri, No Turbogas Aprilia,

conferenze e dibattiti sia a Roma che nei territori circostanti, in difesa dei beni comuni. Nel 2009 il Comitato ha inoltre aderito ad una rete nazionale, di carattere informale, chiamata del "Mutuo Soccorso", che sostanzialmente ha la funzione di tessere relazioni ed elaborare proposte tra quei comitati che si battono per la difesa dei *propri* territori.

Tra gli strumenti utilizzati il comitato si è inoltre dotato sin da subito di una pagina web⁵² dove è possibile reperire tutte le iniziative che si riferiscono alle proprie battaglie e alla realizzazione del corridoio Roma-Latina e dove lo stesso comitato ha anche promosso una petizione on line con le seguenti parole d'ordine:

- *potenziare e trasformare la ferroviaria Roma-S.Palomba-Latina in linea metropolitana*
- *adeguare la Via Pontina per la sicurezza della tratta Roma-Terracina*
- *tutelare il Parco di Decima Malafede e le attività agricole e produttive dell'agro romano e pontino.*
- *contro il corridoio autostradale Roma-Latina: devastante, oneroso e inutile!*

La petizione, alla fine del 2008 aveva già superato le 10.000 firme.

Il comitato ha inoltre costantemente ribadito la necessità di una partecipazione popolare che si concretizzasse nella realizzazione di una vera democrazia partecipata: *le assemblee elettive, le associazioni, i comitati debbono poter partecipare, ciascuno, a dare il proprio miglior contributo. La cosiddetta cultura che considera i cittadini sempre contrari alla programmazione di nuove opere è una stupida favola. In questo caso è certamente una favola e una grossolana bugia.*

Non ci sottraiamo a esprimere in positivo le nostre valutazioni. Chiediamo alle istituzioni non solo un tavolo di confronto e discussione, ma anche un incontro o più incontri pubblici per permettere ai cittadini di conoscere, valutare e fare proposte⁵³.

Nello specifico le proposte attuali del comitato si concentrano sull'ingresso a Roma della Pontina, attraverso il rafforzamento dei servizi per i pendolari che quotidianamente si muovono tra Nettuno, Latina e Roma, il prolungamento della linea metropolitana B sino a via Castel di Leva e la realizzazione di un terminal di scambio di bus che agevoli i collegamenti verso il Pontino; sull'adeguamento della strada al fine di *migliorare la*

Confagricoltura Latina, LIPU Latina, CdQ Spinaceto, Rete Partecipativa Municipio XII Roma, Associazione Rete Nuovo Municipio IV Roma, Associazione Diritti dei Pedoni Roma e Lazio, Comitato Promotore Parco di Rocca Cencia Roma, Comitato SaluteAmbienteEUR, Associazione Roma Ambiente.

52 - Rif. quartiereroma12.blogspot.com/

53 - Dal blog del comitato contro il corridoio: docs.google.com/Doc?id=dgpqdc3q_51498x4kd3

*capacità di trasporto e garantire la sicurezza necessaria. Gli interventi fondamentali sono la riduzione dei raggi di curvatura, l'eliminazione degli incroci e/o degli innesti a raso, la costruzione della corsia d'emergenza e la messa a norma della larghezza delle corsie*⁵⁴. Infine la difesa del territorio che garantisca inoltre la vocazione agricola dell'Agro romano e pontino e che vincoli le nuove proposte alle valutazioni d'impatto ambientale.

Il problema della mobilità alternativa ha inoltre portato il comitato a farsi promotore nel 2010, grazie anche alla sua recente composizione in nodi territoriali, quindi maggiormente attento alle molteplicità dei problemi locali, di una class-action contro Trenitalia dovuta ai disservizi che soprattutto i pendolari di Aprilia hanno riscontrato negli anni. È stato infatti contattato un legale al fine di intentare una causa collettiva contro la società che gestisce la linea ferroviaria nazionale per *la cattiva gestione, i gravi disservizi e le inadempienze che avvengono quotidianamente sulla tratta Roma-Nettuno, al fine di far ottenere un risarcimento dei danni materiali e non materiali ai cittadini pendolari che usufruiscono di tale servizio pubblico*⁵⁵.

A ciò corre il dovere di ricordare anche un'altra delle proposte del Comitato, elaborata anche grazie al sostegno del professor Antonio Tamburrino⁵⁶, denominata progetto M3. Il piano di Mobilità Metropolitana Meridionale⁵⁷ si basa su tre principi fondamentali quali che la mobilità moderna si sta sviluppando verso l'intermodalità, che la mobilità sostenibile deve essere sempre più integrata in un tessuto di riqualificazione urbana e che per tutto questo devono essere adottate le tecnologie più avanzate.

Il progetto prevede la realizzazione di una linea di trasporto pubblico su ferro dell'area pontina: una metropolitana leggera di superficie denominata Phileas, in grado di utilizzare sia i binari del treno, che quelli del tram, già in funzione in numerosi paesi europei e decisamente più economica di qualsiasi altro trasporto pubblico tutt'ora vigente in Italia. Per la realizzazione di questo progetto il Comitato aveva presentato un emendamento al bilancio regionale affinché venissero stanziati 500 mila euro per coprire parte del progetto M3, ma la maggioranza del consiglio (nello specifico la totalità dei consiglieri di centro destra e buona parte di quelli di centro sinistra) ha espresso voto contrario, motivandolo con la mancanza di risorse disponibili.

54 - *Come sopra.*

55 - Rif. www.latina24ore.it/latina/8317/al-la-class-action-dei-pendolari-contro-trenitalia

56 - Docente di Economia dei Trasporti all'Università San Pio V di Roma.

57 - docs.google.com/viewer?a=v&pid=explorer&chrome=true&srcid=0B2Y11meAWruPOTk5OTZmOTktMTY4Zi00ODgwLWE1MTQtMzMxZTViMDljYjg3&hl=it

L'INTERVISTA

Gualtiero Alunni abita con la moglie e i due figli in uno dei quartieri direttamente interessati dalla trasformazione di parte della via Pontina. Ex responsabile nazionale del Partito della Rifondazione Comunista nel settore dei trasporti, ha sperimentato direttamente i rischi che possono derivare dalle modifiche previste dal progetto descritto, ma soprattutto il disinteresse totale delle istituzioni e dei partiti, nessuno escluso, alle istanze avanzate dai cittadini. Nonostante abiti da quasi trent'anni in questa casa, ha sempre mantenuto il proprio lavoro nella capitale e percorrendo la Pontina per raggiungere Roma dice di averne viste di tutti i colori. Ricorda di aver rischiato la vita numerose volte, tale è la pericolosità della strada. Quando ha sentito finalmente che da parte delle istituzioni c'era un interessamento a sanare quello che definisce uno scempio, ha pensato immediatamente di sostenere questa proposta.

“L'illusione è durata pochissimo tempo poiché l'elemento della speculazione economica è stato sin da subito preminente a fronte del reale interesse del benessere dei cittadini”.

Compresa l'inadeguatezza del progetto e gli interessi ad esso sottesi, ben lungi dall'essere collettivi, le sue competenze in materia di mobilità e trasporti lo hanno reso sin dall'inizio personaggio di riferimento del comitato contrario alla realizzazione del progetto, ma soprattutto gli hanno dato la possibilità di relazionarsi direttamente con gli enti e le amministrazioni locali, promotrici del progetto; *“la delusione è aumentata quando ho compreso che indipendentemente dalle forze politiche e dagli schieramenti non c'era da alcun lato la volontà di provare a risolvere un problema che pesa sulla vita di migliaia di persone e su una estesa zona del Lazio. Il fatto che la Pontina continui ad essere pensata solo per le auto private e che nei tratti maggiormente a rischio non si sia deciso di intervenire, mi sembra chiarifichi la caratura dei nostri amministratori. Questa vicenda ha tolto l'interesse alla politica, quella con la “p” maiuscola, ad una sacco di gente che conosco e che si è sentita profondamente ferita. Molti hanno perso un familiare o un amico e sono stufi di continuare ad essere presi in giro; altri più semplicemente hanno creduto alle promesse dei molti che assicuravano nuove forme di viabilità su cui di fatto le istituzioni non si sono mai impegnate davvero”.*

La vicenda, così come lui la descrive, ha rafforzato in molti la voglia ad attivarsi direttamente cercando di far interessare alla vicenda anche una serie di tecnici che hanno contribuito attivamente alla battaglia dei cittadini: da ciò sono scaturiti numerosi incontri di approfondimento culminati nell'elaborazione del progetto alternativo M3. *“E' chiaro che la salvaguardia*

del territorio e delle sue attività sono prioritarie e non si può pensare di fregarsene solo per ampliare di qualche metro la carreggiata. Investire su mezzi di trasporto collettivi è una scelta che ha premiato moltissime città nel mondo migliorandone la vivibilità. Perché noi non dovremmo volere lo stesso? Credo che se ora si è arrivati a questo punto, addirittura con l'indagine della corte dei conti, significa che qualcosa non ha funzionato e che non sono più solo i cittadini a dirlo. Ed ascoltarli evidentemente non era così sbagliato. È mancato completamente un piano d'informazione e di coinvolgimento della cittadinanza, e non perché siamo tutti tecnici o ingegneri, ma perché qua ci viviamo e le conoscenze che possono avere gli agricoltori locali o le esigenze che reclamano i pendolari sono un patrimonio che o si capisce che va messo a valore o è chiaro che questa autostrada non si realizzerà mai. Ma soprattutto non si realizzerà mai nessun progetto di riqualificazione, e ad essere danneggiati continueranno ad essere esclusivamente gli abitanti del territorio”.

Scheda riassuntiva

TITOLO DEL CONFLITTO	La cura del ferro per un corridoio malato
TIPO DI CONFLITTO	Nel 1990 la giunta regionale, presieduta da Bruno Landi, approva un piano di innovazione e ampliamento dell'ex strada regionale Pontina. Da allora una serie di progetti, modificatisi di poco con il cambio delle giunte amministratrici, hanno annunciato progetti di ammodernamento mai avvenuti sia per la carenza di fondi, sia per l'opposizione dei cittadini alle proposte formulate, ritenute inadeguate. La mancanza di una visione globale della questione della mobilità, unita alla mala gestione delle risorse economiche, che ha portato alla fine del 2010 al sequestro del progetto da parte della Guardia di Finanza, hanno tardato ulteriormente la realizzazione di un intervento comunque necessario data l'alta frequenza di incidenti che si verificano sulla SS148.
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	Il conflitto si articola nella zona dell'Agro Pontino, specificamente sulla superstrada che percorre il basso Lazio e collega la periferia sud della città di Roma con la città di Terracina.
INIZIO CONFLITTO	Il progetto di restyling è in discussione dal 1990, anche se la proposta in esame ha iniziato a ricevere attenzione mediatica e ad essere diffusa a partire dal 2007.
ATTORI	<p>Istituzioni Regione Lazio Comune di Pomezia Comune di Ardea Comune di Aprilia</p> <p>Società civile Comitato "No Corridoio per la metropolitana leggera"</p> <p>Imprese Autostrade del Lazio s.p.a.</p>

IMPATTI	<p>AMBIENTALI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento delle emissioni di Co2 per effetto dell'aumento del traffico pesante (Tir) • Rischio deterioro per la riserva naturale di Decima-Malafede <p>ECONOMICI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Danneggiamento delle aziende biologiche • Impatto negativo sull'agricoltura • Danneggiamento di vari insediamenti industriali per via dell'isolamento che le nuove infrastrutture causerebbero <p>SOCIALI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminuzione della qualità della vita dei residenti (subordinata alla predilezione per il traffico su gomma piuttosto che su un piano di mobilità alternativa) • Impatti sulla salute, in particolare sulle vie respiratorie
---------	---



Abitazioni private e attività commerciali sulla strada Pontina



L'orto di un'abitazione privata confinante con la strada Pontina

BIBLIOGRAFIA

Valutazioni generali sulla documentazione presentata da Arcea SpA alla valutazione di impatto ambientale, a cura della sezione regionale del Lazio del WWF Italia.

Progetto dell'autostrada RM-LT a cura dell'Assessorato al bilancio, programmazione economico finanziaria e partecipazione.

Interviste ai protagonisti della vicenda, tra cui il portavoce del Comitato Gualtiero Alunni.

Documenti dell'Unione Europea relativi allo sviluppo urbano:

Comunicazione della Commissione, dell'11 febbraio 2004, dal titolo: "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano"

[COM(2004) 60 def.- Gazzetta ufficiale C 98 del 23.04. 2004].

Decisione n. 1411/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001 concernente:

Quadro comunitario di cooperazione per lo sviluppo sostenibile dell'ambiente urbano [Gazzetta ufficiale L 191 del 13.07.2001].

SITOGRAFIA

quartiereroma12.blogspot.com/2007/11/lautostrada-corridoio-roma-latina.html

www.abitarearoma.net/index.php?doc=articolo&id_articolo=20332

http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/roma_latina

L'OPPOSIZIONE AI BOX SOTTERRANEI



Pup Via Alessandro Volta (rinominata Via STRAVolta)



Striscioni del Comitato "NO PUP" Via Enrico Fermi



Alemanno chiamato a fermare il Pup di Viale Giulio Agricola

ABSTRACT

Il Piano Urbano Parcheggi viene approvato dal ministro per i Problemi delle Aree Urbane, Carlo Tognoli nel 1989⁵⁸ come primo tentativo di soluzione al problema del traffico e della crescente presenza di autoveicoli privati nelle maggiori città italiane.

Definito come “opera di pubblica utilità”, il progetto viene rapidamente adottato da numerosi sindaci e mantenuto dai governi, indifferentemente dal loro orientamento, succedutisi nei successivi anni.

Il decreto prevedeva all'epoca, ora non più, come vedremo più avanti, un solo vincolo nella realizzazione e cioè quello della pertinenzialità, imponendo che solo i cittadini residenti nelle vicinanze dei box sotterranei potessero usufruire dell'acquisto, limitando in questo modo anche la costruzione di parcheggi che eccedessero le reali esigenze delle aree interessate. Al decreto seguirono numerose agevolazioni fiscali e contributi statali a favore delle città pronte ad ospitare tali progetti e delle imprese decise a realizzarli. Tra i provvedimenti in tal senso va evidenziata l'attribuzione di poteri speciali ai sindaci delle città maggiormente interessate da un intenso traffico *su gomma*.

La città di Roma aderisce alla normativa sui PUP nel 1993⁵⁹ iniziando i relativi lavori nel 1995, durante l'amministrazione Rutelli e scontrandosi nel tempo con l'avversità di numerosi soggetti, istituzionali e non.

Tra di essi l'ormai consolidato coordinamento di comitati nati in numerosi quartieri della città. Tra le principali argomentazioni addotte dal coordinamento vi sono: l'esclusione di gran parte dei cittadini dalla possibilità di accedere all'accesso dei box dato il loro elevato costo, la mancanza di adeguati controlli ambientali e di sicurezza nella realizzazione di opere che ledono la stabilità del manto stradale e delle abitazioni circostanti, ma soprattutto la critica sistemica secondo cui la cittadinanza organizzata nei vari comitati non identifica nella costruzione dei PUP una soluzione concreta alla deficitaria organizzazione della mobilità nella città capitale.

58 - Legge 122/89 - costruzione parcheggi (in Gazz. Uff., 6 aprile, n. 80). Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1989, n. 393. (TOGNOLI)

59 - Ordinanza n. 165 del 16 dicembre 1993.

LO SVILUPPO URBANO: MODELLI POSSIBILI

Lo sviluppo delle grandi città è un tema che continua a risultare di grande attualità, benché venga affrontato sin dagli inizi del secolo scorso, a partire dagli studi di Adna F. Weber. Nel suo testo "The Growth of Great Cities"⁶⁰, Weber ha indagato un fenomeno che cominciava ad impressionare il mondo di allora e che continua a destare preoccupazioni e attenzioni in quello contemporaneo. Tra i primi studi realizzati su quelle che sarebbero divenute grandi metropoli, vale la pena ricordare quello di Sir Patrick Abercrombie⁶¹ su Londra, che con il suo piano regolatore del 1943, ancora a guerra in corso, propose la costruzione delle New Towns, agglomerati urbani di non più di 60.000 abitanti che avrebbero circondato la capitale e disperso la concentrazione urbana. Nel ventesimo secolo va consolidandosi un progressivo processo di deruralizzazione, già iniziato durante la prima rivoluzione industriale⁶². Il fenomeno è tale da ribaldare la proporzione tra i residenti nei grandi agglomerati urbani, che divengono la maggioranza, Italia compresa, e gli abitanti di zone rurali e piccoli centri, divenuti progressivamente minoranza.

L'aumento degli abitanti nei centri urbani e la conseguente crescita dell'economia determina altresì un cambiamento nell'analisi degli studiosi, che trovano nello studio di Saskia Sassen del 2004, "Le grandi città nell'economia globale"⁶³ uno dei testi più rappresentativi. Sassen racconta la centralità delle metropoli nella nuova economia globale, rovesciando di fatto le versioni precedenti e considerandole quali promotrici di sviluppo, fucina di idee, centro nevralgico dei mercati finanziari.

Tale quadro costringe ad una fondamentale riflessione sulle modalità di gestione e sviluppo dei centri urbani sia in relazione alla vivibilità dei singoli centri, sia in funzione dell'utilizzo smodato di risorse naturali impiegate nella loro costruzione e gestione. È proprio l'unione di questa duplice questione ad aver dato il via al movimento di recente formazione chiamato delle "Transition Town"⁶⁴, che ha l'obiettivo di *convertire i centri abitati ad un'esistenza ecologica che faccia a meno del petrolio e dei suoi derivati*. A partire perciò dalla produzione di energia, passando per la vendita di

60 - Adna F. Weber, *The growth of cities in the nineteenth century*, New York, Columbia University Press, 1899.

61 - Sir Patrick Abercrombie e J.H. Forshaw, *The greater London plan*, 1943.

62 - Tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo.

63 - Saskia Sassen, *Le città nell'economia globale*, il Mulino, Bologna, 2004.

64 - www.transitionnetwork.org/

determinati materiali, arrivando all'elaborazione di nuovi piani di mobilità che prediligano l'utilizzo di mezzi collettivi, numerose città in Irlanda, in Inghilterra e recentemente anche in Italia (ne è esempio Monteveglio, in provincia di Bologna⁶⁵) stanno modificando profondamente il proprio assetto, scegliendo un nuovo modello di sviluppo capace di contrastare ad esempio il progressivo disboscamento delle città, già di per sé prive di estese aree verdi, soprattutto in Italia; la stessa Comunità Europea, nel 2006 – riconoscendo che l'80% dei cittadini europei vive attualmente nelle città - ha sottolineato *l'importanza di vivere in un ambiente urbano sano nel quale vengano creati nuovi spazi verdi*⁶⁶. È chiaro a questo punto che anche un progetto come quello in esame, i PUP, rientra nel novero degli elementi determinanti nella costruzione degli assetti della città di Roma e dell'idea stessa che del futuro della città si va esprimendo e pianificando.

A tenere insieme questi numerosi temi, la questione della sicurezza, elemento tipico dei grandi interventi ambientali ed urbanistici, che diventa spesso strumento di rivendicazione primaria dei comitati che propongono soluzioni alternative per la gestione del territorio che abitano. Sono infatti i rischi di natura strutturale ed idrogeologica quelli che destano più preoccupazioni nell'immediato.

DALLE “CENTO PIAZZE” AL PIANO STRATEGICO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Nel 1995, l'attuazione del programma “Cento Piazze” - seguito all'emanazione della citata normativa Tognoli del 1989 - spinge la giunta Rutelli a proporre e realizzare una nuova idea di mobilità finalizzata al ridimensionamento della sosta delle automobili sulle strade.

Contro la proposta di creare un sistema di parcheggi privati, si erge la valutazione di molti cittadini che vedono nei PUP null'altro che un ennesimo strumento di speculazione edilizia, di per sé non in grado di assolvere alla funzione che gli è stata assegnata.

In una città di 1286 km², abitata da poco meno di tre milioni di abitanti - primo comune in Italia per popolazione ed estensione - sono costanti e quotidiane le situazioni di intasamento dovute all'invivibilità del sistema dei trasporti: un comune dove sono presenti il più elevato numero di minicar e mezzi a due ruote tra le città della penisola ed il minor numero di reti metropolitane tra le capitali europee. Basti riflettere sul dato che a Roma la

65 - montevegliotransizione.wordpress.com/

66 - *Scegliere un futuro più verde, l'Unione Europea e l'ambiente*, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Lussemburgo, 2002.

lunghezza della linea metropolitana è di appena 36 km, 161 in tutto il territorio italiano, estensione che non raggiunge quella della sola metropolitana di Parigi e non supera la metà di quella londinese, come da tabella.

Tabella: Lunghezza dei circuiti delle linee metropolitane delle principali città europee

Londra	414 km
Madrid	293 km
Parigi	213 km
Berlino	482 km
Barcellona	80 km
Stoccolma	108 km
San Pietroburgo	122,83 km
Monaco	103,1 km

La rete ferroviaria invece raggiunge i 1100 km, risultando quella con il più alto grado di qualità sul territorio italiano, soprattutto per quanto riguarda la quota di “doppio binario” e di linea elettrificata, anche se risulta sottoutilizzata per quanto riguarda il trasporto merci, rispetto ad altre città italiane come Torino o Milano.

Interrogarsi sul sistema delle reti di servizi e di collegamento della città di Roma significa valutare gli standard di concorrenza e vivibilità che ne delineano lo sviluppo: il tema dei servizi infatti assume un valore sempre crescente soprattutto se si tende ad accogliere nuove imprese e attività.

Come viene riportato ne “Le Reti a Roma: soluzioni e attese” a cura dell’ISFORT⁶⁷ *“Una città moderna non è solo un contenitore privilegiato di quelle attività terziarie necessarie e funzionali allo sviluppo dei sistemi produttivi. Una città moderna è essa stessa luogo pregiato per far crescere ed accogliere proprie attività economiche, spesso in segmenti terziari, o anche secondari, di assoluta eccellenza...”*.

E ancora: *“Ragionare sulle reti e i servizi in un’area metropolitana significa dunque tener presente questa duplice vocazione della città, il terziario urbano per un sistema economico allargato sul territorio da un lato, il polo delle filiere economiche dell’eccellenza, dall’altro lato. L’una e l’altra vocazione esigono un’offerta di qualità alta, di sofisticazione funzionale e*

67 - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, costituito nel 1994 su iniziativa dell’Ente Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni.

articolata per bisogni vieppiù differenziati”.

Se si analizzassero inoltre gli interventi previsti dai piani regolatori⁶⁸ varati per Roma tra il 1873 (anche se rimasto inattuato) ed il 2008, ci si accorgerebbe che la crescita della città, a differenza delle altre capitali europee, si è realizzata prima con la cementificazione edilizia e poi con la costruzione di infrastrutture a carico della pubblica amministrazione con prezzi di esproprio esorbitanti proprio a causa delle continue urbanizzazioni.

Come commenta in un recente articolo⁶⁹ Aldo Pirone, coordinatore della comunità territoriale del X municipio, la costruzione dei PUP, così come ogni altro intervento svolto nella città di Roma negli ultimi anni, è stato portato avanti grazie alla relazione privilegiata con i privati e con i costruttori della città, sicuramente anche per la diminuzione dei fondi di cui oggi i comuni dispongono. Una relazione che ha portato all'introduzione degli oneri concessori, cioè quegli obblighi di cui il costruttore si fa carico per realizzare il proprio intervento (ed il proprio guadagno), ma che in più del 40% dei casi sono rimasti disattesi.

La capitale d'Italia, che dall'unità ad oggi ha visto aumentare la propria popolazione di almeno 5 volte, continua, come commenta Franco Ferrarotti⁷⁰, ad essere, *da oltre un secolo, area privilegiata di un'alleanza tra patrimonio fondiario e capitale finanziario; e che tale alleanza si rinnova quotidianamente ancora oggi, quando non operano più gli stati di necessità dovuti al dilatarsi della popolazione, sia per il flusso immigratorio che per l'accrescimento naturale. Oggi, infatti, la funzione che era propria delle spinte demografiche è assolta dal dilatarsi dei processi di terziarizzazione della città.*

Come scritto anche nel “Piano strategico per la mobilità sostenibile” realizzato nel 2009⁷¹ per volontà del sindaco Alemanno e dell'assessore alle politiche della mobilità Marchi, *le cause della congestione del traffico a Roma hanno origine lontane e sono sempre più aumentate con il passare degli anni. Tre sono però gli elementi che hanno pesato in maniera significativa: il raddoppio della popolazione, la disordinata espansione*

68 - Per approfondimenti sul tema vedi: I. Insolera, "Roma moderna. Da Napoleone I al XXI secolo" (2011); L. Ricci, "Diffusione insediativa, territorio e paesaggio. Un progetto per il governo delle trasformazioni territoriali contemporanee" (2005); M. Marcelloni, "Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma" (2003)

69 - www.abitarearoma.net/index.php?doc=articolo&id_articolo=21711

70 - Sociologo italiano nato nel 1926. Il commento riportato nel testo si riferisce ad un suo scritto del 2003, riportato su www.letterainternazionale.it/testi_htm/ferrarotti_78.htm con il titolo di “Attualità di Ernesto Nathan”.

71 - www.comune.roma.it/PCR/resources/cms/documents/Piano_Strategico_per_la_Mobilita_Sostenibile.pdf

urbanistica e la crescita vertiginosa della densità delle autovetture in circolazione.

*Attualmente il flusso veicolare della capitale conta infatti quasi due milioni di mezzi privati, per poco meno di tre milioni di abitanti. L'analisi della situazione risulta quindi condivisa da chi abita e/o governa la città se non fosse che quanto poi viene riportato nel *Piano Strategico*, dalla *necessità di una concertazione e partecipazione ai processi di trasformazione* (che a giudicare dalle prassi consolidate sarà forse stata fatta di concerto con i costruttori), all'edificazione di parcheggi sostitutivi e di scambio, attrezzati ovviamente attraverso la realizzazione di numerosi *servizi commerciali*, desta l'allerta di molti cittadini che non vedono in queste proposte gli strumenti per una razionale e ponderata crescita della città.*

Alla mancanza di servizi, soprattutto nelle nuove zone di espansione della capitale, si aggiunge l'assenza sia di un'adeguata rete di mezzi pubblici, sia di una politica di riduzione dell'utilizzo di quelli privati che ha spinto la Commissione europea a procedere contro l'Italia per la mancata osservanza delle norme UE relative ad un pericoloso inquinante atmosferico, il particolato fine o PM₁₀. Queste particelle, contenute principalmente nelle emissioni dell'industria, del traffico e degli impianti di riscaldamento domestico, possono causare numerose malattie, anche letali, tanto che un secondo avvertimento è stato inviato all'Italia per il superamento dei valori limite in numerose zone e agglomerati del Paese.

L'inefficienza quindi, oltre ad essere registrata sotto un profilo sanitario, risulta anche sotto il piano economico poiché il mancato rafforzamento dei mezzi utili alla collettività, come ad esempio il trasporto pubblico urbano, anche se poco utilizzato dagli operatori economici, si ripercuote pesantemente sul funzionamento della città e sulle sue componenti economiche.

COMMISSARI E COMITATI

La tipologia di intervento urbanistico previsto dal progetto PUP, prescindendo dall'elevato grado di opposizione anche progettuale dei comitati costituitisi per impedirne la realizzazione, delinea quali siano alcune delle coordinate che le amministrazioni della città di Roma intendono applicare per lo sviluppo urbano; l'intenzione infatti di costruire circa 200 parcheggi interrati all'interno della metropoli (il 70% dei quali sarebbe concentrato in soli 8 municipi) determina una trasformazione della città fortemente legata alla cementificazione e chiaramente meno orientata al tentativo di realizzare una mobilità sostenibile. La mancata realizzazione fin'ora di un progetto di nuova mobilità che si accompagna alla costruzione

di parcheggi di scambio e/o privati, e che quindi incentivi sia l'utilizzo dei trasporti pubblici che quello di mezzi privati non inquinanti lascia spazio alle precise critiche di quanti hanno scelto di assumere maggiore protagonismo nell'immaginare la Roma del futuro.

Come commenta l'architetto Massimo Locci⁷², *le localizzazioni (dei parcheggi, ndr) furono fatte di gran fretta alla scadenza prevista dalla legge (Giunta Carraro) e senza alcun approfondimento sulla opportunità (idrogeotecnica e architettonico-urbanistica) di realizzazione e sulla compatibilità complessiva di inserimento nel contesto. Gran parte delle perimetrazioni ricadevano in piazze, slarghi e suoli pubblici dalle dimensioni incongrue e ubicazioni inopportune, persino in ambiti individuati come aree verdi e giardini storici. Talvolta i parcheggi previsti in sotterraneo andavano a interessare aree di interesse archeologico e a interferire con le falde acquifere. Inoltre, poiché le tipologie previste erano a box con doppie rampe di accesso e non di tipo meccanizzato, meno gradite alle imprese costruttrici, in alcuni casi le esigue dimensioni non avrebbero in ogni caso risolto il problema in quanto il numero dei box interrati erano pressoché equivalenti agli stalli persi per eseguire le rampe e le scale di emergenza.*

La legge venne comunque propagandata come mirante ad uniformare gli standard di viabilità e vivibilità delle capitali italiane a quelle europee; molte le città che diedero il via alla costruzione di questi nuovi parcheggi e ovviamente tra queste Roma, vessata dal problema del traffico su gomma. Nel 1995 l'amministrazione Rutelli e l'architetto nonché coordinatore del progetto Francesco Ghio, nominarono il progetto "Cento Piazze" prevedendo la realizzazione di 130 interventi. Il programma di realizzazione prevedeva anche un percorso di partecipazione e coinvolgimento dei cittadini nella fase di progettazione, che in realtà, ad esclusione di pochi incontri in alcuni municipi, non fu mai eseguito.

Nonostante quindi circa dieci anni di tentativi volti alla definizione di una nuova mobilità, nel 2006, con l'ordinanza n.3543 valida sino al 31 dicembre 2008, il governo Prodi applica la stessa strategia adottata dal precedente governo Berlusconi per Milano nel 2002, Catania e Palermo, nominando il Sindaco di Roma *Commissario delegato per l'attuazione degli interventi per fronteggiare lo stato di emergenza*, assegnandogli di fatto dei "poteri speciali" e applicando il regime della protezione civile.

Uno stato di emergenza che di fatto significava una deroga alle norme per il sindaco Veltroni (non valide per i vincoli archeologici) che ha previsto l'erogazione di 793 milioni di euro destinati a *nuovi parcheggi, al ridisegno di una nuova mobilità e all'assunzione di nuova polizia municipale* e che di

72 - In "AR, *Bimestrale dell'ordine degli architetti di Roma e Provincia*, N.91/10, Roma, *Mobilità (In)Sostenibile?*" Pomezia, 2010.

fatto continua ad essere sotto uno stato di proroga.

Fu proprio questa ulteriore deroga, per nulla finalizzata ad una risoluzione effettiva del problema mobilità, a far scattare l'ira ed un'opposizione agguerrita da parte dei comitati, che si univa alla già mancata applicazione da parte dell'amministrazione capitolina di alcuni principi fondamentali tra i quali quello di partecipazione al procedimento da parte dei cittadini coinvolti dalla realizzazione dei singoli parcheggi (ex L. 241/90).

La denuncia portata avanti dai comitati viene raccontata da Luca Scalvedi nel "Bimestrale dell'ordine degli architetti di Roma e provincia" del settembre 2010: *..tali parcheggi, inoltre, essendo stati localizzati su suolo comunale (in alcuni casi eliminando altre attrezzature già esistenti) dovrebbero essere considerati come un'opera pubblica e di pubblica utilità e, quindi, dovrebbero essere assentiti ai principi del Trattato UE, a garanzia della trasparenza, della parità di trattamento, della concorrenza e, soprattutto, della sicurezza degli stessi cittadini. Viceversa, quasi tutti i progetti PUP di Roma assegnano la concessione del suolo comunale e approvano i progetti senza procedure ad evidenza pubblica, in nome dell'asserita urgenza e rinviando al decreto precedentemente citato.*

Il riferimento è appunto all'emanazione dei poteri speciali che in nome della rapidità d'intervento, non tengono conto della partecipazione dei cittadini.

Il nuovo progetto, definito e progressivamente realizzato tra il 1995 ed il 2006, prevede la realizzazione di 45.000 nuovi posti auto in 389 diverse località, di cui il 90% sono interventi di privati su suolo pubblico in concessione ai quali, con Ordinanza Commissariale 357 del 6/12/2010 il sindaco commissario Alemanno concede l'eliminazione del vincolo di pertinenzialità, per incentivare l'uscita dalla crisi nella quale stazionavano le vendite dei parcheggi. In tal modo, passati 270 giorni dal nulla osta di inizio lavori, il concessionario avrà la possibilità di cedere i box a chiunque sia proprietario di un immobile all'interno del Comune di Roma, abbandonando il vincolo iniziale che prevedeva la vendita solo a coloro che abitavano in un raggio di 500 metri, poi divenuti 1000, e che di fatto giustificava la costruzione di un box sotterraneo su suolo pubblico destinato all'abbattimento delle soste residenziali in superficie. Tutto questo ovviamente, come denunciato dai comitati, si traduce in una ennesima agevolazione alle ditte costruttrici, le quali, invece che essere costrette ad abbassare i prezzi di vendita data la domanda limitata, hanno la possibilità di ampliare il proprio mercato, eliminando di fatto i rischi d'impresa.

In difesa del bene comune anteposto agli interessi privati si schierano quindi, a partire dai primi anni 2000, alcuni comitati spontanei che constatando la sostanziale adesione al progetto di tutte le forze politiche cittadine, evidente anche a seguito del cambio di giunta, hanno scelto di

opporsi direttamente alla realizzazione di opere delle quali nessuno ha mai pensato di informarli.

È lo stesso sito dei comitati che ci racconta gli sforzi condotti in modo congiunto da quando, il 16 marzo del 2010, viene dato vita al Coordinamento:

..il Coordinamento ha lanciato un "Appello" a tutte le forze politiche impegnate nella campagna per le elezioni regionali (marzo 2010), ha organizzato un convegno/assemblea cittadina, "Attenti al PUP" con la partecipazione di tecnici ed esperti e un' assemblea dei comitati del II Municipio (aprile 2010), ha realizzato un dossier, "Le ragioni dei cittadini", portato alla Commissione Mobilità del Comune di Roma (maggio 2010), ha presentato un libro bianco sul Piano Urbano Parcheggi con Legambiente Lazio, "Il Bluff del PUP " (23 giugno 2010).

Il 12 febbraio 2011 si è svolta una nutrita manifestazione in Piazza Re di Roma a sostegno della protesta del Comitato di Via Albalonga, a cui hanno partecipato rappresentanti di tutti i comitati romani.

A partire dal settembre 2010, un gruppo di lavoro del Coordinamento NO PUP ha avviato un confronto con il Delegato ai parcheggi e poi Assessore alla mobilità Antonello Aurigemma, mettendo a punto, nel corso di numerosi incontri, una articolata serie di proposte.⁷³

Un coordinamento che ha costruito nei mesi successivi alla propria formazione numerose iniziative che hanno spesso portato dei risultati. Tra essi: *l'applicazione di procedure in precedenza disattese dai concessionari (ad es. l'estensione dei testimoniali di stato a più immobili e piani di monitoraggio adeguati), la riapertura dell'istruttoria rispetto alle indagini preliminari, parziali modifiche dei progetti, sino alla promessa di espunzione dal Piano urbano Parcheggi di alcuni interventi con troppe controindicazioni.*

Per gli interventi in fase non avanzata, sono state introdotte garanzie assicurative più congrue (o, almeno, meno incongrue) e un maggiore dettaglio delle fasi di cantierizzazione, più vincolante dal punto di vista del cronogramma e dell'occupazione dello spazio pubblico.

Oltre a ciò, il coordinamento si è dedicato alla realizzazione di materiale informativo che più in là delle singole vicende tenesse insieme anche il parere di numerosi esperti, dagli urbanisti ai geologi; la gran parte di questi contributi sono stati poi raccolti in quello che i comitati hanno definito "Libro Rosa", presentato il 12 luglio del 2011 nel palazzo della Provincia, a seguito dell'emanazione di una nuova disposizione del sindaco Alemanno che autorizzava la costruzione di 15 nuovi PUP entro l'area urbana.

73 - www.legambientelazio.it/stampa/dossier20100623librobiancopup1.pdf (paragrafo n.6)

La presentazione avrebbe dovuto stabilire definitivamente un'interlocuzione tra amministrazione e questo nutrito gruppo di cittadini. Ciononostante il 9 agosto, come riportato dal sito dei comitati, nella convocazione della successiva riunione di settembre presso il Campidoglio - nella quale si sarebbe discusso il futuro del Piano Parcheggi della capitale - si rilevava l'assenza con tutti i soggetti interessati, comitati esclusi.

I RISCHI DEI PUP

Tra le principali conseguenze della costruzione dei PUP, documentate da numerosi dossier quali "Attenti al PUP"⁷⁴, osservabile sulla pagina web dei comitati, o "Il bluff del PUP", libro bianco a cura del Coordinamento dei comitati e di Legambiente anch'esso scaricabile dal medesimo sito, possiamo trovare conseguenze di tipo ambientale ed economico.

Alle prime risalgono innanzitutto le deviazioni delle falde acquifere. I parcheggi interrati penetrano infatti nel terreno ad una profondità che nei progetti fin'ora eseguiti varia tra i 6 ed i 30 metri. I muri di cemento che affondano nel terreno possono dare vita a due tipi di fenomeni. Il primo viene definito "effetto diga" e determina l'innalzamento dei flussi d'acqua sotterranei a monte del parcheggio ed un conseguente prosciugamento a valle, mettendo quindi a rischio le fondamenta delle costruzioni circostanti, che in particolar modo in una città come Roma, non sono mai troppo profonde date le numerose sub stratificazioni che la compongono.

L'altro effetto è quello del "dewatering" che consiste nel prosciugamento iniziale della falda per agevolare gli interventi da compiere nel sottosuolo, attraverso la costruzione di pozzi che nel riempirsi rischiano sia di allagare gli scantinati circostanti, che di produrre variazioni nello stato tensionale delle altre strutture ubicate nelle adiacenze. Numerose risultano infatti le palazzine che hanno subito crepe e cedimenti nonostante le precedenti valutazioni di impatti ambientali, come ad esempio i casi di via Riano e di via Montenero nel 2006⁷⁵, del Museo del Genio nei pressi del PUP di via Oslavia o del palazzo sgomberato a via Andrea Doria⁷⁶, causa la sua inagibilità.

L'altra minaccia ambientale è costituita dall'abbattimento massiccio degli alberi, nella città di Roma generalmente platani, che, in mancanza di un *regolamento del verde urbano*, vengono eliminati per permettere i lavori con inevitabile diminuzione del drenaggio del terreno e del naturale ciclo

74 - www.comitatiflaminio.org/index.php?section=320

75 - www.comitatiflaminio.org/index.php?section=179

76 - www.comitatiflaminio.org/index.php?section=45

dell'assorbimento dell'anidride carbonica.

Ad essi è possibile aggiungere almeno altre due problematiche economiche: la prima riguarda il costo di realizzazione dei parcheggi interrati che, dalle valutazioni fatte sin'ora dai comitati, superano di ben tre volte le costruzioni dei parcheggi esterni, cosiddetti di scambio, che dovrebbero essere edificati fuori città in prossimità di fermate della metropolitana o degli autobus.

L'altro grande bluff denunciato dai comitati d'opposizione riguarda la manutenzione dei PUP, che una volta acquistati dai privati cittadini dovrebbero essere gestiti e mantenuti dagli stessi. Di responsabilità degli acquirenti risulterebbero cioè sia gli eventuali danni causati nel sottosuolo che in superficie, quest'ultima spesso abbandonata all'incuria e lasciata alla devastazione dei frequentatori notturni.

La beffa registrata a lavori conclusi riguarda invece proprio l'utilizzo dei PUP, costruiti anche in centro città, o comunque in zone densamente abitate, con l'ammaliante motivazione che essi avrebbero diminuito l'occupazione di suolo pubblico delle autovetture dei residenti nelle zone limitrofe al parcheggio sotterraneo. Secondo le stime più recenti (settembre 2011) appena il 40% dei garage è stato venduto, mentre gli altri continuano ad essere vuoti ed inutilizzati (considerando anche che il prezzo di vendita di un singolo box si aggira tra i 60 e i 90 mila euro). In definitiva, l'operazione risulta aver determinato più che altro la diminuzione dei parcheggi pubblici in superficie dovuta alla edificazione dei PUP.

Altro effetto collaterale di tipo economico, legato soprattutto al mancato coinvolgimento della comunità territoriale, viene raccontato in modo dettagliato in una inchiesta di Tele Roma 56⁷⁷. A causa della cantierizzazione di alcune aree si è registrata la chiusura di numerosi esercizi commerciali la cui sopravvivenza viene resa ardua dall'apertura di cantieri che rendono poco agevole la frequentazione degli isolati coinvolti. L'invasività di questi interventi, spesso giudicati superflui e quindi contrastati dai cittadini poco disposti a tollerare anni di disagio, si ripercuote anche sulle abitazioni, le quali, come nel caso di Via A. Volta nel rione di Testaccio⁷⁸, vengono in alcuni casi ostruite da cantieri sorti da un giorno all'altro senza il minimo preavviso.

77 - www.youtube.com/watch?v=LTJMhEwzK3I

78 - it-it.facebook.com/pages/Via-STRAVolta-No-PUP/133518800063790

LE PROPOSTE DEL COMITATO

L'opposizione messa in atto dalla società civile, raccolta nella città di Roma nel Coordinamento dei comitati NO PUP, ufficializzato nel marzo del 2010 e che continua a rappresentare circa 20 comitati, ha adottato ormai una visione d'insieme che ha determinato l'elaborazione di proposte che non si fermano più alla costruzione dei singoli parcheggi, ma che immaginano ed elaborano proposte per una mobilità alternativa.

La richiesta infatti è quella di una visione complessiva della città che dia priorità al trasporto pubblico e si concentri non tanto sui piccoli parcheggi urbani, ma su grandi parcheggi di scambio dove pendolari e turisti possono lasciare le loro automobili prima dell'ingresso nella città.

I parcheggi urbani dovrebbero invece avere come prioritaria funzione quella di servire a *rotazione* e gratuitamente gli abitanti del quartiere, garantendo così una reale diminuzione del parcheggio in superficie, altrimenti invariato sia per l'elevato prezzo di acquisto, sia per la diversa destinazione che molti ne fanno, utilizzandolo come cantina o come magazzino.

Determinata è inoltre l'opposizione al *meccanismo della compensazione*: in alcuni casi gli interventi di costruzione di box sotterranei non hanno visto l'opposizione di cittadini o comitati, perché reputati utili nella zona in cui venivano costruiti e sufficientemente armonici con il contesto che li accoglieva. In molti altri quartieri invece, i box sotterranei sono il risultato di numerosi spostamenti che la ditta di turno ha subito a causa di condizioni avverse che ne hanno spostato l'area di costruzione; ciò ha comportato in molti casi che i progetti finiscano per l'essere proposti in zone senza particolari problemi di viabilità e di traffico giudicate erroneamente come deficitarie di posti auto e sulle quali vengono stabiliti e spesso operati interventi decisamente inutili.

Quella che lo stesso coordinamento definisce una battaglia di civiltà, oltre ad avanzare delle proposte comunque legate alla questione della mobilità, rivendica anche la mancanza di partecipazione della società civile nei processi decisionali, sia sull'utilità o meno del singolo progetto sia sulle modalità della sua realizzazione. Se infatti quello del sottosuolo è un tipo di intervento abbastanza standard, ciò che invece viene realizzato in superficie dovrebbe godere dell'avallo anche dei residenti, che invece, tranne qualche timido tentativo all'inizio della realizzazione dei primi PUP, non hanno mai più trovato un ambito di confronto e di partecipazione dove poter riportare le loro posizioni e confrontarle con quelle delle amministrazioni sia municipali che comunali.

La nascita del coordinamento e la conseguente creazione del sito, grazie anche al prezioso lavoro della coordinatrice Anna Maria Bianchi e di tutti i

blogger che operano a sostegno dei comitati locali, è così fonte di informazione e formazione per tutti quei gruppi che spontaneamente si formano nei diversi quartieri spesso senza una condivisa visione politica, ma che scelgono di unirsi in difesa della tutela dei beni comuni più prossimi e del diritto di partecipazione. Tra le iniziative degne di maggiore attenzione, oltre al lavoro quotidiano di sensibilizzazione e di monitoraggio degli interventi urbanistici, vanno ricordate sia l'invio di Lettere di adesione al coordinamento a tutti i candidati alle elezioni regionali del marzo 2010, sia la partecipazione ufficiale al Coordinamento Associazioni del Lazio per la Mobilità Alternativa. Un contenitore quest'ultimo che dal 2009 raduna numerose associazioni, singoli e comitati di quartiere e che cerca di *delineare gli assi strategici di una nuova politica del traffico, per uscire da una situazione che appare fuori controllo e non più tollerabile, per il tempo "vissuto" e sprecato negli spostamenti, per l'inquinamento, gli incidenti senza soluzione di continuità, i danni alla salute delle persone e al patrimonio storico, culturale e ambientale, per il consumo insostenibile del territorio. L'obiettivo è tornare a tessere relazioni civili tra gli abitanti, annullate da una mobilità sempre meno adeguata alle moderne necessità.* Da sottolineare infine il certosino lavoro svolto dai singoli comitati che anche prima della nascita del coordinamento avevano scelto di seguire, oltre ad un'opposizione fisica e materiale alla nascita dei cantieri, anche quella comunemente definita "via legale", fatta di ricorsi, esecuzione di nuove perizie e studi di fattibilità che spesso hanno smentito i risultati diffusi dalle ditte costruttrici.

L'INTERVISTA

Alberto S. si è trasferito da 5 anni nel quartiere di S. Paolo a Roma ed è riuscito a comprarsi una casa per la quale sta pagando il mutuo. Racconta che nonostante non sia il quartiere architettonicamente più bello della capitale, si sia trovato subito bene in una zona nella quale ha apprezzato sin da subito la sufficiente presenza di servizi pubblici, una discreta pulizia delle strade, e soprattutto la tranquillità e l'assenza di eccessivo rumore. Tranquillità infranta ben presto dai lavori di cantierizzazione di Via Leonardo da Vinci, funzionali alla realizzazione di uno dei moduli del progetto PUP. Alberto ci racconta che ormai il cantiere - aperto e sostanzialmente fermo dal 2009 anche grazie alla mobilitazione dei cittadini - ha arrecato un pesante disturbo alla normale viabilità del traffico locale e recintato un tratto di strada pubblica, che risulta da allora sequestrata all'utilizzo pubblico dagli interessi di una impresa privata. L'elemento dell'invasività del progetto, visibile anche in alcune crepe comparse

all'interno dell'edificio in cui vive, è stato determinante nell'avvicinare Alberto al comitato contrario alla costruzione del parcheggio interrato assieme alla considerazione, immediatamente evidente, dell'inutilità di box privati in quella zona specifica.

“La mia adesione al comitato e le mobilitazioni e le richieste portate avanti come cittadini mi hanno da subito anche posto di fronte ad una triste realtà alla quale non ero abituato, e cioè al disinteresse della politica alle richieste degli abitanti a causa soprattutto di rappresentanti amministrativi vendute ai costruttori o comunque con essi collusi. Potrebbe risultare una frase scomoda o provocatoria, ma posso assicurare che in questi seppur pochi anni di relazioni con tutti gli enti di amministrazione, dal Municipio al Comune, mi sono reso ben conto di quanto l'interesse delle società costruttrici venga tenuto molto più in conto rispetto alle esigenze dei cittadini. Spesso veniamo liquidati poiché giudicati affetti dalla sindrome NIMBY (not in my back yard_ non nel mio giardino), ma le proposte avanzate per una nuova mobilità nella città di Roma ed il coordinamento che si è creato fanno ben comprendere che non si tratta di alcun fenomeno di questo genere”.

Dall'intervista risulta evidente che l'elemento che più lo disturba è l'assenza di un reale coinvolgimento dei cittadini; la mancanza di una vera partecipazione popolare che possa influire anche sulle scelte urbanistiche locali: *“..far precedere ogni scelta da un'effettiva informazione e consultazione democratica è l'unica soluzione in questo momento storico. La presa di coscienza di molti cittadini e cittadine che hanno riscoperto l'importanza del loro coinvolgimento nelle decisioni che riguardano il futuro dei propri territori impone alle amministrazioni di dare maggior credito a chi effettivamente conosce da vicino alcune situazioni. A maggior ragione con il Piano Urbano Parcheggi, se non vengono ascoltati gli abitanti dei quartieri interessati, continueranno ad essere realizzati progetti calati dall'alto senza alcuna utilità per chi vi abita; nello specifico ciò che andrebbe abolito è quello che viene definito “meccanismo di compensazione” e che permette alle società costruttrici, nel caso trovino difficoltà nel realizzare un PUP in una zona di Roma, di trasportarlo così com'è in un altro quartiere senza il minimo studio d'impatto e di utilità”.*

Scheda riassuntiva

TITOLO DEL CONFLITTO	Opposizione ai box sotterranei
TIPO DI CONFLITTO	A seguito dell'emanazione della normativa 122/1989 firmata dal ministro Tognoli inizia la costruzione di parcheggi sotterranei in diverse città italiane. Tra queste ovviamente Roma, vessata dal problema del traffico e bisognosa di un programma di nuova mobilità. Durante la realizzazione del progetto sorgono numerose opposizioni per la scarsa sostenibilità ambientale, la mancanza di sicurezza delle edificazioni e l'inefficacia del progetto.
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	L'attività d'inchiesta si è basata sulla città di Roma nella quale si prevede la realizzazione di circa 187 PUP, dei quali circa il 70% è collocato all'interno di 7 municipi, concentrati a Roma ovest.
INIZIO CONFLITTO	Attorno al 1995
ATTORI	<p>Società civile Coordinamento comitati NO PUP (istituito nel marzo del 2010 e composto da 25 comitati) Legambiente Lazio Cittadinanzattiva Lazio</p> <p>Istituzioni Comitato Cittadino per il XX Municipio Comunità territoriale del X Municipio Associazione Forche Caudine Comune di Roma - Assessorato alla Mobilità</p> <p>Imprese Cam s.r.l.</p>
IMPATTI	<p>Ambientali Deviazione delle falde acquifere Taglio degli alberi con effetto sulla capacità di drenaggio del suolo</p> <p>Economico-sociali Diminuzione di parcheggi pubblici Aumento dell'instabilità degli edifici circostanti Mancata implementazione dei progetti di mobilità alternativa</p>



Veduta dei palazzi di Via Alessandro Volta, 45 e 62a da Via Galvani



Pup davanti al Ponte della Musica

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *AR_bimestrale dell'ordine degli architetti di Roma e provincia*, anno XLV, sett.-ott. 2010

AA.VV., *Le reti a Roma: soluzioni e attese*, anno 2/2005, ISFORT e Fondazione Roma Europea.

Lo studio è stato realizzato da un gruppo di lavoro dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti composto da Carlo Carminucci (coordinamento e redazione della Considerazioni introduttive), Massimo Procopio (redazione della Prima e della Seconda Parte), Eleonora Pieralice (elaborazioni statistiche).

SITOGRAFIA

Coordinamento comitati no PUP: www.comitatiflaminio.org/index.php?section=231

Comitato no PUP - via Albalonga: noparcheggivialbalonga.wordpress.com/

Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti: www.isfort.it/

Ordinanze commissariali dell'ufficio speciale emergenza traffico e mobilità:
<http://www.mit.gov.it/mit/site.php>

Quotidiano italiano sulla mobilità sostenibile:

nuovamobilita.wordpress.com/2011/02/04/le-citta-europee-raccolgono-i-frutti-di-politiche-di-parcheggio-innovative/

Comune di Roma dipartimento Traffico e mobilità:

www.comune.roma.it/wps/portal/pcr?jp_pagecode=uff_comm_tra.wp&ahew=jp_pagecode

www.calmamobilita.net/home/

http://www.amicidellaterra.it/adt/index.php?option=com_content&task=blogsection&id=10&Itemid=206

<http://www.asstra.it/>

<http://www.bicincitta.com/default.asp>

<http://www.cittamobile.it/>

<http://www.cittasostenibili.minori.it/index.html>

<http://www.euromobility.org/>

http://www.comune.roma.it/wps/portal/pcr?jp_pagecode=uff_comm_tra_ord.wp

ANTENNE DI RADIO VATICANA. OMICIDIO COLPOSO?



Il tramonto sulle 33 antenne che ogni giorno trasmettono il segnale di Radio Vaticana in tutto il mondo ad una potenza tra i 100.000 e i 600.000 Watt.



24 Febbraio 2011 sotto la cassazione prima del processo dove verrà confermata la condanna a Radio Vaticana per "getto pericoloso di cose". Un Flash Mob organizzato dal comitato "Bambini senza Onde". I dimostranti vestiti di nero hanno indossato maschere bianche in memoria delle persone morte di Leucemie, Linfomi e Mielomi



Un contadino da una vigna sulla Via Braccianese

ABSTRACT

Le antenne di Radio Vaticana si estendono per 425 ettari, esenti dal controllo statale per la concessione dell'extraterritorialità⁷⁹, nella zona nord del Comune di Roma. La presenza di queste emittenti causa alla popolazione circostante gravi danni alla salute, comprovati da diversi studi epidemiologici condotti a partire dal 2000. Il Comitato Bambini Senza Onde, formato dai cittadini residenti, è nato nel 2000 e dal 2003 è parte civile nel processo intentato contro la stazione radio. Il 24 febbraio 2011 la IV Sezione Penale della Cassazione ha confermato la prescrizione per la condanna a 10 giorni di reclusione del cardinale Tucci, coinvolto nel procedimento sulla contaminazione prodotta dall'emittente. Una piccola vittoria per il Comitato, che ora aspetta la sentenza del processo penale. Sono infatti oltre 200 i morti, tra il 1997 e il 2003, causati dall'inquinamento elettromagnetico prodotto dalla emittente dello Stato Vaticano.

ELETTROMAGNETISMO IN ITALIA. DISCIPLINA GIURIDICA E PROBLEMATICHE.

Radio Vaticana può essere considerato il caso emblematico di un problema diffuso nel territorio italiano e che riguarda l'inquinamento generato dalle onde elettromagnetiche, emesse dalle emittenti radio, ma soprattutto dalle antenne per la telefonia mobile. L'ampia diffusione di tali antenne dalla fine degli anni Novanta, ha richiesto la formulazione di una disciplina specifica. Il decreto ministeriale 381/1998⁸⁰ fissa i limiti di esposizione alle emissioni elettromagnetiche degli impianti delle telecomunicazioni e delle radiotelevisioni nell'intervallo di frequenza compreso tra 100kHz e 300GHz. Tale regolamento, mai modificato, ha reso l'Italia uno dei primi paesi europei ad aver introdotto una disciplina dell'inquinamento elettromagnetico rispondente ai principi di precauzione e minimizzazione del rischio, prevedendo anche (articolo 5) il risanamento dei siti non a norma. Il parlamento ha poi risposto all'esigenza di fissare la normativa in un quadro più vincolante⁸¹ con il decreto legge 5/2001⁸². L'articolo 2 di

79 - Le implicazioni di tale status giuridico sono spiegate nei successivi paragrafi

80 - "Regolamento recante norme per la determinazione dei tetti di radiofrequenza compatibili con la salute umana"

81 - Il decreto ministeriale è un atto amministrativo emesso dal ministero competente per la data materia. Non ha forza di legge, e può essere iscritto (come è il caso per il dm 381/1998) tra le fonti normative secondarie soltanto quando in esso è posto in essere un regolamento. Esso risulta, in ogni caso, subordinato alle leggi parlamentari.

questo decreto prevede esplicitamente il trasferimento dei siti di trasmissione radiofonica e televisiva fuori norma, con una sanzione amministrativa compresa tra i 50 e i 300 milioni per i soggetti che non rispondano all'ordine di riduzione a conformità, e l'eventuale disattivazione degli impianti. Nel febbraio 2001, a solo un mese di distanza da questo decreto, è stata emanata la legge quadro n°36 sull'inquinamento elettromagnetico a cui sono seguiti soltanto 2 decreti attuativi su 11 azioni normative di implementazione previste. Il primo⁸³ conferma il limite di esposizione del decreto ministeriale, il secondo⁸⁴ istituisce il codice delle comunicazioni elettroniche. Sono le amministrazioni locali a dover gestire la localizzazione e l'insediamento delle cosiddette Stazioni Radio Base (SRB), attraverso una legge regionale che regolamenti anche gli aspetti più tecnici. Delle 21 regioni italiane, sei (Calabria, Liguria, Molise, Puglia, Sardegna, Trentino Alto Adige) non si sono dotate di una propria disciplina – legge o regolamento – in materia. L'assenza della legislazione non corrisponde, tuttavia, a una minore esistenza del rischio: è notizia del febbraio 2011, ad esempio, la morte per tumore del sesto componente di una famiglia cosentina, che viveva in una casa localizzata nelle strette vicinanze di una centralina elettrica.

La città di Roma, nello specifico, è la capitale europea con la maggiore concentrazione di antenne. Alla lunga battaglia di Radio Vaticana si aggiunge quella del comitato di Ostia contro l'inquinamento causato dall'ex torre di Acea, dove sono situate 24 antenne. Anche in questo caso si è formato un comitato cittadino, nominatosi "Parco della Vittoria" dal nome della zona in cui sorge la torre. Per fornire una stima della sua nocività, basti menzionare che nella palazzina antistante le antenne si conta almeno un caso oncologico a famiglia. Vale la pena ricordare anche il caso della Scuola Leopardi in zona Monte Mario a Roma, che varia gli orari d'intervallo a seconda dell'intensità di emissione della vicina stazione emittente.

Nel 2006 il legislatore emana, sotto il pungolo dell'Unione Europea, il Codice dell'Ambiente⁸⁵ in cui l'elettrosmog (o inquinamento elettromagnetico) non è tipizzato tra i danni ambientali.

82 - "Disposizioni urgenti per il differimento di termini in materia di trasmissioni radiotelevisive analogiche e digitali, nonché per il risanamento di impianti radiotelevisivi".

83 - <http://polab.it/srl/wp-content/uploads/2010/01/Decreto-attuativo-8-luglio-2003-Gazzetta-Ufficiale-n%C2%B0-1991.pdf>

84 - <http://polab.it/srl/wp-content/uploads/2010/01/Decreto-legislativo-n%C2%B0-259-1-agosto-20031.pdf>

85 - D.lgs. n° 152/2006

EXTRATERRITORIALITÀ

Il diritto internazionale prevede uno speciale trattamento giuridico per gli agenti diplomatici e le sedi diplomatiche all'estero. L'*immunità*, relativa alle persone fisiche, e l'*extraterritorialità*, relativa agli immobili, obbligano lo Stato ospitante ad astenersi da atti di autorità (rientrano in tale definizione perquisizioni, sequestri, pignoramenti etc.), dalla riscossione tributaria e ad assicurare, nel contempo, la loro inviolabilità. Negli articoli 15 e 16 del Trattato Lateranense siglato nel 1929 tra Stato italiano e Santa Sede, si riconoscono i medesimi privilegi a edifici specifici dello Stato Vaticano. È importante sottolineare la parte dell'articolo 16 in cui lo stato italiano conferisce alla Santa Sede "*facoltà [...] di dare a tutti i suddetti immobili, indicati nel presente articolo e nei tre articoli precedenti, l'assetto che creda, senza bisogno di autorizzazioni o consensi da parte di autorità governative, provinciali o comunali italiane*". Con accordo 08/10/1951, lo Stato italiano ha poi esteso tali benefici anche al Centro radiotrasmittente di Santa Maria di Galeria, dove sono erette nel 1957 le antenne di Radio Vaticana. Si è scelto in questa sede di esaminare separatamente la disciplina giuridica relativa all'elettromagnetismo e quella relativa alle immunità diplomatiche perché entrambe, seppur per vie distinte, hanno fortemente inciso sul dibattito e sui tempi processuali.

ANTROPIZZAZIONE DEL TERRITORIO

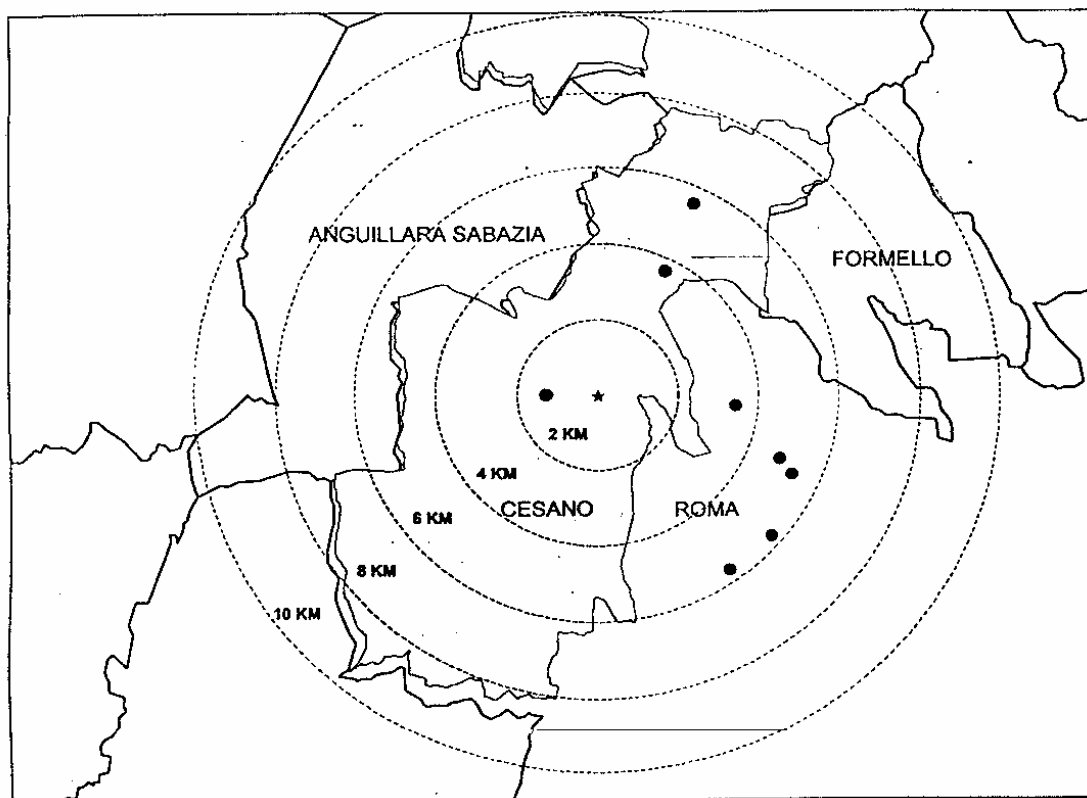
Il terzo ambito da evidenziare prima di scendere nel dettaglio della vicenda di Radio Vaticana è quello della urbanizzazione. La nocività delle onde elettromagnetiche è, difatti, proporzionale alla distanza e al tempo di esposizione alle stesse. È quindi difficile negare come concausa di tale conflitto la costruzione "selvaggia" di centri abitati in zone precedentemente rurali. Il maggior momento di crescita urbanistica della zona tra Cesano e S. Maria di Galeria è proprio negli anni del boom edilizio degli anni Sessanta. Cesano, da borgo arroccato sulla collina, si sviluppa a valle. Secondo quanto riportato dai residenti della zona la costruzione delle case è avvenuta da parte degli agricoltori sulle terre di loro proprietà, successivamente cedute a terzi per trarre profitto della crescente domanda abitativa. Si tratta quindi di cambi di destinazione d'uso, condonati ed integrati nel Piano Regolatore. Il dato singolare è che la progressiva emersione della vicenda di Radio Vaticana non ha disincentivato la costruzione di case, che sono continuate ad aumentare negli ultimi dieci anni.

EVOLUZIONE DEL CONFLITTO

“Le onde elettriche trasporteranno in tutto il mondo, attraverso gli spazi, la sua parola di pace e di benedizione”. Con queste parole, pronunciate da Guglielmo Marconi, viene inaugurata Radio Vaticana il 12 febbraio 1931. I lavori di costruzione della prima antenna, realizzata proprio da Marconi all'interno dello Stato Vaticano, sono stati commissionati da Papa Pio XI, il quale vuole diffondere la parola cristiana anche dove i fedeli sono perseguitati. Con la fine della Seconda Guerra Mondiale, l'esigenza di trasmettere nei paesi a influenza sovietica e, più in generale, in tutti quei paesi dove non sarebbe stata permessa l'installazione di ripetitori, convince Papa Pio XII, succeduto a Pio XI nel 1939, a spostare il Centro trasmittente in località Santa Maria di Galeria, a 25 km da Roma. Il nuovo Centro viene inaugurato da Pio XII il 27 ottobre 1957. Trent'anni dopo la costruzione del centro trasmittente il Pontificio Collegio Germanico invia al mezzadro incaricato della gestione del podere agricolo sito al suo interno, una lettera di scioglimento del contratto a causa della costruzione di nuove antenne e all'aumento d'intensità delle esistenti che *“rendono l'attività svolta anche pericolosa, per le radiazioni emesse. [...] Tutto questo aumenta la responsabilità degli operatori e fa comprendere meglio la tendenza di limitare l'attività agricola e di sgomberare il terreno da abitazioni”*. Nonostante questa nota, i lavori di potenziamento del centro proseguono negli anni, portando alla costruzione delle attuali trentatré antenne. Radio Vaticana dispone attualmente di cinque reti di diffusione terrestre, satellitare e telematica, trasmettendo in 45 lingue per circa 438 ore settimanali nei cinque continenti.

Parallelamente, la zona attorno al centro trasmittente ha conosciuto un intenso insediamento abitativo. Per citare un esempio, una antenna, definita nella lettera del 1987 *“d'impressionante intensità di trasmissione”*, è distante poco più di 600 metri dalle abitazioni del comprensorio dell'Olgiate.

Figura 1 Localizzazione dei casi di leucemia infantile (0-14 anni) entro 10 km dalla stazione di Radio Vaticana. Cesano anni 1987-1999.



[Fonte: Rapporto 2003 dell'Agenzia di Sanità Pubblica, commissionato dalla Regione Lazio]

In fondo al sito ufficiale di Radio Vaticana⁸⁶, esiste una sezione dedicata all'elettrosmog. Purtroppo, cliccandoci sopra, il link risulta non essere più attivo.

DAGLI OSPEDALI ALLE AULE PROCESSUALI: I CITTADINI CONTRO L'ELETTROSMOG

Il comitato **Bambini senza onde** nasce dall'incontro di due famiglie nel reparto di ematologia dell'ospedale Umberto I di Roma. Entrambe, una residente a Cesano e l'altra a La Storta, si trovano lì per assistere le figlie, affette da leucemia. In quegli anni è esploso il fenomeno della telefonia mobile, che ha portato con sé una consapevolezza più diffusa dei rischi derivanti dalle emissioni elettromagnetiche. Dal 1998 è in vigore il decreto

86 - <http://www.radiovaticana.org>

ministeriale n°381 che limita le emissioni e, a pochi chilometri da Cesano, il comitato La Cerquetta lotta fervidamente contro l'installazione di un'antenna per la telefonia mobile. Le due famiglie s'interrogano sul nesso di casualità della patologia di cui soffrono le loro figlie con le condizioni ambientali in cui le rispettive famiglie vivono. Coinvolgono altre persone, e iniziano a fare pressione sulle istituzioni per ottenere una campagna di rilevamento, che ottengono nel 1999. La ricerca, condotta dalla regione Lazio, inizia a maggio, mentre i risultati sono resi noti l'8 novembre 1999 con la pubblicazione della *Relazione conclusiva sulla Caratterizzazione elettromagnetica del sito di Radio Vaticana* nella quale si riscontra un superamento pari a circa il quadruplo (25 V/m vs 6 V/m) del tetto imposto dalla legge e "si esprime il parere che i suddetti luoghi necessitano di interventi di risanamento". Sollecitati dai risultati che consolidano i loro sospetti, le due famiglie e i residenti che, nel frattempo, si sono raccolti attorno a loro, costituiscono formalmente nel 2000 il comitato. Le conclusioni della relazione suggeriscono l'avvio di un tavolo tecnico tra regione e Radio Vaticana per raggiungere una delle seguenti soluzioni:

- spostamento in altro luogo della stazione radio
- spostamento degli insediamenti abitativi
- sostanziali modifiche delle caratteristiche emmissive dell'impianto

Sebbene l'avvio del tavolo tecnico sia rimasta un'ipotesi astratta, ineludibile è stato, da parte dell'Asl che ha effettuato le misurazioni, l'obbligo di notifica dell'infrazione di legge alla Procura. Il 27 novembre 2000 il pubblico ministero Gianfranco Amendola, su istanza delle associazioni ambientaliste Cittadinanza attiva e Codacons e dei cittadini residenti, cita a giudizio il cardinale Roberto Tucci (presidente del comitato di gestione dell'emittente in quegli anni), padre Pasquale Borgomeo (direttore generale) e l'ingegnere Costantino Pacifici (vicedirettore tecnico), imputati del reato di "getto pericoloso di cose", previsto e punito dal Codice Penale all'articolo 674⁸⁷. Il capo d'imputazione include anche il concorso di colpa, punito dal Codice Penale all'articolo 110.

Il ricorso all'articolo 674 è conseguente all'assenza di una disciplina puntuale e aggiornata dei reati ambientali. A garanzia della certezza del diritto, infatti, il fatto oggetto di indagine processuale deve corrispondere esattamente alla legge penale per essere reato. È esplicitamente vietata l'interpretazione analogica della norma, mentre è concessa l'interpretazione

87 - **Art. 674 - Getto pericoloso di cose** Chiunque getta o versa, in un luogo di pubblico transito o in un luogo privato ma di comune o di altrui uso, cose atte a offendere o imbrattare o molestare persone, ovvero, nei casi non consentiti dalla legge, provoca emissioni di gas, di vapori o di fumo, atti a cagionare tali effetti, è punito con l'arresto fino a un mese o con l'ammenda fino a 206 euro.

estensiva perché quest'ultima, al contrario della prima, si limita ad esplicitare il contenuto della proposizione linguistica. Nel 1930, i compositori del Codice Penale non potevano prevedere il fenomeno dell'elettrosmog. Esso può però essere ricompreso per interpretazione estensiva della norma, considerando anche che un orientamento maggioritario della giurisprudenza ritiene assimilabili le onde elettromagnetiche alle "cose" citate nell'articolo 674. L'energia è, secondo la scienza contemporanea, dotata di corporeità come la materia perché può essere anch'essa misurata, percepita e utilizzata. Lo stesso codice del 1930 ha svolto un lavoro di equiparazione ritenendo punibile il furto di energia elettrica all'articolo 624 e considerando passabili di tutela penale, nella seconda parte dell'articolo 674, "gas, vapori e fumo". Il verbo "gettare", insistono le parti civili, etimologicamente può significare anche "produrre" e, in senso traslato, "emettere".

I difensori degli imputati, prima che il caso venga portato in aula, sollevano tuttavia la questione del difetto di giurisdizione asserendo che, essendo la Santa Sede giuridicamente uno stato estero, per il patto di non ingerenza (articolo 11 del Trattato Lateranense) lo stato italiano non può portare a giudizio i rappresentanti di Radio Vaticana, in quanto ente centrale della Chiesa cattolica. Vale inoltre, secondo la difesa, anche la discriminante dello stato di necessità, perché Radio Vaticana non poteva agire in altro modo per compiere la sua opera di evangelizzazione. La procura replica rinviando all'articolo 6 del Codice Penale che assegna, se l'azione denunciata si perfeziona in Italia, la competenza al giudice ordinario italiano. Il 19 febbraio del 2002 il giudice di primo grado si esprime a favore di Radio Vaticana, rinviando il caso alla sede internazionale. Le parti civili ricorrono allora alla Cassazione, la quale il 9 aprile 2003 ribalta la sentenza del giudice di primo grado. Per il sistema di gerarchia delle fonti – ricorda nelle sue argomentazioni – il diritto di origine concordataria non può derogare la Costituzione; nello specifico, non può derogare il diritto alla salute contenuto nell'articolo 32. Inoltre, il patto di non ingerenza non può assimilarsi all'immunità. Cassata la prima sentenza, il processo ordinario ha inizio lo stesso anno.

Durante il processo l'esistenza di "molestie", intese queste dalla Cassazione come "ogni fatto idoneo a recare disagio, fastidio o disturbo alla persona umana turbandone il modo di vivere quotidiano", sembra comprovato dalle innumerevoli testimonianze di cittadini e consulenti tecnici. Il giudice conclude, da queste evidenze, che dal 1999 al 2002 è stato commesso reato, condannando Roberto Tucci e Pasquale Borgomeo a dieci giorni d'arresto, da non scontare per effetto della sospensione condizionale della pena. I difensori di Radio Vaticana ricorrono in appello

portando come argomento proprio l'invalidità della sentenza basata, secondo la loro opinione, sull'interpretazione analogica della norma. La Corte di Appello, riconoscendo una lacuna normativa che, data la crescente incidenza del fenomeno dell'inquinamento elettromagnetico, esorta i legislatori a colmare, si uniforma al precedente Suraci, in cui la Corte di Cassazione aveva negato la configurabilità del reato di getto pericoloso di cose. Il 4 giugno 2007 gli imputati sono assolti perché "il fatto non costituisce reato". Sono allora le parti civili a impugnare la sentenza e ricorrere in Cassazione. In questa sede la Corte, premettendo che una norma non può essere interpretata secondo la volontà storica del legislatore, ma soltanto sulla base di un continuo lavoro ermeneutico, completa il lavoro di analisi dei precedenti svolto dalla Corte di Appello, segnalando che solo nella sentenza Suraci è stato ristretto il campo di applicazione dell'articolo 674, mentre altre sentenze emesse dal 1999 al 2002 hanno asserito l'applicabilità della norma in esame all'inquinamento elettromagnetico. Con questo, sposa la posizione delle parti civili, includendo tra le "cose" anche le energie e attribuendo il significato di "emettere" al verbo "gettare". La difesa, tra le sue note, aveva inserito anche la pretesa inapplicabilità della norma del codice penale. La Corte replica anche a tale eccezione, vista l'esistenza di una legge (n36/2001) che prevede sanzioni amministrative per il reato di elettrosmog, spiegando che, se c'è un semplice superamento dei limiti di emissione si ha un illecito amministrativo punibile con sanzione pecuniaria; se invece c'è "*un effettivo pericolo di nocimento per la salute o la tranquillità delle persone*", il reato può essere punito penalmente⁸⁸. La Corte di Cassazione annulla, dunque, la precedente sentenza della Corte d'Appello e rinvia ad altra Corte. Quando si tiene la seconda udienza d'appello, il 14 ottobre 2009, dai fatti in esame sono trascorsi più di otto anni e padre Borgomeo è deceduto. La Corte, riconoscendo il superamento dei limiti di emissione come provato dalle testimonianze ascoltate in processo e dagli atti presentati, può però soltanto limitarsi a una condanna simbolica, non potendo procedere nei confronti dell'imputato Borgomeo per morte del reo e nei confronti del cardinale Tucci per intervenuta prescrizione del reato. La prescrizione è un istituto dell'ordinamento italiano che, a seconda della tipologia e delle gravità del reato, scatta quando, per il decorso di predeterminati lassi di tempo, lo stato rinuncia al suo potere punitivo. Non incide, tuttavia, sul merito della commissione o meno del fatto che costituisce reato. Per questo, la difesa di Radio Vaticana ricorre nuovamente alla Corte di

88 - Da questa normativa deriva un paradosso, dato che la sanzione amministrativa prevede il pagamento di una somma compresa tra i 1032 ed i 309.874 euro, mentre il reato penale prevede la detenzione per un mese o l'ammenda fino a euro 206.

Cassazione la quale, il 24 febbraio 2011, rigetta il ricorso e convalida la condanna della seconda sezione della Corte d'Appello di Roma, permettendo finalmente agli offesi di chiedere risarcimento per il reato subito.

IMPATTI DEL CONFLITTO. IL PROCEDIMENTO PER OMICIDIO COLPOSO

Tra il 1953 e il 1986 opera come medico condotto di Cesano il dottor Carlo Santi il quale, notando una notevole incidenza tumorale tra i suoi pazienti, inizia a tenere un registro e propone, verso la metà degli anni Novanta, al laureando Giuseppe Marini di proseguire la ricerca sull'incidenza di fattori ambientali nell'aumento dei casi di tumore. I dati raccolti confermano l'intuizione del medico di base rivelando, tra le forme tumorali, una ancora più importante incidenza delle forme leucemiche. È questa la prima rilevazione empirica dell'impatto di Radio Vaticana sulla salute degli abitanti.

Un vero studio epidemiologico viene invece realizzato soltanto dopo l'emanazione del decreto ministeriale 381/1998, condotto dall'Agenzia di Sanità Pubblica del Lazio. La popolazione presa in esame era di età compresa tra zero e quattordici anni, il periodo di riferimento andava dal 1987 al 1999 dividendo il territorio in tre zone: tra 0 e 2 chilometri di distanza dagli impianti; tra 2 e 4 chilometri di distanza; tra 4 e 6 chilometri di distanza. Rispetto ai dati di Roma, dove l'incidenza tumorale è di 6,2 casi all'anno ogni 100mila, nella zona circostante alle antenne (0-2 km) il rischio di contrarre la malattia risulta 6 volte maggiore. Nella seconda e terza fascia, il rischio era circa il doppio rispetto alla media della capitale.

Doveva però essere dimostrato il nesso di causalità materiale tra queste patologie e la presenza delle onde elettromagnetiche. Aldilà delle forme più gravi, erano presenti nella popolazione residente segni più leggeri di malessere: insonnia, cefalee, depressioni e astenie, più volte riportate e messe agli atti anche durante il processo penale.

A fine 2003, la procura della repubblica di Roma chiede al Gip di procedere a incidente probatorio per verificare il nesso di causalità tra l'emissione di onde elettromagnetiche di Radio Vaticana e i decessi per leucemia nel periodo tra il 1994 e il 2000. In questo caso l'articolo contestato è il n°589 del Codice Penale: omicidio colposo⁸⁹, insieme all'articolo 113 che prevede

89 - **Art. 589 - Omicidio colposo** Chiunque cagiona per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni. Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da uno a cinque anni. Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone

la cooperazione nel delitto colposo. Sottoposti alle indagini, oltre ai gestori della radio, sono anche i responsabili della Marina Militare con sede a La Storta, località limitrofa a Cesano. La procura dà l'incarico a un collegio di tre tecnici di effettuare una perizia preliminare, che si conclude con l'assenso e l'avvio dell'incidente probatorio (*Studio Marconi*), concluso dopo quattro anni di lavori il 13 novembre 2010. Da entrambi gli studi risulta che le eccessive insorgenze di patologie tumorali nella zona non possono che derivare dalla presenza degli impianti di Radio Vaticana. Lo studio Marconi, realizzato dal dottor Andrea Micheli dell'Istituto nazionale dei tumori, rileva puntualmente come *“vi sia un'associazione importante tra esposizione residenziale all'emittente ed eccesso di rischio di morte per leucemia e linfomi nei bambini”*.

In risposta, la difesa di Radio Vaticana incarica l'oncologo Umberto Veronesi e un esperto del reparto di Epidemiologia dei tumori dell'Istituto superiore della sanità (ISS) di redigere una perizia parallela, nella quale si contesta il metodo d'indagine utilizzato dall'indagine epidemiologica negando la sussistenza del nesso di causalità e rimandando come riferimento a tre studi condotti in Corea, Germania e Inghilterra che arrivavano alle medesime conclusioni.

Il processo per omicidio colposo è attualmente pendente presso la procura di Roma. È da valutare quanto l'esito positivo del processo per *getto pericoloso di cose* possa avere influenza diretta in questo procedimento visto che sono stati confermati non soltanto il superamento delle emissioni, ma anche la sussistenza delle “molestie” e quindi della nocività delle emissioni. L'eventualità più probabile rimane, anche nel caso del procedimento per omicidio colposo, quella della prescrizione. I tempi di tale procedimento sono, infatti, ancora più lunghi di quelli previsti per altri reati penali e il caso è stato iscritto nel 2003, già otto anni fa.

IL RUOLO DELLA SOCIETÀ CIVILE

Sono varie le realtà più o meno organizzate della società civile che, in dieci anni, si sono mosse per contrastare gli effetti nocivi delle emissioni di Radio Vaticana. In primo luogo vi sono i comitati cittadini sorti in maniera spontanea quando il problema dell'elettromagnetismo e le sue conseguenze sulla salute hanno iniziato a manifestarsi in maniera inequivocabile. Durante il loro percorso i comitati hanno coinvolto una squadra di avvocati che ha svolto un lavoro di grande interesse e valore innovativo dal punto di vista giuridico. Dell'equipe giuridica è stata, ad

e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni dodici.

esempio, l'intuizione di impugnare il Codice Penale in entrambi i processi, invece che ricorrere ai tribunali amministrativi come previsto dal diritto ambientale italiano. Le loro competenze hanno permesso di consolidare l'interpretazione estensiva dell'articolo 674, di fatto aggiornandolo. E ciò potrebbe permettere di giungere alla prima condanna per omicidio colposo derivante da reato ambientale.

Fermi restando tali rilevanti risultati, resta da battere la strada dell'inclusione dell'elettrosmog nel Codice Ambientale, eventualità che permetterebbe una rivalutazione dei casi tipizzati al suo interno. I danni ambientali sono di fatto puniti con sanzioni amministrative, mentre hanno nella maggior parte dei casi conseguenze rilevanti dal punto di vista penale. Il caso di Radio Vaticana, grazie al meticoloso lavoro svolto da chi si è costituito parte civile nei processi, potrebbe ricoprire un ruolo di riferimento per la penalizzazione dei reati ambientali.

Il caso di Radio Vaticana dovrebbe poi portare a una riflessione ulteriore sull'urbanizzazione della capitale. Aldilà della discussione di merito relativa all'ampliamento dei confini urbani della città come fatto evitabile in quanto tale, sulla base di quanto emerso si potrebbero riformulare i principi che regolano l'assegnazione degli appalti per la costruzione dei centri abitati, arrivando a una gestione più razionale del territorio. Ad esempio, premendo per un approccio più inclusivo che coinvolga e investa di responsabilità gli attori presenti.

L'INTERVISTA

Maria Angelone è residente nel comune di Cesano. Il giardino della sua villetta si affaccia sulle antenne di Radio Vaticana. *“Adesso abbiamo costruito un magazzino, completamente schermato dalle radiazioni. I fili di rame mandano in corto le onde radio”*, racconta. Lei e suo marito, attuale presidente del comitato Bambini Senza Onde, hanno vissuto gli impatti dell'elettromagnetismo da vicino assistendo prima alla malattia della loro secondogenita, affetta da leucemia dall'età di venti mesi, e poi alla sua guarigione. *“Mia figlia non ha potuto vivere la sua infanzia”*, racconta Maria, che ha vissuto da vicino tutte le fasi della lotta del comitato. L'anno che ricorda con più rammarico è il 2001 perché l'illusione che qualcosa potesse essere veramente fatto, accesa dall'attenzione dei mezzi di informazione e della politica, nella persona dell'allora ministro dell'ambiente Willer Bordon, era stata forte. *“Sentiamo la mancanza delle istituzioni. Avremmo bisogno di un forte appoggio politico, per far riemergere il caso”*. L'ultima promessa è arrivata dal sindaco Veltroni, che aveva proposto di spostare le antenne nell'area di Santa Palomba. Ma con il cambio al vertice

dell'amministrazione romana, Radio Vaticana è uscita dall'agenda del comune. Adesso il comitato vorrebbe richiamare l'attenzione sul problema scrivendo una lettera non soltanto al sindaco Alemanno, ma anche ai sindaci dei comuni coinvolti di Campignano e Formello, forse più recettivi. Maria, originaria di Napoli, è critica nei confronti della popolazione di Cesano. *“I problemi non nascono nel 2000, sono precedenti. Se i cesanesi si fossero mossi, io non mi sarei mai trasferita qui. Invece la popolazione sapeva, ma non ha fatto niente. C'è chi addirittura dice che è bello sentire il Papa al citofono”*. Adesso la popolazione a Cesano è principalmente composta da immigrati, anziani e militari, i quali non animano l'opposizione. *“È un sacrificio rimanere a Cesano”*, aggiunge Maria, la quale indica come risultato positivo ma parziale della lotta la riduzione delle emissioni. *“Sicuramente adesso stanno più attenti, ma siamo lontani dalla soluzione del problema. La gente continua ad ammalarsi. Un mio amico, agente immobiliare nella zona, mi ha confidato che i livelli di emissioni danneggiano il suo lavoro perché le conversazioni telefoniche sono disturbate dalle interferenze”*. La sentenza del primo tribunale permetterebbe alle vittime di chiedere il risarcimento dei danni, ma Maria non ha intenzione di farlo. *“Non potrei mai prendere soldi dal Vaticano. Quanto dovrei chiedere, per la vita di mia figlia? Non credo neanche che se lo potrebbero permettere”*.

Il comitato Bambini Senza Onde è portatore di due proposte:

- lo spostamento delle antenne nell'area di Santa Palomba, a bassa densità abitativa
- la costruzione di ponti satellitari in sostituzione delle antenne

La speranza più vicina è quella legata alla sentenza sospesa, che condannerebbe per omicidio colposo il Vaticano. “Pesci, il procuratore – conclude Maria – deve solo trovare il coraggio di rinviare il caso a giudizio”.

Scheda riassuntiva

TITOLO DEL CONFLITTO	Radio Vaticana. Omicidio colposo?
TIPO DI CONFLITTO	Da dieci anni, la società civile lotta in aula per il riconoscimento degli impatti sulla salute umana delle antenne di Radio Vaticana.
LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICA	Anguillara Cesano Formello La Storta Olgiata Osteria Nuova Santa Maria di Galeria
INIZIO CONFLITTO	2000
ATTORI	<p>Società civile</p> <p>Comitato Bambini senza Onde Verdi Ambiente e Società</p> <p>Istituzioni</p> <p>Arpa Lazio Istituto Nazionale per i tumori Iss Regione Lazio Santa Sede</p>
IMPATTI	<p>Salute</p> <p>Incidenza di malattie tumorali, in particolare leucemie Malesseri diffusi</p>



A Cesano una giornata di raccolta firme dei residenti che accompagneranno un esposto che sarà inviato alla Procura della Repubblica. I residenti di Cesano, Anguillara, Formello, Campagnano, del XX municipio e del XIX municipio, chiedono una definitiva svolta nel contenzioso ormai decennale che li contrappone all'emittente del Papa



Dalla Via Braccianese una veduta sulle antenne da un'attività commerciale confinate con i terreni di proprietà dello Stato Pontificio

BIBLIOGRAFIA

Pagnotta Grazia, *Sindaci a Roma*, Interventi Donzelli, Roma 2006

Ramaccioni Alessio e Fragale Francesca Romana, *Bomba Atomica*, Editori Riuniti, Roma 2011

SITOGRAFIA

<http://polab.it/srl/>

www.bambinisenzaonde.it

<http://archivio.ambiente.it/impresa/legislazione/leggi/1998/dm381-98.htm>

<http://www.camera.it/parlam/leggi/01036l.htm>

<http://www.parlamento.it/parlam/leggi/decreti/01005d.htm>

<http://www.unimondo.org/Notizie/Italia-cercasi-politica-anti-inquinamento-elettromagnetico>

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21268443>

http://www.youreporter.it/video_Le_antenne_della_vergogna



Roma, 16 febbraio 2011

PATTO TRA IL SINDACO DI ROMA CAPITALE E GLI ABITANTI DI TOR BELLA MONACA

Questo il testo del "Patto fra il Sindaco e gli abitanti di Tor Bella Monaca", presentato il 17 dicembre 2010, durante un'assemblea pubblica, dal sindaco di Roma, **Gianni Alemanno**:

Il sindaco di Roma Capitale, Gianni Alemanno, per realizzare il progetto di riqualificazione del quartiere di Tor Bella Monaca si impegna con ogni cittadino residente sui seguenti punti:

- 1) *Ad ogni famiglia sarà consegnata la nuova abitazione pienamente agibile e dotata di tutti i servizi, prima dell'abbandono e dell'abbattimento della vecchia abitazione di provenienza.*
- 2) *Ogni residente dei palazzi di Tor Bella Monaca che verranno abbattuti avrà diritto a un'abitazione con metratura non inferiore a quella di provenienza e in ogni caso adeguata ai componenti del nucleo familiare.*
- 3) *Tale abitazione sarà distante il meno possibile da quella di provenienza e, in ogni caso, sarà all'interno dello stesso comparto di Tor Bella Monaca, rispettando le relazioni di vicinato.*

ALLEGATO 1 - Patto tra il Sindaco di Roma e gli abitanti di Tor Bella Monaca (17/12/2010)



Ufficio Stampa

- 4) *L'affitto corrisposto sarà uguale a quello precedentemente definito nei contratti di locazione di edilizia economica e popolare.*
- 5) *Roma Capitale si farà carico dei costi derivanti dal trasloco da un appartamento all'altro.*
- 6) *Nessun costo dovrà essere pagato per i nuovi allacci alle utenze pubbliche (luce, acqua e gas).*
- 7) *Sarà istituita, con delibera comunale, una Commissione per l'abbattimento delle barriere architettoniche, composta da rappresentanti degli Ordini degli Architetti e degli Ingegneri, dal progettista, dal direttore dei lavori e da esponenti delle associazioni rappresentative del mondo della disabilità. Questa Commissione dovrà verificare che nei fabbricati siano rispettate tutte le normative di legge a tutela dei disabili.*
- 8) *Alle famiglie che occupano abusivamente gli appartamenti di Tor Bella Monaca senza avere diritto secondo le normative vigenti ma che risiedono in essi da tempo in maniera stabile, sarà garantito il diritto alla casa secondo procedure da concordare su un tavolo appositamente creato con le Associazioni e i Movimenti rappresentativi di queste realtà.*
- 9) *Le imprese che lavoreranno per la ricostruzione di Tor Bella Monaca si dovranno impegnare ad assumere lavoratori residenti nel quartiere.*
- 10) *Le nuove case, una volta ultimate, verranno vendute agli inquilini che vorranno acquistarle a valore catastale. Coloro che non acquisteranno resteranno in affitto con lo stesso canone.*
- 11) *Continuare il sondaggio porta a porta a cura di Risorse per Roma in tutto il quartiere, palazzo per palazzo.*
- 12) *Creazione di un tavolo di confronto permanente con i rappresentanti dei diversi comparti sotto la responsabilità di una Commissione speciale di controllo su Tor Bella Monaca dell'VIII Municipio, per controllare i progetti, l'andamento dei lavori e individuare i servizi necessari.*

Piazza del Campidoglio, 1 - 00186 - Roma
Telefono: +39066710.1 +39066710.4224 +396710.4924 Fax +39066710.72420
Email: ufficiostampa@comune.roma.it Sito internet: www.comune.roma.it

EL "CHE"NTRO SOCIALE TORBELLAMONACA

L.go Ferruccio Mengaroni 11 **R8** 00133 Roma fax 06 89 52 27 00

**Sondaggio conoscitivo del progetto
di riqualificazione di Tor Bella Monaca al Comparto R 8**

Locatari: **740** Sondaggio effettuato a locatari: **510**

1) Conosci il Progetto del Sindaco Alemanno per la riqualificazione di Tor Bella Monaca ?

Ne ho sentito parlare **55%** Mi sono informata **30%** NO **15%**

2) Il suo Alloggio ha problemi ? SI **55%** NO **45%**

Se si quali? **Infiltrazioni acqua bagno 40%** - **Umidità 25%**
Infissi 25% - **Pavimenti 10%**

3) Se l'edificio ha problemi è d'accordo come dice il progetto di buttarli giù e rifarli di nuovo o verificare la possibilità di ristrutturazione ?

Buttarli giù e rifarli nuovi **55%** Verificare possibilità ristrutturazione **40%**
E' indifferente **5%**

4) E' disposta a sacrificare parte delle aree verdi attuali per le nuove costruzioni ?

SI - NO **75%** In parte **25%**

5) Sono importanti servizi sociali e culturali ?

SI **80%** NO - Basta che ci sono nel quartiere **20%**

6) Quali sono i maggiori problemi che incontra nel quartiere ?

Mancanza manutenzione, Incuria della gente, mancano servizi, attività culturali, biblioteche,

7) E' importante la partecipazione e controllo degli abitanti nel progetto ?

SI **90%** Indifferente **10%**

8) Gli edifici scolastici debbono essere inseriti nel progetto ?

SI **100%** NO -

Nota al Sondaggio

- 1) Il 40% dei locatari che sono per la verifica e possibilità di ristrutturazione, in realtà oltre la metà risponde così perché non si fida dell'amministrazione ed hanno paura che non gli venga rassegnato l'alloggio, o ha paura che poi lo spostano. Se il comune gli da garanzie di rimanere lì e il contratto attuale loro optano per abbattere e ricostruire.
- 2) C'è poca conoscenza del progetto e tra quelli che dicono di conoscerlo in realtà c'è anche molta confusione. Probabilmente c'è stato un problema di comunicazione tra amministrazione comunale e abitanti, il sondaggio del comune non ha chiarito termini e dubbi del progetto agli stessi abitanti.
- 3) Abbiamo verificato che la quasi totalità dei locatari non si fida e non crede alle istituzioni. Probabilmente il tutto è dovuto alla mancanza di risposte da parte dell'amministrazione o chi per essa alle richieste di manutenzione. A dire dei locatari la ROMEO, incaricata della manutenzione, è stata assente.
- 4) E' curioso il fatto che nel 45% dei locatari che non hanno problemi di ristrutturazione all'alloggio; il 40% dice comunque che sono d'accordo a buttarli giù e ricostruire, mentre il 60% è per la verifica e possibilità di ristrutturazione
- 5) Nel 55% dei locatari che hanno problemi di ristrutturazione all'alloggio; il 70% dei locatari dice comunque che sono d'accordo a buttarli giù e ricostruire, mentre il 30% è per la verifica e possibilità di ristrutturazione.
- 6) Il 10% non ha regolare contratto di locazione e il 90% di essi sono contrari al progetto di demolizione e ricostruzione perché hanno paura che poi vengono sgomberati.