Al Presidente della Commissione
Controllo, Garanzia e Trasparenza
di Roma Capitale
Marco Palumbo
marco.palumbo@comune.roma.it

Oggetto: richiesta di verifica atti e procedure relativi al progetto del **Filobus "Eur -Tor de'Cenci"**.

Il Comitato in epigrafe con la presente chiede, alla Commissione da Lei presieduta, un riscontro sugli atti e le procedure che hanno portato all'approvazione del progetto/tragitto del Filobus denominato "Eur- Tor de'Cenci".
A tal fine segnaliamo quanto di seguito.

Commissione Mobilità - Comune di Roma Capitale
*Riunione del **25 ottobre 2017** avente per oggetto:*

1. *Verifica avanzamento progettazione corridoi Filobus Eur - Tor de' Cenci;*
2. *Varie ed eventuali.*

Le anomalie che, a parere di questo Comitato, si riscontrano nel progetto e nell'approvazione, sono le seguenti:

- La Commissione Mobilità del Comune di Roma il **25.10.2017** approva un progetto senza che sia all'Ordine del Giorno.

  È legale una procedura del genere?

- Il progetto è stato modificato rispetto all'ultima riunione della Commissione Mobilità del Comune del 10.05.2017 e alla riunione della Commissione del IX Municipio del 25.05.2017.

- L'approvazione avviene senza che i Commissari Comunali abbiano preso conoscenza del nuovo Progetto, se non a sprazzi dalla voce dei tecnici di Roma Metropolitane, che le carte le hanno sempre nascoste. Persino i Commissari hanno dovuto "rubare" il progetto con delle foto (Alessandra Agnello) fatte con i telefonini, venendo persino ammoniti da Roma Metropolitane, per tali scatti.

  È legale una procedura del genere?

- L'approvazione avviene, senza che si sia nuovamente espressa, anche solo con semplice Parere, la Commissione del IX Municipio, sul cui territorio dovrebbe nascere l'opera.

  È legale una procedura del genere?

- Durante la riunione, i dati forniti dai tecnici di Roma Metropolitane sono stati piuttosto parziali sugli argomenti trattati, e non tutti i contenuti del progetto sono stati oggetto di discussione.

  È legale una procedura del genere?

- Il tracciato è stato variato scorporando una parte di esso e lasciando solo la tratta che hanno chiamato direttrice, tagliando l'appendice. Quindi un progetto totalmente modificato rispetto agli altri visti, discussi e in parte approvati.

  È legale una procedura del genere?

- L'ing. **Coluzzi** presente in rappresentanza del Dipartimento Mobilità del Comune, è stato il più focoso sostenitore del progetto. Sembrava lui l'assegnatario del progetto! E' intervenuto in maniera scomposta e grossolana contro coloro che, **legittimamente, facevano domande per avere conoscenza di cosa si volesse realizzare con questo progetto**. Ha interrotto molti convenuti utilizzando la frase: "fate solo caciara", termine quest'ultimo sicuramente offensivo e atto a tacitare domande, a cui probabilmente sapeva sarebbe stato ostico avere risposte dai rappresentanti di Roma Metropolitane, con cui invece sembrava avere un ottimo rapporto.
  Uno di questi quesiti al quale, grazie a questo signore, non si è potuto avere risposta, è stato il **chilometraggio del tragitto**, che pertanto **è rimasto sconosciuto a tutti**. Commissari compresi.
  Il Presidente della Comm. **Enrico Stefàno** ha prima atteso di conoscere anche lui la risposta poi, vedendo che l'arch. **Margherita Meloni** (progettista della linea per Roma Metropolitane) non rispondeva, con una piroetta di 180 gradi, ha detto ai presenti che avrebbe raccolto Lui l'informazione e l'avrebbe successivamente comunicata per e-mail.

  È legale una procedura del genere?

- Un altro punto su cui è stato quasi impossibile avere chiarimenti precisi e verificabili, è stato il costo dell'opera, che fino alle ultime riunioni delle Comm. Mobilità Comunale e Municipale, si attestava a più di **60** milioni di euro, i **40 previsti + 20 per sopraggiunte spese**, richiesti da Roma Metropolitane. Si è invece scoperto che improvvisamente, i costi sarebbero scesi a 40 milioni di euro.
  Solo dopo diverse domande e insistenze, si è però compreso che la diminuzione del costo non era da intendersi quale frutto di una manovra di "risparmio", **bensì quale effetto del taglio di una delle linee** di appendice; viene allora spontanea una domanda: perché se con 40 milioni di euro si doveva realizzare tutta l'opera, adesso con gli stessi soldi, se ne realizza solo una versione "mozzata"?

  È legale una procedura del genere?

- Un altro dei punti cruciali del progetto, che dicono essere cambiato, è il **tempo di percorrenza**, che adesso è stato dichiarato essere di soli 30 minuti. Come facciamo a dimenticare quanto dichiarato dall'Arch. Meloni solo qualche mese fa, il 25.05.17, quando diceva che il tempo di percorrenza era intorno ai 45 minuti (21+24)? Anche in questo caso bisogna credergli sulla parola e abbozzare, oppure come già accaduto, bisogna essere additati come chi fa solo "caciara"?

- Si fa notare che il percorso **parallelo** alla Via Pontina (**non sopra la Pontina**) sarebbe stato di **soli 7 Km**, mentre sulla Colombo - dove Roma Metropolitane ha voluto portare il **suo** progetto e il **suo** tragitto - si parlava (vedi allegato) di **18 Km**, di cui 4 elettrificati in corsia protetta, 12 elettrificati in corsia promiscua e 2 non elettrificati.
  In questa riunione della Commissione Mobilità di Roma Capitale, il dato sul chilometraggio è stato tenuto nascosto. Perché?
  È legale una procedura del genere?

Nonostante tutto però, la Commissione - anche se all'oscuro di questo dato e di tanti altri - ha approvato ugualmente il progetto.
È legale una procedura del genere?

- Perché se il progetto si chiama "Eur - Tor de'Cenci" e **fu pensato e nasce per dimezzare i tempi di percorrenza sulla Via Pontina**, Roma Metropolitane ha spostato il tragitto su un'altra strada, senza che tale spostamento apporti un miglioramento dei tempi di percorrenza, rendendo quindi l'opera totalmente inutile? Chi ha dato questa autorizzazione, e con quale atto pubblico?

  È legale una procedura del genere?

CONSIDERAZIONI

Non si è trattato di verificare l'avanzamento dei lavori, ma al contrario dell'approvazione del Progetto presentato da Roma Metropolitane, malgrado i componenti della Commissione Mobilità non fossero a conoscenza di cosa stessero approvando, non avendo essi ricevuto prima della riunione alcun incartamento relativo al progetto modificato.

Ci si è trovati quindi davanti a Roma Metropolitane che portava le carte e le mappe aggiornate col nuovo percorso, a dei Commissari ignari dei cambiamenti e che infatti, subissavano i tecnici di Roma Metropolitane di domande.
Questi tecnici, invece di rispondere compiutamente, quasi sempre ripetevano monotonamente: "questo è un altro progetto. Le vostre domande si riferiscono a quello vecchio". Perfetto, allora aggiornateci su quello nuovo" ribattevano i Commissari.

Come si fa allora ad approvare un progetto sconosciuto?

Le domande più comuni venivano fatte su:

percorso, fermate, elettrificazione, percorso in sede protetta e in sede promiscua, costi, tempi di percorrenza, tempi di realizzazione.

Queste domande sono state poste sia dai Commissari, che dai rappresentanti dei Comitati di Quartiere maggiormente interessati alla nuova linea, quali: Spinaceto, Tor de' Cenci, Tre Pini Villaggio Azzurro, Vallerano ed altre.
Nelle risposte c'era sempre il solito ritornello: "è un altro progetto". In questo modo non veniva mai spiegato compiutamente quanto richiesto o, in alternativa, si impediva la risposta completa grazie all'intervento del Presidente Stefàno o del Tecnico del Dipartimento di Roma Capitale, che di fatto impedivano la risposta sostenendo si entrasse "troppo nel dettaglio".

Pertanto, quando qualcuno dei Commissari o dei Comitati interveniva per avere risposte chiare e non mezze risposte, veniva zittito.
Ma la cosa più eclatante è che, anche quando lo stesso Stefàno, di tanto in tanto, chiedeva spiegazioni su qualcosa di poco chiaro - persino Lui - così come tutti gli altri compartecipanti, riceveva spiegazioni insufficienti e incomplete.

*Per maggiore completezza della questione elenchiamo sinteticamente le **richieste**, dei 60mila cittadini interessati, non prese in considerazione:*

- Che il tracciato del Filobus venga progettato solo ed esclusivamente **parallelo alla Via Pontina**, altrimenti non ha senso realizzarlo;

- che **in fase di progettazione**, si preveda **una Struttura (stradale)** che possa fare **un domani,** da base per sostenere una linea di **metropolitana o un trenino**;
- che il progetto si realizzi o **su piloni,** o marciando **in trincea** (fosso scavato a una profondità di 4/5metri) e quindi con costi bassissimi. E' in questi 2 modi infatti, che vengono costruite le più grandi metropolitane d'Europa;
- che il tracciato possa avere dei piccoli scostamenti dalla Pontina, per permettere di collegare o di avvicinarsi e quindi collegare anche: Palasport e S. Eugenio, EurRoma2 e IFO, prima di arrivare a Mostacciano, Tre Pini, Spinaceto e Tor de' Cenci.

L'Ing. Rodolfo Gaudio, **Direttore Generale della mobilità del Comune di Roma**, incontrato dal C.d.Q. ad aprile 2016, apprezzò quanto da noi richiesto perché, ci disse, "**è una richiesta di buon senso**" e promise che avrebbe fatto presente tale richiesta a Roma Metropolitane, perché studiasse le possibilità del percorso con le caratteristiche da noi auspicate. Disse anche però, che tutto dipendeva dalle decisioni che avrebbe assunto il nuovo Assessore del Comune di Roma, cui spettava la decisione finale…

Infine, si fa presente che Roma Metropolitane, per raggiungere i propri scopi, ha persino **capovolto la regola** che stabilisce:

- il tracciato promiscuo si adotta lì dove il traffico è scorrevole;
- quello **preferenziale** lì dove c'è **intasamento.**

Roma Metropolitane cioè, si è ritagliata una nuova regola, **capovolgendo** detto principio, eludendo il buon senso e forse persino il contratto, che non ci è dato conoscere. Quindi, hanno fatto promiscuo il percorso dell'Eur (dove serve la preferenziale) e, preferenziale a Spinaceto (dove si cammina liberamente). **E questo è un dato importantissimo**, perché **se non si capovolgesse tale regola**, **salterebbe il loro progetto**.

Ieri: il corridoio della mobilità veloce, che ridurrà i tempi di percorrenza.

Oggi: con un mezzo così lento e con un percorso così lungo, nessun cittadino lascerà le auto a casa, lasciando irrisolti tutti i problemi di mobilità di ben 6 quartieri: Tor de'Cenci, Spinaceto, Tre Pini Villaggio Azzurro, Vallerano, Castel Di Decima, Mostacciano. Si affossa quindi un progetto che che viceversa, poteva portare grandi benefici, se solo l'opera fosse stata progettata così come fu originariamente pensata e decisa, senza pensare di buttare dalla finestra 40 milioni di euro dei contribuenti romani.

In attesa di una Sua decisione che chiarisca i tanti punti oscuri di questa vicenda, Le inviamo i Nostri più cordiali saluti.

5 dicembre 2017

per il Comitato di Quartiere
il Presidente
prof. Guido Basso