



COMITATO CIVICO 2013

ANNO I, NUMERO 40

30 DICEMBRE 2010

DOSSIER "Porto di Ostia" - 2

IN PRIMO PIANO - Il Direttivo



Buon 2011

... ma che lo sia davvero.

Chiudiamo quest'anno con il numero 40 del Giornalino, un percorso iniziato il 18 gennaio 2010 e che ci ha visto raggiungere oltre 3.000 indirizzi e-mail. Una formula semplice, una informazione scomoda, un nuovo riferimento in questo XIII Municipio dove ogni quotidiano ha un proprio corrispondente ma che non parla mai dei veri problemi del territorio. Un esempio su tutti, l'**ampliamento del Porto di Ostia**, passato in secondo ordine su tutti gli organi d'informazione. Dopo il nostro Dossier del 28 novembre 2010 (n.38 del Giornalino), che seguiva l'espressione favorevole del 18 novembre da parte del Consiglio Municipale, siamo costretti a ritornare sull'argomento dell'ampliamento del Porto di Ostia. Un'iniziativa che viene lasciata in mano ai privati, che non viene partecipata con i cittadini, che si inserisce con prepotenza in un delicato tessuto sociale come quello di Ostia Ponente e l'Idroscalo ma che l'Amministrazione Comunale ha il coraggio di definire 'Opera Strategica'! Nessuno ne parla, in dettaglio, lasciando che la cosa vada avanti da sé. Siamo certi che se fosse stata veramente una opportunità per il territorio la politica non avrebbe perso un solo secondo per vantarsene con i cittadini. Perché non lo fa, allora ?

Perché le critiche sono molte, troppe e non poteva essere altrimenti. Dopo il flop di quello che era stato definito un evento epocale (il finto decentramento amministrativo di Ostia), dopo le tante promesse mancate (p.es., la via Cristoforo Colombo e la messa in sicurezza della via del

Mare o il Ponte della Scafa), dopo tutto il cemento che ci hanno tirato addosso (e non solo all'Infernetto, dove arriverà anche il mega centro commerciale di via Canale della Lingua), dopo l'irrealizzato sogno della riqualificazione del lungomare di Ostia (dove qualcuno ha ipotizzato, e non è uno scherzo, piste da sci e specchi di mare con onde artificiali per i surfisti), il XIII Municipio è quello dove ogni metro di strada ha la sua buca, dove il verde ormai è marrone e degrado, dove la prostituzione, la sicurezza, le infiltrazioni mafiose, camorristiche e della 'ndrangheta la fanno da padroni e dove la classe politica (maggioranza e opposizione) non riesce a dare una risposta una ai cittadini. Era così urgente autorizzare l'ampliamento del porto di Ostia senza risolvere prima gli altri più importanti problemi ?

Ci vuole davvero tanta ma tanta speranza e tanto ma tanto ottimismo per augurare un Buon 2011. Il nostro Comitato continuerà a crescere e continuerà ad informare, rispondendo puntualmente alle critiche senza montarsi mai la testa per gli apprezzamenti ricevuti. Cosa ci aspetta-

mo ? In verità nulla, solo di mantenere l'ingrato compito di informare dove l'informazione non c'è.

**TANTI AUGURI !
BUON 2011 !**



Documenti di riferimento:

Delibera di CC n.57 del 2 marzo 2006

(f.to Pdf - Kb 232)

Regolamento per l'attivazione del processo di partecipazione dei cittadini alle scelte di trasformazione urbana

(Allegato A di Delibera di CC. n. 57 del 2 marzo 2006)



Intervento CC2013



ROMA CAPITALE

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

Progetto di ampliamento del Porto di Roma

Assemblea partecipativa aperta alla cittadinanza

29 dicembre 2010, ore 16:00

Aula consiliare Massimo di Somma, piazzale della Stazione

Nel marzo 2006 il Comune di Roma si è dotato di un importante strumento per favorire il confronto e

il dialogo tra Amministrazione e cittadini: il **Regolamento del processo di partecipazione dei cittadini alle scelte di trasformazione urbana**. Entro 30 giorni dalla data della pubblicazione *on line* tutti i cittadini potranno far pervenire all'Amministrazione le loro osservazioni, istanze o proposte ed entro lo stesso termine l'Assessore e il Presidente del Municipio di riferimento convocheranno un incontro pubblico, di cui sarà dato avviso con 15 giorni di anticipo, nel corso del quale verranno discussi i contributi partecipativi pervenuti. Il responsabile del procedimento del progetto provvederà poi a stilare un Documento della partecipazione che terrà conto di tutto quanto proposto e discusso nell'incontro pubblico e che, allegato alla proposta di delibera, ne accompagnerà tutto il percorso fino alla definitiva approvazione.

Osservazioni

1. Posto di Polizia di Frontiera/ Caserma Guardia di Finanza

Nessuna indicazione sulla sicurezza risulta nei documenti disponibili sul sito internet del Comune di Roma.

In realtà, secondo le dichiarazioni rilasciate il 27 novembre 2010 ad una emittente televisiva locale da parte del Dr. Antonio Franco, primo dirigente del Commissariato di Ostia, la Polizia sta cercando dei protocolli d'intesa e delle convenzioni con la società del porto per avere dei nuovi locali dove poter realizzare un nuovo posto di Polizia di Frontiera. Ricordiamo che la specialità della Polizia di Frontiera svolge la primaria attività dei controlli di frontiera e, nel caso della Polizia di Frontiera marittima, presso i confini marittimi. La Questura di Roma ha solo un ufficio di Polizia di Frontiera marittima preso lo scalo di Civitavecchia, dove attraccano i traghetti turistici. Anche ad Ostia si prevede tutto questo?

Inoltre, sempre il Dr. Antonio Franco ha sostenuto che quando il porto di Ostia sarà realizzato, la Polizia di Stato sta ipotizzando di riportare ad Ostia (quindi nel Comune di Roma) la Squadra Nautica di Roma, attualmente alloggiata presso il Commissariato di Fiumicino. Tale servizio si identifica con quello delle motovedette della Polizia di Stato che sono direttamente dipendenti dagli Uffici Prevenzione Generale e Soccorso Pubblico delle Questure (come i servizi del Reparto Volanti).

Osserviamo che esiste già un posto di Polizia di Stato, non operativo e reso inagibile dai continui allagamenti, lungo via dell'Idroscalo e che sarebbe sufficiente riattivarlo. Più preoccupante è invece la situazione dell'entroterra di Ostia, priva di un Commissariato. Se pertanto un nuovo Commissariato deve sorgere nel XIII Municipio, è bene che sorga dove serve e dove da anni è richiesto dalla cittadinanza.

Inoltre, l'attuale porto di Ostia aveva siglato già una convenzione con il Co-

mando Generale della Guardia di Finanza per la costruzione di una Caserma del gruppo e della Compagnia d'Ostia Lido, su un terreno di 9600 mq, ma che non è mai stata realizzata. Addirittura, a seguito dell'approvazione dell'Accordo di Programma precedente, quale parte integrante dello stesso, erano posti a carico della Soc. A.T.I. S.p.A., oltre agli oneri relativi alla realizzazione del Porto Turistico, il seguente: "progettazione e realizzazione della Caserma della Guardia di Finanza". Oggi invece nell'area si stanno costruendo edifici residenziali e commerciali.

2. Convenzione LIPU

Nessuna indicazione sull'impatto ambientale risulta nei documenti disponibili sul sito internet del Comune di Roma.

In particolare nessun accenno viene fatto all'attuale convenzione con la LIPU in prospettiva di ampliare la zona verde esistente fino alla Torre San Michele. Ricordiamo che la convenzione tra la LIPU e la Soc. A.T.I. S.p.A. è del 20 giugno 1998 per la realizzazione e la gestione del Centro Habitat Mediterraneo (CHM) presso l'Idroscalo di Ostia Lido, retrostante l'area portuale, con finalità di recupero ambientale della zona. A tali indicazioni, si sono aggiunte quelle dell'Ente di Riserva del Litorale Romano che, in data 13 aprile 2000, formulava la seguente prescrizione: "Sia operato, sempre per il CHM, il ripristino ove possibile, del cordone dunale, lungo tutto il confine sud-ovest dell'area, utilizzando tecnologie già sperimentate e riconosciute valide dall'Unione Europea".

Questo cordone dunale, artificiale, realizzato con terra di riporto della bonifica dell'area, è oggi fortemente degradato ed è una delle cause dell'allagamento costante di Via dell'Idroscalo a seguito di forti precipitazioni meteoriche. Manca qualsiasi ipotesi progettuale che possa conservare nel tempo l'area. Sarebbe opportuno un bando internazionale per l'affidamento della gestione.

Istanze

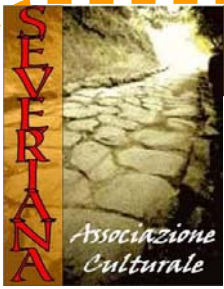
1. Viabilità

Premesso:

1. che era competenza del porto di Ostia la realizzazione di tutta la viabilità pubblica esterna retrostante il Porto da Via dell'Idroscalo e Via Avegno, la ristrutturazione dei primi 300 mt. di Via Avegno e la redazione degli studi di fattibilità sull'adeguamento e riorganizzazione della viabilità di accesso al porto;
2. che le opere di cui sopra a distanza di 10 anni non sono mai state realizzate;
3. che in data 21 dicembre 2010 l'Assessore ai LL.PP. del XIII Municipio, Amerigo Olive, durante una interrogazione di un consigliere dell'opposizione ha risposto che la gara del Ponte della Scafa non verrà aggiudicata prima del secondo trimestre 2011;
4. che il Comune di Roma non ha soldi per l'adeguamento della Via del Mare;
5. che la realizzazione del nuovo Porto della Concordia a Fiumicino porterà ulteriore traffico sulle stesse strade di servizio per il porto di Ostia;
6. che Via dell'Idroscalo, anche in previsione dell'ampliamento dei cantieri navali secondo il progetto inserito nei Patti Territoriali di Ostia, non è in grado di sostenere il flusso di auto dirette ai nuovi posti barca;
7. che, come sostenuto nel documento predisposto per la partecipazione, le seguenti affermazioni non sono allo stato attuale credibili: "rete stradale è in grado di accogliere l'intero carico veicolare"; "l'adeguamento delle carreggiate non è necessario"

Si chiede:

- che l'ampliamento del porto di Ostia non sia realizzato fino al completamento del Ponte della Scafa e della viabilità di servizio, non essendo vera l'affermazione "che il tratto terminale del lungomare è comunque privo di traffico e quindi in grado di accogliere l'intero carico consentito dalla piattaforma stradale" in quanto già l'attuale porto di Ostia congestiona l'area.



Intervento Severiana

Istanza

1. Riqualificazione di Tor San Michele

Premesso:

1. che dai documenti resi disponibili nel processo partecipativo non risulta alcuna menzione di Tor San Michele nel progetto di ampliamento del porto di Ostia;
2. che invece nella Decisione di Giunta Comunale 95/2010 (Indirizzi al Sindaco per l'Accordo di programma concernente il 'Progetto di ampliamento del Porto di Roma'), la riqualificazione di Tor San Michele è ritenuta parte integrante del progetto di ampliamento del porto;
3. che la riqualificazione di Tor San Michele prevede un contributo volontario di 1 milione di euro da parte della Società 'Porto di Roma', impegnata con atto d'obbligo del 12 ottobre 2010;
4. che Tor San Michele è di proprietà del Demanio

e che il contributo volontario di cui sopra sarà corrisposto entro e non oltre 180 giorni 'dal conseguimento del titolo abilitativo', seppur risulta essere solo in

- corso un accordo per l'affidamento in gestione del complesso monumentale al XIII Municipio;
5. che solo dopo l'esito positivo dell'Accordo di Programma per l'ampliamento del porto di Ostia, il contributo volontario sarà iscritto nel Bilancio delle Entrate del Comune di Roma;
 6. che il Presidente del XIII Municipio, Giacomo Vizzani, in data 13 novembre 2010 ha dichiarato a una emittente televisiva locale che il finanziamento è già stato allocato nel bilancio del Comune e che l'operazione si può prevedere perché i soldi vengono da opere a scomputo di altre iniziative,

Si chiede:

- di conoscere se la Società Porto di Roma, che versa il contributo volontario di 1 milione di euro per la riqualificazione di Tor San Michele, come opere a scomputo, è la omonima società in liquidazione con sede legale in via Federico Cesi, 30 (Roma) o la 'Porto di Roma Immobiliare srl' con

sede legale in Largo del Porto di Roma, 2 (Roma) o addirittura la 'Porto di Roma Residence srl', con sede legale in Via Indonesia, 170 (Roma);

- di conoscere a quale titolo tale contributo volontario è stato inserito nella Decisione di Giunta Comunale 95/2010, che dovrebbe solo riguardare l'ampliamento del porto di Ostia;
- di conoscere se si tratta veramente di un contributo volontario o di un finanziamento proveniente da opere a scomputo degli oneri di urbanizzazione e dunque non volontario, ma dovuto;
- di conoscere, se si tratta di opere a scomputo, chi è il titolare del permesso a costruire e a quali opere di urbanizzazione primarie, correlate al singolo intervento assentito, è stato tolto l'importo di 1 milione di euro;
- di conoscere se sia stato realmente 'allocato' il finanziamento in bilancio in quanto non risulta approvata nessuna variazione di bilancio relativa all'opera op1014470001, programma LF, progetto IGT, né tantomeno Tor San Michele è passata in gestione dal Demanio al XIII Municipio, come richiesto dall'atto d'obbligo.



Intervento Comunità Foce del Tevere

Osservazioni

1. Delocalizzazione dell'abitato dell'Idroscalo di Ostia

All'interno della

Decisione di Giunta n. 95/10, recante "Indirizzi al Sindaco, ai sensi dell'art. 24 dello Statuto Comunale, per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs n. 267/2000, concernente il 'Progetto di ampliamento del Porto di Roma' in località Lido di Ostia - Ostia Ponente", sono riportate le prescrizioni contenute nel verbale della Conferenza dei Servizi del 27 ottobre 2010.

L'Autorità di Bacino del fiume Tevere ha chiesto alla società proponente il progetto per l'ampliamento del porto, di verificare e approfondire la problematica del deflusso delle acque della piena ultracentennale, prestando attenzione che la testata del nuovo molo non alteri il deflusso della piena. In particolare, ha chiesto di analizzare anche "il probabile maggior livello di criticità cui saranno sottoposte le costruzioni abusive attuali, poste nella zona come sopra definita, stabilendo dei livelli di priorità per assumere procedure delocalizzative della stessa zona complessiva dell'Idroscalo di Ostia".

Osserviamo che non è competenza dell'Autorità di Bacino imporre al soggetto proponente di "assumere procedure delocalizzative della stessa zona complessiva dell'Idroscalo di Ostia" in funzione della realizzazione di un'opera che non ha alcuna utilità sociale, che potrebbe peggiorare un problema statistico e che è comunque risolvibile tecnicamente con altre opere.

Ricordiamo che il Piano Stralcio n. 5 per il recupero e la riqualificazione dell'ambito fluviale tra Castel Giubileo e la foce del Tevere, deve ancora essere attuato in molte opere e che l'Autorità di Bacino dovrebbe impedire la realizzazione di nuove soprattutto quando finiscono soltanto per rendere più complessa la difesa idraulica degli abitati esistenti.

Osserviamo che, proprio in funzione delle prescrizioni tecniche del Piano Stralcio n.5, tutta l'area del porto attuale è a rischio idrogeologico R4 anche per la mancanza di opportuni argini, progettati da anni e mai realizzati. Osserviamo infine che il porto ha ricevuto parere favorevole dell'Autorità del Bacino del Fiume Tevere nella seduta del 18 novembre 1997, 6 anni prima dell'adozione del Piano Stralcio n.5 e che pertanto è inammissibile che per il nuovo ampliamento del porto l'Autorità di Bacino continui a ignorare gli

stessi rischi che rileva per l'abitato dell'Idroscalo.

2. 'Spiaggetta'

L'ampliamento del porto di Ostia prevede la realizzazione, dal muro dell'attuale limite del porto fino alla futura testata del nuovo molo, di un muretto alto 1,70 mt. con tanto di inferriate che precluderà completamente l'accesso al mare nella zona oggi denominata 'spiaggetta' ad uso dei residenti dell'Idroscalo di Ostia. Osserviamo che, poiché i posti auto saranno realizzati direttamente sul molo e che comunque i Vigili del Fuoco hanno richiesto di poter accedere sul nuovo molo con i propri mezzi di servizio, dovrà necessariamente realizzarsi presso la 'spiaggetta' un ingresso carrabile che cancellerà per sempre questo luogo legato alla comunità dell'Idroscalo.

3. Ingresso al nuovo molo

Le indicazioni inserite nei documenti disponibili sul sito internet del Comune di Roma, riguardo l'accesso al nuovo molo, non dicono nulla a riguardo, continuando ad indicare solo gli accessi attuali del porto. Osserviamo la gravità di tale mancanza che finisce per invalidare gli studi di viabilità illustrati nella fase partecipativa.

Istanze

1. Scogliera a mare a difesa dell'abitato

Premesso:

1. che il 13 settembre 2010, è stata aggiudicata la gara per l'affidamento dei lavori di rafforzamento e potenziamento della scogliera a mare posta a difesa dell'abitato dell'Idroscalo di Ostia;
2. che la ditta vincitrice è la Impre.Dor. srl, con sede legale in Via Capanne di Marino n.2/C, Ciampino (Roma), lo stesso indirizzo della società Idra.Mar. srl, esperta in lavori di difesa e sistemazione idraulica, fluviale e marittima, di cui la Impre.Dor. si servirà secondo la forma giuridica dell'avvalimento;
3. che i tempi di realizzazione sono di 200 giorni naturali e consecutivi (7 mesi) a decorrere dalla consegna dei lavori, che avverrà dopo tutta una serie di passaggi burocratici da parte delle autorità marittime;
4. che l'ente appaltante è la Direzione Regionale della Protezione Civile e i lavori sono finanziati con i fondi a disposizione del Commissario delegato di cui all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3734 del 16.01.2009 "Primi interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare i danni conseguenti agli eventi atmosferici che hanno colpito il territorio nazionale nei mesi di novembre e dicembre 2008";
5. che i lavori ad oggi ancora non sono iniziati;
6. che l'estensione della scogliera parte dalla foce del fiume Tevere fino alla testata del nuovo molo del

porto di Ostia, potendo ciò generare problemi di sovrapposizione delle aree di cantiere,

Si chiede:

- che i lavori dell'ampliamento del porto di Ostia non anticipino quelli della scogliera a mare essendo questi ultimi fondamentali per la protezione dell'abitato dell'Idroscalo di Ostia.

2. Cantierizzazione

Premesso:

1. che via dell'Idroscalo è l'unica strada percorribile per raggiungere la futura area di cantiere del nuovo molo;
2. che via dell'Idroscalo è strada a pubblico transito, collaudata ed entrata in manutenzione (fino a Piazza dei Piroscafi) dal 1983;
3. che via dell'Idroscalo ha una sezione di circa 6,5 metri, con una carreggiata per senso di marcia, senza marciapiedi e che dunque, come strada locale, non è percorribile da qualsiasi mezzo (se non con i limiti introdotti dal Codice della Strada);
4. che via dell'Idroscalo è percorsa da mezzi pubblici,

Si chiede:

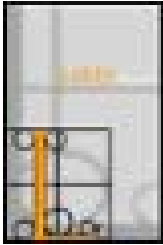
- che via dell'Idroscalo, per la pericolosità introdotta dai mezzi di cantiere, sia interdotta in fase di cantierizzazione agli autoveicoli con massa complessiva superiore a 7,5 tonnellate.

Proposte

1. Posti di lavoro

Le previsioni inserite nei documenti disponibili sul sito internet del Comune di Roma, riguardo lo sviluppo occupazionale non sono credibili non solo perché senza alcuna metodologia oscillano tra i 1.000 nuovi posti di lavoro e i 1.500 dichiarati nella Decisione di Giunta Comunale 95/2010, "Indirizzi al Sindaco per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma", ma soprattutto perché già il porto di Ostia ha disatteso il precedente Protocollo d'intesa, stipulato in data 20 novembre 1998, per la realizzazione e lo sviluppo del Porto Turistico di Roma, tra la Soc. A.T.I. S.p.A., la XIII Circoscrizione del Comune di Roma e le Organizzazioni Sindacali Unitarie. Risibili gli scenari sull'aumento "delle vendite in Ostia dell'abbigliamento nautico" o "richiesta degli ospiti di bordo per particolari spese (Ostia e Roma) che possano offrire una shopping di alto livello". Facciamo notare la grave situazione in cui versano tutti i negozi all'interno del porto di Ostia, compresi quelli di abbigliamento nautico, gli unici presenti in tutto il XIII Municipio.

PROPOSTA: per un corretto sviluppo occupazionale si chiede l'attuazione di quanto sottoscritto a novembre del 1998 e un analogo accordo esteso ai residenti dell'Idroscalo di Ostia.



Intervento LabUr

Osservazioni

1. Aumento posti barca

La Regione Lazio, che è l'autorità competente per il rilascio della concessione ai sensi dell'art.36 del Codice della Navigazione, ha chiesto di procedere, per l'ampliamento del porto di Ostia, a un nuovo Accordo di Programma (articolo 27 della legge n. 142 del 1990) in quanto il progetto esecutivo presentato è difforme rispetto al vigente PRG (art.6, comma 2, lettera b) del DPR 509-/1997).

L'Accordo di Programma vuole fare approvare una variante parziale al PRG, che consiste nell'individuare una nuova area con destinazione urbanistica a servizi pubblici di livello locale per reperire gli standard urbanistici relativi ai parcheggi (artt. 7, 8 NTA PRG). L'area ricavata è su parte dello specchio d'acqua davanti l'imboccatura del porto esistente, che resta però di proprietà demaniale e si identifica con il nuovo molo.

Osserviamo che senza la variante urbanistica, vengono a mancare gli standard urbanistici per poter prendere in considerazione il progetto esecutivo dell'ampliamento. Ad oggi non risulta approvata nessuna variante urbanistica per cui ci chiediamo se l'assemblea partecipativa abbia o no validità.

2. Il porto è in zona a rischio idrogeologico R4

L'area dove sorge l'attuale porto di Ostia è in zona a rischio idrogeologico R4. Il porto ha ricevuto parere favorevole dell'Autorità del Bacino del Fiume Tevere nella seduta del 18 novembre 1997, 6 anni prima dell'adozione del Piano Stralcio n.5.

L'ampliamento del porto ha ricevuto parere favorevole dall'Autorità di Bacino del fiume Tevere nel 2010 in funzione del progetto del partitore di Capo due Rami, delegando alla società proponente, quando sarà realizzato il partitore, gli oneri di costruzione di un canale scolmatore e di un bacino di raccolta, sempre dentro l'area del porto, prima dei cantieri navali Rizzardi, su via dell'Idroscalo. Si tratta dell'intervento TE19 del Piano Stralcio 5, dal costo complessivo di 25 milioni di euro e che consiste in "opere di regolazione dinamica del livello idrico in alveo, mediante realizzazione di una traversa mobile a scomparsa sul fondo dell'alveo, asservita alla misura della portata transitante nel canale navigabile". In pratica, se si dovesse verificare la piena di riferimento ultracentennale del Tevere, tutta l'acqua verrebbe convogliata per il ramo di Fiumara Grande, essendo il Canale di Fiumicino privo di argini nel tratto dell'abitato. Ciò comporta che, alla foce di Fiumara Grande, su entrambi i lati, gli abitati dell'Idroscalo di Ostia e di Passo della Sentinella devono essere demoliti per consentire il massimo deflusso del fiume.

Quindi l'ABT, pur sapendo che il porto di Ostia è

già in area rischio R4, ne autorizza addirittura un ampliamento giustificando la decisione in funzione del partitore di Capo due Rami, un progetto mai realizzato che risale a prima del 1983, che forse mai si farà e che si riferisce al punto in cui il Tevere, venendo da Roma, si biforca nel Canale di Fiumicino e nel ramo di Fiumara Grande.

Osserviamo pertanto che la situazione dei 2 abitati viene peggiorata proprio dall'ampliamento del porto. Lo ha affermato la stessa ABT (prot. n.371 I/C del 7 Novembre 2009), chiedendo che l'intestazione del nuovo molo non alteri il deflusso di piena, ma aggiungendo anche di stabilire "livelli di priorità per assumere procedure delocalizzative della stessa zona complessiva dell'Idroscalo di Ostia".

Osserviamo infine che se invece il partitore di Capo due Rami non fosse considerato (perché ancora non esistente), poiché in quel punto, a 7 chilometri dalla foce, il Tevere incrocia il Canale di Fiumicino, in caso di piena quest'ultimo potrebbe ricevere dal fiume e smaltire una parte della portata pari a un massimo di 500 metri cubi al secondo salvando entrambi gli abitati in sinistra e in destra idraulica del fiume Tevere.

Istanze

1. Precedenti accordi tra il porto e il Consorzio Nuovo Idroscalo

Premesso:

1. che in data 23 luglio 2001, il Presidente del Consorzio Nuovo Idroscalo (Enza Del Vecchio) e il Presidente della società A.T.I. SpA (Mauro Balini), concessionaria demaniale dell'area, hanno sottoscritto una scrittura privata (che non risulta esser stata mai registrata) in cui si conveniva l'impegno, da parte del Consorzio, a fornire la massima collaborazione per consentire lo sgombero dell'area dell'Idroscalo di Ostia non comprendente le abitazioni degli appartenenti al Consorzio in cambio di un comune progetto di ristrutturazione dell'area;
2. che oggi, dai documenti resi disponibili nel processo partecipativo, risulta invece quanto segue: "la Capitaneria di Porto del Compartimento Marittimo di Roma, con atto formale n. 129 del 30.10.2001 registro repertorio 359/01, ha assentito in concessione l'area demaniale marittima in località Idroscalo di Ostia Lido nel Comune di Roma, nell'ambito della quale è stato realizzato il "Porto Turistico di Roma". Giusto atto formale n. B0892 in data 01.03.2007 la Concessione Demaniale Marittima è intestata alla Società "PORTO TURISTICO DI ROMA S.r.l." con sede in Largo del Porto di Roma, 5";
3. che la Signora Enza Del Vecchio risulta Presidente del Collegio Sindacale della Società Cooperativa Edilizia Nuovo Idroscalo a r.l., società costituita il 30 novem-

bre del 2002, oggi inattiva, che ha nella sua ragione sociale anche la costruzione di abitazioni di Edilizia Popolare ed Economica;

4. che la delocalizzazione dell'abitato dell'Idroscalo di Ostia, dopo il parziale sgombero del 23 febbraio 2010 avutosi mediante un'illegittima ordinanza sindacale di Protezione Civile, è argomento tenuto segreto dal sindaco Alemanno che non ha più incontrato i cittadini come promesso, creando forti tensioni sociali nell'area;
5. che il Presidente del XIII Municipio, Giacomo Vizzani, ha più volte dichiarato che si costruirà Edilizia Economica e Popolare a seguito della futura delocalizzazione dell'abitato dell'Idroscalo di Ostia, per sole 70 famiglie tra quelle aventi diritto;
6. che il Presidente del XIII Municipio, Giacomo Vizzani, è economista di impresa, commercialista e revisore contabile, svolgendo l'attività di libero professionista dal 1974;

Si chiede:

- di avere conoscenza se la A.T.I. SpA (Attività Turistiche Imprenditoriali SpA, sede legale in via Capo Palinuro 10/12, Roma) è ancora in possesso della concessione demaniale oppure no e, in caso affermativo, su quali aree;
- se esiste un progetto di delocalizzazione di parte dell'abitato dell'Idroscalo di Ostia che preveda un protocollo d'intesa tra l'Amministrazione e la società proponente dell'ampliamento del porto verificando, in caso affermativo, se un legame professionale esista o sia mai esistito tra il Presidente del XIII Municipio, Giacomo Vizzani, e il Consorzio Nuovo Idroscalo o la Società Cooperativa Edilizia Nuovo Idroscalo.



COMITATO CIVICO 2013

Via G.B.Pescetti, 19 - 00124 Roma

Tel.: 346-7281504
NetFax: +39-1786077195
URL: www.cc2013.it
E-mail: redazione@cc2013.it
Facebook: www.facebook.com/cc2013

*Buon Anno
a tutti*