



COMITATO CIVICO 2013

ANNO II, NUMERO 3

29 GENNAIO 2011

Dossier Strade (2)

IN PRIMO PIANO - buche mai riempite

Contro l'emergenza buche, dopo la stagione delle piogge, il 18 maggio 2010 Alemanno ha annunciato un piano straordinario di manutenzione stradale da 68 milioni di euro. 50 milioni provenienti dal bilancio delle spese correnti (Titolo I), per la manutenzione ordinaria, divisi in 10 lotti da 5 milioni ciascuno, 18 milioni per la manutenzione straordinaria (fondi per investimenti, Titolo II: strade come via del Corso, Corso Rinascimento, etc.). In pratica, 1 milione di mq di strade: 186 strade, fra cui 50 di grande viabilità, 134 di viabilità municipale e 2 di Eur Spa. I 50 milioni distribuiti su 40 ordinanze di 1 milione e 250 mila euro, ripartite in gruppi di 2 municipi ciascuna (ad eccezione del XIII Municipio: da solo... ma guarda un po'!). I lavori dovevano essere concentrati dal 15 giugno al 30 settembre, dopo la chiusura delle scuole, in condizioni climatiche ottimali per la posa in opera dell'asfalto. I lavori, previsti dal Dipartimento Lavori pubblici – "Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana" (SIMU), sono stati affidati senza bandi pubblici, ma con gare «a procedura negoziata» indette con ordinanza del sindaco quale commissario delegato per l'emergenza traffico. Inoltre, un'altra apposita ordinanza ha abbreviato i tempi di pubblicazione delle procedure di gara. Non si trovano entrambe. Era stato indicato anche un sistema di controllo coordinato per monitorare la qualità dei lavori facente capo ai Municipi, ricordando che l'estensione territoriale del patrimonio stradale di Roma è la seguente:

- 5.600 Km di strade (56 milioni di mq)
- 800 Km relativi alla Grande Viabilità (15% del totale)
- 4.800 Km sono di competenza municipale (85%; 45 milioni di mq)

Gli investimenti per le strade negli ultimi 8 anni sono stati i seguenti.

Anno	Manut. Ordin.	Manut. Straord.
2002	7.515.000	8.291.000
2003	5.146.000	6.816.000
2004	4.039.000	67.332.000
2005	5.369.000	16.190.000
2006	29.453.000	2.110.000
2007	39.584.000	4.274.000
2008	41.006.000	74.351.000
2009	41.896.000	73.474.000

Totale Investimenti 2002-2009: 411.462.044,00
In due anni, Alemanno ha fatto investimenti come



nei precedenti sei anni, ma con i risultati che si vedono. Ma perché tutto questo ?

Il 13 febbraio 2009 è stato revocato il maxi appalto della Romeo Gestioni: 720 milioni di euro per 9 anni per le strade di competenza comunale (6,6 milioni di euro al mese). A fine luglio 2010 doveva partire il nuovo modello di gestione, per un importo complessivo pari a 75 milioni e 247 mila euro riguardante 800 chilometri di strade e 11 milioni di superficie carrabile, con durata triennale. Il nuovo piano prevedeva la suddivisione del territorio cittadino in otto lotti, in cui si dovevano svolgere interventi di sorveglianza, pronto intervento e manutenzione ordinaria delle strade. Non è mai stato fatto o se è stato fatto non lo sa nessuno.

Non ha mai neanche funzionato il **Sistema Centrale di Gestione** (SCG), un nuovo modello di gestione del patrimonio stradale, attualmente limitato (forse, ma non ce ne è traccia) alla "grande viabilità", che doveva avere funzioni di programmazione, progettazione e controllo dei servizi di manutenzione e gestione.

Infine come dimenticare l'ordinanza rivolta alle società di pubblici servizi che operano sul territorio comunale: Emessa a febbraio 2010 dal Sindaco di Roma con i poteri di Commissario Delegato all'Emergenza Traffico e Mobilità l'ordinanza doveva disciplinare le modalità di ripristino delle strade dopo gli scavi per i lavori di posa di tubi o cavi al fine di ottenere una maggiore omogeneità e durata del manto stradale. Le società interessate ?

Acea distribuzione, Acea Ato2, Terna, Italgas, Atac, Trambus, Telecom, Fastweb, Wind, B.T Italia, Colt Telecom, Eutelia, Interoute, Infracom Italia, Rai Way, Retelit, Alpakom. Tanti auguri: a noi...

Sicurezza stradale o è 'far cassa' ?



Il Comitato Civico 2013 è a favore degli autovelox, della prevenzione e della incolumità degli operatori su strada dei VV.UU. Se gli autovelox fossero visibili, gli automobilisti rallenterebbero. Fotografare auto che sfrecciano a 120 km/h non è sicurezza, ma solo far cassa. E l'ATAC ringrazia.

Come Comitato, siamo stati intervistati su 'Buongiorno Regione' e su TG3 Lazio, circa gli autovelox sulla Colombo. Cercando 'autovelox colombo' su youtube si trovano i filmati. Come stanno veramente le cose ?

Circolare Ministro Maroni Codice della Strada

Il paragrafo 7 (Segnalazione delle postazioni di controllo) della Circolare 'Maroni', (Ministero degli Interni, circolare nr.10307 del 14 agosto 2009, Allegato 1), ricorda che l'art.142 comma 6-bis, del Codice della Strada, dispone che le postazioni di controllo per il rilevamento della velocità devono essere:

- a) preventivamente segnalate (p.es., cartelli stradali che avvisano del controllo elettronico della velocità su quel tratto di strada);
- b) ben visibili (a distanza).

Obbligo di segnalazione

La circolare Maroni, pag.13, nota 10, afferma che "l'utilizzazione di segnaletica permanente, se pur non vietata dalle disposizioni vigenti, risulta non coerente con la tipologia utilizzata e con l'esigenza di credibilità che il messaggio segnaletico deve fornire. Pertanto, salvo i casi sopraindicati, le postazioni mobili dovrebbero essere segnalate con segnali stradali temporanei". Il Ministero dei Trasporti non fissa la distanza minima tra il segnale stradale di preavviso e la postazione di controllo a cui si riferisce, ma stabilisce che deve essere 'adeguata'. Nella Circolare Maroni si suggerisce di adottare come distanza 'adeguata' quella dei segnali di prescrizione, che varia da strada a strada. Ma la Circolare Maroni è solo fonte secondaria di diritto, mentre è la Cassazione che è giudice di legittimità. Questa, con Sentenza Cassazione SS.UU. 11131/09, ha interpretato la normativa stabilendo che gli autovelox devono essere presegnalati almeno 400 metri prima. La distanza massima di segnalazione rimane invece definita in 4 km.

Obbligo di visibilità dell'autovelox

La circolare Maroni, al paragrafo 7.1 (Disposizioni per rendere visibili le postazioni di controllo della velocità) dice che "le postazioni di controllo mobili possono essere rese ben individuabili ricorrendo, ove possibile, all'impiego di autoveicoli di servizio con colori istituzionali" cioè anche se non si vede l'autovelox, si deve 'vedere' l'auto della pattuglia in servizio. Il Ministero dei Trasporti (competente in materia) si è espresso sulla distanza di visibilità dell'autovelox (lettera Prot. 21786 del 4 marzo 2009): "dovrebbe essere commisurata almeno alla distanza di visibilità per l'arresto in funzione del limite di velocità vigente sul tratto stradale sottoposto a controllo". La distanza di arresto si calcola in maniera semplice, moltiplicando per se stesso il numero ottenuto dividendo per 10 la velocità espressa in km/h. Riportiamo di seguito alcuni esempi dei limiti più comuni:

- a 50 km/h, visibile da 25 mt
- a 70 km/h, visibile da 49 mt
- a 80 km/h, visibile da 64 mt
- a 90 km/h, visibile da 81 mt
- a 110 km/h, visibile da 121 mt
- a 130 km/h, visibile da 169 mt

Via Cristoforo Colombo

Nel tratto del XIII Municipio la Via Cristoforo Colombo è "strada urbana di scorrimento", il limite di velocità dovrebbe essere di 70 km/h ma è stato portato a 80 km/h, con riduzione a 60 km/h in prossimità dei semafori. Dopo ogni incrocio regolato da semaforo, c'è il cartello di avviso di controllo elettronico ma tutte le postazioni autovelox sono 'mobili' sulla Colombo e questo già contravviene l'obbligo di segnalazione. Inoltre (essendo il limite di 80 km/h) è impossibile vedere da 64 metri l'autovelox se i VV.UU. si nascondono tra gli olandri ! Esiste dunque sulla Colombo una doppia violazione:

quella dell'obbligo di segnalazione e quella dell'obbligo di visibilità dell'autovelox.

Infine, su tale tipologia di strada i ciclisti sono ammessi se e solo se esistono 'piste protette', che sulla Colombo non ci sono. Sono invece esclusi i veicoli a braccia, a trazione animale, macchine agricole e ciclomotori. Inoltre i ciclisti dovrebbero procedere su unica fila e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due. Tutto questo non succede mai, ma nessuna segnaletica è presente a ricordare ciò: di quale sicurezza allora stiamo parlando ? Non ci sono neppure gli attraversamenti pedonali agli incroci semaforici e d'estate la Colombo diventa una pista per le corse in moto.

I soldi delle multe, dove vanno a finire ?

Ai sensi dell'art. 208 del codice della strada il Comune di Roma è obbligato a destinare almeno il 50% delle quote dei proventi dalle multe rilevate dalla Polizia Municipale per i seguenti scopi:

- a) almeno 1/4 per interventi sulla segnaletica delle strade;
- b) almeno 1/4, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale;
- c) altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale (p.es. manutenzione delle strade, tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, mobilità ciclistica, etc.)

Ma il comma c) prevede anche assunzioni stagionali a progetto, forme flessibili di lavoro finalizzate alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale. Nel bilancio del Comune di Roma, le entrate dalle multe nel 2010 sono state ben 250 milioni di euro, che hanno finanziato per 164 milioni di euro il Contratto di Servizio del Trasporto Pubblico Locale, in altre parole sono finiti all'ATAC. Serve aggiungere altro ?

XIII Municipio, lavori in somma urgenza



A causa degli eventi meteorologici di Novembre e Dicembre 2008, sono state emesse dal 28 Gennaio al 27

Marzo 2009, 7 determinazioni dirigenziali (6 firmate da Valter Berruto, Dirigente dell'Ufficio Tecnico del XIII Municipio), per un importo di **3,5 milioni di euro**. Senza gara di appalto, senza praticamente ribassi, si è operato in somma urgenza sulle strade dell'entroterra, migliorando (!) l'arredo urbano. Chi se ne fosse accorto, ci informi. Anche perché il 98% delle strade dell'Infernetto sono private, così come AXA e Casalpalocco sono consorzi stradali. In pratica di strade pubbliche, ce ne sono pochissime. I lavori dovrebbero essere stati collaudati (ma non lo sa nessuno) e comunque terminati non più di un anno fa. Altri eventi catastrofici non ci

sono stati eppure il 18 Giugno 2010 arriva il colpo di scena: altri 5 milioni di euro si spenderanno per le strade. Peccato che saranno spesi in gran parte sulle stesse strade e comunque su un totale di mq che è il triplo di quelle del 2008. Qualcosa non va. Come sono stati spesi allora i 3,5 milioni di euro nel 2009? La Commissione Controllo e Garanzia del XIII Municipio (con Presidente, **Marco Belmonte, PD**) non se ne accorge e non fa nulla per venire a capo dei 'collaudi' del 2008. Riferire ex-novo 100 metri di strada costa circa 150 mila euro. Con 3,5 milioni di euro avremmo dovuto avere un totale di 2,3km di strade 'perfette'. Una di queste doveva essere Via Wolf Ferrari, all'Infernetto, patria del Presidente della Commissione Municipale dei LL.PP. (**Pierfrancesco Marchesi**). Basta percorrerla per rendersi conto che è stato rifatto (in alcuni punti) solo il tappetino stradale. L'assurdo è che il **PD locale** si interessa invece della realizzazione dell'impossibile Ponte di Dragona. Perché? Perché dentro la Com-

missione LL.PP. ci sono comunque esponenti del PD che hanno autorizzato (per esempio) la riapertura a doppio senso di una strada all'Infernetto (Via Salerno), messa a senso unico dai Vigili Urbani. Motivo: equilibri elettorali. Riassumendo: enormi spese in somma urgenza autorizzate da un Ufficio Tecnico municipale, il PD che non 'controlla' fino in fondo, il PdL che le usa per propaganda ed il gioco è fatto. Mancava la ciliegina sulla torta: la "Road patcher" (attappa buche) Sr800-/1501, della ditta Schmidt, di fabbricazione svedese, capace di operare con un solo uomo e 6 metri cubi di bitume. Si dice che **Vizzani**, il Presidente del XIII Municipio abbia avuto un orgasmo a vederla in funzione. Costa ben 500 mila euro, ma per fare cosa? Intervenire in 'somma urgenza'. Eh sì, perché i nostri amministratori pensano solo ad attappare le buche e non a rifare le strade (pianificando le spese). Qualcuno, in questo modo, ci guadagna di più. Chi? Aspettiamo che ce lo dica **Marco Belmonte** ... che continua a dormire.

Infernetto: la farsa di Via Boezi

Mentre tutti i municipi di Roma si lamentano della mancanza di fondi per poter sistemare le strade, il Presidente del XIII Municipio, Vizzani, si vanta di aver preso il doppio di fondi rispetto agli altri, per poi aggiungere che però sulle strade private aperte a pubblico transito (centinaia e centinaia nell'entroterra ostiense) non si può intervenire da parte del Comune. Quindi, la manutenzione spetta ai frontisti, cioè ai proprietari 'di fronte' al tratto di strada interessato. Vizzani lo ribadisce a fine dicembre 2010 parlando delle voragini di Via Boezi all'Infernetto. Non passa neanche un mese e il 28 gennaio un consigliere operaio, Marchesi, Presidente della Commissione LL.PP. del XIII Municipio, in segno di protesta con chi, in Municipio, sostiene che "questa strada essendo di proprietà privata non vada mantenuta" accompagnato da tre operai e un camion di bitume, va a tappare le buche su via Boezi (e non solo). Subito le proteste. «A chi sono stati appaltati questi lavori? Quanto costano e dove sono i collaudi?», E Marchesi risponde: «Niente paura, il conto sarà a carico dei residenti». Ma va? Certo che pagano i residenti, le tasse sennò da dove provengono? A meno che Marchesi non volesse intendere che 'alcuni' residenti si erano fatti carico della spesa. Ma allora, perché lui se ne vanta che non ha speso un soldo? Ci sono in questa farsa di Via Boezi molti punti su cui bisogna far chiarezza. In Via Boezi, al 158, proprio dove c'erano le buche più grandi, c'è un asilo nido comunale: "Le Querce",

inaugurato a settembre 2008 (Vizzani e Marchesi già c'erano). Anche questo è 'frontista' e le buche davanti le dovrebbe allora riparare il proprietario, cioè il Comune. Inoltre tutta la strada (privata) è ad uso pubblico perché c'è anche un supermercato, una scuola materna comunale all'angolo con via Refice, un asilo convenzionato al civico 102 e un supermercato (senza contare che è di transito per chi si reca alla Chiesa di San Tommaso). Insomma c'è un obiettivo pubblico interesse nel suo impiego non solo per le esigenze della circolazione ma soprattutto per raggiungere edifici di interesse collettivo. Qui si inserisce il discorso della gestione e della manutenzione. Per strade di questo tipo, il Comune ha l'obbligo di contribuire alle spese di manutenzione ma è anche obbligatoria la costituzione di un Consorzio di gestione tra i privati, in caso contrario dovrebbe provvedere il Prefetto. Aggiungiamo che chi ha comprato su Via Boezi è tutelato dal

fatto che una volta approvato il Piano Particolareggiato dell'Infernetto, Via Boezi sarà strada comunale (e così molte altre nel quartiere). Peccato che

questa approvazione sia attesa dal 1994. Quindi Via Boezi è solo 'momentaneamente' privata ed è il Comune che ritarda ad acquisirla, mentre (nello stesso tempo) se ne infischia della sicurezza dei cittadini. Che poi il Marchesi della situazione, per visibilità politica, faccia iniziative di questo tipo, apre un altro problema: la Polizia Municipale (non essendo una ditta autorizzata a fare i lavori) perché non ha impedito di far colmare le buche? Se c'è un incidente stradale dovuto a questa presunta manutenzione, contro chi ci si rivolge, a Marchesi? Siamo nel Far West. Ma la cosa peggiore è che la Polizia Municipale ormai non interviene più, appiattendosi alle volontà politiche e non attenendosi invece al Codice della Strada, che dovrebbe far rispettare.



Marchesi, giacca e occhiali da sole, si improvvisa asfaltista: ma giusto il tempo di una foto: 5 minuti dopo era nel vicino bar ad offrire il caffè ai compiacenti giornalisti.



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

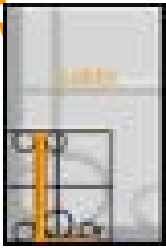
ALEA IACTA EST

I BARBONI DEL XIII MUNICIPIO



Mentre si discute su quale buca attappare per far contenti gli elettori di questo o di quel consigliere, la grande viabilità perde colpi su colpi. Ormai risultano esaurite le promesse sulla Cristoforo Colombo e si comincia con quelle del Ponte della Scafa.

VIGNETTA



Spazio LabUr Acilia - Scomparsa una strada lunga 1 km.

Una strada parallela alla Via di Acilia, lunga più di 1 km che congiunge Via di Saponara a Via Oscar Chiglia, poco prima del complesso delle Terrazze del Presidente. Questa doveva essere l'opera pubblica 10a/b che doveva realizzare la Società Settedicembre srl, il cui amministratore unico è Gaetano Anzalone (ex presidente della Roma calcio), un'opera a scomputo per le palazzine nate all'angolo tra via Mellano e Via di Acilia (la Proposta Privata nr.5 del Programma di Recupero Urbano Acilia-Dragona del 2004). Sono passati 7 anni: le palazzine sono terminate e vendute, altre sono in costruzione ma la strada non c'è. Una strada che doveva essere a doppio senso di marcia con due corsie ciascuna e con marciapiedi laterali, compresi i filari delle nuove alberature: ben 14 metri di sezione stradale. Ma la cosa più bella è che dei quasi 1,8 milioni di euro stimati (nel 2004) come importo complessivo dell'opera, non c'è traccia. Così come non c'è traccia del progetto. Svanito anche l'allargamento della Via di Acilia e di Via Mellano in prossimità delle costruzioni, nonché il progetto della piazza pubblica, arredata a verde, che doveva diventare una nuova centralità del quartiere. Sarebbe interessante sapere se il

Responsabile del procedimento, l'architetto Angela Violo, ancora in forze presso il XIII Municipio, abbia applicato qualche penale nei confronti della ditta visto che i lavori dovevano finire nel 2007. Intanto le case finite di costruire nel 2009, vengono vendute dai 3 ai 4 mila euro a metro quadro, altre sono ancora in costruzione, mentre sulla Via di Acilia il traffico impazzisce ogni giorno.

