



ROMA CAPITALE

Assessorato all'Urbanistica

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

PROCESSO PARTECIPATIVO

PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL PORTO DI ROMA” IN LOCALITÀ LIDO DI OSTIA – OSTIA PONENTE AI SENSI DELL’ART. 34 DEL D. LGS 267/2000, OGGETTO DELLA DECISIONE DI GIUNTA COMUNALE N. 95 DEL 20.10.2009

DOCUMENTO DELLA PARTECIPAZIONE



Indice

Introduzione.....	pag. 3
Elenco degli interventi dell'assemblea partecipativa.....	pag. 4
Assemblea partecipativa:	
- Interventi istituzionali.....	pag. 5
- Interventi dei cittadini.....	pag. 8
Sintesi delle tematiche emerse nel corso del processo partecipativo.....	pag. 17
Allegati: Contributi scritti pervenuti	
- LabUr – Laboratorio di Urbanistica	
- Associazione Culturale “Severiana”	
- Comitato Civico 2013	
- Comunità Foce del Tevere	
- Canados International S.r.L.	
- Sergio Leoni, cittadino dell’Idroscalo	
- Consorzio Nuovo Idroscalo	
- I Quindici	

Introduzione

Questo documento rappresenta una sintesi dei contributi presentati durante il processo di partecipazione che si è svolto in relazione al progetto per l'ampliamento del Porto di Roma in località Lido di Ostia – Ostia Ponente, processo avviato dall'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Roma, così come previsto dall'art. 13 del "Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana" (Allegato A alla Delibera C.C. n. 57 del 02/03/2006).

L'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Roma ha dato diffusione dell'avvio della fase di informazione (primo livello della partecipazione) tramite l'inserimento della notizia dell'inizio del processo partecipativo all'interno del portale Internet del Comune di Roma in data 1 dicembre 2010, allegando alla notizia il documento contenente gli elementi fondamentali del progetto di trasformazione.

Successivamente alla pubblicazione dell'avvio del processo partecipativo sono pervenute richieste di informazione, sia telefoniche che all'indirizzo email indicato sul sito del Dipartimento, sulle modalità di presentazione dei contributi partecipativi e sull'accesso agli atti allegati alla Decisione di Giunta n. 95/10, alle quali gli Uffici hanno dato l'opportuno seguito.

Il processo di consultazione (secondo livello della partecipazione) è stato avviato con la convocazione dell'assemblea pubblica, la cui data è stata comunicata alla cittadinanza tramite l'inserimento della notizia, sia nella *home page* del portale Internet del Comune di Roma che nel sito del Municipio Roma XIII, il giorno 14 dicembre 2010.

L'assemblea partecipativa si è svolta il giorno 29 dicembre 2010 alle 16.00 presso l'Aula Massimo Di Somma, nella sede del Municipio XIII in Via della Stazione Vecchia n. 4, durante la quale l'Amministrazione Comunale ha presentato il progetto per l'ampliamento del Porto di Roma in località Ostia Ponente, alla presenza di un gruppo di cittadini.

Erano presenti, nei rispettivi ruoli istituzionali:

- On. Giacomo Vizzani, Presidente del Municipio XIII
- Ing. Errico Stravato, Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
- Arch. Cinzia Esposito, Direttore dell'Ufficio Programmazione Grandi Opere Strategiche

Alle relazioni dei referenti istituzionali hanno fatto seguito gli interventi dei cittadini.

Sempre in allegato, si accludono al presente documento i contributi partecipativi scritti pervenuti.

L'assemblea partecipativa è stata registrata integralmente, sia in audio che in video. Le registrazioni possono essere richieste alla segreteria della U.O. Programmazione Grandi Opere Strategiche, del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica Via del Turismo, 30 - 00144 Roma - tel. 06-6710.6432/33.

Elenco degli interventi dell'assemblea partecipativa

Interventi istituzionali:

On. Giacomo Vizzani, Presidente Municipio XIII

Ing. Errico Stravato, Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

Relatori:

Arch. Cinzia Esposito, Direttore Ufficio Programmazione Grandi Opere Strategiche

Arch. Paola Bruni, U.O. Programmazione Grandi Opere Strategiche

Interventi dei cittadini:

- Paula De Jesus - Associazione Labur
- Anna Ciucci - abitante Idroscalo
- Alessandra D'Andrea - Comunità Foce del Tevere
- Davide Pifferi - Comitato Civico 2013
- Andrea Schiavone - Associazione Culturale Severiana
- Willy Quirino - Associazione Culturale Litorale Romano
- Enza Del Vecchio - Consorzio Nuovo Idroscalo

Assemblea partecipativa Interventi istituzionali

- **Arch. Cinzia Esposito, Direttore Ufficio Programmazione Grandi Opere Strategiche**

L'arch. Esposito dà inizio all'assemblea partecipativa, convocata secondo quanto previsto dall'art. 13 comma 9 delle Norme Tecniche di attuazione dal PRG della città di Roma e in applicazione di quanto stabilito dall'Allegato A del Regolamento sulla Partecipazione, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 57 del 2 marzo 2006. L'atto sottoposto alla procedura di partecipazione è il progetto di ampliamento del Porto di Roma.

L'arch. Esposito illustra le modalità di svolgimento dell'assemblea.

I contributi possono essere lasciati per iscritto e gli elaborati grafici vanno consegnati all'accoglienza: alla consegna verrà rilasciata una ricevuta provvisoria per il contributo rilasciato. I contributi verranno tutti protocollati dall'ufficio nei giorni successivi. Sono state predisposte anche delle schede per chi volesse fornire il proprio contributo durante lo svolgimento dell'assemblea. Il tutto sarà raccolto nel Documento di Partecipazione che verrà predisposto e curato dall'ufficio, firmato dal Dirigente del Dipartimento e dall'Assessore all'Urbanistica, ed infine allegato alla proposta di Delibera che viene sottoposta all'approvazione del Consiglio Comunale, per poi continuare l'iter amministrativo. Tutti gli interventi dei cittadini vengono registrati.

- **Giacomo Vizzani, Presidente del Municipio XIII**

Il presidente Vizzani introduce l'argomento dell'ampliamento del Porto di Ostia, visto come un'opportunità per il territorio di Ostia. L'ampliamento del Porto di Ostia nasce da una proposta di un privato ed ha delle valenze importanti per la collettività, essenzialmente in termini economici, di occupazione ma anche di immagine. Non è pensabile una città di mare senza il suo porto. Si è confinanti con un altro comune, il comune di Fiumicino, che parallelamente sta operando con la costruzione di un porto, le due cose non sono in concorrenza, sono due tipologie diverse con caratteristiche complementari collocabili in un disegno ancora più vasto, un disegno intercomunale..

Saranno i responsabili del Dipartimento di Urbanistica a spiegare le ragioni dell'intervento, quale è l'impegno economico dell'Amministrazione Comunale che già si può dire che è pari a zero, anzi, l'Amministrazione Comunale riceverà da questo intervento un contributo spontaneo dei proponenti che sicuramente darà una nuova immagine a una parte del territorio che purtroppo per tantissimi anni è stata dimenticata dalle amministrazioni.

Ci sono dei problemi seri da affrontare, primo fra tutti quello della disoccupazione giovanile. Ecco perché è stato scelto il percorso del polo turistico. Investire sul turismo in un territorio che dispone di risorse non sfruttate o sotto sfruttate è garanzia di un più rapido ritorno dell'investimento che significa occupazione e benessere.

- **Arch. Paola Bruni, U.O. Programmazione Grandi Opere Strategiche**

La società Porto Turistico di Roma è attualmente concessionaria di un'area e dell'antistante specchio acqueo su cui insiste una struttura portuale che ospita circa 850 posti barca, su una superficie che, tra opere a terra e opere a mare, occupa circa 200 mila mq. Il decreto legislativo che disciplina il rilascio delle autorizzazioni per le strutture turistiche da diporto è il D.P.R. 509/97 – Burlando, che stabilisce la procedura in base alla quale viene autorizzata la realizzazione di un porto o come, nel caso specifico, il suo ampliamento. La società, in attuazione di questa procedura, ha fatto istanza all'ufficio

regionale competente, che ha provveduto a trasmettere gli atti al Comune, poiché il decreto prevede che tutte le procedure relative alla Conferenza di Servizi siano espletate dal Comune che è competente territorialmente.

La struttura portuale esistente presenta problemi di insabbiamento all'imboccatura, pertanto per difendere e sopperire a questo tipo di problema è stata presentata una proposta che prevede l'ampliamento della struttura stessa verso il mare mediante la realizzazione di un molo di sovra flutto che protegge l'imboccatura attuale. La lunghezza del molo è di circa 2 km e sul lato verso terra vengono ricavati nuovi posti barca; pertanto la struttura che attualmente ospita 850 posti barca passa a circa 1.400 diversificando l'offerta di ormeggio: infatti la dotazione attuale prevede una dimensione di ormeggio compresa tra gli 8 e i 55 metri, mentre i nuovi posti barca vanno a coprire un fabbisogno che è per le imbarcazioni comprese fra 12 e 70 metri arrivando a un totale di 1.420 posti barca circa, occupando uno specchio acqueo di circa 570 mila mq totali. La finalità quindi del molo di sovra flutto è quella di protezione verso il lato esterno, quella di ospitare i nuovi posti barca verso il lato interno; il molo è realizzato in modo da garantire sul lato superiore una passeggiata e sul lato inferiore la dotazione dei parcheggi necessari.

Il progetto preliminare, trasmesso dalla Regione al Comune, è stato sottoposto alla Conferenza di Servizi.

La società ha poi presentato il progetto definitivo in recepimento agli adeguamenti richiesti, che è stato sottoposto ad una nuova Conferenza di Servizi.

L'intervento si pone in variante allo strumento urbanistico vigente e la procedura prevede la sottoscrizione di un Accordo di Programma per l'approvazione della variante, che nel caso in esame, prevede la realizzazione dei moli che avranno una destinazione a verde pubblico e servizi pubblici, e questo in ottemperanza alla norma del Piano Regolatore Generale che prevede per ogni posto barca una dotazione corrispondente a un posto auto. Pertanto avremo rispetto ai posti barca attuali, che sono 808, un incremento di 600 posti barca e un incremento di 650 posti auto rispetto agli attuali 1.200. Non è prevista la realizzazione di nessun'altra struttura in elevazione se non i servizi igienici che sono una evidente dotazione di carattere indispensabile e le tettoie di copertura dei parcheggi. La parte relativa sia al riciclo dell'acqua sia alla dotazione di impianti elettrici e anti incendio è stata progettata nel rispetto dei principi di edilizia eco sostenibile sull'utilizzo di fonti rinnovabili.

Gli studi sono stati fatti per garantire il successo dell'opera sia dal punto di vista idrodinamico del trasporto dei sedimenti che rispetto ai fini del ricambio idrico del molo del bacino più interno.

Tutto è documentato con relazioni specialistiche allegate al progetto.

Per quanto riguarda il trasporto dei sedimenti, gli studi condotti tramite simulazioni riferite ad un intervallo di tempo di durata di dieci anni hanno dimostrato, nonostante l'ampliamento, l'ininfluente variazione ai fini della tendenza evolutiva del litorale. Già oggi è dimostrato che una parte dei sedimenti è intercettata dalle strutture esistenti mentre una parte è naturalmente portata dalla corrente verso il largo ed è stimata nell'ordine di 30 mila metri cubi l'anno di portata totale.

Rimane invariato tutto quello che riguarda l'analisi del ricambio idrico, quindi l'aspetto legato al mantenimento della vita all'interno dell'ambiente marino, che è stata fatta utilizzando come riferimento soltanto la marea e le oscillazioni dovute alla marea astronomica.

La sintesi che ha portato a questi studi è quella di aumentare la capacità di ricambio idrico del dispositivo portuale per non avere una riduzione del livello di ossigeno presente: per fare questo verranno installati ulteriori sistemi di pompaggio e di riciclo dell'acqua e verranno ottimizzati gli impianti di miscelazione attualmente esistenti.

Per quanto riguarda la viabilità non sono previste modifiche a quella esistente in quanto l'ingresso principale rimane comunque quello esistente dal lungomare Duca degli Abruzzi e dalla parallela Via dell'Idroscalo.

Per quanto riguarda gli impatti ambientali, la progettazione avviene nel rispetto dei parametri di eco sostenibilità edilizia, anche se in realtà le strutture sono talmente limitate da non necessitare grosse opere di impatto, sono tuttavia previsti nuovi impianti vegetali, sia mitigazione degli interventi previsti, sia per garantire la dispersione degli inquinanti aerei.

Si stima che con questo ampliamento saranno creati circa 1.000 nuovi posti di lavoro, distribuiti sia su servizi di prestazione di lavoro che di indotto che si crea; l'aumento di circa 630 posti barca di grandi dimensioni genera occupazione marittima all'interno delle nuove barche che stanzieranno tutta manodopera specializzata, ditte sul territorio che concorrono a offrire servizi alle barche quali il catering, culturali, visite guidate, taxi, etc., l'aumento delle vendite, shopping di alto livello che può essere fatto su Ostia e su Roma, la possibilità di aumento della richiesta di occupazioni di posti letto e l'aumento di produzione del settore nautico sul territorio, vendita e noleggio di vele, di barche, gommoni e attrezzature.

- **Arch. Cinzia Esposito, Direttore Ufficio Programmazione Grandi Opere Strategiche**

L'arch. Esposito, per consentire una migliore comprensione del progetto, fa proiettare la tavola del progetto approvato e che andrà in variante di PRG, proprio per indicare all'assemblea in modo preciso e puntuale, l'innesto vero e proprio delle opere in cemento armato a mare di nuova realizzazione, che non toccano assolutamente tutta la parte della spiaggia esistente verso l'Idroscalo.

Assemblea partecipativa Interventi dei cittadini

- **Paula De Jesus - Associazione Labor**

La signora De Jesus, urbanista di professione, dichiara che il suo sarà un intervento tecnico, lamentandosi dell'insufficienza della documentazione disponibile su Internet per la partecipazione.

OSSERVAZIONI

1. Aumento posti barca

La Regione Lazio, che è l'autorità competente per il rilascio delle concessioni 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 (art. 27 della legge 142 del 1990) perché 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 e 8 delle NTA del PRG). L'area ricavata è su parte dello specchio d'acqua davanti all'imboccatura del porto esistente, che resta però di proprietà demaniale e si identifica con il nuovo molo. 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 la signora De Jesus si chiede se l'assemblea partecipativa abbia validità o meno.

2. Il porto è in zona a rischio idrogeologico R4

E' noto a tutti che l'area dove sorge l'attuale porto di Ostia è a rischio idrogeologico R4 e ha ricevuto parere favorevole dell'Autorità del bacino del fiume Tevere nella seduta del 18 novembre 1997 cioè 6 anni prima dell'adozione del Piano di Stralcio n. 5.

L'ampliamento del porto ha ricevuto parere favorevole dall'ABT 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.

L'intervento chiamato TE19 del Piano Stralcio 5, dal costo complessivo di 25 milioni di euro 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"*.

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, questo 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. L'ABT, pur sapendo che il porto di Ostia è già in aerea a rischio R4, autorizza addirittura un ampliamento giustificando la decisione in funzione del partitore di Capo due Rami, un progetto però che non è stato 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.

La situazione dei 2 abitati, cioè Passo della Sentinella e lo Scalo viene peggiorata proprio dall'ampliamento del porto.

L' ABT (prot. n. 3711/C del 7 novembre 2009), chiede che l'intestazione del nuovo molo non alteri il deflusso di piena, ma aggiunge anche di stabilire *"livelli di priorità per assumere procedure delocalizzative della stessa zona complessiva dell'idroscalo di Ostia"*. Se invece il partitore di Capo Due Rami non venisse considerato (perché appunto 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 di sinistra e in destra idraulica del fiume Tevere.

ISTANZE

"Precedenti accordi tra il porto e il Consorzio Nuovo Idroscalo"

Premesso che:

In data 23 luglio 2001, il Presidente del Consorzio Nuovo Idroscalo Enza Del Vecchio, presente in aula, e il Presidente della società A.T.I. SpA Mauro Balini, concessionaria demaniale dell'area, hanno sottoscritto una scrittura privata, che non risulta essere mai stata 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.

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 Srl" con sede in Largo del Porto di Roma, 5"*.

La signora Enza Del Vecchio come presidente del Collegio Sindacale della Società Cooperativa Edilizia Nuovo Idroscalo s.r.l., società costituita il 30 novembre 2002, oggi inattiva, che ha nella sua ragione sociale anche la costruzione di abitazioni di edilizia popolare ed economica

La delocalizzazione dell'abitato dell'idroscalo di Ostia, dopo il parziale sgombero del 23 febbraio, 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.

si chiede:

1. 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.
2. se esiste un progetto di delocalizzazione di parte dell'abitato dell'idroscalo di Ostia che prevede un protocollo d'intesa tra l'Amministrazione e la società proponente l'ampliamento del porto verificando, in caso affermativo, un legame professionale esistente tra il Presidente di questo Municipio Giacomo Vizzani e il Consorzio Nuovo Idroscalo o la Società Cooperativa Edilizia Nuovo Idroscalo.

- **Arch. Cinzia Esposito, Direttore Ufficio Programmazione Grandi Opere Strategiche**

L'arch. Esposito ringrazia la signora De Jesus per la chiarezza nell'esposizione e ricorda ai presenti che l'Assemblea è riferita al progetto per l'ampliamento del Porto, invitando pertanto a concentrare gli interventi partecipativi su questo.

- **Anna Ciucci, cittadina**

La signora Anna Ciucci abitante dell'Idroscalo da circa 12 anni afferma che mai nessuno si è interessato degli abitanti del porto. Inoltre ribadisce che non è chiaro il progetto dell'idroscalo e pone alcune domande. Ad esempio, non si capisce se la spiaggia verrà tolta o meno e, nel caso che la spiaggia non venga tolta, quale sarà l'ingresso? Dove saranno posizionati i posti auto? E le duemila persone che abitano lì che destino avranno? E il problema dei bambini e delle scuole?

L'arch. Esposito risponde che i parcheggi si trovano lungo i moli, non si passa dall'idroscalo l'entrata è indifferente.

La signora Ciucci ribadisce che è importante la chiarezza e che bisogna assumersi la responsabilità di quello che si dice riguardo al destino dei cittadini, ad esempio se si afferma che l'Idroscalo non si tocca e che ci saranno dei danni per i cittadini.

L'arch. Esposito conferma che il progetto non interviene sull'idroscalo e che nessuno ha mai parlato di danni per i cittadini.

La signora Ciucci riferisce di aver sentito parlare di 1.000 posti di lavoro presso il Porto da destinare agli abitanti dell'Idroscalo, ma né lei né la figlia hanno trovato un'occupazione

L'arch. Esposito rassicura la signora Ciucci che la sua richiesta, oltre ad essere inserita nel Documento della Partecipazione, verrà posta all'attenzione anche della proprietà, che sarà invitata in conferenza di servizi..

La signora Ciucci racconta ai presenti che tre anni fa hanno messo una fontanella nella spiaggetta vicino all'Idroscalo, l'unico punto dove i bambini possono andare al mare, con la promessa che sarebbe stata pulita. Successivamente, invece, volevano farne una spiaggia per cani.

Il Presidente Vizzani risponde che non è stato un provvedimento adottato dall'attuale amministrazione e che, in realtà, *Bau Beach* si trova a Fiumicino.

La signora Ciucci ribadisce che i privati del porto debbono portare lavoro e benessere e che i cittadini avevano iniziato a collaborare al progetto di recinzione. Si chiede soprattutto chiarezza, trasparenza e rispetto per i bambini e per le madri.

- **Alessandra D'Andrea - Comunità Foce Tevere**

La signora D'Andrea, che fa parte della Comunità Foce del Tevere, dopo aver precisato che l'intervento precedente e questo sono a nome dei Quindici, fa delle 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 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 ed 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 invece per l'abitato 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 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;
- che la ditta vincitrice è la Impre.Dor srl, con sede legale in Via Capanne di Marino n.2/C, Ciampino (Rm), 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;
- che i tempi di realizzazione sono 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;
- 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*;
- che i lavori ad oggi ancora non sono iniziati;
- 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 quella della scogliera a mare essendo questi ultimi fondamentali per la protezione dell'abitato dell'Idroscalo di Ostia.

2. Cantierizzazione

Premesso:

- che Via dell'Idroscalo è l'unica strada percorribile per raggiungere la futura area di cantiere del nuovo molo;
 - che Via dell'Idroscalo è strada a pubblico transito collaudata ed entrata in manutenzione fino a Piazza dei Piroscafi dal 1983;
 - 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;
 - che Via dell'Idroscalo è percorsa da mezzi pubblici,
- si chiede che Via dell'Idroscalo per la pericolosità introdotta dai mezzi di cantiere sia interdetta in fase di cantierizzazione ai veicoli 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 società A.T.I. Spa, 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 uno 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 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.

• Davide Pifferi, presidente Comitato Civico 2013

Il signor Pifferi, presidente del Comitato Civico 2013, è un ingegnere industriale che opera nel settore trasporti. Il suo intervento contiene due osservazioni con un'istanza e una proposta.

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.

Secondo le dichiarazioni rilasciate il 27 novembre 2010 ad un'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 nuovi locali dove poter realizzare un nuovo posto di Polizia di Frontiera. Ricorda che l'attività primaria della Polizia di Frontiera sono i controlli di frontiera: nel caso specifico della Polizia di Frontiera Marittima i controlli sono effettuati presso i confini marittimi. La Questura di Roma ha solo un ufficio di Polizia di Frontiera Marittima presso lo scalo di Civitavecchia dove attraccano i traghetti turistici. Il signor Pifferi si chiede se anche ad Ostia si prevede tutto questo.

Inoltre Pifferi non è d'accordo quando il Dr. Antonio Franco sostiene che, quando il porto di Ostia sarà realizzato, la Polizia di Stato ipotizza 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 il servizio del Reparto Volanti.

Osserva 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.

Pifferi esprime invece preoccupazione per la situazione dell'entroterra di Ostia, priva di un commissariato.

Se dovesse sorgere un nuovo commissariato nel XIII Municipio, chiede che sorga dove serve e dove da anni è richiesto dalla cittadinanza.

L'attuale porto di Ostia ha siglato già una convenzione con il Comando Generale della Guardia di Finanza per la costruzione di una caserma del gruppo e della Compagnia di 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, sono stati posti a carico della Soc. A.T.I. Spa, oltre agli oneri relativi alla realizzazione del Porto Turistico, la *"progettazione e realizzazione della Caserma della Guardia di Finanza"*.

Ad oggi, invece, nell'area si stanno costruendo edifici residenziali e commerciali.

2. Convenzione LIPU

Nessun accenno viene fatto invece all'attuale convenzione con la LIPU, nella prospettiva di ampliare la zona verde esistente fino a Tor San Michele. La convenzione tra la LIPU e la Soc. A.T.I. Spa è del 20 giugno 1998 e prevede 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, formula 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:

a. *"la rete stradale è in grado di accogliere l'intero carico veicolare";*

b. *"l'adeguamento delle carreggiate non è necessario";*

si chiede che l'ampliamento del porto di Ostia non sia realizzato almeno fino al completamento del ponte della Scafa e della sua viabilità di servizio, non essendo neppure 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 nelle giornate estive.

PROPOSTE

1. Posti di lavoro

Le previsioni inserite nei documenti disponibili sul sito Internet del Comune di Roma riguardo allo 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. Spa, la XIII Circoscrizione del Comune di Roma e le Organizzazioni Sindacali Unitarie.

Inverosimili sono anche gli scenari sull'aumento *"delle vendite in Ostia dell'abbigliamento nautico"* o sulla *"richiesta degli ospiti di bordo per particolari spese (Ostia e Roma) che possano offrire uno shopping di alto livello"*.

Si fa 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 ai residenti dell'Idroscalo di Ostia.

• Andrea Schiavone - Associazione Culturale "Severiana"

Il signor Schiavone evidenzia il problema dell'informazione per quanto riguarda un progetto così importante come la riqualificazione dell'area e l'ampliamento del porto. Le notizie vengono apprese prima dai media o dai cittadini che si interessano del territorio invece che dai rappresentanti politici del territorio.

Rispetto a Tor San Michele, non risulta menzionata nel progetto di ampliamento del porto di Ostia, mentre nella delibera di Giunta Comunale 95/2010 è ritenuta parte integrante del progetto.

La riqualificazione di Tor San Michele prevede, come riportato all'interno della delibera "Porto di Roma", un contributo volontario di 1 milione di euro da parte della Società, impegnatasi con atto d'obbligo del 12 ottobre 2010. Si sottolinea che Tor San Michele è di proprietà del Demanio e non del Comune e che quindi il contributo volontario di cui sopra non è legato al progetto di ampliamento ma verrà corrisposto entro e non oltre 180 giorni, non a partire dal progetto, bensì entro 180 giorni dal conseguimento del titolo abilitativo, cioè da quando il processo, che da tempo è in corso da parte del Municipio per averne la gestione, sarà completato. Il contributo volontario verrà iscritto nel Bilancio delle Entrate del Comune di Roma solamente dopo l'esito positivo dell'Accordo di programma per

l'ampliamento del porto di Ostia (sulla delibera di giunta è scritto molto chiaro), e non - come si sostiene - che il finanziamento è già stato previsto nel bilancio del Comune. Si richiede pertanto una certezza rispetto al contributo volontario di 1 milione di euro indicato all'interno della delibera per la riqualificazione di Tor San Michele, che si ipotizza possa essere considerato come opere a scomputo.

Si chiede inoltre di conoscere a quale titolo il contributo volontario è stato inserito nella decisione di Giunta Comunale 95/2010, che dovrebbe riguardare solo l'ampliamento del porto di Ostia, ovvero 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. In questo secondo caso, va chiarito 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.

Si chiede infine di conoscere se il finanziamento sia stato realmente "allocato" nel bilancio in quanto non risulta approvata nessuna variazione di bilancio relativa all'opera op1014470001, programma LF, progetto 1GT, né tantomeno Tor San Michele è passata in gestione dal Demanio al XIII Municipio, come richiesto dall'atto d'obbligo.

- **Willy Quirino - Associazione Culturale Litorale Romano**

Il signor Quirino ringrazia l'Amministrazione rappresentata dal Presidente Vizzani che ha permesso questo incontro con i cittadini e si complimenta con i rappresentanti del Comune che oggi sono venuti a rappresentare il progetto. Si dichiara favorevole a questo progetto, così come per il primo progetto del porto. Vivendo da quarantotto anni ad Ostia ed occupandosi da ventiquattro del territorio, vede nel primo progetto del Porto un volano che ha portato delle immense ricchezze ad Ostia.

Il signor Quirino ringrazia Mauro Balini che, nonostante le varie accuse e i vari attacchi, ha avuto il coraggio di pensare di nuovo di avere fiducia di questo territorio, dei suoi cittadini, dello sviluppo turistico.

Ricorda che grazie al volano rappresentato dal primo porto turistico, è stato rifatto il nuovo lungomare di ponente, il mercato dell'Appagliatore, l'illuminazione stradale, rinnovato tutto il quartiere e Via dell'Idroscalo. Grazie alle Amministrazioni passate e a quelle presenti oggi Ostia Ponente può mirare, anche con il nuovo porto, a continuare a crescere.

- **Enza Del Vecchio - Presidente del Consorzio Nuovo Idroscalo**

I membri del Consorzio sono rimasti perplessi su quello che è stato presentato del progetto del porto, in quanto non completo e questo ha portato tutti all'interpretazione che la popolazione che abitava all'idroscalo in un attimo con una spugna doveva essere mandata via. Da quanto presentato in occasione di questa assemblea si può constatare che la zona abitata non viene interessata dai lavori, anche se ciò non è credibile perché comunque l'ampliamento della strada deve essere previsto. Il Consorzio ha fatto presente a questa Amministrazione l'opera fatta dall'A.T.I. in maniera scorretta e non rispondente alle norme urbanistiche specialmente per la sicurezza e la garanzia di Via dell'idroscalo, dopodiché le competenze non erano più nostre ma degli uffici preposti.

Per quanto riguarda il porto, e dato che si chiacchiera tanto delle abitazioni e del rischio esondazione, noi ci auguriamo che il Comune, in fase di realizzazione dei lavori di ampliamento del porto e successivamente alla sua realizzazione, si ricordi che lì ci sono delle famiglie che vanno rispettate che desiderano di rimanere sul loro territorio perché ci stanno da quarant'anni e ci vogliono ancora rimanere.

- **Arch. Cinzia Esposito, Direttore Ufficio Programmazione Grandi Opere Strategiche**

L'arch. Esposito, nel ringraziare i partecipanti, ricorda che i contributi sono preziosi e verranno tutti raccolti nel documento. Ricorda inoltre che, grazie alla trasparenza con la quale si muovono gli uffici, è possibile avere copia della Delibera ad esito dei lavori del Consiglio Comunale, fare un accesso agli atti, avere copia degli elaborati e del progetto.

- **Ing. Errico Stravato, Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica**

L'ing. Stravato ringrazia tutti per la partecipazione e per i contributi che sono stati proposti e registrati, ricorda ancora una volta che tutti i contributi faranno parte integrante della procedura e saranno valutati da parte degli uffici e avranno esito di tutto nell'ambito del procedimento. Ringrazia inoltre l'Assessore Ghera per la partecipazione e il Presidente Vizzani che ha ospitato l'assemblea nella sala del Municipio.

Sintesi delle tematiche emerse nel corso del processo partecipativo

Interesse pubblico:

• **Riqualificazione Idroscalo**

Nel corso dell'assemblea sono stati richiesti chiarimenti delle ricadute della realizzazione dell'ampliamento del porto sul retrostante Idroscalo. In particolare si è posto l'accento su un possibile aumento del rischio di esondabilità delle aree occupate dalle abitazioni e sui processi di sgombero già avviati dall'Amministrazione, sulla eliminazione di una spiaggia utilizzata dagli abitanti dell'Idroscalo (De Jesus – D'Andrea – Del Vecchio – I quindici) .

• **Occupazione**

In data 20 novembre 1998, la società Porto di Ostia ha stipulato con il Municipio XIII e le Organizzazioni Sindacali Unitarie, un protocollo d'intesa per la realizzazione e lo sviluppo del Porto Turistico di Roma, rimasto disatteso. Per un corretto sviluppo occupazionale si chiede l'attuazione di quanto sottoscritto a novembre del 1998 e un analogo accordo con i residenti dell'Idroscalo di Ostia (Pifferi – D'Andrea).

Viabilità e Infrastrutture

Nel corso dell'Assemblea sono emersi temi legati alla necessità di adeguamento alla viabilità esistente. In particolare 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. Viene pertanto proposto di posticipare la realizzazione dell'ampliamento del porto almeno fino al completamento del ponte della Scafa e della sua viabilità di servizio, nonché di inibire, durante la fase di cantiere, l'accesso ai mezzi pesanti (Pifferi – D'Andrea – Del Vecchio).

Tra i temi emerge anche quello di un necessario adeguamento dei sottoservizi a rete (luce - fognie - acqua) e dei sistemi di smaltimento delle acque piovane anche in funzione del comparto produttivo esistente all'Idroscalo (Bruni – Properzi).

Riqualificazione Torre San Michele

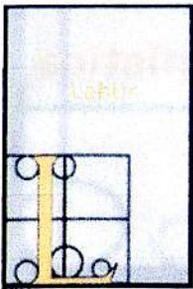
Viene richiesto se il contributo di € 1.000.000,00 versato dalla società per la ristrutturazione della Torre San Michele è a titolo volontario ovvero a scomputo di oneri concessori dovuti (Schiavone).

Coinvolgimento della cittadinanza

E' stato evidenziato nel corso dell'assemblea che la documentazione disponibile su Internet per la partecipazione non è sufficiente alla comprensione del progetto, degli impatti sull'ambiente e sociali dell'intervento (De Jesus – Del Vecchio – Pifferi – I quindici).

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Cinzia Esposito

L'Assessore all'Urbanistica
Dr. Marco Corsini



LabUr – Laboratorio di Urbanistica

Via G. Luporini, 105 – 00124 Roma
Tel. +39 3405708124
NetFax +39 1782280497
e-mail: info@labur.eu
url: <http://www.labur.eu>

Facebook: <http://www.facebook.com/labur>



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 Vecchia 26, Ostia.

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

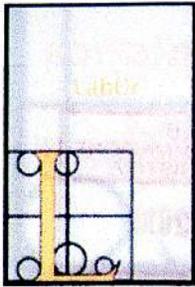
L'area dove sorge l'attuale porto di Ostia è in zona a rischio idrogeologico R4. Il porto ha ricevuto parere favorevole dell'Autorità del Bacino del Fiume Tevere nella seduta del 18 novembre 1997, 6 anni prima dell'adozione del Piano Stralcio n.5.

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.3711/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.



LabUr – Laboratorio di Urbanistica

Via G.Luporini, 105 – 00124 Roma
Tel. +39 3405708124
NetFax +39 1782280497
e-mail: info@labur.eu
url: <http://www.labur.eu>

Facebook: <http://www.facebook.com/labur>

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 novembre 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;

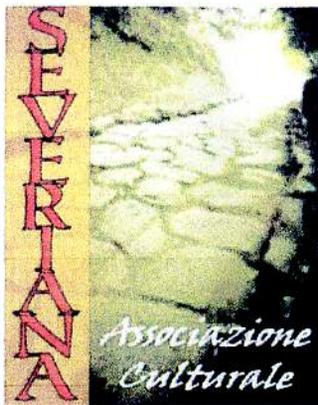
Si chiede:

- 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.

Ostia, 29 dicembre 2010

dott.ssa Paula de Jesus (URBANISTA)

per IL PRESIDENTE



Associazione Culturale 'Severiana'

Via G. Luporini, 105 - 00124 Roma
Tel. +39 3405708124
NetFax +39 1782280497
e-mail: info@severiana.it
url: http://www.severiana.it



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 Vecchia 26, Ostia.

Istanza

1. Riqualficazione 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 riqualficazione di Tor San Michele è ritenuta parte integrante del progetto di ampliamento del porto;
3. che la riqualficazione di Tor San Michele prevede un contributo volontario di 1 milione di euro da parte della Società 'Porto di Roma', impegnatasi 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 riqualficazione 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 1GT, né tantomeno Tor San Michele è passata in gestione dal Demanio al XIII Municipio, come richiesto dall'atto d'obbligo.

Ostia, 29 dicembre 2010

IL PRESIDENTE

dr. Ing. Andrea Schiavone



COMITATO CIVICO 2013

Via G.B. Pescetti, 19 - 00124 Roma
Tel.: 346-7281504
NetFax: +39-1786077195
E-mail: info@cc2013.it
Facebook: www.facebook.com/cc2013

<http://www.cc2013.it>



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 Vecchia 26, Ostia.

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 presso 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 Comando 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.



COMITATO CIVICO 2013

Via G.B.Pescetti, 19 - 00124 Roma
Tel.: 346-7281504
NetFax: +39-1786077195
E-mail: info@cc2013.it
Facebook: www.facebook.com/cc2013

<http://www.cc2013.it>

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:
 - a. "rete stradale è in grado di accogliere l'intero carico veicolare";
 - b. "l'adeguamento delle carreggiate non è necessario"

Si chiede:

- che l'ampliamento del porto di Ostia non sia realizzato fino almeno al completamento del Ponte della Scafa e della sua viabilità di servizio, non essendo neppure 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 soprattutto nelle giornate festive.

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 uno 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.

Ostia, 29 dicembre 2010

IL PRESIDENTE
Ing. Davide Pifferi



COMUNITA' FOCE DEL TEVERE

Piazza dei Piroscafi, 33 - 00121 Roma
Tel.: +39 320 057 0632
FAX: +39 1782205872
e-mail: comunitafocetevere@tiscali.it

<http://www.comunitafocedeltevere.it>



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 Vecchia 26, Ostia.

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 invece 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.



COMUNITA' FOCE DEL TEVERE

Piazza dei Piroscafi, 33 - 00121 Roma

Tel.: +39 320 057 0632

FAX: +39 1782205872

e-mail: comunitafocetevere@tiscali.it

<http://www.comunitafocedeltevere.it>

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 interdetta 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 uno 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.

Ostia, 29 dicembre 2010

IL PRESIDENTE
Luca Santoro



ROMA CAPITALE

ROMA CAPITALE
DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE
E ATTUAZIONE URBANISTICA

31 DIC. 2010

PROGR. NE GRANDI OPERE STRATEGICHE
Prot. n. QF: 26804

"Progetto di Ampliamento del Porto di Roma"

Assemblea partecipativa

ROMA, 29 DICEMBRE 2010

ENTE, ASSOCIAZIONE, ALTRO..... CANADOS INTERNATIONAL SRL
COGNOME E NOME .. ARCH. FABRIZIO PROPERZI - SANDRO BRUNI
RECAPITO F. PROPERZI 3357807797 - SANDRO BRUNI 3351806008

contributo partecipativo

SI OSSERVA CHE :

- 1) L'AREA DELL'IDROSCALO È PRIVA DELLE FOGNATURE ACQUE NERE.
IN VIRTÙ DELLA NOMINATIVA VIGILENZA RELATIVAMENTE ALLO SVALZAMENTO DELLE
ACQUE NERE PRODOTTE DALLE NUOVE COSTRUZIONI E DAL NUOVO APPRODO SI
CHIEDE LA REALIZZAZIONE FOGNARIA, OSSINESTRATE, TALE DA ASSOLVERE
ANCHE LE ESIGENZE DEL CONFINANZE COMPARTO PRODUTTIVO NAVALE DI VIA DELL'IDROSCALO -
- 2) IN VIRTÙ DELLA SCARSITÀ DELLA POTENZA DELLA RETE IDRICA POTABILE E DI QUELLE
ANTINCENDIO SI CHIEDE CHE TALI LINEE VENGANO DIMENSIONATE ANCHE IN
FUNZIONE DELLE ESIGENZE DELL'AREA CANTIERISTICA DI CUI SOPRA -
- 3) IN VIRTÙ DELLA NECESSITÀ DI FORNIRE LE NUOVE OPERE PORTUALI DI ADEGUATE
AUREAZIONI ELETTRICHE SI CHIEDE CHE TALI RETI E CABINE DI TRASFORMAZIONI
SIANO DIMENSIONATE E ACCESSIBILI ALL'AREA CANTIERISTICA DI CUI SOPRA -
- 4) DOVANO ESSERE GARANTITE TUTTE LE OPERE NECESSARIE AL RAPIDO SVALZAMENTO
DI TUTTE LE ACQUE PIOVANE SU TUTTA VIA DELL'IDROSCALO -
- 5) DOVrà ESSERE GARANTITA LA NAVIGABILITÀ QUOTIDIANA DELLA FOCE E DEL MARE INIZIALE
DEL FIORE ANCHE A SEQUITO DELLE NUOVE OPERE CHE POTREBBERO MODIFICARE LE CONDIZIONI
ATTUALI -

FIRMA



ROMA CAPITALE

ROMA CAPITALE
 DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE
 E ATTUAZIONE URBANISTICA

31 DIC. 2010

PROGR. NE GRANDI OPERE STRATEGICHE
 Prot. n. QF: 26804

“Progetto di Ampliamento del Porto di Roma”

Assemblea partecipativa

ROMA, 29 DICEMBRE 2010

ENTE, ASSOCIAZIONE. ALTRO.....CANADOS INTERNATIONAL SRL
 COGNOME E NOME ARCH. FABRIZIO PROPERZI - SANDRO BRUNI
 RECAPITO F. PROPERZI 3357807797 - SANDRO BRUNI 3351806008

contributo partecipativo

SI OSSERVA CHE :

- 1) L'AREA DELL'IDROSCALO È PRIVA DELLE FOSNATURE ACQUE NERE -
 IN VIRTÙ DELLA NORMA NAVIGAZIONE RELATIVAMENTE ALLO SVALTIMENTO DELLE
 ACQUE NERE PRODOTTE DALLE NUOVE COSTRUZIONI E DAL NUOVO APPRODO SI
 CHIEDE LA REALIZZAZIONE FOSNATA, OSSIANE SISTEMI, TALE DA ASSOLVERE
 ANCHE LE ESIGENZE DEL COLFINANZE COMPARTO PRODUTTIVO NAVALE DI VIA DELL'IDROSCALO -
- 2) IN VIRTÙ DELLA SCARSITÀ DELLA ~~ARE~~ PORTATA DELLA RETE IDRICA ESISTENTE E DI QUELLA
 ANTINCENDIO SI CHIEDE CHE TALI LINEE VENGANO DIMENSIONATE ANCHE IN
 FUNZIONE DELLE ESIGENZE DELL'AREA CANTIERISTICA DI CUI SOPRA -
- 3) IN VIRTÙ DELLA NECESSITÀ DI FORNIRE LE NUOVE OPERE PORTUALI DI ADEGUATE
 AUMENTAZIONI ELETTRICHE SI CHIEDE CHE TALI RETI E CABINE DI TRASFORMAZIONI
 SIANO DIMENSIONATE E ACCESSIBILI ALL'AREA CANTIERISTICA DI CUI SOPRA -
- 4) DOVranno ESSERE GARANTITE TUTTE LE OPERE NECESSARIE AL RAPIDO SVALTIMENTO
 DI TUTTE LE ACQUE PIOVANE SU TUTTA VIA DELL'IDROSCALO -
- 5) DOVrà ESSERE GARANTITA LA NAVIGABILITÀ QUOTIDIANA DELLA FOCE E DEL MATTO INIZIALE
 DEL FIUME ANCHE A SEQUITO DELLE NUOVE OPERE CHE POTREBBERO MODIFICARE LE CONDIZIONI
 ATUALI -

FIRMA

Mario Di ...
Sandro Bruni

① SERGIO LEONI

ROMA CAPITALE
DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE
E ATTUAZIONE URBANISTICA

31 DIC. 2010

PROGR. NE GRANDI OPERE STRATEGICHE

Prot. n. QF: 26807

UNICO COMMERCIANTE
DELL'IDROSALO DAL 1959

HO PARTECIPATO FATTIVAMENTE ALLA
RESISTENZA E AL MANTENIMENTO
DIECI ANNI DELL'EX IDROSALO DI COSTA
SPEDIENDO DENARI, FATICHE, A VOLTE
A RISCHIO DELLA MIA INCOLUMITA'.

OGGI CREDO SIAMO ARRIVATI ALLA
RASA DEI CONTI. PER LA PRIMA VOLTA LE
ISTITUZIONI VOGLIONO ESEGUIRE UN
PROGETTO CHE RISANI L'AREA E METTA
IN SICUREZZA GLI ABITANTI. SI E' POTUTO
VIVERE IN QUESTO STATO D'EMERGENZA
PER TRO PO TEMPO. NEL 2010 L'AMMINI-
STRAZIONE RITIENE DI PORRE FINE
AD UNO STATO DI COSA. MEDIAMO

MA SENZA CHIEDERE

L'IMPOSSIBILE, L'AREA E' PER LO PIU'
DESTINATA A VERDE PUBBLICO, METTENDOCI
IN SICUREZZA UNA PARTE DEL RESIDUO

FORSI RUSCIAREMO BONIFICANDO LE
TASE SENZA REQUISITI A CONTRIBUIRE
ALLA RICOSTRUZIONE. CHI VUOLE POTEND
PARTICIPARE DEVE CAPIRE CHE I
COSTI DA SOSTENERE CI SARANNO!
CHI CHIEDE UN ALLOGGIO POPOLARE
AVENDO I REQUISITI POTRA
AVERLO. CHI PENSA ANARCHICAMENTE
DI FARE I PROPRI COMODI IN
UN'AREA CHE E' DI TUTTI NON
SOLO LORO, NON VERRA' ACCONTENTATO
SE VOGLIAMO FAR RIPARARE
QUESTA MACCHINA, METTIAROCI
TUTTI DALLA PARTE GIUSTA A
SPINGERE SOLO ALLORA
LE ISTITUZIONI CI PRENDERANNO
IN CONSIDERAZIONE. IO SONO
CON VOI

21 DIC. 2010

PROGR.NE GRANDI OPERE STRATEGICHE

Prot. n. QF: 26812

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL PORTO DI ROMA
- OSTIA PONENTE -**

Le osservazioni in oggetto sono presentate dal Consorzio Nuovo Idroscalo e si compongono di:

1. **Dati presentatore**
2. **Osservazioni:**
 - I- Sull'applicazione del *Regolamento di Partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana* del Comune di Roma
 - II- Sui *contenuti del progetto* riportati dalla documentazione ufficiale messa a disposizione dei cittadini
 - II.a - La viabilità di accesso al porto su via dell'idroscalo
 - II.b - L'assenza di opere di mitigazione dell'intervento
3. **Allegato 1:** Elenco presentatori delle osservazioni
4. **Allegato 2:** Documentazione relativa agli accordi tra il Consorzio Nuovo Idroscalo e la società A.T.I. s.p.a.

1. DATI PRESENTATORE

Consorzio Nuovo Idroscalo con sede in Roma, Ostia Lido, Via dell'Idroscalo 344

Allegato 1: Elenco presentatori delle osservazioni

2. OSSERVAZIONIIntroduzione

L'Idroscalo di Ostia alla foce del fiume Tevere, nonostante la cattiva fama enfatizzata dai mass media, è da sempre una delle zone più belle del litorale laziale. Da molti anni si è legalmente costituito, tra alcuni abitanti del posto, il Consorzio Nuovo Idroscalo che ha nel tempo provveduto a proprie spese a prendersi cura del territorio. Tra le opere straordinarie e ordinarie messe in atto si ricordano: la difesa del territorio dal mare con una seconda scogliera ed il relativo canale di deflusso delle acque marine; l'illuminazione stradale e relativa manutenzione periodica; il mantenimento delle vie interne del Consorzio con pulizia e disinfezione di tutta l'area; ed ogni altra iniziativa volta a consentire una vita dignitosa per tutti gli abitanti di Idroscalo.

Da sempre il Consorzio ha sollecitato il Demanio ed il Comune di Roma a cedere il territorio occupato dal Consorzio con una sistemazione definitiva dei suoi abitanti. Le numerose richieste non hanno, però, ricevuto risposta sebbene tutti gli abitanti di Idroscalo abbiano presentato la domanda di sanatoria. La costruzione del Porto prima ed il suo ampliamento ora, ripropongono la necessità di definire il destino dell'Idroscalo. Questo soprattutto in virtù degli accordi presi con l'A.T.I. s.p.a in data 12-12-1998, in concomitanza con la costruzione del Porto di Ostia (cfr. ALLEGATO 2), e puntualmente disattesi.

Dal momento che il Consorzio si è sempre reso disponibile ad essere parte attiva per il rilancio della zona Idroscalo, si presentano le seguenti osservazioni all'ampliamento del Porto di Ostia constatando la latitanza delle istituzioni di governo del territorio nel rispondere in maniera adeguata alle problematiche poste dalla presenza

dell'insediamento residenziale di Idroscalo. Un insediamento fatto di case e dei suoi abitanti che esiste anche se nella documentazione a disposizione dei cittadini – nelle carte dei piani riportati e nelle parole della presentazione dell'intervento – sembra non esistere se non come "degrado generale".

Le presenti osservazioni riguardano due temi principali:

1. osservazioni sull'applicazione, a nostro avviso deficitaria, del *Regolamento di Partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana* del Comune di Roma;
2. osservazioni sui *contenuti del progetto* riportati dalla documentazione ufficiale messa a disposizione dei cittadini che potrebbero avere ripercussioni sulla vita quotidiana degli abitanti di Idroscalo: sia in termini di spazi sottratti alla comunità, sia in termini di impatti ambientali o sociali che andrebbero valutati con maggiore attenzione.

Contenuto

I- Osservazioni sull'applicazione del *Regolamento di Partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana* del Comune di Roma

Il processo partecipativo avviato per l'ampliamento del Porto di Ostia avviene secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del PRG e in applicazione di quanto stabilito dal "Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana". Tale documento riconosce alla partecipazione (art. 1) di essere «*un metodo fondamentale per la formazione delle decisioni in materia di trasformazioni urbane*» nonché uno strumento di «*promozione dell'inclusione sociale*». Inoltre all'art. 3 si precisa che «*la partecipazione è intesa quale massimo coinvolgimento dei cittadini, delle formazioni sociali, degli attori economici*» e che tale coinvolgimento necessita, dunque di «*adeguata diffusione, continuità e strutturazione, nel rispetto delle esigenze di celerità e*» soprattutto di «*trasparenza del procedimento*».

Si aggiunge che secondo l'art 5. «*la partecipazione non è finalizzata soltanto all'elaborazione di piani e progetti o degli strumenti previsti alla normativa, ma anche*» e soprattutto «*alla discussione, valutazione e costruzione di politiche e quadri strategici da intendersi come l'esito delle interazioni tra i processi partecipativi*».

Rimandando al testo del Regolamento suddetto si osserva che il materiale reso disponibile sul sito del Comune di Roma non è adeguato a rispettare il Regolamento perché:

1. **non illustra adeguatamente i contenuti del progetto**: mentre infatti vengono descritti in dettaglio le specifiche più "tecniche" dell'intervento, come i risultati dello studio idrodinamico o gli standard, non sono visibili e apprezzabili le trasformazioni fisiche che l'intervento prevede (Rendering A e B pagine 14 e 15). Tra questi soprattutto la sistemazione della spiaggia e della strada antistante per realizzare l'ingresso secondario su via dell'Idroscalo. In tal senso, invece, il Regolamento prevede all'art. 6 che «*al fine di consentire una adeguato e tempestivo processo di informazione e consultazione sugli interventi di cui all'art.3 secondo le modalità e gli obiettivi di cui agli articoli 7 e 8*» sul sito

internet sia disponibile la «*necessaria informazione sulle caratteristiche tecniche e localizzative*» dell'intervento. Noi riteniamo che sia dunque necessario mettere a disposizione una documentazione che offra un maggiore dettaglio dell'intervento al fine di poter valutare davvero il progetto - soprattutto per quel che riguarda l'area di Idroscalo - e poter quindi dare un contributo fattivo alla discussione, come previsto dal Regolamento (art.5);

2. **non usa un linguaggio facilmente accessibile agli abitanti:** poiché l'informazione ai cittadini costituisce il primo livello della partecipazione e «*deve essere garantita a tutti*» (art. 7), riteniamo che la documentazione fornita utilizzi un linguaggio troppo sintetico, soprattutto rispetto ad alcune tematiche che sono di fondamentale importanza per valutare gli effetti dell'intervento sulle aree limitrofe ad esempio nel caso della viabilità di accesso secondario al porto e nella sezione denominata "Compensazione gli impatti individuati e miglioramento della qualità ambientale e paesistica del contesto" (pag. 12). In merito a quest'ultimo tema si precisa che la frase «*Il porto turistico di Ostia già realizzato, le aree confinanti urbanizzate e le condizioni di degrado generali non richiedono particolari opere di mitigazione [...]*» deve essere approfondita o quantomeno giustificata con la sintesi descrittiva di un documento di Valutazione di Impatto Ambientale, ad esempio (si veda dopo). Infatti nelle aree limitrofe all'intervento sono presenti case abitate da famiglie che meritano attenzione come le importanti risorse naturalistiche presenti nell'area;
3. **non illustra adeguatamente gli impatti sociali dell'intervento sul territorio circostante:** Tra le opere soggette alla V.I.A. ci sono anche i porti e gli eventuali interventi di ampliamento. Di questo studio, di cui supponiamo di aver letto una "super sintesi" nella documentazione resa disponibile sul sito del Comune di Roma, pensiamo che andrebbe fatto un approfondimento rispetto agli impatti sociali (che non sono solo quelli vantaggiosi dell'aumento di occupazione mostrati a pag. 13) sul territorio circostante ed in particolare sulla comunità di Idroscalo. Tali impatti, come da Regolamento sulla Partecipazione, devono poter essere valutati e discussi dai cittadini.

Per questi motivi, si propone:

1. di rendere disponibile una documentazione più approfondita e più "comunicativa" degli interventi previsti, non solo sul sito internet ma anche negli uffici pubblici e nelle scuole. Utilizzando meno testo e più immagini e schemi di dettaglio degli interventi di sistemazione dell'ingresso di via dell'Idroscalo;
2. di poter avviare dei tavoli di discussione fra Municipio XIII, A.T.I. s.p.a. con gli abitanti di Idroscalo in merito alla sistemazione dell'area antistante l'ingresso secondario previsto per il Porto. Tale area interessa la "spiaggetta" che rappresenta un punto di aggregazione sociale di grande valore simbolico per la comunità di Idroscalo;
3. di poter valutare gli studi fatti di Valutazione di Impatto Ambientale e di poter presentare osservazioni qualora ce ne fossero, come da normativa;

II- Osservazioni sui contenuti del progetto riportati dalla documentazione ufficiale messa a disposizione dei cittadini

Come già riportato in precedenza, si ritiene che la documentazione a disposizione dei cittadini sia inadeguata per consentire una valutazione realistica dei contenuti e delle modalità con cui verrà realizzato l'intervento. In ogni caso riteniamo sia utile porre alcune questioni rispetto ai temi seguenti.

II.a – La viabilità di accesso al porto su via dell'idroscalo

Come già accennato sopra, nonostante l'area di Idroscalo sia densamente abitata (solo i soci del Consorzio sono circa 300 e da oltre quarant'anni si prendono cura del proprio territorio), la documentazione che illustra il progetto non tiene conto dell'insediamento esistente di Idroscalo.

Tale mancanza non solo è da considerarsi umiliante per chi vive nella comunità di idroscalo ma, soprattutto, peserà sulla vivibilità e sulla sicurezza di Idroscalo sotto due aspetti:

1. non viene ritenuto necessario un adeguamento della carreggiata esistente (pag. 12). Si precisa invece che nella piazza antistante la "spiaggetta", interessata dall'intervento, è situata la fermata delle linee di trasporto pubblico utilizzate dai residenti di Idroscalo per recarsi ad Ostia e a Roma. In assenza di marciapiedi e di segnaletica orizzontale e verticale per la mobilità dei pedoni, raggiungere la fermata dall'area residenziale può mettere in pericolo le utenze più deboli e, quindi, soprattutto anziani e bambini. Tale pericolo non è solo giustificato dalla presenza dei posti auto nel parcheggio a disposizione di «*addetti, utenti fissi, utenti occasionali, i cui orari di movimento sono sfalsati nell'arco della giornata*» ma soprattutto dai flussi dei mezzi di trasporto, più o meno pesante che, con molta probabilità, serviranno l'indotto commerciale e nautico del Porto.
2. non viene tenuto in conto il valore simbolico della "spiaggetta" per la comunità di Idroscalo. Si precisa che la comunità di Idroscalo, seppure articolata in diverse forme, riconosce in maniera compatta a questo luogo un valore simbolico identitario e di aggregazione sociale che deve essere salvaguardato perché, come precisa il testo della Delibera C.C. n. 57 del 02.03.2006 che istituisce il Regolamento della partecipazione «*la città vera è quella degli abitanti" e non quella delineata dal suo perimetro*» (pag. 2). E la comunità di Idroscalo è fatta di abitanti che da anni si prendono cura del proprio territorio.

II.b – L'assenza di opere di mitigazione dell'intervento

Come già accennato, nella sezione tematiche ambientali "COMPENSAZIONE GLI IMPATTI INDIVIDUATI E MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ AMBIENTALE E PAESISTICA DEL CONTESTO" (pag. 12) si riporta la frase «*Il porto turistico di Ostia già realizzato, le aree confinanti urbanizzate e le condizioni di degrado generali non richiedono particolari opere di mitigazione [...]*»

Rispetto a questa questione si osserva che proprio le condizioni di degrado in cui versa il contesto in cui si inserirà l'intervento richiedono un impegno nella riqualificazione dell'area, soprattutto con la fornitura di quelle opere che la A.T.I. s.p.a si era impegnata a fare con il Consorzio Nuovo Idroscalo (cfr. documentazione in ALLEGATO 2) e che non ha mai realizzato.

Si ribadisce inoltre la necessità di valutare gli esiti della VIA, soprattutto rispetto alle tematiche sociali per l'idroscalo, che nella documentazione fornita riguardano solo gli aspetti economici e occupazionali legati all'indotto del Porto. Pur riconoscendo l'importanza di questi aspetti, si sottolinea che la trasparenza dei processi richiede che siano resi pubblici anche gli esiti negativi o dubbi, perché ci sia maggiore consapevolezza nella discussione partecipata.

A tale proposito si ricorda che la Valutazione di Impatto Ambientale¹ consente di verificare la **compatibilità ambientale** di un progetto nel senso più ampio e riguarda « [...] *gli effetti diretti ed indiretti di un progetto sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale ed ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti*» (dal sito della Provincia di Roma²).

Per questi motivi, si propone:

1. di poter avviare dei tavoli di discussione fra Municipio XIII, A.T.I. s.p.a. con gli abitanti di Idroscalo in merito alla sistemazione dell'area antistante l'ingresso secondario previsto per il Porto e per la riqualificazione dell'area di Idroscalo;
2. di poter valutare gli studi fatti di Valutazione di Impatto Ambientale e di poter presentare osservazioni qualora ce ne fossero, come da normativa;

¹ introdotta a livello europeo dalle direttive comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE e dalla normativa statale con il D.Lgs. 152/2006, modificato con il D.Lgs. 4/2008 (Parte II Titolo III).

² <http://www.provincia.roma.it/percorsitematici/ambiente/approfondimento/5029>

3. ALLEGATO 1

Allegato 1: Elenco presentatori dell'osservazione - *Firma, denominazione (abitante, presidente di associazione, ecc.) e recapiti dei soggetti presentatori*

Del Vecchio Enzo , PRESIDENTE
CONSORZIO NUOVO IMBOSCO
VIA DELL'IMBOSCO 344
00121 ROMA ROMA
cel 3398084420

4. ALLEGATO 2

Allegato 2: Documentazione relativa agli accordi tra il Consorzio Nuovo Idroscalo e la società A.T.I S.p.a.

CONSORZIO NUOVO IDROSCALO

Via dell'Idroscalo n° 344

00121 Ostia Lido (RM)

Tel.: 56.40.361 - 56.40.020

**AI MINISTERO delle FINANZE
Direzione Compartimentale
del Territorio Lazio - Abruzzo - Molise
Via del Serafico n° 121 - ROMA**

p.c.

**Alla DIREZIONE CENTRALE
del DEMANIO**

Via del Quirinale n° 30 - ROMA

p.c.

All'INTENDENZA di FINANZA

Via del Clementino n° 9 - ROMA

Con riferimento all'istanza presentata da questo consorzio, in data 28/09/89, per l'acquisizione del territorio dell'ex - Idroscalo di Ostia Lido, si rinnova la richiesta di acquisto relativamente alla porzione delimitata nella cartina allegata.

Come già fatto presente il Consorzio, regolarmente costituito con atto notarile, è composto da circa 300 soci che da oltre 40 anni hanno provveduto allo sviluppo della zona, costruendo a proprie spese le strade, gli impianti di illuminazione consortile, la rete idrica e quant'altro necessario per consentire una vita dignitosa, pur nella precarietà della situazione.

Unitamente alla richiesta di acquisizione del terreno, abbiamo presentato alla Circoscrizione XIII^A, competente per territorio, un progetto per la riqualificazione della intera zona, comprensivo di strade, rete fognaria, depurazione e ristrutturazione del comparto abitativo.

Qualora questa nostra richiesta fosse accolta, riproporremo il nostro progetto, a costo zero per l'Amministrazione, con la speranza, questa volta, di vederlo approvato.

La vendita al Consorzio del terreno di che trattasi porrebbe anche fine ai numerosi problemi di ordine amministrativo e sociale cui debbono giornalmente far fronte le Istituzioni.

Fiducioso in un benevolo accoglimento della presente, porgo distinti saluti.

Rome 19/11/87

**IL PRESIDENTE
(Enza Del Vecchio)**

CONSORZIO NUOVO IDROSCALO
V. dell'Idroscalo 344 Ostia Lido (RM)

Al Presidente della XIII CIRCOSCRIZIONE
AI CAPI GRUPPO CONSILIARI DELLA XIII
CIRC.NE
AL PRESIDENTE DELL'ASSO.NE COMMERCianti
AL PRESIDENTE DELL'ASSOBALNEARI
AL PRESIDENTE DELL'ASS.NE
REPubBL.MARINARE
ALLA SOC. A.T.I.

Oggetto: Risanamento urbanistico-ambientale ex-Idroscalo.

Per dar seguito agli ultimi eventi di risanamento ambientale-sociale-turistico di OSTIA PONENTE (vedi il ripristino del parco di Piazza Gasparri), gli abitanti dell'ex-idroscalo di Ostia Lido, riuniti nel "CONSORZIO NUOVO IDROSCALO", propongono un incontro tra le forze politiche circoscrizionali, le associazioni di quartiere e gli imprenditori di Ostia, decisi ad investire per il rilancio dell'area suddetta da troppo tempo abbandonata al più completo stato di degrado e d'abbandono.

S'opto. - inoltre, del prossimo intervento per la realizzazione di un approdo turistico a sud della foce del fiume Tevere, il quale contribuirà certamente al risanamento dell'area in questione, e per venire a conoscenza delle reali volontà che la XIII CircoScrizione vorrà porre in essere nel prossimo futuro, chiediamo formalmente di far parte integrante dello sviluppo della zona dove viviamo da oltre 40 anni.

Le nostre intenzioni sono riassumibili in pochi, ma sostanziali, punti chiave:

1. Riconoscimento di concessione o vendita del territorio al Consorzio da parte del Demanio;
2. Ristrutturazione, a spese del Consorzio, delle strutture abitative esistenti, senza aumenti di cubatura e con eliminazione delle parti che potrebbero ostacolare la normale viabilità;
3. Concordare tale ristrutturazione con le entità preposte al rilancio della zona;
4. Partecipare attivamente alla sistemazione delle condutture fognanti ed alle opere di urbanizzazione.

Da numerose assemblee, sorte spontaneamente negli ultimi tempi tra i residenti, i commercianti, gli imprenditori e gli artigiani del posto, all'unanimità sono stati incaricati, con la funzione di porta voce nelle relazioni esterne, di rappresentare le nostre esigenze i Signori:

- DEL VECCHIO Enza Presidente Consorzio Idroscalo;
- DE PROSPERIS Roberto Presidente Associazione Artigiani
Tor San Michele;
- LEONI Sergio Commercianti

Confermiamo, altresì, la nostra totale disponibilità ad essere parte attiva per il rilancio della zona dell'Idroscalo, uniformandoci alle decisioni prese di comune accordo, che comunque non potranno prescindere dalla presenza del Consorzio sul territorio.

X II. PRESIDENTE

(Enza Del Vecchio)



CONSORZIO NUOVO IDROSCALO

Via dell'Idroscalo, 344

00121 ROMA

Tel. 06/5646918

CONSORZIO "NUOVO IDROSCALO"
VIA DELL'IDROSCALO, 344

OSTIA LIDO

Telef. 5646918

I terreni di pertinenza del Consorzio sono situati nell'area ex Idroscalo di Ostia, alla foce del fiume Tevere, una zona sempre penalizzata, nonostante comprenda uno dei tratti di costa più belli del litorale romano.

Nato intorno agli anni 60 come luogo dove i pescatori d'estate avevano i loro punti d'appoggio per lo svolgimento della loro attività, oggi risulta essere, invece, un comprensorio già in parte urbanizzato, edificato e parzialmente abitato tutto l'anno, con edifici perfettamente compatibili con l'habitat naturale (si tratta infatti di piccoli fabbricati ad un solo piano), forniti di luce e di acqua dall'A.C.E.A., di telefono e collegato con una linea di autobus urbani (lo 01) che vi effettua alcune fermate.

Tutte le abitazioni, circa 400, sono provviste di pozzi a tenuta stagna che periodicamente vengono svuotati con spesa non indifferente.

Nel 1975 con D.M. n° 976 del 16.5.1975 i terreni in questione sono stati sdemanializzati e trasferiti tra i beni patrimoniali disponibili dello Stato.

Quasi tutti gli occupanti hanno presentato domanda di autorizzazione in sanatoria per i manufatti, come previsto dalla Legge n° 47/85. L'Amministrazione Finanziaria ha negato loro la disponibilità al rilascio dell'autorizzazione, prendendo a presupposto il parere negativo dell'U.T.E. Sul diniego di disponibilità, imputato dagli occupanti, è stata emessa sentenza favorevole esecutiva dal TAR, in data 8.11.1988, n°1406/88.

L'attività svolta dal Consorzio negli interessi del regolare mantenimento dell'insediamento ablativo, è stata positiva, venendosi a creare un vero e proprio nucleo urbanisticamente omogeneo.

Nel 1985 è stata posata una scogliera a mare ed a fiume per la difesa degli argini, il progetto prevedeva che dopo tre anni la stessa dovesse essere sistemata e rialzata con fondi già stanziati. A tutt'oggi nulla è stato fatto.

Nel 1989 è stato presentato alla Circostrizione XIII, competente per territorio, un progetto per la sistemazione della zona e la costruzione di un apposito depuratore a servizio delle 400 famiglie facenti parte del Consorzio, a costo ZERO per l'Amministrazione. **OGGI SIAMO PRONTI A PRESENTARLO DI NUOVO!** Contemporaneamente è stata presentata domanda di variante al Piano Regolatore da Zona "N" a zona "O".

./.

PROPOSTE PER UN ASSETTO DEFINITIVO DELLA ZONA

- 1) Acquisizione del territorio da parte del Comune, per poi girarlo agli occupanti al medesimo prezzo dell'acquisto (vedi Comune di Fiumicino); o concessione trentennale.
- 2) Demolizione immediata dei fabbricati di coloro i quali hanno avuto o avranno assistenza alloggiativa da parte del Comune;
- 3) Demolizione di abitazioni pericolanti, in prossimità della scogliera, che sono di ostacolo al normale riflusso delle acque marine;
- 4) Pulizia e rifacimento degli argini a mare e a fiume;
- 5) Illuminazione stradale di Via dell'Idroscalo con sistemazione e relativa illuminazione delle strade interne (attualmente gli impianti esistenti sono tutti a spese del Consorzio);
- 6) Collegamento fognario con l'impianto comunale (già previsto nel progetto suaccennato).

Il miliardo l'anno pagato dagli occupanti al Demanio potrebbe consentire di effettuare i lavori di cui sopra senza nessuno aggravio per l'Amministrazione, considerando anche l'eventuale ricorso alle opere a scomputo.

In sintesi vogliamo essere propositivi e coinvolti nel progetto di risanamento dell'Idroscalo che potrebbe diventare "la Zona caratteristica di Ostia" favorendo l'insediamento di attività di tipo turistico con positivi risvolti nel campo dell'occupazione.

ORIGINALE

**S.P.Q.R.
COMUNE DI ROMA
CIRCOSCRIZIONE XIII
CONSIGLIO CIRCOSCRIZIONALE**

Seduta del 5 marzo 1998

ORDINE DEL GIORNO N. 7

OGGETTO: Recupero urbanistico ed ambientale dell'area dell'Idroscalo - protocollo d'intesa tra Comune, Regione, Autorità di bacino per il riordino dei rimessaggi nautici

CONSIDERATO CHE:

- * la zona dell'Idroscalo è di pregio storico e ambientale, essendo area di foce del fiume Tevere e quindi potenziale oggetto di visite turistiche;
- * da circa 35 anni in quell'area insistono manufatti abusivi di tipo abitativo in cui risiedono numerose famiglie;
- * adiacenti all'area dell'Idroscalo sono previsti due interventi quali l'approdo turistico e il Centro Habitat Mediterraneo della Lipu;
- * l'attenzione prestata dall'Assessorato ai LL.PP. alle emergenze poste dai residenti;
- * la presenza lungo l'asta fluviale del Tevere di numerosi rimessaggi nautici abusivi;

IL CONSIGLIO CIRCOSCRIZIONALE

MANIFESTA

volontà di recuperare urbanisticamente ed ambientalmente l'area dell'Idroscalo

MANIFESTA ALTRESI'

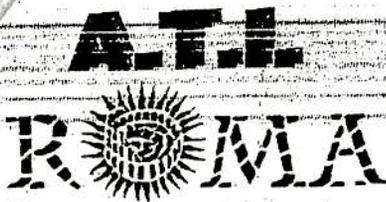
volontà di coinvolgere il Comune di Roma, la Regione Lazio, l'Autorità di Bacino per realizzare protocollo d'intesa finalizzato al riordino dei rimessaggi nautici lungo la sponda sinistra del Tevere, in modo compatibile con l'ambiente

SEGRETARIO

[Handwritten signature]

IL PRESIDENTE
P. Vennarecci

[Handwritten signature]



Consorzio nuovo Idroscalo
All'attenzione del presidente

Oggetto. Soc. A.T.I. S.p.A. - Porto turistico di Roma

Spett. Presidente, vi segnaliamo alcuni punti da voi individuati, a seguito realizzazione del porto turistico di Roma, nella volontà di operare al meglio per e con il territorio, affinché si raggiunga di comune accordo e nel rispetto delle normative vigenti, un risanamento ambientale, sociale, economico e produttivo, per quanto di ciascuna competenza.

COLLETTORE;

Il porto, si doterà di una rete di distribuzione per l'energia elettrica, idrica nonché di impianto fognante con allaccio al depuratore.

Pertanto in considerazione di quanto detto, siamo lieti (nel rispetto delle normative vigenti) di poter collaborare con e per voi, sulle vs. problematiche inerenti gli allacci fognanti, per quanto di ns. competenza.

Al più presto sarete contattati, da un ns. rappresentante per definire ed analizzare tecnicamente la fattibilità dei vs. interventi.

SPIAGGIA;

La società scrivente, già concessionaria dell'area demaniale su cui insistono i progetti di: - Porto, Parco C.H.M., Caserma ecc., prevede per la prossima stagione balneare, a suo carico e spesa, una spiaggia libera, senza il noleggio di attrezzature, di pubblica usufruzione, antistante il ristorante "Sergio alla Fiumara", già recintata, compatibilmente con il diagramma e la sicurezza dei lavori e dei cittadini. Detta spiaggia libera sarà dotata d'assistenza ai bagnanti e della pulizia dell'arenile.

Roma li 12 dicembre 1998

Distinti saluti

A.T.I. S.p.A.
Il Presidente

DICHIARAZIONE DI INTENTI

IL CONSORZIO NUOVO IDROSCALO con sede in Roma, Ostia Lido, Via dell'Idroscalo 54
in persona del Presidente Enza del Vecchio.

E

La società A.T.I. S.p.A., con sede in Roma, Lungomare Duca degli Abruzzi, 84, in persona del presidente Mauro Balini,

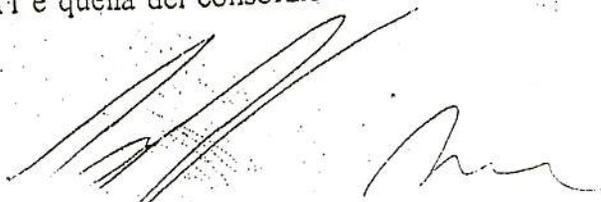
PREMESSO

- che il Consorzio Nuovo Idroscalo, raggruppa quasi tutti i residenti e non rientranti nell'area Idroscalo di Ostia Lido
- che è interesse di entrambe le parti addivenire ad una riqualificazione urbanistica ambientale e sociale della zona "Idroscalo di Ostia"
- che A.T.I. S.p.A. è concessionaria Demaniale dell'area, ed è interessata, stante anche la costruzione del "Porto di Roma", a contribuire alla sistemazione delle aree attigue
- che entrambe le parti intendono agevolarsi ciascuno per il raggiungimento dei propri fini nel rispetto della realtà esistente e dei reciproci obbiettivi;

Tanto premesso, le parti

STIPULANO E CONVENGONO QUANTO SEGUE:

1. L'A.T.I. si impegna a concordare con il Consorzio, il progetto di ristrutturazione dell'intera area, prima della presentazione ai patti territoriali di progetti relativi. Lo stesso anche per ogni variante prima ed in corso d'opera, che si rendesse necessaria
2. poiché nel progetto è prevista la realizzazione di strutture ad uso abitativo per i soci del Consorzio, già residenti ^{e non} i progetti, le tipologie e quant'altro inerente dovrà essere preventivamente concordato con il Consorzio.
3. Le costruzioni di pertinenza del Consorzio, saranno pagate interamente dai soci del Consorzio assegnatari delle stesse
4. Il canone concessionario da versare al Demanio, potrà essere ripartito in parti proporzionali tra l'area occupata dall'ATI e quella del consorzio e ciascuno ne pagherà la relativa quota millesimale.



5. Ove in futuro le Istituzioni dovessero concedere l'area titolo definitivo od a lungo termine (50 - 90 anni) o ancora si concedesse la possibilità di comprarla, il Consorzio avrà diritto e facoltà di rilevarne la propria relativa quota di pertinenza, impegnandosi l'ATI sin d'ora ad agevolare nei termini prescritti dalle normative vigenti esercizio di tale diritto.
6. Per l'attuazione del progetto di riqualificazione e costruzione di abitazioni, il Consorzio si impegna ad intervenire presso i soci per garantire la demolizione delle rispettive abitazioni.
7. Tale operazione dovrà essere effettuata secondo uno specifico programma di interventi preventivamente concordato con il Consorzio, e con le autorità competenti affinché da un lato i soci non abbiano difficoltà alloggiative.
8. Per la restante area, il Consorzio - data la profonda e specifica conoscenza del territorio e dei suoi occupanti non consorziati - si impegna a fornire la massima collaborazione per consentire lo sgombero della stessa.
9. L'area delle costruzioni consortili, sarà di pertinenza esclusiva del Consorzio, le aree comuni saranno di pertinenza di entrambi i soggetti per le relative competenze e delle istituzioni pubbliche e religiose competenti.
10. Entrambe le parti si impegnano a prestarsi sin d'ora ogni reciproco aiuto per il raggiungimento degli scopi comuni.
11. Il Consorzio ha facoltà di affidare incarichi di tutela o di avvalersi di consulenti per decisioni o scelte in merito a progetti comuni con la società ATI.
12. Stante la particolarità del progetto di risanamento le difficoltà gli impegni anche economici qualora l'ATI S.p.A. intraveda ^{problemi} ostacoli sia da parte del Consorzio che da parte delle amministrazioni competenti, potrà in qualsiasi momento, rilasciare l'area a lei consegnata, senza che il Consorzio abbia nulla a pretendere.
13. Il Consorzio, si impegna a vigilare e a porre in essere con ogni consentita urgenza qualsiasi azione al fine di non far occupare abusivamente il terreno di proprietà ATI S.p.A.

Roma li,

23-07-2001

Per A.T.I. S.p.A.
Mauro Balini

Per Consorzio Nuovo Idroscalo
Enza Del Vecchio

50039

Al Comune di Roma
On. Sindaco Walter Veltroni
Assessore Lavori Pubblici
Giancarlo D'Alessandro
Assessore Urbanistica
Claudio Minelli
Al Presidente XIII Municipio
Davide Bordoni
Ass. Stefano Cardinali
Assessore Lavori Pubblici
Amerigo Olive
Al Presidente Commissione Sicurezza
Pier Paolo Zaccai
Al Presidente della soc. ATI
Mauro Balini
p/c a tutti i Consiglieri del XIII Municipio

Oggetto: *Ex Idroscalo di Ostia*
Richieste d'incontro e iniziative di protesta.

In seguito alle iniziative annunciate a mezzo stampa dagli Assessorati in indirizzo, concernenti la sistemazione definitiva del litorale di Roma, ed in particolare della zona Ex Idroscalo di Ostia, per la funzionalità della nuova Area Portuale, il Direttivo del CONSORZIO NUOVO IDROSCALO, prende atto in termini positivi in merito all'iniziativa annunciata, nel contempo manifesta notevoli perplessità su i modi ed i tempi d'attuazione, riferendosi ad un precedente piano di sistemazione, concertato con gli uffici competenti, in accordo con la società A. T. I. attuale concessionaria di tutta l'area in oggetto, presentato e concordato con il consiglio del XIII Municipio, ad oggi disatteso.

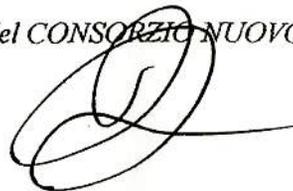
L'unico intervento attuato fino ad ora è stato la concessione di un numero imprecisato di alloggi popolari dal Comune di Roma, a presunti soggetti in diritto per motivi di emergenza abitativa, tutto è avvenuto in modo a nostro giudizio, irrazionale, ed inefficace al senso di risanamento dell'area.

Alla consegna delle chiavi degli alloggi, non sono seguiti i logici trasferimenti delle famiglie e delle suppellettili, non si è dato il via alle indispensabili demolizioni e rimozione detriti, e quindi è stata data conseguentemente la possibilità che gli stessi manufatti venissero occupati da soggetti pericolosi e socialmente disadattati causando ulteriore aggravamento allo stato attuale di degrado.

L'attuale concessionario dell'area, la società A. T. I., più volte sollecitata ad un incontro, si fa negare, non ci riceve e nonostante sia consapevole dello stato attuale delle cose non interviene. Tutte le parole date e gli impegni verbali presi con noi, sono stati disattesi, alle nostre ripetute richieste d'intervento per la pulizia periodica delle aree comuni e per la sistemazione del tratto di spiaggia " rimasto come unico spazio per lo svago e la balneazione, " restano lettera morta.

L'ATI, giustifica il suo atteggiamento di chiusura verso la zona, come conseguenza del disinteressamento delle forze istituzionali, la malavita insistente e le illecite occupazioni, che stanno riducendo questa area invivibile, ulteriori investimenti economici allo stato attuale sono da escludere. Di certo la nostra è una scomoda vicinanza! Ma noi qui ci siamo da sempre, nessuno vuole fermare il progresso o il recupero ma a chi fa comodo restare così? Siamo perfettamente d'accordo! Anche a noi non va bene così, ma non è fregandosene che si risolvono i problemi, bisogna reagire! Il Direttivo del CONSORZIO NUOVO IDROSCALO, chiede: un incontro con gli Assessori in indirizzo, nel contempo annuncia una prima iniziativa di protesta di tutti gli abitanti, presso il Porto di Roma, con il presidio della direzione dell'Area Portuale, prevista per il giorno 20 Luglio 2002 alle ore 17,00

Il Direttivo del CONSORZIO NUOVO IDROSCALO.





AL SINDACO DI ROMA
ON. GIANNI ALEMANNO

IL CONSORZIO NUOVO IDROSCALO
Il Sacerdote Don Fabio
IL Presidente Enza Del Vecchio
Il portavoce Sergio Leoni

PRESENTAZIONE CONSORZIO E CONSEGNA DOCUMENTI

Onorevole Sindaco, vorremmo in poche parole dirle chi sono le persone che sono qui oggi davanti a Lei, chi è il Consorzio Nuovo Idroscalo e chi sono in totale gli occupanti della zona chiamata Ex Idroscalo di Roma.

Il Sacerdote Don Fabio è la persona che rappresenta tutti, i buoni e i meno buoni. Sergio Leoni dal 1960 in zona, titolare del Ristorante Villa di Tiberio, oggi Negozio Storico del Comune di Roma, Enza Del Vecchio. Dipendente Comunale, Scuole, e Presidente del nostro Consorzio di abitanti.

L'Idroscalo di Ostia nel 1948, era zona militare, minata, recintata, e controllata. Nel 1950, un po' per volta si sono insediate una decina di persone, amanti della pesca con barche e bilance. I controlli inesistenti in zona, hanno permesso che da una trentina di capanni di legno e bilancioni, si arrivasse ad una 50, di costruzioni parte in muratura, parte in legno, gente semplice, in maggior parte lavoratori del mattatoio e dei mercati generali, capanni da pesca e seconde case per l'estate. Nel 1960, è esplosa la voglia di tutti al mare, parenti e amici hanno in pochi mesi invaso l'area, nascevano anche trenta case per notte, tutto senza controlli né interventi delle Istituzioni, vuoi perché ad Ostia c'era solo un vigile e tre carabinieri, vuoi perché il piano regolatore non arrivava all'Idroscalo ma si fermava 500 mt. prima, a Tor San Michele. Il Demanio si accorse solo dopo di quello che era accaduto, pianifica controlli, misurazioni, esige indennizzi e intimida rimozioni, le persone che si erano insediate, avevano sognato quel posto, non intendevano speculare, andavano a supplicare, di non essere mandata via pagando milioni di indennizzi spropositati, pur di poter restare. Anche quando a fare la voce grossa è stato il mare, e mai il fiume, vista la non curanza del Genio Civile Ente preposto per le manutenzioni delle coste e delle scogliere, quelle persone si sono tassate e hanno speso centinaia di milioni per proteggere l'Idroscalo, dall'erosione marina, (in allegato qualche ricevuta dei massi messi a difesa dal nostro consorzio). Tutti i guai dell'erosione, dipendono dalla diga di Castel Giubileo, per duemila anni il Tevere a portato sabbia al mare, a esteso il territorio da Ostia antica fino ad Ostia moderna, poi qualche furbo a pensato di investire in energia, e così si è inventato le cave di sabbia e breccia sul Tevere, la diga

dell'ENEL, e il ripascimento pilotato. Il Responsabile del bacino Tevere e Aniene Commissiona al Prof. Noli un piano sull'Esondazione del Tevere, nel paragrafo che riguarda l'Idroscalo c'è scritto che ci/a ogni 50 anni si potrebbe verificare un esondazione, noi del consorzio abbiamo speso 10.000,000 abbiamo commissionato al Prof. Noli una soluzione all'esondazione è (in Allegato) Nel 1980 C/a, si inventano Piazza Gasparri, e a Ostia da un furto di bici a settimana, conosciamo la malavita, la droga, e gli scippi, 100 al giorno. Quel famoso Sindaco di Roma " Vetere" che permise l'occupazione della nuova Ostia, le case di Armellini, ripulendo Roma dalle borgate, ci ha cambiato la vita. Nel 1990 c/a, prima per nascondersi, poi con i soldi guadagnati facili, con la prepotenza, comincia all'Idroscalo l'infiltrazione della malavita, le persone perbene, si impauriscono e cedono, chi può chiede una buona uscita, due soldi e lascia, altri si lasciano sottrarre quello che con tanti sacrifici si erano costruiti. L'infezione di questi ultimi soggetti, si evidenzia con lo spaccio della droga, con la prostituzione, nel modo più silenzioso, col il favorire i ricercati nel venirsi a nascondere nelle case apparentemente abbandonate. Si sparge la voce, all'Idroscalo si prendono le case popolari, qualcuno occupa, altri sfondano, altri riescono tra una mareggiata e l'altra a farsi assegnare la csa, se la rivendono e tornano all'idroscalo. Poi arrivano i stranieri, una parte lavoratori, educati e rispettosi, un'altra delinquenti senza scrupoli, ubbriaconi, trafficanti di tutto e di più. Il Consorzio tiene a fatica i soci, l'unica speranza era restare uniti, le brave persone deluse, con le speranze e le promesse fatte delle varie forze politiche che si sono susseguite all'Amministrazione di Ostia e del XIII Municipio, parte incapaci, parte non messe nella posizione di governare da Roma. Fino al 2004, riuscimo a sostenere le spese, poi paghiamo l'illuminazione delle strade, le riparazioni della scogliera da noi costruita interamente a difesa dell'area, la polizza assicurativa RC, Con manifestazioni estive La Festa del Mare e dell'Assunta, cerchiamo di far capire a tutti che l'Idroscalo non è solo malavita, abusivismo, malaffare, spaccio, tratta di stranieri o rifugio di fuggiaschi, l'Idroscalo di Ostia è Casa nostra, negli anni seguenti fino ad oggi, siamo presenti ma senza risorse, non chiediamo dal 2004 le quote sociali. I progetti fatti nel tempo stanno a dimostrare che siamo, persone che vogliono sanare il sanabile, pagare il giusto, collaborare con le Istituzioni, e ripulire la zona di chi non la pensa in modo civile e cristiano, costoro credono di potersi beffare di noi, di Voi, e di tutti, aiutateci a fargli capire che si sbagliano, diritti e doveri, assistenza per chi la merita, non facciamoci prendere in giro da gente ignorante che fida solo nella prepotenza e nell' inlegalità. Proponiamo una delegazione del Municipio in zona, un ufficio per risolvere il quotidiano, un Presidio di Forze dell'Ordine, un controllo dei documenti capilare, casa per casa, l'allontanamento dei clandestini e dei pregiudicati, un apertura di un cantiere con le prime demolizioni, un proseguo dei lavori fino alla sistemazione totale dell'area. Il sottoscritto per tutto il periodo che Vi occorre, mette a disposizione a titolo gratuito, un area chiusa, di circa 1000 metri recintata a muro alto 3 mt per ricoverare mezzi e materiali. Aiutateci a migliorare la zona, per noi, per voi, e per tutti quelli che potranno ammirarla per la sua bellezza.

Sergio Leoni Enza Del Vecchio

31 DIC. 2010

PROGR.NE GRANDI OPERE STRATEGICHE

Prot. n. QF: 26814

**OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL PORTO DI ROMA
- OSTIA PONENTE -**

Le osservazioni in oggetto sono presentate da un gruppo di abitanti di Idroscalo denominati "I quindici" insieme ad altri abitanti di Idroscalo, e si compongono di:

1. Dati presentatore
2. Osservazioni:
 - I- Sull'applicazione del *Regolamento di Partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana* del Comune di Roma
 - II- Sui contenuti del progetto riportati dalla documentazione ufficiale messa a disposizione dei cittadini
 - II.a - La viabilità di accesso al porto su via dell'idroscalo
 - II.b - L'assenza di opere di mitigazione dell'intervento
3. **Allegato 1:** Elenco presentatori delle osservazioni

1. DATI PRESENTATORE

Un gruppo di abitanti di Idroscalo denominati "I quindici" insieme ad altri abitanti di Idroscalo

Allegato 1: Elenco presentatori delle osservazioni

2. OSSERVAZIONI

Introduzione

L'Idroscalo di Ostia è una zona di Roma famosa per la sua storia negativa, o almeno così è dipinta ancora dai mezzi di comunicazione e così si è ormai diffusa nell'immaginazione delle persone. In realtà la maggior parte degli occupanti dell'area di Idroscalo è composta da persone diverse, molte famiglie, che sono arrivate qui per motivi diversi e che, ormai da quasi 50 anni, si prendono cura del proprio territorio nell'indifferenza (quando non nel mirino) delle istituzioni pubbliche. Proprio per l'amore che ci lega alle nostre case e ai luoghi della nostra quotidianità, riteniamo utile dire la nostra sui possibili effetti che l'ampliamento del Porto di Ostia avrà sull'insediamento di Idroscalo. Partecipano alla presentazione di queste osservazioni sia abitanti singoli, sia alcuni abitanti fra "I quindici", rappresentanti dell'Idroscalo al tavolo di concertazione permanente con il Comune di Roma¹.

Come abitanti della Comunità di Idroscalo ci rendiamo disponibili ad essere parte attiva nella riqualificazione della zona Idroscalo, e presentiamo le seguenti osservazioni all'ampliamento del Porto di Ostia constatando però la latitanza delle istituzioni pubbliche sorde e mute rispetto ai continui problemi posti dagli abitanti sull'acquisizione, sulla gestione e sulla manutenzione delle aree edificate di Idroscalo. Constatiamo, inoltre, che nella documentazione a disposizione dei cittadini - nelle

¹ Fanno parte de "I quindici": Ivan Zirolì, Sergio Colarossi, Enza Del Vecchio, Luca Santoro, Gaetano Torrente, Cristian Fontano, Nicola Rogojanaru, Fiorella Gellura, Umberto Sansovini, Bastiano Ferrandu, Luigi Tosoni, Elena MUssini, Amedeo Sgaramella, Don Fabio Vallini. Non tutti gli appartenenti ai quindici hanno sottoscritto queste osservazioni, essendo appartenenti ad altre associazioni o comitati che hanno presentato osservazioni al presente ampliamento del Porto di Ostia.

carte dei piani riportati e nelle parole della presentazione dell'intervento – l'insediamento che comprende le nostre case sembra non esistere se non come "degrado generale".

Le presenti osservazioni riguardano due temi principali:

1. osservazioni sull'applicazione, a nostro avviso deficitaria, del *Regolamento di Partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana* del Comune di Roma;
2. osservazioni sui *contenuti del progetto* riportati dalla documentazione ufficiale messa a disposizione dei cittadini che potrebbero avere ripercussioni sulla vita quotidiana degli abitanti di Idroscalo: sia in termini di spazi sottratti alla comunità, sia in termini di impatti ambientali o sociali che andrebbero valutati con maggiore attenzione.

Contenuto

I- Osservazioni sull'applicazione del *Regolamento di Partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana* del Comune di Roma

Il processo partecipativo avviato per l'ampliamento del Porto di Ostia avviene secondo quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del PRG e in applicazione di quanto stabilito dal "Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana". Tale documento riconosce alla partecipazione (art. 1) di essere «*un metodo fondamentale per la formazione delle decisioni in materia di trasformazioni urbane*» nonché uno strumento di «*promozione dell'inclusione sociale*». Inoltre all'art. 3 si precisa che «*la partecipazione è intesa quale massimo coinvolgimento dei cittadini, delle formazioni sociali, degli attori economici*» e che tale coinvolgimento necessita, dunque di «*adeguata diffusione, continuità e strutturazione, nel rispetto delle esigenze di celerità e*» soprattutto di «*trasparenza del procedimento*».

Si aggiunge che secondo l'art 5. «*la partecipazione non è finalizzata soltanto all'elaborazione di piani e progetti o degli strumenti previsti alla normativa, ma anche*» e soprattutto «*alla discussione, valutazione e costruzione di politiche e quadri strategici da intendersi come l'esito delle interazioni tra i processi partecipativi*».

Rimandando al testo del Regolamento suddetto si osserva che il materiale reso disponibile sul sito del Comune di Roma non è adeguato a rispettare il Regolamento perché:

1. **non illustra adeguatamente i contenuti del progetto**: mentre infatti vengono descritti in dettaglio le specifiche più "tecniche" dell'intervento, come i risultati dello studio idrodinamico o gli standard, non sono visibili e apprezzabili le trasformazioni fisiche che l'intervento prevede (Rendering A e B pagine 14 e 15). Tra questi soprattutto la sistemazione della spiaggia e della strada antistante per realizzare l'ingresso secondario su via dell'Idroscalo. In tal senso, invece, il Regolamento prevede all'art. 6 che «*al fine di consentire una adeguato e tempestivo processo di informazione e consultazione sugli interventi di cui all'art.3 secondo le modalità e gli obiettivi di cui agli articoli 7 e 8*» sul sito internet sia disponibile la «*necessaria informazione sulle caratteristiche*

tecniche e localizzative» dell'intervento. Noi riteniamo che sia dunque necessario mettere a disposizione una documentazione che offra un maggiore dettaglio dell'intervento al fine di poter valutare davvero il progetto - soprattutto per quel che riguarda l'area di Idroscalo - e poter quindi dare un contributo fattivo alla discussione, come previsto dal Regolamento (art.5);

2. **non usa un linguaggio facilmente accessibile agli abitanti:** poiché l'informazione ai cittadini costituisce il primo livello della partecipazione e «*deve essere garantita a tutti*» (art. 7), riteniamo che la documentazione fornita utilizzi un linguaggio troppo sintetico, soprattutto rispetto ad alcune tematiche che sono di fondamentale importanza per valutare gli effetti dell'intervento sulle aree limitrofe ad esempio nel caso della viabilità di accesso secondario al porto e nella sezione denominata "Compensazione gli impatti individuati e miglioramento della qualità ambientale e paesistica del contesto" (pag. 12). In merito a quest'ultimo tema si precisa che la frase «*Il porto turistico di Ostia già realizzato, le aree confinanti urbanizzate e le condizioni di degrado generali non richiedono particolari opere di mitigazione [...]*» deve essere approfondita o quantomeno giustificata con la sintesi descrittiva di un documento di Valutazione di Impatto Ambientale, ad esempio (si veda dopo). Infatti nelle aree limitrofe all'intervento sono presenti case abitate da famiglie che meritano attenzione come le importanti risorse naturalistiche presenti nell'area;
3. **non illustra adeguatamente gli impatti sociali dell'intervento sul territorio circostante:** Tra le opere soggette alla V.I.A. ci sono anche i porti e gli eventuali interventi di ampliamento. Di questo studio, di cui supponiamo di aver letto una "super sintesi" nella documentazione resa disponibile sul sito del Comune di Roma, pensiamo che andrebbe fatto un approfondimento rispetto agli impatti sociali (che non sono solo quelli vantaggiosi dell'aumento di occupazione mostrati a pag. 13) sul territorio circostante ed in particolare sulla comunità di Idroscalo. Tali impatti, come da Regolamento sulla Partecipazione, devono poter essere valutati e discussi dai cittadini.

Per questi motivi, si propone:

1. di rendere disponibile una documentazione più approfondita e più "comunicativa" degli interventi previsti, non solo sul sito internet ma anche negli uffici pubblici e nelle scuole. Utilizzando meno testo e più immagini e schemi di dettaglio degli interventi di sistemazione dell'ingresso di via dell'Idroscalo;
2. di poter avviare dei tavoli di discussione fra Municipio XIII, A.T.I. s.p.a. con gli abitanti di Idroscalo in merito alla sistemazione dell'area antistante l'ingresso secondario previsto per il Porto. Tale area interessa la "spiaggetta" che rappresenta un punto di aggregazione sociale di grande valore simbolico per la comunità di Idroscalo;
3. di poter valutare gli studi fatti di Valutazione di Impatto Ambientale e di poter presentare osservazioni qualora ce ne fossero, come da normativa;

II- Osservazioni sui contenuti del progetto riportati dalla documentazione ufficiale messa a disposizione dei cittadini

Come già riportato in precedenza, si ritiene che la documentazione a disposizione dei cittadini sia inadeguata per consentire una valutazione realistica dei contenuti e delle modalità con cui verrà realizzato l'intervento. In ogni caso riteniamo sia utile porre alcune questioni rispetto ai temi seguenti.

II.a – La viabilità di accesso al porto su via dell'idroscalo

Come già accennato sopra, nonostante l'area di Idroscalo sia densamente abitata **la documentazione che illustra il progetto non tiene conto dell'insediamento esistente di Idroscalo.**

Tale mancanza non solo è da considerarsi umiliante per chi vive nella comunità di idroscalo ma, soprattutto, peserà sulla vivibilità e sulla sicurezza di Idroscalo sotto due aspetti:

1. **non viene ritenuto necessario un adeguamento della carreggiata esistente** (pag. 12). Si precisa invece che nella piazza antistante la "spiaggetta", interessata dall'intervento, è situata la fermata delle linee di trasporto pubblico utilizzate dai residenti di Idroscalo per recarsi ad Ostia e a Roma. In assenza di marciapiedi e di segnaletica orizzontale e verticale per la mobilità dei pedoni, raggiungere la fermata dall'area residenziale può mettere in pericolo le utenze più deboli e, quindi, soprattutto anziani e bambini. Tale pericolo non è solo giustificato dalla presenza dei posti auto nel parcheggio a disposizione di *«addetti, utenti fissi, utenti occasionali, i cui orari di movimento sono sfalsati nell'arco della giornata»* ma soprattutto dai flussi dei mezzi di trasporto, più o meno pesante che, con molta probabilità, serviranno l'indotto commerciale e nautico del Porto.
2. **non viene tenuto in conto il valore simbolico della "spiaggetta" per la comunità di Idroscalo.** Si precisa che la comunità di Idroscalo, seppure articolata in diverse forme, riconosce in maniera compatta a questo luogo un valore simbolico identitario e di aggregazione sociale che deve essere salvaguardato perché, come precisa il testo della Delibera C.C. n. 57 del 02.03.2006 che istituisce il Regolamento della partecipazione *«la città vera è quella degli abitanti» e non quella delineata dal suo perimetro»* (pag. 2). E la comunità di Idroscalo è fatta di abitanti che da anni si prendono cura del proprio territorio.

II.b – L'assenza di opere di mitigazione dell'intervento

Come già accennato, nella sezione tematiche ambientali "COMPENSAZIONE GLI IMPATTI INDIVIDUATI E MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ AMBIENTALE E PAESISTICA DEL CONTESTO" (pag. 12) si riporta la frase *«Il porto turistico di Ostia già realizzato, le aree confinanti urbanizzate e le condizioni di degrado generali non richiedono particolari opere di mitigazione [...]»*

Rispetto a questa questione si osserva che, proprio le condizioni di degrado in cui versa il contesto in cui si inserirà l'intervento, richiedono un impegno nella riqualificazione dell'area che deve coinvolgere, quindi, i suoi abitanti.

Si ribadisce inoltre la necessità di valutare gli esiti della VIA, soprattutto rispetto alle tematiche sociali per l'idroscalo, che nella documentazione fornita riguardano solo gli aspetti economici e occupazionali legati all'indotto del Porto. Pur riconoscendo l'importanza di questi aspetti, si sottolinea che la trasparenza dei processi richiede che siano resi pubblici anche gli esiti negativi o dubbi, perché ci sia maggiore consapevolezza nella discussione partecipata.

A tale proposito si ricorda che la Valutazione di Impatto Ambientale² consente di verificare la **compatibilità ambientale** di un progetto nel senso più ampio e riguarda « [...] *gli effetti diretti ed indiretti di un progetto sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sulle acque di superficie e sotterranee, sull'aria, sul clima, sul paesaggio e sull'interazione fra detti fattori, nonché sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sociale ed ambientale e valuta inoltre le condizioni per la realizzazione e l'esercizio delle opere e degli impianti*» (dal sito della Provincia di Roma³).

Per questi motivi, si propone:

1. di poter avviare dei tavoli di discussione fra Municipio XIII, A.T.I. s.p.a. con gli abitanti di Idroscalo in merito alla sistemazione dell'area antistante l'ingresso secondario previsto per il Porto e per la riqualificazione dell'area di Idroscalo;
2. di poter valutare gli studi fatti di Valutazione di Impatto Ambientale e di poter presentare osservazioni qualora ce ne fossero, come da normativa;

² introdotta a livello europeo dalle direttive comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE e dalla normativa statale con il D.Lgs. 152/2006, modificato con il D.Lgs. 4/2008 (Parte II Titolo III).

³ <http://www.provincia.roma.it/percorsitematici/ambiente/approfondimento/5029>

3. ALLEGATO 1

Allegato 1: Elenco presentatori dell'osservazione - *Firma, denominazione (abitante, presidente di associazione, ecc.) e recapiti dei soggetti presentatori*

- 1 - ~~Non f. Gi~~ - IVAN ZIROLI (ARITANTE IDROSCALO APPARTENENTE AL GRUPPO DEI "QUINDICI") RESIDENTE IN VIA DELLE CANOE, 16 - 00121
- 2 - ~~Sarsoni Vult~~ - UMBERTO SARSONI (RESIDENTE IN V. DEI BASTIMENTI N° 33 ROMA)
- 3 - ~~Alone Nhd~~ - LILIANA NINCHI (RESIDENTE IN VIA DEI BASTIMENTI, 33 - 00121)
- 4 - ~~Peng's Poloni~~ (~~PENG'S POLONI~~ LAROSSE RESIDENTE IN VIA DELLA CARLINGA, 107 OSTIA LIDO
- 5 - ~~Fede Valli~~ - VALLINI FABIO VIA DELLA CARLINGA 97 IDROSCALO DI OSTIA.
- 6 - ~~Fede Valli~~ VIA DELLA CARLINGA 106 (IDROSCALO)
- 7 - ~~Cola Rossi~~ DARIO V DEI MERCANTILI
~~Carini Roma~~
Ciucci Anna Via Dell' IDROSCALO RESIDENT
Sarsoni Kotie VIA D'IDROSCALO 312 RESIDE