

OSSERVAZIONI

AL PROGETTO DI PEDONALIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DI VIALE DELLA XVII OLIMPIADE DEL MUNICIPIO II
PUBBLICATO SUL SITO DEL COMUNE DI ROMA IN DATA 19-23 MAGGIO 2020 ALLA PAGINA
https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/RGE_Relazione_generale.pdf

* * *

Indice

Premesse

1. Osservazioni generali - Il Villaggio Olimpico oggi: i problemi e i bisogni del territorio
 2. Osservazioni generali al progetto – Qual è la *vision*?
 3. Osservazioni puntuali al progetto – Cosa c'è che non va
 4. Destinazione dello stanziamento – Proposte alternative
- Conclusioni

* * *

Premesse

- I. Il **Comitato Spontaneo Villaggio Olimpico** è un'aggregazione apartitica e indipendente di cittadini residenti nel quartiere che si sono uniti dopo aver appreso dai media dell'esistenza del Progetto di pedonalizzazione che qui occupa. Il Comitato consulta i propri aderenti attraverso una sua pagina Facebook e un indirizzario mail di 600 famiglie del quartiere, tutte abitanti al Villaggio Olimpico.
- II. Le presenti osservazioni mirano a esprimere il dissenso democratico del Comitato in merito al *Progetto di pedonalizzazione e riqualificazione di Viale della XVII Olimpiade (d'ora in avanti "il Progetto")*.
- III. Seppur lieti del finanziamento e pur ringraziando le amministrazioni comunale e municipale per aver deciso di destinare 1.680.000 euro al quartiere, gli scriventi sono tuttavia costretti a rilevare che il Progetto, allo stato attuale, non soddisfa le esigenze del territorio, ma anzi ne **peggiora decisamente la qualità della vita**, risultando al contempo un'errata allocazione di risorse pubbliche che nello stesso quartiere potrebbero trovare **migliore destinazione**.
- IV. Alla luce dell'analisi dei documenti prodotti dai progettisti e delle dichiarazioni rese dall'Amministrazione, il Villaggio Olimpico non appare come il fine ultimo dell'intervento, ma come il mezzo per raggiungere obiettivi ulteriori che nulla hanno a che fare con l'asserita finalità di riqualificazione. Certamente non si ravvisano obiettivi che mirino al rispetto della sostenibilità ambientale e all'innovazione urbanistica.
- V. Al Progetto sono **contrari** due Comitati di cittadini (Comitato Tutela VO e Comitato Spontaneo VO), gli esercenti di Piazza Grecia, Il Parroco di San Valentino, gli esercenti del Mercato del venerdì e molte realtà del territorio non ancora organizzate.
- VI. La valutazione del Progetto e le osservazioni conseguenti tengono conto di alcuni documenti pubblici e dei valori e delle finalità in essi espresse. In particolare:
 - a. -PUMS
 - b. -Progettazione di opere di pedonalizzazione e riqualificazione nel territorio del Municipio II - Schema di disciplinare di concorso 11 gennaio 2019 prot. 4801

- c. -Documento di indirizzo alla progettazione primo grado
 - d. -Relazione Generale al progetto e relative tavole
- VII. Il Villaggio Olimpico è un quartiere **armonico**, frutto di un'urbanizzazione unitaria, organica e omogenea. Concepito da architetti di chiara fama sulla base dei principi del razionalismo, esso miscela sapientemente spazi vuoti e pieni, predilige le aree verdi (16 ettari) rispetto a quelle edificate (7 ettari), genera una bassa densità di popolazione, consente un'alta qualità della vita ai suoi abitanti.
- VIII. Qualsiasi progetto e qualsiasi intervento nel quartiere non può prescindere dal **rispetto** delle sue equilibrate proporzioni, della sua storia e di chi oggi lo vive, lo anima, lo rende un posto sicuro e vi ha investito creando coesione sociale e spirito di comunità: abitanti ed esercenti.
- IX. Il Progetto nel suo complesso, ma anche il metodo seguito per la sua ideazione e approvazione e inoltre lo scopo, esplicito e implicito, da esso perseguito ha impatto su diversi aspetti:
- i. la pedonalizzazione
 - ii. la riqualificazione
 - iii. il verde
 - iv. la mobilità
 - v. la qualità dell'aria
 - vi. la coesione sociale
 - vii. il decoro urbano
 - viii. la sicurezza
 - ix. il mercato settimanale
 - x. la partecipazione democratica ("approccio trasparente e partecipativo")
- Per ognuno di tali aspetti, come si vedrà *infra*, emergono **criticità**.
- X. Evidenti appaiono altresì le **contraddizioni** tra quanto espresso a più riprese dall'Amministrazione in merito alle finalità dichiarate pubblicamente e quanto realizzato, nel merito e nel metodo, attraverso l'approvazione del Progetto che appare lacunoso, miope, inadeguato, fine a se stesso, dalle finalità ancora opache e frutto di una scelta frettolosa e non partecipata, per le motivazioni che saranno evidenziate in appresso.

* * *

1. Osservazioni generali - Il Villaggio Olimpico oggi: i problemi e i bisogni del territorio

Il Villaggio Olimpico, nel corso dei suoi 60 anni di vita, ha conosciuto periodi di cura e periodi di degrado. Nel **1960**, al momento della consegna degli appartamenti da parte dell'INCIS (poi IACP, poi ATER) ai dipendenti statali, il Villaggio si connotava per essere un **quartiere altamente vivibile**. Il verde era ben mantenuto, sia nelle aree di grande ampiezza, sia nelle aree di pertinenza degli immobili. Esisteva un ufficio manutenzioni, a disposizione degli abitanti, che si occupava delle piccole e grandi riparazioni. Idraulici, elettricisti, falegnami, manovali, e altre maestranze, rispondevano alle necessità dei residenti.

Come è noto, negli anni successivi questa oasi di pace ha vissuto momenti di pericolo e di forte **degrado**. Attualmente il Villaggio, dopo una certa **riqualificazione** generata dall'assegnazione in proprietà degli appartamenti, da parte dell'INCIS ai residenti, e dalla nascita dell'Auditorium, ha parzialmente ritrovato una sua dignità. Il Villaggio ha anche

cambiato in parte la tipologia dei suoi abitanti. Lo abitano, infatti, generazioni più giovani (sono numerose le giovani famiglie con figli in età scolare e prescolare), professionalità diverse (non più e non soltanto gli impiegati dello Stato, ma anche numerosi architetti, musicisti, giornalisti, intellettuali, professionisti), associazioni attive che hanno dato vita a laboratori d'arte, centri estivi, bande musicali, attività per i più piccoli e soprattutto lo animano alcuni coraggiosi commercianti che hanno aperto o riaperto delle attività, scommettendo su un quartiere che ha visto negli anni morire poco a poco tutte le attività commerciali, anche a causa delle problematiche irrisolte relative alla **manchevole gestione ATER.**

Il Villaggio ha formidabili potenzialità. Si incunea tra le aree urbane ad alta vocazione culturale (Maxxi e Teatro Olimpico), sportiva (stadio Flaminio, Palazzetto dello Sport, campi sportivi dell'acqua acetosa) e musicale (Auditorium). Si situa a pochi passi dal centro storico e al tempo stesso non è lontano dalla tangenziale e dal raccordo. Ha un'alta vivibilità data dalla bassa densità di popolazione e dalla contenuta altezza degli immobili ivi presenti. E' dotato di molte aree verdi (**16 ettari di verde** su 35 ettari totali) e di **tre zone pedonali** importanti (Piazza Grecia, Piazza Palach e Auditorium). Gode di molti servizi che lo rendono quasi autarchico (scuole di vario ordine e grado, posta, farmacia, servizio anagrafico, centro anziani, supermercato, mercato, auditorium, libreria, centro sportivo, centro ricreativo, medico di base, veterinario, vari servizi di vendita e/o riparazione cicli, motocicli e veicoli, diversi bar e caffetterie etc. etc.).

Il Villaggio ha quindi tutte le caratteristiche per essere teatro di un rinnovamento e una riqualificazione davvero innovativi, per accogliere un **progetto rivoluzionario moderno e progressista** che vada nella direzione della *green city*, dell'isola ambientale, dell'inclusione sociale, della sostenibilità. Il Villaggio potrebbe essere la palestra nella quale un'Amministrazione accorta e di qualità, di concerto con gli altri enti interessati, potrebbe attuare, in piccolo, molti degli obiettivi dell'Agenda 2030 e diventare un modello d'eccellenza esportabile in altri contesti. Un'impresa che richiede la collaborazione e la sinergia di molti attori e non soltanto del Municipio, ma che avrebbe potuto prendere le mosse proprio dal Progetto che qui si commenta.

Il Villaggio ha anche formidabili criticità. La più evidente è costituita dalle manutenzioni, molto scarse o del tutto assenti. Seguono, ma non per importanza, la mobilità, i parcheggi, la sicurezza, il mercato settimanale, la prostituzione ancora pesantemente presente su Via degli olimpionici, le problematiche connesse alla gestione ATER, le "invasioni" subite dal quartiere in occasione di eventi sportivi e/o musicali, la presenza sregolata di bus turistici, l'utilizzo da parte delle scuole guida.

A - In merito alle **manutenzioni**, si osserva:

- a. Il **verde orizzontale** è lasciato, di fatto, alla cura dei residenti che hanno costituito diverse raggruppamenti spontanei, hanno acquistato il necessario (trattori, decespugliatori, rastrelli etc.) e curano lo sfalcio dei prati e la potatura di arbusti infestanti.
- b. Il **verde verticale** sta diminuendo a causa dei crolli dovuti alle mancate manutenzioni e all'assenza di nuove piantumazioni.
- c. Alcune aree verdi "speciali" perché vicine ad aree pubbliche di grande interesse come ad esempio l'area prospiciente il supermercato di Via Germania che rappresenta una zona di degrado a causa dell'abbandono degli incavi creati a suo tempo in fase di riqualificazione dell'area e dei relativi muri di contenimento e delle ringhiere metalliche sovrastanti.
- d. Il **manto stradale** è curato soltanto nella zona limitrofa all'Auditorium, mentre il resto del quartiere convive con buche, avvallamenti, radici fuoriuscenti dal fondo stradale. Se per tutti ciò costituisce degrado e disagio, per i diversamente abili, gli

ipovedenti, i bambini, le carrozzine e i passeggini, le biciclette, ciò costituisce una vera e propria **insidia** che può causare e causa danni anche gravi.

- e. I **marciapiedi**, quasi del tutto privi delle rampe di accesso per disabili e passeggini, sono un vera e propria barriera architettonica e inoltre sono divelti in molti punti, in parte anche a causa delle operazioni di pulizia degli spazzaneve in occasione delle ultime nevicate.
- f. La manutenzione del **viadotto** di Corso Francia, ridotto in stato di significativo degrado, particolarmente accentuato nel tratto nord a causa della prostituzione e dell'incuria e nel tratto sud a causa di più baraccopoli abusive sorte sotto alcuni piloni.
- g. La manutenzione straordinaria del muro che costeggia **via Argentina** e prosegue su via Venezuela, collassato sul marciapiede e fonte di degrado, che ha causato il restringimento della carreggiata, un avvallamento che crea **pozzanghere perenni** nella stagione invernale il tutto con evidente pericolo per i pedoni, in particolare per tutti le decine di studenti del Liceo Lucrezio Caro che scendono a piedi dai Parioli in assenza di altri mezzi e che percorrono quel tratto di strada divenuta angusta, in cui transita peraltro anche l'autobus.
- h. La manutenzione del mattonato che costeggia il Viale della XVII Olimpiade, lato **Piazza Grecia**, e delle ringhiere metalliche lungo i gradini di accesso alla Piazza, entrambi fortemente degradati.
- i. La manutenzione straordinaria degli edifici è pressoché assente. In molti casi si assiste allo **sgretolamento del cemento** dei marcapiani e dei terrazzi di copertura che costringe gli abitanti a interventi di messa in sicurezza in urgenza. L'assenza di manutenzioni è in massima parte attribuibile alla gestione poco accurata di **ATER**. L'Azienda è ancora proprietaria di numerose unità immobiliari, molte delle quali abbandonate e non locate, è perennemente **assente** alle riunioni condominiali (con la conseguenza che è spesso difficile raggiungere il *quorum* necessario alla validità delle costituzioni e/o delle deliberazioni delle assemblee), è spesso **in mora** con i pagamenti delle rate condominiali, anche della gestione ordinaria, che sono riscosse dagli amministratori a suon di decreti ingiuntivi.
- j. La manutenzione degli **attrezzi ginnici** posti sui prati di Via Austria non viene effettuata. Oggi sono arrugginiti e in parte rotti, con il risultato che la lodevole e meritoria iniziativa di dotare il quartiere di tali utili strumenti si traduce in un pericolo per chi li voglia utilizzare.

B - In merito alla mobilità, si osserva.

Il Villaggio è poco e male servito dal trasporto pubblico. Essendo un quadrato di circa 1 km per lato, è evidente che il trasporto presente su un lato del perimetro non è agevolmente fruibile da chi si trovi dalla parte opposta. Il Villaggio può contare soltanto su due linee di autobus il 928 e il 53, che hanno lunghi tempi di attesa. Il Progetto, al riguardo, prevede la **soppressione** di 4 fermate con evidenti ripercussioni negative sugli utenti del servizio pubblico. In prossimità del Villaggio, ma abbastanza distanti e comunque perimetrali rispetto al quartiere si trovano poi le fermate del 910, del tram 2 su Viale Tiziano (spesso guasto e sostituito da un autobus con percorso parzialmente diverso) e della linea ferroviaria urbana Roma-Viterbo a Piazza Euclide. L'esiguità, la rarità e la dislocazione perlopiù periferica del trasporto pubblico, **obbligano i residenti del quartiere a utilizzare il mezzo privato**, anche per ragioni di sicurezza.

Seguendo le linee guida del PUMS, occorrerebbe **incrementare e diversificare** il trasporto pubblico, segnatamente quello più sostenibile quale ad esempio bus

elettrici, anche di piccola taglia, e nuove tramvie a basso costo e basso impatto ambientale (facilmente collegabili alle esistenti).

Si nota la mancanza di tutte le moderne forme di **mobilità alternativa**. Ad eccezione dell'esiguo tratto di pista che lambisce il Villaggio, lungo Viale Tiziano, e di qualche metro davanti all'Auditorium, non esistono **piste ciclabili** né ciclopedonali, che oltretutto rafforzerebbero l'originaria vocazione sportiva del quartiere. Non esistono aree di *car sharing*, *bike sharing*, o monopattini. Non ci sono colonnine per la ricarica di auto elettriche. Come si fa a pedonalizzare senza prima avere cura di tutto ciò e senza trovare le soluzioni per ovviare a questi problemi? Una pedonalizzazione che si limiti a eliminare posti auto e viabilità privata, oltre ad essere ottusa e di pessima qualità, crea soltanto disagio, scontento popolare e disservizio.

C - In merito ai **parcheggi** si osserva.

Data la necessità di utilizzare il mezzo privato per chi abita nel quartiere, il parcheggio assume una valenza importante. **Apparentemente** non esiste un'emergenza parcheggio al Villaggio Olimpico, perché le auto trovano posto molto spesso all'interno dei piani pilotis. Tale uso del piano "terra" è tuttavia **illegale** per ovvi motivi di sicurezza e anche in contrasto con la visione originaria dei progettisti che lo avevano immaginato come un "vuoto" da percorrere con lo sguardo, senza soluzione di continuità. Si comprende quindi quanto il problema del parcheggio sia importante e attuale. Il **ripristino della legalità**, infatti, imporrebbe il rispetto del **divieto** di parcheggio nei piani piloti e la conseguente utilizzazione di tutte le altre aree parcheggio esterne che, già oggi, sono del tutto insufficienti a coprire il fabbisogno del quartiere. Se poi a tale fabbisogno si aggiunge quello degli esterni, si assiste a una vera e propria **invasione** e la situazione diventa insostenibile. Basti pensare che il Villaggio è il "parcheggio diffuso" dello Stadio, dell'Auditorium, delle scuole, di pullman turistici e scolastici, del supermercato, del football club e del mercato settimanale.

In occasione delle partite che si svolgono allo **Stadio Olimpico**, il quartiere si riempie di veicoli che non pagano la sosta (nei giorni festivi e nelle ore serali) e che, esauriti i parcheggi consentiti, parcheggiano ovunque senza rispettare le aree private, gli attraversamenti pedonali, gli incroci, i marciapiedi etc.

In occasione dei concerti, allo stesso modo, gli avventori **dell'Auditorium** non utilizzano il grande parcheggio a pagamento situato in prossimità delle sale concerto, ma si sistemano nei parcheggi blu posti nelle vicinanze (e gratuiti dato l'orario) e poi frettolosamente su prati, marciapiedi, passi carrabili, passaggio disabili con grande disagio degli abitanti. Al riguardo si osserva che basterebbe includere il parcheggio (gratuito) all'interno del biglietto dei concerti per ovviare al problema.

Il **centro sportivo Orange Futbolclub** situato su Via degli Olimpionici non possedendo un suo parcheggio privato, come dovrebbe per legge, utilizza la stretta carreggiata di Via degli Olimpionici e Piazza Palach come parcheggio per i suoi utenti, centinaia al giorno, migliaia nei weekend degli eventi.

I **sei istituti scolastici** situati tra via Argentina e via Venezuela generano importanti volumi di traffico. Le strade adiacenti alle scuole, nei giorni e negli orari di apertura delle medesime, sono affollate di "macchinine" degli studenti che sostano ininterrottamente per ore, sottraendo posti auto alla popolazione.

Lungo le strade situate sotto il viadotto di Corso Francia trovano posto quasi quotidianamente **pullman turistici** di grosse dimensioni, che manovrano indisturbati e in alcuni casi sostano con il motore acceso per produrre aria condizionata.

Nel giorno di **mercato**, lo stesso disagio è vissuto da chi abita vicino alla zona mercatale. Si assiste, infatti, al parcheggio selvaggio sia degli utenti del mercato, sia degli operatori con i loro mezzi pesanti.

D - In merito alla **viabilità** si osserva.

Prima dell'approvazione definitiva del Progetto occorre mettere in atto una **simulazione dei nuovi tracciati per almeno un paio di mesi**, dopo la ripresa delle scuole, che permetta di verificare il reale impatto della nuova viabilità nel quartiere e consenta di operare eventuali correttivi. Il quadrante compreso tra Piazza Palach e Via degli Olimpionici, luogo di concentrazione di molte attività e commerci, presenta un grado di criticità tale da meritare un'analisi dettagliata. E', infatti, inconcepibile che il budello di Via degli Olimpionici e lo spicchio di Piazza Palach non pedonalizzato possano accogliere e compensare la gran parte del flusso auto e parcheggi attualmente serviti da Viale della XVII Olimpiade come conseguenza della realizzazione del progetto di semi-pedonalizzazione.

Attualmente l'area accoglie:

Piazza Palach – spicchio non pedonalizzato:

https://drive.google.com/drive/folders/1k-3nVvHVT_0sSUhgqeB95kCUBVgLOI6_?usp=sharing

Utenti Carrefour (h24);

Tir Carrefour (h24);

Immensi tir rifiuti compostabili Carrefour;

Camion Grandi Feste;

Camion Sarim per i rifiuti di Grandi Feste;

Utenti FutbolClub-centinaia, ben oltre la disponibilità del tessuto urbano - non ha un suo proprio parcheggio!

Utenti attività Piazza Grecia (anagrafe, bar, negozi, studi medici e veterinari, etc);

Residenti Piazza Palach;

Residenti Piazza Grecia;

Via degli Olimpionici:

Utenti n°6 Istituti scolastici;

Centro anziani;

ASL;

Prostituzione;

Utenti Carrefour (h24)

Tir Carrefour (h24);

[Camion Sarim per i rifiuti Futbolclub;](#)

Utenti FutbolClub-centinaia ben oltre la disponibilità del tessuto urbano (non ha un suo proprio parcheggio!

Utenti attività Piazza Grecia (anagrafe, bar, negozi, studi medici e veterinari, etc);

Residenti Piazza Palach;

Residenti Piazza Grecia.

Si attira l'attenzione in particolare su:

Carrefour - rumorosissimo e inquinante il passaggio, sosta e manovra degli immensi Tir del Carrefour, h24,

<https://drive.google.com/drive/folders/19z088RxadflvYk0fKbGEvwBmfZHO1uWo?usp=sharing>

Nell'area antistante la rampa fornitori adiacente le abitazioni di Via Jugoslavia e di Piazza Palach. Perché non mettere la rampa di scarico verso via Germania dove non

vi sono residenti? Evitando così che i Tir, una volta scaricato imbocchino, come abitualmente fanno, via degli Olimpionici contromano?

https://drive.google.com/drive/folders/1k-3nVvHVt_0sSUhgqeB95kCUBVgLOI6_?usp=sharing

Grandi Feste - illegale l'occupazione di suolo pubblico di Grandi Feste. Illegale l'utilizzo dello spazio capannone in Piazza Palach spesso utilizzato come cucina. Fuori norma l'inquinamento acustico di impianti di raffreddamento obsoleti.

Sarim: insostenibile il passaggio quotidiano h24 di decine di camioncini Sarim per la gestione dei rifiuti di Futbolclub che vanno a sommarsi a quelli AMA.

<https://drive.google.com/drive/folders/1I0psutz7bBeEMKCiJDjmhqRiMm7Rq2ZW?usp=sharing>

e Grandi Feste

<https://drive.google.com/drive/folders/1IABBrigg1jHQS5TF2RdOGdj4Uht98qszt?usp=sharing>

I sensi di marcia - incomprensibili e pericolosissimi intorno al grande capannone Grandi Feste (via Irlanda, Piazza Palch, Via olimpionici) dove le auto si muovono in ordine sparso senza alcuna indicazione stradale e spesso contromano.

<https://drive.google.com/drive/folders/1G9sg8Z-cX8X0yAGEVnNIZp9RfxtBaSNu?usp=sharing>

Miracoloso che le macchine rientranti in piazza Palach da via degli Olimpionici a 100 km/h non abbiano ancora investito nessuno, o che non vi sia ancora stato un incidente nonostante siano numerosissimi coloro che da p.za Palach si immettono in Via degli olimpionici in contromano, compresi i Tir Carrefour che lo fanno regolarmente!

Si propone

Urgente e necessaria, a prescindere, una riorganizzazione della viabilità in questa area.

Lasciare Via degli Olimpionici a senso unico da Via Egitto fino a Via Germania, ossia impedire l'attuale immissione da Via degli Olimpionici in Piazza Palach sia perché le auto vi entrano a velocità folle sia perché viene sempre utilizzata anche in contromano (anche abitualmente dagli immensi Tir Carrefour).

Spostare la rampa di scarico merci del Carrefour su Via Germania.

Trasformare via Germania e Via Belgio in due sensi unici con direzioni opposte al fine di creare un anello che favorisca il raggiungimento del parcheggio del Carrefour e la viabilità intorno alla chiesa e al supermercato. In particolare Via Belgio senso unico da Viale della XVII Olimpiade a via degli Olimpionici, via Germania invece senso unico da Via degli Olimpionici a viale della XVII Olimpiade.

Tendere a far confluire con un'adeguata segnaletica, oggi del tutto assente, le auto in transito da via Germania verso Via Irlanda (ove è la Farmacia) subito di nuovo verso Via degli Olimpionici (alle spalle capannone Grandi Feste) così da evitare una compressione dello slargo/parcheggio di Piazza Palach. Impedire che da Via Jugoslavia e da Via Finlandia si possa girare a sinistra verso Piazza Palach.

D - In merito alla sicurezza, si osserva.

Nell'area nord del Villaggio perdura tuttora l'esercizio della **prostituzione** con evidenti disagi e rischi per gli abitanti.

I parcheggi di via Austria e via Norvegia, adiacenti al viadotto e non considerati dal progetto di riqualificazione non sono utilizzati dai residenti ma rappresentano uno dei luoghi di maggior degrado del Villaggio a causa della presenza frequente di **roulotte** abitate (alcune delle quali ogni tanto oggetto di incendi), clienti della prostituzione, **nomadi “stanziali”** e non di rado parcheggio abusivo di pullman turistici.

Nei giorni di mercato, oltre ai disagi citati in merito ai parcheggi, si assiste anche all'uso, da parte degli operatori del mercato privi di **toilette** a loro dedicate, dei piloni degli edifici e delle piante per i loro bisogni. Si assiste altresì (ed è cosa risaputa anche dai media che hanno trattato più volte l'argomento) alla dispersione degli **oli esausti** nelle canalizzazioni dell'acqua piovana.

Il Progetto, nell'eliminare il passaggio veicolare dal cavalcavia verso via Flaminia divide il quartiere in quattro comparti e crea, oltre ad un ostacolo alla circolazione, un elemento di minor **sicurezza** per la grande area pedonale che si verrebbe a creare, di fatto pericolosa da attraversare di sera per i residenti e luogo di facile raccolta di degrado e malaffare. Ciò è vieppiù vero laddove si consideri che la trasformazione dell'area da carrabile a pedonale anziché aumentare, **diminuisce l'illuminazione**.

Tenuto conto che con il termine “**riqualificazione**” si esprime la volontà e la capacità di rendere più funzionale quanto di prezioso il quartiere già offre, appare evidente che gli interventi di riqualificazione più urgenti e **più corrispondenti ai bisogni concreti e reali della popolazione** siano, in estrema sintesi, i seguenti:

- ✓ Rifacimento strade, marciapiedi, aree pilotis, facciate, fontane e arredi urbani;
- ✓ Manutenzione sistematica delle immense aree verdi;
- ✓ Mantenimento aree parcheggio utili a residenti e utenti;
- ✓ Vigilanza sul “parcheggio diffuso” di tifosi, utenti Auditorium, pullman e altro
- ✓ Rimozione carcasse auto, moto, camper e roulotte;
- ✓ Risoluzione dell'attività di prostituzione che ancora incide sul quartiere;
- ✓ Risoluzione di problematiche inerenti la gestione Ater quali:
 - debiti accumulati con i condomini,
 - numerosi spazi commerciali lasciati degradati,
 - aree verdi di propria competenza ignorate.

* * *

2. Osservazioni generali al progetto – Qual è la *vision*?

Pedonalizzazione e mobilità

Il Villaggio Olimpico può contare **già oggi su tre grandi spazi pedonali**.

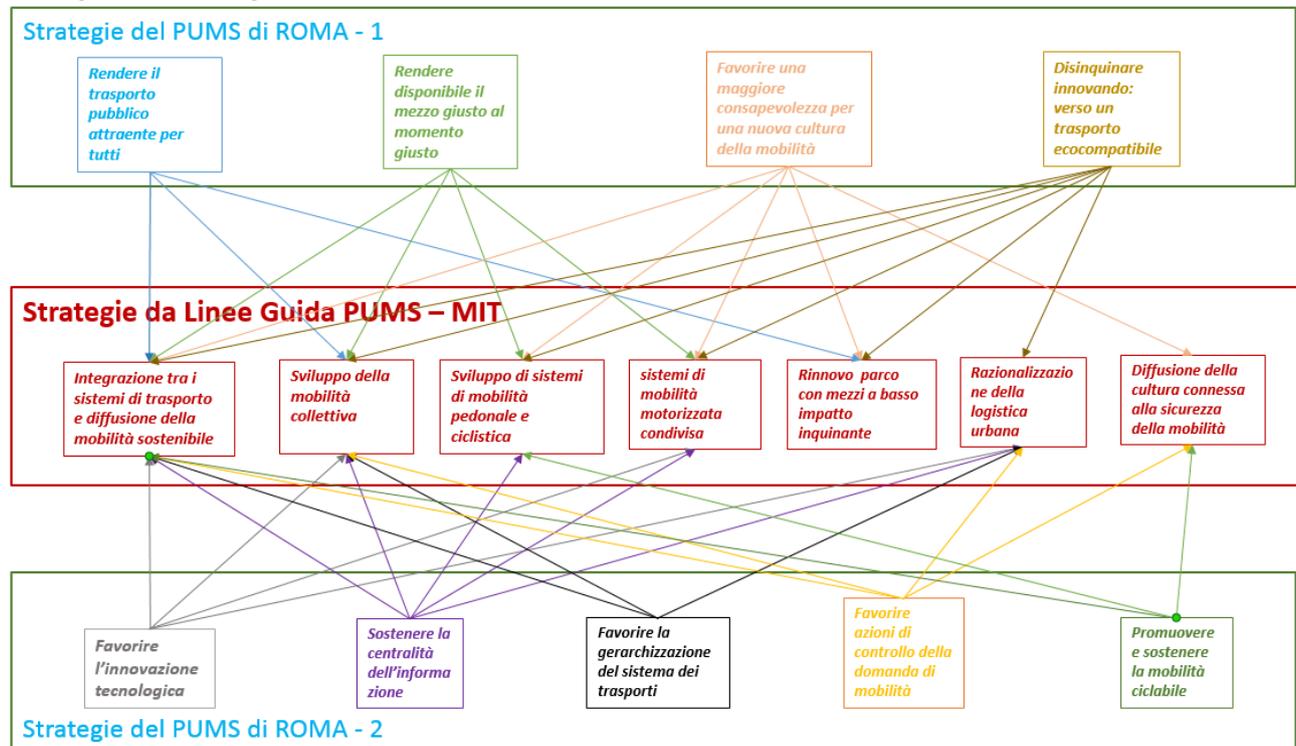
1. Piazza Grecia, pensata fin dall'inizio dai progettisti come cuore del Villaggio, con i suoi commerci e con la Chiesa che originariamente era posta sul lato nord della Piazza.
2. Piazza Palach, grande spazio in parte destinato a verde, sul quale affacciano i negozi di Piazza Grecia.
3. Auditorium e zona antistante.

La presenza di queste tre aree soddisfa il bisogno degli abitanti che non sentono l'urgente esigenza di spazi pedonali ulteriori. **L'uso di fondi pubblici per tale finalità appare pertanto non in linea con le reali esigenze della popolazione.**

Al di là di tali considerazioni e volendo limitare l'esame al Progetto in sé, si nota come lo stesso sia una pedonalizzazione del tutto **decontestualizzata**. Pedonalizzare, infatti, non vuol

dire limitarsi a inibire/ridurre il traffico in una zona della città, vuol dire ripensare quel tratto urbano nel suo complesso e consentire a chi ci vive o ci lavora di potersi muovere agevolmente da e verso le proprie abitazioni o uffici. Per disincentivare la mobilità privata non basta vietare l'uso dell'automobile *tout court*, occorre **potenziare** e rendere attraente il **trasporto pubblico** e sviluppare mobilità **alternativa**, come indicato nella tabella che segue.

Immagine 1 – Strategie PUMS Roma



Tra gli obiettivi del PUMS, si evidenziano i seguenti:

- disincentivare mobilità privata;
- intensificare e diversificare offerta di trasporto pubblico: tramvie, piste ciclabili, *car pooling*, *car sharing* etc.;
- favorire la mobilità dei pedoni;
- favorire la riduzione degli incidenti soprattutto per le categorie più vulnerabili: pedoni, ciclisti e disabili
- la programmazione e la progettazione devono seguire un “disegno di sviluppo urbano unitario”;
- posizionare colonnine elettriche per rendere più facile l'uso di automobili elettriche;
- creazioni di zona 30 o ZVL

Di tutto ciò non v'è traccia nel Progetto. Il Progetto in esame non prevede nulla di organico e unitario che vada nel senso di una ragionata pedonalizzazione con soluzioni alternative alla mobilità privata. Non vi sono aumenti qualitativi e quantitativi dell'offerta di trasporto pubblico, non vi sono piste ciclabili o ciclopedonali, non vi sono colonnine elettriche, non vi sono zone 30 o isole ambientali, né parcheggi per *car sharing*, *bike sharing*, non vi sono riqualificazioni dei marciapiedi del quartiere, né particolari attenzioni per le categorie indicate dal Pums come più vulnerabili (pedoni, ciclisti e disabili). Il Progetto appare piuttosto come una gran “fettona” di pavimentazione “speciale” avulsa da tutto il contesto che la circonda. Lungi dall'assolvere alla funzione di generare e incrementare l'accessibilità, finisce con l'essere, al contrario, una “**barriera**” che produce conseguenze pesanti sulle aree circostanti. In aggiunta a ciò, poiché si mantiene una parziale viabilità delle auto nella zona

perimetrale, l'isola pedonale siffatta non è sicura e protetta dalle macchine quindi è, di fatto, inutile.

Che cosa è stato fatto per aumentare e diversificare l'offerta di trasporto pubblico? Occorre studiare di concerto con i mobility manager le possibili soluzioni per consentire la mobilità di alcune categorie di cittadini che fanno massa critica, come ad esempio al Villaggio Olimpico gli utenti delle numerose scuole presenti. Rispetto alle linee guida indicate nella sottostante tabella, cosa è stato fatto?

Tabella 1 - Lista degli incentivi di Piano per percorsi casa-scuola e promozione di mobilità pedonale collettiva

Diffusione del pedibus	Promozione di linee pedibus in tutte le scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di primo grado del territorio di Roma Capitale; messa in sicurezza di tutti i percorsi interessati dal progetto
Diffusione del bike to school	Promozione dell'uso della bici in tutte le scuole di Roma, promozione di iniziative bike to school (accompagnamento con genitori) in tutte le scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di primo grado del territorio di Roma Capitale, prevalentemente localizzate a ridosso degli assi ciclabili
Introduzione di "isole scolastiche temporanee"	Sperimentazione di chiusura al traffico motorizzato delle strade di accesso e nell'intorno degli istituti scolastici, per le fasce orarie di ingresso/uscita degli studenti

E rispetto alle ricorrenti "**invasioni**" di tifosi dello stadio Olimpico quali soluzioni sono state pensate? Il Progetto prevede lo spostamento del traffico veicolare che oggi transita sul Viale della XVII Olimpiade, sulle parallele Via degli Olimpionici e Viale de Coubertin. Prevede altresì la cancellazione di 276 posti auto, molti dei quali si trovano nella zona est, in prossimità delle due piazze pedonali Grecia e Palach. Parte dei parcheggi mancanti dovrebbe essere recuperati con l'uso di Via Argentina. Tuttavia via Argentina, oltre ad avere urgente bisogno di interventi di manutenzione come si è già avuto modo di rappresentare, ospita già oggi i parcheggi delle scuole (centinaia di automobili e "macchinine" di famiglie, studenti e alunni di 1 liceo, 2 asili nido, 2 materne, 1 scuola elementare) ed è luogo di transito di autobus.

Qual è dunque la visione, l'idea di fondo che dà forma al progetto? Quali sono le aspirazioni e le finalità dell'Amministrazione che i progettisti hanno cercato di tradurre in pratica?

Nel disciplinare di gara pubblicato sul sito del Comune si legge quanto segue:

Progettazione di opere di pedonalizzazione e riqualificazione nel territorio del Municipio II - Schema di disciplinare di concorso 11 gennaio 2019 prot. 4801

- *Oggetto: "progettazione di opere di pedonalizzazione sulle aree urbane pubbliche ricadenti nel Municipio II al fine di avviare un processo finalizzato a garantire e migliorare l'accessibilità del territorio e delle persone, migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano, favorendo l'uso del trasporto pubblico"*
- *La "destinazione funzionale" indicata è: "Verde e opere di arredo urbano improntate a grande semplicità, pertinentziali agli edifici e alla viabilità"*

Sembra che il Progetto si ponga l'obiettivo di **aumentare il verde**, migliorare la **qualità dell'aria**, favorire la **coesione sociale**. Obiettivi ambiziosi, importanti e pienamente condivisibili. **Tuttavia l'analisi della Relazione Generale e dei relativi allegati mostrano una forte contraddizione tra quanto dichiarato e quanto ideato**. La tabella seguente e le immagini ad essa correlate aiutano a comprendere le criticità rilevate.

Tabella 2 –Le finalità del progetto

Finalità	Ante operam	Post operam	Im- agine
Aumentare il verde	16 ettari di verde in tutto il Villaggio, 4 grandi aiuole a prato nell’area di progetto	Nessuna manutenzione del verde esistente. Nessun ripristino degli alberi ad alto fusto caduti negli anni a causa di incuria e mancate potature. Eliminazione di 7000 mq di prati. Destinazione di soli 40.000 euro alla “sistemazione del verde”, con peraltro la scelta di alberi “spoglianti”	1
Migliorare la qualità dell’aria	Viale della XVII Olimpiade ospita traffico locale di residenti ed esercenti che lo percorrono per entrare e uscire dal Villaggio e raggiungere le proprie abitazioni/attività	La nuova viabilità costringerà tutti a percorrere i viali perimetrali del Villaggio, con la conseguenza di - congestionare le strade perimetrali già attualmente molto trafficate (Viale de Coubertin e Via degli Olimpionici) - aumentare l’inquinamento	2
Favorire la coesione sociale	Il cuore della coesione sociale è costituito da Piazza Grecia, da sempre pedonale e concepita dai progettisti come fulcro del Villaggio, sede dei commerci principali e sede della Chiesa (poi spostata nella sede attuale). Per incrementare la coesione sociale occorre rendere disponibili i locali commerciali vuoti e abbandonati che ATER non gestisce, non affitta, non manutiene.	La pedonalizzazione taglierà l’intero Villaggio in quattro quadranti che diverranno quattro micro quartieri con l’esperazione della loro attuale vocazione. 1. Quartiere Auditorium. 2. Quartiere “servizi” (anagrafe, supermercat farmacia, catering, bowling, football club) 3. Quartiere palazzetto dello sport (al momento dismesso) e palazzi delle federazioni sportive 4. Quartiere	3

L’immagine 2 è un estratto della pag. 15 della Relazione Generale, dal quale emerge che il saldo della superficie a prato *ante e post operam* è negativo, vi è cioè una **perdita di 7000 mq di prato**.

Immagine 2 – “Aumentare il verde”

5. DATI DIMENSIONALI

Area di intervento - 39.230 mq

Finiture superficiali dello stato attuale

Superficie drenante a prato e terreno naturale - 15.040 mq

Superfici non drenanti asfaltate (strade, piazzali, cigli e marciapiedi) - 24.190 mq

Finiture superficiali dello stato di progetto

Superfici drenanti a prato, ghiaino stabilizzato e breccione - 20.115 mq

Superfici non drenanti asfaltate (strade, piazzali, cigli e marciapiedi) - 19.115 mq

Di cui:

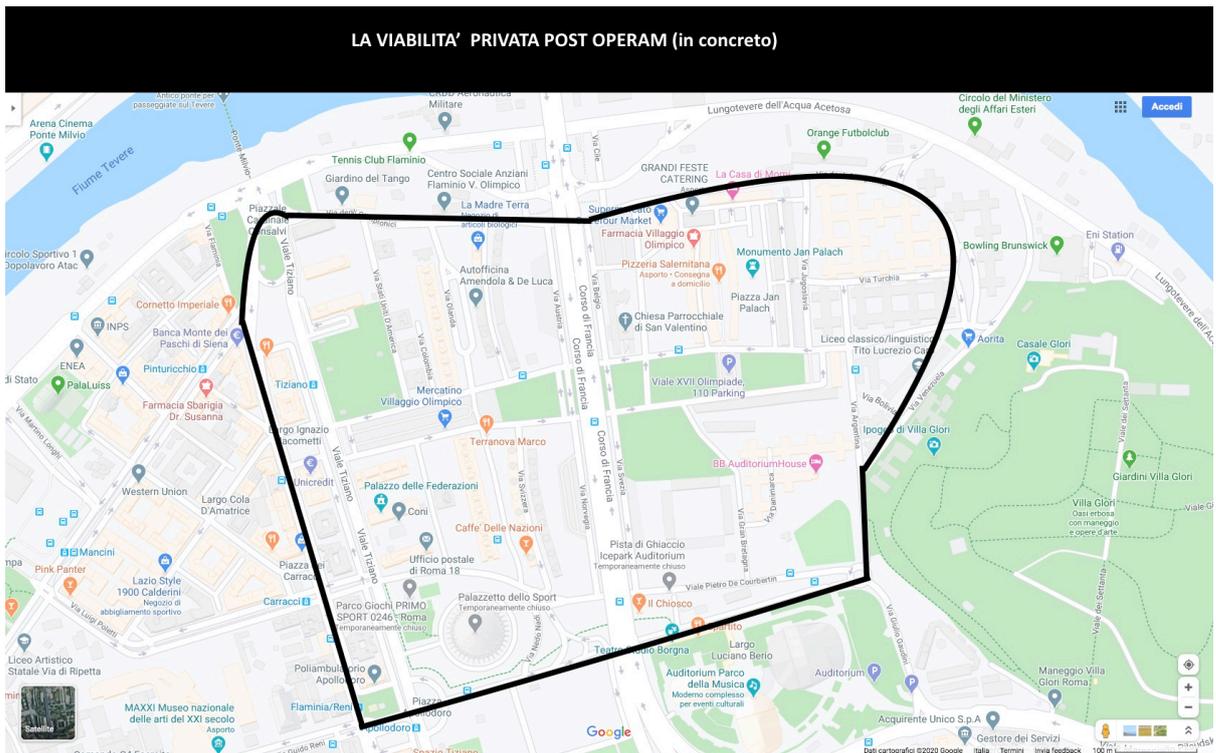
Prato - 8.085 mq

14. Il prato/terreno naturale è attualmente di 15040mq e passerà a 8085 mq, con una perdita di 6955mq di superfici “naturali”.

RELAZIONE GENERALE pag. 15

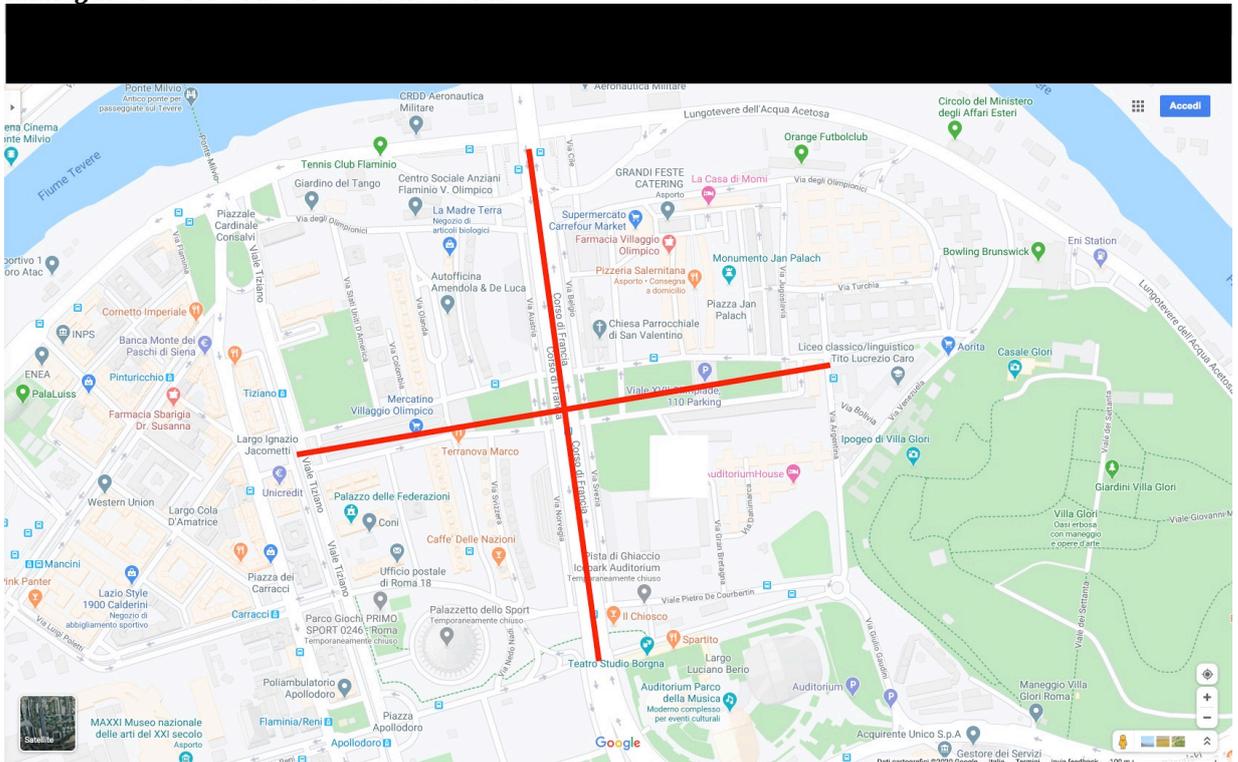
L’immagine 3 illustra come verrebbe deviato il traffico privato. Si creerebbe un anello sul perimetro del Villaggio, con aggravio di traffico su strade di dimensioni esigue e già abbondantemente sovraccaricate di traffico, con conseguente **aumento del traffico e dell’inquinamento**.

Immagine 3 – “Migliorare la qualità dell’aria”



L’immagine 3 illustra come verrebbe deviato il traffico privato. Si creerebbe un anello sul perimetro del Villaggio, con aggravio di traffico su strade di dimensioni esigue e già abbondantemente sovraccaricate di traffico, con conseguente **aumento del traffico e dell’inquinamento**.

Immagine 4 – “Favorire la coesione sociale”



L'immagine 4 evidenzia le quattro micro quartieri che si verrebbero a creare a valle della pedonalizzazione con **perdita di coesione sociale**. Il Progetto si suddivide in tre lotti: area mercatale (zona ovest), area viadotto (zona centrale), area limitrofa alla piazze pedonali esistenti (zona est). A ben vedere e in estrema sintesi la "riqualificazione" e "pedonalizzazione" di Viale della XVII Olimpiade si limiteranno a produrre gli effetti descritti nella seguente tabella, effetti del tutto contraddittori rispetto alle intenzioni dichiarate.

Tabella 3 - Le zone di Progetto

Zona	Ante operam	Post operam
Ovest	Area mercatale. Pavimentazione asfaltata.	Area mercatale. Nuova pavimentazione.
Centro	Area sottostante il viadotto di Corso Francia adibita a prato.	Pittura bianca del viadotto (scelta molto discutibile da un punto di vista architettonico). Creazione di "aree gioco" con il rischio potenziale che eventuali incidenti sul viadotto possano avere impatto sugli avventori sottostanti (caduta di frammenti, di oggetti, veicoli incendiati e altro), oltre al precipitato inquinante generato dall'importante traffico di Corso Francia.
Est	Vi sono 4 grandi aiuole con prati e alberi ad alto fusto. Parcheggi per abitanti e per esercenti di Piazza Grecia che ospita i principali commerci del quartiere (inclusa la delegazione anagrafe)	Eliminazione delle aiuole e forte riduzione dei prati esistenti. Nuova pavimentazione Posa di 4000 cilindri di cemento armato Perdita di centinaia di parcheggi, che produrrà: disagio per abitanti e morte dei commerci di Piazza Grecia

Come si è visto, il Progetto **sembra** affrontare la riqualificazione di una porzione importante del quartiere. Nella realtà si limita a: togliere le aiuole esistenti e sostituirle con pavimentazione; pavimentare diversamente l'area mercatale; dirottare il traffico altrove. Analizzando Viale della XVII Olimpiade si può notare come attualmente esistano quattro grandi aiuole e un'area asfaltata (destinata a parcheggio e sede mercatale).

Immagine 5 - La situazione ante operam



Immagine 6 – La situazione post operam



L'esame della tavola "A_3_0 Planimetria Generale" allegata alla Relazione Generale e il cui estratto è rappresentato dall'immagine 6, illustra in maniera evidente che il Progetto si sostanzia nei pochi punti già segnalati:

- riduzione dei prati esistenti
- cementificazione con la posa di pavimentazioni al posto dei prati
- cementificazione con la posa di 4000 cilindri di cemento armato
- nessuna aggiunta sostanziale di verde ulteriore (data anche l'esiguità degli importi stanziati per il verde)
- soppressione dell'area asfaltata (che accoglie oggi i numerosi veicoli dei tifosi dell'Olimpico e degli utenti del mercato)
- interdizione della circolazione privata
- "abbellimento" dell'area mercatale

A conferma di ciò basti leggere la tabella riassuntiva delle **spese**, riportata alla pagina 24 della Relazione Generale. Oltre ad essere errata nel calcolo del totale complessivo (punto sul quale si evita di commentare), la tabella riporta il valore delle spese per le pavimentazioni e quello per la sistemazione del verde. Mentre al primo viene riconosciuto il 72% delle somme stanziare (pari a €1.297.779,02), **alla sistemazione del verde viene destinata l'esigua somma di €43.476.65, pari al 2% dell'intera somma stanziata**, come si può vedere dall'immagine 7 (estratto di pag. 24 Rel. Gen.).

Immagine 7 – Le spese a confronto

MUNICIPIO ROMA DUE – PROGETTO DEFINITIVO DELL'INTERVENTO DI SEMI-PEDONALIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DI VIALE XVII OLIMPIADE
 RELAZIONE GENERALE

• **TABELLA RIASSUNTIVA DELLE SUPER CATEGORIE DI SPESA**

	SUPER CATEGORIE	IMPORTI	INCIDENZA %
1	ALLESTIMENTO DEL CANTIERE	65.572,77	4,183
2	RIMOZIONI E DEMOLIZIONI	128'354,01	8,188
3	LINEE IMPIANTISTICHE	80.621,51	5,143
4	PAVIMENTAZIONI E RIVESTIMENTI	1.297.779,02	72,075
5	SISTEMAZIONI DEL VERDE	43.476,65	2,774
6	ELEMENTI DI ARREDO URBANO	119.696,11	7,636
	Totale SUPER CATEGORIE euro	1.567.500,07	100,000

Roma, 25 maggio 2020

Cui prodest?

In definitiva a chi giova questo Progetto? Alla luce di quanto evidenziato l'unico beneficiario apparente sembra essere il mercato (e i produttori delle pavimentazioni). Tale supposizione troverebbe conferma nella circostanza che il Progetto ha subito un'importante modifica che ha favorito proprio il mercato, nonostante la contrarietà di molti ambulanti perduri ancora oggi. Il Progetto originario, infatti, prevedeva la **soppressione del mercato** (con spostamento in altra area del quartiere già adibita a mercato) e l'aggiunta di nuovi prati. In questa prima versione, il Progetto avrebbe contribuito all'aumento del verde, al miglioramento della qualità dell'aria e anche alla riduzione del traffico (meno utenti del mercato, meno automobili, meno traffico, meno parcheggi etc). Altri beneficiari saranno in futuro gli esercenti di quelle ulteriori attività commerciali soltanto accennate nella Relazione Generale e non meglio descritte che verranno posizionate sotto il viadotto. Al riguardo il timore della popolazione è che la zona possa trasformarsi in un nuovo luogo di **movida** cittadina, con chioschi di *street food* o simili, che generano spesso problemi di sicurezza di decoro urbano e di quiete pubblica.

In realtà vi è anche un beneficiario indiretto, poiché la riduzione del verde solleverà l'Amministrazione dalle responsabilità e dagli oneri attinenti la manutenzione del verde. **Certamente tra i beneficiari del Progetto non si annoverano gli abitanti del Villaggio.**

Verde

L'Amministrazione ha molto insistito sulla valenza "verde" del progetto e allora ci si interroga se il Progetto abbia prestato attenzione ad alcuni importanti aspetti che devono essere tenuti in considerazione quando si progetta "su,", "per", "intorno" al verde.

Nel progettare aree verdi, infatti, vi sono alcune normative che vanno rispettate e che riguardano tante sfaccettature che il verde presenta (scelta delle specie, adempimenti *ante operam*, professionalità necessarie, compatibilità ambientale etc. etc.).

Nel Progetto si afferma che *"le aree verdi sono difficilmente accessibili e come tutte le aree libere del quartiere necessitano di un ripensamento che le renda fruibili dagli abitanti del quartiere e facilmente gestibili da parte del Municipio"*. Tale "ripensamento" non si traduce in un progetto di sistemazione del verde fatto da un **team di professionisti del settore** (arboricoltori, botanici, agrotecnici, agronomi, forestali, ecologi, paesaggisti, biologi, ornitologi, curatori di parchi e giardini) ma solo in interventi finalizzati ad una manutenzione più facile da parte del Municipio. Nella Relazione non si fa nessun riferimento alla normativa di settore ma si trova un mero elenco di specie vegetali. Si afferma che *"Il nuovo intervento ridurrà le aree asfaltate e non drenanti portandole dagli attuali 24 mila mq a 19 mila e porterà le aree a prato o a ghiaia stabilizzato da 15 mila a 20mila mq. La pavimentazione in ghiaia naturale stabilizzata, essendo drenante, può essere considerata alla stregua di una superficie a prato però ha una più facile manutenzione"*. Quindi **si considera la ghiaia alla stregua di un prato** non considerando le differenze fondamentali di costo, servizi eco sistemici forniti e aspetti estetici e paesaggistici.

Il Progetto, per quanto è stato possibile comprendere in base alla documentazione fornita dall'Amministrazione, sembra non tenere in gran conto la normativa di settore, in particolare:

- La Legge 14 gennaio 2013, n. 10 "Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani" che prevede, tra l'altro che "Ai fini di cui alla presente legge, le regioni, le province e i comuni, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze e delle risorse disponibili, promuovono **l'incremento degli spazi verdi urbani**, di «cinture verdi» intorno alle conurbazioni per delimitare gli spazi urbani, con particolare riferimento alla previsione e alla realizzazione di grandi aree verdi pubbliche nell'ambito della

pianificazione urbanistica, con particolare riferimento alle zone a maggior densità edilizia...".

- Il decreto 10 marzo 2020 del Ministero dell'Ambiente " Criteri ambientali minimi per il servizio di gestione del **verde** pubblico e la fornitura di prodotti per la cura del **verde**" che agli Articoli 1 e 2 recita:

*Art. 1. Oggetto e ambito di applicazione: 1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 34 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono adottati i criteri ambientali minimi di cui all'allegato 1, parte integrante del presente decreto, per i seguenti servizi e forniture: a) servizio di progettazione di nuova area **verde** o riqualificazione di area già esistente; b) servizio di gestione e manutenzione del **verde** pubblico; c) fornitura di prodotti per la gestione del **verde**.

(Sembra difficile ravvisare nel Progetto in questione una progettazione "verde", a meno che non si tratti del colore delle pavimentazioni).

*Art. 2. Definizioni: 1. Ai fini del presente decreto si applicano le seguenti definizioni: a) servizio di progettazione di nuova area verde o riqualificazione di area già esistente: selezione delle **specie vegetali adeguate** alle caratteristiche pedoclimatiche regionali, soluzioni di impianti che riducano il consumo delle risorse e l'emissione di CO2 e di arredo urbano che soddisfi criteri di sostenibilità, individuazione delle migliori pratiche ambientali per la gestione del cantiere e programmazione e pianificazione delle attività di manutenzione post realizzazione dell'area verde; b) servizio di gestione e manutenzione del verde pubblico: integrazione e aggiornamento del **censimento del verde** con informazioni e dati relativi al patrimonio arboreo oggetto dell'appalto; elaborazione di un piano di manutenzione e gestione delle aree verdi oggetto di gara mirato a soddisfare le **reali esigenze di intervento sul territorio** e a condurre in modo sistematico ed organico le attività previste dal servizio, **valorizzazione del patrimonio verde** attraverso l'adozione di tecniche, pratiche e prodotti efficaci e sostenibili per l'esecuzione di attività di **manutenzione e cura del verde e l'attuazione di iniziative di coinvolgimento e partecipazione della cittadinanza**; c) fornitura di prodotti per la gestione del verde pubblico (materiale florovivaistico, prodotti fertilizzanti e impianti di irrigazione): specie vegetali appartenenti alla flora italiana, coerenti con le caratteristiche ecologiche del sito d'impianto, di stato e qualità tali da garantirne l'attecchimento e la sopravvivenza, coltivate con tecniche di difesa fitosanitaria integrata e con **impianti d'irrigazione** dotati di sistemi atti a ridurre i consumi idrici; prodotti fertilizzanti contenenti sostanze naturali e ammendanti compostati misti o verdi conformi al decreto legislativo n. 75/2010; impianti di irrigazione a ridotto consumo idrico.

Nell'Allegato 1 si parla dei contenuti per la progettazione di nuove aree verdi e di riqualificazione e gestione di aree esistenti. In particolare:

*Elementi conoscitivi di base "È necessario disporre di analisi del terreno, possibilmente eseguite secondo i metodi e i parametri normalizzati di prelievo e di analisi pubblicati dalla Società italiana della scienza del suolo S.I.S.S. che stabiliscono le caratteristiche fisiche e chimiche e la qualità della sostanza organica presente nel suolo oggetto di progettazione. È necessario disporre di un censimento almeno di livello 1 (vedi scheda B relativa al censimento).

*Caratteristiche generali per scelta delle specie vegetali.

***Criteri per la selezione delle specie:** Specie arboree e tappeti erbosi (I tappeti erbosi sono realizzati con specie erbacee adeguate alle condizioni pedoclimatiche e all'articolazione spaziale (aree in scarpata, aree in ombra, aree ornamentali ad alta

manutenzione, aree arbustive, aiuole fiorite, alberi, ecc.) del sito d'impianto. La scelta delle specie erbacee poliennali è effettuata tenendo conto della capacità di consociazione).

Sempre nell'Allegato 1 viene trattato il tema del **team di progettazione**: "Il progetto è elaborato da un team multidisciplinare di professionisti, con competenze adeguate alla dimensione dell'area oggetto dell'appalto e alla complessità del progetto. In particolar modo, per progetti significativi di nuove aree verdi o di riqualificazione di quelle esistenti, **è assicurata la presenza delle capacità tecniche professionali fondamentali** come quelle relative al campo ambientale, paesaggistico, naturalistico, forestale, ingegneristico, geologico e urbanistico e il coordinamento del gruppo è affidato a figure professionali che garantiscano una visione completa ed organica volta ad identificare il valore culturale del progetto in grado di valorizzare e migliorare concretamente il paesaggio".

Scheda B) – Censimento del verde: Il censimento è uno strumento fondamentale per la corretta pianificazione di nuove aree verdi, per la programmazione del servizio di manutenzione del verde, per la progettazione degli interventi di riqualificazione del patrimonio esistente, nonché per la stima degli investimenti economici necessari al mantenimento e potenziamento della funzionalità del patrimonio verde.

- Il Decreto dipartimentale del 31 marzo 2020, n. 1104 del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali: approvazione delle Linee guida per gli interventi di cura e salvaguardia degli alberi monumentali rivolte prevalentemente ai proprietari dei grandi alberi ma anche alle imprese addette alla loro cura e ai funzionari tecnici dei Comuni.
- Il Regolamento del verde, approvato dalla Giunta di Roma Capitale (non ancora approvato dal Consiglio Comunale).

Partecipazione democratica, condivisione del progetto, ascolto del territorio

Durante l'ideazione e l'approvazione del Progetto e più in generale durante tutto l'iter procedimentale, l'Amministrazione ha adottato un'attitudine contraria ai principi democratici di condivisione, di sussidiarietà, di ascolto del territorio, nonostante qualche goffo tentativo simulatorio. Se è vero che vi sono stati dei momenti di incontro tra Amministrazione e cittadinanza, è vero anche che sono stati più formali che sostanziali e concessi soltanto dopo una forte mobilitazione della cittadinanza che ha destato l'interesse dei media.

A partire dall'ultimo atto, la pubblicazione del Progetto approvato, e andando a ritroso nel tempo, **non si è avuta attenzione per la cittadinanza e in particolare per le sue fasce più deboli (anziani, analfabeti digitali).**

- Il Progetto è stato pubblicato in Rete, ma la promessa di esporlo in formato **cartaceo** in un luogo accessibile a tutti non è stata mantenuta, con la giustificazione (infondata) dell'emergenza Covid. In realtà ci sarebbero stati molti posti in cui poter pubblicare gli atti anche all'aperto (centro anziani, chiesa, bar, sotto i portici dei piani pilotis, area esterna auditorium delegazione anagrafica etc). Facendo ciò si è impedito alla popolazione di comprendere la reale portata del Progetto e molti abitanti si sono dovuti accontentare della rappresentazione verbale fatta da altri senza potersi fare un'idea autonoma. Senza contare che la pubblicazione avrebbe dovuto avere luogo molto prima, vale a dire a gennaio 2020.
- La scelta di fornire un indirizzo email **non certificato** per l'invio delle osservazioni, rende impossibile avere traccia e prova dei documenti inviati e della data di invio.

- Il comportamento meramente **dilatorio** tenuto dalla Presidente Del Bello nel corso della riunione di Commissione mobilità tenutasi su piattaforma digitale a luglio 2020, alla presenza di alcuni cittadini, ha di fatto impedito di assolvere il compito che la riunione si era prefissato. La Presidente e i suoi Assessori hanno indugiato per oltre due ore sulla descrizione dettagliata del progetto e delle sue origini con conseguente esaurimento del tempo a disposizione e impossibilità di affrontare il tema mobilità.
- Nel corso della successiva riunione tenutasi a Piazza Palach in data 13 luglio 2020 si è assistito alla curiosa e improvvisa materializzazione di una lunga lista di (già) iscritti a parlare (casualmente tutti a favore del Progetto e non abitanti al Villaggio Olimpico ma al Flaminio) ancor prima che fosse possibile registrarsi, per cui i cittadini contrari al progetto hanno avuto la parola per ultimi e per poco tempo.
- Il bando pubblico non era accompagnato da una lettera di indirizzo che fosse frutto della sintesi dei bisogni più sentiti degli abitanti, perché questi non sono mai stati sentiti.

Si potrebbe continuare elencando ulteriori momenti di “mancata” democrazia, ma si ritiene sufficiente affermare che il Progetto non è il prezioso frutto **dell’ascolto** del territorio. Al contrario, sembra che i problemi e le istanze del quartiere e dei suoi cittadini siano **ignoti** o **ignorati** dall’Amministrazione.

* * *

2. Osservazioni puntuali al progetto – Cosa c’è che non va

Alcune affermazioni contenute nella Relazione Generale appaiono contraddittorie, illogiche e/o non corrispondenti al vero. In dettaglio si osserva quanto segue.

Pag. 13 RG, punto 3, 1° capoverso

Non corrisponde a verità la circostanza secondo la quale *“la realizzazione dell’Auditorium ha alterato il sistema della viabilità, spostando una parte del traffico su Viale della XVII Olimpiade”*. Vero è invece che Viale della XVII Olimpiade accoglie prevalentemente il solo traffico locale, mentre le strade perimetrali del Villaggio, ovvero Viale de Coubertin e Via degli Olimpionici, assorbono il traffico degli “esterni” al quartiere, traffico che si è andato sempre più intensificando negli anni per diverse ragioni. Su Viale de Coubertin grava il traffico generato dall’Auditorium, ma anche tutto il traffico di chi dai Parioli si sposta verso Flaminio e viceversa. Su Via degli Olimpionici transita il traffico di esterni diretti ai poli di attrazione di quel quadrante del quartiere che sono molti: le scuole, un circolo sportivo che si ingrandisce ogni anno nel numero di utenti e nelle dimensioni, un catering importante, un supermercato con funzioni di hub per il servizio di consegne a domicilio di tutta Roma Nord, il bowling e l’ufficio anagrafe, come evidenziato nella ricostruzione seguente.

Immagine 8 - La congestione sulla stretta Via degli Olimpionici



A differenza delle due strade citate, il Viale della XVII Olimpiade è più che altro utilizzato per il traffico locale degli abitanti che lo attraversano per entrare e uscire dal Villaggio, per recarsi in altre destinazioni o rientrare al proprio domicilio.

Il Progetto, nel pedonalizzare il viale centrale, la “cerniera” cioè che garantisce l’unicità del quartiere, **non riduce il traffico, ma lo dirotta altrove** creando ulteriore aggravio di circolazione sulle due strade che già oggi sono le più trafficate del quartiere, pur essendo di dimensioni di gran lunga più esigue rispetto al Viale della XVII Olimpiade.

Se si fosse davvero voluto creare un quartiere modello di vivibilità, con un occhio al futuro e alle tanto agognate *green city*, isole ambientali, etc, si sarebbe potuto immaginare di creare una zona 30 o una zona a velocità limitata o semplicemente una ZTL con accesso esclusivo ai residenti.

Pag. 13 RG, punto 3, 2° capoverso

Non corrisponde a verità la circostanza secondo la quale *“Il progetto è inteso a recuperare e a potenziare la presenza del verde nel quartiere, nel creare una vasta area pedonale a disposizione degli abitanti e di tutta la città. Con tale ottica si prevede il recupero e la manutenzione delle specie arboree presenti e la piantumazione di nuove essenze nell’area ovest adiacente viale Tiziano”*.

Senza entrare nel merito della questione del verde, che verrà affrontata *infra*, occorre qui osservare che il Villaggio Olimpico occupa una superficie di 35 ettari, dei quali: **16 ettari sono verde pubblico**, 12 infrastrutture/strade e soltanto 7 edifici, ha quindi una grande presenza di verde, una bassa densità di popolazione, una buona qualità dell’aria (rispetto alla media della città di Roma) e una potenzialmente ottima vivibilità. La presenza del verde nel quartiere pare tale da non giustificare un “potenziamento”, ma semmai il “recupero” e la

manutenzione ordinaria e straordinaria. Nel Progetto tuttavia non v'è traccia di recupero del verde esistente (potature degli alberi ad alto fusto spesso pericolosi, potature delle siepi, sfalcio dei prati, recupero del fogliame caduto etc.) né dell'asserito potenziamento. Infatti come si evince dalla lettura della tabella pubblicata a pag. 24 della Relazione, al verde è destinato soltanto il 2% dell'intera somma stanziata (**poco più di 40.000 euro su un totale di circa 1,6 milioni di euro**). Invece di investire nella manutenzione del verde, nella potatura degli alberi ad alto fusto trascurati da decenni, nel rimpiazzo delle alberature cadute o malate, nel ripristino delle siepi perimetrali danneggiate, nello sfalcio regolare dei prati, nella potatura dei cespugli di varia natura etc. etc., si destina al verde una cifra irrisoria.

• **TABELLA RIASSUNTIVA DELLE SUPER CATEGORIE DI SPESA**

	SUPER CATEGORIE	IMPORTI	INCIDENZA %
1	ALLESTIMENTO DEL CANTIERE	65.572,77	4,183
2	RIMOZIONI E DEMOLIZIONI	128'354,01	8,188
3	LINEE IMPIANTISTICHE	80.621,51	5,143
4	PAVIMENTAZIONI E RIVESTIMENTI	1.297.779,02	72,075
5	SISTEMAZIONI DEL VERDE	43.476,65	2,774
6	ELEMENTI DI ARREDO URBANO	119.696,11	7,636
	Totale SUPER CATEGORIE euro	1.567.500,07	100,000

In realtà, al contrario di quanto dichiarato, il Progetto **riduce il verde esistente**, come indicato a pag. 15, punto 5 in quanto il totale delle superfici a prato *ante e post operam* vede un saldo negativo di ben **-7000mq.** come si osserverà più avanti.

Pag. 13 RG, punto 3, 4° capoverso

Non corrisponde a verità la circostanza riportata secondo la quale *“Le scelte progettuali tendono a non stravolgere l'impatto visivo della qualità architettonica presente ma anzi a valorizzarlo creando nuovi punti di vista nel quartiere; gli spazi liberati dalle automobili offrono agli abitanti scorci e visuali prima difficili da notare. In questo modo gli edifici del Villaggio vengono valorizzati.”* Se davvero si volesse valorizzare gli edifici e ridurre la presenza delle auto, si dovrebbe ripristinare l'idea originaria che prevedeva piani pilotis privi di qualsiasi ingombro per dare continuità allo sguardo, oltre che per ovvi motivi di sicurezza. Su questo aspetto l'Amministrazione tace. Anzi, approva un Progetto che, nel ridurre in maniera significativa i posti auto, da per scontato l'uso dei piani pilotis come aree parcheggio. Se si volesse ripristinare la legalità e *“valorizzare la qualità architettonica presente”* e quindi se si togliessero le auto da tali aree, sarebbe necessario **aggiungere posti auto** e non ridurli. Il Progetto quindi, nel valutare il fabbisogno dei parcheggi, sembra si sia basato sul fatto che gli abitanti utilizzino aree di parcheggio illegali.

Pag. 13 RG, punto 3, 5° capoverso

“La nuova area deve diventare un forte polo di attrazione a disposizione degli abitanti dei quartieri limitrofi e per tutta la città (...) ponendo l'area di intervento quale ampio spazio verde pubblico attrezzato, luogo mancante in un'area così ricca di poli di attrazione.”

Non si può essere d'accordo con una siffatta affermazione. In primis perché il quartiere è segnato da **dolorose ferite** mai rimarginate. Il Palazzetto dello Sport infatti giace abbandonato, la stessa sorte ha subito lo stadio Flaminio, nemmeno si è potuto concretizzare il progetto di mobilità che prevedeva il collegamento dell'auditorium al Maxxi e poi al Teatro Olimpico e poi ancora fino oltre il Ponte della Musica (sotto il quale peraltro vi è un'area di degrado non degna di una capitale europea). Per tutti questi luoghi e in generale per la

vivibilità del quartiere non si è avuta nessuna azione concreta da parte dell'Amministrazione, né capitolina né municipale.

Inquieta inoltre il riferimento ai destinatari dell'opera che sarebbero gli abitanti e "**tutta la città**". Creare un parco di attrazione per abitanti di altri quartieri dovrebbe prevedere il modo in cui gli stessi possono raggiungere l'area. A tal proposito non sembra che sia stata articolata alcuna proposta né di mobilità pubblica, né di parcheggi aggiuntivi. In assenza di tale proposta, l'eventuale nuovo avventore raggiungerà l'area con i propri mezzi, creando ulteriori problemi alla viabilità, ai parcheggi e alla qualità dell'aria. Ciò che viene declamato come pedonalizzazione rischia di generare maggiore traffico.... Creare "un polo d'attrazione per tutta la città" significa dotare il luogo di trasporti pubblici efficienti o di nuovi parcheggi, **significa quindi aumentare il traffico e non ridurlo.**

Pag. 13 RG, punto 4, 1° capoverso

Non corrisponde a verità la circostanza riportata secondo la quale "*La pavimentazione in ghiaia naturale stabilizzata, essendo drenante, può essere considerata alla stregua di una superficie a prato consentendo però una più facile manutenzione.*" Sarebbe curioso intervistare un insetto, un uccello, un cane e approfondire con questi abitanti del pianeta se la ghiaia naturale stabilizzata possa essere considerata alla stregua di un prato. Scherzi a parte, l'affermazione è molto grave oltre che offensiva. Un prato e una ghiaia stabilizzata. Bisogna un momento chiudere gli occhi e immaginarli. E poi avere il coraggio di dire che sono la stessa cosa. Eppure le differenze sono fondamentali e riguardano il costo, i servizi eco sistemici forniti e gli aspetti estetici e paesaggistici. Occorre in questa sede spiegare il perché della contrarietà a tale asserita equipollenza. Innanzitutto per una valenza ambientale. Un prato fa parte di un **ecosistema**, costituisce *l'habitat* di alcune specie, genera **ossigeno**, assorbe le acque piovane (e anche gli escrementi degli animali poco e male gestiti dai loro padroni), il fogliame e le inflorescenze caduchi e soprattutto è **bello**. E' un piacere per la vista, ricorda all'uomo che fa parte della **natura**. Un prato è fruibile come godimento meramente estetico, ma anche come superficie da vivere. Un prato ha mille usi. E un prato non ha bisogno di canalizzazioni o caditoie per drenare le acque. L'unica manutenzione che richiede è lo sfalcio di tanto in tanto e può durare indefinitamente.

La **ghiaia** naturale stabilizzata **invece**.... Non può ospitare insetti o uccelli, non può assorbire biologicamente gli escrementi degli animali, si riempie di foglie e inflorescenze degli alberi caduchi creando un'insidia per il passante (soprattutto ipovedenti, anziani, bambini e disabili), non partecipa all'ecosistema, non è detto che riesca a drenare bene l'acqua (soprattutto in caso di eventi estremi sempre più frequenti) e soprattutto non dura in eterno. Molti residenti si sono attrezzati e falciano i prati garantendo la manutenzione (che l'Amministrazione non effettua quasi più) e ha acquisito ormai un certo mestiere, ma sull'usura e degrado della ghiaia naturale stabilizzata non potrà fare nulla. Eventi estremi, bombe d'acqua, caldo eccessivo, gelate, tutto ciò rende **breve** la vita di questi materiali "naturali". Se poi non sono di qualità eccellente la rende brevissima e, data la somma stanziata che appare abbastanza bassa per materiali così "tecnici", il rischio che durino davvero poco è reale.

L'unica cosa vera nell'affermazione è la "più facile manutenzione". Si scrive così, ma si legge: **nessuna manutenzione**. L'Amministrazione tradisce così il vero obiettivo: ufficializzare l'assenza di responsabilità in merito alla gestione delle manutenzioni e spogliarsi di tutti gli oneri ad essa relativi.

Pag. 13 RG, punto 4, 4° capoverso

L'affermazione secondo cui "*la piazza di accesso su Viale Tiziano è la nuova cerniera di collegamento con il quartiere Flaminio*" non tiene conto della cesura esistente tra Villaggio

Olimpico e Flaminio costituita dalle barriere che corrono ai lati dei binari del tram e che rendono possibile l'attraversamento soltanto in pochi punti del tracciato. La "fusione" tra Villaggio Olimpico e Flaminio è di fatto impossibile.

Pag. 14 RG, punto 4, 5° capoverso

La relazione illustra come *"Lo spazio di incrocio tra Viale della XVII Olimpiade e il viadotto di Corso Francia, diventa un punto per lo svolgimento delle attività sportive individuali e collettive all'aperto (ping-pong, basket o skatebord) per il quartiere, dando il primo impulso alla riqualificazione di tutta l'area sotto il viadotto che potrà ospitare attività sportive e commerciali. Il carattere di questo nodo centrale sarà rafforzato dalla tinteggiatura bianca della struttura del viadotto e da una nuova illuminazione."*

Si tralascia ogni commento sulla scelta opinabile di **colorare di bianco il viadotto di Nervi** che è grigio perché in cemento armato, della stessa colorazione dei piani piloti e dei marcapiani degli edifici del Villaggio, anch'essi grigi perché tutti in cemento armato.

In merito all'uso delle aree sottostanti il viadotto, ci si chiede come si possa immaginare di destinarle ad aree gioco. Oltre al problema **sanitario** che si pone a causa del precipitato dei gas di scarico e dei residui del manto stradale usurato, esiste un problema **sicurezza** per il rischio di incidenti stradali e/o di incendio di veicoli che potrebbero creare detriti pericolosi con rischio potenziale elevato per gli utenti delle aree sportive sottostanti. Il viadotto avrebbe bisogno di restauro e riqualificazione, di pannelli fonoassorbenti per tutta la sua lunghezza, di un'illuminazione adeguata e soprattutto di non essere adibito a parcheggio di bus turistici e di camper e roulotte di "nomadi stanziali".

Pag. 14 RG, punto 4, paragrafo 3)

La pedonalizzazione della zona est di Viale della XVII Olimpiade, quella in corrispondenza delle Piazze già oggi pedonali (Grecia e Palach), sancirà la morte dei commerci di Piazza Grecia. Al contrario, si deve agire su **ATER** affinché riavvi i locali commerciali della piazza che sono abbandonati e in grave stato di degrado a causa di problemi alla rete fognaria. Piazza Grecia è il cuore del Villaggio dove si realizza l'incontro, la coesione sociale di cui l'amministrazione dice di voler tenere conto. Qui ci sono due bar, qui i bambini giocano, qui potrebbero esserci molti servizi ancora (per es. la farmacia di Viale Germania si trasferirebbe subito se ci fossero locali disponibili). Le panchine e le aree di sosta esistono già sia in Piazza Grecia che in Piazza Palach e sono meta di molti abitanti che intorno alle panchine socializzano e riposano.

Pag. 14 RG, punto 4, "Alberature"

Nel paragrafo dedicato alle alberature si legge: *"Si tratta di esemplari piantati in occasione della realizzazione del Villaggio Olimpico che hanno raggiunto notevoli dimensioni (...) per la maggior parte le piante selezionate sono spoglianti e producono inflorescenze nel periodo primaverile."*

Per quanto riguarda le dimensioni delle alberature si registra un grave abbandono da parte degli enti competenti. Numerosi alberi ad alto fusto sono infatti caduti per **incuria** e in alcuni casi sfiorando la **strage**. Invero le alberature originarie superstiti hanno raggiunto altezze elevate poiché non hanno ricevuto le potature adeguate.

Per quanto riguarda invece la scelta dei progettisti di selezionare nuove alberature che siano **sfoglianti** e con **inflorescenze** primaverili, si preme qui fare presente che alberi di tal fatta producono foglie in autunno e petali caduchi in primavera con conseguente ammasso di materiale che produce ingombro, genera insidia (scivolamenti e inciampi) e conseguenze sanitarie.

Gli attuali alberi e cespugli (pini, alberi sempreverdi e oleandri) sono resistenti, di facile manutenzione e piacevoli all'occhio. L'idea di ridurre ancora di più le manutenzioni **tradisce il disinteresse dell'amministrazione per la cura del quartiere.**

Pag. 15 RG, punto 4, "Pavimentazioni"

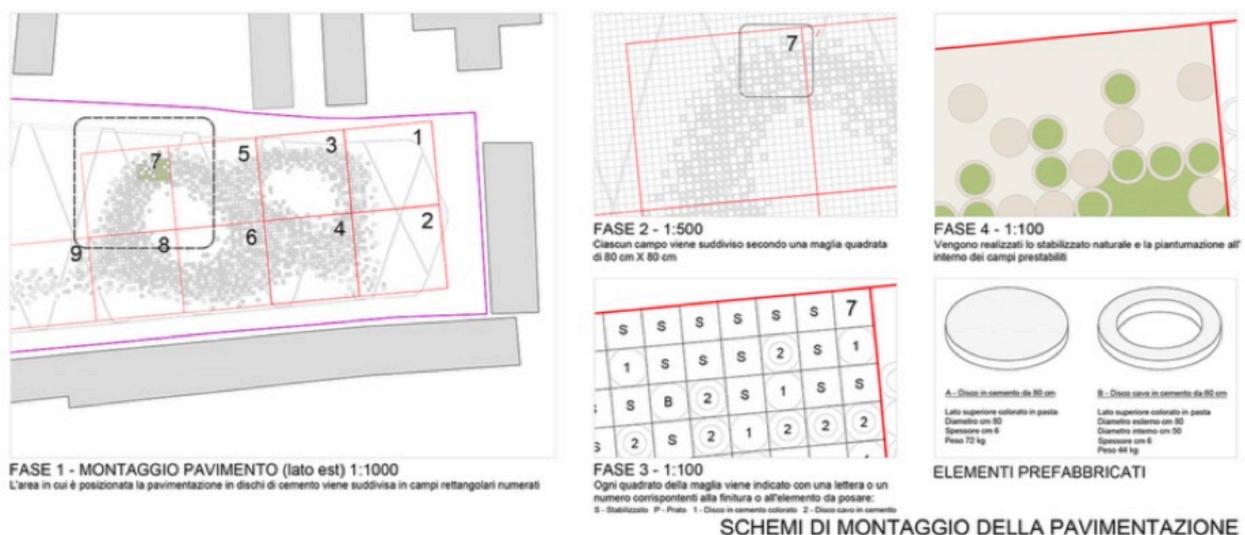
Al di là di ogni valutazione estetica delle scelte fatte dai progettisti, inevitabilmente soggettiva, i dubbi sorgono in merito alla reale natura del "materiale naturale drenante" indicato nella Relazione. E' un elemento che merita qualche osservazione in più, visto che rappresenta il **72% della spesa complessiva**. Come si è avuto modo di notare, una pavimentazione, per quanto "naturale", non sarà mai parte di un ecosistema, non produrrà mai ossigeno, né alimento per insetti o altre forme di vita, non assorbirà mai le acque piovane come fa un prato e non assorbirà nemmeno eventuali escrementi di cani abbandonati da padroni poco rispettosi del prossimo. Sulla permeabilità, nella relazione si legge che verranno riprodotti i motivi a losanga tipici di Piazza Grecia per permettere il posizionamento lungo gli stessi dei **compluvi** per la raccolta delle acque meteoriche. Questa è la prova inequivocabile che si tratta di una cementificazione. I prati adesso in essere, infatti, non hanno alcun compluvio perché sono in grado di smaltire naturalmente l'acqua piovana, se invece occorre un reticolo drenante significa che i materiali posti non sono permeabili.

E' necessario soffermarsi sull'enunciato progettuale che nel prosieguo recita: *"Le zone comprese tra questa pavimentazione ed il prato sono pavimentate utilizzando elementi circolari in cemento chiaro pieni o svuotati, il cui posizionamento forma un passaggio graduale e mai chiaramente definito tra la pavimentazione in terra stabilizzata e le aree a prato."*

L'immagine 10 riporta quanto pubblicato nella Relazione Generale in merito a questi elementi i quali, invero, appaiono *prima facie* **una vera e propria insidia** per i pedoni e soprattutto per le categorie più vulnerabili (ipovedenti, disabili, anziani, bambini).

Immagine 10 - Posa di 4000 cilindri in cemento, vuoti e pieni

SCHEMA DI MONTAGGIO DEGLI ELEMENTI CIRCOLARI IN CEMENTO COLORATO



Le obiezioni in merito alla posa in opera di **4000 cilindri di cemento** sono di varia natura. Innanzitutto si contesta la scelta del materiale utilizzato: non sostenibile e soggetto a degrado. Poi si contesta la forma scelta. Gli elementi vuoti che dovrebbero ospitare un piccolo (microscopico) prato diverranno **pattumiere** a cielo aperto (se la manutenzione del prato non viene fatta, perché e chi dovrebbe fare quella del prato contenuto nel cilindro?).

Infine si contesta il posizionamento dei cilindri utilizzati in guisa di “passaggio graduale” tra le parti a prato e quelle pavimentate perché foriero con il tempo e con l’usura di gravi pericoli per ipovedenti, anziani, bambini. Di fatto una **barriera architettonica occulta e insidiosa** che in caso di caduta può generare eventi molto gravi, a differenza di un prato...

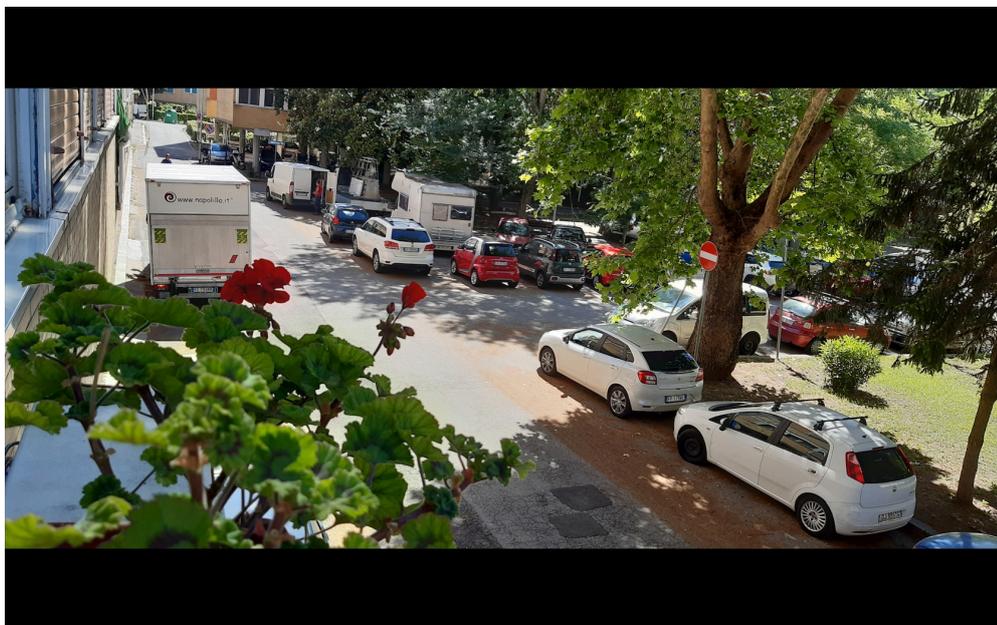
Pag. 16 RG, punto 6, “Viabilità”

Come già evidenziato, il Progetto produrrà un consistente aumento di traffico sulle strade perimetrali, già oggi congestionate e di carreggiata inferiore al Viale della XVII Olimpiade. Inoltre costringerà chi si vuole spostare all’interno del quartiere a tragitti più lunghi con conseguente aumento delle emissioni. Infine la pedonalizzazione renderà meno sicura la parte ovest del Viale con grave rischio per la sicurezza personale.

In merito al Viale della XVII Olimpiade si osserva che la carreggiata sarà di soli 350cm. Considerando che un autobus misura circa 250 cm di larghezza, lo spazio residuo è tale per cui si potranno creare problemi per il passaggio di mezzi di soccorso o in occasione delle funzioni religiose o in caso di guasto all’autobus.

Inoltre, non sarà più possibile parcheggiare lungo il viale, ma soltanto parzialmente transitare. Il disagio sarà notevole per gli abitanti della strada e anche per i commercianti di Piazza Grecia. Nonostante la previsione di reperire circa 40 posti in Via Argentina modificando il doppio senso in senso unico, il disagio sarà lo stesso importante e oltretutto **il senso unico in via Argentina non appare un’idea brillante**, data la presenza delle scuole e data la funzione di “ingresso” al quartiere svolta dalla stessa. Questo significa che le poche attività commerciali di piazza Grecia compresa la Delegazione Comunale saranno raggiungibili solo attraverso il parcheggio a pagamento di piazza Jan Palach, già stracolmo anche adesso come si può notare dall’immagine che ritrae lo spicchio non pedonalizzato di Piazza Palach, dove già oggi si assiste al “parcheggio selvaggio”.

Immagine 10 - Il “parcheggio selvaggio in Piazza Palach (porzione non pedonalizzata)



Come spesso accade, le aree che circondano le zone pedonali sono più caotiche e più ingolfate. La parte di Piazza Palach non pedonalizzata è un esempio eclatante. Chi intende raggiungere le piazze pedonali Grecia e Palach si affolla in questo esiguo spazio con le conseguenze rappresentate nell’immagine 10.

Pag. 17 RG, punto 7, “Manutenzioni”

Al fine di minimizzare la manutenzione delle aree si è optato per la riduzione delle zone a prato e l'incremento della pavimentazione in terreno o ghiaio naturale drenante compattato o stabilizzato. Tale scelta, oltre ad essere completamente **contraddittoria** rispetto agli obiettivi dichiarati, produrrà sul medio/lungo termine un problema di manutenzioni più grave rispetto ai prati. Se sulla manutenzione dei prati gli abitanti hanno potuto sostituirsi in molti casi all'Amministrazione inadempiente, provvedendo allo sfalcio degli stessi e alla eliminazione di agenti infestanti, sulla manutenzione delle pavimentazioni nulla potrà essere fatto. Gli eventi atmosferici sempre più estremi, la destinazione d'uso “sportiva”, la natura stessa dei materiali indicati, possono provocare lo “**sbriciolamento**” di queste pavimentazioni che diventano a quel punto fonte di degrado e di pericolo. Non è difficile immaginare poi quello che succederà ai percorsi destinati ai disabili che dovranno essere perfettamente complanari eliminando fughe e dislivelli che impedirebbero lo scorrimento del bastone bianco facendolo impuntare o deragliare. La proiezione pessimistica è giustificata dal fatto che nel quartiere vi sono molti marciapiedi divelti fin dal 2012 quando alcune ruspe per spazzare la neve distrussero anche i marciapiedi.

Tavola A_4_0 Particolari

In questa tavola, i progettisti hanno presentato il *rendering* dei decori urbani studiati per arredare l'area di progetto. Stupisce e preoccupa la scelta di posizionare **panchine con seduta in cemento pieno e schienale in metallo**, il cui prototipo è illustrato nell'immagine 11. Tali materiali, non sostenibili, sono di facile degrado, non si integrano con l'ambiente, oltre a essere esteticamente discutibili.

Al Villaggio esistono da sempre panchine con supporti laterali in ghisa e seduta composta da doghe di legno. Le doghe si possono sostituire singolarmente, lasciano defluire le acque piovane, sono fresche in estate e decisamente molto più piacevoli alla vista.

Immagine 11 – Esempio di panchina proposta nel Progetto



Riassumendo si ritiene che il progetto relativo alla nuova area semi-pedonalizzata sia del tutto **immotivato** per le seguenti ragioni:

- la presenza di altre due aree pedonalizzate immense e spesso vuote a pochi metri (Piazza Grecia e Palach) che vengono peraltro generalmente pulite dai residenti volontari;
- la presenza di una terza area pedonale fruibile e attrezzata e gestita dall'Auditorium;
- la diminuzione del prato diminuisce l'ossigeno del quartiere e interferisce con l'ecosistema;
- la pedonalizzazione della principale arteria della viabilità interna del quartiere si innesca un inevitabile effetto di compressione sulle strade limitrofe costringendo tutti a percorrere gli stessi tragitti obbligati che andrebbero a stressare non solo il quartiere ma anche quelli limitrofi;
- mantenendo la carreggiata intorno all'area semi-pedonalizzata (come da progetto) la si lascia insicura quindi non frequentata;
- togliendo 276 parcheggi si comprimono le aree limitrofe (soprattutto Piazza Palach) e si ostacolano gli esercenti di piazza Grecia (ma anche quelli del mercato);
- si eliminano 4 fermate di mezzi pubblici;
- si divide il quartiere in 4 spicchi indipendenti rendendolo meno fruibile e meno sicuro;
- **non si propone nulla di innovativo**
- **non si propone nulla di sostenibile**
- non si tiene conto dei reali bisogno del territorio
- si spendono male dei fondi pubblici che potrebbero essere destinati a progetti più meritevoli
- la metodologia seguita dall'Amministrazione durante tutto l'iter procedimentale di ideazione e approvazione dell'opera non ha consentito una partecipazione adeguata e realmente democratica di tutte le categorie di cittadini

* * *

4. Destinazione dello stanziamento – Proposte alternative

Avendo verificato che l'attuale progetto pubblicato presenta notevoli differenze rispetto a quello pubblicato in occasione del concorso, specialmente nella zona ad ovest del viadotto, è lecito ritenere che sarà possibile **modificare** in maniera significativa anche la restante parte del progetto per renderlo idoneo alle reali esigenze di riqualificazione espresse dal quartiere ed ampiamente motivate. In tale prospettiva, si propone una diversa destinazione d'uso dei fondi pubblici.

Come Comitato Spontaneo Villaggio Olimpico, si richiede:

- a. Creazione di **nuovo prato e nuove alberature** nella zona ovest di Viale della XVII Olimpiade (zona mercatale) con riduzione dei banchi del mercato ai soli banchi ufficiali muniti di regolare permesso;
- b. **Manutenzione** del verde esistente, potature degli alberi ad alto fusto e rimozione di quelli malati e pericolosi;
- c. Allestimento di **bagni chimici** riservati ad uso esclusivo degli operatori del mercato;
- d. Rimozione di camper e roulotte abusivi e dei rifiuti ingombranti;

- e. Rimozione dei pullman turistici;
- f. Pista **ciclopedonale** interna al Villaggio che ne valorizzi l'originaria vocazione sportiva (progetto in allegato);
- g. Posizionamento di colonnine per la **ricarica** di auto elettriche;
- h. Creazione di una **zona 30** e/o ZVL e/o ZTL nell'intero Villaggio;
- i. Creazione di parcheggi di **car sharing, bike sharing** etc.;
- j. Allestimento di un'unità che coadiuvi la popolazione nella richiesta dei **superecobonus** previsti dalla recente normativa per l'efficientamento energetico, al fine di dotare gli edifici di cappotti termici e **pannelli solari** (per produzione e vendita di energia pulita) e trasformare così il Villaggio in zona a impatto zero per la produzione di energia;
- k. Posizionamento di pannelli **fonoassorbenti** lungo tutto il tragitto del viadotto di Corso Francia;
- l. Concorso di **street art** per riqualificare e personalizzare il viadotto;
- m. Rigenerazione di alcuni spazi abbandonati con **campi sportivi diffusi** a basso impatto ambientale;
- n. Rimodulazione di piazze e strade seguendo gli innovativi criteri di **urbanistica tattica** ossia la valorizzazione e la riconversione di aree urbane critiche attraverso l'utilizzo innovativo del colore come elemento "attivo" degli spazi pubblici, esterni o interni, (vd. Piazze Aperte a Milano). Si suggerisce una collaborazione con Bloomberg Philanthropies: una società no profit guidata dall'imprenditore ed ex sindaco di New York Michael Bloomberg, che a fine ottobre ha presentato una guida e un bando per incentivare le amministrazioni a «riappropriarsi degli spazi cittadini attraverso l'arte», in particolare attraverso l'uso della vernice sull'asfalto.

* * *

CONCLUSIONI

Un'opera come questa si presta molto bene alla ricerca del consenso temporaneo per fini propagandistici ed elettorali. La giusta ricetta per la cura del territorio a lungo termine, invece, è un piano di seria manutenzione, dai costi contenuti e a basso impatto mediatico, unitamente al coraggio di innovare con progetti davvero moderni, sostenibili e progressisti.

L'augurio è che l'Amministrazione voglia percorrere questa seconda strada.

Roma, 21 luglio 2020

Il Comitato Spontaneo Villaggio Olimpico

(firme apposte sul documento cartaceo in possesso del Comitato)