

Report - Municipio VI - seconda parte

Le pagine del nostro diario di strada di oggi si aprono con una nuova partenza, ma anche un po' con un ritorno. Già, perché abbiamo scelto di iniziare il **tour #TUTTAROMA** di questa settimana attraversando ancora una volta le vie del **Municipio VI**, che abbiamo imparato a conoscere una quindicina di giorni fa. Tornare ci è sembrato doveroso, sia per la vastità del suo territorio, tra costruzioni recenti e architetture passate; sia per la sua dimensione umana che nel corso della prima visita ci aveva toccato sensibilmente.

Questo pomeriggio siamo entrati nel cuore di tre problematiche specifiche: il **Parco Santarelli**, **Via dei Giardinetti** e **le case popolari Isveur**; prima di recarci alla nostra assemblea conclusiva con i dipendenti Atac.

Il **Parco in Via Carlo Santarelli** che a molti dirà poco, per la popolazione che abita la zona, per il Comitato di Quartiere, che sin dalla sua realizzazione l'ha adottato e accudito, è un importante punto di riferimento da cui sono stati privati negli ultimi mesi. Le ragioni della chiusura sono riconducibili alla mancanza di sicurezza: dovuta alla presenza di buche, ai giochi per i bambini non più a norma e dunque rimossi.

Per ripristinarlo è necessaria un'opera di pulizia, sollecitando AMA (qui il Servizio Giardini non agisce perché questo parco è di pertinenza municipale). Inoltre, dato il bacino di utenza, sarebbe opportuno ripristinare i giochi per i quali è stata aperta una campagna di *crowdfunding* dall'associazione "Capitale per Roma".

Il fiore all'occhiello di questo luogo è da sempre la festa di quartiere che si tiene durante il periodo estivo; soprattutto per passare in compagnia e al fresco le ore serali della stagione calda. Apprendiamo che dalla scorsa estate non è stato più possibile organizzarla, a causa delle condizioni proibitive per avere il Parco in comodato d'uso: circa 6mila euro per l'occupazione del suolo pubblico. Per anni è stata pagata una cifra più contenuta, alla portata di piccole associazioni, ma - data una recente delibera del Comune - le tariffe per avere l'autorizzazione sono aumentate notevolmente. Resta che dopo 18 anni i cittadini hanno dovuto rinunciare al loro evento; subendo anche una multa di 13mila euro.

La popolazione riunita intorno a noi ci ha chiesto di ridare vita al Parco, di rivedere la normativa che in questo momento non è chiara in merito all'occupazione di suolo pubblico, di prevedere agevolazioni per le associazioni e i comitati che agiscono volontariamente per amore del bene pubblico. Quindi, di avere referenti all'interno dell'amministrazione in grado di fornire e semplificare le procedure per rendere migliore un pezzetto di esistenza per molti. Perché come ci ha confidato una signora: "noi abitanti del quartiere abbiamo bisogno di quella festa perché in villeggiatura non ci possiamo andare, abbiamo solo questo piccolo giardino che è una goccia di miele per noi".

Il secondo problema che abbiamo affrontato con i cittadini della zona è **Via dei Giardinetti**. Nel 2002 era stato fatto un progetto e aperto un mutuo dal Comune di Roma per rifare il manto stradale e due marciapiedi. Pur essendoci i fondi disponibili l'opera non si è mai realizzata. Nonostante altri atti amministrativi effettuati nel corso degli anni, le lungaggini, nel 2014, quando tutto sembrava andare in porto, il Comune si riprende i soldi e li destina da un'altra parte. Oggi, a distanza di 15 anni, Italgas ha effettuato l'asfaltatura della strada ma le persone continuano a camminare sulla carreggiata.

La seconda tappa di questo pomeriggio ci ha portato a visitare le **case popolari Isveur**, fondate nel 1977, dove abbiamo incontrato alcuni rappresentanti di vari comitati di zona. Gli abitanti del civico 120, del 160 e molti altri ci hanno accompagnato a visitare le aree pubbliche di pertinenza, gli androni e gli scantinati per mostrarci le difficoltà con le quali

convivono oramai da parecchio tempo. Le aree verdi, di pertinenza comunale, sono in chiaro stato di abbandono, se non quelle dove la buona volontà del residente riesce a dare ordine, magari grazie ad una piccola coletta dei condomini. Il manto stradale dei parcheggi in molti tratti è sollevato, a causa delle radici degli alberi. Buona parte delle cantine non sono più accessibili, e alcuni cittadini hanno dovuto provvedere allo spurgo personalmente. Non solo, gli ultimi piani hanno consistenti infiltrazioni d'acqua, con relative conseguenze sia per l'incolumità sia per la salute delle persone. Gli impianti di illuminazione esterni e nelle aree comune sono fatiscenti, così come gli impianti idraulici.

Oltre alle criticità delle palazzine Isveur, ci è stata segnalata un'altra situazione che riguarda un'area che rientra nel cosiddetto "progetto cento piazze", in Largo San Gaudenzio, bonificata e risistemata dallo stesso comitato di quartiere, e dal comitato Isveur; anche con conseguenze per la salute di alcuni. Questo luogo è l'identità del quartiere, perché qui accanto c'è la scuola, la chiesa, il campo di pallone, l'Asl. Al momento, purtroppo è in stato di sofferenza, abbandonata e alla mercé di atti vandalici, perché non sono stati rinnovati i contratti dell'AMA.

Inoltre, questa borgata è delimitata da confini naturali, perché sono circondati da Via di Tor Vergata, Via della Sorbona, via Carcalicola, via Casilina, all'interno di questo quadrante non abbiamo alcun punto di aggregazione.

Altre due importanti criticità, secondo la popolazione dell'area, sono due strade: **Via degli Ingegnoli** (privata) e **Via di Tor Vergata**. La seconda è una delle strade più disagiate, collega la Casilina all'Ospedale, alle autostrade, ai quartieri limitrofi ma non è presente neanche un marciapiede.

Ingegnoli, invece è la via più breve per raggiungere l'Università di Tor Vergata, venendo con la metro C; anche il collegamento con i mezzi pubblici sarebbero molto più semplici aprendo la via e illuminandola.

Infine c'è il cruccio della **Chiesa di San Clemente**, in origine un Castello, che necessita di terminare l'opera di restauro, all'interno ci sono anche degli affreschi che in parte sono stati messi in sicurezza, ultimo sito per entrare dentro Roma.

Lasciato il Municipio VI, ci siamo diretti in tutt'altra zona – **al deposito ATAC** - per incontrare alcuni dipendenti, e capire lo stato dell'arte della gestione dell'azienda e l'umore dei suoi operatori.

Abbiamo ascoltato alcuni interventi che hanno offerto noi spunti diretti e reali per ragionare – in questo caso – sulla mobilità e i possibili modi attraverso cui implementare il sistema di circolazione. Un pensiero che corre sul doppio binario, poiché se i mezzi funzionano, i dipendenti possano operare in sicurezza e svolgere al meglio uno dei pochi servizi funzionali a restituire al cittadino quei venti – trenta minuti di vita da dedicare a se stesso, alla famiglia, agli amici.

Ma andiamo con i contributi.

Claudio Strizzi

"Insieme ad amici e colleghi abbiamo scritto un documento che fotografa l'azienda in questo momento. È come se fossimo tornati al 1993, quando ATAC era in forte crisi economica.

Negli anni 2000 era completamente diversa, c'erano 3 aziende con bilanci in attivo. Il "Modello Roma" aveva portato molti aspetti positivi, dal 2004 al 2005 in poi molti progetti sono stati accantonati.

Noi vorremmo che alcuni schemi fossero ripresi, come la delibera 245 – il sogno dell'ATAC – lì si parlava di tranvie, filobus elettrici e molto altro: un modello nuovo per la città. Il

prolungamento delle metropolitane è giusto. Dobbiamo cercare di rendere più appetibile il trasporto, quindi spostare i nodi di scambio oltre il raccordo e dentro realizzare progetti come tram di superficie, come il tram 8 sino a Termini.

Eravamo un'azienda che andava a fare trasporto pubblico in molte parti d'Italia, avevamo un bilancio sano e adesso la situazione è molto complessa e difficoltosa.

Noi dipendenti ci siamo e abbiamo fiducia che le cose possono migliorare, ma è importante tutelare i lavoratori nelle nuove forme di gestione”.

Marco Nicolai

“Vorrei conoscere che cosa sta avvenendo sul trasporto pubblico a livello nazionale. Sono anni che sentiamo parlare di decreti legislativi *ad hoc* per risolvere le questioni annose del trasporto pubblico, gli sperperi, ecc.

Noi siamo interessati a fare funzionare il comparto”.

Carlo Scipione

“Da 40-50 anni si parla di trasporto pubblico. I trasporti toccano al tramviere, perché noi troppo spesso abbiamo persone che vengono da altre aziende simili ma non uguali e nel tempo abbiamo modificato anche le parole. Una volta avevamo un parco autobus, ora abbiamo una flotta ed escono i treni. Ho letto ATAC aperta 24h ma noi siamo stati sempre così. Ci sono dei tempi prestabiliti dal Ministero dei Trasporti. Nessuno dei nostri tecnici, dei nostri capi impianto viene sentito su questioni tecniche. Occuparsi della logistica e comprare i pezzi di ricambio, queste sono attività che dovrebbero essere accentrate a chi ha le competenze per farlo. Spesso arrivano pezzi che non sono idonei e che necessitano di manutenzione.

A una discussione tenuta a Fortebraccio, si parlava della chiusura dell'anello ferroviario. Quello potrebbe essere una metropolitana di superficie esterna a livello della Palmiro Togliatti che è stata progettata in un senso e poi svuotata della sua anima. La parte centrale per far passare i tram. Che i nostri dirigenti siano tecnici del trasporto, non delle ferrovie.”

Luigi Colacchi

“Credo che la campagna di ascolto di Roberto continua e comincia a parlare con e della città.

Noi siamo considerati come persone che lavorano poco, all'interno di ATAC ci sono dei professionisti. Il problema è la gestione dell'azienda che porta alla situazione attuale. Io credo che progetti ce ne sono molti, il problema è oggi trovare le risorse. A noi interessa lavorare per la città. Noi prestiamo un servizio pubblico, come per la sanità. Questo è per molti dipendenti un fatto molto importante.”

Angelo Sandonato

“Vorrei capire il discorso sulla Roma Lido in merito all'ingresso di una azienda privata francese.

Le privatizzazioni in altre città hanno comportato importanti decurtazioni dei posti di lavoro, non vorrei che ci trovassimo nella stessa situazione.”

Diego Pedon

““Atac è la città”, dobbiamo chiederci, il trasporto per quale città? Un'azienda deve essere funzionale ad una idea di città. I motivi che in massima parte hanno garantito molte pagine di

giornali, un'azienda che in 5-6 anni cambia diversi assetti gestionali, se comunque si è riuscito a garantire un servizio, è dovuto alle persone che ci lavorano. La reputazione di un'azienda dipende dalla gestione. È un tema che deve essere affrontato. Abbiamo visto in questi giorni un nuovo cambiamento aziendale. Valuteremo a cosa porterà.

Credo che una discussione di quello che si pensi possa diventare questa azienda – pubblico – privato deve essere posto all'attenzione della città oltre che dei lavoratori. Io sono convinto che il privato non è sempre meglio. Io continuo a pensare che un'azienda di proprietà pubblica possa funzionare, essere efficiente e fare la differenza.”

Prendendo in prestito le parole di Diego sull'efficienza del servizio pubblico e calandone sulla macchina di governo, pensiamo che lavorando insieme, attraverso processi condivisi e sinergici, possiamo dimostrare che l'amministrazione pubblica è in grado di offrire un servizio e migliorare l'esistenza delle persone. Che sia rimettere una giostra per restituire un sorriso a un bambino; che sia la manutenzione ordinaria di complessi popolari per dare sollievo a decine di famiglie; che sia la tutela di centinaia di posti di lavoro, è su questa strada che ci stiamo muovendo per #TUTTAROMA.

Grazie per quanto state facendo per noi.