

ATTO STRAGIUDIZIALE DI INVITO E DIFFIDA

ROMA CAPITALE

protocollo.segretariato@pec.comune.roma.it

protocollo.gabinettosindaco@pec.comune.roma.it

protocollo.avvocatura@pec.comune.roma.it

MUNICIPIO ROMA X

protocollo.municipioroma10@pec.comune.roma.it

giuliana.dipillo@comune.roma.it

giacomo.guastella@comune.roma.it

segreteriaadirezionetecnica.mun10@comune.roma.it

DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI

direttore.dipmobilita@comune.roma.it

carolina1.cirillo@comune.roma.it

fabio stefano.pellegrini@comune.roma.it

CORPO POLIZIA LOCALE

ugo.angeloni@comune.roma.it

carlo.buttarelli@comune.roma.it

massimo.ancillotti@comune.roma.it

segsan.polizialocale@comune.roma.it

protocollo.polizialocale.com@pec.comune.roma.it

GRUPPO X MARE

guido.calzia@comune.roma.it

antonello.dipaolo@comune.roma.it

seg10mare.polizialocale@comune.roma.it

protocollo.polizialocale.10mare@pec.comune.roma.it

p.c

MINISTERO DEI TRASPORTI

segreteria.traversi@pec.mit.gov.it

dg.ss-div2@pec.mit.gov.it

ANAC

protocollo@pec.anticorruzione.it

PREFETTURA DI ROMA

entilocali.prefrm@pec.interno.it

protocollo.prefrm@pec.interno.it

matteo.piantedosi@interno.it

vittoria.ciaramella@interno.it

roberto.leone@interno.it

diega.logiudice@interno.it

Roma, 10 febbraio 2021

OGGETTO: *Ostia, pista ciclabile: il Municipio Roma X, contro il decreto del MIT, emette nuova delibera di competenza inserendo riferimenti normativi non veritieri (D.G.M. n.1 del 27.01.2021)*

Il sottoscritto dr.Ing. Andrea SCHIAVONE, presidente *pro tempore* di LabUr – Laboratorio di Urbanistica (<http://www.labur.eu>) in quanto portatore di interessi diffusi degli utenti della strada che circolano sul lungomare di Ostia e perciò avente un interesse diretto, concreto ed attuale affinché chiunque operi e lavori nel territorio del Municipio Roma X possa, nello svolgimento delle proprie attività, esser tutelato da precisi e chiari riferimenti normativi in termini di viabilità e mobilità,

PREMESSO

- che, in risposta al decreto n.598 del 28 dicembre 2020¹ emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con il quale il Municipio Roma X è dichiarato non competente all'istituzione dell'attuale pista ciclabile sul lungomare di Ostia, il presidente del Municipio Roma X, Giuliana DI PILLO, ha firmato in data 27 gennaio 2021 una nuova Delibera di Giunta² con la quale attribuisce *ex novo* al municipio la competenza ad istituire una pista ciclabile su viabilità principale;
- che Giuliana DI PILLO nel pieno esercizio delle sue funzioni e consapevole del parere negativo espresso dal MIT, Ente gerarchicamente superiore, ha emesso una delibera riportando riferimenti normativi non veritieri che ingannano la fede pubblica;
- che nella delibera in oggetto, Giuliana DI PILLO sostiene la competenza del Municipio Roma X ad istituire una pista ciclabile su viabilità principale citando l'articolo 3.2 del Regolamento Viario comunale annesso al PGTU di Roma Capitale (*“Piano Generale del Traffico Urbano”*), affermando anche che l'attuale pista ciclabile sul lungomare di Ostia è stata approvata da una delibera precedente a quella annullata dal MIT;
- che tali affermazioni non sono veritiere come di seguito documentato;
- che si osserva, a favore dell'azione amministrativa svolta da Giuliana DI PILLO per la pista ciclabile, un'insistente e isolata attività mediatica sostenuta con eccessivo coinvolgimento personale, senza però essere titolare di alcuna delega amministrativa e/o politica in materia, da parte del consigliere comunale Paolo FERRARA, ex capogruppo capitolino M5S rimosso dopo il suo coinvolgimento nelle indagini dell'attuale processo sullo Stadio della Roma in quanto, dalle intercettazioni, concordava con il costruttore Luca PARNASI opere da eseguire sul lungomare di Ostia per un ritorno elettorale,

CONSIDERATO

- 1) che la delibera 9 del 26 maggio 2020³ non ha mai approvato l'istituzione dell'attuale pista ciclabile, come di seguito documentato:

L'istituzione dell'attuale pista ciclabile sul lungomare di Ostia è avvenuta con Determinazione Dirigenziale n.1711 del 06 agosto 2020 a firma dell'ex direttore municipale, Nicola DE BERNARDINI, a seguito dell'approvazione dell'elaborato grafico del suo percorso, avvenuta con la Delibera di Giunta municipale n.25 del 05 agosto 2020⁴, poi annullata dal decreto MIT citato (con effetto anche sugli atti ad essa conseguenti, inclusa la Determinazione Dirigenziale 1711).

Giuliana DI PILLO invece sostiene, nella delibera in oggetto, che con la precedente Delibera di Giunta n.9 del 26 maggio 2020 si era *“ritenuto di procedere alla istituzione di un percorso ciclabile bidirezionale, da realizzare in via temporanea”*⁵ aggiungendo che *“la realizzazione della pista ciclabile è stata approvata non in virtù della delibera annullata, ma con la deliberazione n.9 del 26 maggio 2020, atto non oggetto di impugnazione”*⁶. Giuliana DI PILLO omette di dire che le due delibere citate approvano due piste ciclabili tra di loro differenti in quanto ciascuna è stata progettata redigendo un proprio elaborato grafico allegato alla specifica delibera. Grave è la confusione indotta tra il termine *approvazione* e quello *istituzione* di una pista ciclabile.

¹ <http://www.laboratorio.urbanistica.comune.roma.it/pistaciclabile/DecretoMIT598del28.12.2020.pdf>

² Deliberazione della Giunta del Municipio Roma X n.1 del 27 gennaio 2021 (prot.n. CO/9373/2021) *“Emergenza epidemologica da Covid-19 - Estensione della temporaneità della pista ciclabile istituita con Determinazione Dirigenziale n.1711 del 06.08.2020 per tutta la durata dell'emergenza Covid-19 e comunque fino a collaudo della pista ciclabile definitiva di prossima realizzazione”* –

³ <https://www.comune.roma.it/servizi2/deliberazioniAttiWeb/showPdfDoc?fun=deliberazioniAtti&par1=R01E&par2=Mjg4MQ==>

⁴ <https://www.comune.roma.it/servizi2/deliberazioniAttiWeb/showPdfDoc?fun=deliberazioniAtti&par1=R01E&par2=MjU1Ng==>

⁵ <https://www.comune.roma.it/servizi2/deliberazioniAttiWeb/showPdfDoc?fun=deliberazioniAtti&par1=R01E&par2=MjYzNQ==>

⁶ Municipio Roma X – Delibera di Giunta n.1 del 27 gennaio 2021: pagina 2, settima riga del primo paragrafo

⁶ Municipio Roma X – Delibera di Giunta n.1 del 27 gennaio 2021: pagina 4, intero settimo paragrafo

Si ricorda a tal proposito che per la realizzazione di una pista ciclabile, l'organo politico-amministrativo da mandato agli uffici di produrre la documentazione necessaria e ne approva l'elaborato grafico di progetto in maniera tale che gli stessi uffici, per competenza, possano istituire, con decorrenza dalla fine dei lavori necessari per la realizzazione, la pista ciclabile stessa.

Nel caso specifico del lungomare di Ostia, l'istituzione della pista ciclabile (d.d. n.1711 del 06 maggio 2020), a seguito di approvazione da parte di Giuliana DI PILLO (delibera n.25 del 05 agosto 2020) ha finito per occupare una corsia della carreggiata lato mare destinata al traffico veicolare, si è reso anche necessario da parte del Gruppo X Mare del Corpo di Polizia Locale di Roma Capitale "disciplinare la porzione di sede stradale che residua a seguito degli interventi realizzati", al fine di garantire fluidità e sicurezza al traffico veicolare.

L'affermazione di Giuliana DI PILLO è pertanto non veritiera in quanto l'attuale pista ciclabile è stata realizzata, collaudata e istituita da Nicola DE BERNARDINI in conformità all'elaborato grafico che non è quello approvato dalla delibera n.9 del 26 maggio 2020, come da lei sostenuto, ma quello approvato dalla delibera annullata dal MIT.

- 2) che per quanto sopra, non esistono dubbi sulle precedenti osservazioni. La differenza tra le due piste ciclabili è infatti ben evidente dal confronto tra gli elaborati grafici allegati alle rispettive due delibere. Le variazioni sostanziali introdotte possono riassumersi (in termini di sicurezza stradale) nei seguenti due punti:
- a) l'elaborato grafico del primo progetto prevedeva una pista ciclabile bidirezionale in sede protetta (interna a un'area pedonalizzata, corrispondente a tutta la carreggiata lato mare), poi sostituita in variante con l'elaborato grafico del secondo progetto da una pista ciclabile bidirezionale, in parte su sede stradale e in parte su marciapiede, (corsia esterna della carreggiata lato mare);
 - b) l'elaborato grafico del secondo progetto, ha portato all'attuale realizzazione di una fascia di parcheggi parallela alla pista ciclabile (mancante nel primo progetto) per separare la pista ciclabile dalla corsia dei veicoli motorizzati, definita come "delimitatore di sicurezza della pista ciclabile" e non prevista nel primo progetto, comprensiva degli stalli riservati ai diversamente abili.

PRESO ATTO

- che il riferimento normativo non ammette interpretazioni, come di seguito documentato,

L'insieme delle strade di Roma Capitale si articola su quattro sistemi di strade: rete autostradale, rete di scorrimento, rete di quartiere e rete locale. In particolare con il termine "viabilità o rete principale urbana" si intende (secondo quanto previsto dalle direttive ministeriali sui PUT del giugno 1995) l'insieme di tutte le strade che non sono a carattere locale.

Il riferimento normativo per Roma Capitale è il "Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale (PGTU)", approvato dalla Delibera di Assemblea Capitolina n.21 del 16 aprile 2015⁷. L'"Annesso A - Definizioni Stradali e di Traffico Urbano", specifica (pag.136)

- (pagina 009) "l'istituzione e la modifica delle discipline di traffico sulla rete principale, è di competenza del Dipartimento Mobilità e Trasporti".
- (pagina 136) "RETE PRINCIPALE URBANA: insieme delle strade urbane a carattere non locale (autostrade e strade di scorrimento veloce, di scorrimento, interquartiere, di quartiere ed interzonali) a servizio prevalente della mobilità veicolare cittadina"

Per quanto sopra (e comunque per quanto riportato nello stesso PGTU sempre a pagina 9), i Municipi hanno solo competenza sulle modifiche alla regolazione della viabilità locale, dovendo in ogni caso

⁷ https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/PGTU2015REGOLAMENTOVIARIO_CFDelAC21_2015.pdf

soddisfare i criteri di coerenza con il PGTU e il Regolamento Viario.

- Qualora le modifiche interferiscano con la regolazione della viabilità principale, devono essere autorizzate dal Dipartimento Mobilità e Trasporti prima della istituzione ed attuazione su strada.

A pagina 12 della “*Classifica funzionale della rete viaria comunale*”, annessa al PGTU, i tre tratti del lungomare di Ostia interessati dalla pista ciclabile (lungomare Paolo Toscanelli, lungomare Caio Duilio, lungomare Lutazio Catulo) sono classificati come ‘*strade interzonal*’, appartenenti alla “*rete principale urbana*” e dunque di competenza del Dipartimento Mobilità e Trasporti per ogni modifica alla regolazione della viabilità e/o istituzione delle discipline di traffico.

- In casi particolari, fermo restando quanto sopra, l’articolo 3.2 del Regolamento Viario (pagina 11) prevede che “... i Municipi provvedono alle discipline temporanee della circolazione stradale necessarie per imprevisti, lavori, manifestazioni ed altri motivi di limitazione d’uso (e/o diversa destinazione dello stesso) negli spazi ad essa destinati. Salvo nei casi di estrema urgenza, se tali discipline interesseranno le rete viaria principale, i Municipi devono acquisire preventivamente il parere vincolante degli Uffici centrali”.

VISTO

- che per quanto sopra premesso e preso atto, il Municipio Roma X non ha mai avuto competenza per istituire la pista ciclabile sul lungomare, come di seguito documentato

Nella delibera in oggetto, Giuliana DI PILLO ribadisce, seppur già smentita dal decreto del MIT di cui era a conoscenza nel pieno esercizio delle sue funzioni amministrative, che ai Municipi (dunque, non solo al Municipio Roma X) è attribuita la competenza di poter istituire una pista ciclabile sulla viabilità principale o comunque di poterne modificare la disciplina di traffico, richiamando in forma non veritiera l’art. 3.2 del Regolamento Viario. Nella delibera infatti così si legge:

- “*trattandosi di pista ciclabile temporanea, ai sensi del Regolamento Viario, punto 3.2, la competenza alla disciplina temporanea della circolazione stradale è del Municipio, contrariamente a quanto rilevato dal Ministero dei Trasporti*”
- “*nell’ambito delle attività propedeutiche all’approvazione della citata Delibera di Giunta [la n.9 del 26 maggio 2020, nda] la Direzione Trasporto Pubblico Locale del Dipartimento Mobilità ha espresso il necessario parere favorevole previsto dal Regolamento Viario punto 3.2 allegato al vigente PGTU*”

In sintesi, secondo la personale interpretazione di Giuliana DI PILLO, la Delibera di Giunta n.9 del 26 maggio 2020 avrebbe approvato la realizzazione di una pista ciclabile sul lungomare di Ostia (pista che non è quella attuale) come misura anti Covid-19 e quindi avente carattere di temporaneità, prima limitato alla sola stagione balneare 2020, poi di volta in volta prorogato in funzione dell’emergenza sanitaria. L’istituzione di tale pista, avvenuta con la determinazione dirigenziale n.1711 del 6 agosto 2020 (che si riferisce però all’elaborato grafico della delibera n.25 del 5 agosto 2020 e non alla delibera n.9 del 26 maggio 2020 richiamata dalla DI PILLO), sarebbe stata di competenza del Municipio secondo quanto riportato al punto 3.2 del Regolamento Viario.

- che non è veritiero il richiamo di Giuliana DI PILLO all’art. 3.2 del regolamento viario, per quanto di seguito osservato

Il citato articolo 3.2 del Regolamento Viario consente ai Municipi di istituire discipline temporanee di traffico sulla viabilità principale solo a seguito di eventi che limitano la circolazione stradale, previa autorizzazione del Dipartimento Mobilità. Giuliana DI PILLO ha invece realizzato e istituito sul lungomare di Ostia (che appartiene alla viabilità principale) una nuova pista ciclabile finendo per limitare e non per agevolare la circolazione veicolare preesistente, costringendo il Gruppo X Mare della

Polizia Locale di Roma Capitale ad istituire un'ulteriore disciplina provvisoria di traffico per la restante circolazione veicolare. Per quanto sopra, si evidenzia quanto segue:

- L'emergenza sanitaria per Covid-19 e i vari DPCM emessi per contrastare la pandemia non appartengono alla tipologia di *'eventi che limitano la circolazione stradale'* indicati dall'art.3.2. del Regolamento Viario e non giustificano pertanto alcuna competenza temporanea dei municipi sulla viabilità principale. Addirittura alcune contromisure contenute nei DPCM (p.es. limiti di spostamento, smart-working, etc.) hanno ridotto il traffico veicolare, agevolando la circolazione stradale e non limitandola.
- A prescindere dalle competenze, seppur discutibile, l'istituzione di una pista ciclabile sul lungomare (inaugurata però solo il 5 settembre 2020, a fine stagione balneare) poteva avere una ragione durante l'estate 2020 per decongestionare il traffico dei veicoli diretti all'arenile. Non si capisce quale finalità invece perseguirebbe la proroga della sua istituzione nel periodo autunnale-invernale quando le piogge e il vento, portatore di sabbia dagli arenili, la rendono impraticabile..
- Le misure antiCovid-19 adottate dal Governo dovevano essere le prime ad esser impiegate dalle amministrazioni locali, compresa quella che ha introdotto nel Codice della Strada la realizzazione delle *'corsie ciclabili'* (diverse dalle piste ciclabili⁸ perché ne è consentito un uso promiscuo, veicoli motorizzati e biciclette) per consentire in breve tempo di creare corridoi di mobilità per decongestionare il traffico motorizzato.

Giuliana DI PILLO ritiene di avere competenza sulla pista ciclabile per il fatto di averla istituita definendola *'temporanea'*, un sotterfugio per richiamare con tale parola l'articolo 3.2 citato. La *'temporaneità'* della disciplina di traffico indicata nell'articolo 3.2 non prevede in alcun modo che un municipio possa approvare, realizzare, collaudare e istituire una pista ciclabile (o anche una strada) su viabilità principale solo definendo la nuova opera *'temporanea'*. Si può applicare da parte dei municipi l'articolo 3.2 solo al manifestarsi di un evento che genera una limitazione della circolazione stradale preesistente all'evento stesso. Di conseguenza la temporanea disciplina di traffico così introdotta termina con l'esaurirsi dell'evento.

Giuliana DI PILLO considera nella delibera in oggetto che l'evento sia l'emergenza sanitaria e considera nuova disciplina di traffico la istituzione della pista ciclabile. Non si capisce come l'emergenza sanitaria da Covid-19 possa aver limitato la circolazione stradale sul lungomare di Ostia: non è un lavoro, non è una manifestazione, non è un imprevisto appartenente a quella categoria di eventi che limitano l'uso e/o la destinazione degli spazi previsti per la circolazione. Se la volontà del municipio fosse stata quella di creare corridoi di mobilità al fine di decongestionare durante la stagione estiva il traffico motorizzato sul lungomare, si dovevano impiegare gli strumenti consentiti dalla legge e cioè realizzare una *'corsia ciclabile'* e non una illegittima pista ciclabile che ha finito per congestionare il traffico sul lungomare⁹, creando difficoltà ai mezzi di soccorso e delle forze dell'ordine nonché al trasporto pubblico locale,

RITENUTO

- che l'operato di Giuliana DI PILLO si identifica in quell'eccesso di potere rappresentato dalla figura sintomatica dello *'sviamento di potere'* in quanto Giuliana DI PILLO, istituendo la pista ciclabile, ha agito non per perseguire un interesse pubblico stabilito per legge (misura antiCovid: decongestionare il traffico motorizzato) ma ha voluto utilizzarla per suoi fini politici, come si evince dalla nuova delibera in cui la pista *'temporanea'* viene prorogata *"per tutta la durata dell'emergenza da Covid-19 e comunque fino a collaudo della pista ciclabile definitiva di prossima realizzazione"*¹⁰. Dunque, potrebbe anche terminare l'emergenza sanitaria ma fino a quando non si farà il collaudo della pista *'definitiva'* rimarrà quella *'temporanea'*.

⁸ Legge e testo coordinato 11 settembre 2020, n. 120 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale. (GU Serie Generale n. 228 del 14-09-2020 - Suppl. Ordinario n. 33)

⁹ come ampiamente documentato da articoli di stampa e servizi televisivi, che il sottoscritto si riserva di produrre.

¹⁰ Municipio Roma X – Delibera di Giunta n.1 del 27 gennaio 2021: pagina 5, ultime due righe del quarto paragrafo

- che si evince, in violazione dei dispositivi di legge, l'uso politico e non per interesse pubblico della istituzione della pista ciclabile da parte di Giuliana DI PILLO in quanto il motivo di tale presa di posizione da parte di Giuliana DI PILLO (M5S) è quello di assecondare l'indirizzo politico espresso da Roma Capitale in persona del vicesindaco e Assessore alla Città in Movimento di Roma Capitale, Pietro CALABRESE (M5S), rilasciato alla stampa in data 4 maggio 2020¹¹ e riferito alle nuove piste ciclabili istituite nel periodo di emergenza sanitaria Covid-19: *“Transitorie e non temporanee, perché data l'emergenza le realizziamo velocemente in modalità semplificata, secondo quanto previsto in tempi molto più dilatati...”*,

INVITA E DIFFIDA

il Presidente del Municipio Roma X, Giuliana DI PILLO, effettivamente domiciliato in piazza della Stazione Vecchia, 26 – 00122 Roma, presso la sede del municipio citato,

- A. ad annullare in autotutela con effetto immediato la Deliberazione di Giunta n.1 del 27 gennaio 2021 in oggetto per difetto di competenza così come da decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n.598 del 28 dicembre 2020;
- B. ad impartire le direttive necessarie alla dirigenza, avendone pieno potere decisionale¹² in qualità di presidente del Municipio Roma X, affinché venga annullato in autotutela ogni atto derivante dalla deliberazione sopra citata.

Con espressa avvertenza che in difetto di tempestiva adesione a quanto sopra richiesto entro giorni 15 dalla ricezione del presente atto verranno avviate in ogni sede tutte le azioni, anche in via di urgenza, ritenute utili e/o necessarie a tutelare i diritti diffusi e collettivi di cui LabUr è portatore e a denunciare il danno ingiusto derivante nonché i danni che un simile atto crea all'immagine e alla credibilità della Pubblica Amministrazione.

In fede,

dr.Ing. Andrea SCHIAVONE

¹¹ <https://romamobilita.it/it/al-piano-150-km-nuove-ciclabili>

¹² Cassazione, VI sezione penale, sentenza n.182 del 12 giugno 2020