

CHIARIMENTI & PROPOSTE

Osservatorio sull'intervento di trasformazione dell'area di TOR di VALLE - STADIO della
ROMA - AGGIORNAMENTO GENNAIO 2017

Il presente documento costituisce un aggiornamento del precedente - a suo tempo predisposto sulla base dell'ipotesi di progetto presentato nel 2015 - e si basa su quanto il gruppo di lavoro è stato in grado di riscontrare dai documenti progettuali posti in rete dalla regione Lazio.

L'aggiornamento riporta in forma sintetica le richieste di chiarimento nonché le proposte o i suggerimenti visti nell'ottica dei cittadini che verranno maggiormente interessati dagli interventi, perché risiedono o operano / opereranno nell'area o semplicemente perché per varie ragioni vi transitano quotidianamente.

CANTIERIZZAZIONE

CHIARIMENTI

APPALTI e SUBAPPALTI

- Poiché è prevedibile il ricorso a subappalti, quali misure verranno adottate per evitare eventuali infiltrazioni malavitose nella aggiudicazione / esecuzione dei lavori?
- Chi bandirà le gare d'appalto?

CONTESTUALITA' DELLA REALIZZAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

- Si conferma che viene garantito che la esecuzione e realizzazione delle opere pubbliche, quali ad esempio quelle di urbanizzazione, siano contestuali alla realizzazione dei comparti privati?
- Si conferma l'ipotesi di interdire, nel corso dei lavori di cantiere, l'utilizzo dell'attuale pista ciclabile posizionata sul perimetro dell'area?

PROPOSTE

L'Osservatorio propone o richiede di:

FASE 0 di cantierizzazione

Prevedere già dalla Fase 0 l'attivazione della nuova pista, a doppio senso di marcia, da Via dell'Equitazione a ridosso del Tevere, alleggerendo il flusso lungo la Via del Mare. In tal modo si avrebbero due entrate (da via dell'Ippodromo di Tor di Valle e dalla nuova pista) e un'uscita dalla nuova pista.

INFORMAZIONE PREVENTIVA

Prevedere una procedura condivisa di informativa preventiva rivolta ai cittadini su modifiche alla viabilità necessarie all'inserimento dei cantieri e loro tempistica, interventi non previsti, ecc..

UTILIZZO SALA TRAINING

Prevedere l'uso della Sala training per incontri/riunioni con i cittadini, rappresentanti l'Osservatorio ecc.

TRASPORTO FLUVIALE MATERIALI

Nell'esprimersi favorevolmente all'uso del trasporto su fiume dei materiali di cantiere richiede che venga fatta attenta analisi di fattibilità e valutazione dell'impatto sul territorio

DEFINIZIONE DEL PIANO CONSEGNE MATERIALI

Considerare/privilegiare il periodo notturno e, nel diurno, operare nei periodi a traffico ridotto o in contro-tendenza.

MOBILITA' su GOMMA

CHIARIMENTI

PARCHEGGI PUBBLICI di TDV (come nodo di scambio gomma/ferro)

Si chiede conferma delle tre asserzioni sotto riportate:

1. Via Fosso del Torrino riceve in entrata da e immette veicoli in via Ostiense/Via del Mare nella sola direzione di Roma Centro e per accedere alla viabilità secondaria interna e ai parcheggi TdV (in particolare il P4) o per inversione di senso di marcia gli utenti possano utilizzare una delle rotatorie (R2, R3 e R4);
2. Via Sansotta riceve in entrata da ed immette veicoli in via Ostiense/Via del Mare, sempre con direzione Roma centro, con la possibilità di accesso in via di Decima e, per cambio di senso di marcia, alla rotatoria R4;
3. Via di Decima riceve in entrata da ed immette veicoli in via Ostiense/Via del Mare, sempre con direzione Roma centro. In questo caso però viene intercettata la rotatoria R4 che permette i cambi del verso di marcia e/o la possibilità di accedere alla viabilità secondaria interna di TdV.

PROPOSTE

SIMULAZIONE TRASPORTISTICA – PONTE DEI CONGRESSI

Nella simulazione trasportistica post operam non è prevista la presenza del prossimo Ponte dei Congressi.

Si richiede di estendere la simulazione nella duplice ipotesi di copresenza del ponte di collegamento con la A91 attualmente previsto dal progetto ovvero nel caso di una sua ventilata cancellazione

ACCESSO AI BACINI di SOSTA

Si richiede che sia presentato un significativo paniere di simulazioni di accesso ai bacini di sosta dell'area TdV in diverse fasce orarie e giornate, festive e feriali, tenendo conto non solo dei flussi di entrata/uscita dallo stadio ma anche di quelli generati dal business park e dal "traffico pedonale locale".

IMPATTI VIABILITA' LIMITROFA (conseguenti alla realizzazione del progetto)

Si propongono - in linea anche con quanto già richiesto nella Conferenza Urbanistica dei Municipi, novembre 2014, ed in funzione del maggior carico dovuto al fattore congiunto Stadio/ Business Park - interventi al fine di rendere il traffico più scorrevole:

- sulla via di Decima, dall'inizio della via fino all'incrocio di via di Decima con Via Oceano Indiano *(la simulazione nella analisi della "Ingegneria dei Trasporti" prevede che, nelle ore di punta 7:30 8:30 di una giornata feriale, un elevato indice di criticità > 0.95 peggiore rispetto alla situazione attuale.)*
- Sull'asse Colombo/Pontina – Chianesi - Borghi- Fiume Bianco – Sansotta –Tarantelli non solo per il traffico Stadio/Business Park ma anche per la prevista maggior possibilità di fruire del potenziamento a Tor di Valle della Roma Lido (con o senza il tratto Metro B2)

SERVIZIO PUBBLICO su GOMMA (integrazione con trasporto su ferro).

Al fine di integrare il trasporto su ferro con linee bus che si attestino a Piazza Tarantelli o ai parcheggi Stadio /Business Park, prevedere nell'area di Tor di Valle tracciati in sede protetta e zona riservata per eventuali capolinea di autobus

MOBILITA' su FERRO

CHIARIMENTI

STAZIONI TOR DI VALLE ROMA-LIDO e MAGLIANA FL1

- Si richiede se, in base ai vincoli imposti dalla Deliberazione, viene confermato che:
 - a) alla Stazione a Tor di Valle (Metro B e Roma-Lido, o solo Roma-Lido), utilizzando la massima capacità della linea – almeno 16 treni l'ora – si assicurerà nel complesso una capacità di circa 30.000 passeggeri l'ora?
 - b) la stazione Magliana della FL1, che è posta in prossimità del ponte ciclopedonale che porta allo Stadio e ne costituisce una delle vie di accesso, ha un'attuale capacità di circa 3.600 passeggeri/ora ?
 - c) e che pertanto l'input di progetto è di prevedere circa 34 mila passeggeri/ora del sistema di TPL su ferro pari a oltre il 50% dei fruitori dello stadio?
- Viene confermato che, con l'attuale segnalamento, la capacità massima della Roma-Lido è di 12 treni/ora; mentre l'attuale massima potenzialità della Metro B è di 16 treni/ora?

FERROVIA ROMA-LIDO

Qualora tramontasse l'ipotesi di realizzare la tratta B2 della linea metro, in base ai vincoli della Deliberazione, la ferrovia andrebbe potenziata e sviluppare una capacità di linea da 16-20 treni/ora, con una capacità di trasporto di 1.200-2.000 passeggeri/treno. E' così?

Nei documenti del Progetto Definitivo si dichiara che il solo potenziamento della Roma – Lido non è in grado di soddisfare da sola quanto richiesto nella premessa della Delibera di 30.000 passeggeri/ora. E' così?

Quali sono gli interventi, i tempi e la stima dei costi affinché la linea possa soddisfare quanto previsto nella Deliberazione?

PASSERELLA sulla VIA OSTIENSE -STAZIONE a TOR DI VALLE

- L'Osservatorio richiede conferma di quale sarà l'ampiezza minima della passerella.

Nella documentazione di analisi e verifica simulativa dell'accessibilità pedonale, versione giugno 2015, si legge: "Rimandando quindi alle analisi statiche si consiglia che tale passerella abbia un'ampiezza minima fruibile di almeno 20m, al fine di poter allocare oggetti di arredo urbano ed ospitare importanti flussi contrari senza comprometterne la funzionalità"

Nella documentazione aggiornata dell'analisi del sistema di accessibilità, versione aprile 2016, cambiano le premesse. "Dagli elaborati di progetto la sezione minima risulta essere pari a 12.8 m. Anche in questo caso l'analisi statica ipotizza una larghezza utile effettiva pari a circa 11 m e non considera che ci sia un flusso di pedoni in direzione contraria a quelli che dal comparto si dirigono verso la stazione e che ci siano elementi di arredo che possano intralciare il deflusso degli utenti."

STAZIONE MAGLIANA FL1

- Confermato che la linea FL1 attualmente ha 4 treni/ora per direzione ed una capacità di trasporto di 3.600 passeggeri/ora quale è il modo per "semplicemente" raddoppiare i treni (raddoppio del convoglio, vista la lunghezza delle banchine, o frequenza) passando a 7.200 passeggeri/ora?
- E' stata valutata la co-presenza nella linea del servizio Leonardo Express e treni AV?

PROPOSTE

STAZIONE MAGLIANA FL1 (parzialmente fuori ambito)

- Si ritiene ci sia un'indubbia necessità di interventi migliorativi della stazione, anche in termini di accoglienza, servizi igienici, sicurezza e telesorveglianza. Le banchine della stazione, ad esempio, non sono coperte ed il sottopasso dovrebbe essere opportunamente ampliato. L'intervento dovrebbe riguardare anche le aree adiacenti così da rendere più attrattivo l'utilizzo del mezzo su ferro rispetto all'auto.

PASSERELLA FS MAGLIANA / STADIO

- Si rileva per quanto riguarda la passerella, che manca - in corrispondenza del suo accesso lato ferrovia - un parcheggio di scambio gomma/ferro, accesso e sosta in stazione
La costruzione della passerella ha una sua valenza pubblica se, oltre che a servizio dello Stadio, permette ai cittadini del quartiere della Magliana Arvalia, e di tutto il quadrante Ovest, di usufruire del Parco Fluviale. Si tratta di un intervento in parte fuori ambito del Proponente ma necessario.
- Lo studio dovrebbe inoltre valutare il fatto che nell'area ove è previsto il terminale della passerella sono presenti alcuni edifici. Un migliore collocamento nell'area si potrebbe avere sfruttando al meglio gli spazi disponibili, quale ad esempio l'area di proprietà delle FFSS o le aree attualmente occupate in modo improprio da alcune imprese di rottamazione.

PARCHEGGI di SCAMBIO sulla linea FL1

L'Osservatorio richiede che, per rendere concreto quanto affermato nella premessa della delibera 132, sulla Linea FL1 siano previsti adeguati parcheggi di scambio, oggi completamente assenti, presso le stazioni ferroviarie della Magliana e della Muratella.

*A conferma si cita la sintesi della raccomandazione di indicazione progettuale della Regione Lazio-Direzione Reg. Territorio Urbanistica e Mobilità nella "Relazione Preliminare di Via"
"Una specifica raccomandazione riguarda il progetto del sistema dei parcheggi, che risulta totalmente concentrato sull'area dello stadio, mentre potrebbe essere in parte delocalizzato sulle stazioni utilizzate per l'accesso all'area e anche su quelle immediatamente vicine"
come ad esempio Magliana e Muratella*

PARCHEGGI PUBBLICI della Stazione di TDV come nodo di scambio gomma/ferro

- L'Osservatorio richiede
 - a) una analisi della funzionalità dei bacini di sosta nel caso di flussi contrari (per esempio: contemporaneità di uscita stadio e rientro pendolari) verificando così anche le posizioni ottimali per ingressi ed uscite dei bacini di sosta,
 - b) conferma della distribuzione degli stalli auto/moto nei parcheggi a raso P4 e P5, ossia che i parcheggi per le auto, presa a riferimento la stazione TdV, siano collocati il più vicino alla passerella rispetto ai parcheggi delle moto e/o alle aree a verde.
 - c) la modifica al disegno degli stessi bacini affinché siano previsti dei percorsi pedonali di accompagnamento, i più brevi, orientati verso la stazione di Tor di Valle (dal parcheggio alla passerella della stazione) sicuri, agevoli, gradevoli e architettonicamente all'altezza del contesto.
E' evidente che lo sviluppo delle simulazioni è funzionale allo stadio ed al business center e che si è tenuto conto in particolare della fase di uscita del dopo partita. Non sembra invece

che si sia valutata la presenza di una clientela locale (in particolare: il quadrante Decima e Torrino Sud, Nord e Mezzocammino) che potesse utilizzare i parcheggi come scambio auto/metro in giorni lavorativi ancorché se ne faccia esplicito riferimento come interesse generale nella Deliberazione 132/2014.

STAZIONE TOR di VALLE (Ferrovia).

- L'Osservatorio richiede che, nell'ipotesi emergente che non si realizzi la metro B2 sia riprogettato il sistema di accesso alla stazione della Roma-Lido, adeguatamente ad essa integrato, ricollocandolo al fine di recuperare suolo utilizzabile a parcheggio di scambio.

PARCHEGGIO DI PIAZZA TARANTELLI (parzialmente fuori ambito).

L'Osservatorio richiede che nella sistemazione delle aree di parcheggio (che comprenderà la ex area camper limitrofa all'attuale anello centrale della piazza) sia inclusa anche l'area comunale incolta lungo la via Sansotta ove ricollocare un mercato rionale sia stanziale che bisettimanale, quest'ultimo ora in Piazza Tarantelli.

Si tratta di intervento fuori dell'ambito del proponente ma di indubbia necessità, pena un confronto fra l'indecoroso di quest'area e quanto di moderno e curato vivrà a poche decine di metri

ACCESSIBILITA' PEDONALE, MOBILITA' CICLABILE e FRUIBILITA' del PARCO

CHIARIMENTI

ILLUMINAZIONE

L'Osservatorio richiede conferma che il sistema di illuminazione del percorso pedonale dalla passerella a nord da/verso il Convivium / Stadio per accedere alla Stazione Magliana sia tale da garantire massima sicurezza, in particolare dopo eventi sportivi o d'altro genere.

Non abbiamo trovato traccia della possibilità di applicare una illuminazione completa, analoga a quella prevista per le aree pubbliche (come ad esempio i parcheggi), da utilizzare solo in occasione degli eventi e che contemperino impatto ambientale e paesaggistico con quello della sicurezza.

PROPOSTE

MITIGAZIONE OLFATTIVA e PERCETTIVA

L'Osservatorio richiede di intervenire affinché la barriera verde di mitigazione percettiva e olfattiva verso l'impianto di depurazione, ora è posizionata a favore del solo lato dell'area TdV, prosegua anche lungo l'asse della Via Ostiense/Via del Mare unificata in direzione Sud.

In tal modo si ridurrebbero sensibilmente gli annosi problemi lamentati dai cittadini residenti a Decima e Torrino

La barriera arborea - oltre a costituire una barriera olfattiva lungo il depuratore - trattenendo polveri sottili e assorbendo CO2 mitigherebbe l'inquinamento atmosferico previsto, e aumentando la capacità di intercetto ed invaso del sistema contribuirebbe a garantire l'invarianza idraulica del sistema.

NOTA: In sede di Conferenza dei Servizi decisoria è emersa una proposta di ATO2 di interventi per ridurre i fenomeni olfattivi.

L'Osservatorio è favorevole a quanto proposto da ATO2 in quanto affronta in modo strutturale la mitigazione degli odori e dei rumori.

*ATO2 propone interventi da realizzare a carico del Proponente ed a cura di ATO2 SpA
Gli interventi proposti sono: a) completamento della copertura del nuovo comparto di pretrattamento; b) riconversione del sistema di areazione delle vasche biologiche a fanghi attivi da aeratori superficiali ad insufflazione di aria a bolle fini; c) il rinnovo dei sistemi di insonorizzazione dei compressori della bio filtrazione. L'impegno complessivo è stimato in 15 milioni.*

FRUIBILITA' DEL PARCO FLUVIALE NORD EST

- L'Osservatorio richiede che nella progettazione e realizzazione si tenga conto della possibilità che nel parco siano previsti una stazione per il Corpo della Polizia Fluviale, punti di ristoro e aree attrezzate per picnic o attività similari.

Si tratta di alcune interessanti proposte contenute nel "Progetto di Riqualificazione ambientale e promozione della fruizione dell'area del Tevere Magliana - Ansa di Tor di Valle G.R.A." curato nel 2008 dal WWF Ricerche e Progetti su committenza del Municipio XII (oggi IX).

FRUIBILITA' del PARCO FLUVIALE OVEST

- L'Osservatorio richiede che in fase di progettazione - per facilitare l'accesso al parco, alla superficie di eliporto occasionale ed ai casali, eventualmente utilizzando strada carrabile già presente lungo l'ansa del Tevere, ed il collegamento al sistema interno di viabilità principale - siano previsti dei percorsi carrabili ad uso di veicoli di pronto soccorso e pubblica sicurezza, nonché di mezzi ecologici per un servizio pubblico di navette all'interno dell'intera area. In tal modo si faciliterebbe la fruizione "quotidiana" da parte dei cittadini residenti sulle due sponde del Tevere.
- Si richiede che in fase di progettazione sia definita, subito a ridosso del parcheggio P3, un'area di sosta per mezzi pubblici e un'uscita pedonale per l'accesso ai casali
- L'Osservatorio richiede che il sistema di videosorveglianza sia esteso all'area subito a ridosso della passerella sul Tevere fino alla stazione Magliana a nord e fino a Piazza Tarantelli e all'area "ex camper" a sud.

IMPATTO AMBIENTALE

CHIARIMENTI

AMBITO DI INDAGINE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

- Quali sono le indagini previste o effettuate nei quartieri del Torrino, Decima e Magliana rientranti nella fascia di un chilometro, come precisato negli allegati della Relazione Preliminare di V.I.A?

Dal progetto definitivo- Relazione geologica generale. Planimetria indagini geognostiche e sismiche, si evince che le indagini stesse siano state effettuate solo nelle aree Tor di Valle e Vallerano.

MITIGAZIONE del RISCHIO IDROGEOLOGICO

- E' certificabile che dopo la messa in sicurezza del Rio di Vallerano e Acqua Acetosa il livello di rischio idraulico a Decima, ora al livello R4, si annulli o diminuisca significativamente?

PROPOSTE

INDAGINI su PRODUZIONE di VIBRAZIONI

- L'Osservatorio ritiene necessario, nell'ambito di uno studio di risposta sismica locale, prevedere un'indagine, nelle aree al confine della zona dell'intervento, atta a valutare i legami tra le azioni di progetto, in particolare riguardo alle fasi che generano vibrazioni (demolizione, infissione di pali, ecc.), la loro diffusione, amplificazione e ripercussione sugli edifici e manufatti circostanti. Ciò al fine di prevedere nella fase realizzativa, se necessario, interventi di mitigazione.

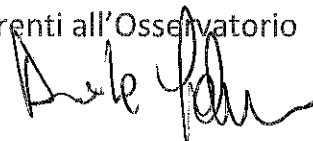
Nella "Relazione Preliminare di V.I.A." si riconosce produzione di vibrazioni nelle varie fasi di vita dell'opera: cantierizzazione, in corso d'opera e in esercizio. Il territorio del Municipio IX è incluso nella zona di sismicità 2B, con una sismicità storica relativamente alta. L'area di Tor di Valle e le aree a confine rientrano tra le Zone Stabili ma Suscettibili di Amplificazione Sismica. Al Torrino Sud e nell'area di Montorio sono presenti "Aree con cavità sepolte".

INDAGINI sul RISCHIO IDROGEOLOGICO

- L'Osservatorio richiede che le indagini idrogeologiche, già effettuata nell'area TdV, vengano estese anche nel quartiere di Decima.

Decima, come il Torrino e Magliana-Arvalia sono aree nella "Fascia di un km dagli ambiti degli interventi progettuali previsti, ovvero: ambito delle infrastrutture correlate e area di Intervento.

Per i Comitati di Quartiere aderenti all'Osservatorio



- STADIO DELL'AS ROMA -

CONTRIBUTO DEL GRUPPO "OSSERVATORIO SULLO STADIO"

Aggiornamenti in nota (gennaio 2017) sulla base dei documenti del Progetto Definitivo

PREMESSA

Il progetto dello Stadio per la Roma, e connesso Centro Direzionale, ha visto contrapporsi due variegati fronti di cittadini e politici: a favore e contro. Infatti per quanto riguarda il territorio del IX° Municipio, maggiormente coinvolto per la quantità di opere programmate ci sono due posizioni: una pregiudizialmente contraria, l'altra critica ma aperta al confronto e alla discussione sul e nel merito complessivo dell'opera.

Da una parte c'è "Difendiamo Tor di Valle": è un movimento di opinione che contesta principalmente la delibera di riconoscimento del pubblico interesse all'opera complessiva ed ha presentato un esposto al vaglio della magistratura.

Sono comprensibili i motivi di principio addotti e talune considerazioni/timori (ambiente, cementificazione, speculazione e inaffidabilità dei costruttori, forzature di leggi, vincoli proprietari).

Dall'altra, ci sono i **Comitati di Quartiere del IX° e XI° Municipio: essendo organi rappresentativi di cittadini la nostra posizione deve tener conto dell'interesse, neppure omogeneo, degli stessi.** Ossia di quanto di positivo e negativo essi ritengono che possa scaturire dal progetto.

Pertanto, pur non ignorando gli elementi di chi lo osteggia dobbiamo prendere in considerazione l'ipotesi che il progetto vada avanti e in quel caso chiediamo di conoscere esattamente quello che si vuol fare e come si intende farlo, e di proporre e sostenere quelle modifiche che tutelino i residenti.

Lasciando alla magistratura, o all'iter comunale e regionale, dirimere una serie di questioni tecniche e normative - tenendo conto che alla fine dell'iter burocratico, la palla finale torna al Comune e se questi non dovesse decidere, alla Presidenza del Consiglio - a noi preme mettere in evidenza le criticità concrete che emergono.

Per quanto ad oggi noto, e da una prima disamina della documentazione di Progetto, disponibile nel sito istituzionale di Roma Capitale al link <http://www.urbanistica.comune.roma.it/stadio-roma-tordivalle.html> (In formato cartaceo è consultabile da tutti i cittadini presso la "Casa della Città"), questi gli svantaggi incombenti e i potenziali vantaggi individuati.

Rischi e svantaggi

1. Caratteristiche del terreno

Il terreno su cui sorgeranno gli impianti (stadio e business park) è un terreno alluvionale, geologicamente lo stesso su cui sorge Decima, a livello del Tevere. Entrambi sono classificati a rischio idrogeologico medio alto. La composizione disomogenea del terreno e la presenza di falde acquifere superficiali, suscitano non pochi timori con riferimento al limitrofo quartiere di Decima, già critico così come ora.

Si richiede che Roma Capitale Indirizzi Autorità del Bacino Tevere e Regione Lazio ad utilizzare, nella Conferenza dei Servizi decisoria, per la valutazione della sostenibilità

ambientale del rischio idraulico quanto emerso dal lavoro svolto per la realizzazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) ovvero l'aggiornamento di gennaio 2015 del PAI (Piano stralcio di Assetto Idrogeologico)¹. In particolare per la valutazione degli interventi nelle aree confinanti con la zona di intervento (Decima in particolare).

Nell'ambito di uno studio indipendente di risposta sismica locale si richiede di prevedere una indagine, nelle aree al confine della zona dell'intervento, atta a valutare i legami tra le azioni di progetto, in particolare riguardo alle fasi che generano vibrazioni (demolizione, infissione di pali, ecc.), la loro diffusione, amplificazione e ripercussione sugli edifici e manufatti circostanti.²

E, se necessario, prevedere interventi di mitigazione. In quanto a tale proposito nell'XI° Municipio si verificano da tempo analoghi gravi inconvenienti, già denunciati alle autorità competenti, quali: l'inquinamento acustico, causato dal viadotto dell'autostrada di Fiumicino, forti vibrazioni, provocate dal traffico di mezzi pesanti ed autobus, che transitano spesso anche ad elevata velocità in via degli Arvali e via della Magliana, vibrazioni che rappresentano un pericolo per la stabilità dei palazzi e per la salute degli abitanti, come accertato da una precedente perizia tecnica. Ed allagamenti della Stazione ferroviaria della Magliana per l'insufficienza del sistema fognario nei casi di pioggia. Inconvenienti suscettibili di ulteriori peggioramenti a danno dei cittadini, se non si provvede in tempo.

Il territorio del Municipio IX è incluso nella zona di sismicità 2B, con una sismicità storica relativamente alta, per esso è stato validato lo studio di microzonazione sismica di livello I. L'area di Tor di Valle e le aree a confine rientrano tra le Zone Stabili ma Suscettibili di Amplificazione Sismica. Al Torrino Sud e nell'area di Montorio sono presenti "Aree con cavità sepolte".

Alla luce di quanto sopra succintamente riportato, occorre pertanto un parere inequivoco dell'Autorità di Bacino e/o una Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che scriva una parola chiara sugli eventuali rischi e, se del caso, sull'esistenza di soluzioni tecniche affidabili per fronteggiarli.

In un incontro con Funzionari ACEA, il CdQ Torrino-Decima è stato messo al corrente che sembrerebbe esistere un progetto ACEA per sollevamento delle acque chiare provenienti dal quartiere Decima, e che sfociano direttamente nel fiume Tevere, all'altezza e all'interno dell'area ACEA dei depuratori Roma-Sud, così da mettere in sicurezza il quartiere.

Riteniamo opportuno che l'Amministrazione Comunale verifichi direttamente con ACEA tale possibilità.

2. Collegamenti e trasporto pubblico/a- Prolungamento Metro B

L'ipotesi di creare un tronco della Metro B che colleghi Magliana a Tor di Valle, è da valutare con estrema attenzione. C'è già un parere negativo dell'ATAC e comunque la realizzazione comporterebbe una serie di problemi: posa di una nuova coppia di binari, creazione di un nuovo capolinea, ma soprattutto impatto sull'intera linea che già

¹ La richiesta è superata in quanto già nei documenti del Progetto definitivo si fa riferimento al PS5 2015

²² Alla data non risulta che tale indagine e studio siano stati effettuati. Gli interventi per le indagini geognostiche e sismiche sono stati effettuate esclusivamente nelle aree di Tor di Valle e Vallerano.

presenta un doppio capolinea ad una estremità, cui se ne aggiungerebbe un secondo nel quadrante municipale.

I vantaggi ipotizzati risulterebbero inferiori a quelli della soluzione sottostante e la realizzazione molto più semplice e rapida e più funzionale a quanto in appresso indicato circa i collegamenti stradali.

3. Collegamenti e trasporto pubblico/b – Ferrovia Roma-Lido e-Ferrovia Roma-Aeroporto di Fiumicino

Non si comprende perché i soldi previsti per il nuovo tronco metro non possano meglio essere impiegati nel concorrere all'efficientamento e trasformazione in metro della Roma Lido (con frequenze di passaggio almeno 16 treni l'ora), invocata da anni e che così non limiterebbe la sua utilità al solo "servizio" dello stadio, ma ad una fascia di utenza ben più ampia distribuita tutti i giorni, nell'arco dell'intera giornata.

E visto che la fase prossima di valutazione del progetto stadio e connessi investe la Regione, sarebbe l'occasione a che la stessa decidesse di finanziare l'opera, anziché limitarsi a stimarne i costi. Opera che diventa prioritaria per quanto detto in appresso. Tra l'altro sembrerebbero esserci delle proposte di cordate di imprenditori per rilevare la Roma-Lido anche con progetti di nuove diramazioni. L'Osservatorio chiede informazioni ed aggiornamenti in merito.

Inoltre esiste già la linea ferroviaria che collega le stazioni ferroviarie della Magliana e della Muratella alle Stazioni Ferroviarie di Roma-Trastevere-Ostiense-Tuscolano fino all'Aeroporto di Fiumicino e viceversa. Tale linea potenziata e adeguatamente provvista di parcheggi di scambio, completamente assenti presso le stazioni ferroviarie della Magliana e della Muratella, potrebbero rappresentare un utile alternativa sia per l'utenza cittadina che per coloro che vengono a Roma in aereo per assistere ad eventi sportivi presso il nuovo Stadio della Roma

4. Collegamenti stradali – Ampliamento e unificazione Ostiense/Via del Mare ed ampliamento di via della Magliana

I relativi lavori, ancorché limitati al tratto GRA /Stadio, potranno essere utili anche per il territorio, una volta messo in sicurezza il tratto sino a viale Marconi e costruito il Ponte dei Congressi, la cui cantierizzazione ha già subito un ritardo. Ma nella fase, non breve dei lavori, la situazione si prospetta da subito come drammatica. Le due arterie son già ora prossime al collasso in determinate ore della giornata. L'apertura dei cantieri, il via vai ininterrotto di mezzi di cantiere per i concomitanti lavori di costruzione di Stadio e strutture collegate (non esiste un accesso alternativo), le renderà sostanzialmente inagibili per lunghissimo tempo. La mobilità di tutto il quadrante risulterà sconvolta.

L'Osservatorio ritiene che l'unica misura che possa ridurre gli effetti è la prioritaria trasformazione della Roma- Lido in ferrovia metropolitana con immediato stanziamento dei fondi, comprensiva della quota parte di stanziamenti a carico del Proponente presente all'interno del Progetto, con l'avvio in tempi rapidi dei lavori, dotazione di treni, personale, tecnologia di supporto.

4.1 Relativamente al quadrante che interessa e impatta i quartieri Torrino Sud, Torrino Mezzocamino, Mostacciano e Decima, è stato illustrato, da parte dei tecnici dell'Assessorato all'Urbanistica ai componenti del CdQ Torrino-Decima, l'iter realizzativo, attualmente in corso, relativo all'urbanizzazione della zona denominata "Casal Grottoni" che prevede l'edificazione di palazzi e servizi pubblici (realizzazione nuova fermata

"metro" Roma-Lido) per una cubatura stimata intorno ai 135.000 mc. . Se questi lavori dovessero partire in concomitanza a quelli dello stadio, si avrà la completa paralisi di tutto questo quadrante di territorio.

Questa non è una mera supposizione ma una certezza pertanto si chiede all'amministrazione comunale massima attenzione su questo argomento invitandola nel continuare gli incontri partecipativi con l'Osservatorio per verificare congiuntamente tutti i passaggi dell'iter realizzativo in corso ed evitare, in caso contrario, sicuri disagi ai cittadini.

I parcheggi pubblici del Business Park devono poter essere utilizzati dai residenti dei quartieri di Torrino e Decima (e non solo) come nodo di scambio con il sistema Ferrovia/Metro B. Concretamente significa che sia possibile da Via Sansotta accedere direttamente alle più vicine aree di parcheggio pubblico del B. Park e sia facilitato l'accesso pedonale dal parcheggio alla stazione di Tor di Valle.

Ci auguriamo che la simulazione dei flussi veicolari elaborata dai progettisti abbia considerato un auspicabile aumento della attrattività del trasporto pubblico sull'asse lungo Colombo e Pontina/Chianesi/P.Borghesi/Fiume Bianco/Tarantelli. Se così non fosse avremo criticità sulla via Sansotta verso la stazione.

Per quanto riguarda via di Decima (nel tratto che collega via Ostiense a via C. Sabatini), già oggi soffre di un elevato indice di criticità che deve trovare una soluzione migliorativa.

Analogha situazione sussiste su via della Magliana, nel tratto che va da via del Fosso della Magliana al Raccordo Anulare .Infatti in questa zona il traffico è già al collasso per la ristrettezza sia di via della Magliana che del sottopasso ferroviario di via Luigi Dasti (punto di accesso pedonale ed automobilistico per l'Ospedale S. Giovanni Battista ,per il Parco dei Medici e per imboccare l'autostrada di Fiumicino.)Un ulteriore aumento del traffico, che l'apertura di cantieri per la costruzione del ponte ciclo pedonale della Magliana comporterebbe la paralisi della circolazione .Mentre un preventivo ed adeguato allargamento della via della Magliana ed almeno il raddoppio del sottopasso ferroviario di via L. Dasti potrebbe rappresentare una soluzione funzionale per usufruire del ponte ciclo-pedonale, che dovrebbe sorgere in prossimità della suddetta Area, e del suddetto Ospedale, oltre che per l'accesso alla zona Parco dei Medici.

5. Stazione di Tor di Valle

Il progetto Stadio ha già prodotto un danno per il territorio, avendo di fatto bloccato – per l'ipotesi del nuovo tronco metro e quindi di nuovi binari – la costruzione lungamente attesa della nuova stazione che sembrava finalmente porre fine all'assoluta indecorosità dell'attuale impianto. Tolti alcuni lavori di sbancamento ed abbattimento di alberi secolari, iniziatisi nello scorso autunno, il cantiere si è fermato contribuendo ad aumentare il senso di degrado e di abbandono di questa "stazione" utilizzata giornalmente da qualche migliaio di utenti della Roma-Lido³.

Vorremmo da questa amministrazione chiarezza e una data di ripartenza certa degli stessi.

6. Ponte ciclo-pedonale

Un'adeguata e funzionale viabilità con relativa possibilità di parcheggio in prossimità del suddetto ponte si rende quanto mai indispensabile per poter usufruire

³ Alla data i lavori sono ripresi, anche se a rilento.

dello Stadio e del Parco pubblico previsti. Anche a favore di quella utenza che non dispone di un servizio accessibile di metro e ferrovia, ma che può raggiungere in breve tempo con la propria autovettura lo Stadio ed il Parco, oltre a permettere ai residenti della Magliana e dintorni di usufruire di un servizio di trasporto alternativo all'auto, con conseguenti ricadute positive sul traffico cittadino

7. Problemi di sicurezza e trasparenza

Un appalto di tale portata, pur non prevedendosi fondi pubblici, lascia ampi spazi a Ditte appaltatrici e sub appaltatrici di matrice mafiosa con effetti più che sui costi (vigilerebbe il committente) sulla qualità e tempistica dei lavori. O potrebbe essere lo stesso committente a lesinare sulla qualità per contenere costi preventivati o sopraggiunti.

Questo richiede un controllo permanente pubblico (Comune/Municipio/Autorità Anticorruzione) sull'andamento dei lavori e il rispetto delle norme di contratto /convenzione, e per il quale richiediamo, come rappresentanti dei cittadini interessati, la presenza di un nostro osservatore.

8. Aspetti e ricadute collaterali

Anche una volta completate a regola d'arte le opere in progetto, restano per il nostro territorio pesanti ricadute in termini di traffico. L'accesso allo Stadio e al centro direzionale (per quest'ultimo, quotidiano), al netto della quota di trasporto su ferro, non avverrà solo attraverso il Gra, l'Ostiense/V. del Mare, o la Roma-Fiumicino, ma investirà alcune direttrici interne e punti accesso/deflusso dal quartiere. Ci riferiamo agli assi Laurentina/Decima/Ostiense; Colombo e Pontina/Chianesi/P.Borghesi/Fiume Bianco/Tarantelli (con innesto nella rotatoria B del progetto Stadio); Laurentina/Decima/Ostiense (con riferimento sia all'innesto nella rotatoria C del progetto Stadio, sia al nodo dell'incrocio Sabatini-Decima-Oceano Indiano, oggetto quest'ultimo di una specifica richiesta del CdQ Torino-Decima in sede di Conferenza Urbanistica Cittadina). Come anche all'asse Gra -Magliana che, una volta realizzate le opere previste, il traffico, già al collasso ora, aumenterà e potrà provocare la paralisi della circolazione, se non si prevedono, fin da ora, le opere necessarie.

Gli interventi in questione, non imputabili come costi al progetto in quanto fuori del relativo perimetro, debbono far carico al Comune.

9. Aspetti di sicurezza post completamento opere

Notoriamente le frange più estreme del tifo (come altre, spesso con infiltrazioni malavitose) hanno presentato e possono presentare anche in futuro pesanti problemi di ordine pubblico, sia per zuffe o assalti fra diversi gruppi, sia per veri e propri scontri con le forze dell'ordine con devastazioni che potrebbero con facilità riguardare i convogli della Roma-Lido e dell'ipotetico tratto aggiuntivo della Metro B. Con ripercussioni evidenti sull'efficienza quotidiana della linea, di importanza capitale.

Su questo punto quali garanzie richiedere e pretendere dalla società sportiva, per non dover sopportare come collettività danni, disservizi e oneri impropri?

Il punto 8) del dispositivo della delibera n. 132 del 22/12/2014 prevede che sia previsto un sistema di video-sorveglianza (CCTV) che assicuri la copertura totale di

tutta l'area dell'intervento. Si richiede di ampliare la copertura oltre tale area fino a comprendere i quartieri di Decima e Torrino e i dintorni delle stazioni ferroviarie della Magliana e di Muratella (attualmente senza sorveglianza sono teatro di scippi -furti e molestie nei confronti di persone ed utenti del treno) che potrebbero anch'essi essere interessati al fenomeno, una volta che l'area di Tor di Valle è messa sotto controllo. Avendo a cura la sicurezza delle persone, si richiede di prevedere, sempre all'interno dell'area, una superficie attrezzata al decollo ed all'atterraggio di elicotteri per soccorso⁴.

Sui già citati quartieri si ritiene necessario prevedere un controllo da parte di VV.UU. e FF.OO., in occasione di manifestazioni con significativo afflusso di persone, per scoraggiare fenomeni di parcheggio in aree ad esso vietate e presenza di parcheggiatori abusivi qualora i parcheggi pubblici dello Stadio fossero a pagamento.

Potenziati vantaggi

Per correttezza di analisi abbiamo valutato anche i potenziati vantaggi. Peraltro, solo se si tiene conto e si interviene sulle criticità di c.s. e comunque a lavori completati nel pieno rispetto dei vincoli posti, i residenti potrebbero beneficiare di:

- Un servizio di linea su ferro ad alta frequenza ed efficiente (Roma-Lido), come anche sul tratto ferroviario Roma- Magliana-Aeroporto di Fiumicino
- Migliori collegamenti stradali esterni (Ostiense/V. Mare, Roma-Fiumicino)
- Soluzioni non impattanti negativamente sulla viabilità interna
- Un, sia pure modesto, parco fluviale, attrezzato e in sicurezza
- Prevenzione rischio allagamenti sia sul fronte Tevere/Vallerano, sia all'interno del quartiere di Decima.

All'amministrazione comunale e regionale si chiede un'osservazione e un'attenzione su ciò che verrà realizzato ed il modo con cui verrà fatto da prospettiva differente da quella ragionevolmente utilizzata dai progettisti del proponente, quella che si pone dalla parte dei cittadini, compresi i residenti dei quartieri interessati.

Si vuole qui ribadire della importanza di considerare l'interesse pubblico nell'ottica dei residenti dei quartieri di Decima, Torrino e Magliana e più in generale dai residenti nel quadrante interessato al Progetto.

Tale approccio deve essere applicato anche quando si richiede agli enti tecnici ARPA, ATAC, ABT ecc. pareri e prescrizioni. Si sollecita, infatti che i quesiti che ad essi vengono posti debbano sempre richiedere valutazioni sul riflesso nei quartieri interessati all'intervento.

Documento redatto in accordo con i Comitati di Quartiere aderenti all'Osservatorio



Dicembre 2015

⁴ Nel Progetto definito è stata previsto all'interno del Parco Fluviale Ovest (PFL01), in prossimità del Training Center/Roma Village una superficie per eliporto occasionale