



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