

- 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 adottati 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

² 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.Borghi/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.

Analoga 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 Torrino-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.

Potenziali vantaggi

Per correttezza di analisi abbiamo valutato anche i potenziali 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