

GR 25/00



www.calmamobilita.net

Alla Regione Lazio
 Direzione Territorio Urbanistica e Mobilità
 Al Direttore Arch. MANUELA MANETTI
mmanetti@regione.lazio.it

Al Responsabile del Procedimento
 Arch. GIANNI GIANFRANCESCO
ggianfrancesco@regione.lazio.it
 segreteria tumr@regione.lazio.it

Roma, 3 dicembre 2017

Oggetto: Osservazioni di C.A.L.M.A. sul progetto Eurnova s.r.l. Stadio a Tor di Valle.

La nostra partecipazione come uditori ai lavori della prima e della seconda Conferenza dei servizi decisoria sui progetti definitivi relativi all'intervento in località Tor di Valle, presentati da Eurnova s.r.l., ci porta a formulare le seguenti osservazioni che si chiede siano acquisite agli atti della Conferenza in corso e ricevano adeguate risposte.

1.- **Variante urbanistica.** L'intervento si realizzerà su di un'area definita dalle NT del PRG vigente "verde privato attrezzato" che "ad esito della trasformazione, assumerà la destinazione urbanistica "Nuova Centralità – Stadio Tor di Valle". Così la Delibera comunale 32/2017 che, dunque, rinvia evidentemente alle NT del PRG le quali prescrivono una procedura totalmente differente da quella seguita. E' appena il caso di ricordare, a mente dell'art.65 delle stesse NTA, che l'intervento in oggetto dando luogo a una Centralità urbana da pianificare (non rientrando tra quelle pianificate indicate nel relativo allegato alla Delibera 32/2017) deve tassativamente osservare la procedura di cui all'art. 15 "progetto urbano". Ribadisce ancora la Relazione Tecnica-seppure con l'ambiguità del termine "assimilabile" – che "l'intervento proposto imprime all'ambito urbano in esame una forte caratterizzazione funzionale e morfotipologica, attraverso la concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, la stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale, la elevata accessibilità, in particolare su ferro, pertanto assimilabile, ad esito della trasformazione funzionale in esame, alla componente di PRG vigente "Centralità urbane e metropolitane", di cui all'art. 65 delle NTA del PRG vigente con le caratteristiche riportate nella scheda allegata alla presente relazione, e quindi in variante rispetto alle attuali previsioni anche per la SUL insediabile e per le destinazioni d'uso ammesse e consentite".

Né potrebbe determinarsi la situazione illegale, oltre che surreale, che essendo orientata la trasformazione proposta a realizzare una Centralità, la Variante urbanistica non ne tenga conto, limitandosi a considerarla una variazione che resta nell'ambito del verde urbano attrezzato. Trovandosi poi ad aver realizzato, oltre se stessa per così dire, una nuova centralità urbana con funzioni anche metropolitane. Il non aver seguito la procedura del PRG invalida, secondo noi, le basi stesse su cui si svolge la Conferenza dei servizi.

Neppure la deprecabile procedura prevista dall'art.62 del D.Legge 50/2017 che identifica l'atto conclusivo, se positivo, della Conferenza dei servizi decisoria come adozione di Variante Urbanistica da sottoporre all'approvazione dell'Assemblea Capitolina può spingersi, oltre l'esame del progetto Eurnova, a definire i contenuti, le prescrizioni e gli elaborati gestionali di una nuova Centralità urbana.

Pertanto, anche da elementi minori appare l'insostenibilità della proposta Eurnova che dichiara, nello schema di Atto d'obbligo, di non doversi subordinare l'apertura al pubblico dello Stadio all'esecuzione dei lavori per l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie, laddove il comma 9 del citato art. 15 NTA prevede esplicitamente il contrario. Il che spiega la scelta "di basso profilo urbanistico" che si vorrebbe compiere.

2.- **Accessibilità.** L'area in esame è stata prescelta per la buona accessibilità, collocandosi nelle immediate vicinanze delle due linee ferroviarie Roma-Lido e FL1, del Grande Raccordo Anulare e dell'autostrada che collega Roma all'aeroporto internazionale di Fiumicino (cfr relazione tecnica Delibera 32/2017), ma la Conferenza ha abbondantemente smentito questa vera e propria supposizione sia per lo stato della Roma-Lido che in ogni caso non potrà raggiungere la capacità di 20mila passeggeri/ora, sia per l'insufficienza della rete stradale. La "promessa" del Governo, come riportata dai giornali, di realizzare a sue spese il Ponte di Traiano per un verso testimonia appunto della problematica accessibilità e quindi della valutazione errata sulla preferibilità concessa alla scelta di quest'area, per un altro si "spiega" solo con la circostanza che di una nuova centralità si tratti e non semplicemente di una maggiore edificabilità. Da rilevarsi, infine, che un tale immissione governativa di soldi pubblici né formalmente né informalmente si giustifica in relazione ad un progetto ad iniziativa privata, e sarebbe del tutto illegittimo e fuori luogo se volesse porre riparo a una indicazione errata e a un equilibrio finanziario dell'intervento che risulta non reggersi per come la Deliberazione comunale 32/17 lo ha proposto e il progetto all'esame della Conferenza dei servizi prospetta.

3.- **Procedure.** Il sussistere dei vizi e delle ambiguità accennate è stato esaltato da un tortuoso iter procedimentale nel corso del quale – con la dilatazione dei tempi oltre i termini di legge e l'ambiguità di considerare il secondo progetto "adeguato" in continuità, di fatto, con il precedente a suo tempo bocciato - l'attuale Conferenza dei servizi si è trasformata in un anomalo procedimento di elaborazione del progetto medesimo. Se non altro perché gli elaborati "definitivi" hanno subito non solo osservazioni e prescrizioni ma "adeguamenti" più o meno consistenti. Non si capisce perché il secondo progetto Eurnova, ora all'esame, non sia considerato un differente progetto proprio perché frutto di un nuovo e differente accordo con l'Amministrazione comunale come peraltro sostengono sia la Sindaca attuale che il Sindaco precedente. Né vale la cosiddetta semplificazione amministrativa che non riteniamo applicabile, oltre la non ripetizione di documentazioni già in possesso della Conferenza, alle valutazioni di merito che dovrebbero essere autonomamente riferite al solo progetto all'esame. Quale esempio eclatante e simbolico può essere considerato il destino assegnato all'ex Ippodromo che da vincolo-guida per una buona qualità della trasformazione, come affermato nella apposita Carta della qualità di cui al PRG, si è trasformato nella valutazione, in Conferenza, su quale sia il luogo migliore dove trasferirlo oppure se debba essere parzialmente utilizzato nei nuovi impianti sportivi, con proposte Eurnova ed altre degli Uffici.

4.- **PRESCRIZIONI.** Il 24 novembre scorso sono stati espressi i pareri favorevoli da parte dei Rappresentanti Unici corredati tuttavia da una serie imponente di osservazioni e prescrizioni che impongono intanto una loro armonizzazione per eliminare le discordanze ma, in prosieguo, l'identificazione di precise responsabilità pubbliche di sovrintendenza alla gestione e di controllo della effettività di quanto prescritto. Ciò è stato rilevato in apertura di seduta dalla stessa Presidente della Conferenza non ottenendo però adeguate risposte se non il generico e scontato richiamo alle responsabilità delle singole Amministrazioni. A parte la considerazione della contraddittorietà tra l'espressione favorevole e la somma di incertezze

riscontrabili dalle molteplici prescrizioni e il dibattito in Conferenza volto a comporre tali incertezze, resta il problema non risolto della responsabilità dei controlli, non assorbibili nella competenza comunale per la parte che continua a far capo a differenti Uffici pubblici.

5.-VINCOLI. Sosteniamo quanto esposto e richiesto da altre Associazioni e Comitati, senza qui ripeterne le domande restate senza risposta e le critiche, ritenendo anche noi insufficienti le rare repliche ricevute. Quelle, in particolare, relative alle obiezioni sui pericoli di esondazione o connessi alla velocità della subsidenza presentate dalla SIGEA che ha richiamato il principio di precauzione a fronte dei cambiamenti climatici che si sono accentuati in questi ultimi anni. La consistente cementificazione dell'area non può non influire in modo grave qualora si ripetessero con maggiore frequenza le precipitazioni violente cui sempre più spesso assistiamo. Ancora, in che modo i parcheggi interrati interferirebbero con la circolazione delle acque potenzialmente determinando conseguenze gravi non è stato, a nostro parere, definito per ridurre i rischi e possibilmente evitare i pericoli di allagamento. Delle idrovore, tra l'altro, non si evince a chi competano i costi. Analoga incertezza riveste la necessità di indagini archeologiche preventive e non di semplici sondaggi, delle quali non appare una adeguata programmazione, né alcun obbligo nel caso si determinassero effettivi rinvenimenti. Sono solo due esempi, rinviando per molti altri aspetti ai documenti presentati da Associazioni uditrici che sottoscriviamo.

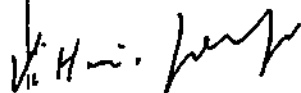
6.- Mobilità. Si è già accennato nel precedente punto 2 alla promessa governativa di farsi carico del Ponte di Traiano, e qui ricordiamo che nella richiesta al proponente, nell'Atto conclusivo della precedente Conferenza dei servizi, di "adeguamento" del progetto per superarne gli aspetti non accettabili era però previsto il mantenimento delle opere pubbliche indicate nella prima Deliberazione comunale. La circostanza che la seconda Deliberazione comunale non lo riproponga può, forse, giustificare l'omissione del proponente ma implica l'assenza di una condizione determinante di accesso all'area di TdV. La Conferenza dei servizi come può esprimere ora un parere positivo mancando un elemento essenziale in precedenza da essa stessa sottolineato? che non può peraltro esaminare – seppure per assurdo accettasse di tener conto della notizia di parte governativa -non facendo più parte del progetto Eurnova, se non contraddicendo la prassi fin qui seguita di prendere in considerazione solo gli elaborati specifici del progetto stesso.

Del resto la prevista unificazione di via del Mare e di via Ostiense potrebbe forse rendere più scorrevoli i flussi di traffico superiori oggi alla loro capacità di assorbimento, ma certamente non potrebbe recepire il raddoppio dei flussi a meno di non essere a loro volta raddoppiate, con costi e impatto sul territorio finora neppure accennati. L'ipotesi che l'afflusso dei tifosi sia in definitiva limitato ai pomeriggi e alle serate di partita non migliora la negativa previsione poiché in questi ultimi anni le partite non si svolgono più soltanto la domenica ma in diversi giorni feriali e il pendolarismo impegna le strade precisamente di sera e, con il turismo e verso il mare, anche di domenica. Non dimenticando, poi, l'insediamento di uffici e abitazioni collegato al presunto equilibrio finanziario richiesto per l'infrastruttura sportiva. Il Comitato pendolari Roma-Lido ha presentato una documentazione verificata con rilevazioni dirette che smentiscono i dati Eurnova e su cui non si sono avute ancora risposte che invece sollecitiamo di nuovo. Le difficoltà non sono superate dalla proposta di istituire corsie preferenziali sulle vie unificate (se a lato occorrerebbe una quantificazione specifica e una valutazione d'impatto che mancano) sia pure dinamiche, ovvero in funzione nei giorni "sportivi", né dall'impegno delle Amministrazioni a monitorare l'andamento, nel tempo, dei flussi di mezzi e passeggeri. I dati Eurnova debbono essere verificati dalle Amministrazioni e non assunti come "scientifici": già nel caso specifico delle vie Ostiense e del Mare si sono dimostrati inattendibili come appena accennato. Senza voler generalizzare tale specifica analisi, resta il problema della verifica, in Conferenza dei Servizi, di tutte le analisi e degli elaborati per assicurare che, almeno in partenza,

l'effettuazione dell'intervento rispetti la suddivisione prescritta tra i passeggeri di mezzi di trasporto pubblici o privati, nonché le prescrizioni della facile agibilità dell'area, in entrata e uscita. Allo stato dei fatti, restano irrisolti i problemi dell'affollamento (del conseguente ingorgo) e del tempo necessario per l'entrata e l'uscita, che avvengono attraverso una strada (ma non dovrebbero essere almeno due?)che riversa il traffico sulle sopra citate vie di accesso.

Analoghi elementi critici si riscontrano per quel che riguarda il trasporto su ferro, concentrato sulla decrepita linea ferroviaria Roma-Lido che richiederebbe, almeno, di essere trasformata in una moderna e funzionale linea metropolitana. Le ipotesi indicate non raggiungono questo risultato, anzi mostrano quanto sia improbabile, anche solo in sede di progetto, verificare come si possa giungere ai 20mila passeggeri/ora.

Non si sono chiarite neppure, fino ad oggi, alcune importanti questioni sui parcheggi necessari ad accogliere i lavoratori e i nuovi abitanti, e nei giorni delle partite di calcio, i tifosi. Né è chiara l'interferenza della dislocazione sotterranea dei parcheggi per il trasporto delle merci con il reticolo idrico. I parcheggi e i loro accessi verranno costruiti dai privati proprietari dello stadio? Il suo gestore sarà pubblico o privato? Sarà libero o pagamento?



VITTORIO SARTOGO
PORTAVOCE C.A.L.M.A.
www.calmamobilita.net
vittorio.sartogo@calmamobilita.net
3397520737