**STADIO DELL’AS ROMA – DOCUMENTO PER L’ASSESSORE GIOVANNI CAUDO**

**Incontro pubblico 30 marzo 2015 - c/o Centro Anziani -Decima**

Il progetto dello Stadio della Roma e connesso Centro direzionale ha visto contrapporsi due variegati fronti di cittadini e politici: a favore e contro.

Per quanto riguarda il nostro territorio, il più direttamente interessato a quanto potrà realizzarsi, ci sono due posizioni: una pregiudizialmente contraria, l’altra critica ma aperta.

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 siamo noi, come CdQ: essendo un organo rappresentativo 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 regionale dirimere una serie di questioni tecniche e normative – ma 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.

Non è ancora pronto il progetto definitivo (si parla del 15 giugno) che deve tener conto delle condizioni vincolanti poste nella delibera comunale. Si tratta anche di capire meglio la struttura del cd. “Business park” e la concreta prospettiva che trovi operatori interessati al suo utilizzo. Da ciò infatti dipende il rispetto degli impegni finanziari del proponente e quindi la puntuale esecuzione delle opere richieste.

Per quanto ad oggi noto, 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.

Occorre 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 recente incontro con Funzionari ACEA, il ns. CdQ è stato messo al corrente che sembrerebbe esistere un progetto ACEA per sollevamento delle acque così da mettere in sicurezza il quartiere di Decima.

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

1. **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 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.

1. **Collegamenti e trasporto pubblico/b – Ferrovia Roma-Lido**

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 ogni 4 minuti, 15/16 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. Che cosa ne sa il Comune?.

1. **Collegamenti stradali – Ampliamento e unificazione Ostiense/Via del Mare**

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’unica misura che possa ridurne gli effetti è la prioritaria trasformazione della Roma- Lido in ferrovia metropolitana con immediato stanziamento dei fondi, avvio rapidissimo dei lavori, dotazione di treni, personale, tecnologia di supporto.

1. **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-Lido.

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

1. **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.

1. **Aspetti e ricadute collaterali –** Anche una voltacompletate 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.Borghi/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 nostra specifica richiesta in sede di Conferenza Urbanistica Cittadina)

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

1. **Aspetti di sicurezza post completamento opere** – Notoriamente le frange più estreme del tifo romanista (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?

**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)
* 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.

**Le risposte ai punti critici esposti determineranno l’atteggiamento che questo CdQ e, riteniamo, la parte più consistente dei residenti terranno nei confronti del progetto.**

**Infine, non direttamente attinente allo Stadio, ma dalle conseguenze fortemente impattanti che si sommerebbero a quelle determinate dallo Stadio stesso, c’è la concessione edilizia prevista per Casal Grottoni**.

**Così com’è allo stato dei progetti conosciuti, si creerebbe un nuovo quartiere in un enclave all’interno del Torrino Sud, senza altri sbocchi esterni se non una galleria verso Mezzocammino e, in direzione centro città, Via Sciangai e Fiume Giallo che a loro volta confluiscono in via Cina.**

**Senza qui entrare in particolari, su questo progetto, che ci vede del tutto contrari per come formulato, chiediamo sin d’ora uno specifico incontro – confronto con l’Assessore.**