



CHIARIMENTI & PROPOSTE

Osservatorio sull'intervento di trasformazione dell'area di TOR di VALLE - STADIO della
ROMA - **AGGIORNAMENTO del 10 OTTOBRE 2017**

Il presente documento costituisce un aggiornamento delle precedenti versioni - a partire dalla prima redatta 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.

INDICE

MOBILITÀ su GOMMA	2
MOBILITÀ su FERRO	5
ACCESSIBILITA' PEDONALE, MOBILITA' CICLABILE e FRUIBILITA' del PARCO	8
IMPATTO AMBIENTALE	10
CANTIERIZZAZIONE	11

MOBILITÀ su GOMMA

SIMULAZIONE TRASPORTISTICA

CHIARIMENTI

Lo stadio sarà utilizzato anche per altri eventi, è stato già ipotizzato un numero di oltre 50 l'anno (partite di calcio a parte), ma la documentazione non riporta ulteriori dati.

L'Osservatorio richiede un maggior dettaglio che riporti il numero massimo di spettatori previsto per questi eventi, il personale di supporto che sarà necessario al loro svolgimento, i giorni/orari ipotizzati per una conseguente analisi trasportistica.

PROPOSTE

Si richiede di approfondire l'analisi/simulazione della viabilità (trasporto privato) tenendo conto delle effettive capacità del TPL su ferro da cui derivare i parametri di simulazione, prevedendo una diversa rimodulazione delle percentuali gomma/ferro, dal momento che diminuisce l'apporto del sistema pubblico di trasporto. In assenza di indicazioni precise la rimodulazione delle percentuali gomma/ferro potrebbe essere 70% - 30% o percentuali diverse nel caso si posseggano dati di riferimento certificati. In ogni caso tali simulazioni devono tener conto:

- *dell'assenza del Ponte di Traiano¹ e del Ponte dei Congressi, opere fuori dall'ambito della CdS;*
- *delle capacità attuali /massime di trasporto della FL1 e della Roma-Lido in quanto, in particolare per quest'ultima, allo stato attuale a) il progetto di potenziamento della linea è nella fase di definizione del modello di esercizio e interventi (in capo ad ATAC) e b) è ancora indeterminata sia la tempistica che il numero di treni da acquistare o da sottoporre a revamping.*

L'osservatorio ritiene necessario un approfondimento di analisi del traffico lungo l'asse Unificato Via del Mare/Via Ostiense prevedendo anche lo scenario di deflusso dalla stadio nelle fasce orarie 16:45 – 17:45 e 22:30 – 23:30 di un giorno festivo, sia per gli eventi sportivi, ma non solo.

Si richiede di utilizzare in via cautelativa il coefficiente di riempimento secondo la normativa CONI (Del. n. 1379/2008) previsto nel numero di 3 persone per le autovetture, di 1 per i motoveicoli e di 60 persone per i pullman, ipotizzando che l'esodo del 100% degli spettatori sia concentrato nell'arco di un'ora.

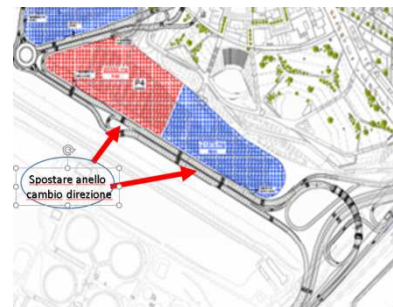
Si richiede infine la pubblicazione a) dei valori puntuali dell'IC e dei flussi veicolari relativi alle vie dei quartieri Magliana (nel tratto GRA-Via del Trullo, con tutte le aree che vi gravitano, almeno fino alla quasi parallela Via Portuense), Torrino Sud, Nord e Mezzocammino, Decima e Vitinia e b) e i dati relativi la domanda e la loro ripartizione (spettatori, addetti, visitatori, personale degli uffici, ecc).

¹ Come Osservatorio riteniamo, come definito in altro documento, che sia opera indispensabile.

ACCESSO alla UNIFICATA

L'Osservatorio richiede di

- modificare l'innesto di uscita da Via del Fosso del Torrino affinché sia possibile immettersi sulla Rampa A di SV01 e giungere più facilmente ai parcheggi P3 e P4
- spostare più a sud, nel nuovo asse di collegamento allo stadio, all'altezza del parcheggio moto del P4, la svolta per la inversione di marcia ora prevista all'altezza del parcheggio auto², abbreviando il percorso da Via Fosso del Torrino verso il GRA. La richiesta è esemplificata dalla figura a fianco³.
- Più in generale si richiede di modificare l'impianto affinché siano migliorati i percorsi di accesso ed uscita dalla Unificata, eventualmente riconsiderandone la viabilità che preveda delle rotatorie.



La viabilità di accesso all'asse viario Ostiense-Via del Mare penalizza i residenti, i quali per uscire e per entrare dal quartiere attualmente percorrono al massimo un chilometro e mezzo, distanze che con la nuova viabilità si potrebbero raddoppiare o triplicare, per via di percorsi particolarmente complessi (2 svincoli, 3 rotonde e 7 rampe).

Ad esempio per chi esce da Via del fosso del Torrino i percorsi critici diventano: a) andare verso il GRA (per fare la inversione del senso di marcia si passa da 800 m ai 2,5 Km) e/o b) recarsi ai parcheggi nei pressi dei casali (oltre 3 km) o, ancora, per chi dal nodo Marconi intende rientrare in Via di Decima deve continuare sulla Unificata fino allo svincolo SV01 e tornare indietro.

IMPATTI VIABILITA' LIMITROFA (conseguenti alla realizzazione del progetto)

In linea con quanto già richiesto nella Conferenza Urbanistica dei Municipi, novembre 2014, e dalla Direzione Tecnica del Municipio IX (nota prot. n. 79402 del 14 luglio 2017) ed in funzione del maggior carico dovuto al fattore congiunto Stadio, Convivium e Business Park, si propongono interventi nel quartiere al fine di rendere il traffico più scorrevole:

- su via di Decima, l'allargamento nel tratto che parte dalla complanare (ex Via Ostiense) almeno fino ad incontrare via Lopresti, appena superato l'incrocio di via di Decima con Via Oceano Indiano (la simulazione, analisi della "Ingegneria dei Trasporti", prevede, nelle ore di punta 7:30 8:30 di una giornata feriala, un indice di criticità > 0.95, il massimo, senza alcun miglioramento rispetto all'ante operam).

Va inoltre tenuto presente che lo sbilanciamento del rapporto ferro/gomma (e l'assenza dello sfogo del Ponte di Traiano) aggraverà il flusso per vie interne e quindi interesserà l'intero tratto di via di Decima, ad iniziare dallo svincolo Pontina /Acqua Acetosa Ostiense/Decima.

² STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Studio di fattibilità – OUS Nuovo Asse di Collegamento allo Stadio Planimetria di progetto (senza ponte di Traiano), 5 sett 2017

³ Mappa in STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, OUS - Nuovo Asse di Collegamento allo Stadio (Senza Ponte di Traiano) - Relazione generale e Stima Parametrica, del 05.09.2017

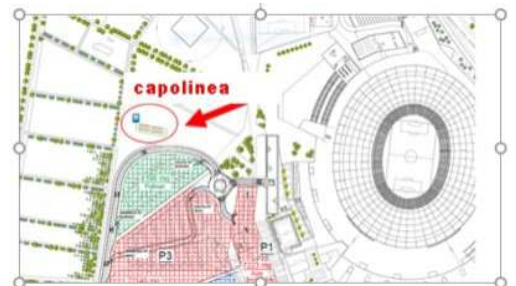
Pertanto, considerata l'attrattività del nuovo insediamento, si chiede di effettuare una specifica analisi trasportistica anche di questa tratta allo scopo di evidenziare la necessità di interventi significativi su tratti di carreggiata.

Ciò al fine di dare maggiore fluidità di percorrenza e sicurezza per le auto che dovranno raggiungere e tornare dallo Stadio, e dare ai quartieri limitrofi maggiore sopportabilità dello scontato disagio che si creerà.

- Sull'asse Colombo/Pontina – Chianesi - Borghi- Fiume Bianco – Sansotta –Tarantelli, per la prevista maggior possibilità attrattiva della nuova centralità urbana, si richiede di includere nel progetto l'intero tratto della via Sansotta fino a Piazza Hazon allargandone la sede stradale (la strada già serve tre scuole e due mercati), ciò è possibile in quanto vi è un'ampia area comunale incolta (*la simulazione nella analisi della "Ingegneria dei Trasporti" prevede, nelle ore di punta 7:30 8:30 di una giornata feriale, il massimo indice di criticità > 0.95*).
- Sulla via del Fosso del Torrino la sistemazione / ampliamento dell'incrocio sulla via Cina (*la simulazione nella analisi della "Ingegneria dei Trasporti" prevede, nelle ore di punta 7:30 8:30 di una giornata feriale, un elevato indice di criticità fino a 0.85, senza alcun miglioramento rispetto all'ante operam*). Si richiede inoltre un allargamento, anche minimo, del passaggio sotto il ponte della ferrovia Roma-Lido per poter consentire un transito sicuro.

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

L'Osservatorio richiede, al fine di integrare il trasporto su ferro con linee TPL, di prevedere anche nell'area di Tor di Valle tracciati in sede protetta ed un'area di sosta riservata per un eventuale capolinea, o fermata, di autobus del TPL e/o navette da/per la Stazione Magliana della MB, da/per l'area di parcheggio presso il Palalottomatica, e/o da/per altro luogo.



Un'area adatta alla sosta per i mezzi pubblici, da prevedere già in fase di progettazione, potrebbe essere individuata in prossimità dei casali a ridosso del parcheggio P3 dalla quale sia possibile accedere facilmente, con percorso pedonale definito, sia ai casali che al Comparto C1.

MOBILITÀ su FERRO

CHIARIMENTI

STAZIONE MAGLIANA FL1

- Vista l'attuale capacità della linea FL1 di gestire (con criticità già presenti) circa 3.600 passeggeri/ora, si domanda come sia possibile arrivare al raddoppio di questa capienza (7.200 passeggeri/ora) come ipotizzato dal Proponente.
- 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, hanno solo pochi metri di copertura, mancano ancora le rampe di accesso per il transito con carrozzine per neonati o disabili. Inoltre il sottopasso dovrebbe essere opportunamente ampliato.
L'intervento dovrebbe riguardare anche le aree adiacenti così da rendere complessivamente più attrattivo l'utilizzo del mezzo su ferro rispetto all'auto.

PASSERELLA FS MAGLIANA / STADIO

- Si rileva per quanto riguarda la passerella, l'assenza - in corrispondenza del suo accesso lato ferrovia - di un adeguato parcheggio di scambio gomma/ferro, accesso e sosta in stazione
La costruzione della passerella avrebbe una sua valenza pubblica se, oltre che a servizio dello Stadio, permette ai cittadini dei quartieri che gravitano sulla stazione Magliana FL1 (ma anche di tutto il quadrante Ovest) di usufruire del Parco Fluviale.
- 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 FS o le aree attualmente occupate in modo improprio da alcuni impianti di rottamazione (a cielo aperto) sulla cui legalità ci sono da sempre seri dubbi.
Sotto il viadotto dell'autostrada Roma-Fiumicino (quello antistante la stazione), sono presenti accampamenti abusivi, rifugio dei borseggiatori attivi quasi quotidianamente proprio in questa fermata. Nel complesso il punto di arrivo del Ponte presenta aspetti di forte degrado che sarebbe opportuno sanare.
Un approccio urbanistico consapevole dovrebbe tener conto che l'intervento deve evitare discontinuità e barriere ed operare per migliorare il senso di sicurezza nei cittadini.

PARCHEGGI di SCAMBIO e BUS-NAVETTA sulla linea FL1

L'Osservatorio richiede, come da tempo sollecitato dai Comitati di Quartiere di zona, che sulla Linea FL1 siano previsti adeguati parcheggi di scambio, oggi completamente assenti, sia presso la stazione della Magliana, come già ricordato, ma anche in quella successiva della Muratella (di fronte al centro direzionale del Parco de' Medici). Questa soluzione potrebbe essere integrata dall'attivazione di bus-navetta che potrebbero significativamente incentivare i cittadini dei quartieri limitrofi all'uso del mezzo pubblico per poi accedere all'area dello stadio tramite il ponte ciclopedonale. Anche in questo caso si tratta di richieste più volte sollecitate all'amministrazione

pubblica, al fine di agevolare l'uso del treno per raggiungere o il centro città o le località verso l'aeroporto, ma sistematicamente disattese.

*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" (Magliana in primis, ma anche 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,
 - b) che la distribuzione degli stalli auto/moto nel parcheggio a raso P4 sia tale che, presa a riferimento la stazione TdV, il tutto / o parte degli stalli per le auto sia collocata il più possibile a Sud, scambiando la disposizione con una parte del parcheggio per le moto.
 - 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).



Tutto ciò, affinché sia possibile per i residenti nel quadrante Decima, Torrino Sud, Nord e Mezzocammino utilizzare i parcheggi dello Stadio come nodo di scambio gomma/ferro in giorni lavorativi.

PARCHEGGIO DI PIAZZA TARANTELLI e sistemazione VIA SANSOTTA.

L'Osservatorio richiede un intervento sull'area comunale abbandonata situata lungo la via Sansotta, terreno originariamente già previsto per un "plateatico", da predisporre con opportuni lavori di adeguamento ove ricollocare il mercato rionale bisettimanale, che ora si tiene nell'anello centrale di Piazza Tarantelli

Attrezzare l'area pubblica a mercato rionale è quanto richiesto da tempo dagli abitanti della zona.

Si richiede inoltre che

- venga realizzato un percorso ciclo-pedonale che da via Sansotta consenta l'attraversamento in sicurezza della Piazza Tarantelli per raggiungere la stazione di TdV;
- sia ampliata l'area di parcheggio pubblico, situato non distante dal capolinea autobus adiacente la stazione, che prevede a progetto⁴ non più di 40 stalli.



Infine si chiede di creare un'unica area di parcheggio di scambio che comprenda sia la parte già prevista a progetto, la cosiddetta "ex area camper", che l'attuale anello centrale di piazza Tarantelli.

⁴ STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, OPS - Stazione Tor di Valle e collegamento con Ponte Planimetria Generale, del 05.09.2017

Gli interventi sono di indubbia necessità, pena un confronto fra l'indecoroso di quest'area e quanto di moderno e curato vivrà a poche decine di metri. In questo modo viene dato un segno di continuità (e non di chiusura) tra i quartieri adiacenti e la nuova centralità urbana.

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

CHIARIMENTI

Si chiede di confermare la presenza di un'area dedicata ad eliporto.

ILLUMINAZIONE

L'Osservatorio richiede conferma che il sistema di illuminazione del percorso ciclopedonale 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 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 idraulico.

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 OVEST

- 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, alcune aree cani, punti di ristoro e aree attrezzate per picnic o attività similari, bagni pubblici attrezzati per persone con disabilità e dotati di nursery presidiati nell'orario di apertura.

Si tratta, per alcune di esse, di 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).

- L'Osservatorio richiede che in fase di progettazione siano previsti dei percorsi carrabili ad uso di veicoli di pronto soccorso e pubblica sicurezza, nonché di mezzi ecologici utilizzabili 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 al Proponente di finanziare la sistemazione dei casali, classificati nella "Carta della Qualità", come preesistenze archeologiche monumentali, restituendoli alla città. Oltre agli usi proposti⁵, altro ancora potrebbe essere anche quello di asilo nido per i figli dei dipendenti che lavoreranno nella nuova centralità urbana di Tor di Valle, e non solo.
L'Osservatorio richiede inoltre che, fino a che i manufatti non vengano ristrutturati, questi siano presi in carico dal Proponente per la messa in sicurezza, pulizia e controllo.
Se lasciati abbandonati e diroccati i casali, invece di essere luoghi da vivere ed attraenti per i cittadini, possono al contrario attirare attività di dubbia legalità.
- 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 via Sansotta a sud.

⁵ STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Proposta per il recupero dei Casali di Tor di Valle, del 15 giu 2017

IMPATTO AMBIENTALE

CHIARIMENTI

AMBITO DI INDAGINE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

- Quali sono le indagini previste ed 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.

INQUINAMENTO VISIVO

L'illuminazione e l'angolazione delle irradiazioni provoca danni e fastidi di diversa natura ambientali e sanitari. Per tale motivo l'Osservatorio chiede se è previsto l'utilizzo di impianti di illuminazione che orientino la luce verso il basso e non verso l'alto soprattutto per quanto riguarda gli impianti di elevata necessità di luce come lo Stadio, il Village e Trigoria.

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".

CANTIERIZZAZIONE

CHIARIMENTI

- Si conferma l'ipotesi di interdire, nel corso dei lavori di cantiere, l'utilizzo dell'attuale pista ciclabile posizionata sul perimetro dell'area?

APPALTI e SUBAPPALTI

- Poiché è prevedibile il ricorso a subappalti, quali misure verranno adottate per evitare eventuali infiltrazioni malavitose nella aggiudicazione / esecuzione dei lavori?

PROPOSTE

L'Osservatorio propone e/o richiede:

CONTESTUALITA' DELLA REALIZZAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

Inserire in Atto d'Obbligo e Convenzione che il Proponente deve assicurare la priorità/contextualità della realizzazione delle opere pubbliche, non solo le opere pubbliche "di interesse generale", riguardanti l'impianto sportivo, ma anche l'area commerciale CCM e quella direzionale, per assicurarne la funzionalità già al momento della prima utilizzazione; aggiungendo che il mancato rispetto dell'obbligo comporta la decadenza retroattiva del pubblico interesse e dei presupposti per il rilascio degli atti di assenso, la risoluzione della convenzione e la conseguente perdita di efficacia dei titoli e assensi che dovessero essere stati nel frattempo rilasciati.

INFORMAZIONE PREVENTIVA

Prevedere una procedura condivisa di informativa preventiva rivolta ai cittadini, su modifiche alla viabilità, magari necessarie alla collocazione dei cantieri e loro tempistica, lo stato di avanzamento dei lavori, gli interventi non previsti, ecc., ed ogni altra informazione necessaria affinché sia mitigato il forte disagio procurato ai cittadini. A tal fine si richiede che venga reso disponibile ai cittadini un canale pubblico di comunicazione, numero verde e/o sito WEB, per avere ogni informazione.

Dovrà essere impiegata ogni forma di comunicazione, compresa quella sul posto, collocando sulle strade limitrofe all'intervento, display per la visualizzazione di informazioni in tempo reale.

UTILIZZO SALA TRAINING

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

PERCORSI ALTERNATIVI e TRASPORTO FLUVIALE MATERIALI

Si concorda, come previsto, che siano realizzati percorsi alternativi di accesso ai cantieri quali la strada lato ACEA, in corrispondenza dell'ingresso su via dell'Equitazione, ed il ponte provvisorio –

tipo Bailey da costruire in prossimità dello svincolo dell'autostrada Roma-Fiumicino / Parco de Medici, collegando direttamente il cantiere all'autostrada.

Infine, nell'esprimersi favorevolmente all'uso del trasporto su fiume e ponte di tutti i materiali di cantiere, si richiede che venga fatta attenta analisi di fattibilità e valutazione dell'impatto sul territorio.

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.

DEFINIZIONE DEL PIANO CONSEGNE MATERIALI

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

APPALTI

L'Osservatorio richiede quale sia la motivazione in base alla quale i processi di gara non siano espletati nel rispetto di quanto previsto dall'art. 20, per quanto attiene le Opere Pubbliche di Interesse Generale, mentre, per le gare delle rimanenti Opere Pubbliche non ricorrendo alla selezione di Contraenti Generali, così come previsto all'art. 59 del Nuovo Codice degli Appalti.

Per i Comitati di Quartiere aderenti all'Osservatorio