



# CHIARIMENTI & PROPOSTE

Osservatorio sull'intervento di trasformazione dell'area di TOR di VALLE - STADIO della ROMA - **AGGIORNAMENTO di GIUGNO 2018**

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 e dal Dipartimento di Urbanistica di Roma Capitale.

L'aggiornamento riporta in forma sintetica le richieste di chiarimento nonché le proposte o i suggerimenti correlati all'impatto sui Quartieri di prossimità e 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

<b>MOBILITÀ su GOMMA</b> .....	2
<b>MOBILITÀ su FERRO</b> .....	6
<b>ACCESSIBILITA' PEDONALE, MOBILITA' CICLABILE e FRUIBILITA' del PARCO</b>	
<b>IMPATTO AMBIENTALE</b> .....	11
<b>CANTIERIZZAZIONE e CONVENZIONE</b> .....	12

# 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 fabbisogno trasportistico da aggiungere agli spettatori previsti dalla capienza dello Stadio, il personale di supporto che sarà necessario al loro svolgimento, i giorni/orari ipotizzati per una conseguente analisi trasportistica che tenga conto dell'ingresso ed esodo, nonché delle contemporaneità con le altre attività svolte nel business park.

### PROPOSTE

**Si richiede di approfondire l'analisi/simulazione della viabilità** (trasporto privato e TPL su gomma), **tenendo conto delle effettive capacità del TPL su ferro**. Occorre aggiungere informazioni 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 Traiano<sup>1</sup> e dell'effettivo contributo 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<sup>2</sup> (in capo a RSM, in DAC 32/2017) e b) è ancora indeterminata sia la tempistica che il numero di treni da acquistare o da sottoporre a revamping.*

Posto che l'area di Tor di Valle è un "enclave", ha un solo punto di accesso, l'Osservatorio **ritiene condizione essenziale** la **realizzazione di un reale secondo accesso carrabile** principalmente **per a)** garantire **adeguati livelli di circolazione**, ma anche **per b)** migliorare il livello di **sicurezza** di una intera centralità urbana ed infine **per c)** ridurre potenziali criticità connesse a scenari di **emergenza**.

L'Osservatorio **ritiene** comunque **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 giorni festivi/feriali**, sia per gli eventi sportivi, ma non solo<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Abbiamo già manifestato della indispensabilità dell'opera anche in <http://www.osservatoriostadioroma.it/wp-content/uploads/2017/05/Comunicato-stampa-Osservat.-18-mag.-2017-.pdf>

<sup>2</sup> Si veda il documento <http://www.osservatoriostadioroma.it/wp-content/uploads/2017/11/Osservatorio-TdV-Mobilit%C3%A0-su-ferro-novembre-2017.pdf>

<sup>3</sup> Si veda il documento <http://www.osservatoriostadioroma.it/wp-content/uploads/2017/12/20171204-Osservatorio-TdV-Simulazione-Trasportistica-dicembre2017-tab.pdf>

**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.**

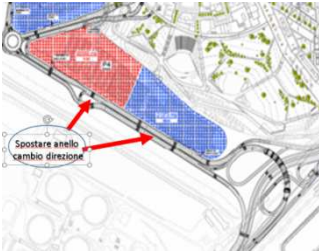
Condizione sostenuta anche da Roma Capitale nell'ambito della Disciplina Urbanistica<sup>4</sup> e che a nostro giudizio è da ritenersi ancora valida<sup>5</sup> anche se successivamente Roma Capitale affermava<sup>6</sup> che il parere espresso dalla Commissione Impianti Sportivi del CONI<sup>7</sup> soddisfaceva, nel merito della disciplina urbanistica, la condizione posta.

**Si richiede infine la pubblicazione**

- a) dei **valori puntuali dell'Indice di Criticità 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).

## **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 auto** abbreviando il percorso da Via Fosso del Torrino verso il GRA. La richiesta è esemplificata dalla figura a fianco<sup>8</sup>.
- 
- **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**.

4 ROMA CAPITALE- Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - Direzione Pianificazione Generale Direzione - Trasformazione Urbana - Direzione Edilizia, nota prot. ente 197229 del 22/11/2017. Condizione: "è necessaria l'acquisizione espressa da parte del CONI"

5 Questo perché la proposta, presentata dal Proponente alla Commissione Impianti Sportivi, di un'area dedicata a parcheggi, risultava sì, complessivamente superiore all'area derivata dal puro calcolo fatto coi coefficienti CONI (num.utenti / num.utenti-mezzo x m<sup>2</sup> stallo) ma prevedeva un numero di stalli significativamente inferiore. Per i dettagli si veda: <http://www.osservatoriostadioroma.it/wp-content/uploads/2018/04/20180202-Osservatorio-TdV-Parcheggi-per-lo-Stadio-Norme-CONI.pdf>

6 <http://www.regione.lazio.it/ri/trasparenzastadio/wp-content/uploads/sites/7/7.-ROMA-CAPITALE-REGIONE.LAZIO.REGISTRO-UFFICIALE.I.0018965.15-01-2018.pdf> pag.3

7 Nota Prot. n. 217 AM/cc POS. N. 0023/2016, in data 19.10.2017 allegata alla Nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri – DICA – Prot. n. 0024501 del 6/12/2017, prot. regionale n. 623677 del 07-12-2017 – Trasmissione Parere CONI prot. n. 217 AM/cc del 19/10/2017, pag. 2

<http://www.regione.lazio.it/ri/wp-content/uploads/stadio-roma-pareri-unici-via///Pareri%20Unici%20e%20altri/Parere%20Stato/PCM%20-%20CONI REGIONE.LAZIO.REGISTRO%20UFFICIALE.I.0623677.07-12-2017.pdf>

<sup>8</sup> 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, SDF\_U\_OVM\_00\_IT\_0000\_0200\_G00,00\_STE\_00.pdf.p7m

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 (tra svincoli, rotonde e rampe), generando fra l'altro flussi parassiti sull'Unificata.

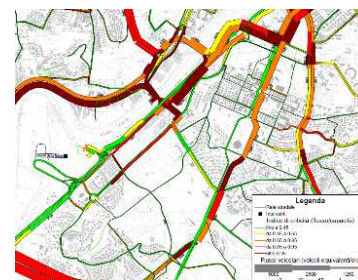
Ad esempio per chi esce da Via del fosso del Torrino i percorsi critici diventano: a) andare verso il GRA (per fare la inversione del senso di marcia si passa da 800 m ai 2,5 Km) e/o b) recarsi ai parcheggi nei pressi dei casali (oltre 3 km) o, ancora, per chi dal nodo Marconi intende rientrare in Via di Decima deve continuare sulla Unificata fino allo svincolo SV01 e tornare indietro. In sintesi sullo svincolo SV01 permane la complessità di connessione nella direzione G.R.A. mentre nello svincolo Sv02 la **complessità** di connessione permane nella direzione Roma Centro.<sup>9</sup> e **senza prendere in considerazione accesso e uscita al/dal parco ovest.**

### 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 richiedono 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 feriale, un indice di criticità > 0.95, il massimo, senza alcun miglioramento rispetto all'ante operam).

Scenario di progetto SP2\_MF. Flussi veicolari nell'ora di analisi compresa tra le 7:30 e le 8:30 della mattina di un giorno feriale tipo



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.

Pertanto, considerata l'attrattività del nuovo insediamento, **si chiede di effettuare una specifica analisi trasportistica su tutta la via di Decima** 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 ).

<sup>9</sup> ROMA CAPITALE –Dipartimento Mobilità e Trasporti Direzione, Prot. Ente n. 40710 del 22/11/2017, pagg. 6 e 7

- Sulla via del Fosso del Torrino si richiede la sistemazione / ampliamento dell'incrocio sulla via Cina

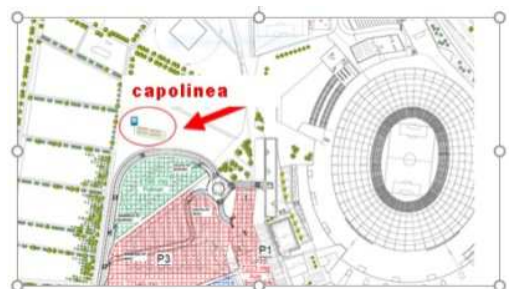
(la simulazione nella analisi della "Ingegneria dei Trasporti" prevede, nelle ore di punta 7:30-8:30 di una giornata feriali, un elevato indice di criticità fino a 0.85, senza alcun miglioramento rispetto all'ante operam). Si richiede inoltre un allargamento, anche minimo, del passaggio sotto il ponte della ferrovia Roma-Lido per poter consentire un transito sicuro.

Attualmente le uscite dai quartieri Torrino e Decima verso Ostiense sono due, la Via Fosso del Torrino e la via di Decima. La nuova viabilità prevede che tutto si concentri sull'unico nuovo accesso di Via Sansotta. Questo in un'area ad alta densità abitativa della zona.

**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 osserva** come sia possibile arrivare al raddoppio di questa capienza (7.200 passeggeri/ora)<sup>10</sup> 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 osserva** 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 che **nell'area** ove è previsto il **terminale della passerella la presenza di 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 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

---

<sup>10</sup> Quel che sappiamo è che "Tale capacità di trasporto sarà disponibile a seguito dell'intervento previsto nel verbale d'intesa tra Roma Capitale e Assessorato ai Trasporti e alla Mobilità e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) siglato in data 1 dicembre 2014 e denominato "Stazione di Magliana – Modifica del Piano del Ferro", in Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti- UO Infrastrutture per il trasporto pubblico, Nota N. QG 31490 del 04/10/2016, pag. 3 dell'allegato.



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, Mobilità e Rifiuti nella "Relazione Preliminare di V.I.A."*

*"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 (Muratella ad esempio)"<sup>11</sup> e tra le aree immediatamente vicine quali quella di Magliana-FL1.*

### **PARCHEGGI PUBBLICI dell'area TDV come nodo di scambio gomma/ferro**

- **L'Osservatorio richiede**

a) **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.



b) 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.*

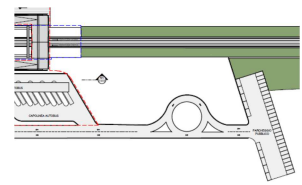
Si richiede inoltre che

- **venga realizzato un percorso ciclo-pedonale che da via Sansotta consenta l'attraversamento in sicurezza della Piazza Tarantelli** per raggiungere la stazione di TdV;



<sup>11</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Relazione Preliminare di V.I.A. (art.21 C1 Dlgs 156/06 e ss.ii.) del 15 giugno 2015 - TDV\_G\_GEN01\_00\_G00000\_PD\_AM\_0000\_BRD\_01402\_00 2, C.1.1.14 pag. 20

- **sia ampliata l'area di parcheggio pubblico**, situato non distante dal capolinea autobus adiacente la stazione di Tor di Valle, che prevede a progetto<sup>12</sup> non più di 40 stalli.

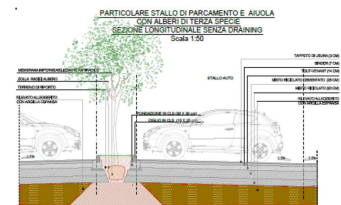


Infine si richiede di creare un'unica area di parcheggio di scambio che comprenda sia la parte già prevista a progetto, la cosiddetta "ex area camper", che l'attuale anello centrale di piazza Tarantelli.



### PARCHEGGI di SCAMBIO

In generale, i parcheggi di scambio, nelle aree precedentemente indicate, **dovranno avere le stesse caratteristiche**, a mero titolo esemplificativo, prestazionali, materiali, verde infrastrutturale, ridotta impermeabilizzazione dei suoli con impiego di pavimentazioni permeabili e/o drenanti.



*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.*

### PARCHEGGI nell'area a Tor di Valle

In generale l'attuale numero di stalli previsti dal Proponente nella Nuova Centralità Urbana-Tor di Valle, secondo lo studio di approfondimento effettuato dall'Osservatorio, **risulta insufficiente**<sup>13</sup>. Si richiede un incremento del numero degli stalli per rispondere alla domanda della utenza "eventi stadio", e non solo. Successivamente all'avvenuto potenziamento della linea Roma-Lido ed al raddoppio della capacità del convoglio della linea FL1, ossia al raggiungimento del rapporto 50%ferro-50% gomma, operare per "convertire i parcheggi a raso" eventualmente eccedenti "in aree verdi".

<sup>12</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, OPS - Stazione Tor di Valle e collegamento con Ponte - Planimetria Generale, del 05.09.2017 DEF\_O\_NSM\_01\_AR\_2360\_0100\_G00,00\_ABD\_01.pdf.p7m

<sup>13</sup> <http://www.osservatoriostadioroma.it/wp-content/uploads/2017/11/Osservatorio-TdV-Parcheggi-per-lo-Stadio-novembre-2017.pdf>



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

## PROPOSTE

Si richiede di prevedere l'utilizzazione pubblica dell'area dedicata ad eliporto per necessità di sicurezza ed emergenza.

## 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.*

## 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 GRA.

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:** Già in sede di prima Conferenza di Servizi decisoria è emersa una **proposta di Città Metropolitana<sup>14</sup> di interventi per ridurre i fenomeni olfattivi.**

**L'Osservatorio è favorevole alla prescrizione in quanto affronta in modo strutturale la mitigazione degli odori e dei rumori, Gli interventi sono: a) copertura dell'intero comparto di vasche di trattamento dei fanghi; b) sostituzione degli attuali aeratori superficiali del sistema di areazione delle vasche biologiche a fanghi attivi con aeratori ad insufflazione di aria a bolle fini;**

*Si tratta di interventi il cui costo è previsto a carico del Proponente e realizzazione a cura di ACEA ATO2 SpA<sup>15</sup>*

## 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 Riqualficazione ambientale e promozione della fruizione dell'area del Tevere Magliana -*

---

<sup>14</sup> CITTA' METROPOLITANA ROMA CAPITALE - DIPARTIMENTO IV - "Tutela e Valorizzazione Ambientale" Direzione, Num. Prot Ente CMRC 0160618 del 21/11/2017, pag. 8

<sup>15</sup> CITTA' METROPOLITANA ROMA CAPITALE - Segreteria Tecnico Operativa CONFERENZA DEI SINDACI ATO 2 Lazio Centrale - Roma Num. Prot Ente CMRC 0162791 del 22/11/2017

- **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 proposti<sup>16</sup>, 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.

---

<sup>16</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Generale - Proposta per il recupero dei Casali di Tor di Valle, del 15 giu 2017 - DEF\_G\_GEN\_00\_AR\_0000\_1400\_G000,00\_EUR\_00.pdf.p7m

## 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.*

### PROPOSTE

#### INQUINAMENTO VISIVO

L'illuminazione e l'angolazione delle irradiazioni provoca danni e fastidi di diversa natura ambientali e sanitari. Per tale motivo l'**Osservatorio richiede 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.

# CANTIERIZZAZIONE e CONVENZIONE

## 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**, o al massimo la contestualità, **della realizzazione e del collaudo di tutte le opere pubbliche** - e non solo delle opere pubbliche "di interesse generale", **per assicurare la funzionalità sia dell'impianto sportivo, che dell'area commerciale CCM** già al momento della loro prima utilizzazione.

E' da aggiungere 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.

### ESCLUSIONE della DESTINAZIONE d'USO RESIDENZIALE

Inserire in **Atto d'Obbligo e in Convenzione**, oltre all'"**esclusione della destinazione d'uso residenziale**", prevista dalla DAC 32/2017 e l'"**esclusione della realizzazione di nuovi complessi di edilizia residenziale**" secondo l'art 1.comma 304 lettera a) e dalla legge 147/2013 e l'art 62 comma 1 della legge n. 96 del 21 giugno 2017 anche **la non applicabilità della possibilità di costruzione di alloggi di servizio**, prevista dall'(art 62 comma 1 della legge n. 96 del 21 giugno 2017.

Si propone inoltre di inserire in Atto d'Obbligo e in Convenzione **la clausola della non applicabilità anche alla legge regionale 7/2017, Rigenerazione Urbana e il Recupero Edilizio.**

### 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 chiede 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

Dott. Davide Galasso  
(delegato dai CdQ aderenti all'Osservatorio  
ai rapporti con l'Amministrazione Comunale)