

«Senza opere stop allo stadio»

- Il parere della Regione: imprescindibile il potenziamento della Roma-Lido
- Per i tecnici «viabilità a rischio» se le infrastrutture non saranno realizzate

Sette pagine per sconfessare quanto sostenuto dai privati che sognano l'affare Tor di Valle. E per ribadire che tutte le opere pubbliche previste devono essere realizzate in tempo per il primo match. Non dopo, non senza vincoli temporali, come avevano suggerito i proponenti. È la Regione, in un parere spedito alla Eurnova di Parnasi e alla società di James Pallotta che segue l'operazione, a ribadire che non può essere aggirata la «contestualità» tra l'apertura dell'impianto e le infrastrutture promesse per limitare gli ingorghi. Per proseguire col progetto, quindi, bisogna

garantire che la Roma-Lido viaggi al ritmo di 16 treni l'ora e che la ferrovia Fli sia rafforzata. Da cambiare il progetto per l'unificazione dell'Ostiense-Via del Mare.

De Cicco e Rossi a pag. 33

Stadio, verdetto della Regione: «Senza opere stop al progetto»

- Il parere della Pisana: Roma-Lido inadeguata
- «Viabilità a rischio in tutto il quadrante se le infrastrutture non saranno realizzate»

IL RAPPORTO

Sette pagine per sconfessare quanto sostenuto dai privati che sognano l'affare Tor di Valle. E per ribadire che tutte le opere pubbliche previste devono essere realizzate in tempo per il primo match. Non dopo, non senza vincoli temporali. È la Regione Lazio, in un parere spedito l'altro ieri alla Eurnova di Parnasi e alla società di James Pallotta che segue l'operazione, a ribadire che non può essere aggirata la «contestualità» tra l'apertura dell'impianto sportivo e le infrastrutture necessarie per limitare gli ingorghi. Per proseguire col progetto, quindi, bisogna garantire che la Roma-Lido viaggi al rit-

mo di un treno ogni 3 minuti e mezzo (oggi se va bene c'è una corsa ogni 20 minuti) e che la ferrovia Fli sia rafforzata a dovere. E va rivista l'unificazione dell'Ostiense-Via del Mare, per chi andrà alle partite in auto: l'intervento va migliorato, e non di poco, rispetto al primo schema presentato dai privati. Insomma, o il progetto cambia così come prescritto dalla Conferenza dei servizi, oppure «il presente parere sarà da intendersi di motivato dissenso».

«Non è condivisibile», scrive la Regione, «l'affermazione del soggetto Proponente» quando ha ipotizzato che gli unici interventi da realizzare «contestualmente» allo stadio siano quelli gestiti direttamente dai privati. Perché vanno comunque considerati «gli interessi pubblici». Insomma, la viabilità non può andare «in crisi». Ec-

co perché le prescrizioni fissate dalla Conferenza dei servizi a dicembre 2017 vanno rispettate tutte. Come il potenziamento della Roma-Lido, con l'obiettivo di «16 treni l'ora». Un risultato che non può «scaturire da interventi sull'infrastruttura successivamente programmati». Insomma, anche se la Regione ha da poco messo sul piatto 180 milioni per la tratta, i privati non possono svincolarsi

dagli impegni presi. Il traguardo va centrato, anche solo con i 45 milioni stanziati dai proponenti, chiaramente insufficienti per trasformare la peggiore ferrovia d'Italia in una linea che corra come una metropolitana. Per i tecnici il «potenziamento della ferrovia» è «imprescindibile». Servono lavori importanti nella stazione di Tor di Valle, con «3 nuovi tronchini» e un parco mezzi «costituito da almeno 18 treni». Secondo la Regione «la soluzione indicata dal proponente sarebbe realizzabile solo a seguito di investimenti (non previsti nella nuova proposta)».

Senza tutto questo la viabilità collasserebbe, perché i mezzi pubblici «assorbirebbero al massimo un quarto della domanda di trasporto prevista e quindi si avrà un utilizzo prevalente del mezzo privato». Risultato: tutta la circolazione

«andrebbe in crisi». Altra falla, le strade. La Pisana ribadisce quanto scritto dai tecnici della Città metropolitana, insomma l'ex Provincia: «È essenziale realizzare un secondo accesso carrabile all'area dello stadio, oltre a quello previsto dalla Via del Mare/Ostiese».

NAVETTE SOSTITUTIVE

Se le prescrizioni sulla mobilità non venissero rispettate, per la Regione si potrebbe ipotizzare almeno temporaneamente un «impegno di Roma Capitale» per garantire il trasporto su gomma, insomma di navette, ma servirebbero «corsie preferenziali riservate solo ai bus Atac». E bisogna considerare i costi, che il Comune non è disposto a sostenere, anche perché rischierebbe il danno erariale. Insomma, per la Regione «tutte le prescrizioni della Conferenza do-

vranno essere adempiute per assicurare il principio della contestualità delle opere pubbliche e private». Stessa linea sposata dal Campidoglio, che dovrà «definire un quadro di intervento unitario che definisca la fattibilità delle opere già programmate con quelle prescritte». Altrimenti è game over.

Lorenzo De Cicco

GLI INTERVENTI PUBBLICI DOVRANNO ESSERE «CONTESTUALI» ALL'APERTURA DELLA STRUTTURA

PER TAMPONARE I RITARDI L'IPOTESI DI NAVETTE SOSTITUTIVE MA IL COMUNE NON VUOLE PAGARLE

Le criticità



La ferrovia

La vecchia ferrovia Roma-Lido dovrebbe viaggiare con un treno ogni 3 minuti e mezzo



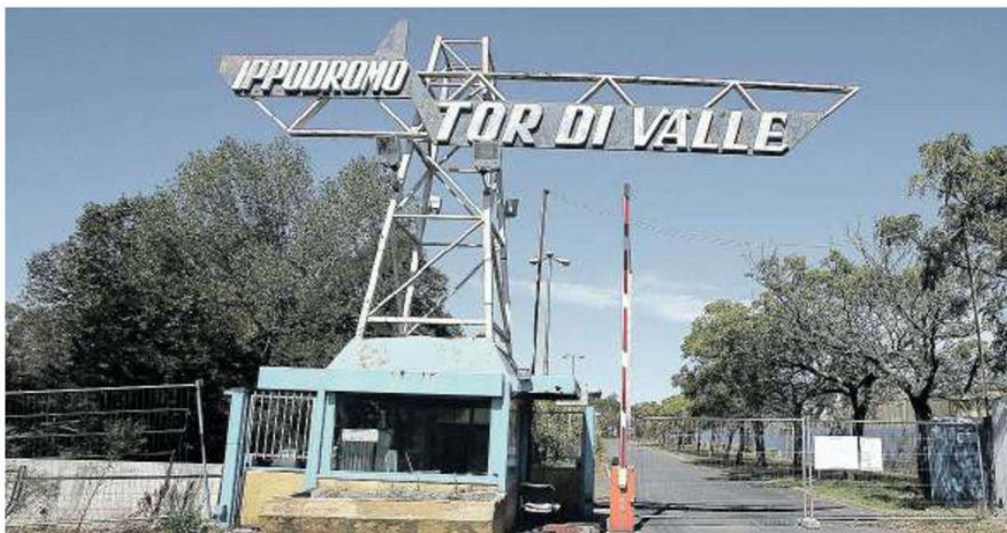
Le strade in tilt

Per limitare gli ingorghi va unificata l'Ostiense-Via del Mare: progetto da modificare



Il ruolo dell'As Roma

I privati vorrebbero allentare le penali nel caso in cui nello stadio non giochi più la Roma



L'ingresso dell'ex ippodromo di Tor di Valle, l'area scelta dai proponenti per lo stadio

Il documento



Il parere spedito dalla Regione Lazio ai proponenti