



CHIARIMENTI & PROPOSTE

Osservatorio sull'intervento di trasformazione
dell'area di TOR di VALLE - STADIO della ROMA

CANTIERIZZAZIONE

In generale si riscontra che il documento manca di parti significative e si dichiara esplicitamente della necessità di dover ritornare sui temi trattati. Non è ancora previsto un macro cronoprogramma, che si presume che venga prodotto all'atto del progetto definitivo.

Chiarimenti

Si conferma che l'Osservatorio verrà coinvolto anche nella fase costruttiva?

Il documento di riferimento "presenta una valutazione preliminare ... dell'eventuale impatto che il cantiere stesso potrà provocare al contesto in cui si trova" ma che sarà da verificare in fase costruttiva.

SUBAPPALTI

Quale normativa viene applicata per evitare eventuali infiltrazioni mafiose nella esecuzione dei lavori? Si conferma che il contraente per la realizzazione delle "opere di urbanizzazione" è il Proponente stesso? E' possibile avere una lista delle opere che andranno realizzate con appalto pubblico?

Il documento di riferimento prevede la presenza di subappalti. In alcuni casi questo metodo non brilla di trasparenza: alle imprese aggiudicatrici in regola con tutti i requisiti, compresi quelli "antimafia", succedano, per l'esecuzione effettiva delle opere, imprese subappaltatrici non meglio identificabili o controllabili.

CONTESTUALITA' DELLA REALIZZAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE

Sono ancora da sviluppare la logistica sullo svincolo dell'Autostrada, sull'unificazione della Via del Mare/via Ostiense ma anche sulla nuova stazione di Tor di Valle e sugli interventi nella stazione ferroviaria della Magliana FL1 ,della stazione ferroviaria della Muratella FL1 , del sottopasso di via Luigi Dasti e sull'intervento per l'allargamento di via della Magliana.

Da ciò si evince che l'analisi e il piano logistico e di cantierizzazione è stata fatta senza considerare la possibile contemporaneità di realizzazione delle opere pubbliche e ancor di meno senza aver ipotizzato di iniziare il programma partendo, ad esempio, con la unificazione della Ostiense-Via del Mare o la realizzazione del ponte carrabile prima degli interventi di realizzazione dei comparti privati.

La esecuzione delle opere di urbanizzazione "dovrà avvenire contestualmente alla realizzazione dei comparti privati". Questa giusta affermazione non ha una altrettanto concreta esemplificazione nel piano logistico di cantierizzazione.

Si conferma la ipotesi di interdire l'utilizzo dell'attuale pista ciclabile posizionata sul perimetro dell'area?

Proposte

- L'Osservatorio propone di prevedere già dalla Fase 0 l'attivazione della nuova pista, a doppio senso di marcia, da Via dell'Equitazione a ridosso del Tevere, che certamente alleggerirebbe il flusso della Via del Mare, prevedendo da subito la soluzione delle due entrate (da via dell'Ippodromo di Tor di Valle e dalla nuova pista) e l'uscita dalla nuova pista.

La premessa è che sono previsti differenti assetti viabilistici di cantiere: Giorno 0 con l'inizio delle demolizioni, Durante la realizzazione dello stadio e della torre, Durante la realizzazione dello stadio e della torre e lavoro e cantiere di Via del Mare e via Ostiense.

- L'Osservatorio propone che sia prevista una procedura di informativa preventiva rivolta ai cittadini su modifiche alla viabilità, tempistica, interventi non previsti, ecc..

Tale richiesta nasce come generalizzazione dal fatto che sia già previsto che, in accordo con l'autorità comunale, possano essere concordate modifiche viabilistiche necessarie all'inserimento dei cantieri.

- L'Osservatorio richiede di prevedere l'uso della Sala training per incontri/riunioni con i cittadini, rappresentanti, l'Osservatorio ecc.
- L'Osservatorio si esprime favorevolmente all'uso del trasporto su fiume dei materiali di cantiere e richiede che venga fatta attenta analisi di fattibilità e valutazione dell'impatto sul territorio
- L'Osservatorio richiede che, nella definizione del Piano delle Consegne, di considerare/privilegiare il periodo notturno e, nel diurno, operare nei periodi a traffico ridotto o in contro-tendenza.

Posto che si prevede di definire e formalizzare un Piano delle Consegne al fine di limitare e controllare l'impatto nella gestione della viabilità esterna.



MOBILITA' su GOMMA

Chiarimenti

SIMULAZIONE TRASPORTISTICA

Nella simulazione trasportistica post operam non è prevista la presenza del prossimo Ponte dei Congressi. Quale motivo impedisce di fare una simulazione prevedendo questa nuova opera?

Nel tratto iniziale della A91, lo Scenario di Progetto 2 evidenzia indici di criticità elevati in entrambe le direzioni, con riflessi significativi anche nelle aree abitative limitrofe. Prevedere una simulazione integrata, nuova Centralità "Stadio della Roma" insieme alla nuova infrastruttura sul Tevere, potrebbe produrre indicazioni interessanti per il progetto.

- **L'Osservatorio ritiene che la realizzazione del progetto "Landscape Plan" e l'adeguamento del sottopasso ferroviario di Via Dasti siano due opere da realizzarsi e concludersi contestualmente con l'impianto sportivo. C'è qualcosa che osta a che questo possa realizzarsi?**

Secondo quanto riporta la Deliberazione 132/2014 " Nel Progetto Definitivo è stato compreso il progetto denominato "Landscape Plan" per i 34 ettari di parco che circondano l'area e si affacciano sul Tevere, per la cui realizzazione l'amministrazione comunale si riserva di utilizzare una quota del Contributo sul Costo di Costruzione. L'ulteriore quota del Contributo sul Costo di Costruzione dovrà garantire la realizzazione dell'adeguamento del sottopasso ferroviario di via Luigi Dasti". Il motivo del chiarimento nasce dalla preoccupazione che deriva dalla simulazione (giugno 2015) "Scenario di Progetto 2" dalla quale si evince che, nelle ore di punta 7:30 8:30 di una giornata feriale, il traffico del sottopasso di via L. Dasti andrà significativamente a peggiorare come pure su via della Magliana lo stato di circolazione andrà in saturazione considerando la già attuale inadeguatezza.

Proposte

SISTEMA di SOSTA

- L'Osservatorio richiede che sia presentato un significativo paniere di simulazioni di accesso ai bacini di sosta dell'area TdV in diverse fasce orarie e giornate, festive e feriali, tenendo conto sia dei flussi di entrata/uscita dallo stadio ma anche di quelli generati dal business park e dal "traffico pedonale locale".

"Analisi di funzionalità dei bacini di sosta" fornisce le strategie di accessibilità basando le simulazioni sul solo fatto che i destinatari dei parcheggi siano esclusivamente gli utenti dello stadio. E questo, sia nelle simulazioni della uscita dai parcheggi che nei flussi veicolari d'accesso.

VIA di DECIMA

- L'Osservatorio, in linea con quanto già richiesto nella Conferenza Urbanistica dei Municipi, novembre 2014, propone un intervento sulla via di Decima (dall'inizio della via fino all'incrocio di via di Decima con Via Oceano Indiano) al fine di rendere il traffico più scorrevole.

La simulazione nella analisi della società "Ingegneria dei Trasporti" (giugno 2015) "Scenario di Progetto 2" prevede che, nelle ore di punta 7:30 8:30 di una giornata feriale, in via di Decima il traffico andrà significativamente a peggiorare e che via Sansotta avrà un indice di criticità pari a quello attuale di via di Decima:

- *Per Via di Decima (nel tratto che collega via Ostiense a via C. Sabatini e fino alla rotatoria R4) prevede un elevato indice di criticità (flusso/capacità) > 0.95 (ossia stato della circolazione in pre-saturazione o saturazione) peggiorando significativamente rispetto alla situazione attuale (oggi la relazione riporta un indice di criticità da 0,65 a 0,85)*
- *Per Via Sansotta l'indice di criticità (flusso/capacità) tra 0,65 e 0.85 che inizia ad essere non accettabile. Il carico del flusso veicolare che insiste su questa via non alleggerirà la situazione di Via di Decima*

Se poi, come auspicabile, dovesse aumentare l'attrattività del trasporto pubblico su ferro da parte dei residenti Torino/Decima, sull'asse lungo Colombo e Pontina/Chianesi/P.Borghesi/Fiume Bianco/Tarantelli allora la criticità del flusso veicolare sulla via Sansotta verso Tor di Valle aumenterebbe ulteriormente.

SERVIZIO PUBBLICO su GOMMA

- L'Osservatorio propone che sia analizzata la validità di un servizio pubblico su gomma che passi nell'area di Tor di Valle e che qui faccia capolinea.

Nei documenti di progetto non risulta presente l'ipotesi di prevedere un servizio pubblico su gomma che acceda fino all'area di Tor di Valle.

Si tratterebbe di un ulteriore servizio per accedere allo Stadio, al B.P. e al Convivium; ma il suo punto di forza è che il servizio deve essere pensato per rendere effettivamente fruibile l'area dei parchi ai residenti nel quadrante Torino, Decima e limitrofi.

L'altra caratteristica è quella di accedere nell'area TdV passando per il nuovo sottopasso di via Sansotta, e quindi con fermata in piazza Tarantelli.

USO dei MATERIALI

- L'Osservatorio ritiene opportuno che tutto il nuovo asfalto che verrà steso per le varie realizzazioni viarie, anche nel rifacimento delle attuali arterie viarie già presenti, sia di nuova generazione e, soprattutto, FONOASSORBENTE E DRENANTE.



MOBILITA' su FERRO

Chiarimenti

PASSERELLA CICLO-PEDONALE SUL TEVERE

E' confermato che la passerella è fruibile da chi utilizza carrozzini, sedie a rotelle accompagnati o meno, insomma che siano abbattute le barriere architettoniche?

STAZIONE a TOR DI VALLE e ROMA-LIDO

Viene confermato che, in base ai vincoli imposti dalla Deliberazione,

- la Stazione a Tor di Valle (Metro B e Roma-Lido, o solo Roma-Lido) dovrà, utilizzando la massima capacità della linea – almeno 16 treni l'ora – assicurare nel complesso una capacità di circa 30.000 passeggeri l'ora?
- la realizzazione del collegamento ciclo pedonale tra lo Stadio e la Stazione Magliana della FL1 attiverà un ulteriore punto TPL il cui attuale livello di servizio ha una capacità di circa 3.600 passeggeri/ora
- e che pertanto l'input di progetto è di prevedere oltre 34 mila passeggeri/ora del sistema di TPL su ferro pari a oltre il 50% dei fruitori dello stadio?

Viene confermata che, con l'attuale segnalamento, la capacità massima della Roma-Lido è di 12 treni/ora; mentre l'attuale massima potenzialità della Metro B è di 16 treni/ora?

Quanti passeggeri può trasportare un treno della Metro B? e quello della Roma-Lido?

Non tutti i documenti analizzati riportano questi dati come dati di input all'analisi. La "Relazione Trasporto Pubblico su Ferro" in particolare afferma in Premessa che "Quanto precede, unito alle interazioni con i competenti uffici dell'ATAC, ha indotto a prevedere, come dato di input del presente approfondimento progettuale, una capacità di trasporto richiesta alle due linee (Metro B e Roma Lido) complessivamente pari a 19.200 passeggeri/h (equivalenti a 16 treni/h) di cui 9600 passeggeri/h di competenza della Linea B della metro (equivalenti a 8 treni/h) e 9600 passeggeri/h (equivalenti a 8 treni/h) di competenza della ferrovia Roma Lido." Salvo a conclusione citare, come caso di studio, la possibilità di non far partire dalla Stazione Laurentina alcun treno e raggiungere, in tal modo, i livelli di servizio previsti in Deliberazione.

FERROVIA ROMA-LIDO

Qualora non fosse realizzata la deviazione Magliana EUR – Tor di Valle della Metro B esiste un Piano B?

In base ai vincoli della Deliberazione la ferrovia, trasformata in metropolitana, dovrebbe avere una capacità di linea da 16-20 treni/ora ed una capacità di trasporto di 1.200-2.000 passeggeri/treno. E' così?

STAZIONE MAGLIANA FL1

Confermato che la linea FL1 attualmente ha 4 treni/ora per direzione ed una capacità di trasporto di 3.600 passeggeri/ora (900 passeggeri/treno), quale sarà il modo per “semplicemente” raddoppiare i treni (raddoppio del convoglio, vista la lunghezza delle banchine, o frequenza) passando a 7.200 passeggeri/ora?

E' stata valutata la co-presenza nella linea del servizio Leonardo Express e treni AV e considerato che l'orario operativo del servizio della FL1 non è compatibile nel caso di manifestazioni notturne?

PARCHEGGI PUBBLICI di TDV come nodo di scambio gomma/ferro

Si chiede conferma delle tre asserzioni sotto riportate:

- 1. Via Fosso del Torrino non ha alcuno sbocco da/verso via Ostiense/Via del Mare**
- 2. Via Sansotta riceve in entrata da ed immette veicoli in via Ostiense/Via del Mare, sempre con direzione Roma centro e per cambiare il senso di marcia si deve arrivare alla rotatoria R4**
- 3. Via di Decima riceve in entrata da ed immette veicoli in via Ostiense/Via del Mare, sempre con direzione Roma centro. In questo caso però viene intercettata la rotatoria R4 che permette i cambi del verso di marcia e/o la possibilità di accedere alla viabilità secondaria interna di TdV.**

Proposte

STAZIONE MAGLIANA FL1

- L'Osservatorio ritiene dell'indubbia necessità di interventi migliorativi della stazione, anche in termini di accoglienza, servizi igienici, sicurezza e telesorveglianza, e dell'aree adiacenti che rendono più attrattivo l'utilizzo del mezzo su ferro rispetto all'auto. L'attuale Stazione FS non sembra ragionevolmente capiente da accogliere oltre 3.000 persone contemporaneamente. Le banchine, ad esempio, non sono coperte ed il sottopasso dovrebbe essere opportunamente ampliato.
- L'Osservatorio rileva che manca uno studio integrato fra costruzione della passerella, in particolare del suo terminale lato ferrovia, presenza di un parcheggio di scambio, accesso e stationamento in stazione. Lo studio dovrebbe inoltre valutare l'impatto paesaggistico/visivo: 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 FFSS o le aree attualmente occupate in modo improprio da alcune imprese di rottamazione.

Si concorda con quanto viene affermato nel documento di progetto sul "Safe Design Stazione Tor di Valle" "si rende necessaria ed, eventualmente, se si vuole utilizzare per l'afflusso/deflusso al nuovo stadio ed al Business Center la stazione FS di Magliana situata sulla linea Roma-Fiumicino, anche la eventuale rivisitazione di quest'ultima .. Risulta evidente che la differenziazione dei flussi in entrata ed in uscita su diverse linee ferroviarie costituisce dal punto di vista della sicurezza un indubbio vantaggio."

A conferma si cita la sintesi del parere della Regione Lazio-Direzione Reg. Territorio Urbanistica e Mobilità nella "Relazione Preliminare di Via" che ben si può adattare alla stazione della Magliana "Si dovrà prevedere un ampliamento dell'atrio di stazione al fine di garantire una agevole accessibilità dei viaggiatori sia in termini di sicurezza (moduli di fuga) che di controlleria (meno fila ai tornelli con la posa in opera di un maggiore numero di varchi) oltre un ampliamento delle pensiline di banchina."

La costruzione della passerella ha una sua valenza pubblica se permette ai cittadini del quartiere della Magliana Arvalia, e tutto il quadrante Ovest, di usufruire del Parco Fluviale: la presenza di parcheggi pubblici nei pressi della Stazione/Passerella può facilitarlo. Inoltre risolverebbe l'annoso problema della mancanza di un parcheggio di scambio gomma/ferro.

Si tratta di un intervento in parte fuori ambito del proponente ma necessario. E' troppo forte il contrasto fra quest'area degradata e quanto di moderno e curato si trova a pochi passi.

PARCHEGGI di SCAMBIO sulla linea FL1

L'Osservatorio richiede che , per rendere concreto quanto affermato nella premessa della delibera 132, sulla Linea FL1 sia previsti adeguati parcheggi di scambio oggi completamente assenti presso le stazioni ferroviarie della Magliana e della Muratella.

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 e anche su quelle immediatamente vicine" come ad esempio Magliana e Muratella.

PARCHEGGI PUBBLICI 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 di sosta,
- b) una verifica di una diversa distribuzione degli stalli auto/moto dei parcheggi a raso P5 (poi P4-P8) e P7 (poi P5-P6-P7), collocando i parcheggi per le auto più vicino alla passerella per TdV rispetto ai parcheggi delle moto;
- c) la modifica al disegno degli stessi bacini affinché siano previsti dei percorsi pedonali di accompagnamento orientati verso la stazione di Tor di Valle (dal parcheggio alla *chiocciola*) sicuri, agevoli, protettivi, gradevoli e architetturealmente all'altezza del contesto.

E' evidente che tutto il disegno generale è funzionale allo stadio ed al business center che e che quindi l'obiettivo delle simulazioni era quello di fornire strategie di accessibilità, gestione e circolazione per i bacini di sosta destinati agli utenti dello Stadio; e che in particolare per lo sviluppo delle simulazioni si sia tenuto conto della fase di uscita del dopo partita, quanto ai flussi di riempimento/uscita sono sulla Ostiense/via del Mare e nuovo ponte.

Le specifiche ricevute e quindi l'analisi e la simulazione non hanno tenuto in alcun conto la presenza di una clientela locale (in particolare il quadrante Decima e Torrino Sud, Nord e Mezzocammino) che potesse utilizzare i parcheggi come scambio auto/metro in giorni lavorativi per quanto esplicitamente la Deliberazione 132/2014 individua tra i "vantaggi di interesse generale l'utilizzazione dei parcheggi dello Stadio come nodo di scambio gomma/ferro con la Metro B" e in parte con la Roma-Lido.

- **L'Osservatorio richiede che, per rendere concreto quanto affermato nella premessa della delibera 132, è necessario prevedere che da Via Sansotta, con il nuovo sottopasso, sia possibile accedere direttamente alle più vicine aree di parcheggio pubblico del B. Park (innesto alla rotatoria R2).**

*Qualora fossero confermate le asserzioni nel chiarimento su **PARCHEGGI PUBBLICI di TDV come nodo di scambio gomma/ferro** allora questo significa che i parcheggi di piazza Tarantelli*

- I. possono essere utilizzati sia dai cittadini di Torrino e Decima che da quelli sull'asse lungo Colombo, Torrino Mezzocammino e Pontina/Chianesi/P.Borghi/Fiume Bianco come nodo di scambio gomma/ferro, come già oggi avviene, ma anche dai pendolari abitanti lungo la via Ostiense/Via del Mare.*
- II. possono essere utilizzati anche da chi arrivando in auto, trova vantaggioso parcheggiare lato Stazione ed, utilizzando la chiocciola, raggiungere stadio, Business Park o Convivium, piuttosto che usare i parcheggi di TdV.*

Non vale il contrario, ossia la "utilizzazione dei parcheggi dello Stadio come nodo di scambio gomma/ferro con la Roma-Lido o Metro B.

Infatti, un abitante del Torrino o Decima che decidesse di prendere il treno, o metropolitana che sia, qualora il parcheggio fosse saturo, dovrebbe muoversi verso Via di Decima entrare nella rotatoria R4 e decidere se parcheggiare o al P4 o al P5 e da lì arrivare a piedi alla chiocciola, per giungere infine in stazione.

Inoltre, qualora un abitante di Torrino o Decima volesse utilizzare la via ostiense/via del mare, nel verso dal centro verso casa, dovrebbe arrivare fino alla R2, cambiare il senso di marcia, ed uscire alla R4.

STAZIONE a TOR DI VALLE - CHIOCCIOLA

- L'Osservatorio richiede di presentare un significativo paniere di simulazioni di accesso pedonale all'area TdV in diverse fasce orarie e giornate, festive e feriali, tenendo conto sia dei flussi di entrata/uscita dallo stadio ma anche di quelli generati dal business park e dal "traffico pedonale locale".
- L'Osservatorio segnala che, a fronte del consiglio presente nella relazione sulla accessibilità pedonale che la passerella ciclopedonale che collega la nuova stazione di TdV al boulevard del Business Park abbia un'ampiezza minima fruibile di almeno 20m, non sembrerebbe che tale consiglio sia stata recepito. Se ciò venisse confermato, L'Osservatorio ritiene prudentiale, anche per motivi di sicurezza, rivedere la sagoma della *chiocciola*, mantenendo il tratto artistico della costruzione ma garantendo i valori minimi di ampiezza suggeriti. Tale modifica ben si lega all'ipotesi che si possano avere significativi flussi a due direzioni.

Anche in questo caso il focus è tutto "stadio – centrico". Lo scenario domanda più critico viene riconosciuto nella sera del giorno festivo, quando l'evento previsto all'interno dello stadio si conclude.

Non sono state previste altre simulazione in orari e giorni della settimana diversi in presenza di conflitto di traffico, in particolare quando si è in presenza di una significativa interazione fra flussi pedonali contrari in particolare nella passerella Sud da/verso la stazione di TdV (ad esempio in orario d'uscita dagli uffici del business park, spettatori che si muovono per recarsi ad eventi infrasettimanali sportivi e non, pendolari che tornano a casa).

La stazione di Tor di Valle è la destinazione più utilizzata: è evidente che il percorso, e la passerella pedonale che porta in quella direzione, sarà il più utilizzato. Nello studio si ribadisce la necessità di avere una sezione più ampia del camminamento e che il Livello di Servizio C registrato dalla simulazione è possibile grazie a una situazione di monodirezionalità del flusso. Nel caso in cui si verificasse la presenza di un flusso contrario si avrebbe un deciso abbassamento del Livello di Servizio, causando disagi importanti agli utenti e, in casi gravi, la congestione del traffico.

STAZIONE TOR di VALLE (Ferrovia)

- L'Osservatorio richiede che, qualora non fosse realizzata la deviazione Magliana EUR – Tor di Valle della Metro B, sia attentamente valutato la opportunità di riprogettazione della nuova stazione comprensiva della *chiocciola*, eventualmente ricollocata.

La stazione Tor di Valle della ferrovia Roma-Lido è soggetta ad un intervento di ristrutturazione iniziato e poi sospeso.

Dalla "Relazione Trasporto Pubblico di Ferro" si riporta che "Nello specifico l'appalto prevede l'ammodernamento, la riqualificazione e il potenziamento della fermata Tor di Valle mediante la realizzazione del nuovo atrio, delle scale mobili e degli ascensori, delle pensiline e del nuovo sottopasso pubblico. La nuova fermata sarà dotata, di un nuovo fabbricato viaggiatori (lato Torrino), di una biglietteria, di servizi igienici, di un locale commerciale e di un locale per l'agente di stazione. Per l'abbattimento delle barriere architettoniche il progetto prevede ascensori, scale mobili, percorsi per i non vedenti e il già citato nuovo sottopasso pubblico.

A completamento dell'opera, verrà ristrutturato il fabbricato esistente (lato ex ippodromo), saranno coperte le banchine e riattivati i monitor, gli impianti di illuminazione e di diffusione sonora.

E' prevista anche la sistemazione della segnaletica e delle aree esterne

PARCHEGGIO DI PIAZZA TARENTELLI.

- L'Osservatorio richiede venga analizzata/valutata l'attrattività del trasporto sul ferro, in termini di nuovi utenti residenti del quadrante della stazione di TdV, quando tra Roma-Lido (e Metro B) si avranno almeno 16 treni/ora.
- L'Osservatorio richiede la sistemazione delle aree adiacenti la stazione di Tor di Valle, area ex Camper, piazzale Tarantelli, piazzale interno all'anello di Via Sansotta. L'intervento dovrà tener conto che la nuova stazione ed il tronchino di inversione della Metro B riducono in modo significativo gli spazi liberi per creare un parcheggio di scambio attrezzato.
- L'Osservatorio richiede che nella sistemazione delle aree di cui al punto precedente sia inclusa anche l'area comunale incolta lungo la via Sansotta ove ricollocare un mercato rionale sia stanziale che bisettimanale, quest'ultimo ora in Piazza Tarantelli.

Anche in questo caso, si tratta di un intervento in parte fuori dall'ambito del proponente ma è indubbia la sua necessità, pena un confronto fra l'indecoroso di quest'area e quanto di moderno e curato vivrà a poche decine di metri.

Google Maps

<https://www.google.it/maps/@42.0107115,12.4346731,422m/data=!3m1!1e3>

Google Maps



3.46.3

19/07/2015 00:42



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

Chiarimenti

INTERVENTI SU PARCO FLUVIALE ed AGRICOLO

Quale è l'ambito territoriale (il perimetro) e quali sono gli interventi previsti nel progetto e conseguentemente realizzati dal Proponente?

*Dalla relazione tecnico illustrativa sembrerebbe che interventi siano esclusivamente limitati a Parco Urbano e Verde Infrastrutturale, con esclusione del parco fluviale ed agricolo e che pertanto le soluzioni previste negli elaborati grafici sarebbero puramente indicative.
Il chiarimento viene richiesto al fine di verificare il livello di fruibilità da parte dei cittadini*

ACCESSO alla PISTA CICLABILE ed ai PARCHI

In quale punto/i del reticolo ciclo-pedonale interno all'area di Tor di Valle è previsto l'innesto alla pista ciclabile ed all'area centrale del parco fluviale prendendo quale punto di ingresso la chiocciola?

*Chiaramente analoga domanda non si pone se l'accesso avviene dal ponte ciclo-pedonale sul Tevere.
Il motivo della domanda è quello di misurare la facilità di accesso e quindi di fruibilità dei parchi per i cittadini residenti a Decima, Torrino e zone limitrofe
Nella tavola "Interventi paesaggistici sulla piastra" l'Analisi dei Flussi descrive i flussi nel verde.
Qualora la si prendesse a modello, il percorso pedonale per raggiungere il parco sarebbe rilevante (in linea d'area sono circa 1,5 km)*

BARRIERE ARCHITETTONICHE e NATURALI

Si conferma che l'area pubblica e aperta al pubblico di Tor di Valle, passerelle, camminamenti nei parchi e collegamenti ai parcheggi sono accessibili anche da chi utilizza carrozzini, sedie a rotelle ecc.?

Nel documento più volte si cita la presenza di scale e/o scalinate per esempio per il "Parco Urbano Contemporaneo" o di "soluzioni di transizione come la scalinata che connette il parco urbano alla piastra", ma un riferimento specifico alla assenza di barriere architettoniche o naturali.

Proposte

MITIGAZIONE OLFATTIVA e PERCETTIVA

- L'Osservatorio richiede di intervenire affinché la barriera verde di mitigazione percettiva e olfattiva verso l'impianto di depurazione, che ora sembrerebbe posizionata a favore del solo lato dell'area TdV, prosegua anche lungo l'asse della Via Ostiense/Via del Mare unificata in direzione Sud.

Si concorda con quanto affermato che le fasce di mitigazione lungo le infrastrutture contribuiscono a trattenere polveri sottili e assorbire CO2, oltre a costituire una barriera olfattiva lungo il depuratore.

Se tali fasce fossero prolungate come richiesto sarebbero opera a vantaggio e di interesse dei cittadini dei quartieri di Decima e Torrino come .

Senza contare che proseguire la barriera verde aumenterebbe la capacità di intercetto ed invaso del sistema quale azione di mitigazione dell'impatto idrologico atto a garantire l'invarianza idraulica del sistema.

ILLUMINAZIONE

- L'Osservatorio richiede di valutare l'opportunità di modificare il sistema di illuminazione del percorso pedonale dalla passerella a nord da/verso il Convivium / Stadio utilizzato dopo un evento per accedere alla Stazione Magliana FL1.

Nell'area del parco agricolo, l'illuminazione accompagna il loop che parte dalla piastra e si dirige fino al ponte ciclopeditonale sul Tevere. Si tratta di illuminazione con palo fotovoltaico alto 5 metri. La richiesta è di avere conferma che la scelta sia stata esaminata anche in termini di sicurezza ed ordine pubblico.

Non abbiamo trovato traccia della possibilità di applicare una illuminazione completa, analoga a quella prevista per le aree pubbliche, piazzale stadio, parco pubblico, ecc. prevedendo altri sistemi con riflettori orientabili da utilizzare solo in occasione degli eventi e che contemperino impatto ambientale e paesaggistico con quello della sicurezza.

PARCO URBANO e ARREDO

- L'Osservatorio richiede che già in fase di progetto sia previsto nel Parco Urbano Contemporaneo la presenza di aree riservate ai cani.

Sempre ipotizzando che i parchi di TdV (fluviale, agricolo, urbano) siano facilmente raggiungibili dai residenti dei quartieri limitrofi a TdV, ossia che questi diventino bei parchi di quartiere allora sarebbe opportuno che già in fase di progetto, parlando di arredo e cestini ed entrando nel dettaglio, prevedere cestini dispenser di sacchetti e porta rifiuti per le deiezioni dei cani ed ancora dei portacenere per i fumatori che non intendono buttare le cicche per terra.

FRUIBILITA' del PARCO FLUVIALE

- L'Osservatorio richiede che nella progettazione si tenga conto delle indicazioni di massima emerse dal "Progetto di Riqualificazione ambientale e promozione della fruizione dell'area Tor di Valle G.R.A"
- L'Osservatorio richiede che in fase di progettazione siano previste delle strade carrabili per facilitare l'accesso al parco eventualmente utilizzando la strada carrabile già presente lungo l'ansa del Tevere collegata al sistema interno di viabilità ad uso di mezzi ecologici o di navette.

Il "Progetto di Riqualificazione ambientale e promozione della fruizione dell'area del Tevere Magliana - Ansa di Tor di Valle G.R.A." è un progetto del 2008 a cura di WWF Ricerche e Progetti e committenza del Municipio XII (oggi IX) che conteneva alcune proposte quali presenza di una stazione per il corpo di polizia fluviale, punti ristoro ed area per pic-nic ecc.

Questo assicurerà una vitalità e presenza continua per capolinea e parco evitando l'effetto "landa deserta"

FRUIBILITA' del PARCO AGRICOLO

- **L'Osservatorio richiede che in fase di progettazione siano previste delle strade carrabili per facilitare l'accesso ai casali ed il collegamento alla strada carrabile già presente lungo l'ansa del Tevere ed al sistema interno di viabilità ad uso di mezzi ecologici ovvero di navette.**
- **L'Osservatorio richiede che in fase di progettazione il parcheggio P3 sia prevista una uscita pedonale in direzione dei casali**
- **L'Osservatorio richiede di videosorveglianza nel parco agricolo, nel percorso passerella/convivium.**

Nel documento, a proposito di "SOFTSCAPE" e del Parco a carattere agricolo si ipotizzano "Tra gli sviluppi possibili sarebbe interessante il coinvolgimento di associazioni di cittadini o ONG in grado di mantenere produttiva l'infrastruttura verde del parco agricolo." Prevedere già ora un "viabilità" sostenibile, di qualità e coerente con l'ambiente circostante sarebbe certamente un ausilio alla fruibilità dei parchi.

La richiesta di sistemi di videosorveglianza e personale di security è richiesta per salvaguardare il patrimonio da atti vandalici ed accrescere la sensazione di sicurezza negli utilizzatori dell'infrastruttura.



IMPATTO AMBIENTALE

Chiarimenti

AMBITO della V.I.A.

Quali sono le indagini previste od effettuate nei quartieri del Torrino, Decima e Magliana rientranti nella fascia di un chilometro?

Nella "Relazione Preliminare di V.I.A." Allegato 1 – Piano di Lavoro dello Studio di Impatto Ambientale al paragrafo D. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE punto "D.1.2 - Area di indagine di legge" si ricorda che l'area di indagine è la "Fascia di un km dagli ambiti degli interventi progettuali previsti, ovvero: ambito delle infrastrutture correlate e area di Intervento".

INVARIANZA IDRAULICA

Quali opere sono previste per garantire e migliorare l'invarianza idraulica?

Con l'allontanamento delle acque dall'area TdV verso dove verranno indirizzate?

Qual'è la portata massima da smaltire prevista?

Nella "Relazione Preliminare di V.I.A." Allegato 1 – Piano di Lavoro dello Studio di Impatto Ambientale al sotto-paragrafo D.3.4 - Risorse idriche superficiali e sotterranee D.3.4.1 - Acque superficiali si legge " "Nell'area vasta sono state introdotte nuove misure inerenti l'applicazione del principio dell'invarianza idraulica e dell'impermeabilizzazione del suolo, quindi ogni trasformazione del territorio non deve apportare un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricettore attraverso la realizzazione di varie tipologie di sistemi di compensazione. Infine sono state individuate, nell'ambito territoriale disciplinato dal Piano, le zone a rischio idraulico potenziale."

RUMORE e QUALITA' dell'ARIA

Sono disponibili i dati attuali di un sulla qualità dell'area e sul rumore, in particolare per i quartieri di Decima, Magliana e Torrino?

Nella "Relazione Preliminare di V.I.A." Allegato 1 – Piano di Lavoro dello Studio di Impatto Ambientale al paragrafo D. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE punto D.1.1 - Area vasta Viene determinata fin da questa fase in relazione agli effetti dell'intervento sulla componente mobilità per gli effetti diretti di tale tema e di quelli correlati della qualità dell'aria e del rumore."

CLASSIFICAZIONE SISMICA

Si conferma il refuso sulla classificazione sismica?

In "Relazione geologica – Aree esterne" tra i punti in "Considerazioni conclusive" si afferma che "in base alla nuova classificazione sismica della Regione Lazio, il territorio del Municipio II (ex II e III) del Comune di Roma ricade in zona sismica 3A, con accelerazione ag compresa tra 0,10 e 0,15;" In realtà per il territorio del Municipio IX (ex XII) del Comune di Roma (zona sismica 2B) ci si aspetta una accelerazione compresa fra 0,15 e 0,20.

MITIGAZIONE del RISCHIO IDROGEOLOGICO

- Nel campo di indagine dello studio rientrano anche i quartieri circostanti l'area di intervento del Progetto, nello specifico i quartieri Decima e Torrino?
- L'analisi dell'impatto, le soluzioni proposte e la messa in sicurezza dell'area di intervento non peggiorano, anzi migliorano, tanto da giustificare l'interesse pubblico, l'attuale situazione dei due quartieri? Ossia è certificabile che dopo la messa in sicurezza il livello di rischio idraulico scenda dal livello R4 ad almeno R3?

Nella "Relazione generale Interventi per la mitigazione del rischio idrogeologico" al capitolo 1. "Sommario" si afferma che "Si rendono, pertanto, necessari interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, sia sul fosso di Vallerano che sull'Acqua Acetosa, da realizzarsi allo scopo di evitare il potenziale allagamento dell'area di costruzione dello Stadio e delle aree di pertinenza delle strutture ed infrastrutture a servizio del progetto".

- Perché l'attuale Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce – PS5 del 2015, per quanto citato non è indicato quale riferimento la valutazione della compatibilità?

Nella "Relazione generale Interventi per la mitigazione del rischio idrogeologico", Al paragrafo 2.2. si legge"... Tali studi sono posti all'aggiornamento del PS5 che, licenziato ed approvato dal Comitato Tecnico di ABT nella seduta del 25 luglio 2014 ed adottato dal Comitato Istituzionale con delibera n. 131 del 22 dicembre 2014, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale serie generale n. 83 del 10/04/2015 (PS5 2015, l'attuale Piano o semplicemente PS5).

Ma

in Introduzione si afferma che le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Tevere, ed in particolare il "PS5 – Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere, da Castel Giubileo alla foce" approvato con DPCM del 10/04/2013 (PS5 2013), sono i riferimenti che forniscono le condizioni tecniche per la verifica della compatibilità idraulica degli interventi

e Al paragrafo 3.1.2. Dati e Studi Idrogeologici si citano

- Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di bacino del Fiume Tevere (approvato 2006/11/10) ed il precedente

- Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce – PS5 (approvato con D. P. C. M. del 3 Marzo 2009)

Proposte

INDAGINI su PRODUZIONE di VIBRAZIONI

- L'Osservatorio ritiene necessario, nell'ambito di uno studio di risposta sismica locale, prevedere una 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." al capitolo 4. INDIVIDUAZIONE DEI LEGAMI TRA LE AZIONI DI PROGETTO E GLI ASPETTI AMBIENTALI si riconosce produzione di vibrazioni nelle varie fasi di vita dell'opera; nella cantierizzazione (fasi di Abbattimenti e demolizioni e di Attivazione ed esercizio sistemi produttivi in sito), nel corso dell'opera (Infrastrutture, opere di sistemazione idraulica, opere fondali, opere in elevazione, sistemi impiantistici) e in esercizio (affluenza e/o fruizione delle opere previste).

Il territorio del Municipio IX è incluso nella zona di sismicità 2B, con una sismicità storica relativamente alta, per esso è stato validato lo studio di microzonazione sismica di livello I. 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".

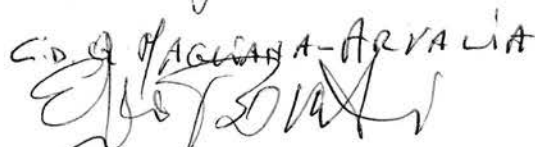
INDAGINI sul RISCHIO IDROGEOLOGICO

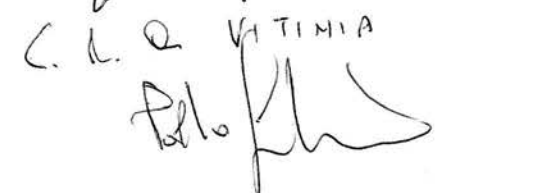
- L'Osservatorio richiede che le indagini idrogeologiche, già effettuata nell'area TdV, vengano estese anche nel quartiere di Decima.

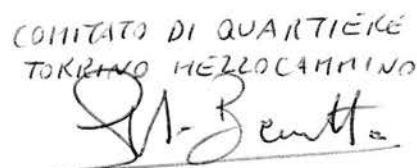
Nella "Relazione Preliminare di V.I.A." Allegato 1 – Piano di Lavoro dello Studio di Impatto Ambientale al paragrafo D. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE punto "D.1.2 - Area di indagine di legge" si ricorda che l'area di indagine è la "Fascia di un km dagli ambiti degli interventi progettuali previsti, ovvero: ambito delle infrastrutture correlate e area di Intervento".

Per i Comitati di Quartiere aderenti all'Osservatorio

C.O. Q. TORRINO NORD
Vice Presidente


C.O. Q. MAGLIANA-ARVALIA


C.O. Q. VITIMIA


COMITATO DI QUARTIERE
TORRINO HELOCAMINO


C.O. Q. TORRINO DECIMA
