



Comitato “Difendiamo Tor di Valle dal Cemento”

- **Al Direttore Arch. Manuela Manetti**
Direzione Territorio, Urbanistica e Mobilità
REGIONE LAZIO

- **Ai Rappresentati in Conferenza dei Servizi**
 - a) dello Stato
 - b) della Città Metropolitana
 - c) del Comune di Roma

p.c.

- **Assessore Politiche del Territorio, Mobilità**
Regione Lazio

- **Assessori Urbanistica, Infrastrutture, Mobilità**
Roma Capitale

LORO SEDI

Oggetto: NOTE DI OSSERVAZIONI al nuovo progetto definitivo Stadio Tor di Valle approvato con delibera A.C. n. 32 del 15 giugno 2017, in qualità di partecipanti alla Conferenza dei Servizi Regionale. In ottemperanza alla comunicazione via e-mail del 26 giugno 2017 dalla Direzione Territorio, Urbanistica e Mobilità della Regione Lazio.

Con l'intendimento di fare cosa utile si trasmettono note di osservazioni riguardo la deliberazione 32/2017 dell'AC di Roma e del relativo nuovo definitivo progetto per lo stadio di Tor di Valle.

Le note di osservazioni fanno riferimento a questioni di rispetto della legalità, delle procedure e di alcune questioni di merito circa il progetto medesimo.

LEGALITA' NELLE PROCEDURE

a) Vicende legate alla cosiddetta Variante urbanistica

Ai sensi della legge 21.12.1955 N.1357 e della legge 6.8.1967 N.765 le possibilità di deroga dalle norme di P.R.G. possono essere esercitate limitatamente ai casi che riguardano edifici ed impianti pubblici e di interesse pubblico. L'autorizzazione è accordata dal Sindaco, subordinatamente al nulla osta della giunta regionale, previa deliberazione del consiglio comunale.

Pertanto la variante urbanistica riguarda certamente l'interesse pubblico rilasciato allo Stadio. Diventa difficoltoso ricomprendere nella variante delle volumetrie non previste dal PRG e soprattutto che fa seguito ad una interpretazione amministrativa che cozza contro la legge. Norma che fu introdotta dalla delibera 132/2014 (vedasi punto B che segue). La delibera 132, con molta goffaggine, aveva tramutato questa previsione deliberativa nell'applicazione dell'istituto della compensazione (che era del tutto estraneo).

La nuova delibera 32 del 14 giugno 2017 pare aver cancellato la dizione Compensazione, ma il risultato non cambia perché l'aumento delle volumetrie, non connesse con la funzionalità dello Stadio ed estranee alle previsioni del PRG dovrebbero intendersi scollegate all'interesse pubblico rilasciato, come previsto dalla legge, sugli Stadi. Non sana la questione, certamente, la previsione parlamentare di cui all'art.52 del D.L. 50/2017, che integra la legge 147/2013, che supera ogni fantasia permettendo di realizzare anche volumetrie residenziali, precedentemente vietate.

b) Problematiche legate alla variante e le polemiche sull'istituto della compensazione.

Da una lettura non superficiale la nuova delibera 32/2017 pare che finalmente non nomini più la parola cubature in compensazione. E tuttavia, come dalle ceneri, la questione, pure nascosta, è presente. Risale alla delibera 132 /2014 pag. 22, 4 comma, che viene richiamata dalla nuova delibera (pag. 21 della nuova delibera, ovvero pag. 4 della allegata relazione tecnica, al comma 5 nel quale si afferma: "che le opere ritenute dall'AC (assemblea comunale) di interesse pubblico generale determinano l'incremento delle previsioni edificatorie del PRG vigente". Tale impostazione permetterebbe di considerare, ad libitum, l'aumento delle cubature (vedasi i grattacieli precedenti) ed oggi, con la nuova delibera, di poter dire che le volumetrie previste sono state dimezzate. Naturalmente è una interpretazione "disinvolta" della politica e degli amministratori comunali che cozza con la normativa di legge e che porterebbe, quasi sicuramente, all'apertura di un conflitto legale. Posizioni, tra l'altro espresse da una Assemblea capitolina non più in carica, essendo intervenute nuove elezioni che hanno portato alla vittoria un programma rigoroso che faceva della difesa della legalità e del territorio una importante priorità

c) Visto di conformità

Appare in ogni caso singolare che sulla nuova deliberazione 32/2017 non ci sia il visto di conformità alla legge (Controllo di legittimità dell'atto. Non c'era naturalmente neanche nella delibera precedente). Dopo la modifica del Titolo V della Costituzione e la cancellazione dei CORECO: vedasi al riguardo le previsioni di cui alla legge 267 sugli Enti Locali e, per Roma, la delibera n. 12 del 2013 art. 6 del relativo Regolamento. Né si capisce chi lo dovrebbe sottoscrivere. Sono naturalmente presenti nella nuova delibera i visti tecnici rilasciati dai vari Dipartimenti, che naturalmente non hanno la competenza di specificare se la nuova deliberazione ha superato il vaglio del controllo di legittimità. Non si evince nemmeno l'attività integrata interna prevista della delibera 37/2016.

d) Puntiglioso rispetto della procedura.

La Conferenza dei servizi si era conclusa in modo negativo, permettendo al proponente di presentare entro il 15 giugno 2017 le opportune integrazioni o variazioni al progetto. Pare sorga qualche dubbio circa la interpretazione delle date. La delibera 32 è stata approvata il 15 giugno e alla regione è stata comunicata successivamente. Viene da chiedersi come sia da intendersi la fissazione di una data di scadenza certa.

e) Saltate tutte le norme procedurali ai fini di un corretto esame del progetto

In circa 8 giorni si è pensato di correre in modo affannato (*il vecchierel bianco e infermo di Leopardi*) per riuscire nell'intento. Saltate le procedure nei Municipi interessati, saltate le normalità di approfondimento nelle competenti Commissioni, tutta la vicenda si è trasformata non in un progetto per

Roma ma in una disputa –fuori le righe - su continue pregiudiziali. Gli istituti democratici ne sono usciti mortificati e anche peggio. Il Regolamento che prevede la partecipazione dei cittadini è stato del tutto calpestato. Cestinate le previsioni di cui al Regolamento 57/2006.

La città ne è stata mortalmente ferita.

ALCUNE QUESTIONI NEL MERITO PROGETTUALE

1. Problematiche vincolistiche.

La nuova delibera adottata (32/2017) riguardo la questione dei vincoli pare non tenerne sufficientemente conto. Probabilmente rinvia l'esame ad un giudizio di competenza della/e soprintendenze. L'augurio è che prevalga il rispetto delle normativa e la saggezza di non demolire o cancellare pezzi della nostra storia.

2. Problematiche trasportistiche.

Da un primo esame emerge una scarsa attenzione al riguardo, malgrado il nuovo progetto gli dedichino ben oltre 45 pagine. Troppe le contraddizioni. Non essendo precisate le competenze ad intervenire per la ferrovia Roma Lido e i tempi di intervento di riclassificazione della linea: stazioni e infrastruttura su ferro, funzione della stazione di Tor di Valle, assenza di un'idea di Nodi di scambio tra auto private e la ferrovia Roma Lido lungo le stazioni del relativo percorso ne deriva nessuna valutazione programmatica circa i tempi degli interventi necessari che potrebbero assumere un carattere di assoluta e drammatica priorità. Riteniamo sbagliata la vicenda circa un doppio esercizio fino alla stazione di Acilia, che mortificherebbe i già oggi penalizzati abitanti del X Municipio. Non si parla di interventi necessari alle infrastrutture riferite alle nuove tecnologie (sistema di distanziamento dei treni o blocco automatico sulla linea) ed egualmente alle strozzature (salto di cavallo) che si determinerebbero per un servizio sdoppiato fino ad Acilia. Un mezzo disastro programmatico. L'intervento presunto sui treni non è chiaro se si tratta di acquisto di nuovi o manutenzione sui vecchi (già da tempo rivelatasi inutile) o tutti e due. Non è affatto chiaro da chi verrà sostenuto l'aumento dei costi derivanti dall'aumento della frequenza previsto (ma poco probabile).

Non c'è accenno al fatto che per le nuove vetture o i nuovi treni, per essere acquistati, occorre fare gara internazionale e che i tempi di fornitura saranno molto lunghi, sicuramente non compatibili con i tempi del progetto.

2.1 FL1

Analogamente per la FL1. Nessun rapporto con il Ministero delle Infrastrutture, nessuna idea circa il ruolo dei possibili nodi di scambio, nessuna idea di possibili novità di esercizio collegati a orari diversi circa le partite da giocare. Singolare è dir poco l'idea di treni metropolitani che trasporterebbero migliaia di biciclette.

2.2 Ponte ciclopedonale

Al di là della curiosa soluzione per non far esplodere il trasporto privato su auto, la domanda semplice è come arrivano e da dove le biciclette e dove parcheggerebbero.

2.3 Viabilità e mobilità privata

Un gran pasticcio è dir poco. Non è stato nemmeno preso in attenzione lo studio (serio e generoso) messo a disposizione dal Comitato Pendolari sulla situazione della mobilità privata nell'area interessata. (agli atti della C.d.S.) Desta qualche ironia la precisione nel riportare le descrizioni delle strade e dei marciapiedi derivanti dal Codice della strada.

2.4 Un programma non è tale se non definisce tempi

Tutto il programma collegato alla mobilità soffre dell'assenza di un tentativo minimo di un mini (probabilmente impossibile) crono-programma circa tutte le opere da realizzare, al riguardo. E' come dire alla istituzione pubblica faccio l'elenco (pure non preciso) delle situazioni, mi rilasci per questo l'interesse pubblico e poi vada come vada.

3. Questioni non secondarie

La notizia che riporta la stampa, circa le problematiche sulla solidità economica di qualche componente della società formata dai proponenti, avrebbero dovuto consigliare un atteggiamento sobrio e rigoroso al riguardo. La città attonita ha assistito ad una posizione di totale sudditanza difficile da spiegare.

3.1 Vicende commerciali e depuratore

Le cubature commerciali previste, l'ennesimo Centro Commerciale che ne deriverebbe, parrebbero confliggere con l'attuale Piano del Commercio del Comune.

Infine non sono state previste soluzioni soddisfacenti, dal punto di vista della depurazione, per poter acconsentire alle cubature previste in aumento. Occorre, per altro, ricordare che il depuratore esistente già risulta avere gravi problemi e suscita vivaci lagnanze da parte dei cittadini. Inoltre si ricorda che esiste un vincolo di non edificabilità per una distanza di 200 metri dallo stesso, di cui non sembra si sia tenuto conto nel progetto.

LO SCRIVENTE COMITATO,

presente in qualità di Uditore, come portatore di interessi collettivi, esprime infine le motivazioni che seguono:

Qualunque possa essere la interpretazione, davvero "molto disinvolta" della legislazione è certo che la legge medesima non sottrae i compiti di programmazione agli organi elettivi né modifica unilateralmente, e per via degli Enti locali, le norme circa le possibili varianti al PRG per opere esclusivamente di interesse pubblico. E, naturalmente, non possono essere dichiarate tali le volumetrie che non hanno alcuna connessione funzionale con l'opera Stadio e che rappresentano, invece, una singolare auto modalità di possibili interessi speculativi.

Per questo, nel constatare le falle legali e progettuali della proposta, invita la Conferenza dei Servizi ad ESPRIMERE UN NO DEFINITIVO AL PROGETTO.

Firmato per il Comitato "Difendiamo Tor di Valle dal cemento"

Bruno Ceccarelli 347 7864696

bru.ce@libero.it

Bruno Ceccarelli

Maurizio Messina 339 8079783

maurizio.messina@libero.it

Maurizio Messina

Pasquale Ruzza 335 5999750

pasquale.ruzza@fastwebnet.it

Pasquale Ruzza

Massimo Sabbatini 380 5424062

massisabba@gmail.com

Massimo Sabbatini