

Sicurezza e caos traffico si punta sulla Roma-Lido ma i fondi non ci sono

IL FOCUS

ROMA La sindaca Virginia Raggi che in campagna elettorale prometteva addirittura una «moratoria delle nuove espansioni» e di «bloccare le edificazioni su aree a rischio idrogeologico e su quelle agricole», ora dovrà far digerire (e votare) alla sua maggioranza in Consiglio comunale una variante urbanistica per costruire oltre mezzo milione di metri cubi di cemento in un'area a forte rischio inondazioni che, secondo il Piano regolatore, avrebbe dovuto accogliere un parco attrezzato. Invece no. Dopo l'accordo tra il M5S e i privati ufficializzato il 24 febbraio scorso - pensare che il giorno prima Beppe Grillo ancora prometteva «lo stadio si farà, ma non a Tor di Valle», del resto i grillini avevano bocciato in Aula il primo progetto, quello dell'ex sindaco Ignazio Marino - questa controversa operazione calcistico-immobiliare legata al nuovo stadio della Roma e a un gigantesco «Ecomostro» di uffici, negozi e alberghi supera il giro di boa della conferenza dei servizi. L'iter prosegue, ma con diverse falle di cui resta traccia negli incartamenti redatti in queste ore dai tecnici del Campidoglio, della Regione Lazio e dei vari ministeri.

Il primo, macroscopico *bug* è quello dei trasporti. Nella prima versione del progetto era previsto il prolungamento della metropolitana fino a Tor di Valle. Intervento depennato a febbraio col taglio parziale delle cubature record; per far arrivare metà dei

tifosi allo stadio con i mezzi pubblici (quasi 30mila persone, così ha prescritto il Comune e lo stesso farà la conferenza dei servizi) si punta tutto sul «potenziamento» della disastrosa Roma-Lido, la peggiore ferrovia d'Italia secondo la classifica annuale di Pendolaria. I privati sborserebbero appena 45 milioni di euro, anche se per arrivare a una frequenza decente, cioè a un treno ogni 5 minuti, di milioni ne servirebbero 400, dieci volte tanto, così han-

no calcolato i francesi di Ratp, che gestiscono il metrò di Parigi.

CAOS MOBILITÀ

Con l'investimento dei proponenti, il traguardo fissato dall'amministrazione comunale e dalla conferenza di ieri è impossibile da raggiungere. Servirà un assist dagli enti pubblici, anche in questo caso. La Regione da parte sua ha stanziato 180 milioni, ma per l'intera tratta, non solo per le fermate intorno a Tor di Valle. E non è detto che questi fondi bastino, anzi.

Se il piano trasporti collassa - «sono numeri campati per aria», sostiene il professor Sandro Simoncini, docente di Urbanistica e Legislazione Ambientale alla Sapienza - allora anche tutti gli studi sul traffico realizzati dai privati rischiano di essere totalmente falsati. La circolazione di un intero quadrante di Roma, che va dalla Magliana all'Eur, al Torrino, rischia di andare in tilt definitivamente. Anche perché i due nuovi ponti che verrebbero costruiti - entrambi con i soldi pubblici, anche qui - seguiranno iter paralleli e dagli esiti estrema-

mente incerti.

Nell'ultimo atto della conferenza, i tecnici hanno chiesto che il nuovo «Ponte dei Congressi», finanziato dal Cipe, apra insieme allo stadio, pur trattandosi di un'infrastruttura totalmente slegata dalla vicenda Tor di Valle, che dopo essere stata bocciata a inizio anno dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, è impelagata in un percorso di approvazione imponderabile.

SICUREZZA A RISCHIO

Lo stesso vale per l'altro ponte, quello «di Traiano», che originariamente avrebbero dovuto pagare i proponenti (per intero) e di cui invece - è notizia degli ultimi giorni - si faranno carico i contribuenti, anche se a sentire l'assessore all'Urbanistica di Roma, Luca Montuori, sarebbe un'opera utile solo ai privati. I fondi, ha detto il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, arriveranno dal contratto dell'Anas, l'ente nazionale per le strade. In teoria avrebbe dovuto essere firmato ieri un «accordo di programma» tra i vari enti della conferenza dei servizi per stabilire il finanziamento, ma di questo atto, al momento, non c'è traccia. La Regione ha riconosciuto che si tratta di un'opera «necessaria», ma toccherà al Campidoglio «verificare se ci sono le risorse e dove trovarle». Pensare che questa infrastruttura è fondamentale non solo per la viabilità, ma anche per garantire le vie di fuga dallo stadio. Se il ponte non sarà costruito o verrà realizzato tardi tutto il piano della sicurezza andrà riscritto.

Lorenzo De Cicco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le criticità



Infrastrutture
Senza i ponti
mancano anche
le vie di fuga

I due nuovi ponti da costruire intorno a Tor di Valle saranno pagati con fondi pubblici. Con iter e tempi diversi rispetto ai cantieri privati. Il ponte dei Congressi, ancora in stand-by, dovrà però aprire insieme allo stadio, altrimenti il traffico va in tilt. Il ponte di Traiano (originariamente a carico dei privati) è considerato necessario per assicurare la sicurezza e le vie di fuga.



Trasporti
Sono carenti,
per il pubblico
difficile arrivare

I tecnici hanno chiesto che metà dei tifosi arrivi allo stadio con i mezzi pubblici. Ma il prolungamento della metro B è stato cancellato, resta solo il potenziamento della Roma-Lido, la peggiore ferrovia d'Italia secondo Pendolaria. I privati sborserebbero appena 45 milioni, ma per arrivare a un treno ogni 5 minuti, secondo i francesi di Ratp che gestiscono il metrò parigino, di milioni ne servirebbero 400.

**LA QUESTIONE PONTI:
QUELLO DEI CONGRESSI
DEVE APRIRE
INSIEME ALL'IMPIANTO
IL TRAIANO SERVE
PER L'INCOLUMITÀ**

**IL PIANO PREVEDE
CHE 30MILA TIFOSI
VADANO ALLO STADIO
CON I MEZZI PUBBLICI
MA LA LINEA
È DISASTRATA**

