

Ecco perché lo stadio si farà

Le risposte di tecnici e geologi alle criticità del Campidoglio

Fernando M. Magliaro

■ Per il Comune, il dossier Stadio di Tor di Valle è ben lungi dall'essere definitivo. Mancano troppi documenti - piano particellare, sondaggi, computo metrico estimativo, relazione economica-finanziaria, proprietà delle aree - e molti altri devono essere ancora approfonditi.

Senza perdersi d'animo, come formichine operose, dall'altrolato del Tevere, in casa giallorossa e da Parnasi, consoci che il "definitivo" presentato il 15 giugno era più un auspicio che una realtà, si è proseguito a lavorare: per metà settembre, ad esempio, i diversi studi di **architettura** che stanno lavorando sui vari edifici che compongono il Roma Village, hanno un'ulteriore consegna degli elaborati, sempre più vicini ad essere davvero definitivi.

Ma anche il resto dei problemi - evidenziati da *Il Tempo* nell'inchiesta analitica sul progetto depositato in Campidoglio e dal Campidoglio confermati e ribaditi in modo chiaro nella lettera ufficiale che ha accompagnato la trasmissione dei plichi in Regione per la Conferenza definitiva - sta andando verso una soluzione. Forse migliore del previsto.

In primo luogo, i sondaggi geologici con le annesse prove sismiche. Secondo quanto *Il Tempo* apprende, la Geores, la

società che si sta occupando, sin dallo scorso aprile di effettuare le rilevazioni geognostiche, sta proseguendo nei lavori. Lo scorso 10 luglio, infatti, sono iniziate le trivellazioni anche nelle aree non di proprietà del Gruppo Parnasi, sia quelle pubbliche che quelle private. Entro pochi giorni ancora - fine agosto primi giorni di settembre - questi lavori dovrebbero essere conclusi. Inoltre, man mano che affluiscono i dati geologici, geostatici e delle prove antisismiche, questi vengono "girati" ai progettisti delle diverse opere per poter effettuare i calcoli delle fondazioni. Si tratta di un elemento fondamentale necessario per stabilire in modo certo, e soprattutto, da un punto di vista di equilibrio economico, il costo dei diversi edifici. Sono già state completate le rilevazioni per i tre ponti, quello carrabile sul Tevere per il quale si è giunti fino a 120 metri di profondità, e i due pedonali, quello che dalla nuova stazione MetroB e Roma-Lido di Tor di Valle scavalca la via Ostiense e quello che dalla fermata Magliana della ferrovia per Fiumicino porta direttamente allo stadio, passando al di sopra della Roma-Fiumicino e del Fiume Tevere. Proprio durante le rilevazioni su queste due aree, quella per il ponte ciclopedonale e per quello carrabile, i tecnici si sono resi conto, con grande sorpresa, che il Fiume potrebbe aver subito modifi-

che enormi del suo percorso nel volgere dei secoli. Le attese dei geologi, infatti, erano indirizzate verso una massiccia presenza di torba, tipica degli ambienti fluviali e lacuali. Invece, sotto c'è sabbia compatta e roccia: è presto per esserne certi, ma è possibile che anticamente il Fiume in quel punto fosse diviso in due bracci da un isolotto.

Interpellato da *Il Tempo*, Claudio Vercelli, geologo e direttore della Geores conferma: «Al momento siamo impegnati, e con un lievissimo ritardo sui tempi previsti dovuto a lungaggini burocratiche sui permessi, nell'effettuare le rilevazioni nell'area del Fosso di Vallerano, e nelle aree limitrofe al nuovo Stadio dove verranno edificati parcheggi e strade di collegamento. Abbiamo anche effettuato le rilevazioni sul possibile tracciato del prolungamento della Metro B e sull'area della nuova stazione di Tor di Valle e, anche qui come per le sponde del Tevere, possiamo dire di aver trovato una situazione del sottosuolo migliore di quella che ci aspettavamo. In sostanza, i terreni sono più compatti e tecnicamente migliori per costruire».

Il completamento dei sondaggi geologici è uno degli elementi essenziali per poter por-

tare il dossier, o almeno parte di esso, a vero livello definitivo. Infatti, se non vengono completati e non è quindi chiaro che tipo di sottosuolo si abbia di fronte, non è possibile progettare, almeno non in modo serio e attendibile, le fondazioni degli edifici: non si sarebbe in grado, infatti, di sapere a quale profondità occorre giungere, quale tipo di fondamenta vada gettato e via dicendo. Questo elemento determina in modo sensibile i costi di un edificio che è, poi, il famoso "computo metrico estimativo", cioè quel documento che indica, appunto, quanto costa, voce per voce, ogni singola opera da costruire e che, per legge, deve essere redatto. E, senza il computo metrico estimativo non si può procedere alla redazione della "relazione economico-finanziaria" e al calcolo di quanto spetti al privato di pagare in termini di contributi. Tutte evidenze, queste, che il Comune ha segnalato come mancanti nel progetto "definitivo" nella lettera/relazione che ha accompagnato, lo scorso 25 luglio, la trasmissione del dossier Stadio in Regione.

La relazione - 34 pagine che raccolgono otto diverse relazioni (urbanistica, mobilità, ambiente, sport, protezione civile, lavori pubblici e attività produttive) era stata pubblicata in esclusiva da *Il Tempo* all'inizio di agosto. I diversi uf-

fici comunali hanno provveduto ad esaminare in via preliminare il progetto, senza, quindi, addentrarsi negli elementi specifici ma solo limitandosi a una ricognizione generale delle carte da cui emerso in modo inequivocabile che non solo mancano alcuni elementi essenziali per qualificare, a termini di legge, il progetto come "definitivo" ma che già da queste prime analisi emergono alcune perplessità sulle soluzioni progettuali adottate.

La prima e più importante di queste riserve è quella legata alla metropolitana. Il sindaco Marino stabilì che i tifosi dovessero essere messi nelle condizioni di raggiungere il futuro Stadio attraverso una nuova diramazione della Metro B, da Magliana all'attuale stazione (da rimodernare) di Tor di Valle sulla Roma-Lido. I tecnici capitolini, leggendo le carte del "definitivo" bocciarono questa soluzione, definendo l'ipotesi Metro B come carente nella documentazione sull'esercizio del servizio ma soprattutto paventano una riduzione del trasporto del «40% rispetto all'attuale servizio» con rischi per la regolarità del servizio «tali da coinvolgere 2/300mila utenti». L'altro grande nodo, di natura ambientale, è quello legato al rischio di allagamenti dell'area e alla mancata proprietà da parte dei proponenti di tutte le aree sulle quali dovrebbe sorgere il futuro parco verde che circonda lo Stadio. Infine, fra gli altri rilievi contenuti nella relazione comunale "girata" alla Regione, ci sono quelli sulle strade: va ampliato lo studio del traffico privato come area geografica di riferimento e va approfondita la cantierizzazione della via del Mare/Ostiense durante i due anni di lavori.

Nodo ambientale

Da capire se l'area è soggetta a rischio allagamenti

Circolazione

Da ampliare lo studio del traffico privato



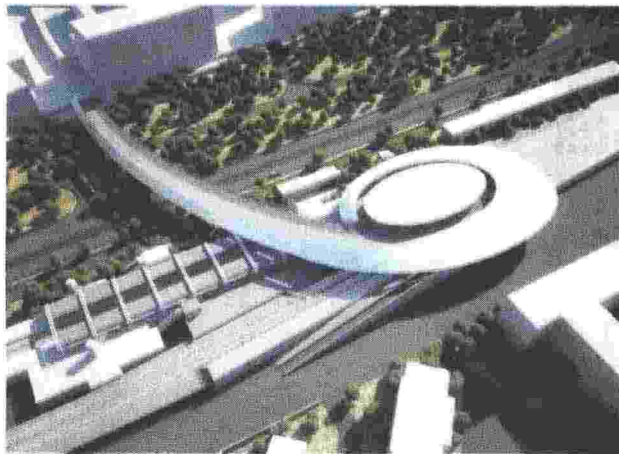
Trivellazioni

I sondaggi dei geologi e le annesse prove sismiche proseguono. I lavori dovrebbero concludersi tra fine agosto e i primi giorni di settembre e sono fondamentali per stabilire il costo dei diversi edifici.



Il fiume

Già completate le rilevazioni per i tre ponti (uno carrabile e due pedonali). Invece della torba, tipica degli ambienti fluviali, i tecnici avrebbero trovato sabbia compatta e roccia. Una situazione migliore di quella attesa.



La metropolitana

Il sindaco Marino aveva impedito che lo stadio potesse essere raggiunto con una diramazione della Metro B. Ma i tecnici del Comune hanno bocciato la soluzione inserita nel progetto presentato dalla Roma.



Progetto definitivo

Secondo il Comune il dossier sullo stadio della Roma non è completo. Mancano troppi documenti: piano particellare, sondaggi, computo metrico estimativo, relazione economica-finanziaria, proprietà di aree e diversi punti devono essere approfonditi. Per questo in casa giallorossa e da Parnasi si continua a lavorare