

Tor di Valle, scontro in Comune: piano nel caos

► Esposito zittisce Caudo
«Lo stadio non è priorità»
E c'è l'altolà della Regione

«Lo stadio non è una priorità», dice l'assessore ai Trasporti, Stefano Esposito, al collega dell'Urbanistica, Giovanni Caudo, che ieri ha parlato del piano trasporti per il progetto Tor di Valle: «Se sulla Roma-Lido non passeranno 16 treni all'ora - dice Caudo - il progetto salta». La Regione intanto scrive ai privati: «Progetto incompleto, procedura ferma».

all'interno



Tor di Valle, scontro in Comune E la Regione: piano incompleto

► L'altolà della Pisana in una lettera di agosto: ► Caudo: «Bisogna garantire 16 bus l'ora»
«Integrate il progetto sullo stadio o è nullo» Esposito replica: «Le priorità sono altre»

IL CASO

«Il progetto Tor di Valle? Non è una priorità, prima pensiamo a far funzionare le corse di bus e metro». A parlare è l'assessore alla Mobilità, Stefano Esposito. La sua è una replica al collega di giunta, con delega all'Urbanistica, Giovanni Caudo, che ieri alla Casa della Città ha inaugurato una serie di incontri sul progetto del nuovo stadio della Roma e ha parlato del piano trasporti per l'impianto sportivo e per il mega-complesso di uffici, negozi e alberghi che dovrebbe nascerci accanto. «Ora dobbiamo far funzionare le corse di tutti i giorni. Lo stadio è un'opportunità, ma ora le priorità sono altre - ha tagliato corto il titolare dei Trasporti - La preoccupazione di tutti ora è quella di avere corse puntuali poi discuteremo nel dettaglio anche della frequenza e dello stadio. Ma ognuno faccia il proprio mestiere».

I RITARDI

Il progetto nel frattempo rimane impantanato. La procedura «non è attiva», ha dovuto ammettere ieri lo stesso Caudo. Non tanto perché la Procura di Roma ha aperto un'inchiesta sul progetto di Pallotta e del costruttore Parnasi, quanto perché nelle carte presentate dai privati lo scorso 15 giugno al Comune, finite ora alla Regione, ci sono troppe lacune. Mancanze gravi, che sono state segnalate anche dagli uffici della Pisana lo scorso 5 agosto, in una lettera inviata alla Eurnova Srl (la società di Parnasi) e al dipartimento Urbanistica di Roma Capitale. Sono state riscontrate, si legge nella lettera, «alcune carenze che impongono al soggetto proponente, pur in assenza di legittimo affidamento, integrazione e chiarimenti indispensabili per l'indizione della Conferenza dei servizi», l'organismo, convocato dalla Regione, che in teoria avrebbe 6 mesi di tempo per promuovere o bocciare il progetto, come prevede la legge sugli stadi.

Ma la conferenza, sempre se-

condo la legge, può partire solo in presenza di «progetti definitivi». Che a oggi non ci sono. Scrive infatti la Regione: «La documentazione non è sufficiente per l'avvio del provvedimento». Motivo per cui «il soggetto proponente è invitato a completare il progetto definitivo di tutti gli interventi previsti, così come modificati dalla Conferenza preliminare del 4 settembre 2014». La lettera è stata protocollata dalla Eurnova lo scorso 2 settembre. Ma ad oggi il progetto è ancora incompleto.

«Le integrazioni dovevano essere ultimate il primo settembre - ha detto ieri Caudo - evidentemente dalla Regione si stanno prendendo qualche giorno in più». E qui nasce il primo motivo di attrito con la Pisana. Perché dalle parole dell'assessore comunale all'Urbanistica sembrerebbe che sia la Regione a rallentare l'iter. Mentre, spiegano informalmente dagli uffici di via Cristoforo Colombo, i ritardi sono da attribuire solo ai privati, che hanno presentato documenti incom-

pleti, come ammesso dallo stesso Comune quando a fine luglio ha trasmesso tutti gli elaborati alla Regione.

Il secondo motivo di frizione riguarda il piano trasporti. Atac ha già bocciato l'ipotesi «prioritaria» per servire l'area, la biforcazione della Metro B fino a Tor di Valle che rallenterebbe le corse del 40%, causando danni «a 200-300mila utenti». In pratica, anziché migliorare il servizio della linea, lo affosserebbe. Caudo ieri ha spiegato che l'alternativa è il potenziamento della Roma-Lido. «La delibera comunale dice che lo stadio può aprire se il 50% delle persone arriva con i mezzi pubblici. Altrimenti il progetto salta. Deve esserci un servizio di 16 treni l'ora per garantire il movimento di 20mila persone. Se si dovesse prevedere l'opzio-

ne di aver questo livello di servizio solo sulla Roma-Lido, automaticamente si disobbliga dal prolungamento della metro B e la Regione si fa carico di garantire i 16 treni l'ora su quella tratta», cioè addirittura uno ogni 3 minuti e mezzo. A «garantire» il potenziamento della Roma-Lido però dovrebbero essere i privati, non certo la Regione, che non ha nessun obbligo, ragionano alla Pisana. Dove serpeggia poi un certo scetticismo sulla possibilità di portare la ferrovia per Ostia a una velocità reale di un treno ogni 3 minuti e mezzo (come la linea A) con i soli 50 milioni di euro previsti a carico dei privati. Anche Michele Meta, presidente della Commissione Trasporti della Camera, spiega: «Sulla Roma-Lido ci sono problemi strutturali storici. Per potenziarla ser-

ve un investimento importante, che preveda la collaborazione di tutti, sia privati che istituzioni, anche del governo. Altrimenti il quadrante rimane in difficoltà, anche senza lo stadio».

LE CUBATURE

Nel frattempo bisogna fare i conti anche con il fascicolo aperto dalla procura sul rischio idrogeologico che grava sull'area dove i privati vorrebbero edificare lo stadio e i tre grattacieli con negozi e uffici, che rappresentano l'86% delle cubature (l'impianto sportivo appena il 14%). Il rischio esondazione ieri è stato riconosciuto anche dall'assessore Caudo. «Il Comune ha inserito la messa in sicurezza tra le opere finalizzate alla pubblica utilità: quindi se non si realizza, il progetto non può andare avanti».

Lorenzo De Cicco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

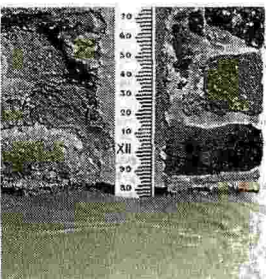


Mancano le verifiche sulla congruità delle infrastrutture

**LA DOCUMENTAZIONE
PRESENTATA AGLI
UFFICI DI VIA COLOMBO
«RISULTA CARENTE»:
LA PROCEDURA
RESTA AL PALO**



Gli interventi sulla metro B hanno «alti rischi gestionali»



La procura indaga sul rischio idrogeologico a Tor di Valle

