



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Legambiente Lazio – Comunicato Stampa

Roma, 30 luglio 2014

Nuovo Stadio della Roma

Metro B, riduzione delle previsioni e somma zero nel PRG, sicurezza idrogeologica sono le condizioni indispensabili: Legambiente presenta le osservazioni al progetto dello Stadio.

Legambiente “Trasformare il progetto Stadio in una operazione dove sia chiaro l’interesse pubblico e della città. Inaccettabile che si approfitti della fede dei tifosi per operazioni immobiliari altrimenti vietate”

Legambiente anticipa la Conferenza dei Servizi, convocata per domani in merito al progetto dello stadio ai sensi della nuova Legge per gli impianti sportivi, presentando le osservazioni che invierà a Comune e agli altri Enti competenti.

“Nella proposta presentata da Parsitalia, lo Stadio e le attività commerciali connesse rappresentano solo una minima parte degli interventi previsti. – ha commentato **Edoardo Zanchini vicepresidente nazionale di Legambiente** - Non è consentito a nessuno di speculare sulla fede dei tifosi, facendosi scudo dello Stadio della Roma per dare il via libera a un intervento che, per come è proposto, aggraverebbe le condizioni di invivibilità della città, costringendo tifosi e cittadini a passare ore in auto e magari a non riuscire neanche a vedere la partita di calcio per la quale hanno comprato i biglietti, perché bloccati nel traffico o perché risulta inaccessibile con i mezzi pubblici, o perché a seguito di piogge improvvise, alle quali dobbiamo sempre

più abituarci, l'intera zona è allagata o a rischio”.

Nelle osservazioni l'associazione ambientalista ha voluto evidenziare le questioni più rilevanti perché questo dibattito sia fatto realmente nell'interesse della città e dei suoi cittadini, a prescindere dall'essere tifosi o meno di una squadra di calcio. “Per un'enorme progettazione come quella della costruzione di un nuovo stadio, chiediamo con le nostre osservazioni il rispetto di poche e semplici regole– dichiara **Roberto Scacchi direttore di Legambiente Lazio** –su cui non si dovrebbe neanche discutere: che sia servito da una rete di mezzi pubblici idonea; che si riducano le previsioni edificatorie che nulla hanno a che fare con lo stadio, senza appesantire neanche di un metro cubo il diluvio di cemento che ha fatto scempio di Roma negli anni, in ogni quartiere; che invece di distruggere si rispettino e valorizzino al meglio le risorse naturali dell'area prevista per l'intervento. Queste sono le condizioni minime in un'area talmente delicata, per prendere in considerazione un progetto che, com'è presentato oggi, non possiede in alcun modo i necessari presupposti per l'interesse pubblico. Nella capitale siamo già tutti soffocati dal traffico, stretti dal cemento e con allerte meteo continue per poterci permettere il lusso di peggiorare ulteriormente la situazione, e ogni novità a Roma, non esclusa quella di un impianto sportivo come il nuovo Stadio della Roma, deve essere uno strumento per migliorare la vita dei romani”. Il Comune di Roma ha in mano tutti i poteri, proprio in virtù della Legge sugli stadi, per chiedere di modificare il progetto “indicando le condizioni necessarie per ottenere i successivi atti di assenso al progetto”. Su questi punti che Legambiente porta al dibattito cittadino è disponibile a un confronto trasparente che deve prescindere da ragioni di tifo o interessi che nulla hanno a che fare con il calcio.

Per Legambiente sono tre le condizioni fondamentali e non eludibili:

1) **Un'accessibilità allo stadio degna di una città europea.** I tifosi della Roma avrebbero diritto di andare allo stadio come quelli delle squadre che incontrerà in Champions League: Real Madrid (stazione Santiago Bernabeu), Bayern Monaco (stazione Frottmaning), Chelsea (stazione Fulham Broadway) o Arsenal (stazione Arsenal), Paris Saint Germain (stazione Port de Saint-Cloud)! Ossia prioritariamente

attraverso un sistema di trasporto pubblico su ferro, con una stazione a non più di 500 metri a piedi, con una cadenza e una capienza adeguata a flussi di impianti con queste caratteristiche. Nell'area di Tor di Valle è presente una stazione della ferrovia Roma-Lido, che non garantisce in alcun modo tali standard di capienza e con problemi già oggi rispetto ai flussi esistenti. Per Legambiente il prolungamento della Metro B a Tor di Valle è una condizione non derogabile per il progetto dello Stadio, in assenza della quale andrebbe in crisi la viabilità nell'ambito in particolare per le partite serali. Il Comune deve scegliere di fare del prolungamento successivo verso Muratella (dove si incrocia la Linea FM3) e poi Corviale una priorità strategica per migliorare la mobilità a Roma. Legambiente evidenzia inoltre un errore nel progetto dei parcheggi, con un dimensionamento eccessivo e slegato dal "Business park" quando, come è evidente, siamo di fronte a un progetto che ha senso se risulta fortemente integrato. Per un ovvia ragione legata alla differente fruizione dei parcheggi per gli usi dello stadio e degli uffici (i primi nel weekend e nelle ore serali).

2) Un intervento a cubature zero per la città. Roma non ha bisogno di altro consumo di suolo, di ulteriori espansioni edilizie oltre a quelle realizzate in questi anni e ai 20milioni di metri cubi ancora edificabili secondo il Prg. Legambiente chiede al Comune di ridurre le previsioni edificatorie e di stralciare quanto verrà stabilito dal piano vigente. Tanti metri cubi si deciderà di realizzare a Tor di Valle, oggi a destinazione verde privato, tanti si taglieranno dalle previsioni di piano. Solo così si potrà infatti garantire l'interesse di una città che ha già troppi problemi urbanistici e deve puntare su politiche di rigenerazione urbana. Il Comune deve partire da una "operazione trasparenza" su volumetrie e urbanizzazioni del progetto Parnasi, per evitare che si crei un vantaggio evidente per questo intervento, rispetto a interventi analoghi ma slegati dallo stadio, per i quali valgono obblighi di Legge e costi conseguenti. La strada da percorrere secondo Legambiente è di "smontare" il progetto presentato: riducendo la cubatura del Business Park, considerando le urbanizzazioni dello stesso a suo carico, come avviene per ogni tipo di progetto urbanistico, e valutare in forma integrata le urbanizzazioni dello Stadio e del Business Park per ridurre spese, infrastrutture e volumetrie inutili. La stessa Legge 147/2013 è chiara nel sottolineare come "Lo studio di fattibilità non può prevedere

altri tipi di intervento, salvo quelli strettamente funzionali alla fruibilità dell'impianto e al raggiungimento del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'iniziativa".

3) Sicurezza per i cittadini e i tifosi dagli impatti climatici. L'intervento verrà realizzato in un'area che rischia di mettere in pericolo cittadini e tifosi, perché posta in prossimità dell'ansa del Tevere, per la presenza di un fosso delicato come quello del Rio Vallerano, per le sue caratteristiche geologiche che hanno portato a diversi allagamenti in passato, per l'inadeguatezza della rete fognaria nei quartieri limitrofi, per la presenza del depuratore di Roma con diversi problemi aperti di gestione e smaltimento. Occorre ricordare che la stessa costruzione dell'Ippodromo di Tor di Valle, inaugurato nel 1959, incontrò rilevanti problemi proprio per le caratteristiche argillose del sottosuolo. Per risultare nell'interesse pubblico e della città, il progetto dello Stadio dovrebbe avere ben altro respiro da quello della proposta Parnasi, con obiettivi di sicurezza dai rischi idrogeologici, di recupero e riuso delle risorse idriche, di riqualificazione complessiva degli habitat e di creazione di un parco fluviale con obiettivi naturalistici e di fruizione per tutti i cittadini, che possa anche ammagliare insieme un impianto sportivo, un parco naturale e un corridoio ciclabile snodato lungo il percorso del Tevere; utile perché chi raggiunge lo stadio lo possa fare, oltre che con i mezzi pubblici come elemento portante, anche in bicicletta.

Per far comprendere l'impatto urbanistico del progetto Legambiente ha approfondito nelle sue osservazioni le ricadute urbanistiche del progetto mettendole a confronto con il Piano regolatore approvato nel 2008. Un'analisi di dettaglio che ha permesso di evidenziare le previsioni nei Municipi IX, X, XI e i vincoli presenti nell'area, e che dimostra quanto un intervento di questo tipo non possa essere aggiuntivo rispetto al piano ma, se riconosciuto di interesse pubblico, portare a stralciare altrettante previsioni vigenti.

CLICCA QUI PER LEGGERE TUTTE LE OSSERVAZIONI

<http://www.legambientelazio.it/stampa/20140730OSSERVAZIONISTadioRomaLegambiente.pdf>

Ufficio stampa Legambiente Lazio

06.85358051-77 - stampa@legambientelazio.it

www.legambientelazio.it