

## Considerazioni di INU Lazio sulla proposta di nuovo insediamento a Tor di Valle<sup>1</sup>

La proposta del nuovo insediamento a Tor di Valle è un caso evidentissimo di “urbanistica contrattata”. Che esso venga proposto da chi in passato ha attaccato, anche su questo tema, il Piano Regolatore Generale non è un paradosso. E’ invece la chiara dimostrazione che l’esame di proposte imprenditoriali e il negoziato sui loro contenuti e condizioni sono necessità ineliminabili della città e della metropoli contemporanea. E’ positivo che su questa materia il PRG stabilisca norme chiare. Naturalmente esse sono migliorabili e anche questo caso potrà essere utile al riguardo.

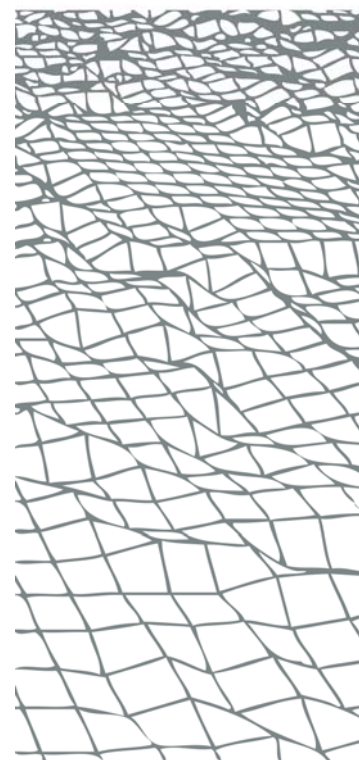
Deve essere chiaro che la proposta di delibera della Giunta di Roma Capitale dell’8 settembre scorso, per quanto intitolata “Stadio della Roma a Tor di Valle” in realtà prevede un nuovo grande centro direzionale o “business park”. Dell’intero nuovo insediamento (354.000 mq di superficie utile lorda pari a 1.133.000 mc) solo il 14 % corrisponde allo stadio (49.000 mq) mentre l’86 % (305.000 mq) sarebbe destinato al business park.

La mutazione da Stadio a Centro Direzionale avviene attraverso una errata applicazione del “contributo straordinario”. Cos’è davvero il “contributo straordinario” ? E’ la regola stabilita dal PRG (art 20 delle Norme Tecniche di Attuazione) in base alla quale il 66% dei plusvalori immobiliari generati da una trasformazione, la cui sostenibilità urbanistica va accertata prima di ogni altra cosa, tornino alla città. Con queste risorse, stabilisce il PRG, si devono realizzare opere pubbliche che migliorino la vita dei cittadini. Qui invece le opere previste, soprattutto infrastrutture di trasporto, servono a far entrare e uscire gli spettatori dallo Stadio e a rendere facilmente accessibile dall’aeroporto di Fiumicino il Business Park. La lettera e lo spirito del PRG sono stravolti. Il PRG infatti non stabilisce che si conceda la edificabilità necessaria a pagare le opere richieste dalla nuova attrezzatura: se così fosse qualsiasi trasformazione proposta aumenterebbe la sua dimensione di tanto di quanto sarebbe necessario per pagare la costruzione delle infrastrutture richieste dall’opera stessa. In altri termini il proponente riceverebbe in “moneta urbanistica” quanto dovrebbe pagare per realizzare le opere che la sua stessa proposta rende necessarie. Il paradosso è evidente.

Il PRG stabilisce viceversa che, oltre all’obbligo del contributo straordinario, una parte definita dal Comune delle opere “di connessione esterna” dell’intervento (oltre naturalmente a quelle “interne”) sia a carico del soggetto attuatore (artt 13 e 20 NTA). Ma la proposta di delibera non è chiara in proposito. Anzi si deve rilevare che, ad un primo esame, lo studio di fattibilità cui la delibera si riferisce presenta diversi elementi che andrebbero attentamente verificati: ad esempio la valutazione dei costi di realizzazione delle opere pubbliche e private e l’imputazione, tra le pubbliche, anche di quelle “interne” che, in base alle norme vigenti, dovrebbero essere comunque a carico del proponente.

---

<sup>1</sup> Hanno fatto parte del gruppo di approfondimento su questo tema: Maria Laura D’Anna, Lucia Fonti, Patrizia Ricci, Domenico Cecchini, Daniel Modigliani, Gianpaolo Messina, Simone Ombuen . Il presente documento è stato discusso e integrato e approvato nella riunione del Consiglio Direttivo della Sezione Lazio dell’INU tenuta il 24 ottobre 2014 .



Per dare un senso alla mutazione da Stadio a Centro Direzionale la delibera dell'8 settembre propone che l'insediamento costituisca una nuova Centralità. Ci si chiede anzitutto se siano stati effettivamente considerati il significato e gli effetti di un così massiccio innesto di nuova direzionalità in un contesto così delicato e significativo sotto molti profili, in primo luogo ambientali e paesaggistici. Altri, si ricorda, sono gli ambiti nei quali il PRG prevede la possibilità di nuova offerta di spazi direzionali, già fortemente serviti dal trasporto su ferro: basti pensare alla Centralità di Pietralata, le cui aree con tale destinazione sono peraltro nella disponibilità del Comune.

Vi è di più. Le Centralità urbane e metropolitane previste dal Piano vigente configurano un sistema ed hanno dimensioni definite (art 65 NTA): la proposta di una nuova Centralità non può in alcun modo prescindere da un riesame dell'intero sistema, per comprendere e valutare gli effetti che la nuova previsione ha alla scala urbana e nel quadrante direttamente interessato: tanto più in quanto la nuova centralità darebbe luogo, non ad un insieme diversificato di funzioni urbane, bensì ad una concentrazione di uffici, con al bordo uno Stadio. Ma di quelle indispensabili valutazioni non vi è traccia nella proposta di delibera.

Non solo. Il Piano stabilisce che il metodo del Progetto urbano sia obbligatorio per le Centralità e comunque seguito per "interventi di particolare rilevanza urbana" e ne stabilisce i contenuti e la procedura (art 15 NTA). Tale procedura prevede "anche confrontando soluzioni alternative, un'accurata verifica della sostenibilità urbanistica, ambientale, economica e sociale delle iniziative proposte, che devono assicurare altresì elevati livelli di qualità urbana ed ambientale e di partecipazione democratica". Fin dallo schema preliminare è richiesto, oltre ad una esplicita attenzione agli aspetti ambientali, di accessibilità, e di qualificazione degli spazi pubblici, anche che "la definizione del mix funzionale . . . sia sostenuta da indagini sulla domanda privata e pubblica o da pre-accordi con i gestori di tali funzioni". Ma per il business park di ciò non vi è traccia nella delibera. Il "parco degli affari" di cui si parla è una celebrazione della mono funzionalità, proprio quella che il Piano intende evitare. Dunque, anche in considerazione dei pareri resi dai Municipi interessati che oltre a formulare specifici emendamenti richiedono studi d'area che verifichino, integrino e modifichino la proposta, si ritiene indispensabile che il metodo del Progetto urbano sia coerentemente seguito, qualsiasi sarà il nome che si intende attribuire alla nuova iniziativa..

Quanto alle infrastrutture proposte dalla delibera si ricorda che le opere pubbliche di per sé stesse non sono necessariamente un beneficio, specie se non si pensa a chi portano beneficio e quali sono i benefici che portano.

Dare accessibilità allo Stadio è in questo caso un interesse anzitutto dell'investitore; l'interesse pubblico reale invece è utilizzare l'incremento infrastrutturale per dare accessibilità ed accrescere le dotazioni anche al resto della città.

Detto in sintesi: non pensare le infrastrutture in funzione dello stadio, ma lo stadio e il relativo incremento infrastrutturale in funzione della città.

In dettaglio la dichiarazione di pubblico interesse dell'intera operazione si regge sull'impegno del proponente a realizzare 3 principali interventi infrastrutturali (prolungamento linea B, adeguamento via Ostiense/via del Mare, nuovo ponte carrabile sul Tevere e raccordo tra autostrada Roma-Fiumicino e via Ostiense) nonché esigui interventi di mitigazione del rischio idraulico, per complessivi 195 milioni di euro. La cosiddetta "compensazione" consisterebbe nell'assegnare al

proponente un'edificabilità tale da generare un contributo straordinario di pari importo.

Ma ad un primo esame emergono forti perplessità che i tre interventi proposti servano a ridurre effettivamente il congestionamento della mobilità del quadrante urbano mentre certamente favorirebbero un ingresso privilegiato da e per Fiumicino aeroporto e un inserimento rapido sul GRA per gli utenti dello Stadio e del business park. La stessa proposta del peduncolo di prolungamento della linea B dalla fermata EUR Magliana a Tor di Valle è esclusivamente destinata a soddisfare la accessibilità dello Stadio nei momenti di punta, ma non ha alcuna utilità per la mobilità del quadrante urbano.

Viceversa l'aumento della capacità di trasporto conseguibile attraverso il potenziamento della Roma-Lido (incluso il miglioramento del sistema di segnalamento), già in parte finanziato dalla Regione Lazio e citato nella delibera, risponderebbe questo sì alle esigenze di un ampio quadrante urbano. Tuttavia questa soluzione non viene messa a confronto con quella proposta. Ugualmente disinteressata agli aspetti di contesto è la proposta per la via del Mare –via Ostiense che non prevede soluzioni sufficienti per le interconnessioni ( Ostia e l'innesto con viale Marconi). Ancor più insoddisfacente è la proposta di nuovo ponte carrabile sul Tevere, che incide per quasi la metà sull'intero investimento infrastrutturale, con una soluzione inaccettabile proprio nell'innesto sull'autostrada Roma Fiumicino e senza alcuna valutazione in merito al già finanziato nuovo Ponte dei Congressi. In realtà l'intero sistema infrastrutturale è pensato al servizio del nuovo gigantesco insediamento, per quattro quinti destinato a uffici, vero e proprio asteroide precipitato in mezzo alla valle del Tevere.

Occorre dunque un radicale riformulazione dell'intero sistema delle infrastrutture e delle attrezzature previste dalla delibera, che muova dalle reali esigenze del contesto urbano e ambientale e si ispiri al principio del "fare meglio con meno". Un tale ripensamento dovrebbe avere l'obiettivo di ridurre drasticamente la previsione di edificabilità direzionale.

Quanto alla sostenibilità ambientale e paesaggistica le relazioni contenute nello studio di fattibilità aprono problemi piuttosto che risolverli e lasciano aperti interrogativi gravi. Nell'allegato C, dedicato a questi temi, si afferma tra l'altro che:

"Per il redigendo Piano di gestione del rischio di alluvioni distretto idrografico dell'appennino centrale l'area dell'intervento ricade per la Mappa del Rischio in buona parte (area centrale ed

W) nella classe R3 rischio elevato e per una piccola zona a SW in classe R2 rischio medio.

Nella Mappa della pericolosità la zona è indicata come P2 media probabilità "alluvioni poco frequenti". Questa dati presentano una problematica molto delicata che potrebbe essere

oggetto di parere negativo da parte dell'ABT" [Autorità di Bacino del Tevere].

Viceversa nel paragrafo sulla sostenibilità ambientale della relazione tecnica allegata alla delibera si afferma che "l'Autorità di Bacino in Conferenza dei servizi non ha rilevato rischi di esondazione . . . Il rischio idraulico riguarda invece il fosso di Vallerano, esterno all'area dello Stadio . . . dove dovranno essere previsti interventi di adeguamento geometrico e strutturale".

E' del tutto evidente che su circostanze di questo rilievo non possono sussistere dubbi. Né si può attendere che il Piano di gestione del rischio di alluvioni sia formalmente approvato.

Del resto a confermare la scarsa attenzione per il contesto urbano-naturale-paesaggistico si segnala che la proposta di Parco con l'impegno alla vigilanza, certamente condivisibile, si configura più come filtro di sicurezza per l'impianto sportivo, che come luogo per ospitare attrezzature volte a favorirne la pubblica fruizione e per avviare finalmente la realizzazione del Parco Tevere Sud.

Infine si osserva che a poca distanza dall'area di Tor di Valle è stata realizzata e pressoché completata (tranne che per gli spazi pubblici, come troppo spesso è accaduto) una centralità, EUR Castellaccio. Logica e buona pratica implicherebbero che si sia data o comunque si dia una valutazione sugli esiti di quella importante trasformazione e che da essa si traggano indicazioni per la nuova che si propone.

In conclusione: la disponibilità ad investire che la proposta manifesta potrà essere colta, anche realizzando il nuovo Stadio, solo se effettivamente si rispetteranno il sito e i suoi valori ambientali, naturalistici, paesaggistici, evitando di sovrapporre meccanicamente pretese finanziarie e torri di uffici alle qualità del luogo.

Con queste attenzioni e garanzie la proposta del nuovo Stadio e del Parco fluviale possono considerarsi ammissibili mentre né giustificata né ammissibile è la proposta di un nuovo, massiccio, quartiere di uffici nella valle del Tevere. La sostenibilità della riqualificazione dell'ansa di Tor di Valle non può essere affidata solo al disegno architettonico dello Stadio. In realtà dipenderà dalla qualità che si darà all'area naturale, oggi degradata, e dal rispetto dell'esistenza del fiume.

Attrezzare a parco urbano e di divertimenti l'ansa del Tevere, come indica il PRG, può integrarsi positivamente con la proposta del nuovo Stadio e dei servizi sportivi e di divertimento connessi, dando vita ad una porzione di viva bellezza del Parco Tevere sud, attrattore di attività sostenibili e complementari alla residenzialità dei quartieri circostanti.