

Stadio, l'ostacolo trasporti

- Ponti, svincoli, Roma-Lido: l'assenza di opere potrebbe creare un «doppio imbuto»
- Oggi il sindaco darà il via all'iter per la nuova delibera. Pressing M5S sui dissidenti

Due imbuto: uno stradale, l'altro ferroviario. Nell'annosa sfida tra trasporto pubblico e privato, il progetto del nuovo stadio di Tor di Valle rischia di penalizzarli entrambi, costringendo i tifosi a viaggi lunghi e faticosi verso l'impianto sportivo. Ad aggravare la situazione ci si mette anche l'ulteriore taglio alle opere infrastrutturali: niente metro, riduzione da 15 a 2 dei nuovi treni per la Roma-Lido, ponte sul Tevere e svincolo della Roma-Fiumicino rinviati «in un secondo momento». Intanto già oggi il Comune inizierà a studiare la nuova delibera, mentre la base M5S resta in agitazione.

De Cicco e Rossi all'interno



Manovre azzardate sulla via del Mare (foto IPPOLITI)

Ponti, svincoli e Roma-Lido: lo spettro del doppio imbuto

- Il nuovo progetto rischia di penalizzare sia il trasporto pubblico sia quello privato
- Niente metropolitana e riduzione dei treni, le opere importanti in un secondo momento

LO SCENARIO

Due imbuto: uno stradale, l'altro ferroviario. Nell'annosa sfida tra trasporto pubblico e privato, il progetto del nuovo stadio di Tor di Valle rischia di penalizzarli entrambi, costringendo i tifosi della Roma a viaggi lunghi e faticosi verso l'impianto sportivo, nei giorni delle partite. Ad aggravare la situazione ci si mette anche l'ulteriore taglio alle opere infrastrutturali, già ampiamente insufficienti nel progetto originario, deciso nel nuovo accordo tra il Campidoglio e i costruttori, raggiunto venerdì sera a Palazzo Senatorio: niente metropolitana, riduzione da 15 a 2 dei nuovi treni a disposizione per la Roma-Lido, ponte sul Tevere e svincolo della Ro-

ma-Fiumicino rinviati alla realizzazione «in un secondo momento».

LE STRADE

La prevista sforbiciata ha già messo in preallarme la Regione: «Mentre è stato detto chiaramente che le attuali cubature saranno ridotte in modo significativo, non si conoscono ad oggi le opere e le infrastrutture per garantire la mobilità, il miglioramento dell'ambiente e della qualità urbana - avverte l'assessore regionale alla mobilità, Michele Civita - Su tutto ciò la Regione eserciterà il ruolo e la funzione di sua competenza». Gli interventi previsti sulla via del Mare non basteranno a migliorare la situazione: anche dove è prevista l'unificazione con l'Ostiense, tra Tor di Valle e il

Grande raccordo anulare, resteranno quattro corsie complessive a disposizione per i due sensi di marcia (come adesso). La sede stradale sarà evidentemente inadeguata nei giorni delle partite, ma anche per il traffico abituale, vista la realizzazione prevista del business park annesso allo stadio, con forti penalizzazioni soprattutto per gli automobilisti provenienti da Ostia, Acilia e Vitinia.

IL FERRO

Se il traffico privato rischia di finire in un imbuto, anche il trasporto pubblico non se la passerà bene. Affossato il progetto di una diramazione della linea B della metropolitana - considerato prioritario nella delibera approvata dall'assemblea capitolina-

na, a dicembre 2014, per il riconoscimento della pubblica utilità dell'opera - si è passati al piano subordinato, ossia il potenziamento della Roma-Lido. Ma nel progetto, a parte la ristrutturazione della stazione di Tor di Valle, non ci sono lavori di rafforzamento e ammodernamento della ferrovia. E, come detto, i

treni aggiuntivi sono stati drasticamente ridotti. Già nell'impianto originale, peraltro, i nuovi convogli avrebbero garantito una frequenza di passaggio di un treno ogni sette minuti e mezzo, appena sufficiente a dare un po' di respiro ai pendolari attuali, ma inadeguata ad affrontare una pressione di trentamila passeggeri in più, prevista

per i giorni di gara allo stadio. Senza contare che i costi del rafforzamento del servizio in concomitanza con gli eventi sportivi costerebbe all'Atac circa 1,5 milioni l'anno: costi che andrebbero a ripercuotersi sul contratto di servizio tra l'azienda di via Prenestina e l'amministrazione capitolina.

Fabio Rossi
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nodi

- A** Non ci sarà ampliamento delle strade d'accesso: tra via del Mare e Ostiense resteranno quattro corsie complessive disponibili
- Treno** La riduzione dei treni messi a disposizione per la Roma-Lido (2 invece di 15) sarà insufficiente a gestire lo spostamento stimato di 30 mila persone
- €** I costi del rafforzamento del servizio - stimati in 1,5 milioni annui soltanto per i giorni delle partite ricadranno interamente sul contratto di servizio di Atac
- T** Nella prima fase non sarà realizzato alcun nuovo ponte, lasciando in pratica il peso delle mobilità sulla rete stradale attuale

**GLI INTERVENTI
PREVISTI SULLA
VIA DEL MARE
NON BASTERANNO
A MIGLIORARE TUTTA
LA VIABILITÀ DELL'AREA**