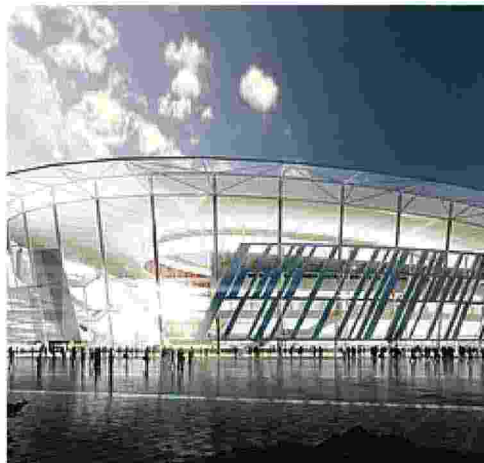


TOR DI VALLE: L'ULTIMA DELIBERA DI GIUNTA
Stadio, spariscono bretella e stazione della metro

La giunta ha approvato ieri la delibera che conferma l'interesse dell'amministrazione verso il progetto di Tor di Valle. Ma nel confronto con il progetto Marino, su cui è stata aperta l'attuale Conferenza dei servizi, dalle carte scompaiono il ponte e la stazione della metro. L'iter è destinato a ripartire daccapo. Il passaggio di ieri sembra l'estremo tentativo per tenere aperta l'attuale Conferenza, in realtà è un espediente per apparecchiare un nuovo tavolo (forse) più veloce.

a pagina 3



Stadio, con la delibera di giunta spariscono bretella e stazione metro

Tor di Valle

Niente stazione della metro e, soprattutto, niente ponte «bretella»: sulla delibera approvata ieri dalla giunta Raggi a conferma dell'interesse pubblico sull'opera di Tor di Valle che, insieme all'odg approvato dall'Assemblea capitolina, andrà a comporre il fascicolo da consegnare il 3 aprile alla Conferenza dei servizi in chiusura il 5, mancano due opere pubbliche strategiche del piano varato nell'era Marino.

Sembra un estremo tentati-

vo di tenere aperta l'attuale Conferenza nonostante un progetto «dimezzato», stravolto nelle cubature e «rimodulato» nelle opere pubbliche, e ancora in attesa di un interesse pubblico (la ormai famosa delibera di novazione con variante urbanistica in allegato) sostenuto col voto dell'Assemblea capitolina che, in teoria, potrebbe tenersi a giugno. In realtà Campidoglio e proponenti, la Roma e il costruttore Luca Parnasi, sembrano più prepararsi ad una chiusura con esito negativo il 5 aprile per il lancio di una nuova Conferenza dei servizi che, negli auspici, sarà più veloce. E il passaggio di ieri può essere interpretato come garanzia strappata dalla Roma che, in assenza di un atto formale della giunta, si sarebbe trovata il 6 aprile con un pugno di mosche in mano. Cioè con un ta-

volò interistituzionale sparechiato e senza un impegno messo su carta da parte dell'amministrazione Raggi. In questo modo, invece, ieri è di fatto ripartito un nuovo iter per il nuovo progetto, quello scremato di metà del cemento oggetto dell'accordo politico tra giunta e proponenti.

E, infatti, i connotati del nuovo piano di Tor di Valle corrispondono. Nel testo della delibera si conferma il taglio di oltre il 50% delle cubature del business park con l'eliminazione delle torri di Libeskind; «la massima accessibilità dell'area tramite il tpl su ferro e il potenziamento della ferrovia Roma-Lido, prevedendo in particolare un servizio minimo di 20.000 passeggeri l'ora sull'intera tratta, a cui vanno garantiti ulteriori 7.500 passeggeri l'ora sulla FL1 du-

rante gli eventi sportivi (i passeggeri della FL1 potranno accedere all'area attraverso il ponte ciclo-pedonale che viene confermato)». Quindi si mette nero su bianco la necessità del «miglioramento dell'accessibilità carrabile, attraverso l'unificazione della Via Ostiense - Via del Mare nell'intero tratto urbano tra Grande Raccordo Anulare e Viale Marconi, il superamento delle condizioni di rischio idrogeologico con un intervento più esteso lungo il Fosso di Vallerrano; e l'edificazione sostenibile di basso impatto ambientale e con elevati standard energetici attraverso l'adozione di materiali e tecnologie d'avanguardia». I cambiamenti saranno analizzati dalla Regione Lazio, l'Avvocatura deciderà il destino dell'attuale Conferenza dei servizi.

A. Arz.

