

On. Sindaca di Roma Capitale
protocollo.gabinettosindaco@pec.comune.roma.it

Egr.gi Assessori di Roma Capitale
protocollo.gabinettosindaco@pec.comune.roma.it

On.li Consiglieri di Roma Capitale
c.o. Assemblea Capitolina
c.a. Presidente Assemblea
protocollo.assembleacapitolina@pec.comune.roma.it

p.c. Egr. Segretario Generale di Roma Capitale
Piazza del Campidoglio, 1
protocollo.segretariato@pec.comune.roma.it.

p.c. Spett.le Conferenza Regionale dei Servizi
per il progetto Eurnova stadio della Roma
protocollo@regione.lazio.legalmail.it

p.c. Spett.le Procura della Repubblica presso il Tribunale
di Roma
c.a. Procuratore della Repubblica
prot.procura.roma@giustiziacert.it

p.c. Spett.le Corte dei Conti
Sezione giurisdizionale
c.a. Procuratore Regionale
Via Antonio Baiamonti, 25
lazio.procura@corteconticert.it

p.c. Autorità Nazionale Anti Corruzione
Via Marco Minghetti, 10
protocollo@pec.avcp.it

A MEZZO PEC

Roma, 10 luglio 2017

Oggetto: *Deliberazione dell'Assemblea Capitolina 32/2017 dichiarativa del pubblico interesse sulla Proposta di realizzazione del Nuovo Stadio a Tor di Valle. Denuncia di mancanza del pubblico interesse e futuro danno erariale. Richiesta di intervento in autotutela.*

In relazione alla deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 32/2017 assunta nell'adunanza del 14.06.2017, che ha dichiarato l'esistenza del pubblico interesse sul progetto relativo alla realizzazione dello stadio della Roma, si denuncia la mancanza di una dettagliata istruttoria e la non corretta valutazione degli elementi costituenti l'interesse pubblico e, segnatamente, la sottostima dei costi e la sovrastima dei benefici pubblici, nonché la sottovalutazione dei rischi che l'attuazione del progetto porrà a carico dell'Amministrazione e della Città.

Ai fini della valutazione del pubblico interesse in ogni intervento che coinvolge l'Amministrazione occorre individuare di cosa la città ha bisogno, cosa l'Amministrazione programma di ottenere per soddisfare tale bisogno e, infine, cosa spende per ottenerlo.

A. Di cosa la città ha bisogno. Lo stadio della Roma e il pubblico interesse.

Per bella che sia l'idea di uno stadio e l'evocazione di una città che si evolve, la scelta di infilarlo in un vero e proprio *cul de sac* -in un'ansa del Tevere raggiungibile solo via gomma da Via Ostiense e via ferro dalla Roma Lido - è nata solo perché la legge sugli stadi agevola la creazione di nuovi impianti sportivi in luogo di quelli vecchi. Tutto ha origine, quindi, non da una pianificata scelta urbanistica, ma dall'acquisizione, da parte di Eurnova S.r.l. dell'area in cui sorgeva l'ippodromo di Tor di Valle. A sua volta, il Business Park è stato portato sul tavolo della pianificazione urbanistica nel cavallo di Troia dello stadio.

Ciò posto, proprio per la particolare e non agevole conformazione geografica e urbanistica, la mobilità in quel particolare quadrante di città presenta, anche senza lo stadio e il Business Park, gravi criticità la cui soluzione è certamente oggetto di interesse pubblico. Proprio in questi termini, la delibera n. 32/2017, pur se in maniera involuta e poco accessibile, sembra individuare il pubblico interesse nel contributo che Eurnova S.r.l. darebbe al superamento delle criticità esistenti sul fronte della viabilità nel quadrante cittadino di Tor di Valle in aggiunta ai programmati interventi pubblici. In questo intervento aggiuntivo si dovrebbe, quindi, ricercare e quantificare il pubblico interesse.

B. Interventi infrastrutturali proposti da Eurnova S.r.l. per contribuire al perseguimento del pubblico interesse.

La delibera, a fronte dello stadio e del Business Park grava la società Eurnova S.r.l. di interventi infrastrutturali per 80,60 milioni¹ di euro, di cui di solo 53,30 milioni per interventi sulla mobilità, a cui si aggiunge un contributo di circa 45 milioni per l'ammodernamento dei convogli della ferrovia Roma Lido, per una spesa in mobilità di circa 98 milioni di euro. In termini assoluti la cifra è veramente irrisoria nel campo delle infrastrutture per la mobilità. Si pensi che con questa cifra si possono fare solo poche centinaia di metri di una metropolitana.

Nella costruzione della delibera n. 32/2017, gli interventi di mobilità su ferro e gomma dovrebbero soddisfare sia l'interesse privato di servire lo stadio durante gli eventi sportivi, culturali e ludici², oltre che il Business Park quotidianamente (domanda propria), sia l'interesse pubblico di migliorare la viabilità cittadina nel quadrante (domanda pubblica).

Ebbene, gli interventi previsti non potranno soddisfare né l'interesse privato né l'interesse pubblico. Tanto deriva da una basilare osservazione degli attuali dati sulla mobilità e sugli sviluppi legittimamente ascrivibili agli interventi previsti.

La domanda propria dello Stadio è di 55.000 passeggeri/h cui deve essere aggiunta quella generata dal Business Park. Si tratta di un picco di mobilità fra i più alti in assoluto fra

¹ Nel dettaglio la delibera individua la pubblica utilità nella realizzazione dei seguenti interventi infrastrutturali:"

1. *Unificazione della Via del Mare e della Via Ostiense, nel tratto tra il GRA e il c.d. "nodo Marconi", per un importo stimato di euro 38,40 milioni;*
2. *Ponte ciclopedonale di collegamento tra la stazione di Tor di Valle della linea Roma - Lido e l'area dello Stadio, per garantire la possibilità di servire elevati flussi di utenza nei momenti di punta (ingresso/uscita da eventi sportivi, spettacoli, ecc.), per un importo stimato di euro 4,70 milioni;*
3. *Ponte ciclopedonale di collegamento tra la stazione ferroviaria "Magliana" della FL1 e l'area dello Stadio compreso il percorso ciclopedonale interno all'area dell'intervento di collegamento tra le stazioni ferroviarie di "Magliana" e di "Tor di Valle" e connessione con la rete della ciclabilità esistente, con realizzazione di bike park, aree per il bike sharing ed ampliamento della rete per la mobilità sostenibile; importo stimato euro 10,20 milioni;*
4. *Interventi per la messa in sicurezza del Fosso di "Vallerano" e "Acqua Acetosa Ostiense" al fine di consentire la deperimetrazione delle aree di Decima e dell'intervento in oggetto, soggette al rischio idraulico di livello "R3" ed "R4"; importo stimato euro 12.40 milioni;*
5. *Realizzazione del Parco Fluviale nell'area destinata a "Verde pubblico" nel PRG, adiacente l'ambito dello Stadio ed avente un'estensione di ca. 34 ha., compresa la realizzazione di un Sistema di video-sorveglianza che assicuri la copertura di tutta l'area dell'intervento compresa quella del Parco Fluviale, predisposto, d'intesa con la Prefettura, e gestito, a spese del proponente e suoi aventi causa, importo stimato, euro 10,70 milioni;*
6. *Sistemazione delle aree golenali con interventi compatibili con la funzione idraulica delle stesse; importo stimato, euro 1,50 milioni;*
7. *Pontili di attracco sul Tevere al fine di consentire l'accessibilità anche dal fiume anche in relazione allo sviluppo di futuri progetti di navigabilità del Tevere; importo stimato euro 2.70 milioni"*

² Si deve considerare che l'impiego dello stadio non sarebbe limitato alle sole partite della Roma ma evidentemente si estenderebbe a tutti gli eventi pubblici quali concerti e spettacoli che con continuità si tengono nelle arene sportive.

quelli registrabili in una grande metropoli e, nel caso di Roma, lo si ripete, va a gravare su un quadrante che soffre già un alto deficit di mobilità.

Per avere un termine di paragone, se si dovesse provvedere a soddisfare l'intera domanda aggiuntiva di mobilità interamente via ferro, si tratterebbe di impegnare 12 volte la capacità della Roma-Lido, che è di 4.800 passeggeri/h. Se invece si dovesse provvedere via gomma, si dovrebbe disporre di 35 volte la capacità di Via Ostiense - Via del Mare, che è di circa 1.500 passeggeri/h.

La proposta di Eurnova S.r.l. è di dividere la domanda al 50% su ferro e al 50% su gomma. Si tratta evidentemente di una finzione che sconta l'impossibilità di prevedere il comportamento degli utenti, tanto che la precedente conferenza dei servizi aveva richiesto di aumentare le due percentuali per tener conto di possibili differenti ripartizioni. A prescindere dall'adeguamento, anche restando sulla rigida ripartizione proposta da Eurnova S.r.l., la domanda è lontanissima dall'essere soddisfatta con le infrastrutture di cui si propone la realizzazione.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, la proposta di Eurnova S.r.l. è di far viaggiare 7.500 passeggeri/h sulla FL1 e 20.000 passeggeri/h sulla Roma-Lido. Se non che, attualmente, la disponibilità complessiva della FL1 è di 3.600 passeggeri (900 passeggeri x 4 corse all'ora). Di questa capacità, l'ampliamento di Fiumicino assorbirà circa il 67% (2.400 passeggeri)³. Residuerà una capacità di 1.200 passeggeri che non riuscirà molto verosimilmente a soddisfare la domanda di mobilità per le altre destinazioni quali Fiera di Roma, Parco Leonardo, Fiumicino paese. Si tratta di un problema senza soluzione in quanto la capacità della FL1 non è ampliabile per il vincolo costituito dalla condivisione dei binari con la linea Leonardo Express. In definitiva la FL1 non può portare alcun passeggero per la domanda propria dello stadio.

Quanto alla Roma-Lido, attualmente la capacità è di soli 4.800 passeggeri/h. Inoltre tutta l'infrastruttura è in uno stato di degrado tale che la società RATP, che gestisce la viabilità su sede propria a Parigi, ha quantificato in 480 milioni di euro l'intervento necessario per rimettere in sesto la linea per le sole esigenze dell'attuale bacino di utenza, senza considerare, quindi, lo stadio e il Business Park⁴.

³ Il dato è preso dal progetto presentato da Aeroporti di Roma S.p.A. nella procedura VIA per l'ampliamento dell'aeroporto.

⁴ I dati si trovano nella proposta di *project financing* di RATP indirizzata alla Regione Lazio per l'ammodernamento della Roma-Lido.

Se a 4.800 passeggeri se ne aggiungessero 20.000, più i 7.500 della FL1, bisognerebbe cambiare tutte le dimensioni della infrastruttura, con conseguente maggiorazione degli investimenti. Si passerebbe dalla dimensione di un treno regionale alle dimensioni di una metropolitana pesante. L'offerta di 45 milioni per il solo ammodernamento dei treni è, quindi, assolutamente inconsistente rispetto alle esigenze prospettate.

In conclusione le soluzioni proposte per il trasporto su ferro, basate solo su infrastrutture esistenti, non riescono minimamente a garantire la domanda propria dello stadio e del Business Park e, quindi, evidentemente, non incontrano, ma anzi contrastano, con il pubblico interesse.

Per quanto riguarda il trasporto su strada, al netto di piccoli interventi di contorno, la proposta di Eurnova S.r.l., si limita alla riunione di Via del Mare e Via Ostiense dal GRA a Viale Marconi. A volere essere estremamente generosi l'intervento equivale ad aumentare la capacità della strada di due corsie.

Tenendo presente che una corsia autostradale, al massimo della funzionalità, smaltisce 1.200 vetture/h, e anche ipotizzando che in ogni vettura vi siano 4 passeggeri, per far affluire 27.500 spettatori a Tor di Valle ci vorrebbero almeno 3 ore ($27.500 / 1200 \times 2 \times 4$) Ma questo calcolo è del tutto teorico perché la capacità della strada non è determinata dal numero di corsie ma dalla capacità degli svincoli d'ingresso allo Stadio. La capacità reale è estremamente più ridotta e, nel caso di specie, scontrerebbe l'effetto imbuto in prossimità dello stadio bloccano anche gli utenti diretti ad altre destinazioni.

Infine rimane del tutto irrisolto e irrisolvibile il problema della "esodabilità", già posto dalla precedente conferenza dei servizi, considerato che, in caso di emergenza, non esiste la possibilità di far evacuare rapidamente gli spettatori.

Anche per gli interventi su gomma, in sostanza, la proposta di Eurnova S.r.l. non arriva neppure a soddisfare i propri fabbisogni di mobilità.

Il risultato del progetto dichiarato di pubblico interesse è che non si avrà alcun miglioramento della mobilità pubblica, ma si finirà col gravare ulteriormente sull'esistente.

C. Il costo dell'Amministrazione e le conseguenti conclusioni sul pubblico interesse.

Le osservazioni che precedono sono sufficienti a dimostrare che il progetto di Eurnova S.r.l., lungi dal perseguire anche un pubblico interesse, ne è la negazione in quanto la sua approvazione, andando a gravare su una situazione già critica, obbligherà il Comune a effettuare massicci investimenti pubblici, con conseguenti notevoli aggravamenti dei costi di gestione.

Per questo il costo pubblico, al cospetto del costo privato e dei relativi benefici è del tutto sproporzionato al punto da rendere molto concreta l'ipotesi che la delibera n. 32/2017 non solo non persegua un pubblico interesse, ma addirittura abbia gettato le basi per un futuro enorme danno erariale.

Il danno, nella sua esatta entità, sarà quantificabile seguendo tre voci di spesa:

- a. investimenti infrastrutturali;
- b. costi di gestione e manutenzione;
- c. contenzioso.

Quanto all'ultimo punto, se l'esperienza vale qualcosa, è facilmente immaginabile anche la natura del contenzioso. Eurnova S.r.l., una volta realizzata la sua parte di progetto, non avrà più nessun adempimento da onorare. Vanterà solo pretese nei confronti dell'Amministrazione. Per esempio, se Eurnova S.r.l. realizzerà in tre anni lo stadio, come da pubbliche dichiarazioni, e se nei tre anni avrà speso i suoi 98 milioni di euro, ma il Ponte dei Congressi⁵ sarà ancora in fase di progetto - dato che al momento è stato bocciato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - potrà chiedere i danni al Comune perché lo stadio non sarà agibile.

Lo stesso succederà quando fatalmente si scoprirà che Roma Lido e FL1 non riusciranno affatto a garantire la domanda di mobilità ipotizzata nel progetto.

Il contenzioso infine riguarderà verosimilmente il problema della sicurezza in quanto il Comune dovrà provvedere, a sue spese, a trovare una soluzione per garantire l'esodabilità e la sicurezza in caso di emergenza.

Nel computo del costo pubblico dell'operazione ci sarebbe, infine, da considerare una voce di danno già definibile che si aggiunge a quelli afferenti l'esecuzione delle opere e che attiene alla stessa costruzione economica dell'operazione.

L'Amministrazione concede ad Eurnova S.r.l. circa seicentomila metri cubi per la realizzazione del Business Park. In edilizia le cubature hanno un valore la cui esatta entità andrebbe determinata, nella migliore ricerca dell'interesse pubblico, attraverso procedure di confronto competitivo. Nel caso dello stadio della Roma, senza alcun motivo, le cubature sono state concesse senza procedure competitive e senza una preventiva stima trasparente del valore. Ciò, di per sé, costituisce un abuso enorme in quanto le cubature concesse sono state richieste nell'ambito di una trattativa privata.

⁵ Nella delibera n. 32/2017. L'Amministrazione si impegna a realizzare un ponte a sud del Ponte della Magliana. L'infrastruttura chiamata "Ponte dei Congressi", da realizzarsi con fondi del Ministero dei Trasporti, persegue l'obiettivo principale di risolvere le criticità sul nodo Ponte della Magliana - Viadotto della Magliana ed è indispensabile ad una fruibilità sicura dello stadio. Pur andando a soddisfare la domanda di mobilità propria dello stadio, oltre a quella pubblica, l'intervento grava esclusivamente sul pubblico.

In ogni caso, il fatto che manchi la stima non impedisce di attribuire alle cubature un valore che, in base ai dati di comune esperienza, si aggira intorno ai 300.000.000 di euro. Il danno consiste nella mancata massima valorizzazione delle infrastrutture e, verosimilmente, nell'eccessivo valore delle stesse rispetto al progetto.

Con questa delibera, in definitiva, il Comune si va a caricare di obblighi di ogni tipo e di entità tale da poter mettere a rischio i futuri bilanci comunali.

* * *

Quanto esposto dimostra che la delibera n. 32/2017 è viziata nella misura in cui presuppone e attua un interesse pubblico inesistente e irrealizzabile. I destinatari della presente hanno il dovere, esercitabile innanzitutto in via di autotutela, di fare tutto quanto è nelle loro facoltà per interrompere il procedimento amministrativo prima ancora che sia nuovamente interessata la Conferenza dei Servizi. Il mancato esercizio di tale individuale responsabilità concorrerà al determinarsi del danno erariale.

La presente è inviata per conoscenza, per le rispettive competenze, alle autorità in indirizzo.

Con osservanza,

Ass. Radicali Italiani

Ass. Radicali Roma

Prof. Ing. Antonio Tamburrino

Segr. Sig. Riccardo Magi

Segr. Sig. Alessandro Capriccioli

Antonio Tamburrino

Avv. Francesco Mingiardi

Francesco Mingiardi