



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



DIBATTITO PUBBLICO STADIO AS ROMA

RELAZIONE CONCLUSIVA
ALLEGATO 3

Quaderni degli attori

27 novembre 2023



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Valter Ruggeri

03 settembre 2023

MOBILITA' INTORNO ALLO STADIO e PARCO PUBBLICO

Tutte le proiezioni sulla mobilità urbana indicano che la domanda totale di trasporto di passeggeri della città di Roma tenderà a raddoppiare. I recenti cambiamenti nelle abitudini di consumo legati al Covid-19 hanno aumentato i veicoli nelle aree urbane, sia per le consegne dell'ultimo miglio col boom dell'e-commerce a quelle dei cittadini che trovano nei trasporti pubblici della Capitale una "jattura".



Intorno all'area in oggetto (fronte Collina Lanciani) c'è una grandissima potenzialità di trasporto pubblico:

- La St. Tiburtina delle FF.SS ed i suoi treni Regionali e moli capolinea ATAC.
- La Metro B con fermata St. Tiburtina e Quintiliani alla stessa distanza.
- Gli altri mezzi pubblici viaggianti su gomma sono da dimenticare perché soggetti al traffico privato che andrebbe allo stadio con mezzi propri (auto - moto, etc.).

La Metro B, quella interessata al trasporto dei tifosi, ha attualmente una frequenza di 10-15 minuti per ogni treno e può trasportare 1.000 persone max per tratta, ed il problema non sarebbe all'andata, quando tutti la prendono comoda, ma al ritorno, quando escono tutti insieme. Un solo guasto ad un treno, che è certo, viste le condizioni attuali dei materiali rotabili, carrozze stazioni e quanto altro e ci sarebbe il "patatrac"!

L'interscambio poi tra Metro e mezzi ATAC su gomma, da sempre molto problematica, porterebbe a schifare la soluzione di andare allo stadio con ATAC!

I parcheggi nelle aree intorno allo stadio sarebbero solo quelli che si possono fare nell'area di pertinenza a loro dedicati, non più di 5.000 che sarebbero 15.000 tifosi; pur aumentato da vari parcheggi intorno alla St Tiburtina, L. go Camesena e varie rotatorie costruite in zona sommerebbero a 10.000 posti. 30.000 tifosi!

Non continuerò ad argomentare le mie osservazioni con la "mobilità sostenibile" ed altre "amenità" del genere, perché non è questa la sede, ma del carico che lo stadio provocherà all'intero ampio quadrante formato da: St. Tiburtina – Batteria Nomentana - Piazzale Provincie - Piazza Bologna Largo Beltramelli (Via Tiburtina – Via di Portonaccio) - Via dei Durantini - Via Filippo Meda – Pietralata - Collina Lanciani fino alla Nomentana (Ponte Tazio).

L'uso dei mezzi privati (auto – moto etc.) è risaputo che sia il responsabile di emissioni di gas inquinanti CO₂, climalteranti in atmosfera, incidentalità: (73%) su strade urbane con aumento dei costi sociali, inquinamento acustico e traffico congestionante.

Parlare di "Mobilità Intelligente", per salvaguardare i "Cittadini" che non usufruiscono dello stadio, in questi frangenti, è "bestemmiare"! Non sto qui neanche ad argomentare. Semplicemente non esiste né esisterà, perché intorno allo stadio, se non si vuole asfaltare e cementare tutta la zona di parcheggi, che poi non si utilizzerebbero più per 15 giorni tutte le aree di pertinenza dello stadio e quanto altro, non ci saranno possibilità di vita per i residenti la intorno, che a "occhio e croce" sommano a 30.000 famiglie...forse 90.000 persone più o meno.

Faccio anche presente che in quella zona non c'è una pista ciclabile degna di questo nome. Solo strade adibite alla percorribilità su gomma. Quindi il raggiungimento/allontanamento dallo stadio con altri mezzi è uguale a zero.

Via di Pietralata: una via a due corsie lunga tre o quattro chilometri, piena di curve e senza sfoghi verso consolari o vie di sfogo parallela all'Aniene, che termina in due quartieri fortemente abitati, con parcheggi ambo i lati all'altezze delle abitazioni (da Casale Rocchi fino a Pietralata) e dall'altra parte su Monte Sacro basso (Vigna Mangani – V Val Brembana).

Via dei Monti di Pietralata: come Via di Pietralata verso Nord, su cui sfocia all'altezza del Circolo di tennis Lanciani verso Nord e dalla parte opposta su Largo Camesena (Via Tiburtina – Via di

Portonaccio) con una strada a due corsie abbastanza capiente e verso Largo Beltramelli con le caratteristiche di Via di Pietralata.

Da qui si può anche prendere la Tangenziale Est sia verso l'Olimpica che verso S Giovanni.

L.go Beltramelli: una piazza molto popolosa ed impossibile per il traffico.

Monti Tiburtini: strada di percorrenza abbastanza veloce con limitazioni, verso Est, dovute all'Ospedale S. Pertini a Via dei Durantini ed a Via Filippo Meda, poi Via Collatina ad almeno due o tre chilometri e Via Prenestina.

Verso Ovest c'è ponte Lanciani con un piccolo e complicato sfogo sulla Tangenziale Est es ancora su Via Rodolfo Lanciani che imbutisce, complicando la viabilità, verso Viale XXI Aprile.

Via del Tufo: meglio non parlarne. Perché nonostante sia confinante con l'ospedale Pertini e l'ISS J. Von Neumann (già Ist. Tecnico Meucci) e la piscina Olimpica del "Centro Federale Nuoto Pietralata" è da considerarsi men che meno di una strada di quartiere.

Il traffico e l'intasamento creato su queste strade, prima e dopo le partite, può inficiare la sicurezza di eventuali malati urgenti trasportati da ambulanze verso il Pronto Soccorso dell'Ospedale Pertini!

Gli abitanti dei quartieri limitrofi dovrebbero pagare lo scotto ed il disagio ogni 15 giorni che c'è una partita!

Il valore delle abitazioni subirebbe variazioni di valore ad opera dello stadio!

C'è inoltre un parere dei VV.UU. della Capitale <http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/stadio-roma/elab2022/05-15-Polizia-Locale.pdf> e di ATAC rispetto l'offerta attuale.

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/stadio-roma/elab2022/05-25-ATAC.pdf>

e dall'Agenzia per la Mobilità di Roma Capitale.

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/stadio-roma/elab2022/05-25-Dip-mobilita.pdf>

che non sono favorevoli alla costruzione di una struttura così complicata da gestire per traffico, sicurezza stradale e sociale.

Anche lo stesso **IV Municipio** ha vincolato la scelta (per me scellerata e cieca) ad un approfondimento progettuale che preveda un aumento sostanzioso della dotazione di mezzi pubblici, ulteriore apertura sul lato nord dell'ospedale Sandro Pertini, per fronteggiare eventuali emergenze, potenziamento del trasporto pubblico.

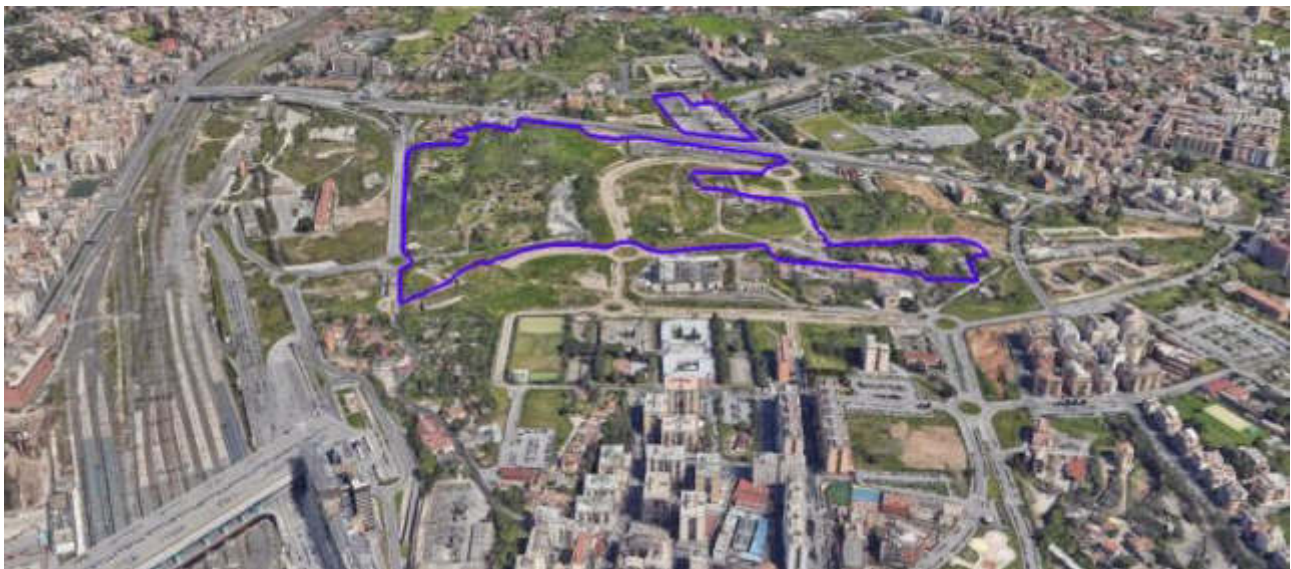
Realizzazione di percorsi ciclopedonali integrati nel nuovo assetto urbano, manutenzione delle aree verdi (che non troverebbero posto).

Da ultimo, ma non per ultimo si deve considerare l'“Impatto visivo” che avrà su quella collinetta...si staglierà coi suoi 30 metri e più sulla parte più alta di tutto il circondario e, se prima era riservato alle Chiese, di quei Geni Architetti del Rinascimento che tutt'ora ammiriamo a Roma, ora dovremmo vomitare su un mostro di acciaio e cemento impattante e che stonerà al posto di alberi, prati e percorsi rilassanti per i quartieri limitrofi.

PARCO PUBBLICO

L'area di sedime dello stadio sarebbe una zona importantissima per tutte le famiglie delle zone L.go Beltramelli, V. dei Durantini e V. Filippo Meda, Collina Lanciani e tutta la Batteria Nomentana e la sua Circonvallazione fino ad estendersi a P.zza Bologna e P.zzale delle Provincie. Sarebbe preziosa e vitale per almeno diecimila famiglie e quindi cinquantamila Romani. Era prevista a [verde pubblico già dal PRG vigente del 2008](#).

Come è possibile vedere da uno “screenshot” delle relazioni Comune di Roma A.S. Roma.



Un Parco pubblico i cittadini lo aspettano da più di 20 anni, e che, tramite la piattaforma sulla stazione Tiburtina e almeno due passaggi pedonali, già preventivati prima dell'idea dello stadio sul prolungamento di V. Michele di Lando e Ponte Lanciani sarebbe la vera “ricucitura” tra i sopradetti quartieri tagliati dal vallo ferroviario.

Tutte le passate Amministrazioni comunali (Veltroni, Alemanno, Marino, Raggi e l'attuale) non hanno mai portato a buon fine ciò che

le famiglie si aspettavano e ciò che era previsto, lasciando l'area abbandonata e tradendo la fiducia delle persone.

Quella, come si evince dallo "screenshot" è rimasto l'unico spazio verde di quell'intero comprensorio. Se ci fate lo stadio le persone dove vanno a fare una camminata coi propri figli, nipoti, animali...sotto un monumento di cemento e acciaio e macchine coi loro scarichi maledetti.

Valter Ruffini

P.S. - fatelo fare sul piano di V Monti di Pietralata lato Portonaccio. C'è un manufatto delle FF SS molto lungo ed il terreno su cui insiste sarebbe l'ideale per accogliere lo stadio !!..e non si staglierebbe in paradiso invece, come vorreste farlo, sulla collinetta davanti a Collina Lanciani.



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

Fabrizio Cirelli
Associazione Vengo da Primavalle

05 settembre 2023



Associazione Culturale "Vengo da Primavalle"

Via Michele Bonelli, 6 - 00168 Roma

C.F. 97711710588 - P.I. 12501901008

info@vengodaprimavalle.it – Tel. 345.0624445/335.7692102

Premesso che ritengo il progetto interessante e meritorio di eseguibilità per uno sviluppo socio economico del territorio che attualmente si presenta in parte degradato e dal punto di vista commerciale poco sviluppato in relazione alle potenzialità che offre il quadrante in primis il polo universitario, per queste ragioni vorrei portare alla vostra attenzione quanto segue: In ottemperanza alla delibera dell'assemblea capitolina Protocollo RC n.3591/2023 n 73 del 09/05/2023 nella quale è stato riconosciuto il pubblico interesse all'intervento urbanistico presentato dall AS Roma e in relazione alla normativa vigente relativa alla partecipazione pubblica circa lo scopo di fornire spunti, proposte ed evidenziare criticità al progetto vorrei soffermarmi sul tema della mobilità e dotazione del verde nella fattispecie i parcheggi di pertinenza e spazi da riqualificare in un'area a raggiera che si colloca entro mt 800 dal sito di intervento urbanistico. Analizzando i seguenti allegati, la Determinazione PAU n 4524 del 10/01/2023, il parere Prot N. QG/ 1014 del 10/01/2023 del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, l'esauritiva nota prot QN 2626 del 11/01/2023 del Dipartimento SIMU nel quale tra le vari osservazioni analizza e confronta il progetto con opere di urbanizzazione in corso (SDO Pietralata) e i suoi avvenuti stralci funzionali, e per ultimo con prot CE/2742 del 10/01/2023 la memoria di Giunta del Municipio IV nella quale si evidenzia la necessità tra le altre cose di evitare cito testualmente "notevole aumento dei volumi di traffico e dei fenomeni di sosta selvaggia sulle sedi stradali con successivo congestionamento e riduzione delle carreggiate stradali, rischio e probabilità di blocco della viabilità anche in occasione del passaggio di eventuali mezzi di soccorso al vicino Ospedale Sandro Pertini, nonostante tutti gli uffici coinvolti chiedano ognuno a modo proprio la necessità di reperire spazi di parcheggio e riqualificazione del verde, nessuno neanche il governo di

prossimità che dovrebbe essere l'occhio sul territorio cita uno spazio di proprietà comunale già oggetto di concessione PUP sito in via Luigi Lodi con una dotazione di ben 499 posti auto coperti e un campo di calcio regolamentare a copertura (ex campo Portonaccio) e spazi verdi attigui da recuperare. Tale area la potete vedere appena fuori dal perimetro di intervento nella TAV FAT-A-M-300-0-AO Masterplan. Delibera n 25 2019 prot RC n°3995/18 dell'Assemblea Capitolina relativa al fallimento delle soc. Plauto s.r.l. e Sile s.r.l. interventi da completare ed espunzione degli interventi improcedibili nonché della delibera n 58 2021 prot RC n 32802/2020 dell'Assemblea Capitolina piano parcheggi Fallimenti delle società Plauto s.r.l. e Sile s.r.l. modifica delle convenzioni per i parcheggi da completare nel quale si evidenzia testualmente "Conferma dell'interesse pubblico all'ultimazione degli interventi".

Nel corpo della delibera è evidenziato una nota degli avvocati per conto delli curatori fallimentari delle società fallite nella quale invitano Roma Capitale a dare attuazione alle disposizioni della DD 25/2019 nella quale tra le altre cose di una procedura di evidenza pubblica da parte dell'Amministrazione capitolina per la selezione dei concessionari (90 anni) cui saranno affidati i lavori di completamento degli interventi indicati nella stessa.

Attualmente tutta l'armatura e i piani 3 interrati sono completati il soprassuolo di copertura come si può vedere in aerografia è terminato le parti esterne piccolo parco a servizio della struttura e accessi sono da completare

Vi allego a questa nota copia delle delibere e planimetria dove si evidenzia l'area in oggetto

Fabrizio Cirelli Rec 3357692102 info@vengodaprimavalle.it



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

***Rete Civica Parco Andrea Campagna
Comitato Stadio Pietralata No Grazie
Comitato Cittadino Pietralata
Tiburtino***

20 settembre 2023

Criticità e rilievi in merito alla mobilità e pressione dei flussi di accesso all'area del IV Municipio rispetto alle infrastrutture viarie e di trasporto preesistenti, in relazione alla realizzazione del progetto "Stadio della Roma a Pietralata"

Il IV Municipio è caratterizzato da una fortissima urbanizzazione e cementificazione del territorio. Il suo sviluppo urbano nel corso del tempo non è stato affatto regolare, né armonizzato e interi quartieri sono nati senza che si sia pensata una rete viaria adeguata e capace di sostenerne l'impatto e senza che i trasporti (metro/treni) siano riusciti a dare una risposta sufficiente ai bisogni di una popolazione in costante aumento. Nell'unica area ancora libera a Pietralata, dove tra l'altro erano previsti (sono riportati anche nello stesso progetto presentato dalla AS Roma), in un'ottica di policentrismo amministrativo, diversi edifici tra cui ricordiamo all'interno all'area ex SDO: 1) l'Istat (60.000 mq di SUL), 2) Il Technopole (19.734 mq di SUL), 3) lo Studentato della Sapienza (che sta per essere ultimato), 4) il Campus della Sapienza (71.638 mq di SUL), 5) il Lotto Ak (di cui non è nota la destinazione d'uso ed avente una SUL di 67.556 mq), che porteranno nuovi addetti e studenti (a cui vanno aggiunti i lavoratori dell'indotto) con ulteriore pressione sulla situazione di mobilità e trasporti già in crisi, si intende costruire lo Stadio della Roma che a regime porterà 60.000 mila persone, affermando che tutto ciò è può essere realizzato con un accesso modale di mobilità sostenibile del 50% dei tifosi (una previsione non suffragata da dati oggettivi).

Resta il fatto che, affidandosi solo alle dichiarazioni della Roma Calcio e a quanto afferma l'amministrazione capitolina nell'ambito del contenimento del traffico e dell'inquinamento atmosferico, ben 30.000 mila persone (in verità saranno molte di più) andranno ad impattare ripetutamente con auto e moto in un quadrante congestionato in più giorni (le partite non si giocano più una volta a settimana, ma tra coppe, anticipi, posticipi, recuperi e turni intermedi, amichevoli è lecito ipotizzare due/tre volte alla settimana, escludendo gli eventi che si intendono svolgere nel corso dell'anno, come dichiarato nel progetto stesso, ossia concerti, spettacoli e altre iniziative e tutte le attività commerciali per ben 43.000 mq previste e localizzate nella zona Stadio), per un'opera che, a regime, dovrà restare aperta h24 e si aggiungeranno alle decine di migliaia di persone che lavoreranno negli edifici pubblici elencati, a cui si sommano le ulteriori opere previste in zone limitrofe allo stadio, ossia il progetto F555 (costruzione di 555 nuovi appartamenti di social housing, già assegnato al gruppo Rebecchini), il progetto Print Pietralata con la previsione di 1.000 appartamenti e la cancellazione del Parco delle Acacie con la costruzione di ulteriori 350 appartamenti (sono già in corso i sondaggi esplorativi), con un'ulteriore pressione demografica e di aumento del traffico veicolare. A questo va aggiunto che nella zona in questione insiste l'importante **Ospedale Pertini** (a qualche centinaio di metri dal previsto Stadio) che serve non solo il IV Municipio, ma un quadrante intero di Roma con centinaia di migliaia di accessi ogni anno (e quindi, mobilità tramite auto) per il pronto soccorso, gli interventi e le visite mediche, il quale deve avere un'assoluta libertà e facilità di accesso, come disposto dalle esigenze di salute pubblica, (superiore a qualunque altra esigenza ed è per questo che tale ospedale è stato realizzato in una zona più libera e accessibile, sgombra da edifici e strutture importanti) non risolvibile con una semplice preferenziale (molto discutibile e di difficile realizzazione a meno che non si voglia realizzare una preferenziale che, per avere un senso, copra tutti i punti nevralgici del IV Municipio). Infine vanno considerati il previsto Centro di Accoglienza per senza fissa dimora (intervento Giubileo – Via dei Monti di Pietralata/altezza Via Ruta già acquisito al patrimonio indisponibile di Roma Capitale), la Facoltà di

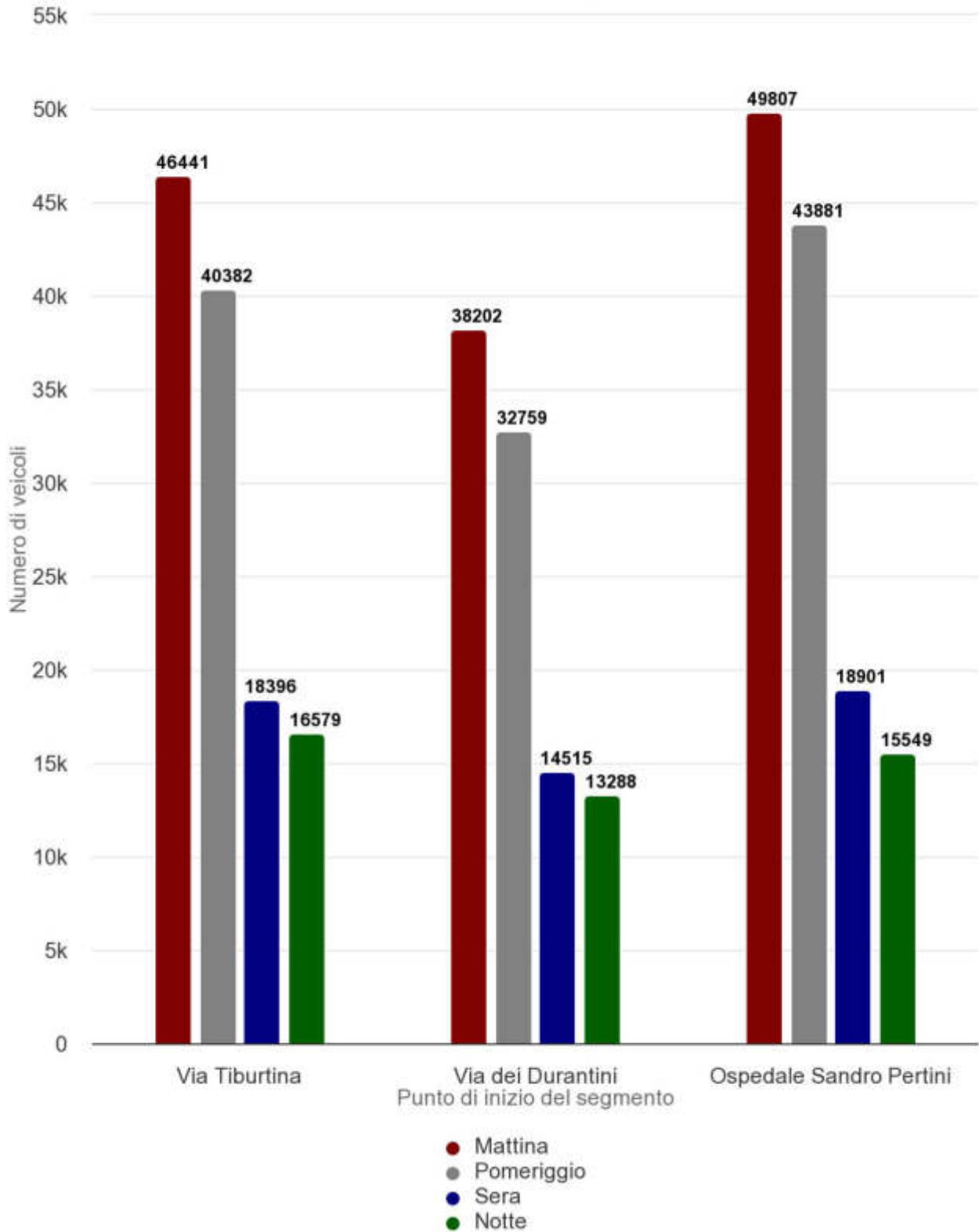
Ingegneria la Sapienza (Via dei Monti di Pietralata/altezza della Ruta, prevista nel Piano di Assetto dell'Area della Stazione Tiburtina) e la famosa Defense RFI/FS Centro Direzionale Tiburtina, con circa 250.000 mq di SUL, come indicato nel Master Plan presentato dallo studio di architettura ABDR.

Tutto questo per sottolineare come l'immensa pressione in cubature e afflusso di lavoratori, addetti all'indotto ed a cui si vuole aggiungere uno Stadio da 60.000 mila persone, porterà certamente al collasso delle infrastrutture preesistenti, già in crisi nei giorni ordinari di punta. Si pensi alla paralisi quotidiana del traffico lungo la Tangenziale Est, in entrambe le direzioni di marcia lungo tutto il suo intero tratto, il congestionamento del tratto urbano della A24 Roma-L'Aquila – A90 – G.R.A. specie nei punti di accesso e uscita che interessano Via della Serenissima, Viale Palmiro Togliatti, Via dei Monti Tiburtini, Via Galla Placidia/Portonaccio (sempre in grave difficoltà), al blocco quotidiano della strozzatura di Via di Portonaccio (anche se si sono effettuati alcuni lavori di riqualificazione), alla critica condizione di Via Tiburtina in tutto il suo tratto che, partendo dalla Stazione Tiburtina interessa tutto l'asse viario che, da una parte va a congiungersi con il Verano e oltre, interessando tutto il tratto di San Lorenzo e zone limitrofe, dall'altra parte raggiunge Via dei Fiorentini, in completa crisi nei gli orari di punta e non solo, e raggiunge il congestionato Ponte Mammolo/Rebibbia, alle irrisolte problematiche di condizioni e mantenimento dell'asse viario che interessa tutta l'area Pietralata/Durantini/Monti Tiburtini, dove persino le strade risultano strette e prive di marciapiedi, alla critica situazione del Ponte Lanciani e zone limitrofe fino a Piazza Bologna. **Tutto ciò è chiaramente insostenibile a meno di onerosissimi investimenti di riadeguamento e rinnovamento viario che dovranno inevitabilmente essere messi a carico del soggetto proponente dello Stadio** e che, comunque, non saranno nemmeno risolutivi a meno che non si pensi ad un abbattimento di interi caseggiati (siamo in un area densamente abitata) per ipotetici raddoppi di corsia (si pensi che Monti Tiburtini è già inadatta al traffico normale, figurarsi quando ci saranno gli eventi sportivi).

In tal senso, va preso in considerazione **lo studio condotto sulla pressione di traffico viario attraverso le statistiche dei Floating Car Data (FCD) nel periodo attivo dal 01/07/2017 al 30/06/2022**, elaborati dal Regione Lazio/Astral - Fonte Infoblu - Elaborazione QMap, con l'analisi di circa il 10% del totale degli autoveicoli circolanti nella regione Lazio. La stima è fatta in base ai dati dell'Archivio Nazionale dei Veicoli gestito dalla Direzione Generale Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, utilizzando appunto il sistema Floating Car Data per mezzo di un sistema di monitoraggio di bordo per autoveicoli a fini assicurativi (i veicoli hanno a bordo la "Black Box", che invia ad intervalli regolari, in modo anonimo, una serie di informazioni quali coordinate geografiche latitudine e longitudine, velocità, orientamento, ecc.) che realizzano anche dati per la ricostruzione di matrici origine/destinazione per studi di traffico sulla base di una predefinita zonizzazione ottenuta come aggregazione di sezioni di censimento. Tale studio rientra nel più ampio programma del **Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale della Regione Lazio – CEREMSS** che mira all'attuazione di interventi strategici per la sicurezza stradale nell'ambito del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Azioni prioritarie". Sono dati che riguardano solo una percentuale infinitesimale del forte flusso di traffico interno al quadrante investito dallo Stadio, ma subito appare chiaro dai grafici, su alcune strade campione interessate, come è distribuito in modo critico l'impatto veicolare nelle ore di punta che vanno poi a coincidere con le partite (si gioca sia il pomeriggio che la sera) o con tutti gli altri eventi/spettacoli previsti:

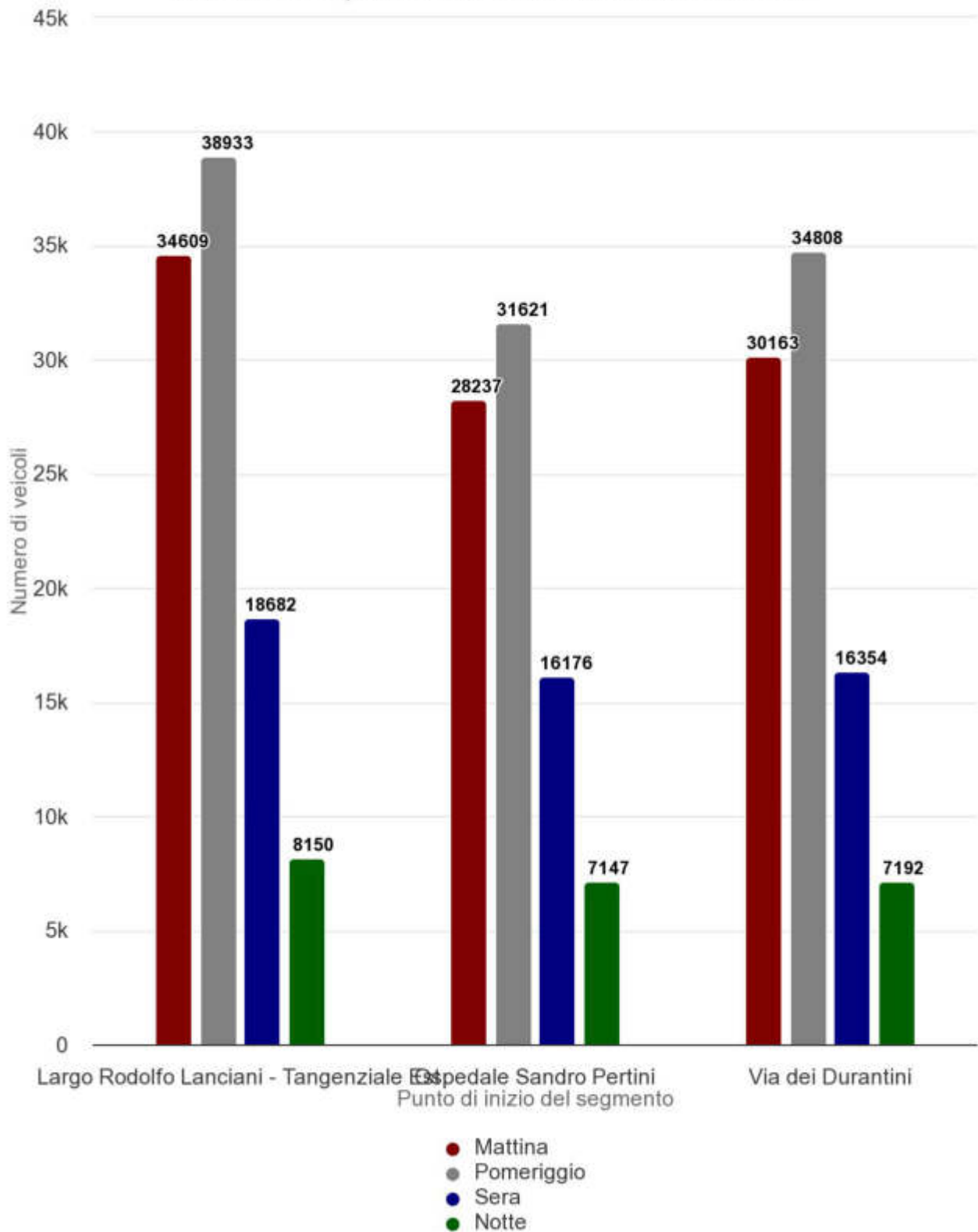
Via dei Monti Tiburtini (RM) - Conteggio totale per fasce orarie

Direzione da "Via dei Durantini" verso "Ospedale Sandro Pertini"



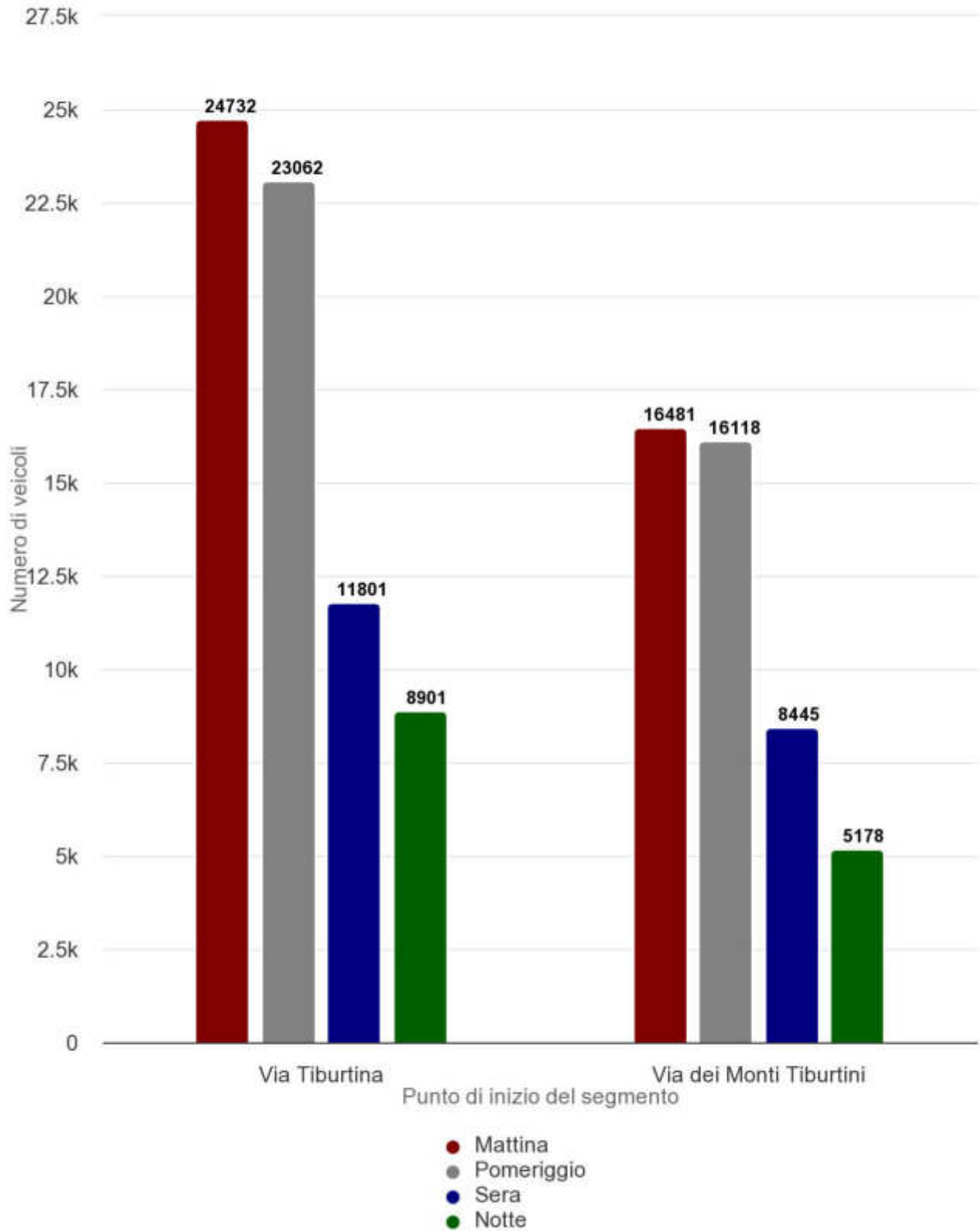
Via dei Monti Tiburtini (RM) - Conteggio totale per fasce orarie

Direzione da "Ospedale Sandro Pertini" verso "Via dei Durantini"



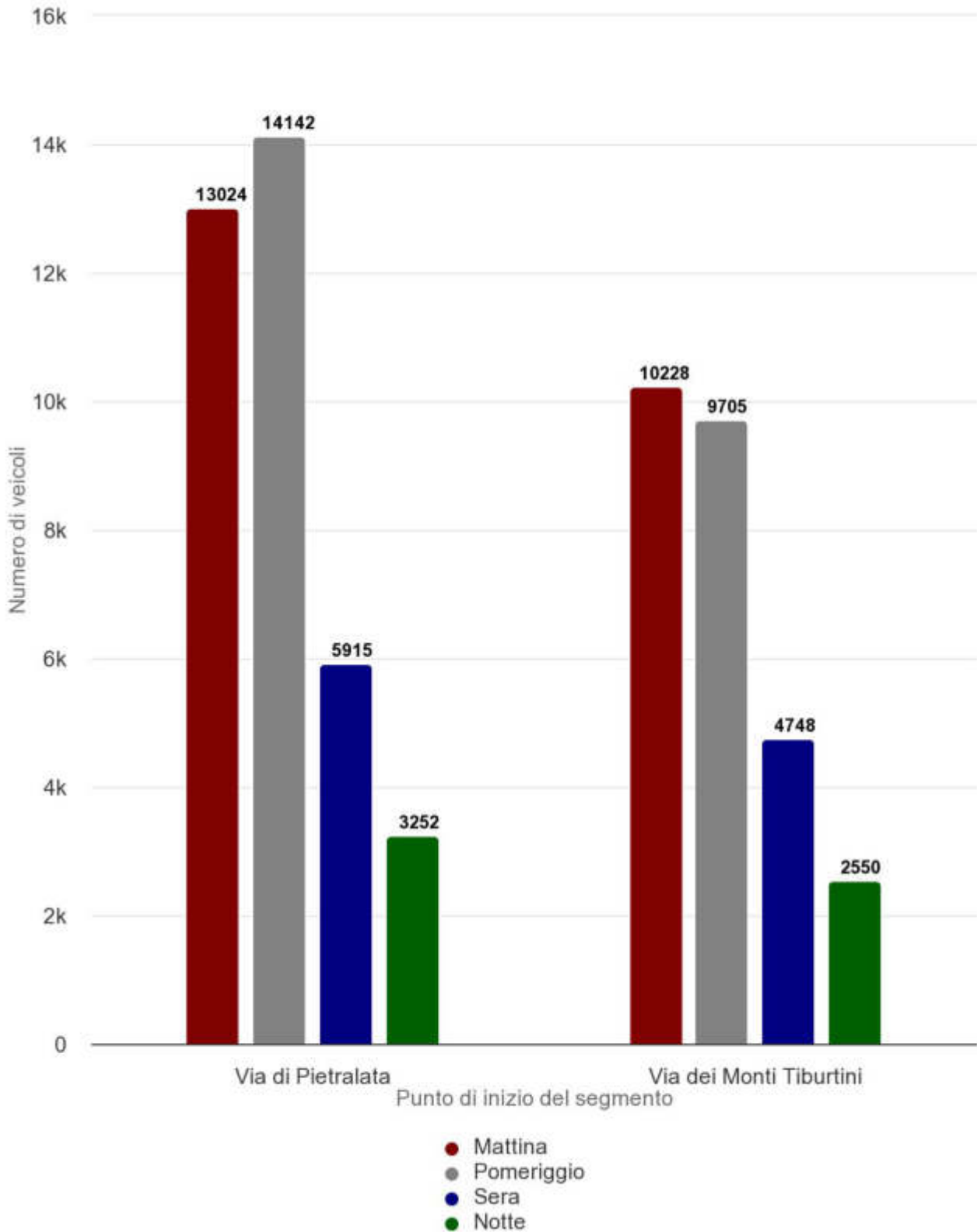
Via dei Durantini (RM) - Conteggio totale per fasce orarie

Direzione da "Via dei Monti Tiburtini" verso "Via dei Monti Tiburtini"



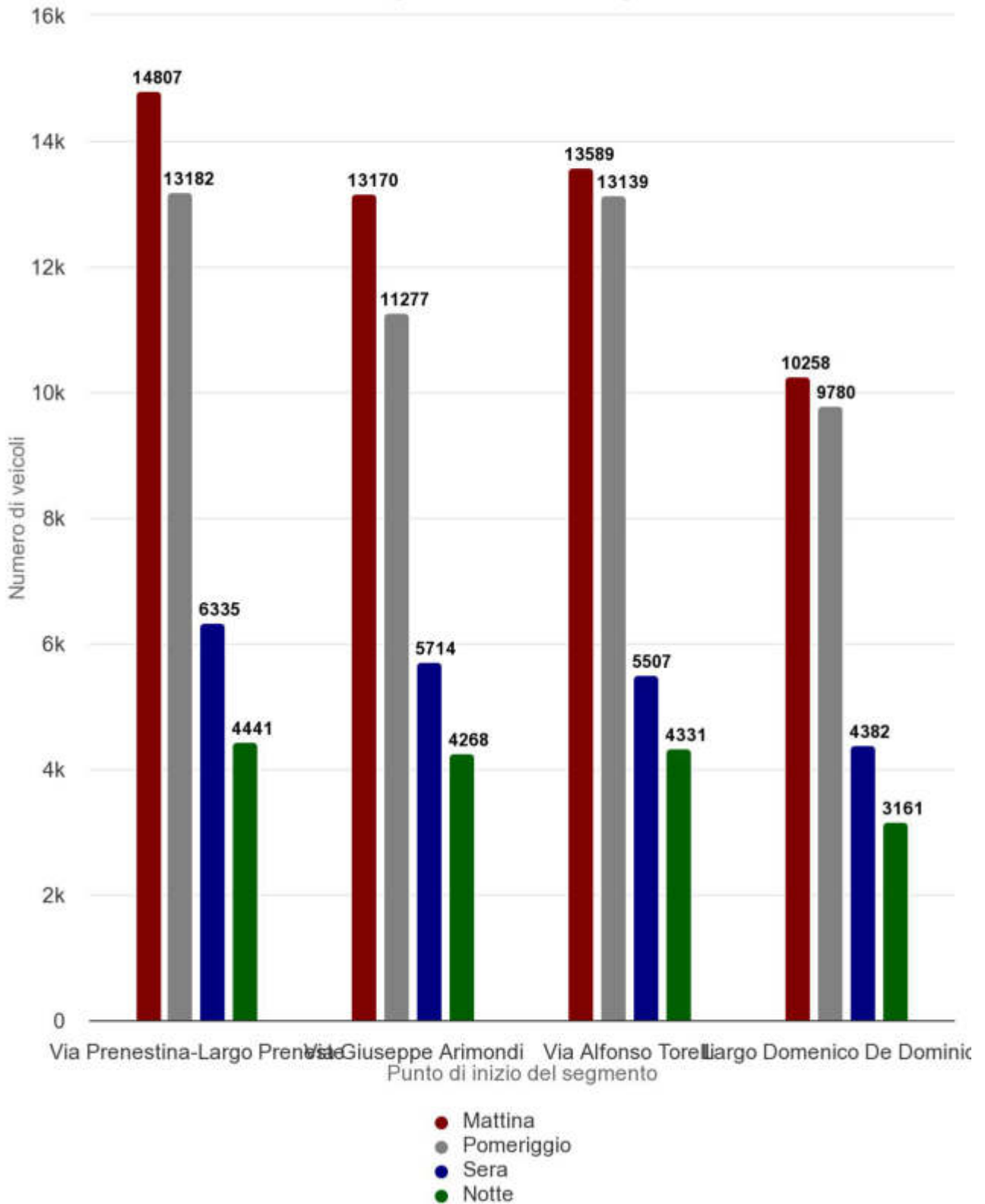
Via dei Durantini (RM) - Conteggio totale per fasce orarie

Direzione da "Via dei Monti Tiburtini" verso "Via dei Monti Tiburtini"



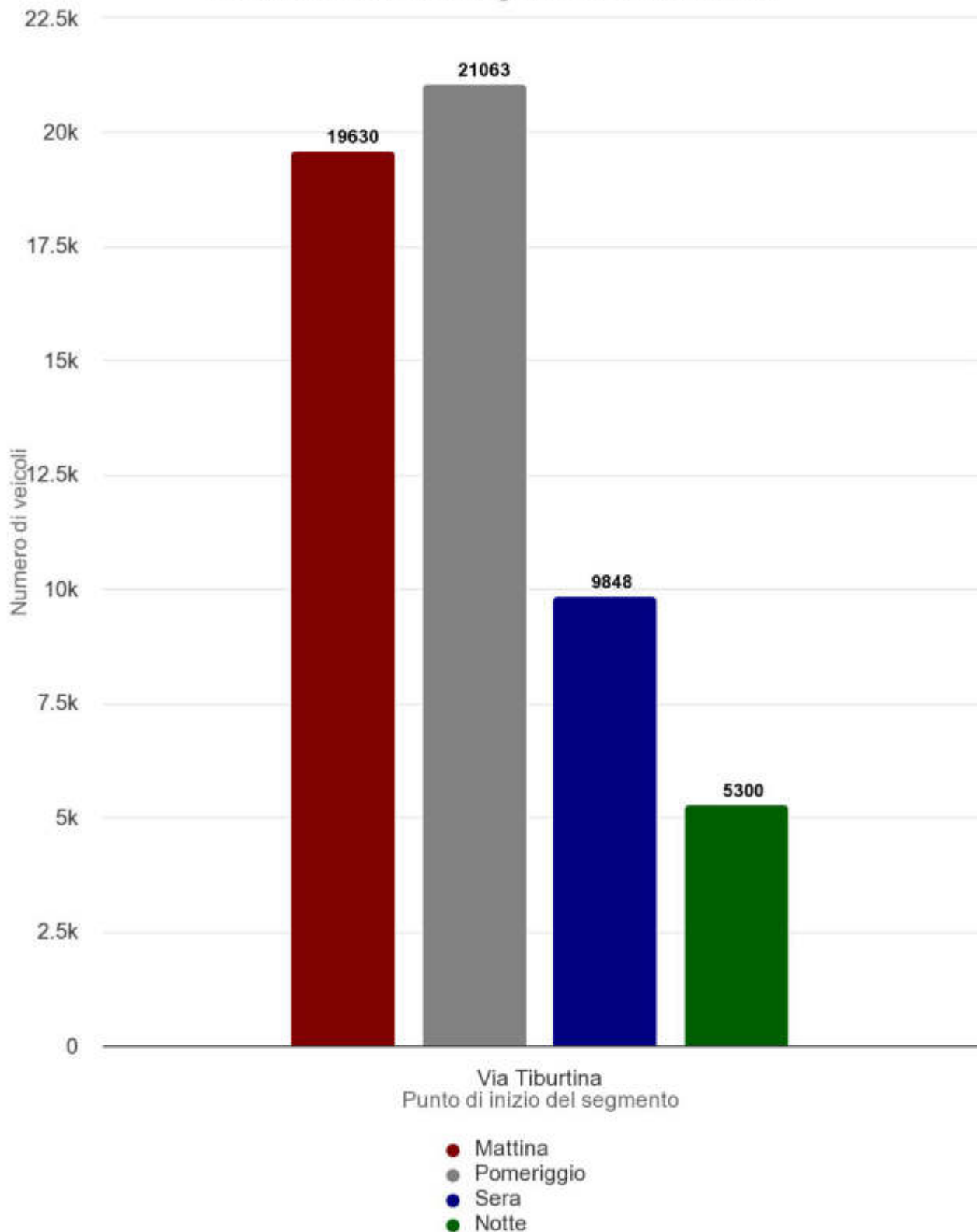
Via di Portonaccio (RM) - Conteggio totale per fasce orarie

Direzione da "Via Prenestina-Largo Preneste" verso "Largo Domenico De Dominicis"



Via Filippo Fiorentini (RM) - Conteggio totale per fasce orarie

Direzione da "Via Alberto Bergamini" verso "Via Tiburtina"



Highcharts.com

Questi limitati dati parziali riguardano solo alcune vie, ma possono essere condotti in tutta l'area con risultati ancora più impietosi e sottolineano in modo inequivocabile che c'è prima da risanare tutto un sistema viario (siamo dentro la città di Roma, cresciuta malissimo a

livello urbanistico, soprattutto nelle aree periferiche) prima di prendere in considerazione la realizzazione di uno Stadio e che tale risanamento in termini di costi non può essere sostenuto dalla collettività se è per favorire un interesse privato anche se costruito su terreni pubblici. Quindi la AS Roma dovrà procedere non solo ad una spesa complessiva del 3% per opere di adeguamento (che dovrebbero essere i tre ponti ciclopedonali del resto già previsti dal Piano Particolareggiato), ma dovrà investire molte più risorse quanto meno per risanare le seguenti direttrici:

Via di Pietralata (intero tratto)

Via dei Durantini (intero tratto)

Via dei Monti Tiburtini (intero tratto)

Via dei Monti di Pietralata

Tangenziale Est (intero tratto)

In questi preziosi e vitali assi stradali la viabilità è congestionata e alcune zone sono persino senza marciapiedi, con parti monodirezionali che vanno assolutamente prese in considerazione per la gestione dell'impatto che lo Stadio avrà sul territorio.

Dovrà essere predisposto **un serio studio/piano di fattibilità sulla gestione del flusso e deflusso degli spettatori** che preveda specifiche vie di accesso allo Stadio e ai parcheggi predisposti che non vadano a pregiudicare il già fragile sistema viario attuale, tenuto conto inoltre che si dovrà armonizzare anche **un preciso e rigoroso piano di sicurezza adottato dagli organi istituzionali predisposti per la gestione dell'ordine pubblico** durante le partite e gli altri eventi sportivi/spettacoli che andrà a vincolare tutta l'area per impedire i già noti e accaduti atti di vandalismo e di grave criticità (come accade, ad esempio, in tutte le zone che interessano lo Stadio Olimpico oppure durante i concerti al Circo Massimo). **Tutto ciò sia chiaro: non risolve il problema. E' solo un elemento che può in parte mitigare un impatto sul territorio molto pesante, senza considerare tutti i risvolti di inquinamento ambientale, di vivibilità e di sicurezza generale che sarà molto difficile da gestire e che andranno a gravare sull'intera collettività.**

A flusso e deflusso degli spettatori deve essere agganciato **uno studio appropriato e serio sui reali dati di utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto e di impatto complessivo (metro B, in particolar modo, che andrà a sopportare il grosso dell'impatto dei tifosi), come già proposto dagli stessi uffici tecnici del Comune di Roma che comunque ha approvato con delibera il progetto stesso, e persino nelle riflessioni della memoria di approvazione da parte del IV Municipio, dove si rimarca che le analisi proposte dalla AS Roma in merito ai flussi su giorno feriale in un orario tipo non sono corrispondenti alla realtà (del resto deve essere anche armonizzato l'orario dei servizi metropolitani che, come è ben noto a tutti, hanno tempi di apertura e chiusura dal Lunedì alla Domenica ben definiti che non combaciano con gli orari delle partite), né alle dinamiche sportive del mondo calcio e degli spettacoli/concerti che si vogliono svolgere nell'impianto che coprono differenti giorni e differenti orari e vanno fatti studi più esaustivi su tutte le fasce orarie e tutti i giorni, proponendo soluzioni adeguate, risolvendo le criticità di infrastrutture e trasporti, avviando i conseguenti lavori di adeguamento, di concerto con il Comune di Roma, con **i costi a carico del soggetto proponente.****

Si legga, in tal senso, **la nota del Roma Servizi per la Mobilità del 09/01/2023 - 0001553** in cui, oltre alla richiesta al soggetto proponente di presentare studi più elaborati e approfonditi di quelli predisposti in merito **alla valutazione della viabilità (simulazione macro e micro, a scala territoriale più ampia al fine di determinare gli impatti a scala urbana ed eventuali interventi infrastrutturali al contorno), alla soluzione di criticità in merito in prima istanza agli aspetti di attenzione riguardano la viabilità esterna di accesso all'area SDO/Stadio, in particolare le uscite dalla NCI e via dei Monti Tiburtini, alla necessità di interventi infrastrutturali atti a garantire adeguati livelli di servizio sulla viabilità dell'area che si ricorda è anche a servizio dell'ospedale Pertini, alla soluzione delle criticità su via di Monti Tiburtini la cui sezione stradale, nel tratto prospiciente la fermata della metro B Monti Tiburtini fino all'intersezione con via dei Durantini, già oggi è in congestione nelle fasce orarie di punta del traffico, agli impatti sul sistema di trasporto pubblico** dove le analisi offerte dal soggetto proponente sull'effettiva capacità del trasporto pubblico di servire la domanda di spettatori appaiono troppo semplificate e scaturiscono da ipotesi da verificare **(nell'argomentazione del Proponente si fa ad esempio riferimento alla capacità teorica dei servizi metropolitani di 1200 passeggeri/treno, che appare ottimistica se paragonata agli ordinari tassi di occupazione dei convogli di 4 pass/mq, che corrispondono invece ad una capacità effettiva di 1000 passeggeri/treno)** chiede **in modo molto chiaro che:**

“1) Siano svolte indagini specifiche, le provenienze dei tifosi. Questo permetterà di caricare le reti in modo più aderente alla futura distribuzione dei flussi, sia alla scala urbana (grande viabilità/linee di trasporto pubblico urbane e metropolitane) che alla scala micro (viabilità di accesso all'area dello stadio, 2) Rispetto alle quote modali attese, quelle indicate nello studio sono da ritenersi condivisibili o migliorabili in termini di obiettivo da perseguire (50% o maggior quota su trasporto pubblico), tuttavia le stesse devono essere confermate mediante l'utilizzo di idonee metodologie di stima (e.g. indagini SP, modelli di stima della domanda) cui corrisponda un adeguato livello di offerta che allo stato attuale dello studio non risulta sufficientemente rappresentato, in particolare riguardo la capacità residua del sistema di trasporto attuale, con riferimento sia a quello urbano che ferroviario/metropolitano 3) Riguardo allo studio di simulazione accesso allo Stadio presentato dall'uffici proponente si fa presente che, allo stato attuale, è stato simulato un solo scenario rappresentativo dell'ora di massimo afflusso allo stadio in giornate feriali (determinata come carico cumulato tra la mobilità di fondo e la domanda aggiuntiva degli spettatori) ma dovranno essere valutati scenari aggiuntivi con particolare riferimento a: ✓ partite disputate il sabato e la domenica, ✓ eventi non sportivi, ✓ eventuali partite feriali in orari diversi da quelli assunti nello studio, ✓ fasce orarie di simulazione più ampie (3 ore in accesso e 2 ore in egresso)

A questo si aggiunge la nota dell'Atac di cui al prot. 0002085 del 04/01/2023 che lo studio sull'impatto dei flussi di accesso allo Stadio presentato dal soggetto proponente è manchevole e deve essere assolutamente rivisto in modo compiuto in quanto:” *Anzitutto, nello studio è condotta un'analisi di impatto solo per eventi serali che si verificheranno in una giornata infrasettimanale; sono rimandate a successive verifiche le conclusioni relative ad eventi della domenica (pomeriggio e serale), giornate in cui si prevede comunque la necessità di integrazioni, seppur non quantificate. La prima osservazione è relativa alla stima della domanda di trasporto di TP; non è indicato, infatti, sulla base di quale studio/modello sia stato stimato che il 35% dei tifosi che accedono allo stadio usufruiranno del TPL; analogamente non è definito sulla base di quali considerazioni*

l'afflusso dei tifosi si concentri nelle percentuali del 35% nella fascia 19-20 e 80% per il deflusso nella fascia 22.30-23.30. E' chiaro che l'attribuzione modale risulta determinante sulle analisi di impatto... Nel merito dell'analisi di impatto sulla rete di trasporto pubblico...la stima effettuata sulla capacità di trasporto offerta dai treni della linea Metro B, pari a 1200 passeggeri a treno, si ritiene troppo elevata in quanto, seppur tale valore venga indicato come capacità massima, nella realtà il massimo carico normalmente impiegato si attesta ad un valore pari a circa 1.000 persone (con concentrazione di 4 persone a mq); ciò determina già in partenza una riduzione del 20% della capacità di trasporto reale per ogni singolo treno rispetto al dato riportato sulla relazione di 1200 (che rappresenta infatti il dato impiegato per il dimensionamento delle componenti meccaniche e degli impianti del treno ma non può oggettivamente essere riferito alla capienza dello stesso, stante la concentrazione di 6 persone/mq sull'intero pavimento del vano viaggiatori, obiettivamente non proponibile. Tale considerazione, unita alla evidenza che nella fascia oraria 22.30-23.30 i treni presenti sul ramo Rebibbia-Quintiliani-Tiburtina - ipotizzabile direzione di maggior utilizzo - risultano pari a 7-8 con una frequenza di passaggio a fatica garantibile sotto i 6 minuti (nel rispetto dei 150-180 secondi sul ramo comune), solleva una fondata incertezza sulla gestione della fase di deflusso per 20.000 tifosi in tempi accettabili (in un intorno di 1h - 1h 30' dal termine dell'evento sportivo); i tempi stimabili per le operazioni si dilaterebbero infatti in misura molto più significativa ...Tale approfondimento risulta essenziale in quanto dall'analisi delle linee bus indicate, (alcune delle quali in gestione a Roma TPL), i passaggi programmati risultano inferiori, impattando quindi sulla capacità residuale di trasporto ...Si sottolinea che anche alcune linee ferroviarie regionali indicate presentano ultime partenze precedenti alla fase di deflusso (22.30-23.30) e quindi non risultano funzionali al trasporto dei tifosi (es. FL2 Roma-Tiburtina-Tivoli ultima partenza da Tiburtina ore 22.00). In tale scenario, quindi, si rileva che - potenzialmente - il flusso in andata, che potrebbe distribuirsi su servizi ferroviari di scala metropolitana e regionale peserebbe, al ritorno, su servizi di scala urbana, dovendosi concentrare sulla metropolitana o servizi di autolinee regionali “.

E si integra con i rilievi mossi dalla nota del **Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti del 10/01/2023 di cui al prot. 1014**, in cui vengono messe chiaramente in luce le criticità dello studio di fattibilità dello Stadio della Roma presentato dal soggetto proponente la **Capacità dello Stadio** (disomogeneità nella capienza), **Studio di Impatto sulla Mobilità** (devono essere effettuati studi anche in relazione all'ambito urbano di riferimento con tutte criticità e le variazioni che dovranno essere messe in atto in modo completo e armonico con quanto già in atto di assetto sul territorio), **Viabilità** (dove viene messo in luce che gli studi proposti dal soggetto proponente sono messi insieme in modo semplicistico e schematico e che devono essere effettuati rilievi molto più analitici, puntuali, integrati con la struttura viaria preesistente e con tutte le criticità che non sono state prese in considerazione), **Ciclabilità** (dove appare che lo Stadio va interferire sulla pista ciclabile finanziata con i fondi del PNRR denominata Monti di Pietralata-Stazione Tiburtina), **Nodi di Scambio** (dove i parcheggi nelle Stazioni Rebibbia, Ponte Mammolo, Santa Maria del Soccorso non sono assolutamente asservibili alle esigenze dello Stadio in quanto servono esclusivamente all'utenza pendolare della città), **Trasporto Pubblico** (dove viene messa comunque in atto esame l'offerta del trasporto pubblico con le sue criticità e la necessità di un tavolo tecnico tra comune di Roma con l'ausilio di Atac e RSM, RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente)

Il piano parcheggi, proposto dalla AS Roma, inoltre, va ripensato completamente perché le soluzioni trovate (parcheggio adiacente l'ospedale Pertini e parcheggio interrato nei pressi della

Metro Quintiliani), oltre che creare notevoli problemi gestionali riguardo l'assetto viario preesistente, non sono assolutamente sufficienti perché non coprono tutto il flusso dei tifosi e non è pensabile in modo assoluto ragionare di utilizzare quelli di scambio delle fermate metropolitane Rebibbia, Ponte Mammolo e Santa Maria del Soccorso che sono dei lavoratori e di tutti coloro che giungono dall'hinterland metropolitano e che servono fino alla sera (pensare che si possano utilizzare per i tifosi in una partita tipo alle ore 20.45 non è possibile in quanto è ben noto che il flusso inizia ore prima). E non è pensabile di andare a caccia di altre aree per ipotetici parcheggi dentro il tessuto urbano del IV Municipio in quanto vi è un abitato diffuso fatto di un reticolato di vie, agglomerati urbani, strutture, servizi, attività dove, tutto è stato costruito e non esistono zone per costruire parcheggi così ampi per accogliere le tifoserie (il flusso dei tifosi poi non dovranno riguardare solo la Roma Calcio, ma anche le squadre ospiti) senza creare margini preoccupanti di destabilizzazione delle aree interessate e pensanti problemi di sicurezza urbana e di impatto sul tessuto urbano. Del resto i pochi fazzoletti di terreno esistenti sarebbero inadatti e comunque vincolati ad altri progetti di rigenerazione urbana e non ulteriormente cementificati per esigenze del tutto private.

Per quanto riguarda **il sistema metropolitano**, metro A, B (che soffre di una grave obsolescenza strutturale con necessità di massicci interventi di adeguamento alle esigenze non solo di tifosi ma soprattutto dei cittadini in relazione ai ritardi ormai cronici che si attestano intorno ai 10/12 minuti fino a punte di 20, ai continui guasti dei diversi sistemi di servizio, pensiamo ad esempio alle scale e agli ascensori, alle barriere architettoniche ancora da attuare in modo compiuto, alla necessità impellente di ristrutturare le stesse fermate con particolare attenzione proprio a Quintiliani, Monti Tiburtini, Pietralata, S.M. Del Soccorso, Ponte Mammolo), metro C (al momento poco funzionale alle stesse necessità della collettività con ritardi e funzionalità ridotta) e tratto metro B1 vanno completamente ripensate nel senso dei lavori da compiere per il loro ammodernamento e hanno bisogno di interventi continui di riparazione e di rigenerazione (anche successivamente a lavori completati in quanto va tenuto conto del loro utilizzo intensivo) perché dobbiamo capire che il flusso dei tifosi che si auspica vadano allo Stadio attraverso i trasporti pubblici (si prevede il 50%, ma è una cifra molto improbabile e comunque andrebbe aumentata) si innestano nella complessità delle esigenze dell'utenza ordinaria che ne fa utilizzo in modo massiccio a tutte le ore e della già notevole pressione dei flussi turistici che, ormai si sono consolidati per tutto l'anno, completandone l'usura e l'ammaloramento perenne con costi economici che già ricadono sulla cittadinanza (si tratta di interventi con soldi pubblici). In tal senso, per il progetto Stadio vanno proposti da subito investimenti importanti di **ammodernamento del sistema metropolitano**, soprattutto per quanto riguarda **la metro B che dovrebbe essere rinnovata per l'intera tratta urbana in relazione alla localizzazione diffusa della pressione di flusso dei tifosi non localizzabili in una singola area che vanno ad aggiungersi alla quotidiana criticità nell'utilizzo da parte di lavoratori/utenza e addirittura ampliata per investire quartieri completamente sprovvisti di tale sistema di trasporto** (alcuni di fatto sono completamente isolati e possono disporre solo di un Trasporto Pubblico Locale Periferico del tutto insufficiente).

A tal riguardo occorre tener presente come studio assolutamente puntuale le **Elaborazioni dei Dati riguardo i Monitoraggi ACOS (Agenzia per il Controllo e la Qualità dei Servizi Pubblici Locali di Roma Capitale)**, specificatamente nel periodo che va dal 2019 al 2023, in cui si traccia sia le percentuali di utilizzo delle metropolitane di Roma, ma soprattutto tutte le criticità con controlli effettuati anche da remoto e le analisi di tutti gli interventi effettuati e quelle da effettuare

con le problematiche ancora irrisolte e dove appare evidente **un progressivo peggioramento del servizio complessivo offerto** con tutte le indicazioni per le migliorie da effettuare. I loro dati si concentrano sui guasti e i servizi offerti da ogni singola stazione metro (scale mobili, ascensori, fruizione e accesso per portatori di mobilità ridotta, strumentazione di avviso, pannelli informativi, display, diffusione sonora, pronto intervento), ma anche sulle corse saltate con una percentuale ancora molto alta (siamo in una forchetta del 20/30% ed è una stima prudenziale) ed è **chiaro che è impellente un grande investimento di riqualificazione, ancora prima di ogni grande opera e quindi anche della realizzazione di uno Stadio.**

A margine, valga anche **il prezioso studio dossier Roma e la Mobilità Insostenibile di Mercurio Viaggiatore (Roma Ricerca Roma, anno 2022) che con dati alla mano mette in luce il cronico affollamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, i dati delle corse saltate fino al 2022 e soprattutto contesta in modo puntuale gli stessi dati riportati da Atac, Cotral, Roma Servizi della Mobilità, la Carta dei Servizi fornita dal Comune, sottolineando che i controlli sulla reale qualità dei servizi e le verifiche dei disservizi non vengono effettuati in modo corretto e che persino i dati ricercati attraverso il servizio trasparenza di Roma Mobilità (dati che dovrebbero essere pubblici e facilmente fruibili da tutti) presentano notevoli criticità ed è lecito pensare che la situazione dei trasporti pubblici sia anche peggiore con conseguente necessità di verifiche aggiornate e interventi mirati.**

A questo va aggiunto **il sistema di trasporto pubblico su gomma (autobus) e soprattutto ferro (tram, treni) che, sebbene ci sia stato un qualche tentativo di rinnovamento, è ancora pesantemente insufficiente** e nemmeno raggiunge capillarmente tutte le zone periferiche di Roma, anche perché la città, come si è ripetuto, non ha avuto uno sviluppo urbano armonico nel corso dei decenni ma convulso e disomogeneo, con un massiccio consumo di suolo pubblico, cementificazione diffusa, senza una vera riflessione sulle infrastrutture necessarie (come spiegato puntualmente dal fenomeno di **gentrificazione e spostamento non coordinato** in periferia della popolazione con la nascita di interi quartieri che appaiono come isole nel deserto, dove lo spostamento è in effetti ancora garantito solo dalla propria auto). A questo andrà posto rimedio e va anche tenuto attentamente conto di coloro che provengono dall'hinterland romano e che dovrebbero usare, secondo le previsioni, i servizi dei treni e degli altri mezzi pubblici. Appare purtroppo evidente che **i collegamenti viari a mezzo ferro (treni), anche per le tratte più vicine come la Roma-Lido oppure i collegamenti tra i Castelli e Roma oppure la Roma-Viterbo sono in crisi da anni e attendono un loro completo ammodernamento (mai realmente effettuato e completato), addirittura molti conglomerati urbani (anche di rilevanti dimensioni) attorno Roma sono sprovvisti completamente di linee ferrate e trasporti pubblici adeguati** e comunque sia, non ci sono coincidenze reali tra le partite di calcio e gli orari di partenza e arrivo dei treni ed è impossibile che, con una partita che si gioca di sera alle 20.45/21.00 con una durata media accertata di 100 minuti (salvo ulteriori recuperi, molte partite si sono chiuse dopo 110/115 minuti), lo spettatore riesca a trovare una coincidenza per tornare a casa. Questo accadrà anche per i concerti e gli altri spettacoli che si vogliono realizzare.

In termini più ampi va posta attenzione al rapporto **Pendolaria 2030 di Legambiente** dove a margine degli interventi da effettuare a livello nazionale per quanto riguarda il trasporto ferroviario (e questo ci interessa perché una gran parte dei tifosi della Roma vengono anche fuori dall'hinterland romano ed impensabile che, secondo la volontà dell'attuale amministrazione e del

soggetto proponente, utilizzino servizi pubblici inefficienti dove le corse saltano, gli orari non coincidono e i mezzi siano fatiscenti, le linee ferrate da ammodernare) tratteggia un profilo impietoso in cui prendendo in esame il trasporto su ferro (con focus sulle peggiori 10 linee d'Italia) il quadro complessivo è persino peggiorato e questo appare evidente con la Roma Lido e la Roma Viterbo:

Roma-Lido, ora ribattezzata *Metromare* e gestita da *Cotral*, in totale contraddizione con il *PUMS di Roma Capitale* che la proiettava verso una riconversione metropolitana come linea *E*, è una linea di 28,3 km, fondamentale per il pendolarismo di un intero quadrante, quello sud-ovest, perché collega la stazione di *Porta San Paolo* a Roma (un fondamentale nodo della mobilità urbana con la metro *B*, la *Stazione Fs Ostiense* e la rete tranviaria) ed il mare di *Ostia*. Lungo le 13 fermate di quella che dovrebbe essere una linea strategica per la mobilità dell'area romana, è oltre un decennio che si assiste ad un costante peggioramento per la vita dei pendolari. Un caso emblematico della situazione di questa linea è avvenuto il 22 dicembre scorso, quando sono state almeno 18 su un totale di 38 le corse saltate a causa della rottura di un treno. Per un'ora ne sono rimasti in servizio quattro su tutto il tracciato. E sono stati numerosi i casi in cui ad una già assurda tabella di frequenze, con treni ogni 23 minuti, si sono aggiunti ritardi spesso non comunicati che hanno portato l'attesa a 30 minuti reali. Il 15 dicembre scorso il servizio è stato sospeso dalle 6.40 alle 7.40, in piena ora di punta, a causa di un calo di tensione e un problema alla linea elettrica in due sottostazioni, situazione simile a quella del 23 novembre, a causa di un guasto a inizio servizio - ore 5.40. In estate, il 15 luglio, la circolazione dei treni è andata avanti con lentezza, con attese dai 35 ai 50 minuti, corse soppresse e nuovi orari diversi da quelli riportati sul display. Il Comitato pendolari della *Roma-Lido* ha elaborato una petizione, firmata da 23mila residenti, per chiedere al Sindaco di far rispettare il cronoprogramma dei lavori e delle opere previste da anni per la *Roma-Lido*, la verifica degli orari ufficiali delle corse e lo svolgimento senza interruzioni dei cantieri aperti da mesi sulla *Roma-Lido* per mettere in sicurezza e ammodernare e rifare l'intera rete ferroviaria.

Roma Nord-Viterbo, passata da *Atac* a *Cotral*, la soppressione delle corse è un fenomeno che continua imperterrita. La linea si snoda per 101,9 km, suddivisi in 12,5 km di servizio urbano ed i restanti 89,4 km di servizio extraurbano, con 35 fermate ed un tempo di percorrenza previsto di 22 minuti per la tratta urbana e di 155 minuti per quella extraurbana. Il 29 settembre 2022 circa ottanta corse sono saltate, quasi la metà di quelle previste durante l'intera giornata. Ovvie le lunghe ed estenuanti attese in banchina ed il sovraffollamento sui pochi treni a disposizione, con alcune reazioni violente dei pendolari che hanno visto andare in frantumi le vetrate di alcuni tornelli di *Piazzale Flaminio*. Solo nei primi 4 mesi del 2022 circa 2.700 corse sono andate soppresse, mentre molto spesso tra *Montebello* e *Viterbo* il treno è sostituito da corse autobus. Un altro problema che sta emergendo con sempre più forza riguarda le biglietterie, chiuse in molte stazioni o solo parzialmente a disposizione degli utenti.

Ecco dunque che per poter anche solo pensare la realizzazione di uno Stadio della Roma da 60.000 posti a *Pietralata* in un quadrante urbanizzato, dove sono previste altre opere pubbliche, dove c'è un Ospedale importantissimo, dove c'è una rete viaria e di trasporti in condizioni critiche, dove la viabilità è al collasso (con il suo notevole impatto di immissione di CO₂), dove insiste un abitato diffuso, una pesante cementificazione di tutte le zone rimaste libere con aumento di cubature per

abitazioni e ulteriore pressione demografica è vitale una completa riqualificazione viaria, infrastrutturale (in particolar modo, metro e principali collegamenti ferrati tra Roma e hinterland), della circolazione (viabilità nel suo complesso) che deve essere posta a carico completamente del soggetto proponente e deve essere realizzata prima dell'avvio dei lavori dello Stadio, affinché non si verifichi una completa paralisi di tutto il territorio con grave danno per tutta la collettività in termini di vivibilità e sicurezza urbana. Tale ammodernamento non può essere rinviato, soprattutto in vista di una struttura che avrà un fortissimo impatto sul quadrante interessato e deve essere supportato da opere a compensazione congrue che non possono essere risolte solo con i treni ponti ciclo pedonali presentati nel progetto di fattibilità e che tra l'altro erano già stati pensati nel Contratto di Valorizzazione Urbana Sdo Pietralata. Se non accadesse, si deve dare una risposta assolutamente negativa alla proposta nel suo complesso invitando il soggetto proponente e all'amministrazione a riconsiderare l'intero progetto e l'area di esecuzione.

Rete Civica Parco Andrea Campagna

Comitato Stadio Pietralata No Grazie

Comitato Cittadino Pietralata Tiburtino



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

*Comitato Stadio Pietralata
No Grazie*

21 settembre 2023

DOSSIER AMBIENTE

INQUINAMENTO ATMOSFERICO E HOT SPOT DI CALORE

Il progetto dello stadio si colloca in un'area altamente cementificata che supera i limiti di inquinamento atmosferico e registra picchi di calore superiori alla media della città. Una ulteriore cementificazione andrebbe ad impattare in maniera devastante sia dal punto di vista ecologico, che dal punto di vista della qualità della vita dei cittadini della zona. L'area è attualmente a verde e i cittadini attendono da più di 20 anni che venga realizzato un parco pubblico fruibile. La zona ad oggi appare ancora totalmente naturale, con la presenza di alberi ad alto fusto e ulivi secolari, vegetazione protetta anche dal Regolamento del Verde (in vigore dal maggio 2021) dello stesso Comune di Roma.

L'inquinamento atmosferico è una delle principali cause di morte prematura e malattie ed è il più grande rischio per la salute ambientale in Europa. Le ultime stime dell'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) mostrano che il particolato fine (PM_{2,5}) continua a causare gli impatti più sostanziali sulla salute. L'esposizione a breve e lungo termine all'inquinamento atmosferico può portare a una vasta gamma di malattie, tra cui ictus, broncopneumopatia cronica ostruttiva, trachea, bronco e tumori polmonari, asma aggravata e infezioni delle basse vie respiratorie. L'Organizzazione Mondiale della Sanità¹ (OMS) fornisce prove di collegamenti tra esposizione all'inquinamento atmosferico e diabete di tipo 2, obesità, infiammazione sistemica, morbo di Alzheimer e demenza. L'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro² ha classificato l'inquinamento atmosferico, in particolare il PM_{2.5}, come principale causa di cancro³. Sempre più studi scientifici stanno mostrando come la **vegetazione urbana** possa giocare un ruolo significativo nella riduzione dei livelli di inquinanti atmosferici. In numerose aree urbane del mondo, come Washington DC, New York, Baltimora, Barcellona e Roma, ad esempio, è stato riconosciuto che l'assorbimento di inquinanti gassosi e dei particolati da parte degli alberi urbani può rappresentare un elemento importante nelle strategie di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

La zona di Tiburtina in cui è *atterrato* il progetto dello stadio è l'area di Roma che supera più volte all'anno i limiti di PM 10⁴. Inoltre è un'area a grande concentrazione di PM 2,5.

¹ https://www.who.int/europe/health-topics/environmental-health#tab=tab_1

² <https://www.iarc.who.int/news-events/iarc-outdoor-air-pollution-a-leading-environmental-cause-of-cancer-deaths/>

³ A causa dell'inquinamento atmosferico si stimano in Europa 467.000 morti premature e costi sanitari che oscillano tra i 400 ed i 900 miliardi. L'Italia in questo ambito ha un primato negativo con 1500 morti premature ogni milione di abitanti. A questi costi umani, andranno poi aggiunti i costi dovuti per pagare la multa che comincerà l'Europa per il mancato rispetto dei limiti fissati in termini di qualità dell'aria. A livello nazionale nonostante i progressi registrati, sussistono in molte aree del territorio problemi di superamento dei livelli previsti dalla normativa europea. Le varie sostanze inquinanti interagiscono con il clima e con altre variabili ambientali, questo implica che un intervento positivo di riduzione di uno di questi fattori ha un effetto moltiplicativo positivo anche su altri fattori. Il tema dell'inquinamento atmosferico ha una scala prevalentemente locale ed in modo particolare urbana: uno degli elementi che maggiormente interferisce negativamente sulla qualità dell'aria è il traffico veicolare, sul quale è necessario intervenire con azioni su più fronti.

⁴ <https://www.comune.roma.it/web/it/scheda-servizi.page?contentId=INF85868>

5.1.1 Agglomerato di Roma

Dai valori delle concentrazioni monitorate nell'Agglomerato di Roma per il 2020, riportati in Tabella 5.3 emergono delle criticità per l'accumulo della concentrazione di NO₂ e PM10 nel territorio comunale. Le concentrazioni medie annuali di NO₂ sono superiori al valore limite previsto per il 20% delle stazioni dell'Agglomerato, tutte all'interno del Grande Raccordo Anulare (GRA). Il numero massimo di superamenti del valore limite giornaliero di 50 µg/m³ per il PM10 è stato superato solo nella stazione di Tiburtina dove i superamenti registrati sono stati pari a 46.

Il numero di superamenti orari di NO₂ del valore limite di 200 µg/m³ non eccede mai la soglia massima consentita (18 volte l'anno) ed anche la concentrazione media annuale di PM10 in tutte le stazioni dell'Agglomerato risulta inferiore al valore limite, pari a 40 µg/m³.

Relativamente all'O₃, si registra a Tenuta del Cavaliere un numero di superamenti del valore limite di 120 µg/m³ più elevato del massimo di superamenti consentiti (25 volte l'anno), espresso come massimo giornaliero della media mobile su 8 ore (media sui 3 anni). L'AOT40 supera il limite fissato in 18000 µg/m³*h nella sola stazione di Preneste.

I valori di PM2.5, CO, Benzene, SO₂ risultano inferiori ai rispettivi valori limite fissati per la tutela della salute umana.

Tabella Localizzazione e dotazione strumentale delle stazioni nell'Agglomerato di Roma.

Agglomerato di Roma												
Comune	Stazione	Lat.	Long	PM10	PM2.5	NO _x	CO	BTEX	O ₃	SO ₂	Metalli	IPA
Roma	Lgo Arenula	41.89	12.48	X	X	X			X			
Roma	Lgo Perestrello	41.89	12.54	X		X			X			
Roma	C.so Francia	41.95	12.47	X	X	X		X			X	X
Roma	Lgo Magna Grecia	41.88	12.51	X		X						
Roma	Cinecittà	41.86	12.57	X	X	X			X		X	X
Guidonia Montecelio	Guidonia	42.00	12.73	X	X	X				X		
Roma	Villa Ada	41.93	12.51	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Roma	Castel di Guido	41.89	12.27	X	X	X			X			
Roma	Tenuta del Cavaliere	41.93	12.66	X	X	X			X			
Ciampino	Ciampino	41.80	12.61	X		X		X			X	X
Roma	Fermi	41.86	12.47	X		X	X	X				
Roma	Bufalotta	41.95	12.53	X		X			X	X		
Roma	Cipro	41.91	12.45	X	X	X			X			
Roma	Tiburtina	41.91	12.55	X		X						
Roma	Maigrotta	41.87	12.35	X	X	X		X	X	X		
Roma	Boncompagni ^A	41.91	12.50	X	X	X			X			

ROMA CAPITALE - Report giornaliero

Dati di **QUALITA' ARIA** 25/02/2023

Dipartimento Ciclo R666, Prevenzione e Risanamento Inquinamenti (Dati A.R.P.A. Lazio)

Data ore 01 Alle ore 24

	BENZENE ugm3 293K Media M. Annua §	O3 ugm3 293K Omax Oraria	NO2 ugm3 293K Omax Oraria	NO2 ugm3 293K Num ore sup. anno	PM10 ugm3 Cmed 24 h	PM10 ugm3 Num giorni sup.anno	PM2.5 ugm3 Media M. Annua §
D.Lgs 1308/10 n.155 (Soglia Informazione)		180					
D.Lgs 1308/10 n.155 Soglia Allarme		240					
Limite + Tolleranza D.Lgs 1308/10 n.155	5		200	200	50	50	25
n. max sup. Consentiti				18		35	
002 Preneste		71 ore 14	75 ore 11	0	44	7	
003 Francia	1,4		72 ore 11	0	32	2	14
005 Magna Grecia			68 ore 02	0	31	2	
008 Cinecitta		73 ore 06	72 ore 10	0	33	8	17
039 Villa Ada	0,5	63 ore 13	41 ore 12	0	31	1	13
040 Guido		89 ore 04	11 ore 21	0	N.D.	1	12
041 Cavaliere		98 ore 03	55 ore 21	0	31	2	14
047 Fermi	1,7		88 ore 01	0	39	5	
048 Bufalotta		65 ore 13	65 ore 20	0	45	5	
049 Cipro		62 ore 15	70 ore 11	0	36	5	13
055 Tiburtina			79 ore 11	0	87 *	23	
056 Arenula		49 ore 13	76 ore 11	0	40	2	14
057 Malagrotta	0,8	85 ore 05	31 ore 20	0	31	6	14

Legenda:

* = Superamento limite Nazionale N.V. = non valido N.D. = non disponibile

§ = media mobile come indicatore di tendenza rispetto al valore limite della media annua

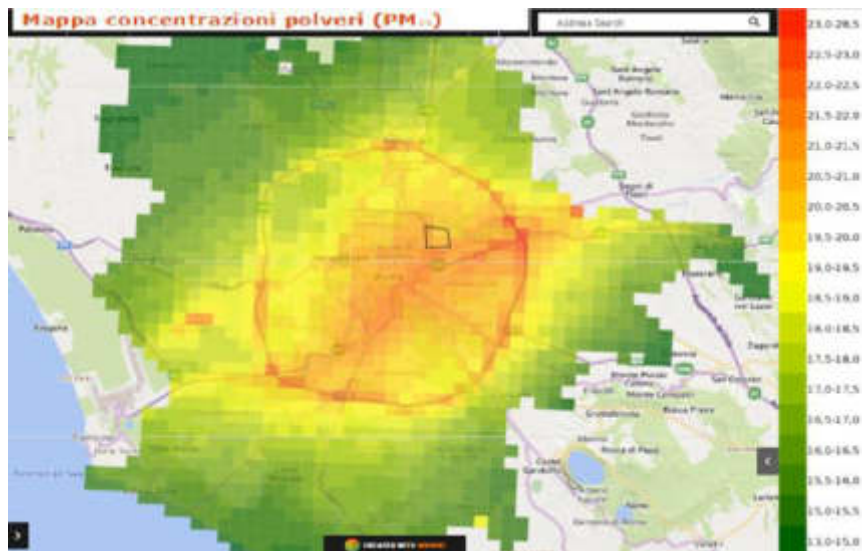
Osservazioni:

Il valore di PM10 relativo alla stazione di Guido è N.D. per avaria strumentale. Superamento del valore limite giornaliero previsto per il PM10 dalla normativa vigente nella stazione Tiburtina.

Ing. Beatrice T. Petrucci

EcoManagerWeb

1

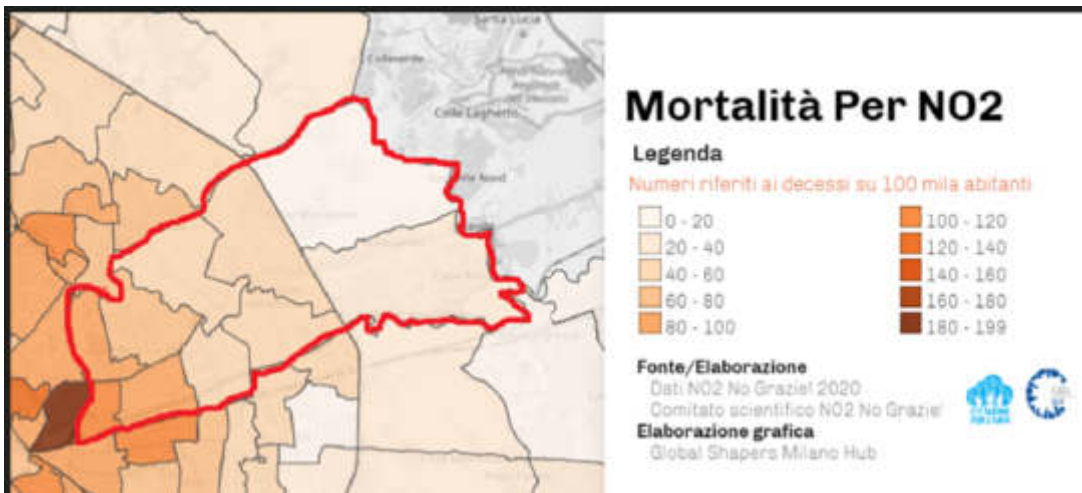


Il Biossido di azoto (NO₂) è stato collegato a 40.400 morti premature e l'ozono a livello del suolo è stato collegato a 16.800 morti premature. Nella pagella sulla qualità dell'aria di 97 città italiane sulla base degli anni 2014 – 2018 confrontando le concentrazioni medie annue delle polveri sottili (Pm10, Pm2,5) e del biossido di azoto (NO₂) con i rispettivi limiti medi annui suggeriti dall'Organizzazione mondiale della sanità, troviamo un record negativo per la Capitale. In base ad uno studio condotto su 432 città Europee dalla società di consulenza CE Delf (ottobre 2020), Roma è risultata una delle metropoli in cui si pagano maggiormente gli effetti dell'inquinamento atmosferico⁵. Concentrazioni medie annuali (µg/m³) del biossido di azoto nel Comune di Roma 40 µg/m³ pari al valore limite annuale per la protezione della salute umana, stabilito dal D.Lgs.55/2010.

⁵ La ricerca, cui ha collaborato Legambiente, ha messo in relazione i costi correlati allo smog con il numero di auto in circolazione e con lo sviluppo del trasporto pubblico. A determinare i costi contribuiscono fattori che indicano una riduzione delle aspettative di vita, come i ricoveri ospedalieri e gli impatti indiretti sulla salute. Questa spesa, in Italia, ha un valore medio di 1400 euro per ogni cittadino, equivalente a circa il 5% del PIL. In Europa è più bassa e si attesta 1250 euro con una percentuale del 3,9%.

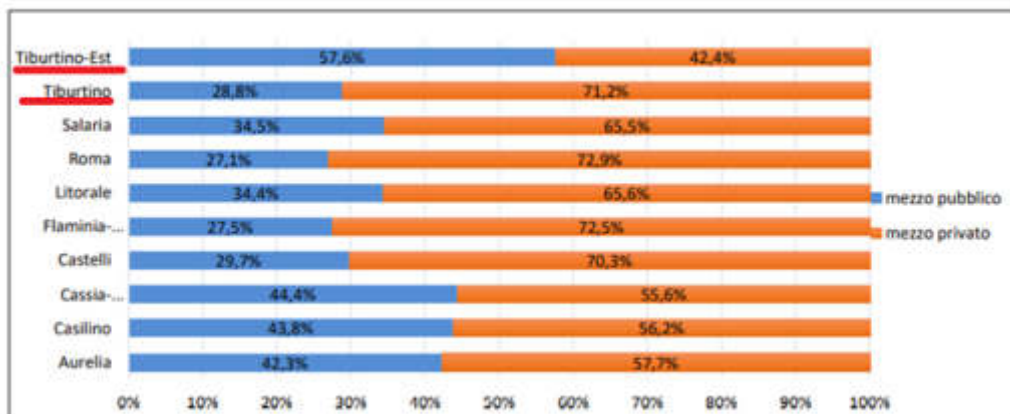


Rilevazione di NO₂ su via Cave di Pietralata



L'Italia è il paese in Europa che detiene il "più grave impatto sulla salute umana da inquinamento atmosferico". I romani sono esposti a concentrazioni di biossido di carbonio superiori alla soglia indicata dall'Oms (riferita alle ormai superate linee guida del 2005): 1713 persone muoiono nella Capitale a causa dell'NO2, in base ai dati 2020. La stima indica che l'esposizione all'NO2 - **inquinante che proviene principalmente dal traffico** - determina il 6,2% di tutte le morti che avvengono a Roma ogni anno, pari ad 1 ogni 16 delle morti nel Comune⁶. Come tante altre arterie della città che dal centro si diramano verso i confini della capitale anche la via Tiburtina soffre di un traffico costante e congestionato. La strada è troppo stretta, inadeguata al confuso e selvaggio sviluppo urbanistico degli ultimi decenni e alla conseguente, elevata densità abitativa, e inoltre all'esistenza, più avanti, verso via del Casale di San Basilio e il raccordo anulare, di insediamenti industriali e produttivi, con le conseguenze che ciò comporta sul piano dei mezzi regolarmente in transito. La linea della metropolitana alleggerisce questo traffico solo in parte, mentre i trasporti Atac sono scadenti e, soprattutto, a scarsa frequenza.

Distribuzione % dei flussi pendolari diretti verso Roma nei sub-bacini della mobilità in base alla tipologia del mezzo di trasporto utilizzato negli spostamenti . Censimento 2011



Fonte: elaborazioni Ufficio metropolitano di statistica su dati Istat Rapporto Statistico sull'Area Metropolitana Romana – 2017 -

⁶ Comitato Scientifico "NO2 No Grazie"

Molte zone, in particolare da via Monti tiburtini a ponte Lanciani, da F. Meda a Largo Camesena e intorno alla stazione Tiburtina, sono zone già molto trafficate. A queste condizioni si aggiunge un traffico pendolare particolarmente elevato confluendo sulla Tiburtina dai comuni vicini attraverso la stessa consolare e dal raccordo anulare- tangenziale. La situazione della mobilità in zona Tiburtina è di per sé estremamente drammatica, per il numero di veicoli a quattro e due ruote circolanti, per l'enormità di incidenti stradali urbani, per l'insufficienza del trasporto pubblico, per la carenza di piste ciclabili, per l'entità dell'inquinamento.

Inoltre nella zona adiacente a dove è previsto lo Stadio sono previste immense cubature con un aumento della popolazione tra i 15 e le 20 mila unità, ciò comporterà quindi un traffico e un inquinamento insostenibile già senza il progetto stadio.

Lotto	SUL [m ²]	Residenti	Addetti	Studenti	Posti letto
Lotto Ak	67,556	-	2,252	-	-
Lotto Ad	60,000	-	2,000	-	-
Lotto Ac	71,638	-	1,030	3,323	-
Lotto Ag	18,363	-	250	-	480
Lotto BI	2,141	-	35	-	-
Lotto Bi	19,734	-	657	-	-
Lotti H e HI	8,484	339	-	-	-
TOTALE	247,916	339	6,224	3,323	480

Tabella 2: Popolazione attesa nuovi sviluppi - Scenario di Riferimento

Si calcolano circa 10 mila persone in più nell'area adiacente a dove dovrebbe sorgere lo stadio a cui vanno aggiunti almeno altri 3 progetti nei dintorni :

- F555 (almeno altre 1500 persone che andranno a incidere su quell'area)
- Parco delle Acacie (1000 persone),
- il Print (3000 persone in tutta l'area)

A questo andrà aggiunto centro direzionale tiburtina sempre adiacente allo stadio con previsti diverse migliaia di addetti.

In totale possiamo tranquillamente dire che escluso lo stadio circoleranno nella zona diverse migliaia di auto e moto in più, andando ulteriormente a peggiorare la situazione già compromessa della zona. Il trasporto pubblico è carente e i limiti degli inquinanti come abbiamo visto sono già ampiamente superati.

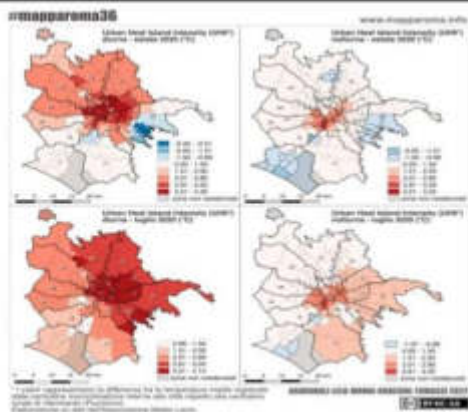
Chi può pensare che in questa situazione già critica una zona del genere possa ricevere anche i 60 mila tifosi dello stadio? Il progetto prevede di aprire lo Stadio non solo per le partite ma diversi giorni l'anno e inoltre al suo interno ci saranno ben 44 mila m² commerciali e un vero e proprio parco divertimenti al suo esterno.

Un territorio con una densità abitativa quasi il doppio della media di Roma, con scarsità di aree verdi, non può sopportare ulteriore consumo di suolo e in particolare deve attuare una massiccia inversione di direzione, favorendo spostamenti di persone e merci mediante mezzi collettivi e riducendo drasticamente quelli individuali. Non ultimo è urgente salvaguardare la salute dei cittadini aggrediti da un livello particolarmente preoccupante di inquinamento atmosferico.

Lascia sgomenti, il fatto che la struttura dello stadio dovrebbe sorgere proprio sull'area di 14 ha destinata a diventare il Parco di Pietralata, unico spazio di verde pubblico rimasto libero dall'edificazione massiccia, e che avrebbe dovuto ricucire i tessuti edilizi con il Polo Direzionale. La decisione, presa all'epoca, di concerto con cittadini, associazioni, parte politica, era quella di tutelare questo spazio verde, ampliarlo e renderlo fruibile a tutti i cittadini e trasformarlo in un parco pubblico a tutti gli effetti. Il progetto Stadio cancella con un "colpo di spugna" il Parco, sostituendola con nuove e frammentate aree con piccole alberature che mai potranno sostituire quella esistente. Cancellare il Parco per permettere la costruzione dello Stadio, considerando inoltre non solo l'arrivo di migliaia di tifosi per le partite, ma anche di dipendenti negli uffici previsti non farebbe altro che aggravare la situazione in termini di inquinamento atmosferico con tutte le conseguenze sotto il profilo della salute pubblica. Inoltre aumenterebbe il fenomeno di Hotspot, ossia di punto caldo, dovuto alla cementificazione che contribuirebbe ad un drastico innalzamento delle temperature in area dove già la situazione è critica proprio a causa dell'eccessivo consumo di suolo (dallo studio CNR l'intera Tiburtina e le zone adiacenti raggiungono punte di calore urbano di 48,5° C e solo un aumento di autentiche aree verdi pubbliche potrebbe fermare)⁷.

Durante l'estate sono stati fatti dei rilevamenti che hanno confermato lo studio del CNR; dalle mappe è evidente che l'unico punto in cui le temperature di giorno e di notte scendono nell'area è nel Parco di Pietralata zona in cui c'è il progetto stadio. Come è possibile ignorare tutto questo? Perché peggiorare la condizione di vita di tutti i cittadini mettendo a rischio la loro salute?

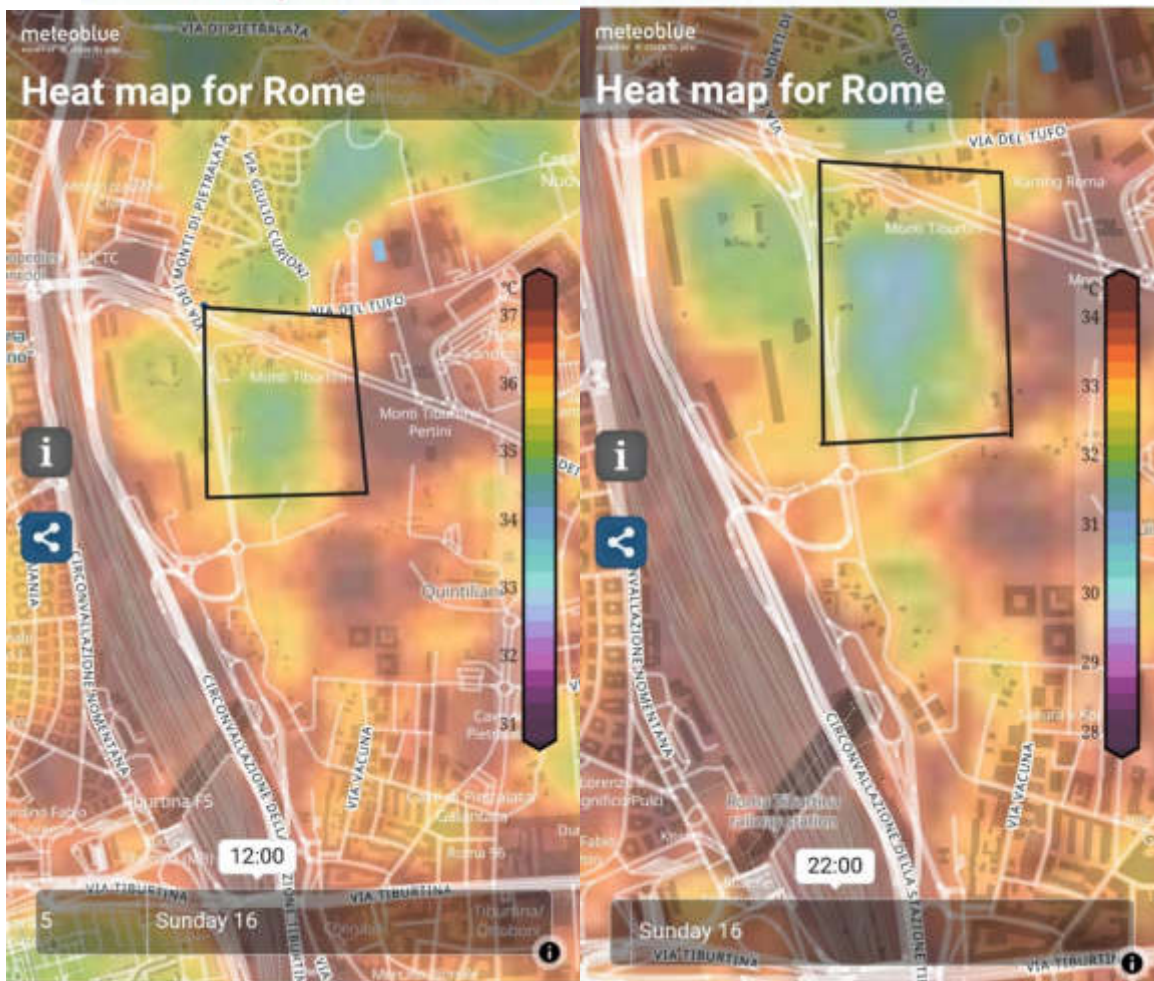
⁷ <https://www.cnr.it/it/comunicato-stampa/6282/la-citta-che-scotta> "Numerose ricerche dimostrano l'associazione tra elevate temperature e salute della popolazione, in particolare dei soggetti 'a rischio', soprattutto anziani che vivono in ambiente urbano: un recente studio statunitense stima un aumento del 3% dei ricoveri ospedalieri di soggetti over 65 negli otto giorni successivi a condizioni di caldo estremo e il rischio di mortalità aumenta dall'1 al 3% per un aumento di 1 °C della temperatura oltre una specifica soglia. In ambiente urbano l'effetto termico è amplificato dall'"isola di calore" (Urban Heat Island): cementificazione e superfici asfaltate contribuiscono a un maggiore accumulo di calore durante il periodo diurno, rilasciato per irraggiamento durante la notte, quando le differenze tra zone centrali e rurali possono superare i 5 °C e, in città di grandi dimensioni, i 10 °C. I ricercatori dell'Istituto di biometeorologia del Consiglio nazionale delle ricerche (Ibimet-Cnr) svolgono da anni ricerche in quest'ambito e hanno sviluppato mappe ad alta risoluzione delle più popolate città italiane, relative alla distribuzione spaziale del rischio diurno e notturno da caldo urbano per la popolazione anziana. Una serie di 13 anni (2001-2013) di dati satellitari della Nasa sulla temperatura superficiale del suolo e i dati Eurostat sulla densità della popolazione totale e anziana relativa al 2001 sono stati processati mediante la metodologia di valutazione del rischio validata con il progetto internazionale Asscuc (Adaptation strategies for climate change in the urban environment). I risultati sono stati pubblicati sulla rivista *Plos One*."



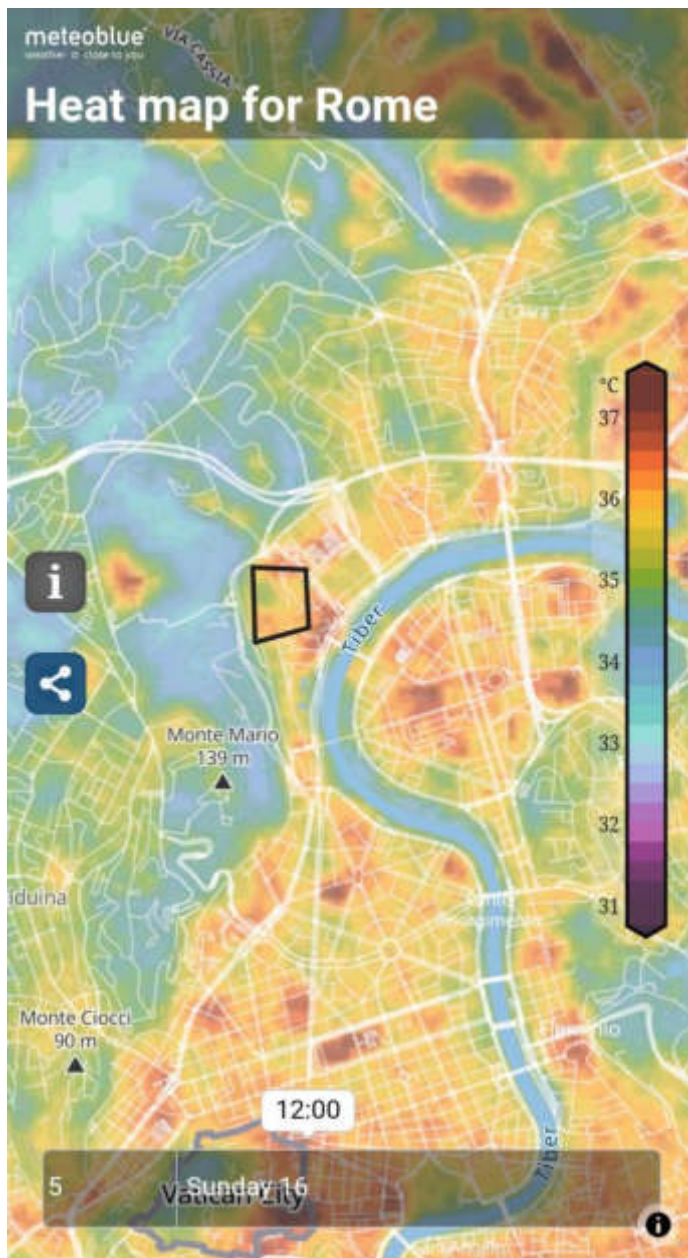
- Tiburtina è un hot-spot di calore urbano con punte fino a 48.5°C (studio CNR)
- Il calore è causa di morte (studio OMS)
- Il verde urbano può mitigare le ondate di calore

<https://metronews.it/2022/07/12/studio-sul-calore-a-roma-ecce-dove-si-soffre-di-piu/>
https://www.who.int/health-topics/heatwaves/tabs/tab_1
<https://www.ilsos.it/2022/07/20/morti-caldo/>

CEMENTIFICAZIONE, CONSUMO DI SUOLO E DIMINUIZIONE DI VERDE PEGGIORERANNO LA SITUAZIONE



La differenza con zona dove adesso sorge lo stadio Olimpico è evidente in quanto come sappiamo il parco di Monte Mario, mitiga notevolmente la quantità di cemento. Stiamo infatti confrontando la zona più fresca di Roma, il Parco Olimpico, e il punto più caldo, la differenza infatti è tra i 5 e i 10 gradi nei giorni estivi.



Il Progetto dello Stadio non prevede nella zona una mitigazione a verde fruibile, pubblico e permeabile. Inoltre andrebbe a distruggere completamente il parco attualmente esistente che è l'unico parco che abbiamo per mitigare il clima nella zona.



Nuovo Stadio di Roma | Panoramica del sito di interesse previsto a target



- Suddivisione dell'area in due aree principali dai nomi fuorvianti: **Parco Stadio (14ha)** e **Parco Centrale (4,7ha)**
- Parco Stadio include **Stadio e Parcheggi**
- Parco centrale comprende **27500mq di campi sportivi privati cementificati**

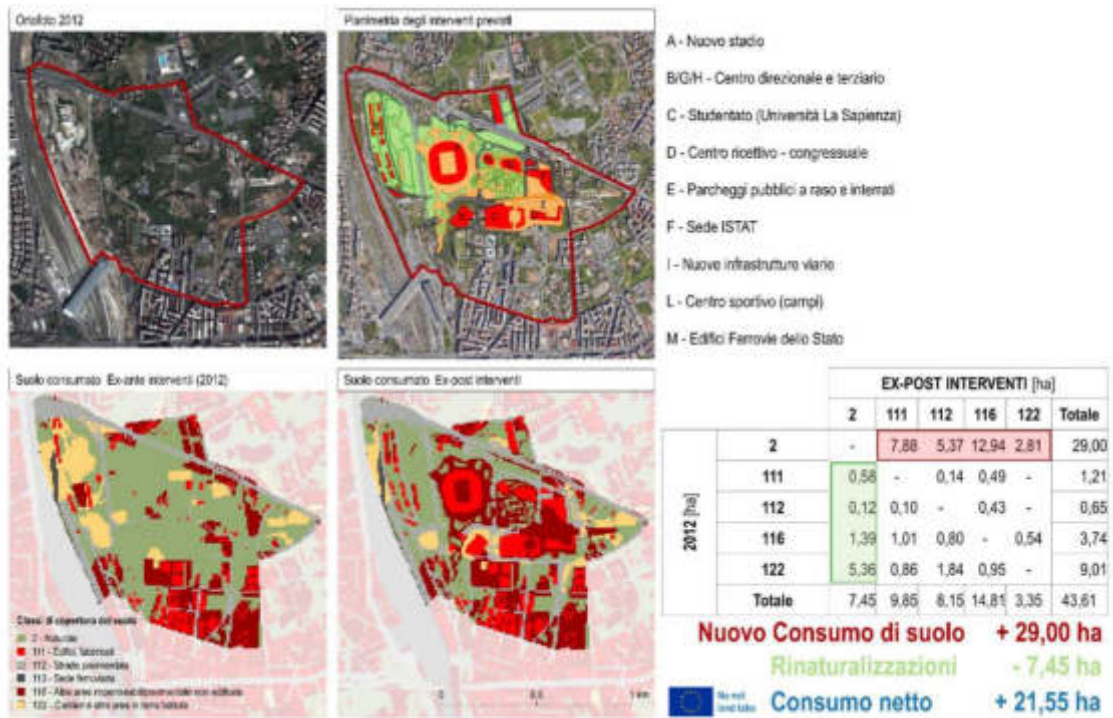
STADIO E CAMPI SPORTIVI NON SONO VERDE PUBBLICO URBANO, MA AREE PRIVATE EDIFICATE

3.3.5 Verifica standard verde pubblico urbano

Standard	Descrizione
1	Verde pubblico urbano (mq 100.000)
2a	Verde pubblico urbano (mq 70.000)
2b	Verde pubblico urbano (mq 50.000)
2c	Verde pubblico urbano (mq 30.000)



- Le aree verdi indicate dalla As Roma sono 2a/2b/2c
- Il Parco Stadio (2a-14ha che include stadio e parcheggi) sostituirà il Parco di Pietralata del progetto SDO (14ha)
- Il parco Centrale (2b-4,7ha) prevede 27500mq di campi sportivi privati cementificati + le strade
- L'area 2c ad oggi è occupata da attività commerciali private, le modalità di ridestinazione non sono specificate
- **il verde è solo di risulta tra le aree in cemento**



Siamo quindi contrari a questo progetto dannoso per la salute dei cittadini.



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

*Comitato Popolare Monti
Pietralata*

24 settembre 2023

ANALISI DOSSIER INCONTRO 18 SETTEMBRE 2023 - DP “STADIO DELLA ROMA A PIETRALATA”

1 La Proposta

1.1 La legge stadi

All'interno della proposta di fattibilità presentata da As. Roma, presentata ad Ottobre 2022 ai sensi del D.L. 147/2013 e successive modifiche con successiva entrata in vigore del D.Lgs. 38/2023, è stato presentato un “documento di fattibilità delle alternative progettuali” non soddisfacenti della Normativa in vigore.

Come riportato nel documento “*RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA | FAT-G-G-100-0-A3*” al punto “4.2.2 *Descrizione delle alternative Progettuali*” (all'incirca 1 pagina), la società proponente identifica anzitutto come “*L'analisi delle alternative progettuali si è inizialmente concentrata sulla riqualificazione dello Stadio Olimpico*”, riportando successivamente valutazioni generiche inerenti la “*mobilità generale dell'area*”, problematiche inerenti la fruibilità per il tifoso (*visibilità ridotta - dimensione seggiolini - offerta al tifoso*), una breve analisi non tecnico/economica sulle eventuali opere di “cantiere” e sulla “*fruibilità in giorni infrasettimanali*”, salvo poi approfondire le problematiche tecniche del precedente “*progetto di Tor di Valle*”, sul quale viene effettuata una mera analisi comparativa con il progetto oggetto di presentazione e discussione, senza alcun confronto economico o dimostrazione di quanto assunto. **Predetta descrizione non risulta conforme** a quanto espresso nel D.Lgs. 38/2021 art.4 comma 1 il quale identifica come “*il soggetto che intende realizzare l'intervento presenta al Comune o al diverso ente locale o pubblico interessato...un documento di fattibilità delle alternative progettuali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera ggggg-quater), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a valere quale progetto di fattibilità tecnica ed economica*”; difatti, così come riportato all'articolo 3, comma 1, lettera ggggg-quater il «documento di fattibilità delle alternative progettuali», è il documento in cui sono individuate ed analizzate le possibili soluzioni progettuali alternative ed in cui si dà conto della valutazione di ciascuna alternativa, sotto il profilo qualitativo, anche in termini ambientali, nonché sotto il profilo tecnico ed economico. **Tali indicazioni non risultano in alcun modo soddisfatte dalla documentazione presentata dal soggetto proponente.**

1.2 La genesi

Le indicazioni riportate all'interno della descrizione del seguente punto non sono in alcun modo ritenute esaustive ai sensi dell'Art. 4. comma 1 del D.Lgs. 38/2021.

1.3 La proposta di un nuovo stadio a Pietralata

Le necessità di una società privata, seppur sportivamente rappresentativa di parte della cittadinanza, nella proposta in oggetto entrano in contrasto con gli **Interessi Legittimi degli abitanti dell'area oggetto del presente procedimento**. All'atto di presentazione del progetto in argomento, non era stata effettuata alcuna verifica Patrimoniale delle aree oggetto di interesse, rappresentate a più riprese di proprietà pubblica salvo poi, a seguito di attente verifiche effettuate dal Dipartimento Patrimonio del Comune di Roma, individuare diverse particelle di proprietà privata interne all'area di sedime del progetto, aree con contenziosi in corso ed aree pubbliche la cui disponibilità non risulta essere in capo al Comune di Roma.

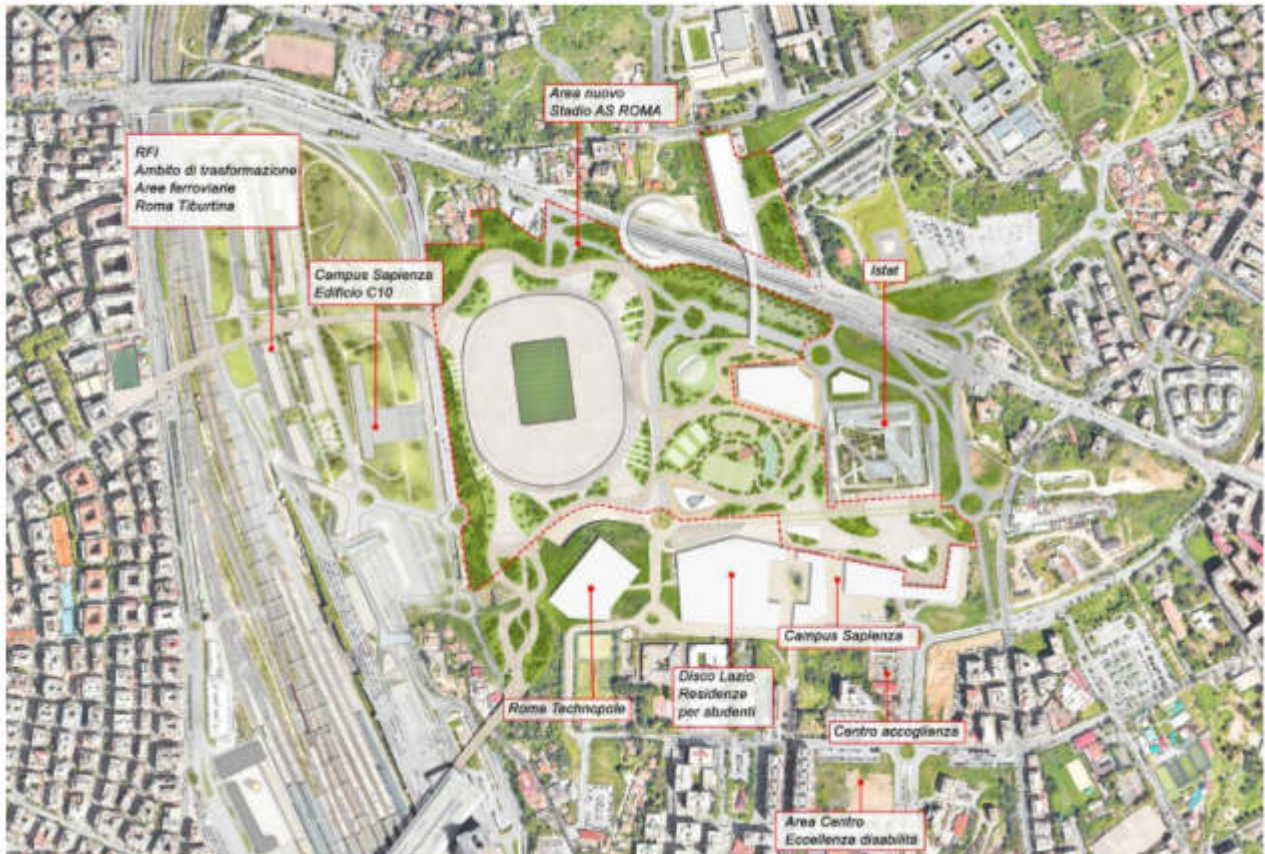
A seguito di ulteriori verifiche effettuate, è emerso come, al momento della chiusura della Conferenza dei Servizi Preliminare e della successiva approvazione di Pubblico Interesse, la proprietà di 53 particelle al foglio 601 (per una estensione pari a quasi 6ha) non fosse stata trascritta nei registri della Conservatoria degli Uffici di Roma contestualmente all'adozione degli espropri effettuati nel periodo intercorrente tra gli anni 2000 e 2003; predetta mancata trascrizione, avvenuta solo nei mesi di Aprile e Maggio del 2023 (per la non totalità delle particelle precedentemente indicate), ha comportato la mancata presa in consegna di alcune aree con conseguente causa di usucapione presentata dagli attuali possessori.

E' altresì facilmente intuibile la presentazione di cause/ricorsi avverso qualsivoglia adozione derivante dall'approvazione del progetto in discussione, visti gli **interessi legittimi oppositivi** in capo a diversi soggetti titolari di beni e proprietà interne o attigue all'area del presente progetto che comporterebbe

l'adozione di determinati atti pregiudizievoli per la di cui sfera giuridica, come nel caso di espropri o danni indiretti derivanti dall'immediata vicinanza del fabbricato ad abitazioni/ospedali

L'area interessata dal progetto vede altresì la costruzione di:

- sede Nazionale ISTAT
- Studentato + Campus di Proprietà de "La Sapienza di Roma"
- Sede del Technopole di Pietralata
- Sede Facoltà di Ingegneria de "La Sapienza di Roma"
- Lotti edificabili di proprietà di FS/RFI
- Parco Fs V4



Lo sviluppo urbanistico ed infrastrutturale, a priori dalla costruzione di uno stadio, è pertanto garantito ed in parte già finanziato ed in fase di lavorazione finale. Basti pensare alla **viabilità interna ad oggi prevista dal progetto SDO** a servizio delle costruzioni esistenti o in fase di progettazione esecutiva, il cui costo è stimabile intorno ai 50 milioni di Euro, che verrà resa fruibile alla cittadinanza tutta in occasione dell'apertura dello Studentato de "La Sapienza", in fase di completamento. Altresì, le due inversioni di marcia previste su Via dei Monti Tiburtini sono opere già finanziate dal Comune di Roma per agevolare il flusso/deflusso da e per l'ospedale S. Pertini, ma vengono indicate nell'attuale progetto come opere "nuove" previste da As ROMA.

L'attuale studio di fattibilità, come riportato in diversi pareri (Mobilità, RFI, P.A.U), non tiene pertanto conto del flusso giornaliero previsto di lavoratori/fruitori delle diverse costruzioni elencate calcolati, con una stima approssimativa, in 20.000 persone al giorno.

Infine, come è possibile riscontrare dal documento "*Contratto di Valorizzazione Urbana SDO Pietralata*", l'area individuata per l'edificazione dello Stadio è destinata alla creazione di un PARCO URBANO di 14ha, denominato "**PARCO DI MONTI TIBURTINI**", che vanta progetti definitivi per la realizzazione di Bike Lane e percorsi pedonali MAI FINANZIATI dal Comune di Roma, che verrebbe totalmente cancellato e non ricostruito né protetto con la creazione della struttura STADIO

dall'art.181, co.3 del Codice dei Contratti Pubblici che indica come *"la scelta è preceduta da adeguata istruttoria con riferimento all'analisi della domanda e dell'offerta, della sostenibilità economico-finanziaria e economico-sociale dell'operazione, alla natura e all'intensità dei diversi rischi presenti nell'operazione di partenariato, anche utilizzando tecniche di valutazione mediante strumenti di comparazione per verificare la convenienza del ricorso a forme di partenariato pubblico privato in alternativa alla realizzazione diretta tramite normali procedure d'appalto"*.

La corresponsione di alcun contributo pubblico al concessionario da parte di Roma Capitale deve tener conto della mancata previsione, ad oggi, dei costi inerenti le opere necessarie alla fruibilità della struttura, parzialmente individuate nei pareri/analisi degli Enti e dei Dipartimenti richiamati ad esprimerne. Nei pareri rilasciati dal PAU, Dip. MOBILITA', ATAC, ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA' appare evidente sia la mancata presentazione di documentazione attestante la fattibilità di alcune proposte d'intervento presentate, tra cui 3 ponti ciclo-pedonali, sia la mancata integrazione richiesta che, di fatto, ha consentito solo una parziale valutazione di quanto proposto con contestuale parziale identificazione delle eventuali opere sicuramente necessarie.

Si rappresenta, a titolo esplicativo, il parere rilasciato dal **DIPARTIMENTO PIANIFICAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA (Prot. N° QI/2023/4524)** che, al *Punto 3.3* indica come *"Il livello di progettazione dei 3 ponti non consente però di valutare l'effettiva fattibilità tecnica di tali infrastrutture; il costo di tali opere non è stato computato né inserito nel Quadro economico del progetto e di conseguenza non risulta essere compreso nel piano economico finanziario"*, salvo poi indicare queste opere ed i relativi costi non individuati, come conditio sine qua non per la fattibilità dell'opera.

Al contrario il *"rifacimento della segnaletica dell'intera tratta della Linea B della Metropolitana di Roma"*, opera puntualmente identificata come necessaria nel parere **ATAC S.p.A. – Protocollo n° 0002085 del 04/01/23 e da ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA' del 09/01/2023, con costi previsti di 120/130 milioni di Euro** viene inserita come una tra le opere la cui ripartizione dei costi andrà valutata in sede successiva.

Dal punto di vista finanziario, come riportato nel parere della Presidenza del Consiglio dei Ministri - D.I.P.E., gli investimenti complessivi previsti nel PEF ammontano ad € 440,3 milioni di Euro al netto di IVA, così suddivisi:

- Costo costruzione 336 milioni di Euro
- Opere pubbliche 16.7 milioni di Euro
- Oneri di urbanizzazione 13 milioni di Euro
- Oneri per la sicurezza 7.6 milioni di Euro
- Oneri di costruzione 21 milioni di Euro
- Oneri di concessione 6 milioni di Euro
- Consulenze 40 milioni di Euro

Nella proposta sono indicati ricavi per 69.8 milioni capitale in debito pari al 70% + ulteriore 5% per il finanziamento del costo IVA ed il 25% derivante da capitale sociale

CRITICITA' SULLA IDONEITA' FINANZIARIA ALLA SOSTENIBILITA' DEL PROGETTO DA PARTE DELLA AS ROMA

Dalla lettura di tutta la documentazione relativa al piano economico finanziario della sostenibilità del progetto e dell'allegata asseverazione da parte di una SRL con sede a Milano emergono criticità ed incongruenze che di seguito si riassumono.

In prima istanza si rileva come predetta asseverazione non tenga conto della mancata analisi delle attuali situazioni di bilancio della società che dalla lettura dei vari atti, compresa la delibera di approvazione dell'interesse pubblico, in qualità di soggetto proponente, "dovrebbe" essere la proprietaria dell'impianto.

Si deve specificare in primo luogo come la AS Roma sia nelle condizioni di avere rilevato perdite sistematiche risultanti dai bilanci depositati dal 2017 al 2022 per circa 700 milioni di Euro, con perdite variabili che oscillano da un minimo di 24 milioni di Euro nel 2019 ad un massimo di 214 milioni di Euro al 30 giugno 2022.

La società rileva un patrimonio netto negativo di quasi 340 milioni di euro (di fatto rappresenta un deficit patrimoniale) e debiti per oltre 700 milioni di euro, sui quali maturano interessi passivi per oltre 20 milioni di euro.

Sia la società che assevera il piano che la relazione economica della AS Roma, non considerano lo stato di partenza dei conti della società e nulla rilevano circa l'elevato indebitamento e la necessità imminente di

procedere ad una ricapitalizzazione per ricostituire il patrimonio netto ad oggi negativo. Difatti ambedue i documenti partono sostanzialmente da un ipotetico “zero”, come se la società proponente fosse diversa da quella aggiudicataria della concessione, e formulano ipotesi di finanziamento dell’iniziativa immobiliare mediante il ricorso al credito per il 75% (70% mutuo a 18 anni e 5% con probabile affidamento elo linea di credito per finanziare l’IVA) e l’utilizzo di capitale proprio per il 25%.

Partendo dall’assunto che sulla corretta ripartizione ed equilibrio tra capitale proprio e capitale di credito si potrebbero esprimere perplessità, si deve anzitutto osservare come il tasso di interesse “proposto” alla data di redazione del documento (ottobre 2022) non corrisponda più a quello corrente, modificato in “peius” a livello europeo con un aumento stimabile tra i 2,5 ed i 3,5 punti percentuale (ultimo aumento della BCE in data 14 settembre 2023 al 4.5%).

Se il progetto fosse approvato nelle attuali condizioni economiche e finanziarie della società e nelle more dell’esecuzione degli aumenti di capitale proposti (che dovrebbero prevedere ovviamente anche la copertura delle perdite) e sistematicamente rinviati nell’esecuzione da parte dell’assemblea dei soci, la società supererebbe ampiamente, al termine dei lavori dello stadio, la somma di un miliardo di euro di indebitamento.

Nei vari prospetti di previsione dei proventi e dei relativi costi risultano inspiegabilmente sottostimate almeno tre voci assolutamente rilevanti, di componenti negativi rappresentati in modo particolare:

- 1. ammontare degli ammortamenti e costi di ripristino**
- 2. interessi passivi**
- 3. imposta IMU.**

1. nel premettere che i fabbricati delle categorie speciali (categoria catastale D) vengono di solito ammortizzati con l’aliquota del 3% (percentuale valida sia ai fini civilistici che fiscali) in quanto soggetti a forte deperimento e prevedendo una vita media di 33 anni, si osserva come gli ammortamenti vengono riportati per importi che variano da 2.5 milioni di € a 3.6 milioni, secondo un piano rapportato al periodo di durata della concessione, ovvero 90 anni. Al termine del periodo concessorio si presuppone che l’intera struttura dovrà essere devoluta gratuitamente e pertanto restituita in perfetto stato di efficienza; orbene se i prospetti indicati consentiranno da una parte di completare il processo di ammortamento delle strutture realizzate (si presume anche in considerazione della vita utile), nella relazione asseverata non vi è traccia di importi accantonati finalizzati al ripristino della struttura, che si possono prudenzialmente stimare di importo equivalente a quello del costo della struttura stessa. In sintesi, nei documenti ad oggi disponibili, non sono previsti accantonamenti annuali di spesa riferibili al costo di ripristino. Prendendo a base di riferimento i vari stadi italiani, si rileva come gli stessi ciclicamente ogni 30 anni necessitino di importanti lavori di ristrutturazione ed adattamento alle nuove norme: lo stesso stadio Olimpico di Roma (edificato in epoca fascista ed in particolare ultimato nel 1932, prima dei mondiali di calcio del 1934) ha subito le più importanti opere di completa ristrutturazione in occasione delle olimpiadi del 1960 e dei mondiali del 1990 (ultima ristrutturazione costata oltre 200 miliardi di vecchie lire alla fine degli anni 80).
2. Le considerazioni circa gli oneri finanziari sono oggettivamente più facili da riscontrare: sono stati assunti dei tassi fissi, ad oggi non più riscontrabili sul mercato e non vengono presi in considerazione gli interessi, circa 20 milioni di Euro, che la società già ordinariamente sostiene per i debiti assunti al 30 giugno 2022. Va precisato che se effettivamente verrà attuato l’aumento del capitale sociale con copertura delle perdite (l’assemblea dei soci ha differito più volte tale termine fino all’ultimo del 31.12.2024), è chiaro che tali oneri diminuiranno, ma ovviamente solo dopo tale adempimento da parte della proprietà, già ad oggi obbligatorio se non fossero intervenute specifiche norme agevolative, dovute al virus COVID 19, che consentono alle società il rinvio delle coperture delle perdite. Tale circostanza non esonera i soggetti preposti all’esame dei requisiti previsti circa l’idoneità finanziaria dei soggetti proponenti di un’iniziativa di interesse pubblico, così come previsto dall’Art. 4 comma 6 del D.Lgs. 38/2021. Nelle more di tale ricapitalizzazione, appare evidente come almeno fino al 31.12.2024 gli interessi passivi della AS Roma non saranno rideterminati per importi minori (visto anche l’aumento dei tassi di interesse), con relativo impatto negativo sui bilanci.
3. Immotivata risulta la sottovalutazione dell’imposta IMU, che viene quantificata per importi pari ad € 600.000 annue (con suddivisione in due rate secondo le scadenze fiscali di giugno e dicembre); prendendo a base i dati di bilancio della squadra della Juventus, proprietaria dello Juventus stadium, si rileva come la stessa debba liquidare un’imposta di circa 1,7 milioni di euro, mentre per il complesso dello stadio olimpico di Roma e dei relativi immobili pertinenziali, è stimabile un’imposta di circa 2,2 milioni di euro. Partendo dal presupposto che l’imposta si liquida sulla rendita catastale e che quest’ultima è variabile in relazione a vari elementi, dei quali il principale è l’anno di costruzione dell’immobile ed il relativo costo, non è difficile stimare che, complessivamente, la società si troverà nelle condizioni di dover liquidare un’imposta maggiore di quella attualmente dovuta per il complesso dello stadio olimpico (che si ripete, ammonta a 2,2 milioni di euro).

In conclusione lo studio di fattibilità allegato all'asseverazione del progetto sottostima in maniera inequivocabile ulteriori costi per circa 25 milioni di euro l'anno.

Un ultimo approfondimento viene infine dedicato all'attuale composizione della compagine sociale della società, la cui riconducibilità è comunque chiaramente da collegare alla famiglia Friedkin, che rappresenta il titolare effettivo in grado di esercitare il golden power.

Per l'acquisizione della maggioranza delle azioni (prima dell'uscita dalla borsa), è stata appositamente costituita una società (holding) con sede legale nel Delaware, con conseguenti possibilità di godere di costi più contenuti e di una maggiore semplicità di legislazione. La suddetta società, denominata ROMULUS AND REMUS HOLDING LLC, ha acquistato il 100% delle quote della società NEEP Roma Holding Spa, che, a sua volta, detiene la maggioranza delle quote della AS ROMA Srl; in pratica c'è una società straniera, che controlla a sua volta una società italiana e che a sua volta controlla la AS ROMA SRL.

La fattispecie di controllo descritta consente adeguati filtri societari in merito alla responsabilità da parte dei titolari effettivi che dovrà necessariamente essere oggetto di attenta valutazione ai fini dell'analisi delle eventuali garanzie che verranno presentate.

N.b.: i dati citati sono riscontrabili dall'esame dei bilanci delle suddette annualità

(<https://media.asroma.com/prod/files/file/gm-edcb1586-0c87-4ff3-a188-668f36951ef6-relazione societaria revisione bilancio separato al 30 giugno 2022.pdf>)

1.5 Iter procedurale

Il 3 ottobre 2022 la As ROMA SRL ha presentato a Roma Capitale uno studio di fattibilità per la realizzazione e gestione in Project Financing di uno stadio di calcio a Pietralata.

Al contrario di quanto riportato nel Dossier del Comune di Roma rifacente al presente Dibattito Pubblico, l'indizione è avvenuta in data 12 ottobre 2022 con nota Prot. QI/2022/170280, la cui pubblicazione è avvenuta sul sito del Comune di Roma Capitale solo in data 22 novembre 2022, e successiva conclusione con approvazione con parere "SOSTANZIALMENTE POSITIVO" in data 10 gennaio 2023 (<https://www.comune.roma.it/web/it/informazione-di-servizio.page?contentId=IDS983338>)

1.6 La Conferenza dei servizi preliminare

La CDS Preliminare si è conclusa il 10 Gennaio 2023 con un "sostanziale assenso" da parte degli enti preposti, che di seguito riportiamo:

1. **ISPRA prot. 0057413/2022** - *"nessun profilo procedimentale di competenza dell'Istituto"*. **Parere non rilasciato per mancata competenza**
2. **ASL ROMA 2 prot 209416** - *"non può effettuare attività di consulenza"*
3. **DIP SVILUPPO ECONOMICO E ATTIVITA' PRODUTTIVE prot QH/2022/0066462** - *"dalla disamina della documentazione visionata non si rileva la superficie complessiva destinata alla vendita al dettaglio. In particolare, nell'ambito dell'intervento è inclusa un'area commerciale" di cui non appare specificata la tipologia, ossia se trattasi di esercizi di vicinato, Media o Grande Struttura di Vendita"*. **Parere non espresso per mancanza di documentazione necessaria**
4. **REGIONE LAZIO - SERVIZIO GEOLOGICO E SISMICO REGIONALE Fascicolo 10344/A13** - *"In riferimento alla nota QI/2022/0170280 del 12/10/2022, acquisita a prot. n° 1002862 del 13/10/2022, con cui è convocata una conferenza dei servizi preliminare sull'argomento in oggetto, si comunica che, se è necessario acquisire nelle future fasi di approvazione del progetto il parere di conformità geomorfologica dello Strumento Urbanistico ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/01, dovrà essere"*

redatta la documentazione in ottemperanza della DGR 2649/99 "Linee guida e documentazione per l'indagine geologica e vegetazionale estensione dell'applicabilità della legge n. 64 del 02/02/1974" e ssmmii." "Le risultanze delle indagini condotte, e degli studi eseguiti in conformità con la DGR 2649/99, potranno essere utili anche per una eventuale rivisitazione della proposta progettuale presentata." **Il presente documento è da considerarsi come una mera indicazione, in attesa della presentazione della documentazione e delle risultanze degli studi richiesti**

- 5. REGIONE LAZIO - DIREZIONE REGIONALE - AREA VIGILANZA E BACINI IDROGRAFICI prot. Registro Ufficiale U. 1070299 del 27/10/22** - *"La presente valutazione (indicazioni sul drenaggio delle acque) si riferisce rigorosamente al progetto inviato ed eventuali varianti planivolumetriche, di qualsiasi consistenza, dovranno prima della loro attuazione, essere riproposte alle valutazioni della scrivente Area Vigilanza e Bacini Idrografici"* - **alcun parere risulta espresso, trattasi difatti di semplice valutazione**

- 6. ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE Prot 0135524-P** - *"al momento non risulta pervenuta alcuna documentazione di tipo aeronautico e la presente non esprime alcun parere, ma riporta le indicazioni a cui i proponenti dovranno attenersi per effettuare la verifica preliminare di interferenza con aspetti aeronautici, al fine di richiedere, qualora necessario, il rilascio dell'autorizzazione di cui ai citati articoli del CN, ovvero predisporre e presentare all'amministrazione procedente l'asseverazione di non interferenza con aspetti aeronautici". "La scrivente Direzione potrà esprimere il proprio parere nell'ambito della conferenza di servizi solo in seguito alle azioni svolte dal proponente ed alle successive analisi e verifiche".* **Il presente documento non è assumibile come parere**

- 7. DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE - Prot. RK/2022/0010050 del 3/11/22** - *"questo Dipartimento non ravvisa elementi di legittimità ad esprimere determinazioni relative alla decisione oggetto della Conferenza, nella forma di parere tecnico privo di natura provvedimentoale autonoma".* **Il presente documento non è assumibile come parere**

- 8. REGIONE LAZIO - AREA PIANIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DELLE FERROVIE prot Registro Ufficiale U. 1105132** - *"La scrivente Area, ad esito dell'esame della documentazione resa disponibile dall'Autorità Procedente, non ritiene di dovere presentare osservazioni nell'attuale fase progettuale, in quanto le valutazioni di natura trasportistica di competenza ai sensi del DPR 753/1980 saranno rese sul progetto definitivo, con particolare attenzione ai punti di intersezione e/o interferenza con la rete ferroviaria nazionale e relativi impianti, la stazione FS Tiburtina e con il tracciato e le stazioni della Metro B, coinvolte nel progetto."* **Il presente documento non è assumibile come parere**

- 9. REGIONE LAZIO - DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE Prot. Registro Ufficiale U. 1131371** - *"l'opera in argomento è da sottoporre alla procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. a norma dell'art.19 del D. Lgs. n° 152/2006"* - Il Comune di Roma ritiene invece opportuno che la Società proponente attivi direttamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.27 bis del D.Lgs 152/2006. **Il presente documento è assumibile come indicazione; qualora fosse un parere, sarebbe contrario poiché l'indicazione non verrà seguita dal Comune**

- 10. MINISTERO DELLA CULTURA - Soprintendenza Speciale Archeologica Belle Arti e Paesaggio di Roma - Prot. 58219 P.** - *"Si rileva innanzitutto che tale sezione (FAT-G-G-103-0-A3, datato 03/10/2022) non risponde ai criteri di presentazione ed agli standard di compilazione della relazione*

archeologica fissati dalle linee guida per la verifica preventiva dell'interesse archeologico (art. 25 del D.Lgs. 50/2016), approvate con il D.P.C.M del 14/02/2022 (G.U. 88 del 14/04/2022: Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati; vd. in particolare i punti 3. Analisi preliminare e 4. Fase prodromica dell'Allegato 1). Si richiede pertanto di presentare a questo Ufficio una relazione archeologica redatta secondo gli standard di consegna previsti dalla normativa vigente in materia"....Allo stato attuale, pertanto, in relazione alla tutela archeologica, questo Ufficio non dispone di elementi sufficienti per potersi esprimere sulla fattibilità del progetto e potrà addivenire all'espressione di un parere a riguardo solo a seguito dell'espletamento delle suddette indagini. Il presente documento non è assumibile come parere, qualora venisse assunto come tale sarebbe da intendersi "negativo"

11. ARETI S.p.A. Prot. n° 0084800/22 - "parere di massima favorevole" - Parere favorevole

12. AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO CENTRALE - Settore Roma Capitale e Sub-Distrettuale Lazio - Prot. 13902/2022 - "la zona dove è prevista la realizzazione dello stadio è parzialmente interessata da aree definite a Pericolosità Idraulica Potenziale (art. 26 delle NTA del PS5 - Aggiornamento del "Piano di bacino stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce" - Tavola P3- Bi - foglio 18 di 33)". "Ciò premesso, si evidenzia che nelle successive fasi progettuali si dovrà considerare quanto previsto dalle "Norme di attuazione: invarianza idraulica, impermeabilizzazione, consumo di suolo contenute nel PS5 - Primo Aggiornamento", successivamente recepite dalla Regione Lazio con Deliberazione 24 marzo 2020 n.117 Approvazione delle "Linee Guida sulla invarianza idraulica nelle trasformazioni territoriali" - D.lgs. 49/2010 "Attuazione della Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni", con particolare riguardo a quanto disposto dall'art. 26 in tema di pericolosità idraulica potenziale, invarianza idraulica e rischio idraulico". Il presente documento è assumibile come indicazione e non come parere

13. CITTA' METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE - DIP. IV

- a. Pianificazione Strategica e Governo del territorio - Prot. CMRC-2022-0188561 - "Sulla base della copiosa documentazione prodotta si rileva in via preliminare la presenza nell'area di progetto di aree arbustive e boschive (Uso attuale del suolo) ovvero di vegetazione a cespuglieto e aree incolte (Tavola C30 della Relazione) e esistenza di pascoli rocce e aree nude (Beni del patrimonio naturale - Tavola C PTPR) senza che venga indicato il valore della superficie corrispondente né gli eventuali interventi da attuare sulle componenti vegetazionali/forestali. In relazione alla creazione delle aree verdi del Parco dello Stadio non sono inoltre descritte le eventuali opere di piantumazione di alberature e le relative superfici. La Tavola B del PTPR allegata alla relazione non riporta tuttavia nell'area di progetto la presenza di territori coperti da foreste e da boschi, aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 co.1 lett. m) del D.Lgs 42/2004. La relazione riporta altresì che secondo il Piano Particolareggiato, risultante però ad oggi decaduto, buona parte delle aree di progetto siano classificate quali "Aree pubbliche a verde di interesse urbano". **Le suddette informazioni non consentono allo stato attuale la formulazione di un parere esaustivo da parte di questo Servizio". PRESO ATTO che, per le ragioni sopra illustrate e sulla base degli elementi forniti, non risulta sussistere allo stato attuale necessità di pronunciamento da parte di questo Servizio in relazione all'intervento oggetto della conferenza di servizi, né per il vincolo idrogeologico, né per gli aspetti agroforestali; per quanto esposto in premessa si comunica che lo scrivente Servizio conclude il proprio procedimento con l'archiviazione del fascicolo 14530 per non competenza."** Tale documento non è assumibile come parere e rimarca la mancanza di documentazione idonea al rilascio dello stesso**
- b. Rischi Idraulici prot. CMRC-2022-0198913 - "non competenza nell'espressione di un parere" - Tale documento non è assumibile come parere e rimarca la mancanza di documentazione idonea al rilascio dello stesso**

c. **Pianificazione strategica e Governo del Territorio - prot. CMRC-2022.0204699** - *“compatibilità della proposta con il PTPG” - “Come evidenziato dalla Relazione Tecnica esaminata l’area in cui è localizzato lo Stadio è interessata parzialmente da una Componente secondaria della Rete Ecologica del PRG (art.72 delle NTA) con la seguente disciplina: “lo Schema di Assetto Generale Anello Verde (Del. G.C. n.143 del 17/07/2020) definisce il sito come Area da salvaguardare ai fini della continuità della rete ambientale mediante funzionalizzazione ambientalmente compatibile. Al fine di garantire la compatibilità dello Stadio con tali prescrizioni e indirizzi si ritiene che possano essere stabiliti due criteri d’intervento: a) “Il ridimensionamento, con la procedura di cui al comma 5 del predetto art.72, di tale componente secondaria per una quota di circa 20.000 mq. a fronte di una superficie totale di circa 77.000 mq. (previa Valutazione Ambientale Preliminare ai sensi dell’art.10 comma 10 e 11). Tale operazione appare possibile alla luce delle analisi di dettaglio relative agli aspetti vegetazionali, dell’approfondimento normativo e delle valutazioni di cui al Fascicolo ANALISI URBANA - C - Analisi dell’area di intervento. Per le ulteriori elaborazioni necessarie alla verifica e conferma di tale possibilità si rinvia alla Relazione Paesaggistica e di Pre-fattibilità Ambientale. b) la necessità che la progettazione dell’impianto sportivo, dell’annesso parco e delle opere complementari dimostri di aver tenuto nel massimo conto le specificità e le qualità del sito e garantisca, anche se in misura ridotta, la continuità della rete ecologica. Particolare cura dovrà essere posta nel disegno degli attacchi a terra, nella scelta dei materiali, nelle sistemazioni verdi etc.” Il presente documento è assumibile come indicazione e non come parere*

14. CITTA’ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE - DIP. III - Prot. CMRC-2022-0204858 - *Visionata la documentazione trasmessa, si rileva che allo stato attuale della progettazione non è possibile effettuare le valutazioni necessarie per il dimensionamento dei volumi delle acque meteoriche da raccogliere. Pertanto, allo stato attuale della progettazione, trattandosi di uno studio di fattibilità, la documentazione progettuale presentata dal Proponente non consente l’espressione dei pareri di competenza di questo Ufficio. **Tale documento non è assumibile come parere***

15. CONI - *“i pareri c.d. “in linea tecnico sportiva” relativi agli impianti sportivi di competenza del CONI possono essere ottenuti unicamente mediante la procedura informatica disponibile sul portale cis.coni.it in base quanto disposto dal Regolamento pareri del CONI di cui alla Delibera di CN n° 1470 del 3.7.12”. **Tale documento non è assumibile come parere***

16. POLIZIA ROMA CAPITALE - U.O. IV GRUPPO “TIBURTINO” - SEZIONE POLIZIA STRADALE Prot. VE/2023/1393 - *“il tessuto viario limitrofo all’area interessata dal progetto, non consentirebbe la regolare viabilità e le eventuali chiusure viarie, in considerazione degli eventi sportivi che influirebbero negativamente sull’afflusso e deflusso veicolare per l’ospedale S. Pertini” **Tale documento è assumibile come parere NEGATIVO***

17. ROMA CAPITALE - SOVRINTENDENZA CAPITOLINA - DIREZIONE INTERVENTI SU EDILIZIA MONUMENTALE - prot. QI/23/3261 - *“indicazioni sulle preesistenze e le interferenze con quanto già riportato alla luce. Si dovrà comunque richiedere espresso parere alla SOVRINTENDENZA DI STATO.*

18. R.F.I. - DIREZIONE OPERATIVA INFRASTRUTTURE TERRITORIALE ROMA Prot. 96 del 9.1.23 - *“parere sostanzialmente favorevole con richiesta di costituzione di un tavolo tecnico congiunto” **Parere sostanzialmente favorevole***

19. **ACEA ATO 2 S.P.A.** - “Preso atto di quanto sopra, si rileva che la documentazione fornita non contiene elementi utili all’espressione di un parere definitivo da parte della Scrivente. Allo scopo di condividere con il Proponente, prima della presentazione del progetto definitivo, le indicazioni per il rilascio del parere da parte della Scrivente, si segnala per quanto di competenza che gli aspetti da approfondire riguardano l’approvvigionamento idrico, lo smaltimento dei reflui e le interferenze delle infrastrutture idriche e fognarie con le nuove opere.” **Tale documento non è assumibile come parere**
20. **REGIONE LAZIO - Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica - Prot U. 17932** - *“in riferimento alla descrizione dell’intervento viene rilevato che nella documentazione trasmessa non appaiono sufficientemente chiariti i termini di ammissibilità e le modalità di approvazione delle trasformazioni previste esternamente al perimetro del progetto e ricomprese nel PPE Pietralata che dovrà pertanto essere modificato”* *“In riferimento alle opere connesse, in particolare i collegamenti ciclo pedonali con il contesto cittadino.....si osserva che nella descrizione contenuta nello studio di fattibilità tali interventi non sono sufficientemente approfonditi”*. “ Infine, conformemente ai disposti di cui al punto 6.2 della D.G.R. n. 884/2022 recante *“Disposizioni operative per lo svolgimento delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale”,* sotto il profilo urbanistico si evidenzia che *“La conformità urbanistica è acquisita prima della presentazione dell’istanza di VIA, espletando la procedura di variante urbanistica ordinaria, secondo la normativa vigente, incluse le procedure di Valutazione Ambientale Strategica sulle Modifiche al piano urbanistico comunale. L’istanza di VIA può essere tuttavia presentata anche per i progetti il cui provvedimento di autorizzazione ha per legge effetto di variante al piano urbanistico comunale (cd. variante “semplificata”). Se la realizzazione dell’intervento è subordinata, in base a quanto previsto dalla normativa di settore, all’approvazione da parte del Consiglio Comunale, all’istanza di VIA sono allegati un atto di indirizzi dell’organo politico collegiale (ad es. deliberazione di giunta) che attesti il previo assenso al progetto ed al conseguimento della variante, ovvero la deliberazione del Consiglio Comunale che ha approvato il progetto preliminare (ad es. per le opere pubbliche o di pubblica utilità come previsto dall’art. 19 del d.P.R. 327/2001).* Tali atti propedeutici sono adottati o confermati dall’amministrazione comunale in carica al momento della presentazione dell’istanza”. **Tale documento non può essere considerato un parere, bensì una valutazione indicativa sull’iter procedurale ad oggi NON SEGUITO DAL COMUNE DI ROMA**
21. **ROMA CAPITALE - Dipartimento Patrimonio e Politiche Abitative prot. QC/1309:** *“necessità di procedere alla trascrizione alla Conservatoria del Registro Unico Immobiliare dei decreti di esproprio di alcune particelle catastali e la sussistenza di alcune aree non di proprietà comunale.....e di altre particelle sulle quali sono state avanzate istanze di usucapione”*. **Il presente documento è da considerarsi una mera analisi dello stato delle aree individuate dal progetto e non riporta alcun parere**
22. **ROMA CAPITALE - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - Prot. QI/2023/4524** - indicazioni relativamente alla modalità di adozione della variante in PRG e vengono indicate come *“in carico al proponente”* *“tutte le opere strumentali al progetto”* con particolare attenzione ai 3 ponti ciclopedonali. **Parere favorevole**
23. **ROMA CAPITALE - Dipartimento Tutela Ambientale Prot. QL/1643** - **“parere di massima favorevole”**
24. **ROMA CAPITALE - Dipartimento Grandi Eventi, Sport Turismo e Moda Prot. EA/2023/152** - **“parere di massima favorevole”**

25. REGIONE LAZIO - Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico, le Attività Produttive e la Ricerca - Area Commercio e Artigianato - Prot U. 28876 - *“In relazione a quanto in oggetto, e sulla scorta dello studio di fattibilità analizzato, non si ravvisa alcun elemento progettuale relativo alla realizzazione di una grande struttura di vendita (tipologia di struttura che richiede l'intervento nel procedimento della Regione per l'espressione del parere vincolante e la verifica della rispondenza alle norme di settore), atteso che le superfici di vendita genericamente indicate negli elaborati, peraltro non esattamente quantificate e dettagliate nell'attuale stato di progettazione, risultano presenti all'interno della struttura stadio e non anche nelle ulteriori strutture previste dal progetto.”*
“Pertanto, nell'attuale stato di progettazione e salvo ulteriori verifiche della documentazione a disposizione, per quanto di competenza della scrivente Direzione, non si ravvisano elementi sufficienti a determinare la riconduzione degli spazi commerciali riportati negli elaborati progettuali all'interno delle definizioni di cui all'articolo 15 del Testo Unico del Commercio.” **Il presente documento non può essere considerato un parere**

26. ROMA CAPITALE - DIPARTIMENTO MOBILITA' SOSTENIBILE E TRASPORTI -Prot QG/1014/2023 - Il presente documento non può essere considerato un parere FAVOREVOLE

“Dall'esame della documentazione resa e in particolare dei seguenti documenti

- a. *Relazione tecnico illustrativa 3 ottobre 22*
- b. *Relazione sul traffico e mobilità 3 ottobre 22*
- c. *Piano economico e finanziario 3 ottobre 22*
- d. *Integrazione alla relazione sul Traffico e sulla Mobilità del 14 Dicembre 22*

Si rileva che detti elaborati non consentono di esprimere valutazioni complete in quanto non risultano esaustivi delle analisi e proposte necessarie alla trattazione. Le integrazioni prodotte rispondono solo parzialmente a quanto richiesto, limitando l'analisi ad un singolo scenario di simulazione, pur se corrispondente all'ora ritenuta di massimo afflusso allo stadio (19/22) di un giorno ferialo tipo, e circoscrivendo l'area indagata ad un perimetro non adeguato ad una esaustiva valutazione degli impatti di un tale attrattore sulle componenti di mobilità del territorio capitolino.

Non risultano altresì approfonditi, nei documenti finora prodotti, i raccordi con i sistemi di parcheggio previsti e i relativi tempi di afflusso e deflusso, né tantomeno le verifiche di coerenza col sistema viario in corso di progettazione, eseguite o che verranno effettuate.

Valutazioni sulla proposta:

- *CAPACITA' DELLO STADIO:* *disomogeneità nei documenti presentati che oscillano da 55.000 a 65.000 a seconda della parte in cui viene analizzata la capienza*
- *STUDIO DI IMPATTO SULLA MOBILITA':*
 - i. *deve essere sviluppato sulla base dei flussi in coerenza con tutti i programmi previsti nell'area SDO*
 - ii. *l'area d'esame deve essere estesa oltre quella considerata: i soli tre nodi analizzati nelle “integrazioni alla relazione sul traffico e sulla mobilità” non risultano esaustivi*
 - iii. *è necessario determinare la distribuzione della domanda attesa in termini di direzionalità*
 - iv. *i livelli di offerta del trasporto pubblico locale devono essere approfonditi in relazione alla effettiva capacità residua del sistema attuale*
 - v. *gli studi trasportistici prodotti “Relazione sul traffico e sulla mobilità” del 30/12/22 e le successive integrazioni del 14/12/22, prendono in esame un solo scenario di simulazione corrispondente all'ora di massimo afflusso di un giorno ferialo tipo*
 - vi. *non appare considerata l'interazione tra le utenze delle funzioni presenti nel comparto durante gli eventi dello Stadio in termini di accessibilità veicolare alle viabilità e ai parcheggi limitrofi destinati al parcheggio esclusivo*
- *VIABILITA':*

- *Elaborati grafici, planimetrie e schemi di circolazione non rendono chiare le scelte progettuali adottate*
- *Progetto deve essere posto in coerenza con i programmi insediativi ed infrastrutturali previsti dal P.d.A. della Stazione Tiburtina, che già prevedeva due sovrappassi di collegamento tra Via Livorno e l'area SDO, uno delle quali risulta ad oggi soppresso dal progetto stadio*
- *Variazione al PdA si hanno anche nella configurazione di Via dei Monti di Pietralata nel tratto compreso tra la rotatoria di Via G. Chiaromonte e quella a Sud in corso di attuazione che, nel progetto del nuovo stadio, risulta viabilità monodirezionale mentre ad oggi è bidirezionale*
- *Il progetto prevede di riservare, in occasione degli eventi sportivi, alcune viabilità alle utenze dell'Ospedale S. Pertini, senza illustrare la fattibilità e la modalità di tali riservezioni.*
- *Seppure i presupposti urbanistici della scelta localizzativa (par.2.1 relazione illustrativa) sia accennata la necessità "di prevedere un piano di accesso orientato verso il trasporto pubblico e a altre forme di mobilità sostenibile e alle limitazioni degli accessi e parcheggi veicolari", si rileva che non è esplicitata alcuna misura in tal senso*
- **NODI DI SCAMBIO:**
 - *nell'integrazione alla Relazione sul Traffico e sulla Mobilità al paragrafo 8, per i veicoli privati diretti alle aree di parcheggio, si prevede che 3660 automobili troveranno posto nei parcheggi riservati agli eventi Stadio e 2860 nei parcheggi di scambio di Rebibbia, Ponte Mammolo e Santa Maria del Soccorso ovvero nei nodi di interscambio collocati nella direzione metro contrapposta a quella valutata nei flussi del progetto.*
 - *L'ipotesi sovrastima la capacità dei suddetti parcheggi la cui reale capienza è di circa 2600 e non potranno comunque essere considerati asservibili agli eventi stadio*
- **TRASPORTO PUBBLICO:**
 - *Non risulta sulla base di quale studio/modello sia stato stimato che il 35% dei tifosi che accedono allo stadio utilizzeranno il trasporto pubblico*
 - *Non è definito sulla base di quali considerazioni la capacità disponibile della rete di trasporto pubblico (quindi quella utilizzabile dai tifosi) sia, nella fascia 19/20, pari al 35% e nella fascia 22.30/23.30, pari all'80%*
 - *Nell'analisi di impatto sulla rete di trasporto pubblico (paragrafo 8), la stima del trasporto della metro pari a 1200 passeggeri è sovrastimata del 20% (poiché pari ad una capienza massima di 1000 passeggeri per convoglio).*
- **CONCLUSIONI:** *pur atteso che l'area interessata dall'intervento si presenta altamente infrastrutturata sia dal punto di vista stradale che del trasporto pubblico, si debba procedere ad approfondimenti atti ad individuare interventi infrastrutturali:*
 - *Per quanto attiene alla viabilità, adeguati livelli di servizio sia per i nodi principali che per la viabilità di comparto*
 - *Per quanto attiene il trasporto pubblico, un adeguato livello di offerta che garantisca al minimo la quota modale attesa ed indicata nello studio*

27. **ATAC S.p.A. Prot. 2085** - La prima osservazione è relativa alla stima della domanda di trasporto di TP; non è indicato, infatti, sulla base di quale studio/modello sia stato stimato che il 35% dei tifosi che accedono allo stadio usufruiranno del TPL; analogamente non è definito sulla base di quali considerazioni l'afflusso dei tifosi si concentri nelle percentuali del 35% nella fascia 19-20 e 80% per il deflusso nella fascia 22.30-23.30

Nel merito dell'analisi di impatto sulla rete di trasporto pubblico (paragrafo 8) la stima effettuata sulla capacità di trasporto offerta dai treni della linea Metro B, pari a 1200 passeggeri a treno, si ritiene troppo elevata in quanto, seppur tale valore venga indicato come capacità massima, nella realtà il massimo carico normalmente impiegato si attesta ad un valore pari a circa 1.000 persone (con concentrazione di 4 persone a mq); ciò determina già in partenza una riduzione del 20% della capacità di trasporto reale per ogni singolo treno rispetto al dato riportato sulla relazione di 1200.

Si fa osservare inoltre che alcune delle linee citate, pur presentando ultime partenze in orari non compatibili con lo scenario del deflusso (es. la linea 168 ha ultima partenza alle ore 21.00), vengono comunque considerate come contributo alla capacità teorica del deflusso stesso. In altri casi, invece, vengono indicate linee che hanno, allo stato attuale e del medio termine, funzioni esclusivamente locali e che risultano marginali rispetto allo split modale di afflusso e deflusso stadio. Si ritiene, quindi, che l'insieme delle linee analizzate non sia propriamente rappresentativo e funzionale al trasporto dei tifosi per/dalla struttura. Si sottolinea che anche alcune linee ferroviarie regionali indicate presentano ultime partenze precedenti alla fase di deflusso (22.30-23.30) e quindi non risultano funzionali al trasporto dei tifosi (es. FL2 Roma-Tiburtina-Tivoli ultima partenza da Tiburtina ore 22.00). In tale scenario, quindi, si rileva che - potenzialmente - il flusso in andata, che potrebbe distribuirsi su servizi ferroviari di scala metropolitana e regionale, peserebbe, al ritorno, su servizi di scala urbana, dovendosi concentrare sulla metropolitana o servizi di autolinee regionali.

Si specifica - peraltro - che, qualora siano necessari servizi integrativi della linea B rispetto ai 28 treni circolanti, come posto in evidenza in sede di PEF, sarebbero necessari interventi per l'aumento della capacità dell'infrastruttura che potrebbe declinarsi in attività quali la sostituzione/implementazione del sistema di segnalamento. Il presente parere NON è considerabile come FAVOREVOLE

28. ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA' S.r.l. Prot. 1553

- a. Domanda attesa e ripartizione modale: Rispetto alle quote modali attese, quelle indicate nello studio sono da ritenersi condivisibili o migliorabili in termini di obiettivo da perseguire (50% o maggior quota su trasporto pubblico), tuttavia le stesse devono essere confermate mediante l'utilizzo di idonee metodologie di stima (e.g. indagini SP, modelli di stima della domanda) cui corrisponda un adeguato livello di offerta che allo stato attuale dello studio non risulta sufficientemente rappresentato, in particolare riguardo la capacità residua del sistema di trasporto attuale, con riferimento sia a quello urbano che ferroviario/metropolitano.
- b. Valutazione della viabilità: sembrano già emergere evidenze riguardo la necessità di interventi infrastrutturali atti a garantire adeguati livelli di servizio sulla viabilità dell'area che si ricorda è anche a servizio dell'ospedale Pertini. Criticità a parere dello scrivente sicuramente sono da segnalare su via di Monti Tiburtini la cui sezione stradale, nel tratto prospiciente la fermata della metro B Monti Tiburtini fino all'intersezione con via dei Durantini, già oggi è in congestione nelle fasce orarie di punta del traffico.
- c. Per la viabilità interna vale quanto sopra riguardo la necessità di approfondimenti con l'uso di microsimulatori e chiarimenti riguardo il sistema di accessibilità in occasione degli eventi quando parte della viabilità verrà chiusa al libero transito
- d. Impatti sul sistema di trasporto pubblico: Le analisi sull'effettiva capacità del trasporto pubblico di servire la domanda di spettatori appaiono troppo semplificate e scaturiscono da ipotesi da verificare. Comunque, non appaiono realistiche in relazione allo stato effettivo del sistema di trasporti attuale. Nell'argomentazione del Proponente si fa ad esempio riferimento alla capacità teorica dei servizi metropolitani di 1200 passeggeri/treno, che appare ottimistica se paragonata agli ordinari tassi di occupazione dei convogli di 4 pass/mq, che corrispondono invece ad una capacità effettiva di 1000 passeggeri/treno. Inoltre, non appaiono supportate da dati rilevati le assunzioni riguardo la capacità residua dei servizi di trasporto che evidentemente costituisce un elemento chiave per le valutazioni di compatibilità domanda/offerta. Altresì si rileva la necessità di valutare la compatibilità dei flussi passeggeri con l'offerta disponibile non solo nelle fermate ad una distanza pedonale dallo stadio, ma sull'intera rete su ferro.
- e. In relazione a quanto sopra esposto e dalle analisi derivanti dalla lettura dei documenti progettuali messi a disposizione, appare opportuno segnalare che già in questa fase emerge che la capacità del sistema di trasporto pubblico necessariamente dovrà essere implementata, se possibile attraverso interventi di potenziamento dei servizi a infrastrutture invariate, ovvero con interventi infrastrutturali da individuare che potrebbero riguardare il potenziamento tecnologico della linea B, piuttosto che nuovi attestamenti del trasporto pubblico, su gomma e su ferro. Riguardo gli eventuali interventi di potenziamento ed adeguamento del sistema di trasporto pubblico e privato, si segnala infine l'opportunità di

determinare i costi sia infrastrutturali che dei servizi da erogare. Ciò al fine di definire compiutamente le necessità finanziarie ed i soggetti che dovranno sostenere tali costi sia nella fase di realizzazione che in quella a regime. **Il presente parere NON è considerabile come FAVOREVOLE**

29. DIPARTIMENTO COORDINAMENTO SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA - Prot. QH/2023/1737 - “ valutazione positiva dell'intervento”

Dalla disamina dei pareri non risulta in alcun modo comprovata la decisione del Comune di Roma che ha registrato un “sostanziale assenso sulla Studio di Fattibilità in esame”.
<http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/stadio-roma/elab2022/05-00-Verbale-conclusivo-CdS.pdf>

1.7 MANCATO COINVOLGIMENTO DI DIVERSI ENTI

Dall'analisi degli enti coinvolti nella Conferenza dei servizi Preliminare, emerge chiaramente il mancato coinvolgimento dei seguenti enti:

- **MUNICIPIO ROMA II:** pareri necessari ma non acquisiti per quanto attiene le problematiche relative a
 - IMPATTO ACUSTICO: nell'esame delle criticità non vengono identifica né citati in alcun documento i “recettori” presenti su tutta la Circonvallazione Nomentana, ovvero i palazzi e le abitazioni, distanti circa 500 mt in linea d'aria dall'area di sedime dello stadio; il parere degli uffici tecnici municipali era pertanto obbligatorio e vincolante anche per eventuali prescrizioni che potevano essere poste e che, ad oggi, non sono state indicate
 - IMPATTO SULLA VIABILITA' DI ZONA: all'interno del progetto alcune strade di competenza del Municipio II vengono indicate come vie di afflusso/deflusso per il traffico veicolare; il parere degli uffici tecnici municipali era pertanto obbligatorio e vincolante anche per eventuali prescrizioni che potevano essere poste e che, ad oggi, non sono state indicate
 - IMPATTO SULLA MOBILITA' SOSTENIBILE:
- **MINISTERO DEGLI INTERNI:** alcun parere o valutazione risulta fornito per quanto attiene la gestione della pubblica sicurezza durante gli eventi previsti; difatti non risulta presentato da parte del proponente alcun documento che verifichi le eventuali vie di fuga, i presidi, gli impatti sulla cittadinanza di eventuali disordini nelle aree circostanti la zona Stadio
- **DIREZIONE SANITARIA OSPEDALE SANDRO PERTINI:** nonostante il forte interessamento della struttura ospedaliera, distante circa 500 mt dall'area Stadio e interessata da possibili problematiche inerenti IMPATTO ACUSTICO, AFFLUSSO E DEFLUSSO ALLA STRUTTURA OSPEDALIERA, ANALISI DI IMPATTO SULL'ADEGUATEZZA DELL'OFFERTA SANITARIA, alcun parere risulta rilasciato dalla struttura competente.

1.8 CONCLUSIONI

Il progetto di fattibilità presentato dalla AS ROMA SRL, per gli aspetti richiamati nel presente documento, risulta mancante delle analisi necessarie a poter consentire l'espressione di pareri puntuali e, di rimando, ad individuare prescrizioni coerenti con il contesto del quadrante PIETRALATA.

Dai 28 “pareri” degli enti coinvolti è possibile evidenziare come “**solo 4 riportano una dichiarazione di “parere favorevole”, 1 risulta con parere “negativo” mentre nei restanti “non viene rilasciato alcun parere per mancanza di documentazione o per mancanza di legittimità al rilascio”.**

Risulta pertanto incoerente l'espressione riportata nel Verbale Conclusivo della Conferenza dei Servizi Preliminare, che riporta come “*dalla disamina dei pareri si registra un sostanziale assenso (?) sullo Studio di*

Fattibilità in esame, ove, nelle eventuali successive fasi di sviluppo progettuale, ne sia dimostrata la fattibilità e sostenibilità con riferimento alle prescrizioni ed alle condizioni emerse.....”

DOCUMENTO A CURA DI:

COMITATO POPOLARE MONTI DI PIETRALATA

COMITATO VILLA BLANC

COMITATO NO STADIO COLLINA LANCIANI

CDQ TIBURTINO NORD E PIETRALATA

ARCI ROMA

ARCI PIETRALATA

CITTADINE E CITTADINI



SDO Pietralata

PIANO NAZIONALE PER LE CITTA'

Legge del 7.08.2012 n.134 art.12
 Conversione in Legge del D.L. 83/12 recante Misure urgenti per la crescita del Paese

COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA

PIANO PARTICOLAREGGIATO
 DEL.G.R.L. n. 79 del 24.01.2001, DEL . C.C. n. 156 del 28.09.2006 - VARIANTE,
 DEL . G.C. n. 208 del 18.07.2012 - VARIANTE NON SOSTANZIALE

C. V. U.

**CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA
 SDO PIETRALATA**

PROGETTI FINANZIATI

ROMA CAPITALE
 MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

DEL.G.C. n. 283 del 20.12.2012
 Decreto n. 1105 dell' 8.02.2013

ROMA CAPITALE

**DIPARTIMENTO SVILUPPO INFRASTRUTTURE
 E MANUTENZIONE URBANA**
DIRETTORE
 Ing. Umberto Petroselli

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
 Ing. Roberto Coluzzi
 DIRIGENTE U.O. ATTUAZIONE S.D.O.

PROGETTISTI
 Ing. Roberto Coluzzi
 Arch. Angela Violo P.O. ATTUAZIONE SDO

COLLABORATORI TECNICI
 Arch. Isabella De Berardinis
 Arch. Arianna Rasori

SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE
 A.Z.G.s.a.s. - Dott. Armando Gibertini

MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

**DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE,
 GLI A.A.G.G. E PERSONALE**
DIRETTORE GENERALE CAPO DIPARTIMENTO
 Dott. Domenico Crocco

CABINA DI REGIA
PIANO NAZIONALE PER LE CITTA' - CVU
 Ing. Giancarlo Storto
 Ing. Stanislao Tango
 Arch. Elena Fiorito
 Arch. Caterina Grio



SINDACO di ROMA CAPITALE
 ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI

On.le Gianni Alemanno
 On.le Fabrizio Ghera





TOTALITA' OPERE DA REALIZZARE SDO PIETRALATA

ROMA CAPITALE DIPARTIMENTO - SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA DIREZIONE - AREA OPERE INFRASTRUTTURALI U.O. - ATTUAZIONE S.D.O. (SISTEMA DIREZIONALE ORIENTALE)										FINANZIAMENTI																																							
TABELLA GENERALE										risorse																																							
A) INTERVENTI PREVISTI DAL CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA (CUV) PIETRALATA										MIT					ROMA CAPITALE					UNIVERSITA'					FONDAZIONE					MINISTERO					ROMA CAPITALE					PRIVATI					ALTRI SOGGETTI				
Pratica	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	Area # P.P.	VOLUMETRIA	SUPERFICIE	VALORE UNITARIO	VALORE TOTALE	INDICAZIONE	STATO	MIT	PRIVATI	ROMA CAPITALE	MINISTERO	FONDAZIONE	UNIVERSITA'	STATO	ALTRI SOGGETTI																																
N	Interventi Primari		mq	m ²	m ²	€/m ²	€			€	€	€	€	€	€	€	€																																
1.1*	CENTRO CULTURALE AREA SDO DI BORGHIANONE	Area 11	3.600	3.750	450	2.520.000																																											
1.2*	PIAZZA SAN PIETRO	V.11	6.520	6.520		3.000.000					2.000.000																																						
1.3*	SPAZIO PUBBLICO	V.10	10.000	10.000	80	800.000					400.000																																						
2*	SPAZIO PUBBLICO	V.13	3.640	3.640	450	1.728.000						1.536.000																																					
3*	SPAZIO PUBBLICO	V.12	1.620	1.620	300	536.000																																											
4*	SPAZIO PUBBLICO	V.14	3.020	3.020	450	1.359.000																																											
5	SPAZIO PUBBLICO	V.15	3.830	3.830	450	1.723.500																																											
6	SPAZIO PUBBLICO	V.16	16.000,00	16.000,00	300	4.800.000																																											
7.1*	SPAZIO PUBBLICO	V.17	19.200	19.200	150	2.880.000																																											
7.2*	SPAZIO PUBBLICO	V.18	600	600	450	270.000																																											
8*	SPAZIO PUBBLICO	V.19	33.000	33.000	450	14.850.000																																											
9*	SPAZIO PUBBLICO	V.20	4.500	4.500	500	2.250.000																																											
10*	SPAZIO PUBBLICO	V.21	43.600	43.600	30.000	13.080.000																																											
11	SPAZIO PUBBLICO	V.22	32.000	32.000	450	14.400.000																																											
TOTALE INTERVENTI							86.782.000																																										
TOTALE INTERVENTI							86.782.000																																										
PERCENTUALI SUL TOTALE INTERVENTI							100,00%																																										
B) INTERVENTI PREVISTI DAL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (PRIU) DEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA										MIT					ROMA CAPITALE					UNIVERSITA'					FONDAZIONE					MINISTERO					ROMA CAPITALE					PRIVATI					ALTRI SOGGETTI				
12	STATO		Area	m ²	m ²	€/m ²	€			€	€	€	€	€	€	€	€																																
12	STATO	Area A1	132.000	132.000	450	59.400.000																																											
13	UNIVERSITA'	Area A2	229.240	229.240	450	103.158.000																																											
14	METRO (ex Min Ambienti)	Area A3	205.000	205.000	450	92.250.000																																											
15	CENTRO Congressi Piazze Quintiliani	Area A4	8.160,00	8.160,00	450	3.672.000																																											
16	CENTRO SERVIZI UFFICI TERMINAL PIETRALATA	Area B	20.000	20.000	450	9.000.000																																											
17	PONTE PEDONALE	Area C	2.700	2.700	1.200	3.240.000																																											
18	EDIFICIO RESIDENZIALE Housing Sociale AREA F555	Area F	3.700	3.700	1.200	4.440.000																																											
19	EDIFICIO RESIDENZIALE Housing Sociale AREA F555	Area G	1.900	1.900	450	855.000																																											
20	BORGHETTI APERTURA	Area H	21.200	21.200	450	9.540.000																																											
21	PANCO MONTI TURINI VEDI E ATTIZZARE	Area I	110.000	110.000	100	11.000.000																																											
22	BORGHETTI VIA MONTI TURINI	Area J	11.200	11.200	200	2.240.000																																											
TOTALE PRIU							208.632.000																																										
TOTALE INTERVENTI							208.632.000																																										
TOTALE INTERVENTI							208.632.000																																										
PERCENTUALE INTERVENTI CUV E INTERVENTI PRIU AVVIATI DA ROMA CAPITALE NEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA							241.671.750				6.145.000	1.586.000	3.428.000	14.700.000	14.700.000	14.700.000	373.960.750																																
PERCENTUALE INTERVENTI CUV E INTERVENTI PRIU AVVIATI DA ROMA CAPITALE NEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA							113,16%				2,95%	0,76%	1,65%	7,05%	7,05%	7,05%	178,43%																																
PERCENTUALE INTERVENTI CUV E INTERVENTI PRIU AVVIATI DA ROMA CAPITALE NEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA							6				1	0,2	0,9	15	2		46																																



Legenda

Perimetro del Comprensorio direzionale Pietralata

MODALITA' D'USO DELLE AREE

- Attrezzature di servizio pubbliche di interesse urbano
- Attrezzature di servizio pubbliche di interesse locale
- Aree destinate a verde pubblico o di uso pubblico
- Attrezzature di servizio in aree di verde pubblico
- Attrezzature sportive in aree di verde pubblico
- Aree di concentrazione delle cubature nelle aree destinate ad attività direzionali e terziarie e nelle aree di trasformazione terziaria
- Comparti misti di trasformazione urbanistico - edilizia
- Aree residenziali di ristrutturazione urbanistico - edilizia
- Fabbricati non residenziali di proprietà pubblica da conservare
- Comparti e lotti residenziali di conservazione edilizia
- Fabbricati esistenti da conservare

ELEMENTI FUNZIONALI

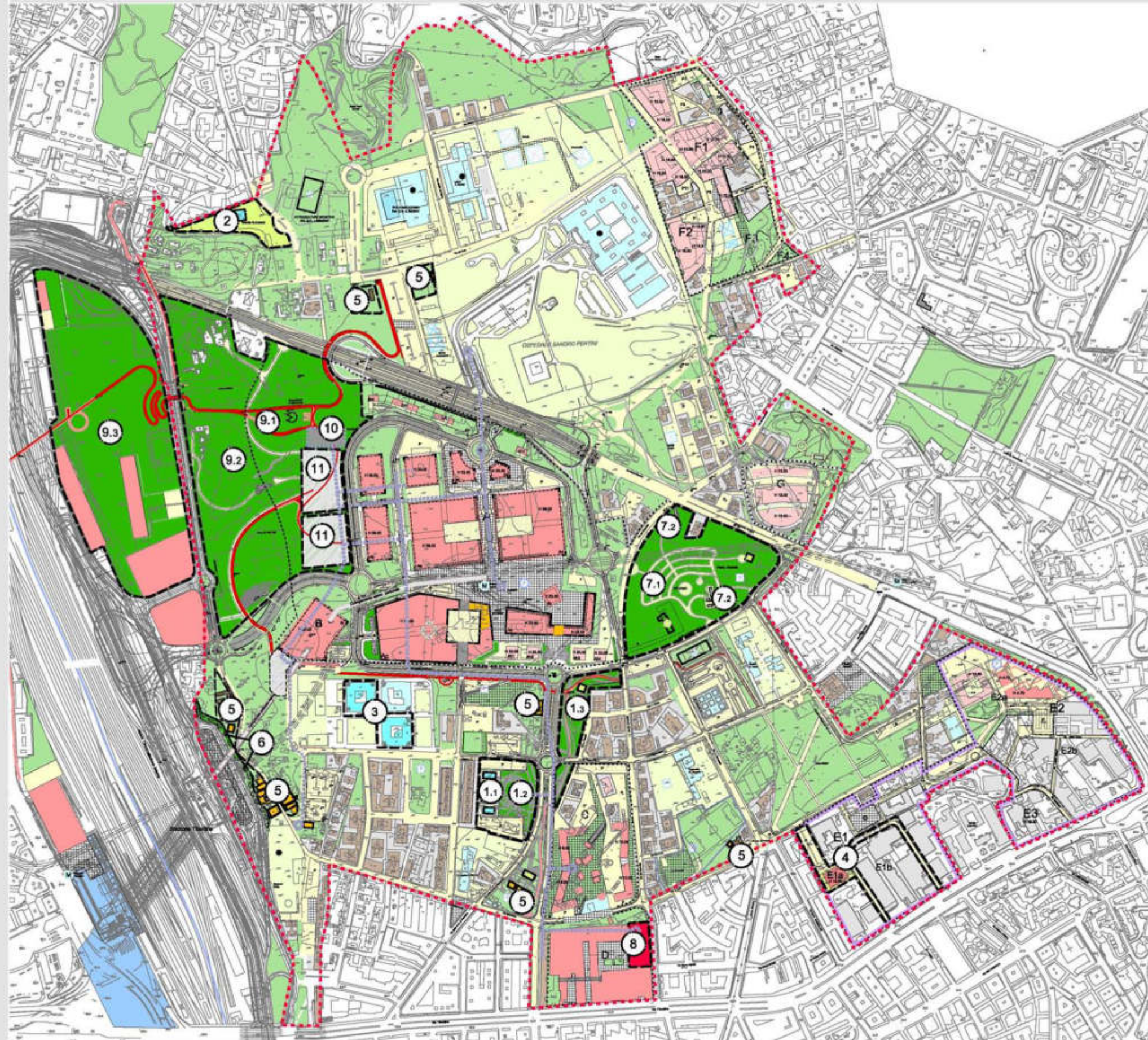
- Anello ferroviario
- Stazioni metropolitane
- Linea metropolitana
- Rete viaria
- Parcheggi pubblici
- Parcheggi pubblici multipli interrati
- Parcheggi privati di interesse pubblico PUP
- Spazi e piazze pedonali
- Spazi e piazze pedonali alberati
- Percorsi pedonali

PRESCRIZIONI PLANOVOLUMETRICHE

- Ambiti di progettazione unitaria
- H. max. Altezza massima dei fabbricati
- Elementi porticati
- Collegamenti aerei tra gli edifici
- Passaggi e spazi pedonali coperti
- Corti e spazi pedonali interni alle edificazioni delle aree direzionali
- Basemento H m. 8 nelle aree fondiarie direzionali dell'Area A
- Linea esterna: limite di attestamento obbligato del basamento degli edifici (fino ad H +8,00 m dal marciapiede)
- Linea interna: limite massimo di attestamento dei fronti degli edifici ad impronta planimetrica libera sopra il basamento (da H +8,00 m ad H max +38,00 m dal marciapiede)
- Emergenze puntuali
- Quote di progetto

ELEMENTI DI VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE

- Stazione panoramica
- Manifattori storici
- Luoghi archeologici
- Acquedotto vergine
- Sistemazioni verdi di protezione ambientale
- Ripristino sistema cave



Comprensorio Direzionale SDO Pietralata

C.V.U. CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA

INTERVENTI PRIMARI

- 1.1 CENTRO ECCELLENZA DIVERSAMENTE ABILI
- 1.2 PIAZZA DELLA RAMBLA
- 1.3 GIARDINO RAMBLA - SISTEMAZIONI A VERDE
- 2 SCUOLA ELEMENTARE G.CURIONI
- 3 RIUSO PADIGLIONE SCUOLA G.DE RUGGERO PER SEDE COMMISSARIATO - PADIGLIONI A e B
- 4 COMPARTO E1A RESIDENZIALE E ATTIVITA' TERZIARIE
- 5 RECUPERO FABBRICATI ESISTENTI DI PROPRIETA' PUBBLICA "NON RESIDENZIALI"
- 6 RIQUALIFICAZIONE FRONTE STAZIONE
- 7.1 ORTI URBANI NEL PARCO AMORETTI
- 7.2 RINNOVO URBANO DI CASALI PUBBLICI
- 8 TEATRO DELL'OPERA - SEDE DISTACCATA (COMPLESSO DE PAOLIS)
- 9.1 PARCO MONTI TIBURTINI - PISTE CICLABILI
- 9.2 PARCO MONTI TIBURTINI - VERDE E ATTREZZATURE
- 9.3 PARCO AREA RFI VERDE E ATTREZZATURE
- 10 DISTRETTO TECNOLOGICO
- 11 PARCHeggi PUBBLICI INTERRATI LIMITROFI AL POLO DIREZIONALE

Planimetria generale degli interventi da realizzare su base Tav. 3bv "Piano di sistemazione dell'area e indicazioni planivolumetriche" della Variante n.s. del P.P. Pietralata approvata con Del. G.C. n. 208 del 18.07.2012


PROPOSTA COMPLESSIVA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA SDO PIETRALATA

ROMA CAPITALE DIPARTIMENTO - SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA DIREZIONE - AREA OPERE INFRASTRUTTURALI								FINANZIAMENTI									
TABELLA GENERALE A - B																	
A) INTERVENTI PREVISTI DAL CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA (CUV) PIETRALATA																	
Priorità	TITOLO	DESCRIZIONE	Zone di P.P.	VOLUMETRIA	SUPERFICIE S.U.V.	VALORE UNITARIO	RSORSE ECONOMICHE	MIT MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	PRIVATI (project financing)	ROMA CAPITALE	RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA	MINISTERO DEGLI INTERNI	FONDAZIONE TEATRO DELL'OPERA	UNIVERSIT A SAPIENZA	ISTAT	ALTRI SOGGETTI DA DEFINIRE	
N	Interventi Primari		sigla	mc	mq	euro m c euro mq	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	
1.1*	CENTRO ECCELLENZA SERVIZI PER DIBERSAMENTE ABILI E PIAZZA RAMBLA	Centro Eccellenza Servizi per Diversamente Abili	Area 11	5.800	1.750	450	2.520.000,00	2.520.000,00									
1.2*		Piazza Rambla	VL 11		6.500		5.000.000,00	2.500.000,00	2.500.000,00								
1.3*		Giardino Rambla	VL 9		10.000	80	800.000,00	400.000,00	400.000,00								
2*	SCUOLA ELEMENTARE G. CURIONI	Area a destinazione pubblica di 5000 mq	SL 13	3.840	1.200	450	1.728.000,00	1.728.000,00									
3*	RUSO DI UN PADIGLIONE DELLA SCUOLA G. DE RUGGERO PER SEDE COMMISSARIATO	RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE A (commissariato)		5.120	1.600	300	1.536.000,00					1.536.000,00					
		RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE B (scuola)		5.120	1.600	300	1.536.000,00	1.536.000,00									
4*	REALIZZAZIONE DEL COMPARTO E1A FUNZIONE TERZIARIA E HOUSING SOCIALE	Edilizia non residenziale	E1A	9.625	3.008	450	4.331.250,00		4.331.250,00								
		Edilizia residenziale (Housing Sociale)		3.835	1.198	450	1.725.750,00	1.725.750,00									
5	RECUPERO EDILIZIA PUBBLICA RICOLLOCAZIONE ATTIVITA' TERZIARIE	Edifici a destinazione terziaria e produttiva acquisiti al patrimonio Capitolino da recuperare per allocazione temporanea delle attività artigianali e commerciali sgomberate dalle aree oggetto degli interventi SDO Pietralata stradali ed edificatori		16.000		300	4.800.000,00	4.800.000,00									
6	BONIFICA AMBIENTALE E RIQUALIFICAZIONE DELLA SCARPATA FRONTALE STAZIONE TIBURTINA	Fronte di costone tufaceo antistante a vista la nuova stazione Ferroviaria Tiburtina			8.000	150	1.200.000,00	1.200.000,00									
7.1*	REALIZZAZIONE DI ORTI URBANI NEL PARCO AMORETTI E	Creazione di attività di utilizzo e manutenzione delle zone a parco orti urbani			19.200	100	1.920.000,00	1.920.000,00									
7.2*	RINNOVO URBANO DI CASALI PUBBLICI	Rinnovo urbano di casali pubblici		1.500	469	450	675.000,00	675.000,00									
8*	RISTRUTTURAZIONE FABBRICATO EX DE PAOLIS PER LA SEDE DISTACCATA TEATRO DELL'OPERA	Recupero del padiglione interno alla complesso cinematografico ex De Paolis del capannone semidistrutto da incendio da ricostruire ed adibire a sede laboratori teatrali del Teatro dell'Opera di Roma e nuova sede	Area D	33.000	3.300	450	14.850.000,00	7.425.000,00					7.425.000,00				
9.1*	PISTE CICLABILI DEL PARCO MONTI TIBURTINI E PARCO STAZIONE TIBURTINA RFI	Piste ciclabili nel Parco Monti Tiburtini e Parco Stazione Tiburtina RFI			4.500	500	2.250.000,00	2.250.000,00									
9.2*	PARCO INSERITO NEL PIANO DI ASSETTO DELLA STAZIONE TIBURTINA	Attrezzature nel Parco Monti Tiburtini			135.000	80	10.800.000,00				10.800.000,00						
9.3*	ANNESSO AL PARCO MONTI TIBURTINI	Attrezzature nel Parco Stazione Tiburtina RFI			80.200	80	6.416.000,00				6.416.000,00						
10	DISTRETTO TECNOLOGICO ENERGETICO DEL CENTRO DIREZIONALE	Applicazione di moderne tecnologie di produzione e contenimento nonché produzione di calore (telerscaldamento) e condizionamento (telerraffreddamento) con rete di distribuzione	Area A - B				16.000.000,00	4.320.250,00	11.679.750,00								
11	PARCHEGGI PUBBLICI INTERRATI CONTIGUI ALL'AREA DIREZIONALE	Parcheggi interrati P3 P4 P6 - 1744 posti auto	P3 P4 P6 posti	1.744	43.600	20.000	34.880.000,00	18.000.000,00	16.880.000,00								
TOTALE CUV (A)							112.968.000,00	51.000.000,00	32.891.000,00	2.900.000,00	17.216.000,00	1.536.000,00	7.425.000,00	0,00	0,00	0,00	
								33.000.000,00	PARI AL 29 % DEL TOTALE DI EURO			112.968.000,00					
TOTALE INTERVENTI PREVISTI NEL CUV DEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA														112.968.000,00			
PERCENTUALI SUL TOTALE DEGLI INTERVENTI PREVISTI NEL CUV DEL COMPENSORIO DIREZIONALE PITRALATA								45	29	3	15	1	7	0	0	0	


PROGETTI FINANZIATI
"ACCORDO" CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA SDO PIETRALATA 2013
ROMA CAPITALE - MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
INTERVENTI FINANZIATI MIT CVU

INTERVENTI	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU			CRONOPROGRAMMA								
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'			Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta	Espletamento bando di gara	Applicazione lavori e apertura cantiere	Cantiere Esecuzione lavori
			2013	2014	2015			3 mesi	3 mesi	2 mesi	4 mesi dall'approvazione della G.C. e della disponibilità del finanziamento	3 mesi apertura cantiere	tempi differenziati
1	Centro di eccellenza servizi diversamente abili	2.520.000,00	500.000,00	800.000,00	1.220.000,00	si	si	in corso	da predisporre	da approvare			
2a	Piazza della Ramba	2.500.000,00				si	si	si	da predisporre	Approvato			
2b	Giardino della Ramba	400.000,00	500.000,00	2.800.000,00	1.653.463,26	si	si	si	da predisporre	Approvato			
3	Riuso Padiglione della Scuola G. De Ruggero	1.536.000,00	400.000,00	400.000,00	-	si	si	si	da predisporre	Approvato necessità di variante			
4	Sede per il Commissariato P.S. "Sant'Ippolito".	Finanziamento Ministero dell'Interno	500.000,00	500.000,00	-								
5	Recupero di edilizia pubblica per ricollocazione di attività terziarie	4.800.000,00	800.000,00	700.000,00	500.000,00	si	si	si	da predisporre	da approvare			
6	Bonifica ambientale e riqualificazione della scarpata frontale della Stazione Tiburtina	1.200.000,00	400.000,00	200.000,00	200.000,00	si	in corso	in corso	da predisporre	da approvare			
7	Pista ciclabile e Attrezzatura per il verde nel Parco Monti Tiburtini.		500.000,00	600.000,00	986.536,74	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare			
	RISORSE ASSEGNATE	12.956.000,00											
		finanziamento MIT1											
		finanziamento MIT 2											
			2.702.013,00	5.202.014,00	3.375.478,26								

INTERVENTI FINANZIATI MIT (POLITICHE ABITATIVE)

8	Consorzio Coretus. 100 alloggi di edilizia sperimentale agevolata	finanziato dal MIT - Politiche abitative con L.94/82, art.4	1.497.725,00			si	si	si	da predisporre	da approvare			
---	---	---	--------------	--	--	----	----	----	----------------	--------------	--	--	--

ULTERIORE INTERVENTO

9	Sede distaccata Teatro dell'Opera presso il Complesso terziario De Paolis	da finanziare con Protocollo d'intesa Integrativo MIT	-			si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare			
		da finanziare con contributo privato - Project Financing	-			si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare			

	TOTALE RISORSE	Finanziamento MIT CVU	13.960.000,00										
		Intervento finanziato MIT - Politiche abitative	1.497.725,00										
		Ulteriore intervento	-										
		totale	15.457.725,00										



Il nuovo assetto viabilistico

Nella variante è stato recepito il nuovo assetto viabilistico complessivo.

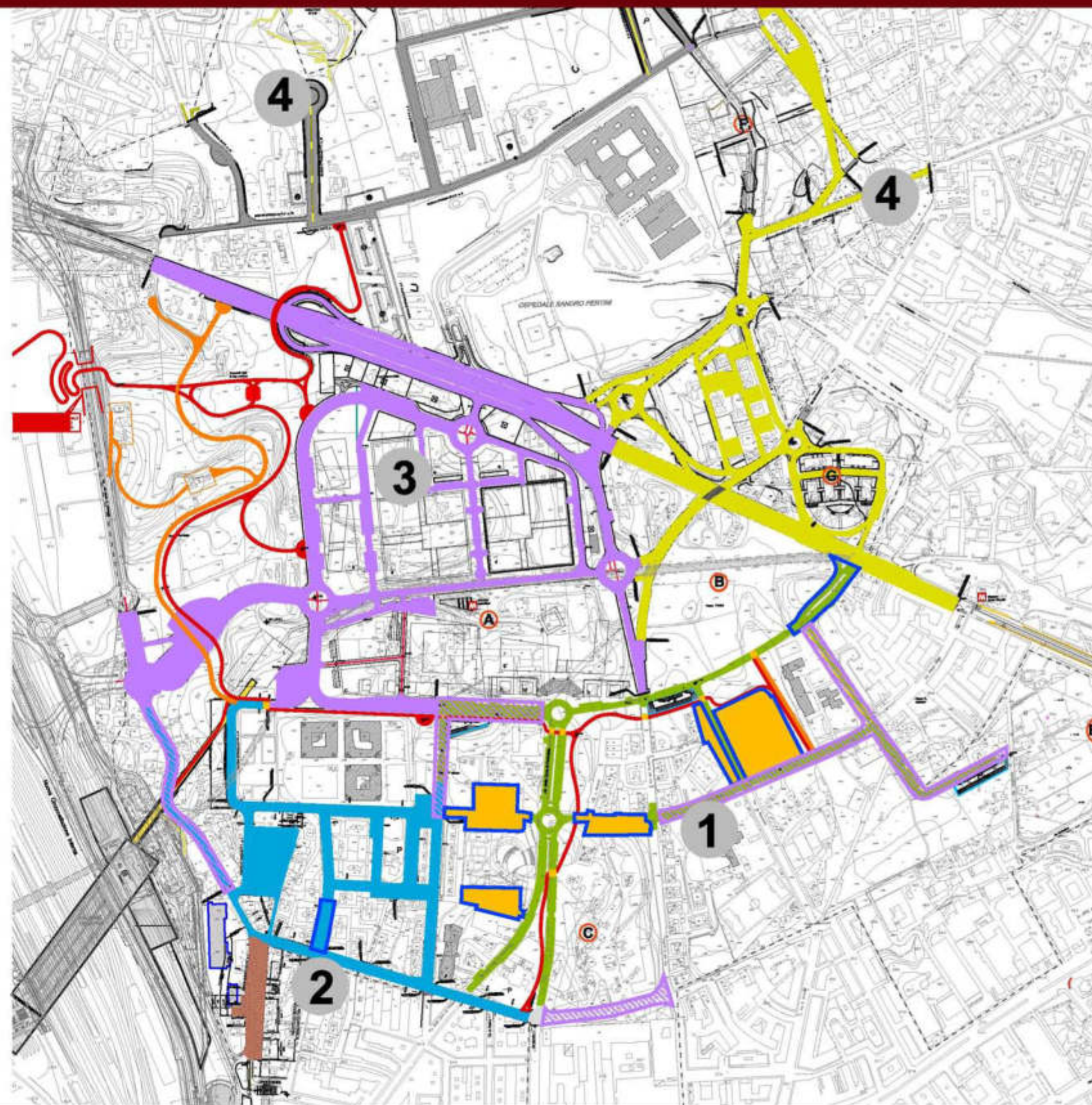
E' stata creata la Piazza Quintiliani di circa 31.000 mq di superficie interamente pedonale eliminando l'asse centrale che attraversava Est-Ovest il Centro Direzionale. La viabilità è stata trasformata in anello stradale perimetrale al nucleo centrale dello S.D.O.,

Nella vasta piazza pedonale - compresa fra i fabbricati direzionali dell'Università, dell'ISTAT e degli altri Ministeri ed Enti - è ubicata la stazione metro Quintiliani.

Sono stati inoltre recepiti nella variante il miglioramento del tracciato stradale dell'innesto alla viabilità al N.T.I. ed il sistema di rotonde più razionale per gli svincoli con le viabilità principali al contomo (Tiburtina, Monti Tiburtini, N.T.I., Asse d'innesto al quartiere Pietralata).

Al di sotto del livello pedonale della piazza e al contomo degli edifici è previsto un massiccio intervento di parcheggi pubblici interrati di servizio.

Legenda	
1	PIETRALATA I STRALCIO
	TRATTO ESEGUITO
2	PIETRALATA II STRALCIO
	TRATTO ESEGUITO
	LAVORI AGGIUNTIVI (I E II STRALCIO)
	TRATTO ESEGUITO
	TRATTI STRALCIATI E INSERITI NELL'APPALTO DELLA SUBLATA
3	SUBLATA ESECUTIVO
	PIETRALATA III STRALCIO (I LOTTO - COMPLETATO)
4	PIETRALATA III STRALCIO (II LOTTO)
	TRATTO COMPETENZA RFI

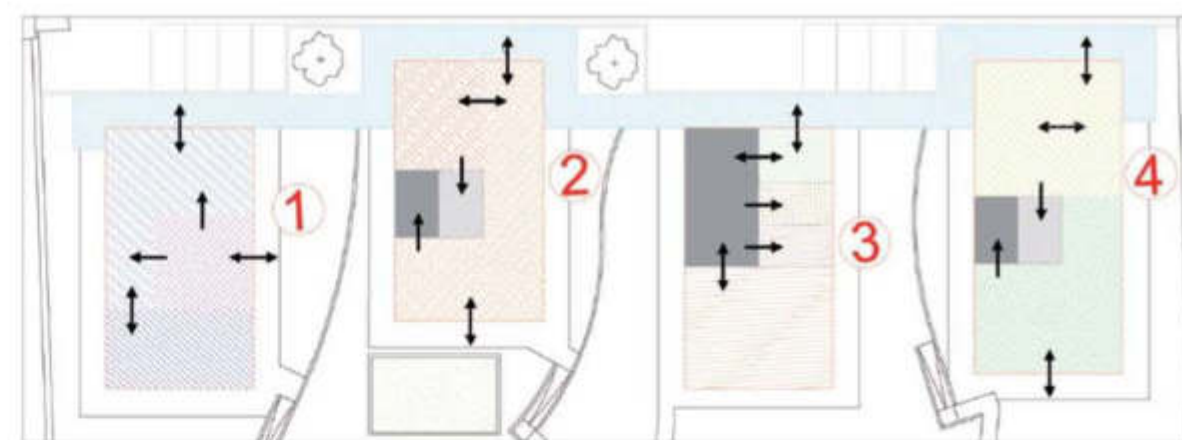




IL CENTRO ECCELLENZA

LEGENDA

- 0 - INGRESSO
- 1 - LA CREATIVITÀ
- 2 - LA CUCINA
- 3 - IL RELAX ED IL MOVIMENTO
- 4 - LA CASA



LEGENDA

- Elemento porticato di collegamento
- Edificio 1 "LA CREATIVITA"**
da 250 a 350 mq
Centro espositivo e culturale
 - Spazio espositivo
 - Laboratorio creativo
 - Ludoteca
 - Servizi tecnici al piano -1
- Edificio 2 "LA CUCINA"**
da 250 a 350 mq
Scuola di cucina / Ristorante
 - Cucina / Sala lezioni pratiche
 - Ristorante / Sala formazione
 - Deposito
 - Servizi
 - Orto
- Edificio 3 "IL RELAX"**
da 250 a 350 mq
Palestra e Centro benessere
 - Hall
 - Servizi mq
 - Sale massaggi
 - Bagno turco e sauna
 - Palestra e riabilitazione
 - Servizi tecnici al piano -1
- Edificio 4 "LA CASA"**
da 300 a 400 mq
Residenza temporanea
 - Arsa comune di socializzazione
 - Residenze
 - Deposito
 - Servizi

INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Pre-disposizione a tutto di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. n. 283/2012)	Pre-disposizione progetto preliminare	Pre-disposizione progetto definitivo	Pre-disposizione progetto esecutivo	Priorità di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione del Direttore di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015			3 mesi	3 mesi	2 mesi
1 Centro di eccellenza servizi diversamente abili	2.520.000,00	2.520.000,00	500.000,00	800.000,00	1.220.000,00	si	si	in corso	da predisporre	da approvare



**INTERVENTO 1
CENTRO ECCELLENZA
SERVIZI DIVERSAMENTE
ABILI**



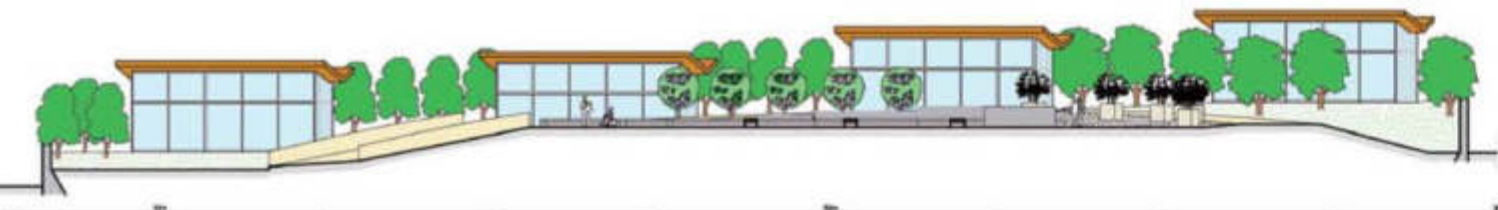
K-PLAN PIETRALATA



VISTA A



VISTA B



PROSPETTO PRINCIPALE SUD

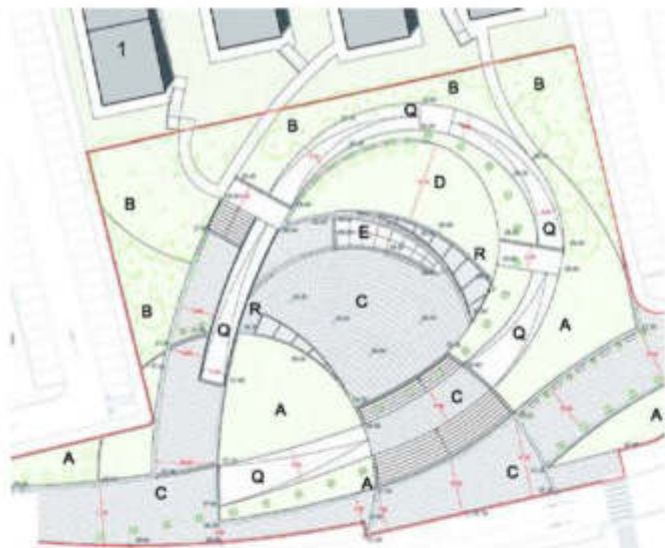
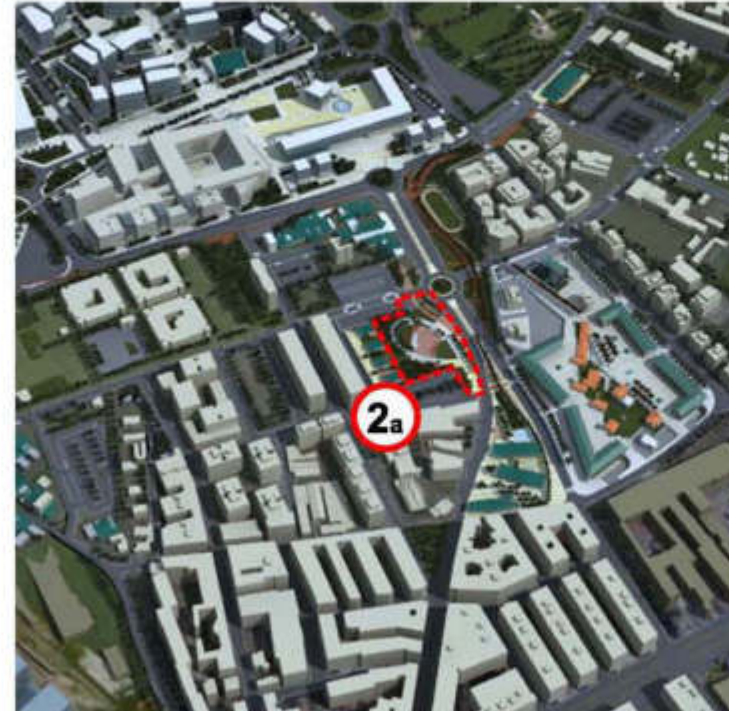


PROSPETTO PRINCIPALE EST



VISTA C





LA PIAZZA

LEGENDA

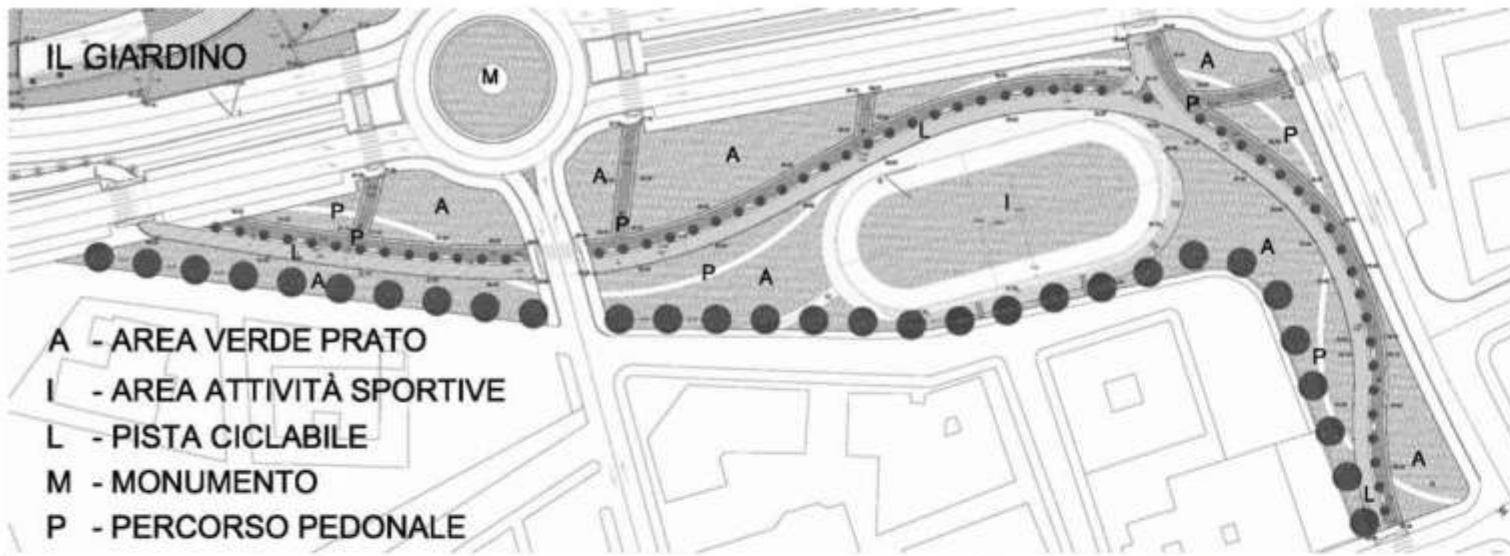
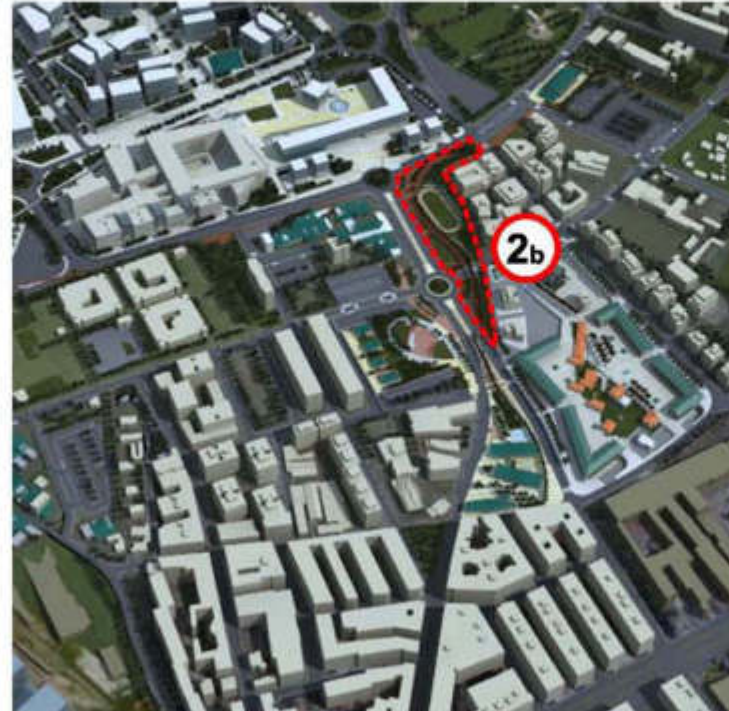
- A - PRATO
- B - AREA BOSCHIVA
- C - AREA PAVIMENTATA
- D - AREA GIOCO BAMBINI
- E - FONTANA
- Q - PERCORSI
- R - PENSILINA

PLANIMETRIA



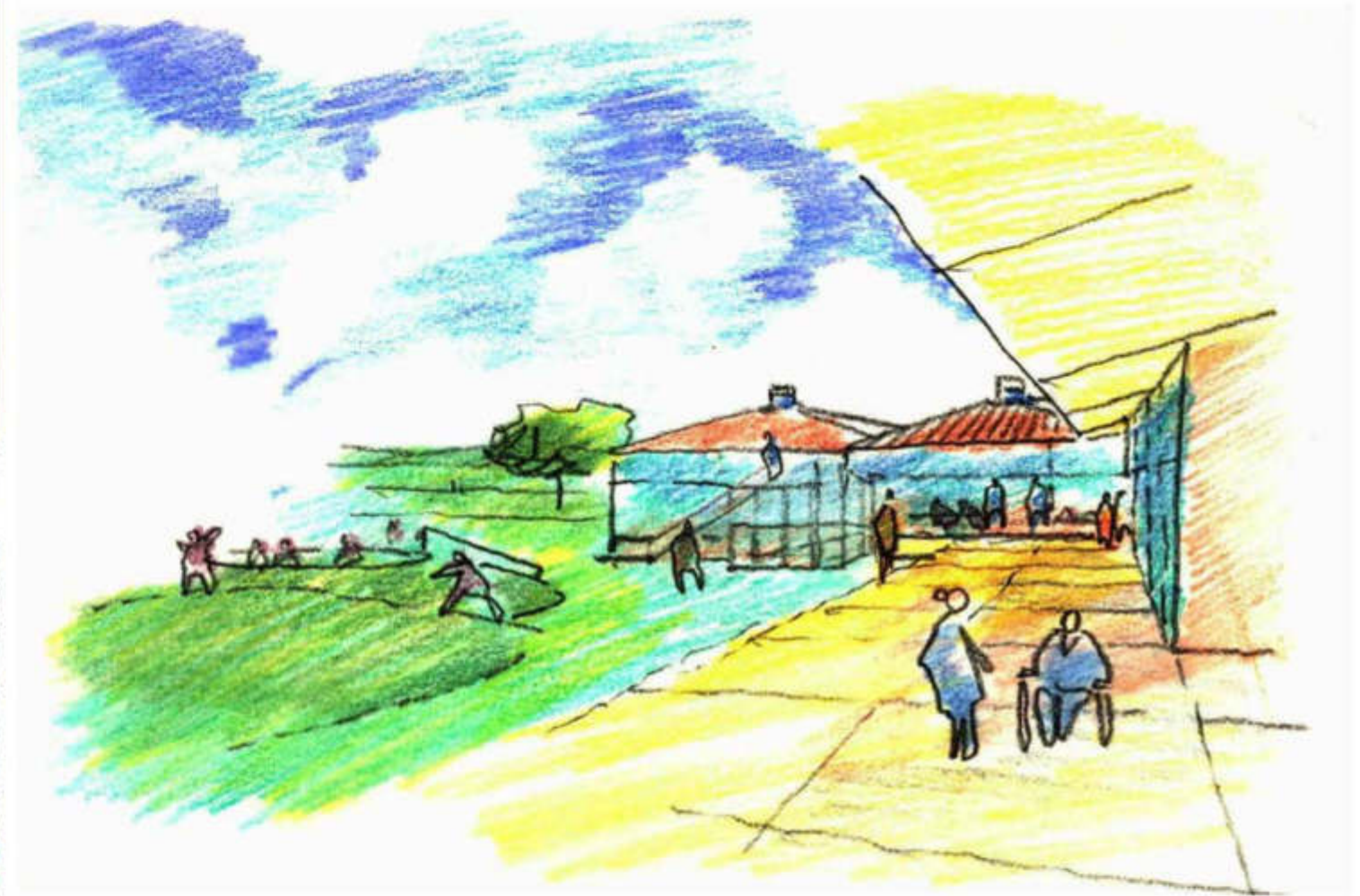
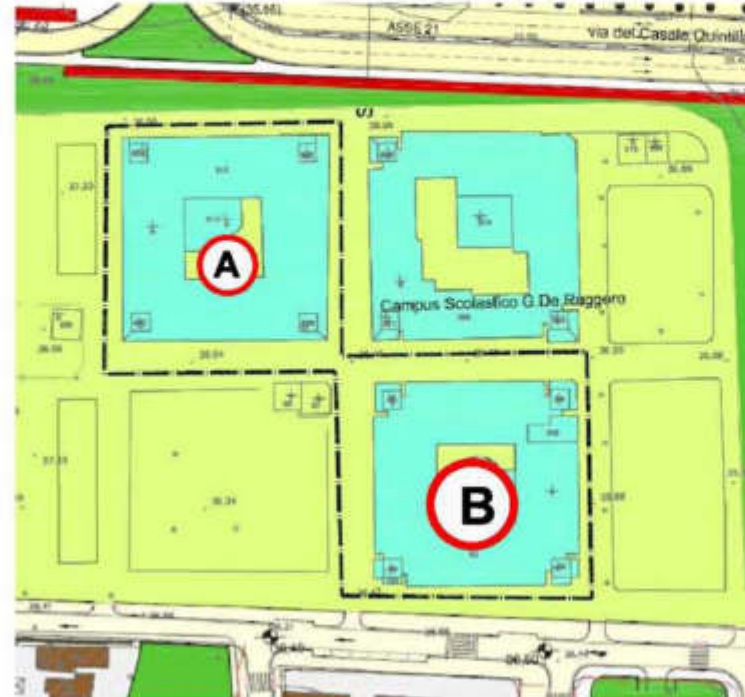
INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015		3 mesi	3 mesi	2 mesi	
2a Piazza della Rambla	2.500.000,00	4.953.463,26	500.000,00	2.800.000,00	1.653.463,26	si	si	si	da predisporre	feb-13
2b Giardino della Rambla	400.000,00		si	si	si	da predisporre	Approvato			



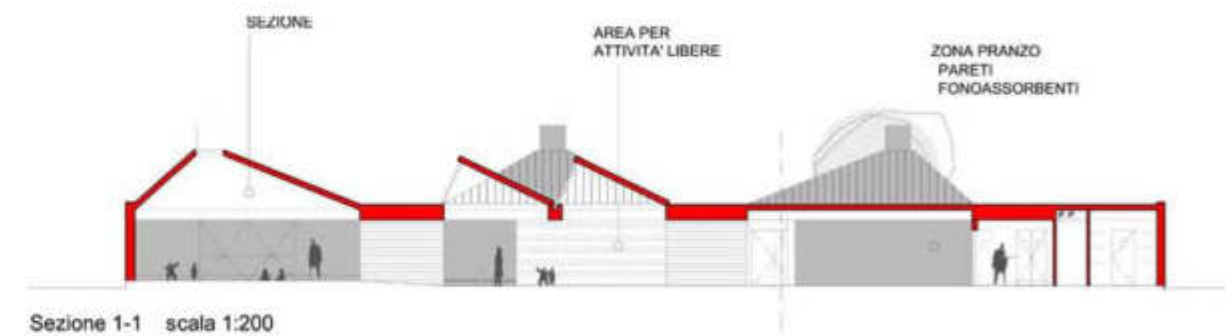


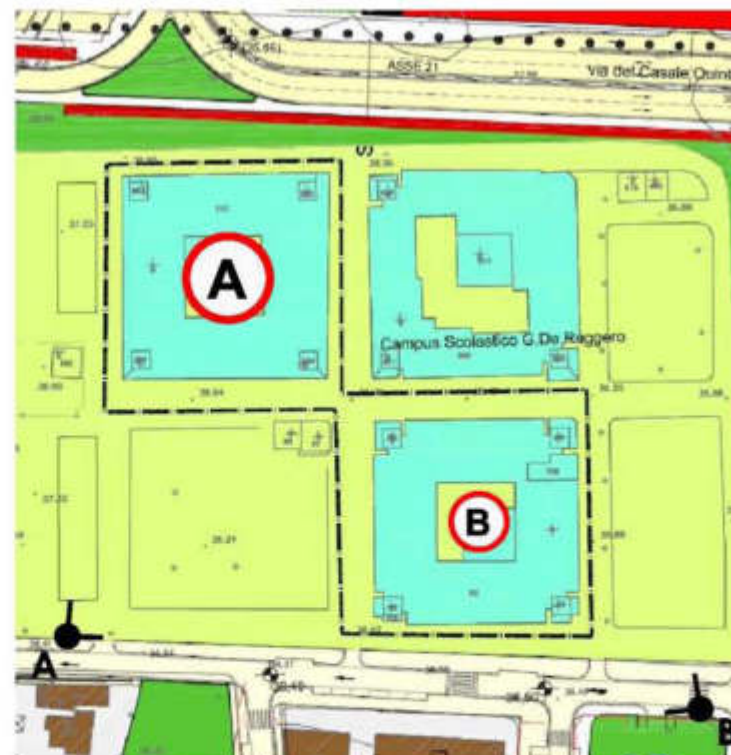
INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU			CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE			Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedure di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'						
			2013	2014	2015		3 mesi	3 mesi	2 mesi
2a Piazza della Rambla	2.500.000,00	4.953.463,26				si	si	si	
2b Giardino della Rambla	400.000,00		500.000,00	2.800.000,00	1.653.463,26	si	si	si	da predisporre
									feb-13
									Approvato





INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA					
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE					Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N. 203/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'			3 mesi					
2013	2014	2015									
3 Riuso Padiglione della Scuola G. De Ruggiero	1.536.000,00	800.000,00	400.000,00	400.000,00	-	si	si	si	da predisporre	Approvato necessità di variante	





I PADIGLIONI:

LEGENDA

- A - RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE A-COMMISSARIATO;
- B - RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE B-SCUOLA;

INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedure di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015					
4 Sede per il Commissariato P.S. "Sant'Ippolito".	Decreto Dipartimento MIT n.1105 del 8.02.2013 Finanziamento Ministero dell'Interno	1.000.000,00	500.000,00	500.000,00	-		3 mesi	3 mesi	2 mesi	9b-13

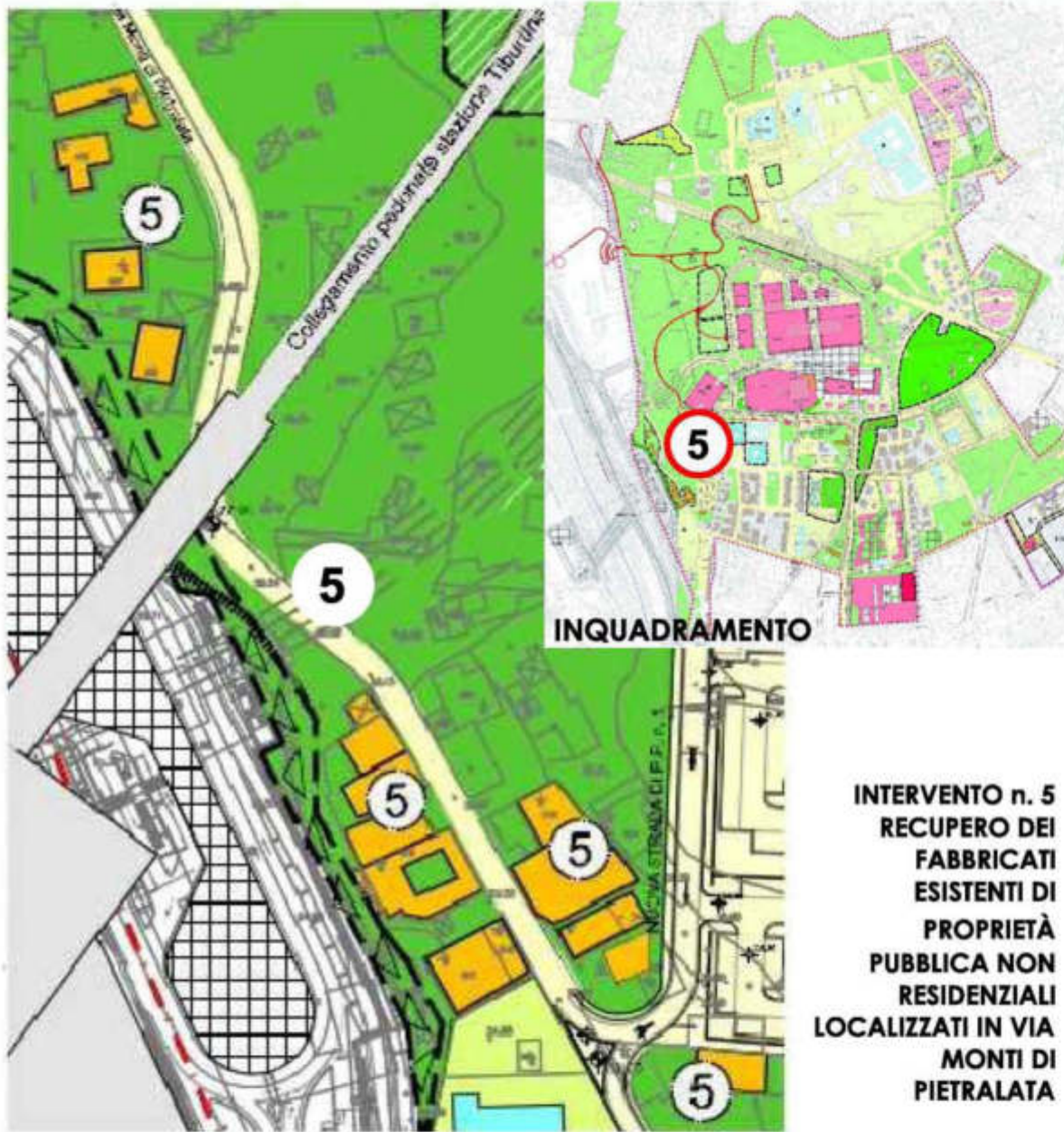
SDO

COMPRESORIO DIREZIONALE SDO PIETRALATA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA C.V.U.
INTERVENTI FINANZIATI

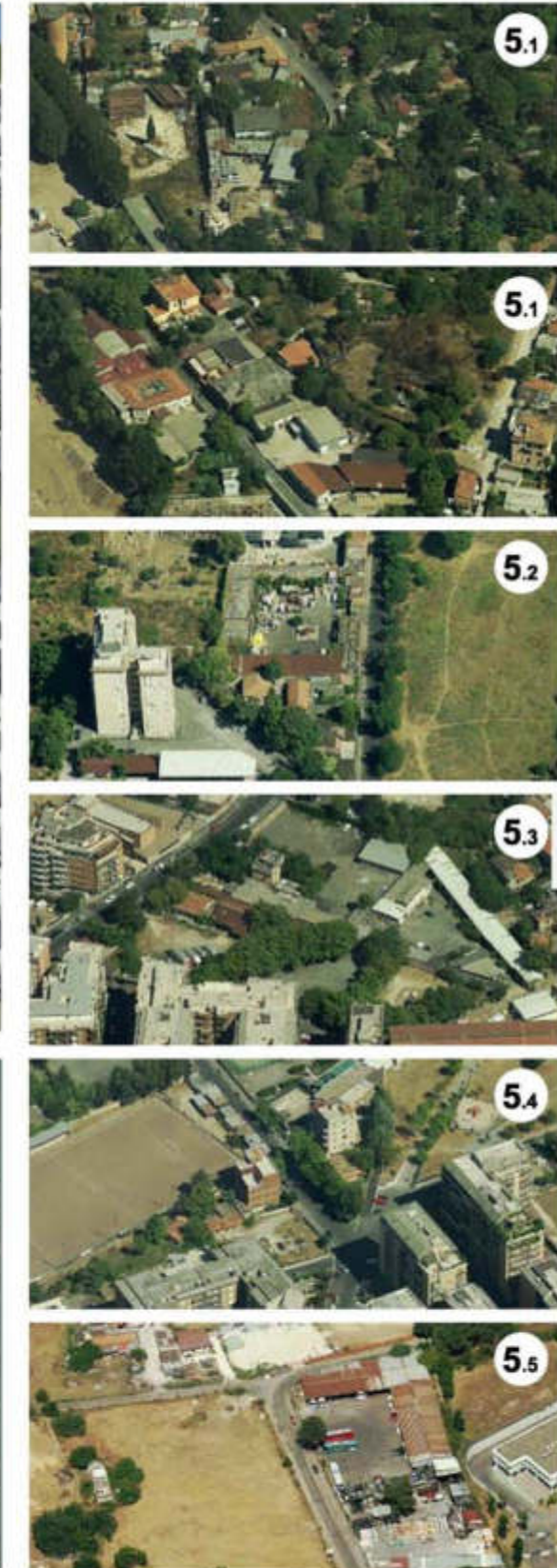
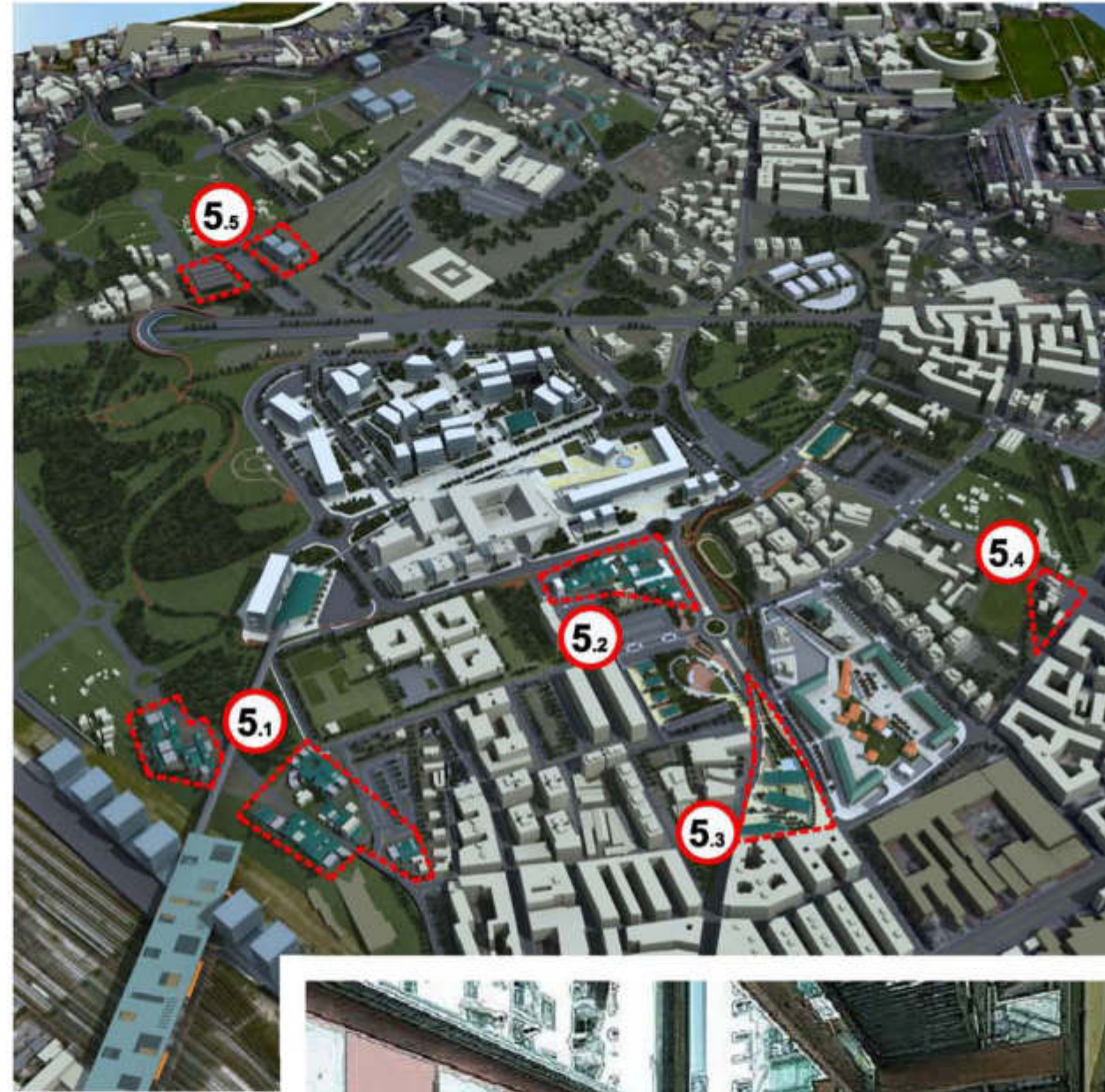
SEDE per il COMMISSARIATO P.S. SANT'IPPOLITO
nel PADIGLIONE "A" della
SCUOLA G.DE RUGGIERO

FINAZIAMENTO MIT CVU € 1.000.000

4



**INTERVENTO n. 5
RECUPERO DEI
FABBRICATI
ESISTENTI DI
PROPRIETÀ
PUBBLICA NON
RESIDENZIALI
LOCALIZZATI IN VIA
MONTI DI
PIETRALATA**



INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015					
5	Decreto Dipartimento MIT n.1105 del 8.02.2013	4.800.000,00	800.000,00	700.000,00	500.000,00	si	si	si	da predisporre	da approvare

SDO



COMPRESORIO DIREZIONALE SDO PIETRALATA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA C.V.U.
INTERVENTI FINANZIATI

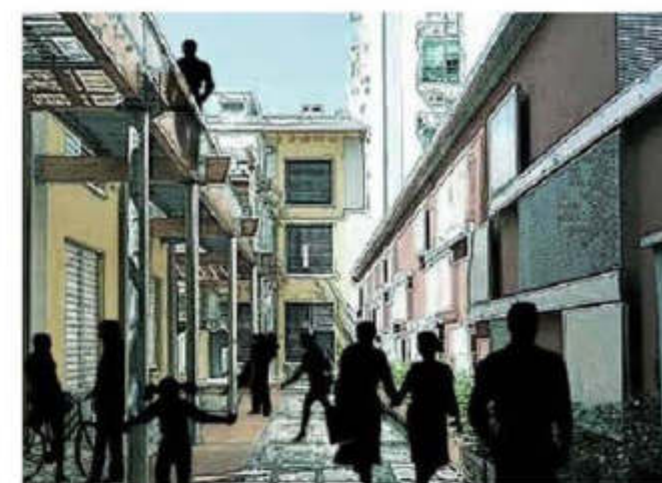
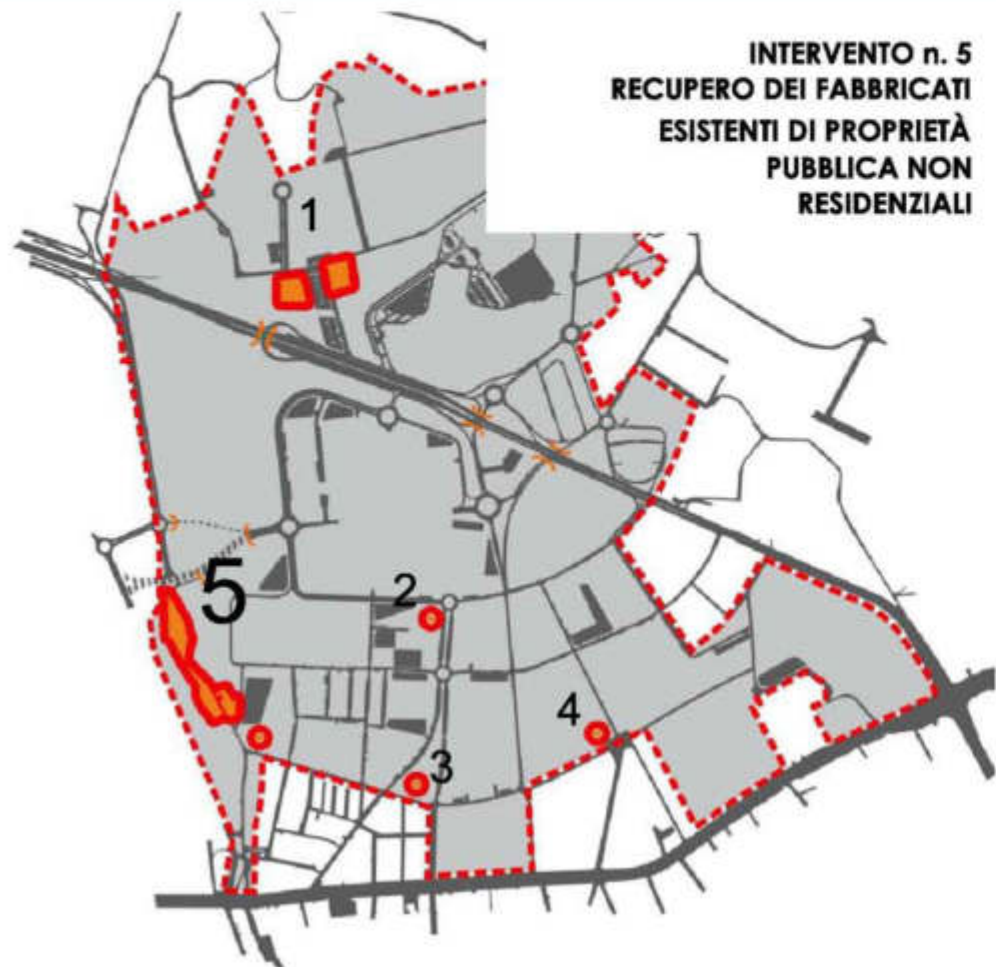
RECUPERO di EDILIZIA PUBBLICA per RICOLLOCAZIONE ATTIVITA' TERZIARIE

FINANZIAMENTO MIT CVU € 2.000.000

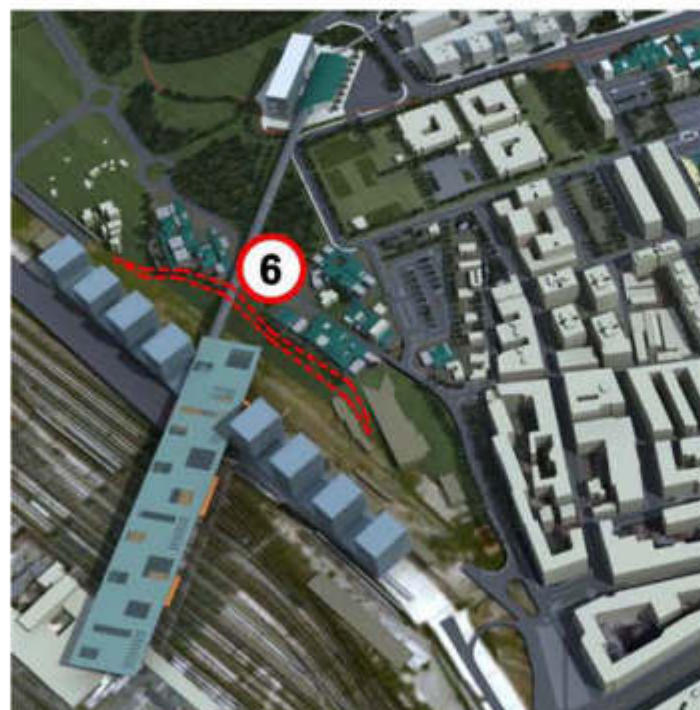
5



**INTERVENTO n. 5
RECUPERO DEI FABBRICATI
ESISTENTI DI PROPRIETÀ
PUBBLICA NON
RESIDENZIALI**



Tab. 6V Consistenza edilizia dei fabbricati pubblici da recuperare									
P.P. PIETRALATA									
VARIANTE NON SOSTANZIALE									
conforme alle prescrizioni dell'Art. 1 bis della L.R.L. 36/1987 e ss.mm.ii.									
Recupero di lotti e fabbricati esistenti di proprietà pubblica destinati ad attività non residenziale									
Manufatto	Inirizzo	Dati Catastrali			Stip. cubito		Altezza	Plani	Volume
n.	vill.	n.	foglio	particella	sub	mq	m.	n.	mc
1	via dei Monti di Pietralata	105	601	1297	1	170	3,2	1	544
					2				
					3				
2					4	112	3,2	1	358
					5				
3	via dei Monti di Pietralata	105	601	1349		141	4,5	1	634
4	via dei Monti di Pietralata	103	601	1733		145	4,5	1	652
5	via dei Monti di Pietralata	101	601	1673		180	4,5	1	810
6	via dei Monti di Pietralata	85	601	301	502	196	4,5	1	882
7					501	196	4,5	1	882
8	via dei Monti di Pietralata	83	601	352		362	3,2	1	1158
9	via dei Monti di Pietralata	81	601	940		320	4,5	1	1440
10	via delle Biade	2	601	1318	1	156	4,5	1	702
					2				
11	via dei Monti di Pietralata	84	601	588		440	4,5	1	1980
12	via dei Monti di Pietralata	82	601	516		163	4,5	1	733
13	via dei Monti di Pietralata	80/a	601	586	3	80	4,5	1	360
14	via dei Monti di Pietralata	80	601	188		175	4,5	1	787
15	via delle Cave di Pietralata	95	601	179		400	3,2	1	1280
16	via del Tulo		601	72		94	3,2	1	300
17	via Giuseppe Sequenza		602	1766		94	3,2	1	300
18	via delle Cave di Pietralata	88	602	306		493	3,2	1	1577
				175					
				1342					
19	via Achille Benedetti	7	602	1325		128		1	410
20	via Achille Benedetti	7	602	1326		66		1	211
		Totale				4.111			16.000



INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU			CRONOPROGRAMMA					
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'			Predisp. studio di fattibilità (Programma C.V.U. - Delibera C.C. n. 283/2012)	Predisp. progetto preliminare	Predisp. progetto definitivo	Predisp. progetto esecutivo	Finalità di approvazione (Progetto definitivo, appalto, Criterio di servizio), approvazione con l'Ufficio di Giustizia
			2013	2014	2015		1 mese	1 mese	2 mesi	Set. 13
6 Bonifica ambientale e riqualificazione della scarpata frontale della Stazione Tiburtina	1.200.000,00	600.000,00	400.000,00	200.000,00	200.000,00	si	in corso	in corso	da predisporre	da approvare

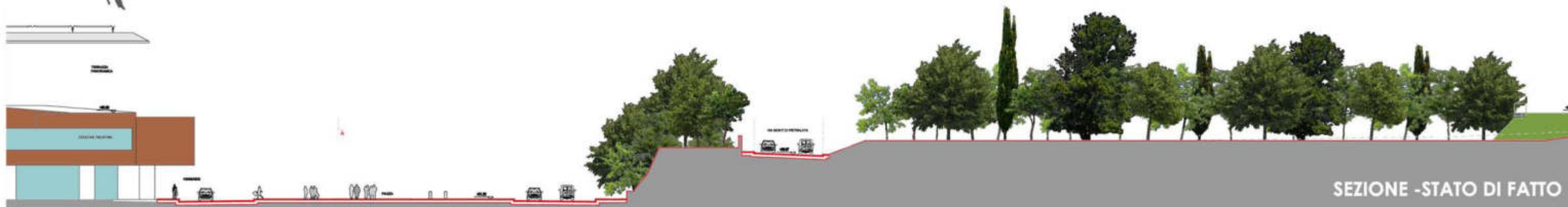




**INTERVENTO n. 6
 BONIFICA DEL COSTONE TUFACEO
 ANTISTANTE LA STAZIONE
 FERROVIARIA TIBURTINA**



PROSPETTO - IPOTESI ESEMPLIFICATIVA SISTEMAZIONE SCARPATA



SEZIONE - STATO DI FATTO



SEZIONE - IPOTESI ESEMPLIFICATIVA





INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predeposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.233/0012)	Predeposizione progetto preliminare	Predeposizione progetto definitivo	Predeposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015		3 mesi	3 mesi	2 mesi	
7	Decreto Dipartimento MIT n.1105 del 8.02.2013	2.086.536,74	500.000,00	600.000,00	986.536,74	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare

SDO



COMPRESORIO DIREZIONALE SDO PIETRALATA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA C.V.U.
INTERVENTI FINANZIATI

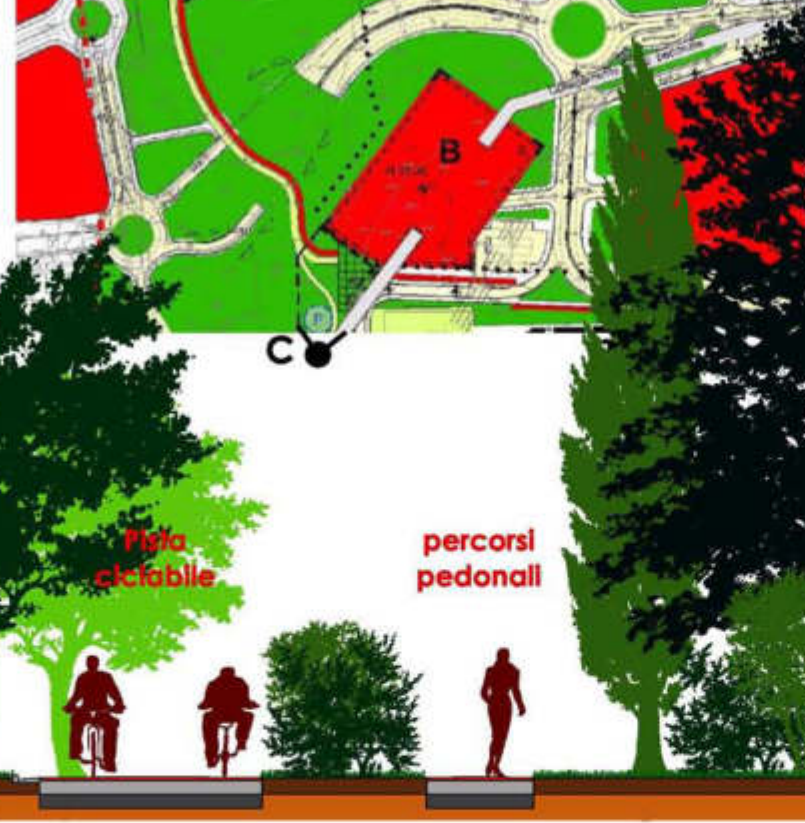
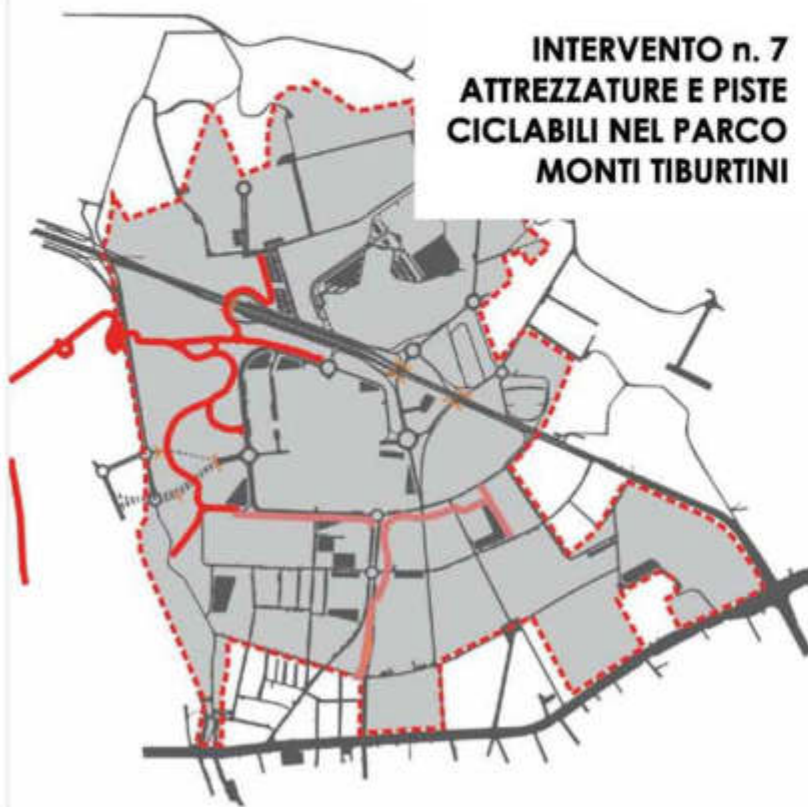
ATTREZZATURE e PISTE CICLABILI nel PARCO MONTI TIBURTINI

FINANZIAMENTO MIT CVU € 2.086.536,74

7



**INTERVENTO n. 7
ATTREZZATURE E PISTE
CICLABILI NEL PARCO
MONTI TIBURTINI**



Pista ciclabile
percorsi pedonali

VISTA C

VISTA B

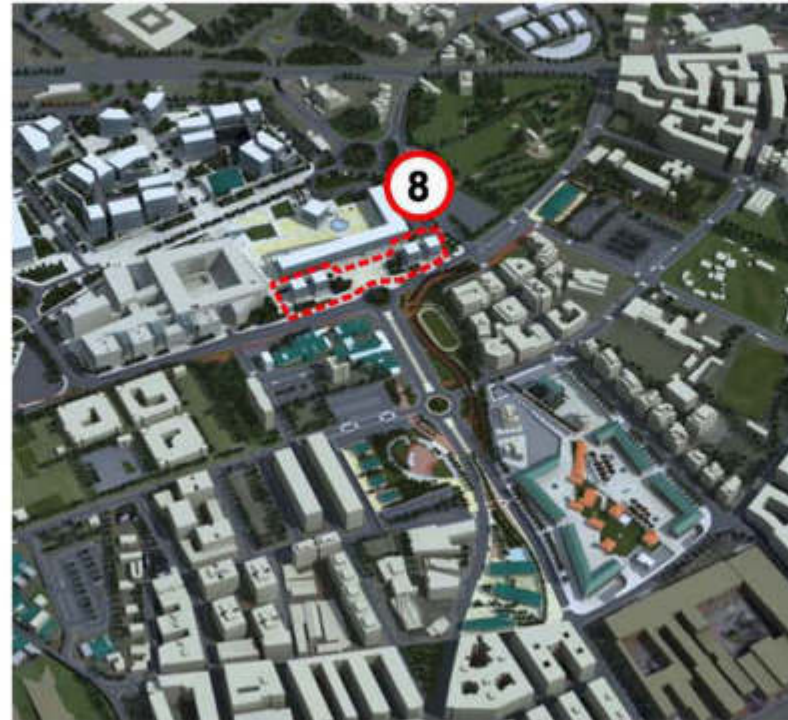


COMPENSORIO DIREZIONALE SDO PIETRALATA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA C.V.U.
INTERVENTI FINANZIATI

ATTREZZATURE E PISTE CICLABILI NEL PARCO MONTI TIBURTINI



INQUADRAMENTO

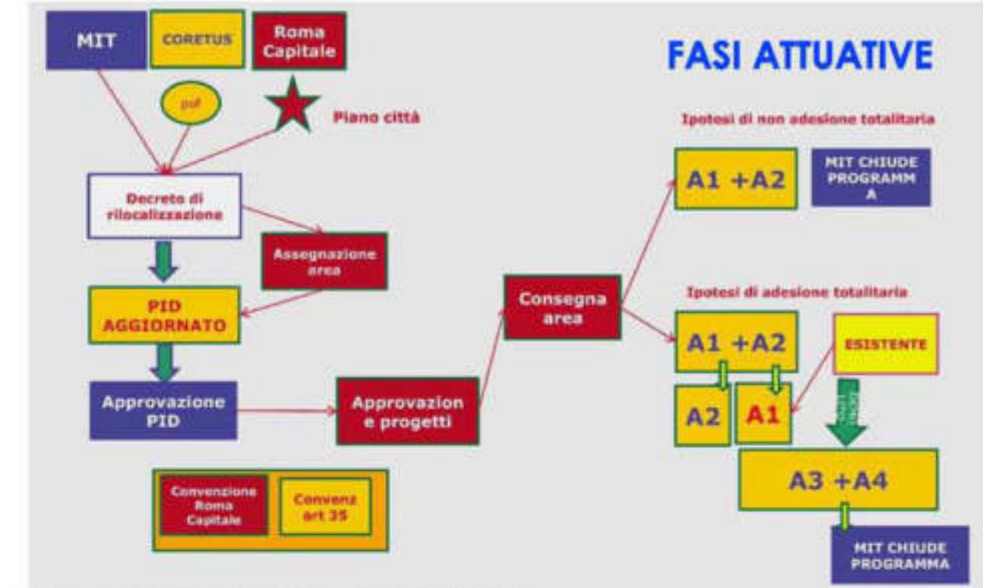


VISTA GENERALE

SOGGETTO ATTUATORE : CONSORZIO CO.RE.TUS.



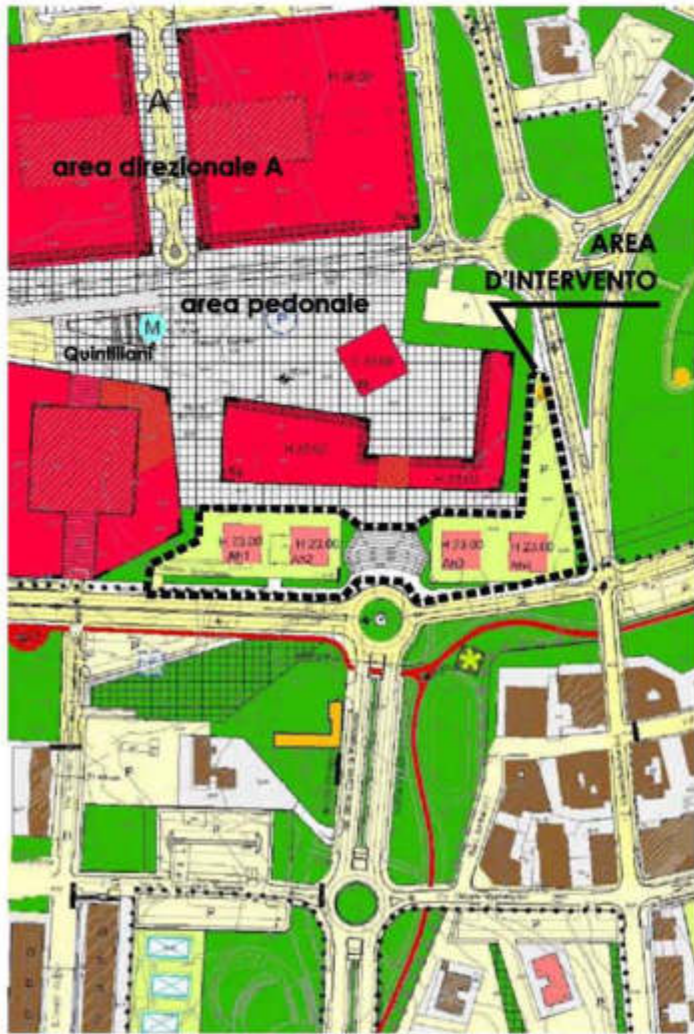
STATO ATTUALE



IL CVU E' INTEGRATO CON IL PROGRAMMA DI EDILIZIA SPERIMENTALE AGEVOLATA EX L 94/82 con FINANZIAMENTO MIT € 1.497.725,00		CRONOPROGRAMMA				
		Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
INTERVENTI FINANZIATI MIT (POLITICHE ABITATIVE)						
8	Consorzio Coretus. 100 alloggi di edilizia sperimentale agevolata	finanziato dal MIT - Politiche abitative con L.94/82, art.4	si	si	si	da predisporre da approvare

ATTUAZIONE

- PROGRAMMA EDILIZIA SPERIMENTALE AGEVOLATA L 94/1982
- FINANZIAMENTO MIT € 1.497.725,00 D.M. n.12012/A per n. 100 ALLOGGI LOCALIZZATI NEL PDZA4 TUSCOLANO, ORA DECADUTO
- NUOVA LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO ALL'INTERNO DELL'"AREA A" DEL COMPENSORIO SDO PIETRALATA, DOVE SONO PREVISTE CUBATURE IDONEE PER CIRCA 100 ALLOGGI, IN SOSTITUZIONE DI EDIFICI ESISTENTI IN CONDIZIONI DI DEGRADO

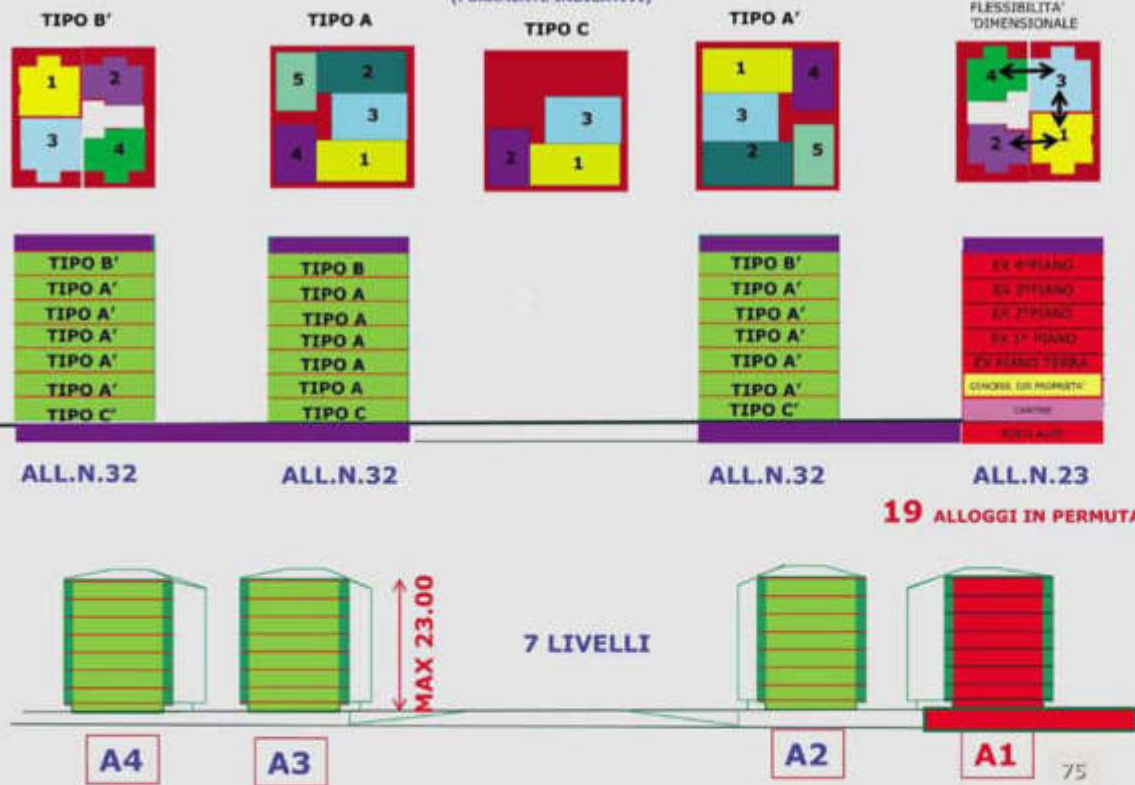


STRALCIO P.P. PIETRALATA



POF: SCHEMI PRELIMINARI

(PURAMENTE INDICATIVI)



ATTI D'OBBLIGO CON LA PROPRIETA' E CONSISTENZE EDILIZIE



PROGRAMMA OPERATIVO SEMPLIFICATO:

STATO ATTUALE

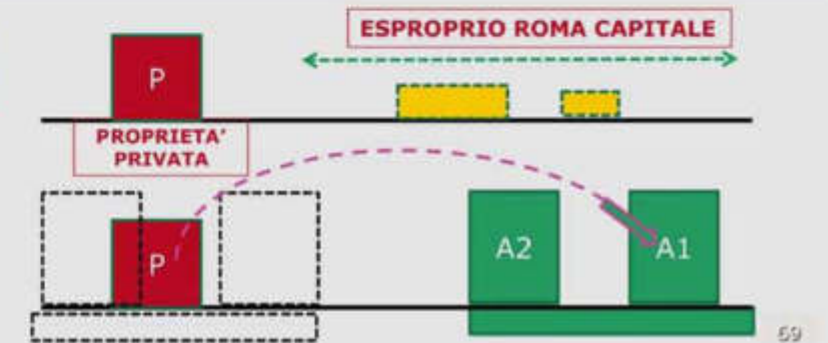
- Acquisizione della disponibilità degli attuali proprietari ad accettare il trasferimento in un nuovo edificio su area contermina

1° FASE

- Realizzazione su area capitolina di due edifici (A1 e A2)
- Trasferimento di proprietà e abitanti da edificio esistente a edificio A1
- Vendita alloggi convenzionati edificio A2 in diritto di superficie fruente del contributo statale e di 4 alloggi convenzionati in edificio A1 fruente del contributo statale

STATO ATTUALE

1° FASE



2° FASE

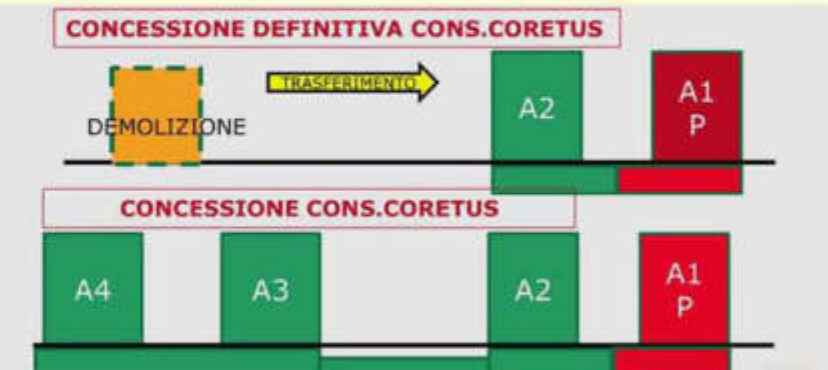
- Demolizione edificio esistente trasferito in proprietà all'Amministrazione capitolina

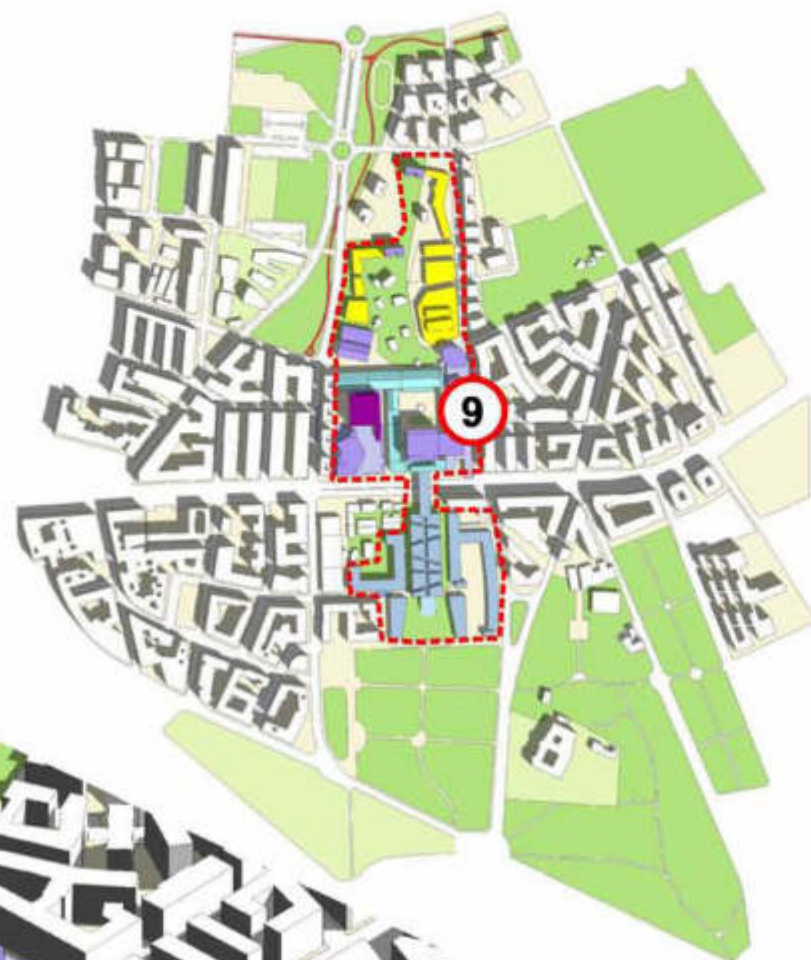
3° FASE

- Costruzione degli edifici A3 e A4
- Vendita alloggi convenzionati edificio A3 e A4 in diritto di superficie fruente del contributo statale
- Realizzazione delle opere di urbanizzazione a scapito del relativo contributo.

2° FASE

3° FASE





Il complesso "De Paolis", in continuità con il Borghetto Galvani, che ospiterà attività artigianali di pregio, andrà a costituire un polo didattico-artistico di rilevanza nazionale.



VISTA STORICA DEL COMPLESSO "DE PAOLIS"



VISTE STATO ATTUALE



Ulteriore intervento da finanziare con protocollo d'intesa integrativo MIT		CRONOPROGRAMMA				
		Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
Polo didattico e laboratori del Teatro dell'Opera presso il Complesso terziario De Paolis	da finanziare con Protocollo d'intesa Integrativo MIT	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare
	da finanziare con contributo privato - Project Financing	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare





ROMA CAPITALE

DIPARTIMENTO SVILUPPO INFRASTRUTTURE E
MANUTENZIONE URBANA

ASSESSORE: On.le Paolo Masini
DIRETTORE DIPARTIMENTO: ing. Roberto Massaccesi

DIREZIONE URBANIZZAZIONI PRIMARIE
Direttore: ing. Roberto Botta

R.U.P.: ing. Enrico Forcina

PIANO D'ASSETTO DELLA STAZIONE TIBURTINA

LAVORI DI DEMOLIZIONE DEL TRATTO IN ELEVAZIONE E RELATIVI
SVINCOLI DELLA CIRCONVALLAZIONE NOMENTANA
PROSPICIENTI ALLA STAZIONE TIBURTINA E SISTEMAZIONI
SUPERFICIALI - PIANO D'ASSETTO DELLA STAZIONE TIBURTINA





ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

RISORSE
— PER ROMA *plus* —

DEMOLIZIONE RAMPE : STATO DI FATTO – AREA DI INTERVENTO



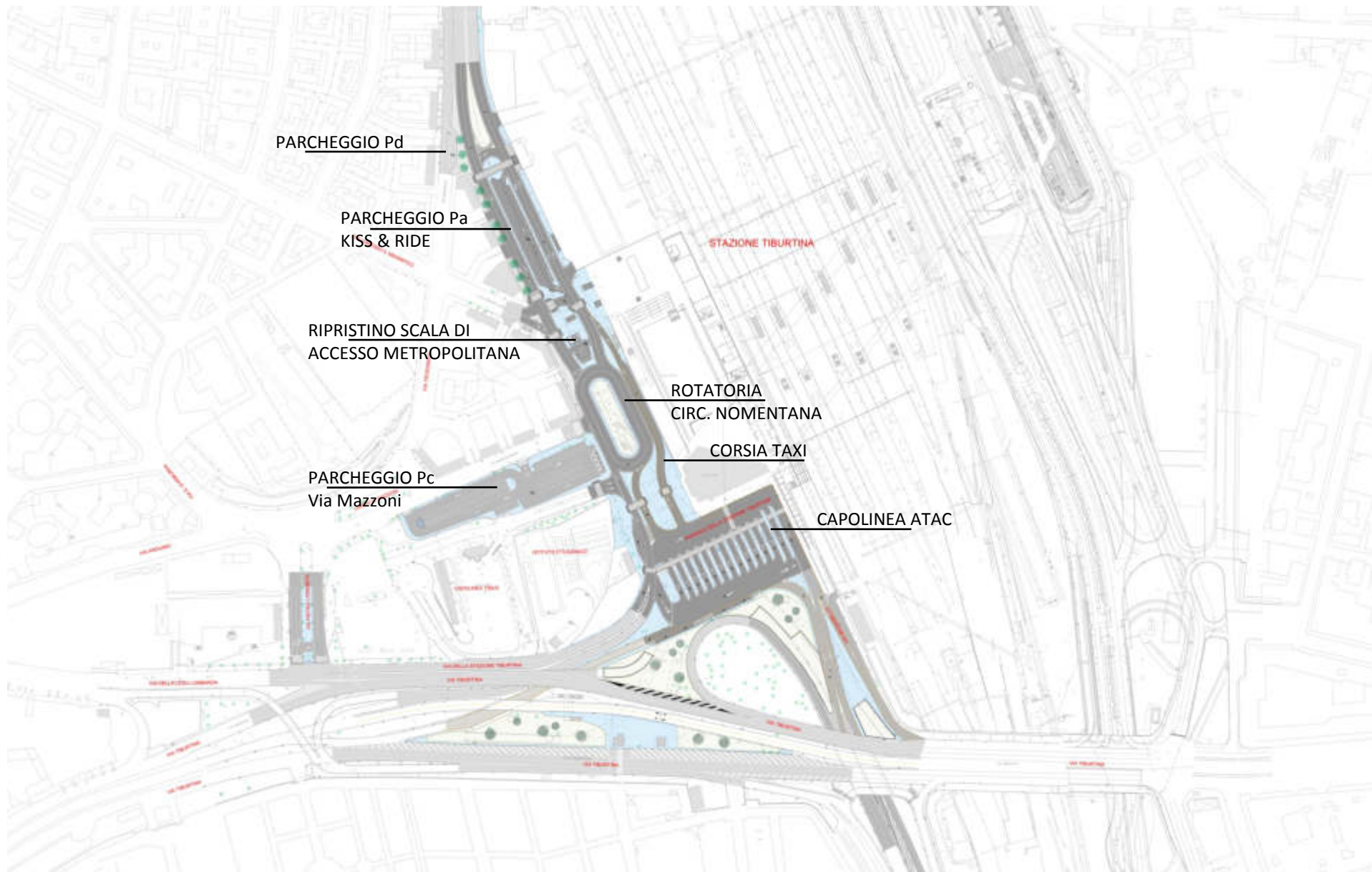


DEMOLIZIONE VIADOTTI E RAMPE





PLANIMETRIA DI PROGETTO





ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

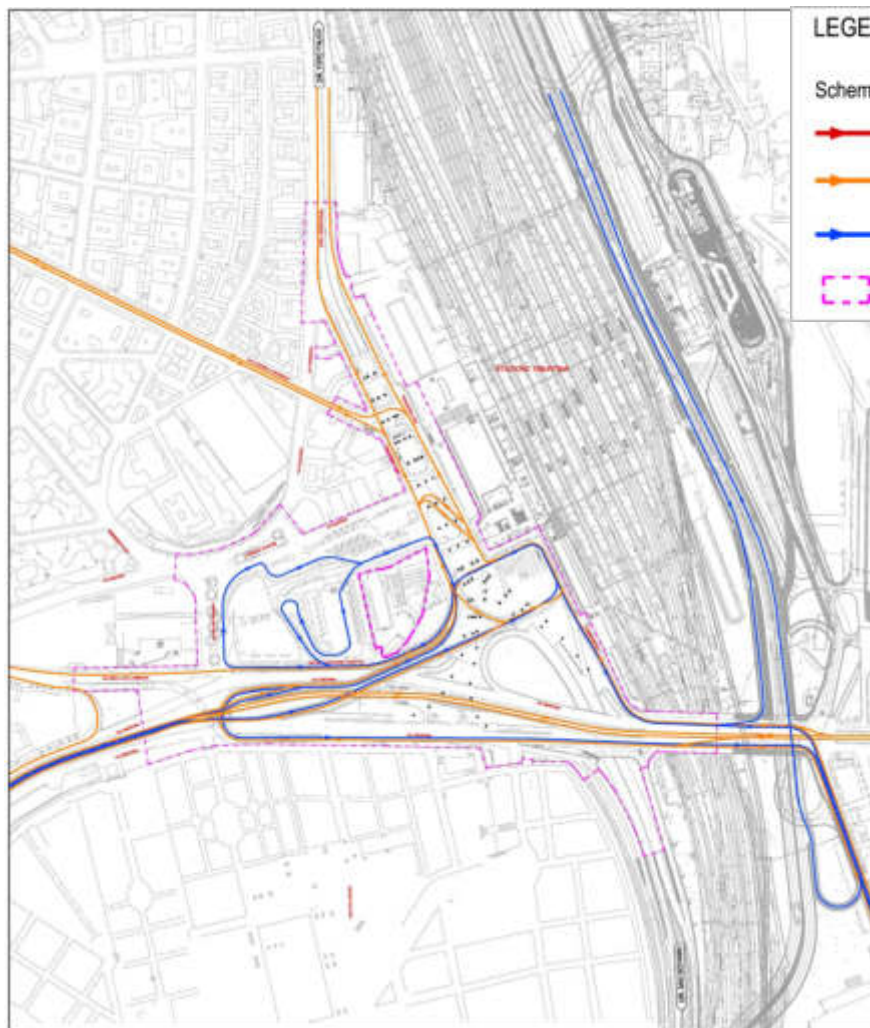
RISORSE
— PER ROMA *after* —

PROGETTO SU FOTO AEREA



SCHEMI DI CIRCOLAZIONE ATTUALE

TRASPORTO PUBBLICO



LEGENDA

Schemi di circolazione

- Trasporto privato
- Linee ATAC
- Linee COTRAL
- Perimetro d'intervento

TRASPORTO PRIVATO

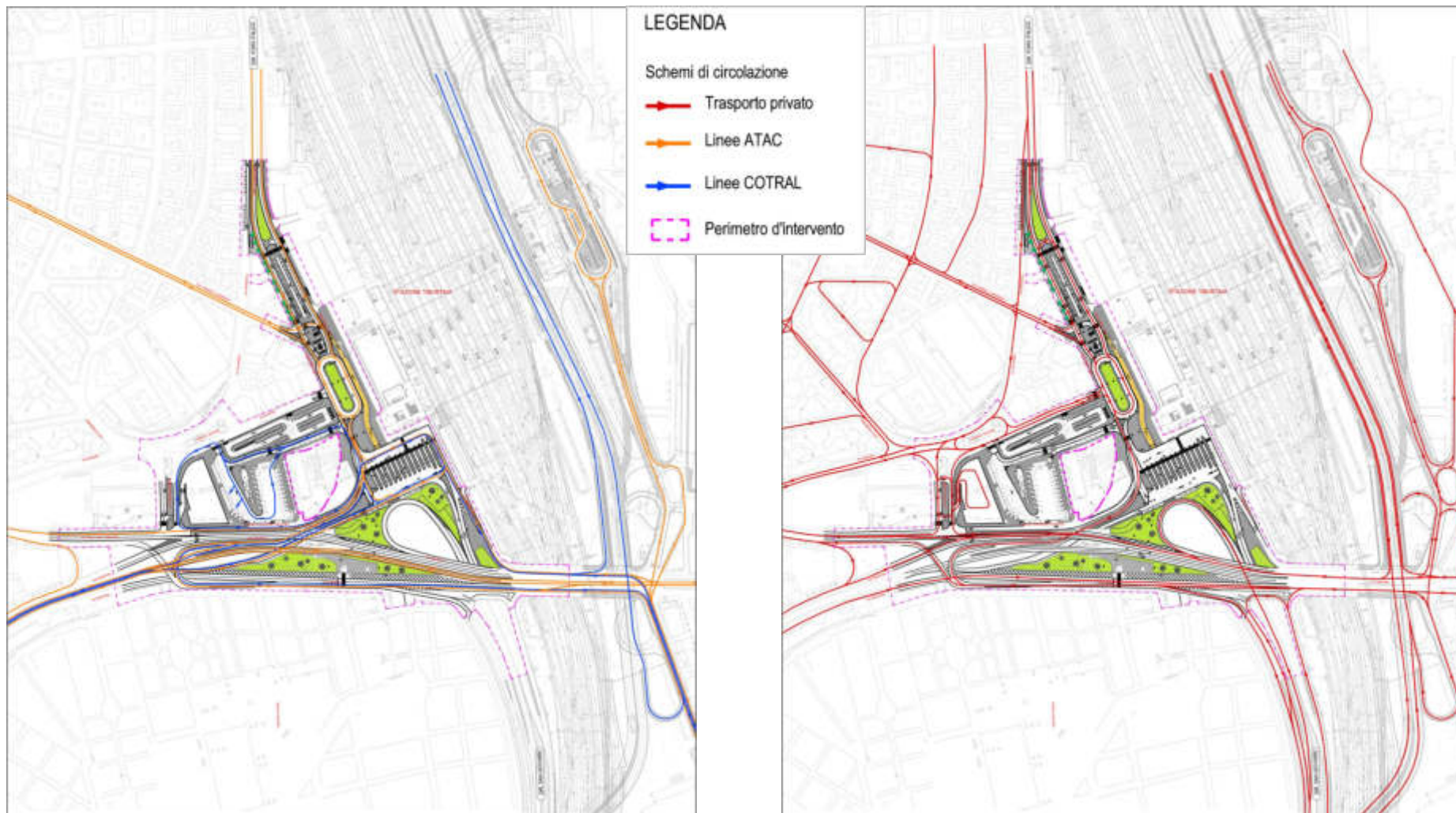




SCHEMI DI CIRCOLAZIONE DI PROGETTO

TRASPORTO PUBBLICO

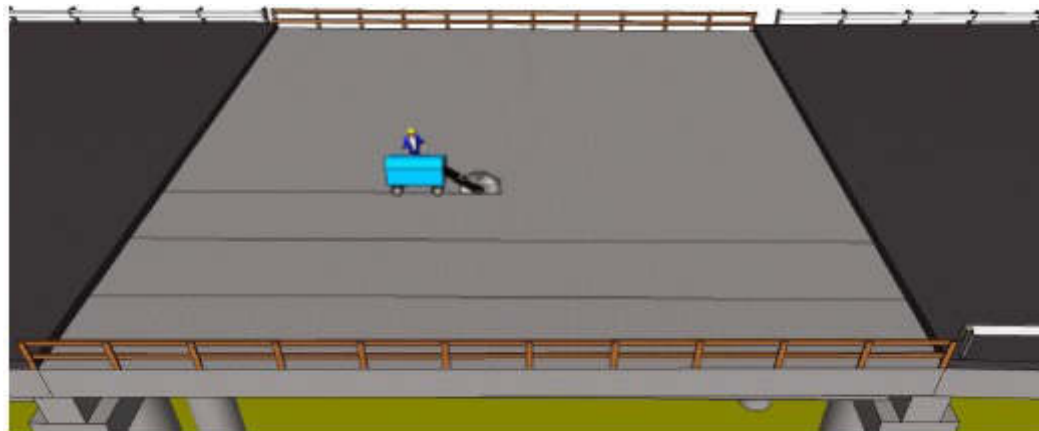
TRASPORTO PRIVATO



TECNICHE DI DEMOLIZIONE

ATTIVITA' PRELIMINARI

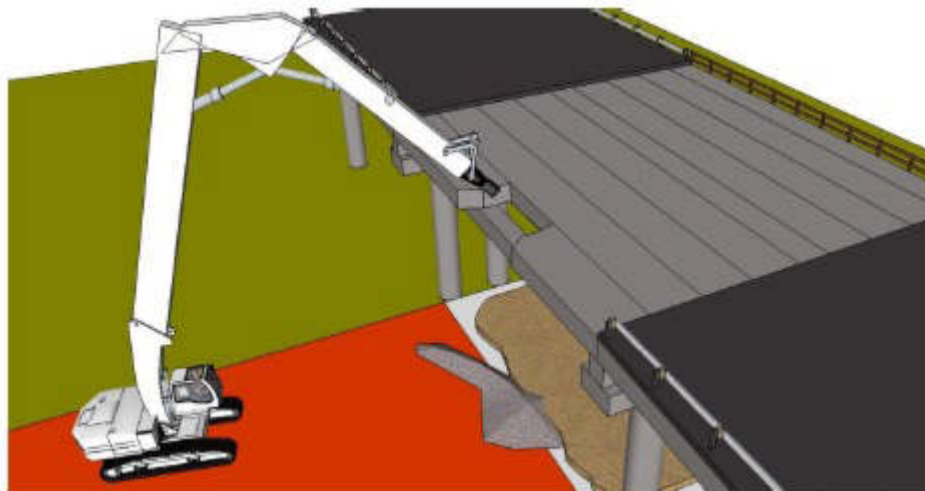
- Interdizione alla viabilità su viadotto;
- Sezionamento impiantistico di eventuali forniture
- Eventuale spostamento di linee passanti sul viadotto in demolizione
- Fresatura strato di asfalto presente sulla soletta;
- Rimozione di pali di illuminazione, segnaletica, guard-rail ecc.
- Per motivi di sicurezza, una volta rimossi i guard-rail dovranno essere previsti adeguati dispositivi di protezione individuale e collettiva, contro la caduta dalla sede stradale.
- Tagli longitudinali della soletta e dei traversi per la sconnessione fisica tra le diverse travi longitudinali; i tagli verranno realizzati con attrezzatura al diamante, in modo da garantire l'effettiva separazione fisica delle travi e contestualmente limitare gli impatti sull'ambiente circostante.



Taglio della soletta per la sconnessione delle travi

TECNICHE DI DEMOLIZIONE

METODOLOGIA “A”: DEMOLIZIONE MEDIANTE FRANTUMAZIONE



Demolizione della soletta con martello demolitore

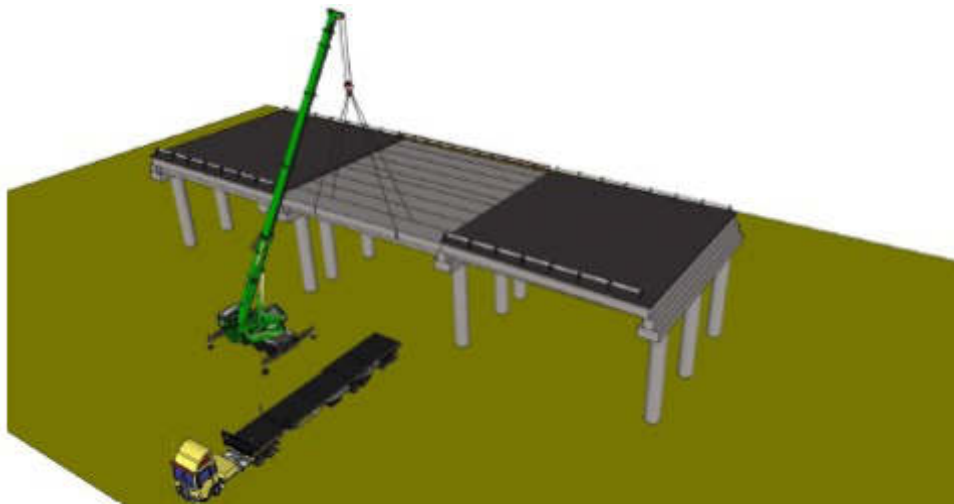


Demolizione della trave con pinza frantumatrice

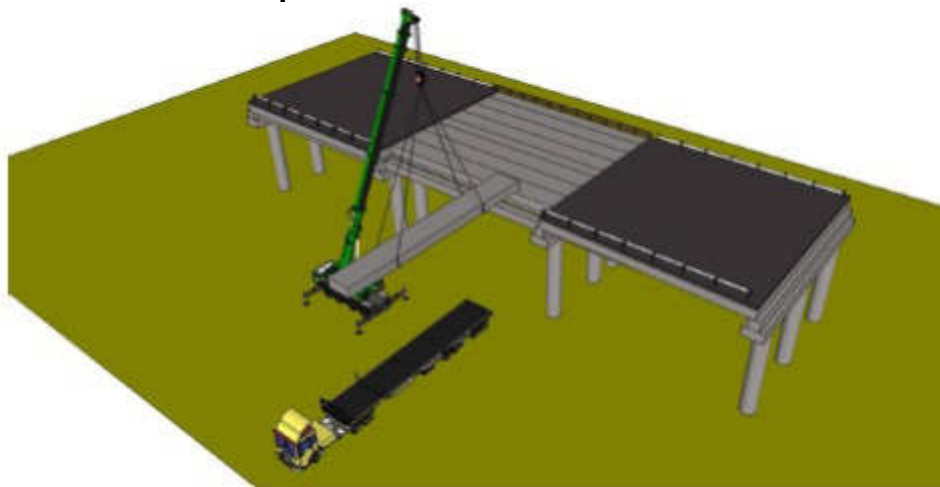
- Allestimento di un'area sottostante all'impalcato con un telo in TNT e strato di sabbia per la parte dove è prevista la caduta di materiale e da piastroni in lamiera per la movimentazione degli escavatori;
- Demolizione della soletta dell'impalcato mediante escavatore dotato di martello demolitore
- Demolizione della trave in c.a.p. mediante escavatori dotati di pinza frantumatrice, che andranno con sezionamento della trave ad un'estremità e accompagnamento a terra della stessa mediante la pinza dell'escavatore
- Una volta terra la trave verrà sezionata in porzioni tali da poter essere trasportate in area dedicata alla frantumazione e deferrizzazione.

TECNICHE DI DEMOLIZIONE

METODOLOGIA “B”: SMONTAGGIO MEDIANTE GRU IDRAULICA



Imbracatura della porzione di trave da smontare



Sollevamento dell'impalcato e calo a terra

- Posizionamento della gru idraulica, che sarà collocata sul piano campagna in modo da sfruttarne le capacità di sbraccio e portata ;
- Presa in carico della porzione di impalcato (trave e soletta) da rimuovere, previo carotaggio della struttura per il passaggio delle imbracature
- Sollevamento della porzione di impalcato e calo a terra
- Movimentazione della porzione in area dedicata alla frantumazione e deferrizzazione ; eventualmente la porzione di impalcato potrà essere adeguatamente ridotta in parti più facilmente trasportabili;
- Analoghe operazioni andranno condotte per le restanti parti di impalcato.

TECNICHE DI DEMOLIZIONE

DEMOLIZIONE DELLE SOTTOSTRUTTURE

- Per le pile dei viadotti della Tangenziale Est (Rampe A e B) in corrispondenza del vano scala di uscita della Metro B, dovranno essere utilizzati macchinari al diamante al fine di minimizzare le vibrazioni, in quanto le loro fondazioni sono solidali con il solettone della metropolitana.
- La demolizione delle altre pile e pulvini verrà effettuata, invece, mediante l'utilizzo di martello demolitore o pinza idraulica, e sarà approfondita fino all'estradosso del plinto di fondazione.



Taglio



Rimozione pezzo tagliato

La Tecnica del filo diamantato

Il filo diamantato da taglio è costituito da una fune di acciaio chiusa ad anello sulla quale sono infilate, ad intervalli regolari, perline di acciaio impregnate di diamante. Il filo viene avvolto attorno alla struttura da tagliare ed azionato a grande velocità. L'azione combinata della rotazione del filo e della trazione esercitata, consente di tagliare materiali anche molto duri. L'efficacia di questa tecnica ha permesso di estenderne l'applicazione anche al settore della demolizione controllata di opere di ingegneria civile in calcestruzzo armato, con il taglio sia del conglomerato cementizio che dell'armatura.

L'impiego del filo diamantato presenta notevoli vantaggi, tra i quali:

- Limitata produzione di detriti e polveri
- Ridotta rumorosità
- Limitato affaticamento dell'operatore
- Alta precisione, tale da non richiedere rifiniture successive delle superfici
- Maggiore velocità di taglio e di rimozione rispetto ai metodi convenzionali
- Il livello di vibrazione è molto basso, e quindi salvaguarda l'integrità delle strutture circostanti
- I tagli possono essere eseguiti in aree di difficile accesso (tagli a distanza) o su strutture con particolare configurazione, rispettando la sicurezza e senza la necessità di dover rimuovere impianti o apparecchiature che ostacolano il lavoro.



PROGETTO CIRCONVALLAZIONE NOMENTANA



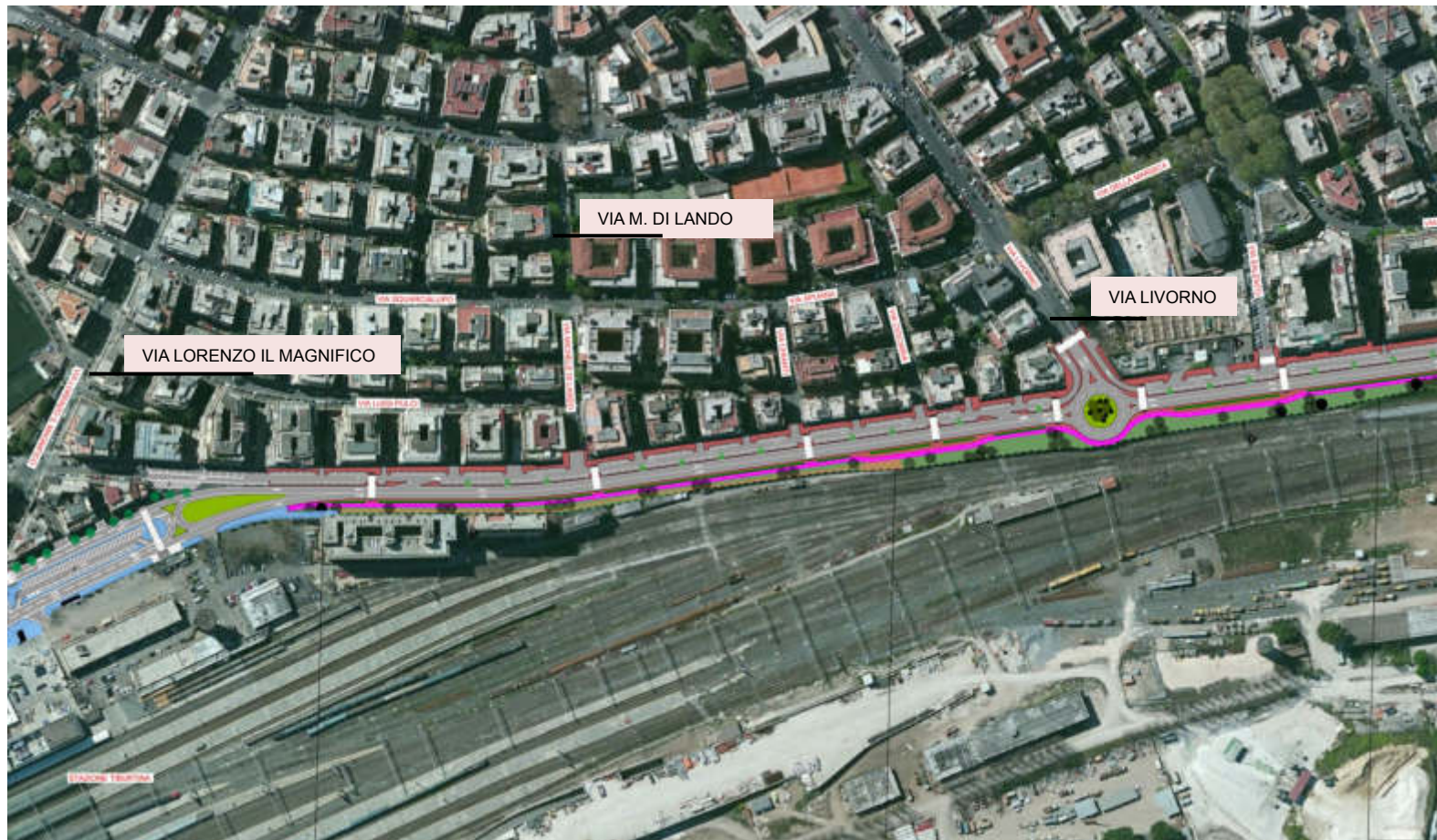


ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

RISORSE
PER ROMA *after*

PROGETTO CIRCONVALLAZIONE NOMENTANA





ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

RISORSE
PER ROMA *after*

PROGETTO CIRCONVALLAZIONE NOMENTANA

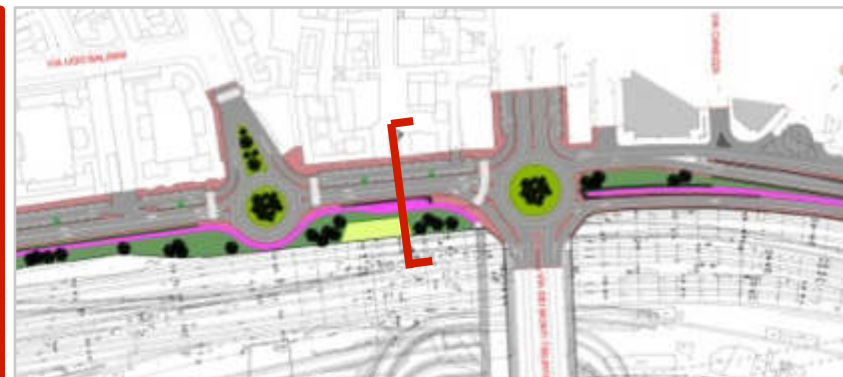




PROGETTO CIRCONVALLAZIONE NOMENTANA



SEZIONE 1 - 1



SEZIONE 2 - 2



SEZIONE 3 - 3



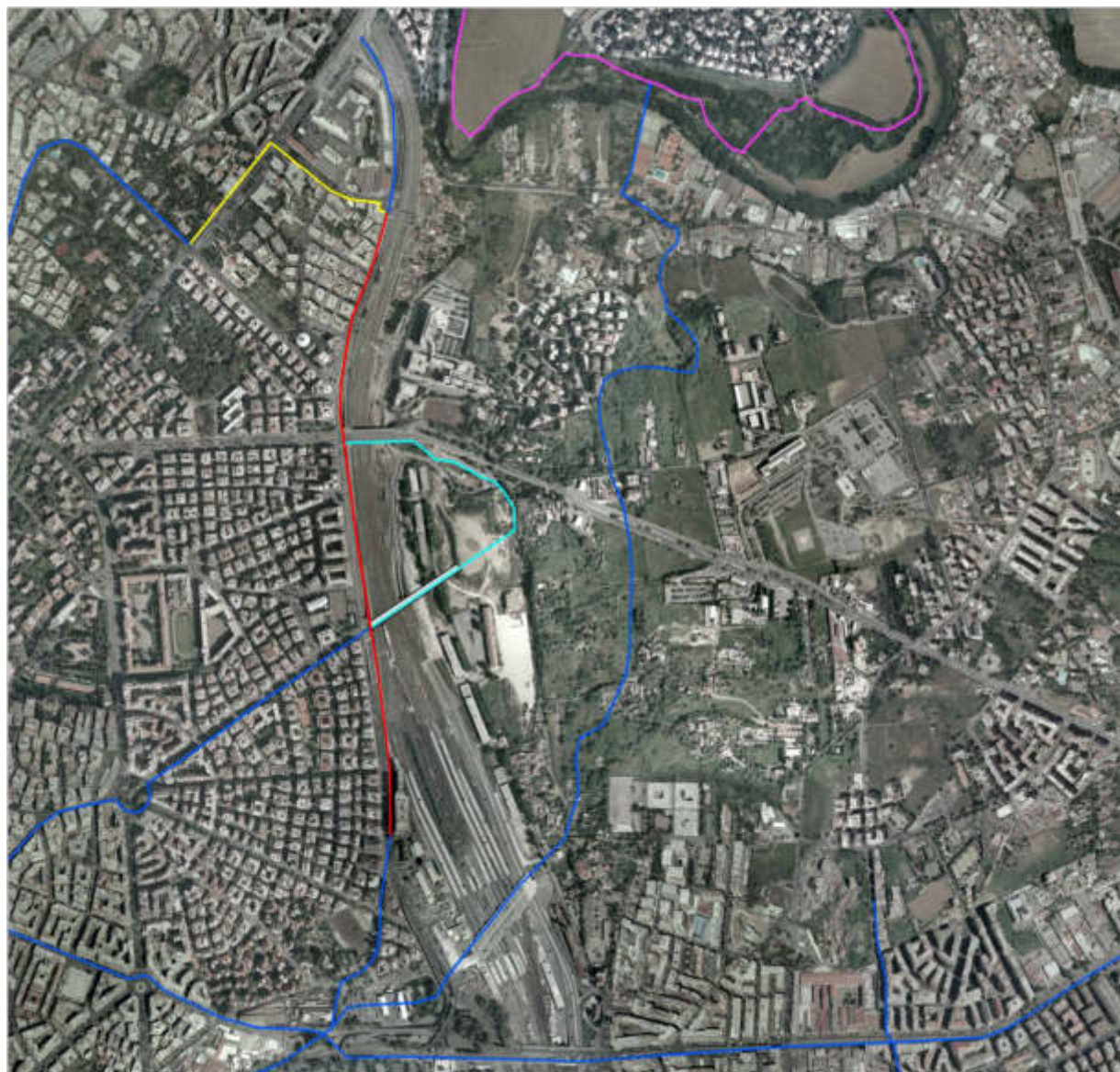


ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

RISORSE
— PER ROMA *after* —

RETE CICLOPEDONALE

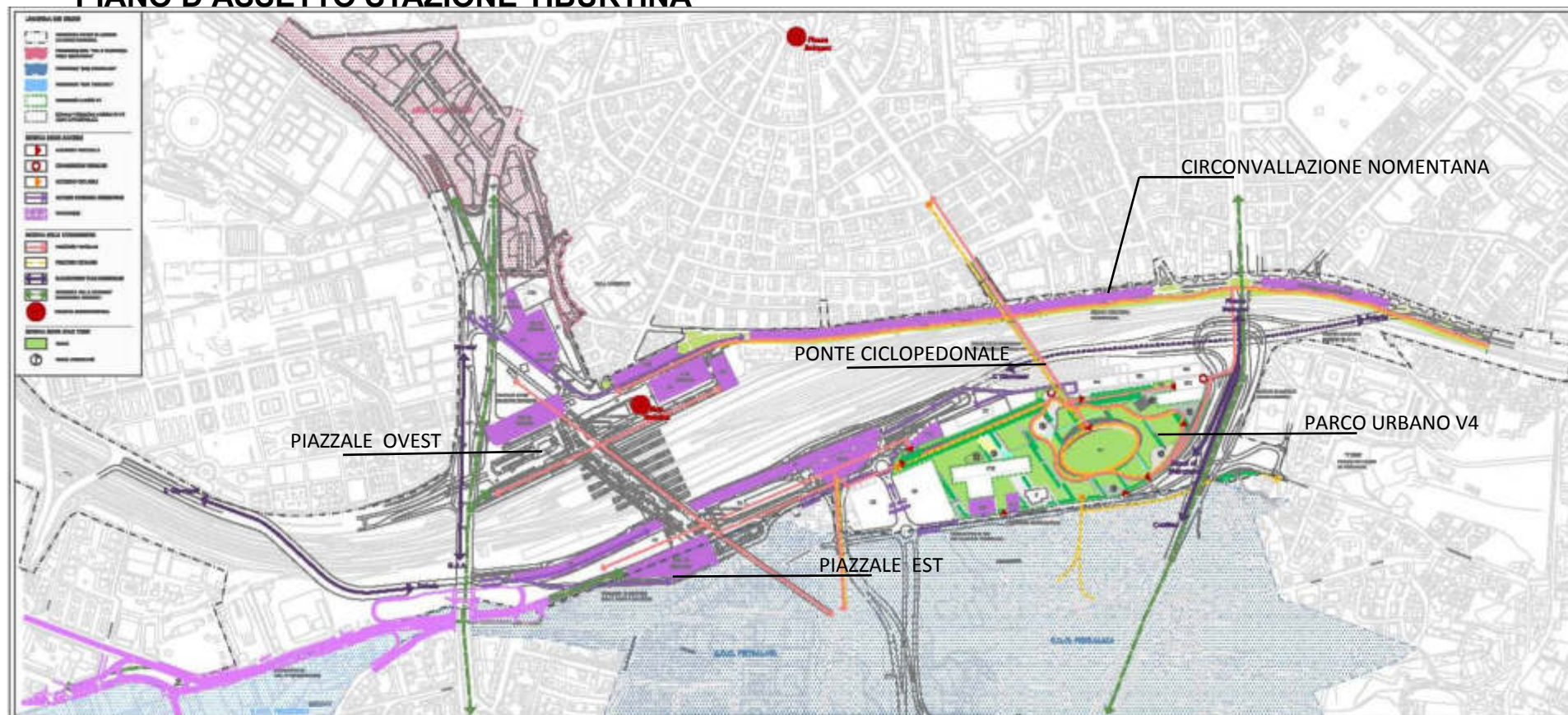


LEGENDA

-  RETE LOCALE FINANZIATA
-  RETE LOCALE PROGETTATA
-  RETE LOCALE PIANIFICATA
-  RETE LOCALE PREVISTA NEL PIANO D'ASSETTO
-  RETE LOCALE IPOTIZZATA



PIANO D'ASSETTO STAZIONE TIBURTINA



Un ampio settore urbano di circa **92 ettari**, nel quale si prevede la realizzazione di un complesso dotato di nuove infrastrutture viarie, parcheggi, piazze, parchi, fortemente interconnesso con la ristrutturazione e l'ampliamento della Nuova Stazione Tiburtina.

Sono previsti, inoltre, insediamenti per attività produttive e servizi nel settore terziario per oltre 5000 addetti, la maggior parte previste sul lato Pietralata.

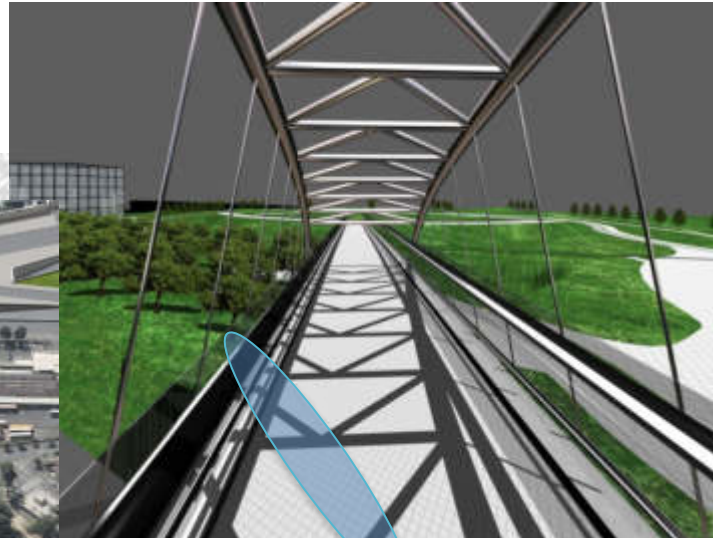


INTERVENTI PIANO D'ASSETTO

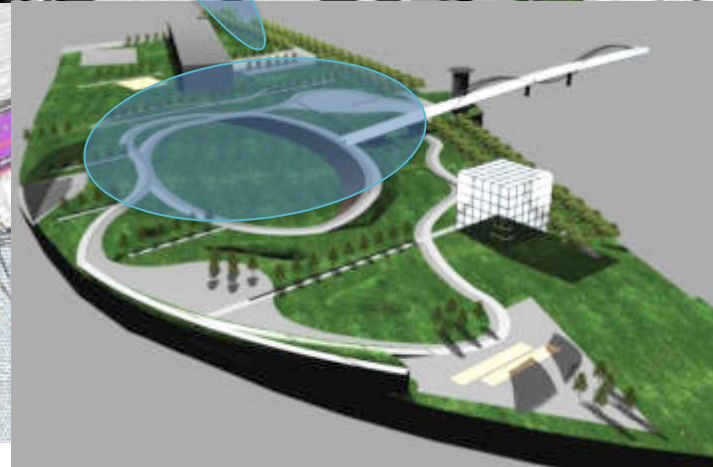
PIAZZALE OVEST



PIAZZALE EST



PONTE CICLO PEDONALE



PARCO URBANO V4

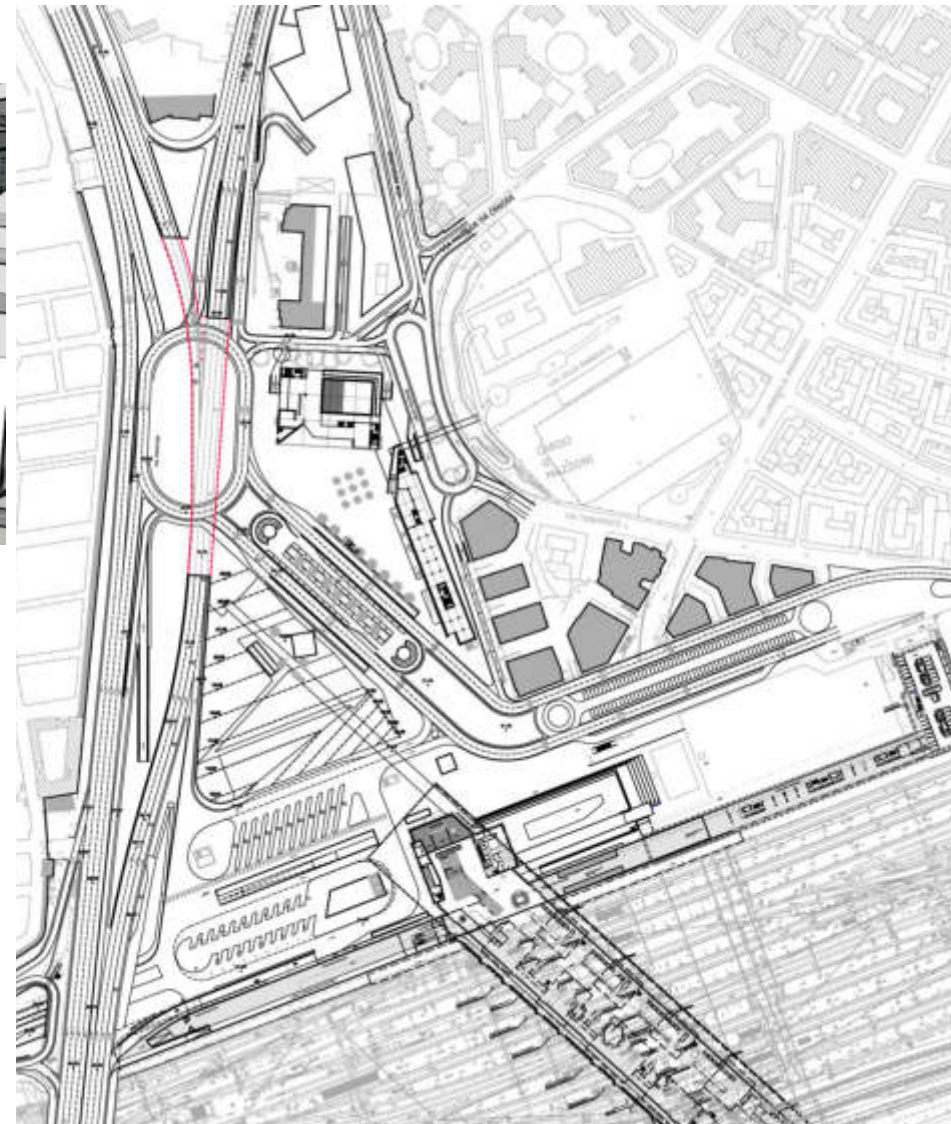


ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

RISORSE
PER ROMA *più*

RIQUALIFICAZIONE DEL PIAZZALE OVEST ASSETTO FUTURO DEL PIAZZALE



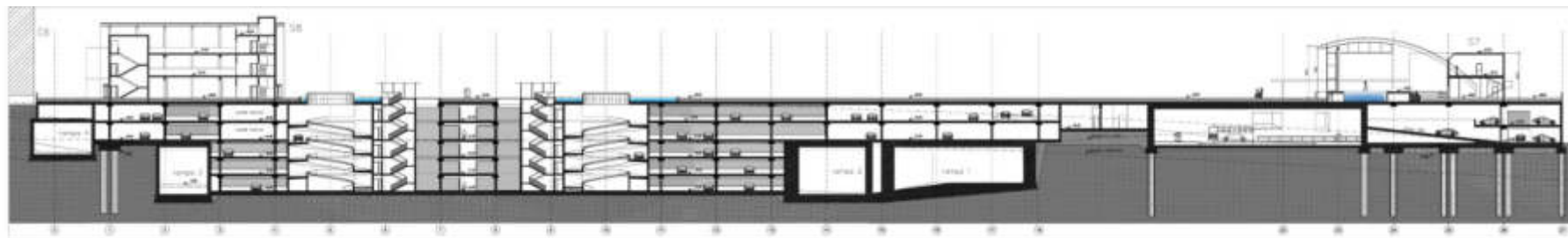
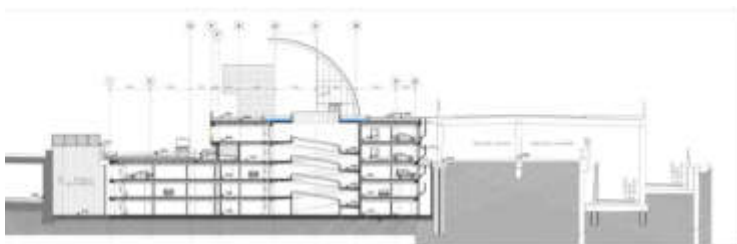
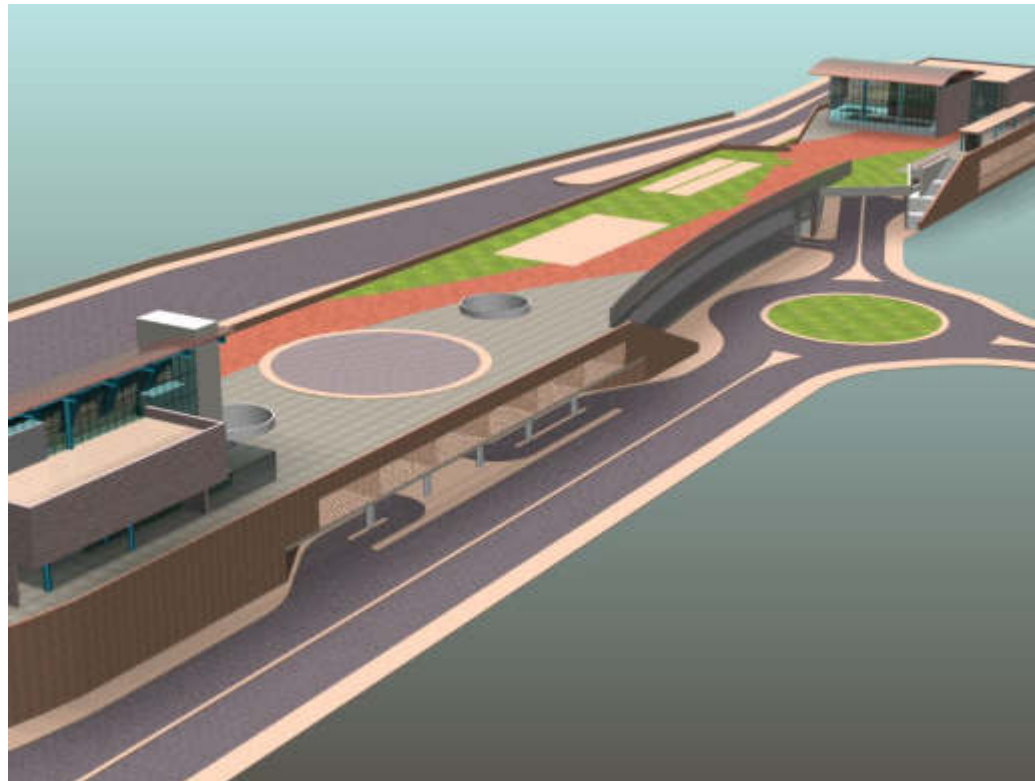


ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

RISORSE
— PER ROMA *spina* —

PIAZZALE EST





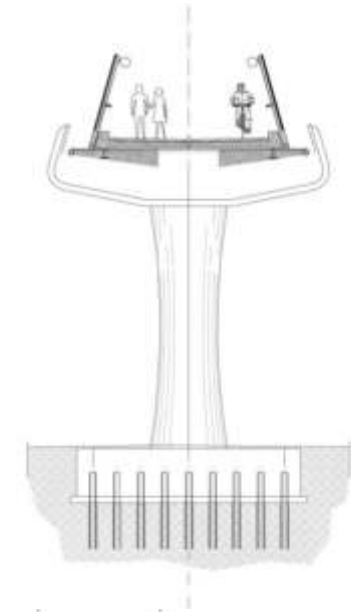
ROMA CAPITALE

Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

RISORSE
— PER ROMA *plus* —

PONTE CICLO PEDONALE

- Il **Ponte Pedonale** attraversa il fascio di binari su tre campate congiungendo la **Circonvallazione Nomentana**, all'altezza di **Via Livorno**, ed il quartiere di Piazza Bologna con il Parco Urbano V4.
- L'infrastruttura si configura, quindi, come un efficace mezzo di accesso **ciclo-pedonale**, per i residenti del Quartiere Italia, al Lato Est della Stazione Tiburtina ed al nuovo Parco Urbano.
- Il sistema di collegamento con la quota di Via Livorno e della Circonvallazione Nomentana, ristrutturata in viale urbano, è costituito da un semplice sistema di rampe che permette di salire dalla quota di m. 25,50 della viabilità alla quota di m. 28,00 del ponte di progetto.



PARCO URBANO V4

- Il **Parco V4** di circa **8 ettari**, previsto dal Piano d'Assetto, conclude il Lato Est della Stazione Tiburtina in corrispondenza dello **Svincolo di Via dei Monti Tiburtini**. L'area è collegata al Quartiere Italia ed al Lato Ovest della Stazione attraverso il nuovo **Ponte Pedonale di Via Livorno** di attraversamento dei binari.
- Il progetto si basa su una serie di linee che diventano base per le diverse viabilità (pedonali, ciclistiche) e su un'ellisse che raccoglie la parte a livello costante del parco, circoscrivendo uno spazio adatto ad attività libere.
- La modellazione prevede la realizzazione di un terrapieno in corrispondenza dello Svincolo di Via Lanciani e, sul Lato Ovest dell'ellisse, di una molle collina che conforma una sorta di cava, il cui livello superiore viene utilizzato per riconquistare la quota che connette sia i diversi tracciati delle viabilità disegnati all'interno del Parco, sia l'innesto del Ponte Pedonale di Via Livorno.
- E' inoltre previsto nel progetto un manufatto (serra) esemplificativo per altre attività compatibili.





DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

*Comitato Popolare Monti
Pietralata*

2 ottobre 2023

Controanalisi Dossier Stadio della Roma: considerazioni sugli impatti ambientali del progetto

Premessa

In merito all'incontro del DIBATTITO PUBBLICO, svoltosi il 25 settembre 2023, analizzando l'ipotesi progettuale Sezione 2, si evince che i termini utilizzati risultino estremamente fuorvianti nel tentativo di esaltare il progetto dello stadio. Già dall'introduzione, infatti, si utilizzano termini come "*trasformazione dell'area in un distretto multifunzionale*" e "*fruibilità*", salvo presentare poi una proposta di progetto del tutto incompatibile con l'attuale area verde insistente nell'area oggetto di intervento.

In particolare vengono utilizzati termini come "*rigenerazione urbana di Pietralata*" e più volte viene richiamata la parola "*parco*" ("*parco centrale*" e "*parco dello stadio*") usandola in maniera impropria.

Dall'Enciclopedia Treccani per "*parco*" si intende "*ampio tratto di terreno generalmente boscoso e spesso recintato destinato a usi particolari oppure terreno di una certa estensione piantato ad alberi ornamentali con vaste zone a prato o giardino destinato a svago e passeggio*". **Pertanto, nulla a che vedere invece con il "parco dello stadio" o "parco centrale" che di fatto non sono parchi, ma aree di passaggio e camminamenti con aiuole e qualche sporadica alberatura ad ornare viali di cemento nell'area di sicurezza dello stadio e nelle altre aree di passaggio. Nessun "tratto di terreno boscoso" o "continuità ecologica" o "corridoi ecologici", come citato nel dossier, ma solo spazi con un verde, quando presente, frammentato e discontinuo.**

Il progetto non prevede, come si legge sul dossier, "*un nuovo assetto del verde*", ma di fatto la **cancellazione totale** dell'attuale verde, un bosco urbano esistente, cosa del tutto omessa nel progetto, anzi presentata come "*una proposta di nuovo assetto del verde volto all'equilibrio della quantità previste dal piano particolareggiato vigente*".

Ancora, risulta inspiegabile come nel paragrafo del dossier, relativo alla "**sostenibilità ambientale dell'intervento**", si affermi che "*la relazione con il parco dell'Aniene viene evidentemente rafforzata*", visto che il verde e il relativo habitat attualmente esistenti nell'area destinata verranno cancellati e sostituiti da piccolissime porzioni di verde frammentato che non daranno e non potranno dare rifugio alla fauna selvatica ora presente e che i 24 mesi (stimati) di cantiere renderanno l'area e le aree limitrofe inospitali anche per le tante specie di uccelli presenti.

Il dossier prosegue affermando che si tratta di "*un'area in stato di totale abbandono del terreno che rende l'area un "non luogo"*". Questa affermazione è totalmente **FALSA**, come si vedrà dalle foto di seguito l'area non solo è a verde, con alberi di grandi dimensioni anche centenari, ma è anche fruibile e curata dagli abitanti, ed è un habitat per diverse specie di animali selvatici.

Per quanto riguarda poi il paragrafo sulle “*soluzioni ispirate alla natura*” e i “*benefici ambientali sociali ed economici contribuendo alla costruzione di un ecosistema resiliente*”, i quattro obiettivi principali descritti sono tutti disattesi: infatti, si afferma:

1) di “*migliorare il benessere umano*”: di fatto si va a diminuire il verde presente che, secondo studi dell’università del Michigan (*Frontiers in Psychology*, <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2019.00722/full>) ha un effetto benefico sul benessere psico-fisico e il rilassamento mentale, bastano 30 minuti di passeggiata per migliorare la circolazione sanguigna e regolare il battito cardiaco, chi vive in un quartiere alberato riporta meno patologie cardio-metaboliche.

2) di “*ripristinare gli ecosistemi degradati*”: invece si va a eliminare l’ecosistema presente di bosco urbano, un’area a verde con decine di alberi anche centenari, per sostituirli con qualche sporadico albero giovane e aiuole.

3) di “*sviluppare l’adattamento e la mitigazione ai cambiamenti climatici*” quando di fatto, come vedremo, da studi Ispra emerge che il progetto prevede

- 1) un ulteriore consumo di suolo (una delle principali cause del cambiamento climatico!) per circa 21 ettari rispetto al precedente progetto dello Sdo,
- 2) un aumento dell’impermeabilizzazione del terreno andando a rimuovere le alberature che di fatto ad oggi hanno anche la funzione di drenare il terreno.

4) “*mitigano la gestione del rischio*”, se riferito al rischio idrogeologico anche questa affermazione è falsa, in quanto la rimozione delle numerose alberature presenti di fatto causerà un aumento dell’impermeabilizzazione del terreno, eliminando la possibilità di drenaggio delle acque meteoriche da parte degli alberi.

Gli aspetti ulteriori da tenere in considerazione, come l’altezza dell’edificio che andrà anche ad ombreggiare le case basse nella parte nord dello stadio a ridosso di via dei monti Tiburtini e gli ulteriori aspetti legati all’inquinamento acustico e luminoso, nonché quelli legati all’inquinamento dell’aria e il relativo aumento della temperatura circostante a causa della perdita del verde attuale, verranno di seguito meglio approfonditi.

Relativamente al masterplan del progetto, abbiamo rilevato numerose criticità ambientali, che di seguito riportiamo.

1) Criticità: il nuovo assetto del verde

Il nuovo assetto del verde proposto dal Masterplan presentato da AS Roma dichiara essere volto al “riequilibrio delle quantità previste dal Piano Particolareggiato vigente”, affermazione che di fatto maschera un’operazione a forte scompensazione: la variante di destinazione d’uso richiesta da “Direzionale e terziario” a “Attrezzature sportive e per il tempo libero” o “Attrezzature sportive agonistiche - Stadio”, è relativa all’area di 48.000mq che da PRG era destinata a sedi ministeriali, tuttavia non è quella su cui sorgerebbe lo stadio: queste cubature vengono aumentate (la SUL dello stadio è di 52.000mq) e trasferite sull’area adiacente, all’interno dell’area destinata a Verde Pubblico Urbano.

Quest’ultima da PRG vigente del 2008 è destinata a diventare un parco pubblico di 14h aperto a tutti i cittadini, compreso tra Via dei Monti di Pietralata e via dei Monti Tiburtini (previsto dal

2001, area verde attrezzata pubblica negli elaborati del 2013 *Contratto di Valorizzazione Urbana - Piano Nazionale per le Città - 2013*), risultato di una battaglia portata avanti dai cittadini negli anni '90 e 2000 che ha portato alla sottoscrizione di un "patto tra la cittadinanza" e le passate amministrazioni, per preservare questa grande area verde.

Inoltre, l'area in cui viene localizzato lo Stadio è parzialmente interessata da una Componente secondaria della Rete Ecologica del PRG (art.72 delle NTA) con la seguente disciplina: "Io Schema di Assetto Generale Anello Verde (Del.G.C. n.143 del 17/07/2020) definisce il sito come area da salvaguardare ai fini della continuità della rete ambientale mediante funzionalizzazione ambientale compatibile".

Tale area, a fronte di una superficie di 77.000mq, risulterebbe ridimensionata di circa 29.000mq, con un'operazione (eliminazione del verde presente sull'area, "VU4" nel PRG vigente) in **evidente contrasto** rispetto agli **obiettivi dichiarati** "di superamento della frammentazione e ricucitura della connessione con la Riserva Naturale dell'Aniene", **nonché con le prescrizioni delle NTA (Art.72 comma 1) in materia di preservazione e rafforzamento del sistema della Rete Ecologica, quali:**

- tutelare e ampliare le aree di vegetazione naturale;
- adottare misure e sistemi di protezione della fauna stanziale e migratoria;
- promuovere gli interventi di sistemazione del patrimonio archeologico e storico-monumentale, secondo il dispositivo di cui all'art. 16, comma 6;
- limitare e, ove possibile ridurre, mediante interventi di rinaturalizzazione, la impermeabilizzazione del suolo;
- perseguire una migliore integrazione funzionale ed ecologica tra Sistema insediativo e Sistema ambientale e agricolo;
- limitare l'inquinamento dei suoli, dell'aria, dell'acqua, nonché quello acustico, visivo e luminoso, secondo le indicazioni dei relativi Piani di settore.

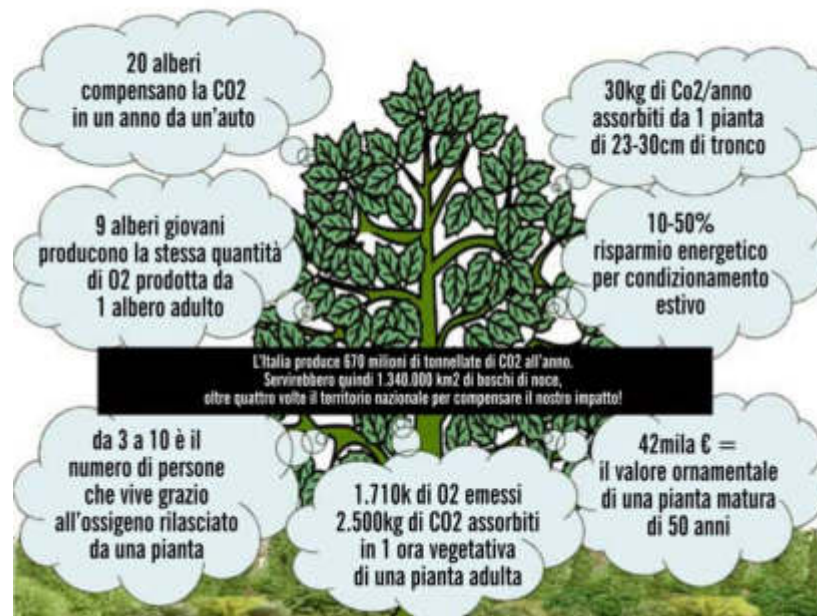


Fig. 1 Compensazione e valori degli alberi (da https://territorio.regione.emilia-romagna.it/paesaggio/formazione-lab-app-1/REBUS_07Salomoni.pdf)

A pag.14 del Dossier 2 si legge:

“All'interno del Parco le sistemazioni a verde creano una cornice densa dove alberature e macchie arbustive generano un habitat naturale funzionale all'aumento della biodiversità. Nelle aree in prossimità dello Stadio, in linea con i vincoli di sicurezza legati all'uso dello spazio durante gli eventi, il trattamento del verde sarà più basso, con singole alberature isolate o a gruppi ridotti, che garantiscono continuità di trattamento tra l'Area di Massima Sicurezza e il Parco. Specie autoctone ricollocate all'interno del Masterplan stesso o naturalizzate contribuiranno alla creazione di un ambiente dall'alto valore ecologico: la resilienza della comunità vegetale e l'elevato valore estetico saranno alcuni dei criteri di selezione delle essenze sul sito, oltre che la capacità di massimizzare la biodiversità creando nuovi habitat naturali per la flora e la fauna locali”.

Queste affermazioni sono fuorvianti e descrivono un intervento sul verde che di fatto non corrisponderà alla realizzazione effettiva, sarà un intervento distruttivo dell'attuale bosco urbano esistente ad oggi: infatti, esso verrà completamente distrutto e sostituito da piccole porzioni di verde e nuove alberature e campi sportivi e viali di cemento che nulla hanno a che fare con la riproduzione di un ambiente naturale, o ad alto valore ecologico, di fatto la qualità del verde verrà notevolmente peggiorata a danno non solo della biodiversità, ma anche della quantità di ossigeno e di CO2 attualmente prodotta e assorbita dalle attuali alberature: 9 alberi giovani producono la stessa quantità di ossigeno di un albero adulto. Un albero alto 25 metri con una chioma di 15 metri di diametro, in un'ora vegetativa produce 1710 kg di ossigeno e divora 2500 kg di anidride carbonica. (dati tratti da https://territorio.regione.emilia-romagna.it/paesaggio/formazione-lab-app-1/REBUS_07Salomoni.pdf)

A pag. 24 del Dossier II si legge: *“Superare la frammentazione e favorire la connessione. Questi sono i principi che il nuovo Masterplan donerà alla comunità romana, ponendo come ambizione la promozione dell'arcipelago verde, sfruttando il sistema stadio come polo. La relazione con il Parco dell'Aniene, viene evidentemente rafforzata, ed il nuovo sistema di connessioni 'lente' con i vicini centri abitati, permetterà alla comunità di vivere il nuovo parco 365 giorni l'anno”.*

Il progetto descritto però, non promuove gli obiettivi “di sostenibilità della città“ e il fatto che si parli di *“infrastruttura verde in connessione con le reti e corridoi ecologici esistenti”* denota solo che vengono utilizzate parole che non corrispondono al loro significato reale, quindi a strategie reali che invece dovrebbero essere utilizzate ai fini della conservazione della biodiversità e alla tutela in primis del verde esistente.

Affermare che *“Pietralata rappresenterà un nuovo Green core inserito all'interno della rete ecologica della città connesso ai grandi parchi e riserve naturali”* farebbe sorridere se non fosse FALSO e FUORVIANTE: ciò infatti non corrisponde di fatto al progetto che è stato proposto e all'intervento che si vuole effettuare sull'area verde attualmente esistente.

A pag. 32 del Dossier II si legge: *“Il progetto interviene su un tessuto verde caratterizzato da una forte discontinuità morfologica e con forte degrado in alcune aree e prevede lo sviluppo di aree verdi all'interno del Parco dello Stadio e nel Parco Centrale. Questi interventi sono volti a valorizzare la flora e la fauna del territorio, in piena sinergia con il Parco dell'Aniene,*

localizzato nei pressi del nuovo impianto. Oltre al verde, si prevede la creazione di aree ricreative e sportive all'aperto che hanno l'obiettivo di donare alla Città un nuovo spazio di aggregazione con libero accesso per i cittadini di tutte le età, dagli anziani ai più giovani, senza barriere e totalmente gratuito.”

Affermare che si va a intervenire su un'area, vuota, abbandonata, “*discontinua e con forte degrado*”, lasciata in stato di abbandono o priva di elementi arborei, non corrisponde al vero, poiché è attualmente presente un bosco urbano che a seguito di questo intervento sparirà, e verrà sostituito da nuove e sporadiche alberature diverse come qualità di verde, numerosità degli individui arborei e dimensioni. Il Parco dell'Aniene, poi, come citato dal Dossier, non può essere considerato come “un polo in sinergia” con la gigantesca struttura di cemento dello stadio, al contrario lo è oggi con l'area verde attuale. Per valorizzare la fauna e la flora del territorio non serve uno stadio, ma serve il rispetto del verde attualmente presente e quindi del relativo habitat naturale.



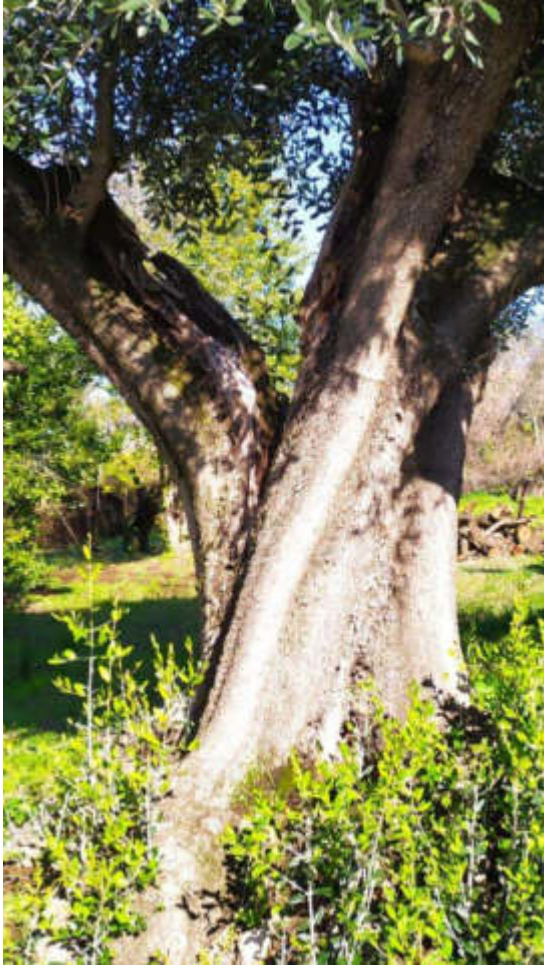








Fig. 2 Fotografie del parco esistente

Ciò premesso e data la situazione progettuale sotto riportata, che mette a confronto i due progetti (progetto ex SDO e nuova proposta di Variante PP Pietralata) si richiede il calcolo dei servizi ecosistemici mettendo a confronto i due progetti, dove nel primo è prevista un'area compatta mentre nella seconda previsione si presume non solo una frammentazione del sistema del verde, ma anche una sua parziale impermeabilizzazione con la presenza di “verde ad uso sportivo”.

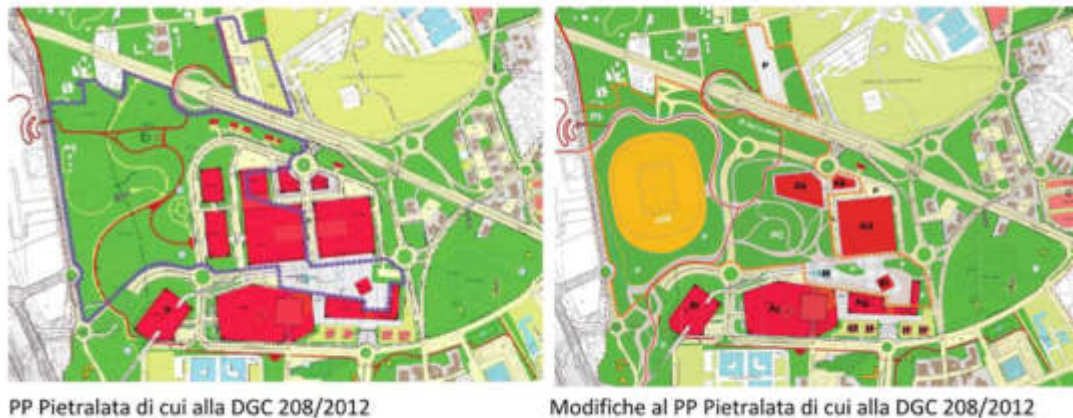


Fig. 3 Confronto dei due progetti

Ciò non vuol dire adottare delle “Soluzioni ispirate alla natura” (pagina 26 – Sezione 2 – Ipotesi Progettuale), ma una vera e propria valutazione, attraverso aree test (sia su quelle destinate a verde e su aree soggette a trasformazione) dove deve emergere chiaramente la potenzialità dei servizi ecosistemici in termini di capacità di indirizzo delle scelte di pianificazione e

gestione di quel territorio. Tale approccio viene già usato da varie città, tra cui il Comune di Torino ("Valutazione dei Servizi EcoSistemicici: Simulazioni in aree test" 30.04.2020).

Si ritiene inoltre che in questi tempi difficili, dove il depauperamento delle risorse naturali (suolo compreso) causa la riduzione o la perdita totale dei benefici resi dagli ecosistemi, si debba tener particolarmente conto, in sede di progettazione, di quello che si può recuperare, e creare i presupposti per realizzare quella capacità del territorio di assorbire un urto senza causare danni in futuro. Troppo spesso (per non dire sempre) la perdita totale dei benefici che si traggono dagli ecosistemi ha costi ambientali e sociali pesanti e i danni che ne conseguono sono sempre a carico di soggetti o comunità non direttamente coinvolti nello sfruttamento della risorsa stessa.

Per affrontare le sfide epocali dei cambiamenti climatici, dell'inquinamento atmosferico e degli eventi climatici estremi, è necessario creare una città resiliente. Ed è per questo che si chiede di tener conto dell'importanza dell'infrastruttura verde (riconosciuta dalla Commissione Europea dal 2013 e adottata nella Strategia Europea per la Biodiversità) come approccio integrato alla gestione del territorio e determinare quegli effetti positivi anche dal punto di vista economico per la capacità di contenimento del dissesto idrogeologico, per la lotta ai cambiamenti climatici e per il ristabilimento della qualità delle matrici ambientali, aria acque e suolo.

2) Criticità: il consumo di suolo

Da studi ISPRA (foto di seguito allegata) si evince che il progetto del nuovo stadio a Pietralata comporterà un aumento di consumo di suolo di circa 21 ha rispetto al vecchio progetto SDO. Quindi, il fatto che le cubature siano a saldo zero, non implica che ci sia lo stesso consumo di suolo. Infatti, lo stadio occupa maggiore superficie anche per quanto riguarda tutte le parti limitrofe e di accesso allo stadio stesso. Questo aspetto viene totalmente omesso nel progetto: non è presente infatti alcun riferimento al consumo di suolo, che è considerato una delle cause dei cambiamenti climatici.

Inoltre, in un territorio già pesantemente urbanizzato e cementificato, come il IV Municipio, un parco di 14 ettari, tutelato e valorizzato, costituirebbe invece un argine all'eccessivo consumo di suolo pubblico, cosa che già risulta nelle intenzioni programmatiche dell'azione amministrativa e che più volte è stato riportato come grave problema da arginare.

Gli interventi urbanistici che ad oggi sono già stati effettuati in quest'area hanno determinato la distruzione del verde esistente (pioppi, cedri, pini e altre specie arboree e arbustive), con una conseguente impermeabilizzazione dei suoli e diminuzione di assorbimento di CO2

Sempre da fonte ISPRA l'impermeabilizzazione del territorio comporta:



Fig. 6 Impatto del consumo di suolo

Le opere di urbanizzazione già avviate in quest'area però, non sono state affiancate anche dalle "opere accessorie", ovvero la sistemazione di opere di arredo urbano e di verde, che diventano invece ancor più necessarie a fronte di un incremento notevole sia del numero dei cittadini che dei fattori impattanti sull'ambiente.

Quando si interviene in maniera così organica su un tessuto urbano già esistente ed estremamente complesso, è di fondamentale importanza invece prevedere e realizzare anche e soprattutto spazi verdi pubblici e aperti alla cittadinanza, indispensabili per le loro funzioni ecologiche, tra cui soprattutto la mitigazione degli effetti dell'inquinamento.

3) Criticità: habitat naturale e valore ecosistemico

Il masterplan del progetto dello stadio cita spesso "la valorizzazione attraverso la costruzione dello stadio di corridoi ecologici".

Il processo di frammentazione degli ambienti naturali per cause antropiche (ovvero la costruzione dello stadio) costituisce in realtà la causa della perdita di biodiversità, che vive nell'attuale bosco urbano e nella zona verde esistente.

La frammentazione dovuta alla distruzione della suddetta area genererà una progressiva riduzione della superficie degli ambienti naturali e un aumento del loro isolamento: le superfici naturali vengono, così, a costituire frammenti spazialmente segregati e progressivamente isolati inseriti in una matrice territoriale di origine antropica.

La Direttiva 92/43/CEE "Habitat" prevede di "salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri al quale si applica il trattato" (art 2).

Si rende necessario assicurare alle **specie migratorie che vivono nell'area verde di Monti Tiburtini il mantenimento delle reti ecologiche, evitandone appunto la frammentazione ambientale che invece avverrebbe con la costruzione dello stadio**. La presenza di uccelli migratori (specie protette: aironi guardabuoi, gruccioni, pigliamosche) e di altri uccelli passeriformi e non, (gheppi, codibugnoli, picchi, verzellini, usignoli, cardellini, scriccioli, capinere, cinciarelle, cinciallegre, pettirossi, occhiocotto, falchi) nell'area verde di Monti Tiburtini certamente rappresenta un'evidenza di continuità ambientale tra questa zona e le altre aree verdi circostanti: le specie migratorie infatti hanno possibilità di sostare e trovare ristoro nelle aree verdi e nei parchi regionali urbani dell' Aniene, di Aguzzano e altri.

Inoltre, nell'area verde vi è la presenza anche di numerosi altri animali selvatici (api tagliafoglie, istrici, volpi, ricci, fagiani, aironi guardabuoi, gheppi, biacchi...).



Fig. 7. Foto di alcuni esemplari del parco

Il masterplan dello stadio della Roma viene descritto come "l'ultimo tassello della rigenerazione urbana dell'intero ambito di Pietralata che permetterà di migliorare la connessione sud est e ovest con il centro città e a nord con il sistema del Parco dell'Aniene": risulta impossibile comprendere come si possa affermare che la cancellazione di un'area verde possa connettersi a nord con il parco dell'Aniene.

Nel dossier viene presentato il masterplan come un vero e proprio "polmone verde a vocazione principalmente pedonale e ciclabile", ma si tratta di una **mistificazione della realtà**, in quanto è previsto solo verde prevalentemente discontinuo e frammezzato, formato da aiuole con viali e sporadiche alberature giovani, che non vadano a togliere la visibilità, e qualora queste potessero essere effettivamente inserite, nel contesto dell'area di sicurezza dello stadio! E in ogni difficilmente considerabili "corridoi ecologici" di connessione con la Riserva dell'Aniene.

La realizzazione dello stadio al posto dell'attuale formazione boschiva è stata descritta dai paesaggisti consulenti della AS Roma quale "elemento di ricucitura" della rete ecologica della città; i materiali resi disponibili per gli incontri tuttavia non restituiscono alcuno studio effettuato dai progettisti sul verde esistente che ne descriva il valore ambientale o la funzionalità ecologica: quali specie di alberi prevalenti, formazioni naturalistiche, popolamenti faunistici, in

che estensione e rapporto reciproco. - Allo scopo non risulta effettuato nemmeno un sopralluogo dei tecnici di AS Roma; quindi manca una mappatura delle specie esistenti realizzata da un botanico e da un forestale su cui fondare ogni, pur minima, considerazione ambientale. - La documentazione disponibile non richiama dati sui corridoi ecologici esistenti tra l'area di intervento, il Parco dell'Aniene a Nord e il sistema ambientale dei vecchi SDO che si snodano dalla Prenestina a Centocelle, per poi connettersi a Torre Spaccata e al Parco dell'Appia; si tratta di un corridoio ecologico notoriamente utilizzato dagli uccelli migratori oltre che dalle popolazioni stanziali, lo stesso che il Piano regolatore indica come parte della rete ecologica capitolina: in assenza di tali dati, peraltro ampiamente disponibili per la Capitale anche in riferimento alle specie protette dalle convenzioni internazionali, non si comprende sulla base di quali studi e raffronti, AS Roma identifichi la funzione di "ricucitura" svolta dallo stadio.

I servizi ecosistemici sono, secondo la definizione data dalla Valutazione degli ecosistemi del millennio, "i benefici multipli forniti dagli ecosistemi al genere umano".

Il Millennium Ecosystem Assessment descrive quattro categorie di servizi ecosistemici:

- supporto alla vita (come ciclo dei nutrienti, formazione del suolo e produzione primaria),
- approvvigionamento (come la produzione di cibo, acqua potabile, materiali o combustibile),
- regolazione (come regolazione del clima e delle maree, depurazione dell'acqua, impollinazione e controllo delle infestazioni, gas atmosferici, clima, acque, erosione, prevenzione del dissesto idrogeologico, regolazione dell'impollinazione, habitat per la biodiversità)
- valori culturali (fra cui quelli estetici, spirituali, educativi e ricreativi).

L'importanza dei servizi ecosistemici è quindi molto alta in quanto essi, direttamente o indirettamente, influenzano e sostengono la vita ed il benessere umano in termini di salute, accesso alle risorse primarie, sostentamento, gradi di resilienza per combattere i cambiamenti climatici...etc. (fonte: https://it.wikipedia.org/wiki/Servizi_ecosistemici).

Nel Piano Particolareggiato Pietralata approvato (DGC 208/2012), inserito nel Nuovo PRG di Roma, erano previste una serie di cubature che, all'interno del perimetro dato si sarebbero dovute sviluppare in altezza lasciando libera una vasta area, compatta, che avrebbe agito come compensazione ambientale in un quadrante della città consolidata dove le aree libere sono rarissime, comprese quelle destinate ad essere edificate (area ex SDO e aree ferroviarie).

In epoca dove ancora non si parlava di eccessivo consumo di suolo e cambiamenti climatici, si è pensato ad una vasta area omogenea e unitaria che potesse essere compensativa ed utile all'economia ecologica influenzando positivamente l'intero quadrante. Certo di gran lunga insufficiente a compensare fenomeni ora molto comuni, come le ondate di calore (hot spot) e nubifragi che provocano gravi danni che sempre più spesso scatenano alluvioni (bombe d'acqua). Però era stata pensata per ristabilire un po' di equilibrio in un'area intensamente urbanizzata come quella di Pietralata da una parte, i quartieri di Piazza Bologna al di là del vallo ferroviario, e il quartiere Nomentano dall'altra.

In ogni caso ormai sappiamo qual è l'impatto sui territori e sul clima sul consumo di suolo:

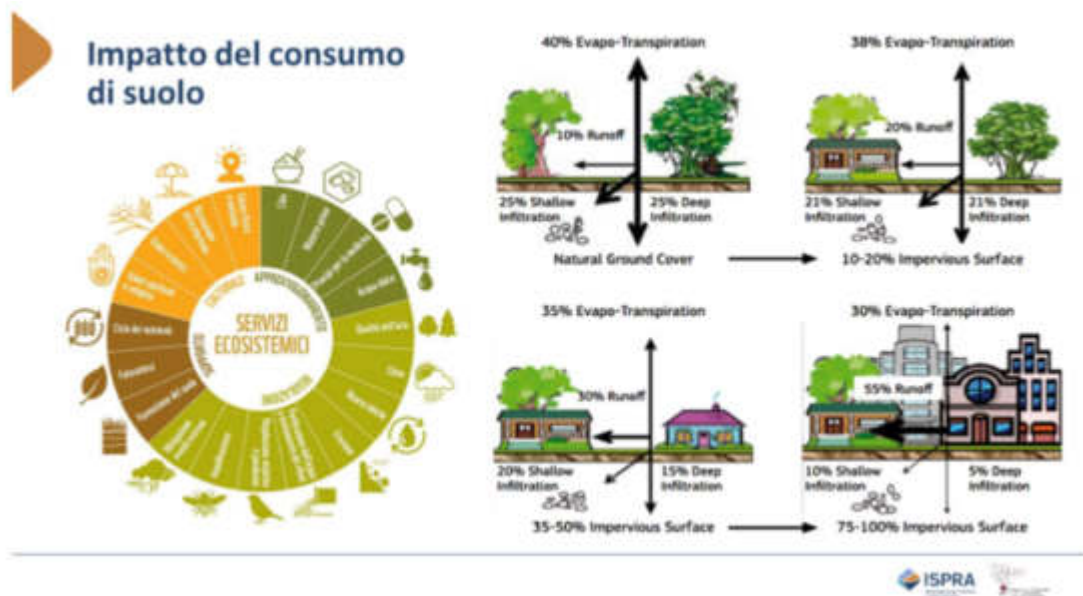


Fig. 8 Consumo di suolo e clima

Inoltre il suolo è una risorsa limitata e, visti i tempi estremamente lunghi di formazione, si può ritenere che sia una risorsa sostanzialmente non rinnovabile.

In conclusione, data la preesistente area boschiva in cui dovrebbe sorgere lo stadio, riteniamo che sia assolutamente insensata l'edificazione di una tale gigantesca struttura.

4) Criticità geologiche

L'area interessata considerata nella trattazione del Dossier un "non-luogo" in totale stato di abbandono, costituisce, al contrario, già un habitat accertato e documentato (si vedano le testimonianze fotografiche e video in allegato). Del resto, **la documentazione sullo stato attuale dell'area risulta incompleta e carente**, come riportato da molteplici pareri della CDS Preliminare, quali quello del Dipartimento Tutela Ambiente, richiedente per le alberature esistenti "una dettagliata relazione agronomica corredata da schede valutative di ciascun individuo arboreo che illustri gli interventi previsti sugli stessi e da planimetria in cui sia evidente l'esatta ubicazione delle diverse alberature ante e post operam".

Le lacune documentali non interessano solo le presenze in superficie, ma anche quelle sotterranee: secondo i pareri del Servizio Geologico e Sismico Regionale e dell'Area Vigilanza e Bacini Idrografici, **sono necessari rilievi gravimetrici e idrogeologici, prospezioni geofisiche areali, per la caratterizzazione delle cavità sotterranee** (accertate da cartografie ISPRa <https://www.isprambiente.gov.it/files2022/attivita/mappa-roma.jpg/view>.), **la falda presente e possibili infrastrutture sotterranee.**

In proposito non sono stati eseguiti opportuni studi sugli impatti negativi che l'ubicazione della proposta potrebbe comportare, in particolare a seguito dell'impermeabilizzazione dell'area andando a gravare sull'area allagabile limitrofa.

Attualmente il drenaggio delle acque superficiali è agevolato dalle caratteristiche del suolo: gli strati superficiali sono composti da una formazione che rientra nel Complesso delle Vulcaniti Albane Altamente Permeabili (da 200.000 anni fa), caratterizzati da elevata permeabilità,

grazie alle caratteristiche di porosità e granulosità degli elementi piroclastici disposti in modo caotico. Ne è un valoroso esempio la cava di Pozzolana Rossa che si trova nella zona a sud del parco. Tali formazioni hanno quindi la possibilità di drenare grandi quantitativi di acqua, chiaramente procedendo con un meccanismo “lento” e naturale.



Fig. 9 Cava di pozzolana rossa all'interno del parco

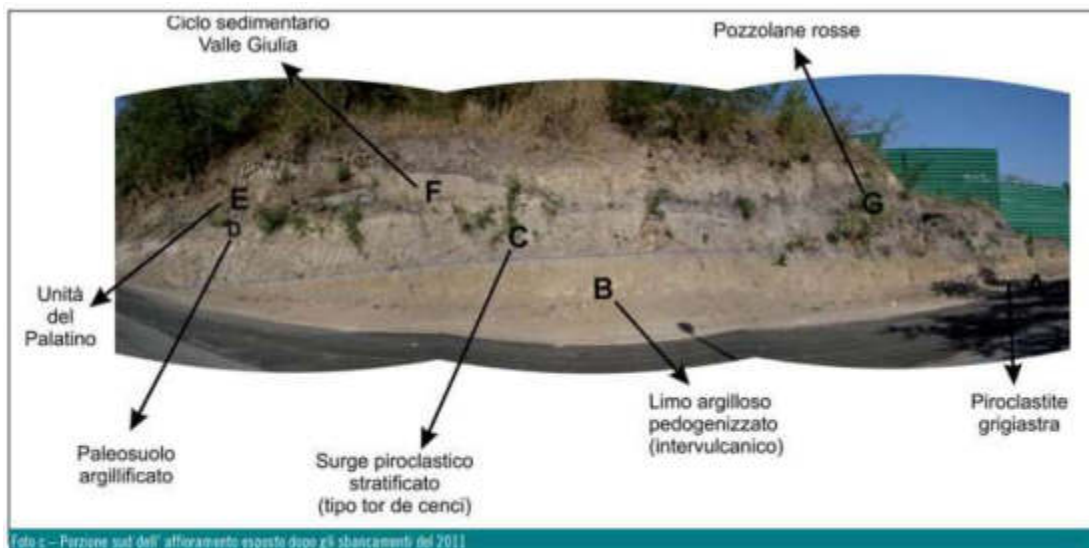


Foto 2 - Partizione sul dell' affioramento esposto dopo gli sbancamenti del 2011
Fig. 10 Foto della sezione di via della Ruta



Fig. 11 Scheda dell'affioramento Via della Ruta

Tutte le schede tecniche prodotte da SIGEA possono essere visionate nel seguente link:
https://www.sigeaweb.it/documenti/geositi_roma.pdf

Negli ultimi decenni la città di Roma ha visto l'intensificarsi dei cd. sinkholes antropogenici. Si tratta di fenomeni di sprofondamento che danno origine a voragini nel terreno. Gli sprofondamenti avvenuti negli ultimi anni sono stati segnalati e tenuti sotto osservazione dall'ISPRA e dagli Enti locali, monitorando, in tal modo, la loro evoluzione ed effettuando una gran numero di indagini specifiche (geologiche, geofisiche, geognostiche).

Tali studi hanno portato all'interpretazione dei meccanismi genetici che partono dalla presenza di una cavità sotterranea che può essere di origine naturale (dissoluzione ed erosione della roccia) ovvero antropogenica. Le cavità sotterranee di origine antropica sono state realizzate a vario titolo dall'uomo nell'arco dei secoli e si estendono prevalentemente al di sotto del tessuto urbano a volte costituendo un'intricata rete di gallerie.

https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/periodici-tecnici/memorie-descrittive-della-carta-geologica-ditalia/memdes_93_ciotoli.pdf

<https://www.isprambiente.gov.it/files/suolo/2016-ciotoli-et-al-professione-geologo.pdf>

<https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/sinkholes-e-cavita-sotterranee>

Carta della Suscettibilità ai Sinkhole Antropogenici di Roma

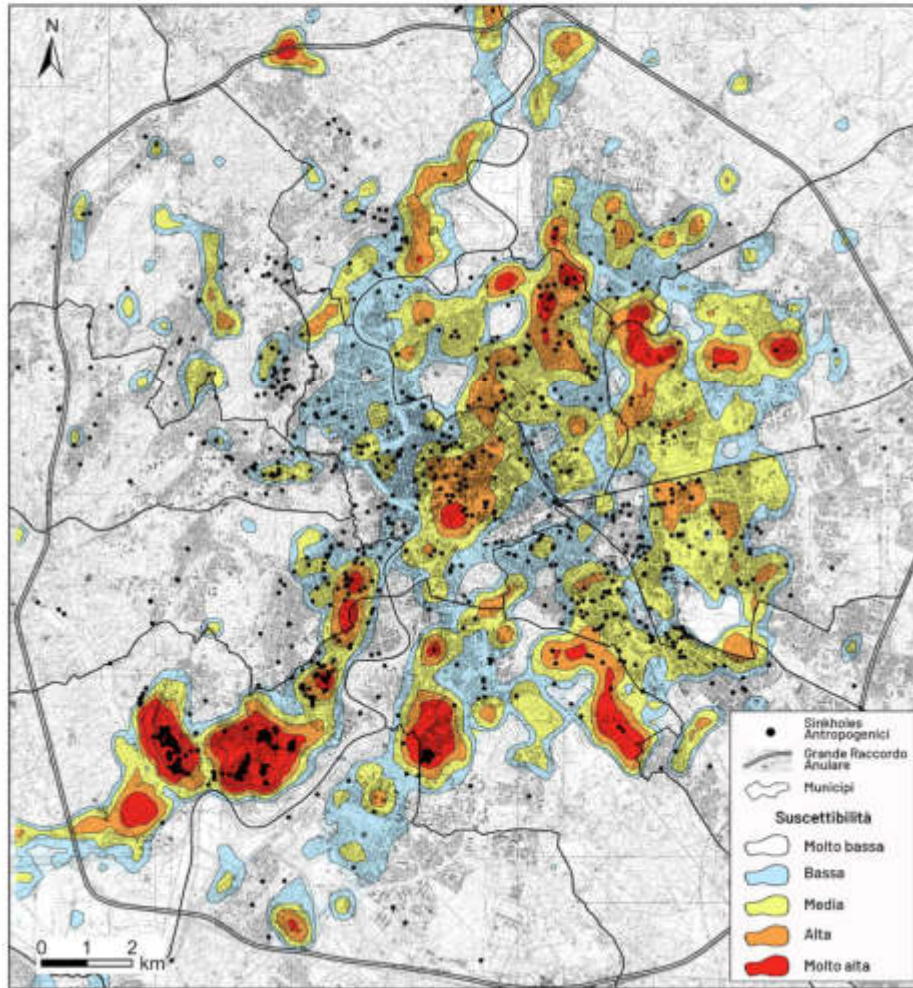


Fig. 12 Carta della Suscettibilità ai Sinkhole Antropogenici di Roma

Considerando la zona in cui dovrebbe sorgere lo stadio, ovvero Pietralata, il fenomeno dei sinkholes desta una certa preoccupazione, poiché lì sono conosciute cave sotterranee create per lo più per l'approvvigionamento di materiale da costruzione. Dalle figure 12 e 13 (https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/periodici-tecnici/memorie-descrittive-della-carta-geologica-ditalia/memdes_93_ciotoli.pdf) è possibile comprendere chiaramente come il IV municipio (ex V) sia il quartiere più soggetto in assoluto al fenomeno dei sinkholes!!!

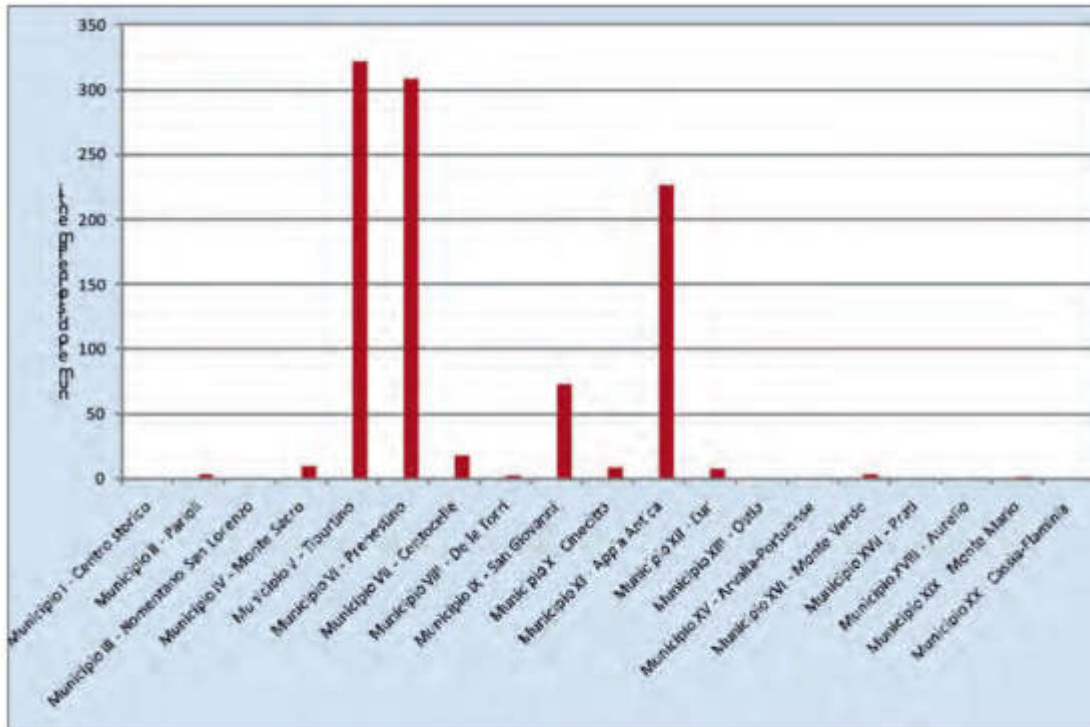


Fig. 10 – Distribuzione delle forme da sfondamento, censite attraverso cartografia storica e foto aeree, negli ex municipi romani.
 - Distribution of anthropogenic sinkholes identified by historical maps and aerial photos in the Rome area.

Fig. 13 Grafico sulla distribuzione dei sinkhole a Roma

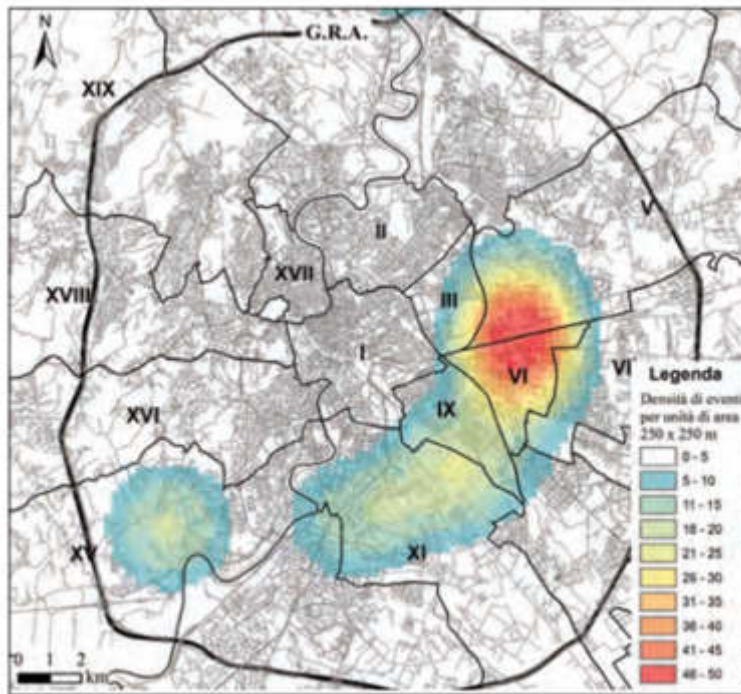
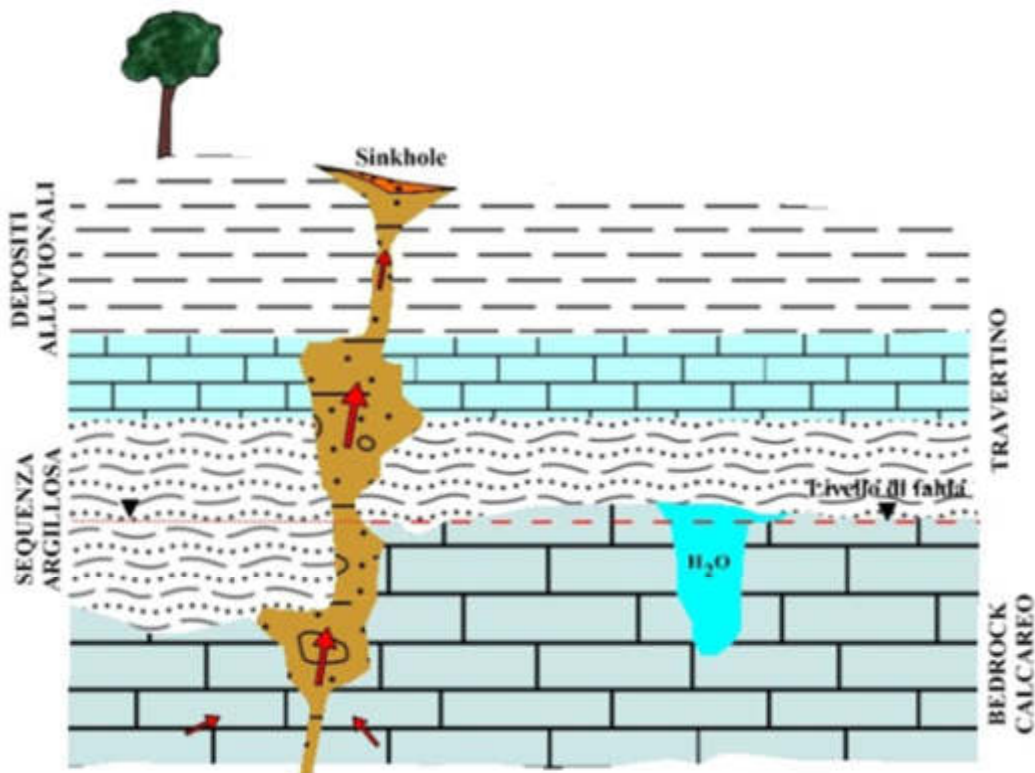


Fig. 29 – Mappa della densità di sprofondamento nell'area di Roma.
 - Map of the anthropogenic sinkholes density in the Rome area.

Fig. 14 Mappa della densità di sprofondamento nell'area di Roma



Schema di sinkhole, modificato da una immagine di Nisio, 2003

Fig. 15 Creazione di un sinkhole con sezione stratigrafica (tratta da <https://ingvambiente.com/2019/01/08/conoscere-i-sinkhole/>)

Dal parere della Regione Lazio nella CDS,
REGIONE LAZIO - DIREZIONE REGIONALE LAVORI PUBBLICI, STAZIONE UNICA APPALTI, RISORSE IDRICHE E DIFESA DEL SUOLO - AREA TUTELA DEL TERRITORIO - SERVIZIO GEOLOGICO E SISMICO REGIONALE - Fascicolo 10344/A13

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg/aggiornamenti/stadio-roma-pietralata.html>

- dalla documentazione presentata, vedi allegato FAT-G-G-103-00-A3.pdf, si evince che nell'area sono segnalate la presenza di **cavità sotterranee**; questo è confermato anche dalle recenti cartografie prodotte da ISPRA consultabili al seguente indirizzo:
<https://www.isprambiente.gov.it/files2022/attivita/mappa-roma.jpg/view>.
- Al fine di affrontare compiutamente l'argomento delle cavità **si chiede** di anteporre alle indagini previste (lineari e/o puntuali), e riportate nell'allegato sopra citato, **un rilievo gravimetrico** che, interpretato congiuntamente con le future indagini, può fornire ulteriori elementi utili per la verifica della esistenza di eventuali cavità sotterranee.
- vista l'ubicazione della proposta, **occorre verificare, anche tramite prospezioni geofisiche areali** (p.e. rilievo magnetometrico o altro) e/o lineari (p.e. rilievo con georadar o altro), **la possibile esistenza di infrastrutture sotterranee, anche in prossimità della futura opera,**

e quindi valutarne preventivamente l'eventuale influenza negativa (paragrafo A9 - allegato FAT-G-G-103-00-A3);

- vista la vicinanza con l'area allagabile (PAI della Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale), posta ad occidente dell'area in oggetto, **occorre valutare il futuro drenaggio delle acque superficiali** (con l'obiettivo dell'invarianza idraulica); il ruscellamento superficiale, legato alle future aree che saranno impermeabilizzate, non deve gravare sulla sopradetta area allagabile;
- occorre eseguire un **rilievo idrogeologico** di dettaglio, al fine di caratterizzare la falda presente; eseguire anche uno studio (possibilmente tramite una modellazione) della eventuale interferenza delle opere previste in sotterraneo (tavola FAT-A-M-302-00- A1.pdf) con la falda; valutare se l'eventuale alterazione dell'assetto della falda può interferire con le infrastrutture sotterranee anche limitrofe all'area del piano in oggetto;

In conclusione, mancano ancora, rilievi idrogeologici di dettaglio, e la verifica dell'esistenza di infrastrutture sotterranee, occorre valutare il futuro drenaggio delle acque superficiali, data la conformazione geologica (naturale e antropica) dell'area in cui dovrebbe sorgere lo stadio, riteniamo che sia assolutamente inopportuna e altamente pericolosa l'edificazione di una tale gigantesca struttura.

5) Criticità archeologiche

In merito alle presenze sotterranee di interesse archeologico e sui gradi di rischio archeologico relativi all'area, non sono state condotte le opportune indagini preventive, ovvero secondo gli standard previsti dalla normativa vigente, come riportato dal parere Soprintendenza Speciale Archeologica Belle Arti e Paesaggio di Roma *“nella documentazione presentata non è presente una sovrapposizione dell'intero progetto ai resti noti, che è invece indispensabile al fine di valutare le possibili interferenze e garantire la tutela delle evidenze archeologiche documentate”*. Infatti, secondo il parere, proprio in virtù delle presenze già attestate - **resti di una villa di età primo-imperiale, una cisterna, un castellum aquae, parte di un tracciato viario e alcune tombe** - l'area deve essere considerata a **rischio archeologico medio-alto**, a dispetto di quanto citato nel documento di Prefattibilità Ambientale presentato da ASRoma. , <http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/stadio-roma/elab2022/05-09-MIC-archeologico.pdf>

Nella zona sono emerse evidenze di elevato Interesse archeologico (come si possono vedere nei seguenti link:

<https://sovrintendenzaroma.it/i luoghi/roma antica/aree archeologiche/scavi archeologici allo s d o/il progetto/comparto di pietralata;>

https://www.cartainregola.it/index.php/dossier/stadio-della-roma-nota-sulle-indagini-archeologiche-le-osservazioni-di-cartainregola-4/#_edn3

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/stadio-roma/elab2022/05-09-MIC-archeologico.pdf>

<https://repositor.archeositarproject.it/ui/map? cat=oi& id=5081& cx=1395111.444937865& cy=5149687.853191681& xz=16.97935343473048>

Le testimonianze archeologiche sono attribuibili ad età arcaica con successive evidenze per la raccolta dell'acqua. In età tardo-repubblicana si data la costruzione di una **villa** monumentale in opera reticolata, su due livelli. Intorno alla prima metà del II secolo d.C., una

cisterna monumentale, parzialmente scavata nel banco tufaceo e realizzata in cementizio. Di epoca tardoantica sono due sepolture infantili e una sepoltura bisoma a fossa rivestita.



Fig. 16 Resti archeologici

Un intervento (quello proposto) che ambisce come si legge dal dossier masterplan a “costituire l’ultimo tassello della rigenerazione urbana dell’intero ambito di Pietralata” non può tener fede ad un simile proposito e perseguirlo con efficacia e serietà se nega gli elementi peculiari ed esistenti del territorio.

Nuovamente ci si chiede, in sede di progettazione preliminare, come **inesattezze procedurali simili possano garantire la tutela del patrimonio archeologico, storico-paesaggistico ed ecologico nonché la sua riqualificazione.**



Fig. 17 Veduta aerea della Cava di Pozzolana Rossa: nel cuore della fitta coltre boschiva si distinguono individui arborei centenari di ulivo e la struttura del “Vascone”, fontanile di inizio XX sec., di rilevante interesse storico, letterario e cinematografico (il vascone in foto è presente anche nelle teche RAI, in quanto utilizzato negli anni 50-60 dai bambini della zona per farci il bagno nei caldi mesi estivi, ed è presente anche in un documentario di P.Pasolini dove i bambini lavoratori vengono intervistati)

In conclusione, data la situazione preesistente archeologica dell'area in cui dovrebbe sorgere lo stadio, riteniamo che sia assolutamente inopportuna e imprudente l'edificazione di una tale gigantesca struttura.

6) Criticità energetiche

Nel masterplan viene dato risalto alla “sostenibilità ambientale dal punto di vista energetico” facendo presente che ci sarà l'area superiore dello stadio coperta da pannelli fotovoltaici per circa 9700 mq, ma, seppur la produzione di energia rinnovabile è sicuramente un aspetto positivo, bisogna considerare tutto il ciclo del progetto, la sostenibilità di un intervento si delinea infatti in tutte le sue fasi, non si può pensare che il fatto che si inserisca una fonte di energia rinnovabile possa sopperire al consumo di suolo e alla perdita del verde: di fatto è la sinergia tra rispetto dell'ambiente e uso di tecnologie moderne e rinnovabili a far sì che si possa parlare di “sostenibilità ambientale”; se si considera invece solo una parte del progetto, viene meno la coerenza con la quale si definisce una “progettazione sostenibile” e “sostenibilità e sviluppo sostenibile” vengono descritti come obiettivi primari sin dalle prime fasi della progettazione: peccato però che in nessuna parte del dossier si faccia riferimento al verde esistente e alla perdita dello stesso.

Sin dall'inizio di qualsiasi progettazione preliminare, devono essere considerate tutte le fasi, anche la scelta dell'area, che in questo caso risulta non idonea, quindi anche l'attenzione nella scelta dei materiali e di costruzione e per la gestione dei rifiuti di cantiere, denota la volontà di analizzare solo parzialmente le varie fasi del progetto e andare a descrivere nel masterplan solo alcuni aspetti come quelli più “green” forse per sviare dagli altri.

Nel dossier si parla di cercare di risparmiare energia ma lo stadio sarà una fonte inesauribile di spreco energetico. E' noto che i consumi di uno stadio sono a dir poco spropositati. E' stato calcolato che durante una partita uno stadio di calcio consuma oltre 25000 kWh. (<https://bolletta-energia.it/notizie/eventi/energia-mondiali-calcio>; Manni - Coccia - Nicolini - Marseglia - Petrozzi, *Towards Zero Energy Stadiums: The Case Study of the Dacia Arena in Udine, Italy*, in *Energies* 2018; <https://luce-gas.it/attualita/12076-consumo-energia-mondiali-calcio>), tra luci, cucine, riscaldamento invernale, condizionatori estivi, ecc.

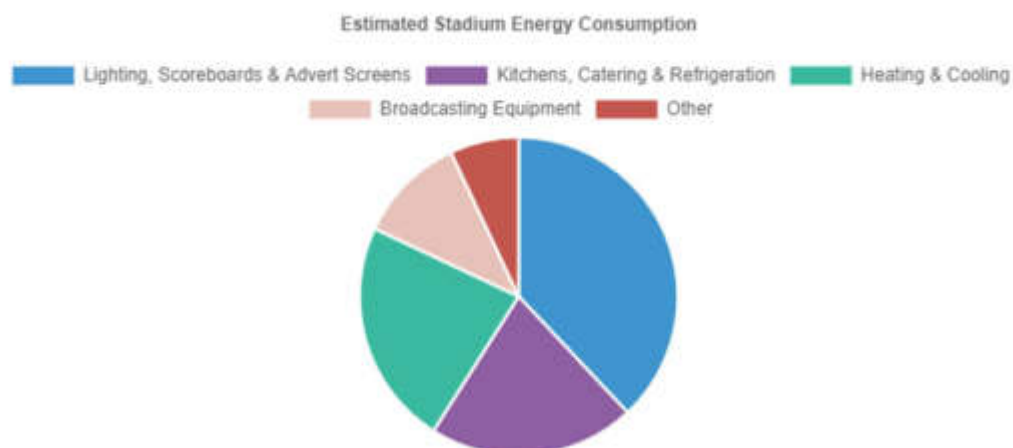


Fig. 18 Consumo energetico stimato di uno stadio (da <https://selectra.co.uk/energy/news/world/world-cup-2018-stadium-energy-use>)

Qualunque siano i tentativi della AS Roma di mitigare tale consumo, non riuscirà a ridurre il quantitativo esagerato di energia che spreca lo stadio. Siamo di fronte ad una crisi ambientale ed energetica sempre più devastante e opprimente, tra scarsità di risorse naturali, caro prezzi energetico, guerre in territori distributori di risorse. Non sentiamo proprio il bisogno di costruire un enorme generatore di consumi energetici a scapito poi del verde urbano, oggi prezioso.

In conclusione, dato l'elevatissimo consumo energetico che comporterebbe la costruzione ed il mantenimento dello stadio, riteniamo che sia assolutamente spropositata l'edificazione di una tale gigantesca struttura: 210m x 248m (sagoma ingombro esterno); altezza variabile tra 38m e 55 m (dimensioni previste da studio preliminare).

7) Criticità acustiche

Nel progetto si parla del "comfort acustico" (generalmente chiamato "inquinamento acustico"!) senza considerare la vicinanza con l'ospedale Pertini zona acustica classe 1 che si trova a nord est del lotto di intervento: pertanto, la presenza dell'ospedale risulta totalmente incompatibile con la presenza di uno stadio. Si parla inoltre di "*cercare di mitigare il rumore in prossimità della sorgente*", ma non viene spiegato in modo chiaro cosa si intende fare, che accorgimenti adottare e dove si intende posizionare gli schermi acustici.

In ogni caso pensare di concentrare in una zona verde (caratterizzata da specie di alberi e siepi con caratteristiche fonoassorbenti) localizzandole nell'area in prossimità dell'ospedale Pertini per mitigare il rumore, sembra non solo utopistico, ma irrealizzabile. Servirebbero numerosi alberi altissimi decine di metri per poter mitigare il rumore proveniente dallo stadio. Nulla poi viene detto riguardo gli edifici residenziali intorno allo stadio, Ospedale compreso.

In sintesi appare inverosimile e incompatibile il posizionamento di uno stadio nei pressi di un ospedale e nei pressi anche del centro abitato. Ricordiamo che ci sono delle case che si troveranno a circa 100 m dall'area di sedime dello stadio e questo stride anche con le misure precauzionali per l'esecuzione dei lavori di costruzione, perché di fatto se anche queste saranno "silenziose", quando lo stadio sarà avviato tutta la zona circostante sarà pervasa dai rumori provenienti dallo stadio durante il suo utilizzo.

Per un'analisi completa e dettagliata dell'impatto e dell'inquinamento acustico dello stadio, si rimanda all'allegato specifico.

In conclusione, data la vicinanza dello stadio alle abitazioni e soprattutto all'ospedale, riteniamo che l'inquinamento acustico scaturito da una tale gigantesca struttura sia troppo impattante e pericoloso.

8) Criticità: l'inquinamento luminoso

Il Masterplan non tiene conto inoltre dell'inquinamento luminoso che uno stadio all'interno di un quadrante possa comportare. Per inquinamento luminoso si intende l'effetto deleterio

(nocivo e lesivo) delle luminarie artificiali, con un'alterazione della naturale illuminazione ambientale notturna. Questa alterazione provoca danni di diversa natura: ambientali, culturali ed economici.

Pertanto, la costruzione di uno stadio comporterebbe un innalzamento delle fonti di luce e di calore, con conseguenti danni cerebrali e cancerosi, come dimostrato da alcuni studi scientifici, non solo per gli abitanti del quartiere, ma anche per gli animali (domestici e selvatici); per non parlare della gravissima vicinanza dell'ospedale Pertini.

Inoltre, la costruzione dello stadio avrebbe un impatto di gran lunga maggiore rispetto agli altri stadi sportivi, a causa della sua altezza imponente, che sovrasterebbe l'intero quartiere.

all that light pollution from one barely used stadium

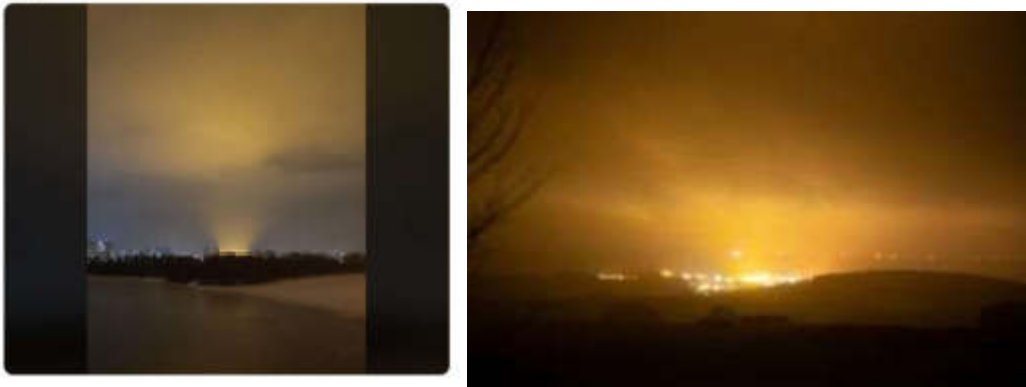


Fig. 19 Inquinamento luminoso prodotto da uno stadio (da <https://www.cpresussex.org.uk/news/amex/>)

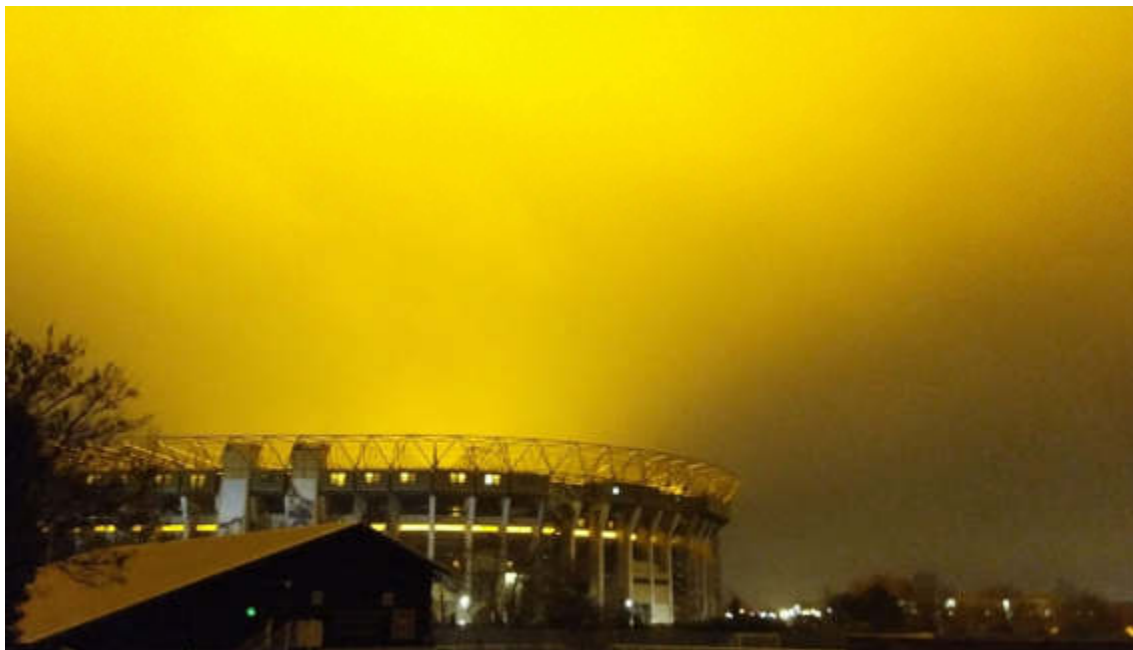


Fig. 20 Inquinamento luminoso prodotto da uno stadio (da https://twitter.com/Vitessetortoise/status/1337151499919560706?ref_src=twsrc%5Etfw)



Fig. 21 Inquinamento luminoso prodotto da uno stadio sulle abitazioni limitrofe (da “*Light pollution and sports lighting in dense urban areas: Early results in a case study of a stadium*” Ntoutsos - Doulos - Zerefos - Papalambrou and Balafoutis, in 2nd International Conference on Environmental Design IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 899 (2021)

BIBLIOGRAFIA:(Sanders, D., Frago, E., Kehoe, R. *et al.* A meta-analysis of biological impacts of artificial light at night. *Nat Ecol Evol* 5, 74–81 (2021); <https://www.birdwatchingdaily.com/beginners/helping-birds/light-pollution-and-migratory-birds/>; *Light pollution and sports lighting in dense urban areas: Early results in a case study of a stadium*, G Ntoutsos, L T Doulos , S Zerefos , A Papalambrou and T Balafoutis, in 2nd International Conference on Environmental Design IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 899 (2021); *The Scale and Impact of Sports Stadium Grow Lighting Systems In England*, S. Geliot, J. Coesfeld, C. Kyba/IJSL (2022) 39-51; Avery, D. 2000, *The Effects of Light on Circadian Rhythms, Sleep and Mood*, Dark Skies Northwest Regional Meeting - December 2nd, 2000, Avery, M. , Springer, P.F., Cassel, J.F. 1976, *The effects of a tall tower on nocturnal bird migration - A portable ceilometer study*, *Auk*, 93, 281-291; Able K.P. 1982, *The effects of overcast skies on the orientation of free-flying nocturnal migrations*, in *Avian navigation* (Papi and Wallraff eds.), Springer-Verlag, Berlin. Heidelberg , 40-49)

In conclusione, dato l'enorme impatto dell'inquinamento luminoso sulla zona dello stadio, riteniamo che sia assolutamente incompatibile l'edificazione di una tale gigantesca struttura.

9) Criticità: le isole di calore

Il progetto dello stadio non prende in considerazione uno dei più importanti problemi urbani durante le stagioni calde, ovvero l'**isola di calore**.

Rispetto alla vegetazione, il cemento e l'asfalto assorbono più calore, per poi disperderlo più lentamente. Per questo motivo la città è più calda rispetto ai boschi. Gli alberi e la vegetazione in generale fanno evaporare l'acqua, disperdendo così parte del calore a terra (evapotraspirazione). Non solo, ma gli alberi producono anche ombra, di cui si sente la mancanza soprattutto in estate.

Gli edifici alti (pensando allo stadio, MOLTO alti) bloccano totalmente il vento con il suo benefico effetto rinfrescante. I gas di scarico dei veicoli (pensando allo stadio, aumentati vertiginosamente rispetto ad ora) e l'aria calda emessa dai condizionatori in estate (problema moltiplicato con la costruzione di uno stadio) contribuiscono alla formazione di isole di calore. Si avrà pertanto un elevato aumento della temperatura, specialmente di notte quando il cemento disperde lentamente il calore assorbito durante la giornata.

Naturalmente ciò comporterà l'aumento di ondate di calore, nocive per il benessere, e l'aumento di inquinamento dovuto al refrigerio dei condizionatori. Si avrà dunque anche un aumento del consumo di energia, che genererà inquinamento, costi e calore aggiunto.

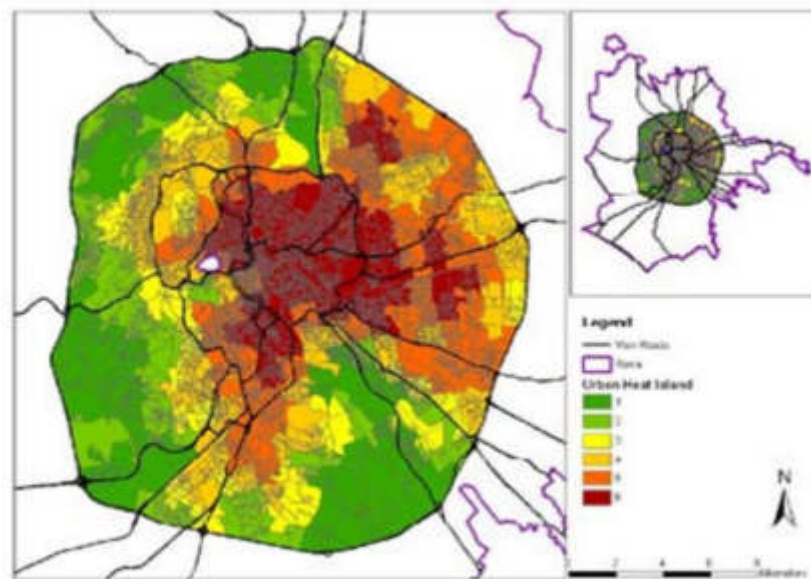


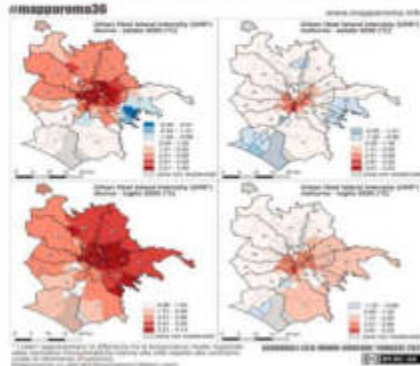
Figura 1. Isole di calore urbane di Roma.

Fig. 22 Isole di calore a Roma

Di seguito nella foto viene evidenziata come zona Tiburtina è un hot-spot di calore urbano con punte fino a 48,5 C (Studio CNR)

Inquinamento termico

Dov'è la pubblica utilità?



- Tiburtina è un hot-spot di calore urbano con punte fino a 48.5°C (studio CNR)
- Il calore è causa di morte (studio OMS)
- Il verde urbano può mitigare le ondate di calore

<http://metronews.9/2021/07/17/06udio-sul-calore-e-come-esseri-diversi-soffre-di-piu/>
https://www.cnr.it/health/topics/06abovsoftabitab_1
<https://www.espost.it/2021/07/20/meri-caldo/>

CEMENTIFICAZIONE, CONSUMO DI SUOLO E DIMINUIZIONE DI VERDE PEGGIORERANNO LA SITUAZIONE

Fig. 23 Situazione di hot spot a Tiburtina



Fig. 24 L'influenza degli alberi sulla qualità dell'aria

La funzione degli alberi di mitigazione del calore:

“La densa chioma di una struttura verde, come ad es. un viale alberato, determina una ‘bolla di penombra’, caratterizzata da una bassa incidenza di radiazione diretta e diffusa, quindi con scarso calore radiante, nella quale il livello di comfort termico è elevato e l’illuminazione adeguata.” in Salomoni M.T., GLI ALBERI E LA CITTA’, REnovation of public Building and Urban Spaces - 3° edizione, 07, p. 15

*“Un **albero adulto** può traspirare fino a 450 litri di acqua al giorno (1000 MJ) e per ogni grammo di H₂O evaporata occorrono 633 cal, che sono sottratte all’ambiente, producendo un abbassamento di temperatura equivalente alla capacità di cinque condizionatori di aria di piccola potenza operanti venti ore al giorno”,* in Salomoni M.T., GLI ALBERI E LA CITTA’, REnovation of public Building and Urban Spaces - 3° edizione, 07, p. 17

In conclusione, data l’enorme cementificazione che comporterà la costruzione dello stadio, riteniamo che sia assolutamente insensata la volontà di creare una situazione di isola di calore così impattante relativamente alla sempre più crescente emergenza del cambiamento climatico in atto.

10) Criticità: il vento e l’ombra

A pag. 29 del Dossier II si legge: *“Durante il Progetto di Fattibilità, si è voluto ricorrere all’analisi fluidodinamica computazionale (CFD) per verificare i livelli di comfort a livello di Masterplan in giorni di partita. La modellazione ha preso come valori di riferimento la distribuzione dei venti prevalenti sull’area di Pietralata e le masse di edifici pianificati in prossimità del lotto Stadio. I risultati sono stati utilizzati per definire la posizione delle attività sul sito. Nelle aree a bassa intensità di vento, sono stati inseriti zone di gioco e attività sportive”*

Il progetto dello stadio prevede un’altezza dell’intera struttura di min 38 m e max 55 m + un basamento di 15 m, il che equivale ad un palazzo di 16 piani, ma molto più impattante nelle dimensioni.

Il progetto prevede una sopraelevazione dello stadio rispetto all’orografia attuale con il posizionamento del piano del campo a +36 m, che comporterebbe una compensazione di quote di notevole impatto ambientale, come evidenziato da una nota del IV municipio a firma del direttore tecnico (CE n. 144924 del 22 dicembre 2022).

Per quanto riguarda invece “l’analisi del vento” in nessuna parte del progetto è visibile o viene definita chiaramente l’altezza del prospetto che influenzerebbe ombreggiature e il vento stesso.

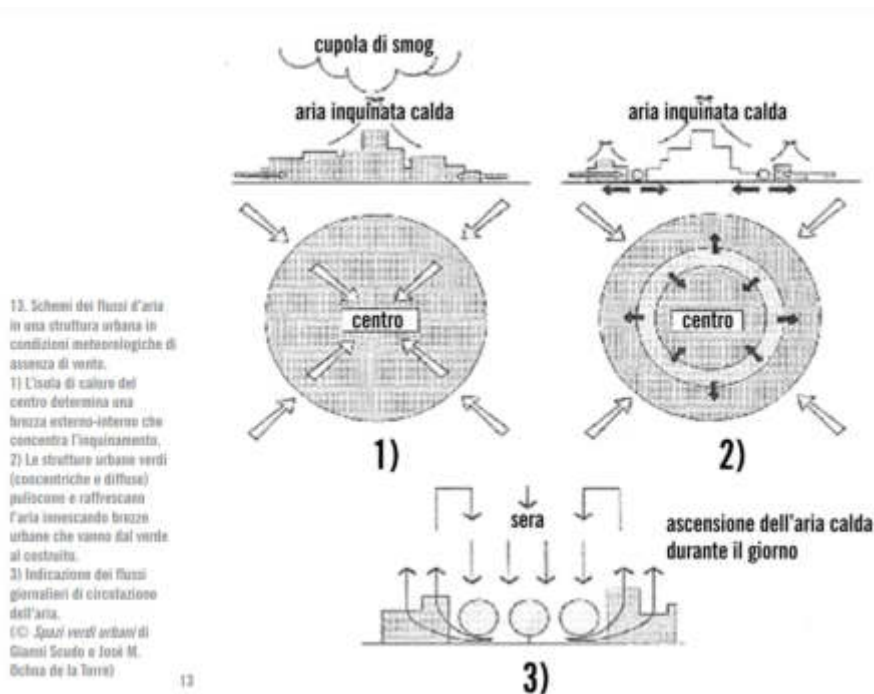


Fig. 25 Schemi di flusso dell'aria

Il vento che solitamente lenisce parzialmente la calura estiva del quartiere sarà totalmente azzerato a causa dell'imponenza della struttura, aumentando così ancor di più l'emergenza dell'isola di calore.

sempre a causa dell'altezza della struttura, alcune abitazioni più basse saranno condannate all'eterna ombra.

Il vento, che mitiga la calura estiva che attanaglia la città, diventerebbe una chimera, a causa della presenza di un edificio gigantesco come lo stadio che coprirebbe l'intero quartiere.

11) Criticità: l'inquinamento da polveri sottili

Nonostante l' AS Roma dichiara una particolare attenzione per la sostenibilità, nei documenti disponibili non vi sono stime quantitative e di merito su questo punto; tali stime rappresentano invece un elemento essenziale per dimensionare correttamente la quantità, qualità, densità e localizzazione del verde di progetto. - Le stesse stime sono inoltre necessarie per un confronto con le funzioni di abbattimento e assorbimento degli inquinanti che il fitto bosco attualmente presente nell'area destinata allo stadio costituisce, dal momento che la realizzazione dello stadio, sopprimendo questa formazione boschiva, causerà l'azzeramento delle capacità che tali alberi hanno di mitigare gli impatti della mobilità. - In base alla perdita di capacità di abbattimento e filtraggio degli inquinanti atmosferici offerta nelle attuali condizioni di mobilità, dall'attuale formazione boschiva pluriennale, fitta e continua, vanno calcolate anche le stime di mortalità e morbilità aggiuntive derivanti dall'incremento di traffico automobilistico causato dalla presenza dello stadio, specialmente sulla popolazione fragile di anziani e bambini.

La moltiplicazione della frequentazione del quartiere porterà ad un aggravarsi dell'inquinamento, di cui già normalmente soffre il quadrante.

E' notorio, infatti, che qui la soglia tollerata di polveri sottili PM10 viene frequentemente superata, già in condizioni "normali", ciò sarà aggravato dall'aggiunta di una "megastruttura" funzionante tutti i giorni l'anno.

https://www.ilmessaggero.it/roma/eur/smog_roma_quartieri_piu_inquinati_quali_sono_studio_tiburtina_eur_cinecitta-6893439.html

https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18_dicembre_29/metro-torna-l-allarme-polveri-sottili-picchi-pm10-stazioni-gallerie-0775d24c-0ad8-11e9-807b-d85edec6e72a.shtml

Poiché l'afflusso/deflusso agli eventi interesserà persone provenienti da un vasto bacino territoriale, servono stime degli impatti sull'inquinamento atmosferico estese ad un'area più vasta dei dintorni dello stadio; e poiché i grandi eventi si svolgeranno sia d'inverno che d'estate, tali stime devono risultare articolate sull'intero arco dell'anno per i principali inquinanti, quali l'ozono e le polveri sottili (PM10, PM2,5). Come emerso negli incontri, la questione sicurezza delle partite impone l'arrivo delle tifoserie avversarie sin dentro lo stadio per mezzo di pullman: data anche la vicinanza di strutture ospedaliere, per questo segmento di mobilità privata servono stime specifiche di impatto atmosferico e soprattutto sanitario.

Tabella livelli di concentrazione PM10

Concentrazione Media giornaliera di PM ₁₀ (µg/m3)	Livello di inquinamento da PM ₁₀	Commento
0 - 25	Basso	Questi livelli di concentrazione possono essere considerati valori di fondo. Sebbene anche a questi livelli non siano da escludere effetti sanitari, non vengono suggerite particolari precauzioni.
26 - 50	Medio	Le concentrazioni di PM ₁₀ sono ancora sotto il "limite per la protezione della salute umana" (DM 60/02), tuttavia già a questi livelli è opportuno che individui particolarmente sensibili (es. asmatici, cardiopatici, bambini, anziani) cerchino di adottare precauzioni per ridurre la propria esposizione.
51 - 100	Alto	I livelli di PM ₁₀ sono superiori al "limite per la protezione della salute umana" che non può essere superato più di 35 volte all'anno. In tali situazioni, aumenta la probabilità di accusare sintomi per i soggetti particolarmente sensibili. Anche gli adulti sani possono manifestare difficoltà respiratorie e cardiache, soprattutto durante attività fisiche intense e prolungate all'aperto. Si consiglia quindi di programmare eventuali attività sportive all'aperto in ore in cui i livelli di inquinamento sono inferiori (prima delle 8 del mattino o nel primo pomeriggio dalle 14 alle 16) e di arieggiare gli ambienti chiusi negli stessi orari. Si invita la popolazione a collaborare per ridurre i livelli di inquinamento riducendo l'uso dell'auto.
101 - 150	Molto Alto	Il livello di PM ₁₀ è molto superiore al "limite per la protezione della salute umana". Si consiglia di evitare attività fisiche intense e prolungate all'aperto e di rimanere il più possibile in ambienti chiusi, in particolare per i soggetti a rischio. Si invita la popolazione a collaborare per ridurre i livelli di inquinamento, adottando forme di mobilità di minore impatto ambientale spostandosi a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici.
Oltre 150	Eccezionale	I livelli di inquinamento sono eccezionalmente alti. Si raccomanda di adottare forme di mobilità di minore impatto ambientale e di ridurre il più possibile la permanenza all'aperto. Data l'eccezionalità dei valori previsti, si consiglia agli individui particolarmente sensibili (es. asmatici, cardiopatici, bambini, anziani) di consultare il proprio medico curante per consigli specifici.

Fig 26 da http://romariasalute.it/?page_id=1285

Mapa concentrazioni polveri (PM_{2,5})

Concentrazioni medie annuali (µg/m³) delle polveri PM_{2,5} nel Comune di Roma.

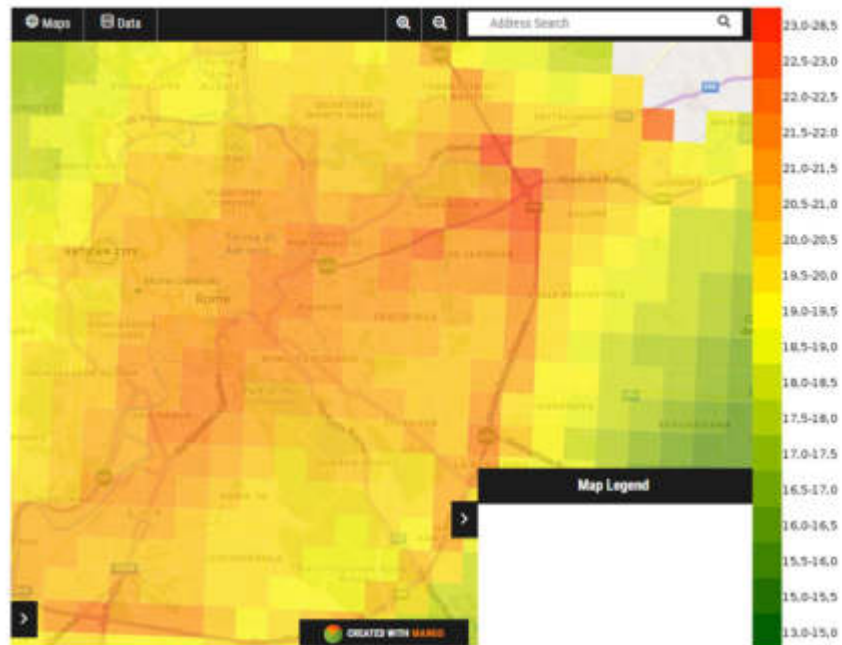


Fig. 27 Concentrazioni di polveri sottili (da http://romariasalute.it/?page_id=451)

Come si evince dalla figura 27, la zona interessata dal progetto di costruzione dello stadio è una delle più inquinate di Roma

A screenshot of the official website of the Municipality of Rome. The header features the word "ROMA" in white serif font on a dark red background, accompanied by the coat of arms of Rome. Below the header is a navigation menu with items: "Amministrazione", "Dati e statistiche", "Servizi", "Attualità", "Partecipa", and "Contatti". The main content area displays a news article titled "Qualità dell'aria. Superati i limiti di PM10. Adottato provvedimento per la Prevenzione dell'Inquinamento Atmosferico." dated 18-ago-2022. The article text states that on August 17, 2022, PM10 levels were exceeded at the Bufalotta and Tiburtina monitoring stations, leading to the adoption of a preventive measure. The article is dated August 18, 2022.

Fig. 28 qualità dell'aria a Roma agosto 2022 (da <https://www.comune.roma.it/web/it/informazione-di-servizio.page?contentId=IDS953190>)

DA NOTARE nella fig. 28 CHE IL SUPERAMENTO DELLA SOGLIA E' STATO RILEVATO IN PIENO AGOSTO, quando la città tende a svuotarsi per le partenze estive

In conclusione, dato l'elevatissimo inquinamento ambientale che comporterà la costruzione e l'esistenza stessa dello stadio, riteniamo che sia assolutamente insensata l'edificazione di una tale gigantesca struttura

12) Criticità idriche ed idrogeologiche

Il progetto della costruzione dello stadio non fa alcun accenno alla costruzione di collettori idrici (e dei suoi costi) né al consumo di acqua che ne deriverebbe. Per alimentare una costruzione gigantesca come quella dello stadio (con raffreddamento, servizi igienici, irrigazione del campo siepi, campi da gioco) si ha la necessità di un approvvigionamento costante di tonnellate di acqua al giorno, che ormai le città non possono più garantire così a dismisura.

La zona dove dovrebbe sorgere lo stadio è alimentata dall'acquedotto del Peschiera, realizzato alla fine degli anni Trenta, le cui sorgenti sono situate a 7 km da Cittaducale (provincia di Rieti), sulle pendici del Monte Nuria. Il Peschiera ha una portata massima di 9.500 litri al secondo, impiegando circa 24 ore per arrivare a Roma.

Uno studio di ACEA pubblicato nell'ottobre 2022 https://www.autoritadistrettoac.it/sites/default/files/attivita_sul_territorio/opui/19ottobre2022/Prezentazione%20Acea%20Ato2%2019ott2022.pdf ha dimostrato come negli ultimi tempi la scarsità di pioggia ha portato ad un impoverimento delle falde che ricaricano l'acquedotto del Peschiera e che la portata di quest'ultimo si stia notevolmente abbassando.

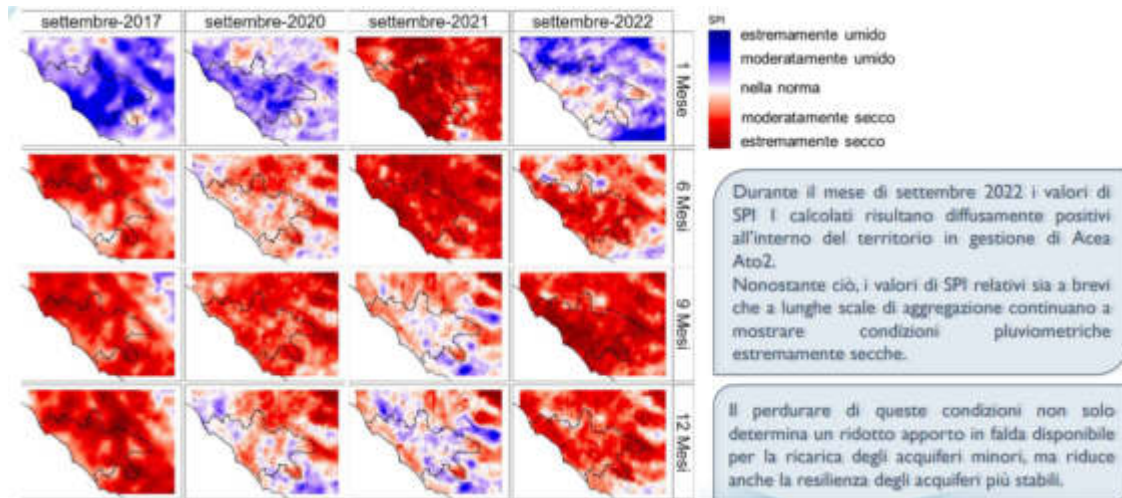


Fig. 29 andamento dei valori di SPI

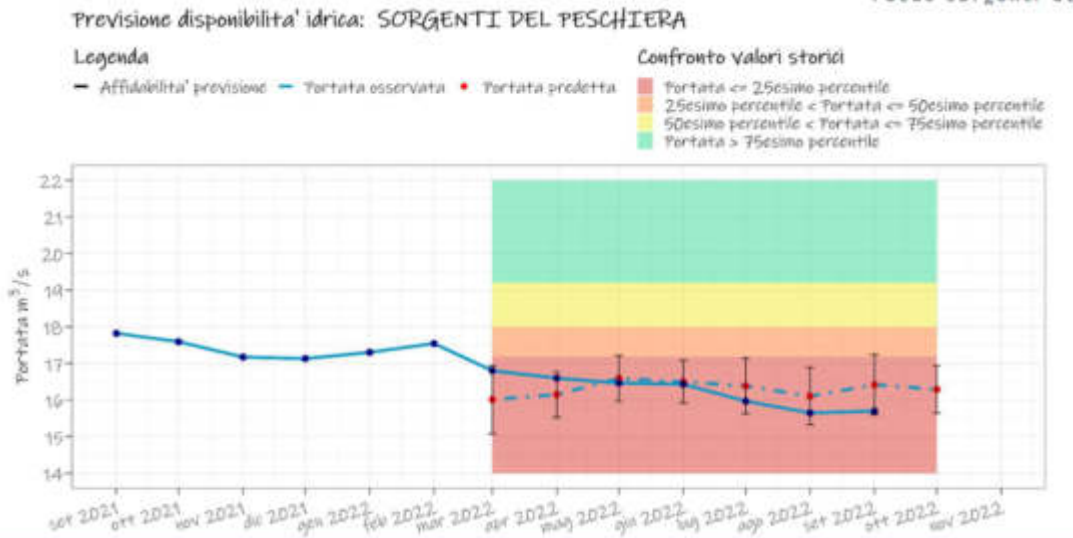


Fig. 30 Previsioni sulla disponibilità idrica del Peschiera da:
https://www.autoridadistrettoac.it/sites/default/files/attivita_sul_territorio/opui/19ottobre2022/Prezentazione%20Ace%20Ato2%2019ott2022.pdf

Alcuni comuni del reatino durante la stagione estiva si trovano spesso di fronte alla problematica del razionamento dell'acqua a causa della carenza idrica. L'acquedotto del Peschiera, infatti, che nasce proprio da quella zona, alimenta il 70-80% della capitale, a discapito dei comuni della provincia di Rieti.

Nel giugno 2022 Zingaretti aveva chiesto lo stato di calamità nel Lazio e a Roma a causa della siccità (<https://www.alesioporcu.it/articoli/siccita-scatta-lo-stato-di-calamita-nel-lazio/>). Pertanto, il razionamento dell'acqua potrebbe divenire uno scenario sempre più sconcertante e reale anche a Roma.

L'emergenza idrica anche nelle zone limitrofe a Roma si sta acuendo nel corso del tempo: basti considerare le problematiche di secca del lago di Bracciano, l'altra riserva idrica di Roma. (dati presi dallo studio ACEA da http://eventi.utilitalia.it/download/Campagna_Acqua_rubinetto/GMA2020/NOTE%20TECNICHE%20SU%20CRISI%20IDRICHE%20SICCITA%20E%20SERVIZIO%20IDRICO%20INTEGRATO%20WEB.pdf)

Tabella 1: Valori mensili dell'SPI nel 2017 calcolati per la stazione di Bracciano alle aggregazioni temporali di 1, 2, 3, 6, 9, 12, 24 e 48 mesi. Fonte: Elaborazioni ISPRA su dati dell'Ufficio Idrografico della Regione Lazio.

MESE 2017	AGGREGAZIONE (MESI)								VALORI SPI	LEGENDA
	1	2	3	6	9	12	24	48		
GENNAIO	0,46	-1,69	-1,20	-0,40	-0,37	-0,43	-0,52	0,46	$SPI \geq 2,0$	umidità estrema
FEBBRAIO	-0,79	-0,96	-1,98	-0,54	-0,68	-1,10	-0,91	0,28	$1,5 \leq SPI < 2,0$	umidità severa
MARZO	-0,83	-1,37	-1,53	-1,64	-1,21	-1,32	-1,64	-0,10	$1,0 \leq SPI < 1,5$	umidità moderata
APRILE	-0,92	-1,55	-1,77	-2,02	-1,30	-1,23	-1,78	-0,23	$-1,0 < SPI < 1,0$	nella norma
MAGGIO	-1,34	-1,67	-2,07	-2,88	-1,35	-1,50	-1,90	-0,37	$-1,5 < SPI \leq -1,0$	siccità moderata
GIUGNO	-1,67	-2,63	-2,35	-2,52	-2,27	-1,85	-1,93	-0,40	$-2,0 < SPI \leq -1,5$	siccità severa
LUGLIO	-1,00	-2,01	-3,00	-2,76	-2,64	-1,80	-1,91	-0,61	$SPI \leq -2,0$	siccità estrema
AGOSTO	-1,14	-1,96	-2,71	-3,15	-3,56	-1,77	-2,33	-0,76		
SETTEMBRE	0,52	0,00	-0,30	-1,95	-2,55	-2,20	-2,10	-0,55		
OTTOBRE	-2,13	-0,88	-1,46	-2,84	-3,23	-3,08	-2,57	-0,63		
NOVEMBRE	-0,09	-1,36	-0,90	-1,84	-2,59	-3,26	-2,28	-0,72		
DICEMBRE	0,53	0,17	-0,73	-1,00	-1,69	-2,33	-1,81	-0,43		

Fig. 31 Valori idrici del Lago di Bracciano

Anche se si pensasse ad un riutilizzo delle acque reflue, il fabbisogno idrico per la sopravvivenza dello stadio sarebbe di gran lunga superiore al risparmio dei consumi. E' stato calcolato uno spreco di circa 10 mila litri di acqua per ogni partita (!!!) di Coppa del Mondo (<https://ilmanifesto.it/mondiali-in-qatar-lo-scandalo-acqua>; <https://irpimedia.irpi.eu/fuorigioco-mondiali-qatar-ecosostenibili-indagine-satellitare/>)



Fig. 1 - Stralcio della Carta Idrogeologica (ingrandimento 1,5x. Sorgente, linee isopiezometriche, direzioni di deflusso e pozzi sono rappresentati con lo stesso colore (blu) della falda alla quale sono relazionati.

Fig. 32 Carta idrogeologica della zona Pietralata (da https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/Carta_Idrogeologica_Roma_Note_Integrative.pdf)

La preesistente pesante urbanizzazione ha già creato una estesa impermeabilizzazione del suolo, tale dinamica verrebbe ad aggravarsi con la costruzione di tutte le cubature previste (dagli edifici pubblici programmati allo Stadio), anche in considerazione dell'innegabile modificarsi delle precipitazioni, (caratterizzate da violenza improvvisa e spesso devastante) con impossibili realizzazione di compensazioni con aree permeabili.

Tali rilievi sono stati posti anche dall'Autorità di Bacino dell'Appennino Centrale che ha anche indicato come la zona prescelta per la costruzione di tale struttura è interessata da zone definite di Pericolosità Idraulica Potenziale. Andrebbe quindi studiato il progetto anche in relazione all'aumento brusco e irreversibile delle piogge (nubifragi sotto forma delle cosiddette "bombe d'acqua") che comportano non solo un controllo più approfondito del sistema fognario dell'area ma anche un nuovo collettore fognario nell'Aniene

Per quanto riguarda la questione idrogeologica, la zona di questo quartiere è soggetta normalmente ad allagamenti:

In idraulica è noto che la difesa più efficace dagli allagamenti è la presenza di formazioni a bosco con alberi di diverse età, altezza e specie che così offrono la massima protezione al suolo nelle stagioni più piovose, alberi densi e misti ad altre specie più basse, come i cespugli, in grado di intercettare le massime quantità di gocce di pioggia prima che raggiungano il suolo, o di rallentarne la concentrazione, favorendone invece il lento assorbimento nel terreno; tale capacità di assorbimento diminuisce quando aumenta la frammentazione delle aree permeabili (dove le zone verdi si alternano a zone pavimentate) ed è pari a zero per le aree impermeabili: la perdita del bosco esistente comporta un complesso sistema di opere di canalizzazione e drenaggio delle piogge, accompagnato da relativi potenziamenti degli impianti fognari che causando ulteriore frammentazione del verde previsto, sarà responsabile dell'aumento di esposizione al rischio idraulico di allagamenti per tutte le aree "idraulicamente" collegate (dove si scaricano le acque non assorbite dal sistema di drenaggio dello stadio) ma non servite da analoghi e coerenti adeguamenti delle reti di raccolta e smaltimento delle acque. Attualmente è il bosco esistente nell'area del futuro stadio a svolgere la funzione di assorbire gli allagamenti istantanei di piogge anche intense, con essenziali effetti di difesa per le zone limitrofe, tra cui uno dei principali nodi ferroviari del Paese; con la costruzione dello stadio, Ispra ha stimato un consumo di suolo di almeno 20 ettari, corrispondente a una perdita in capacità di assorbimento delle piogge da compensare con superfici e tipologie di verde in grado di assorbire le nuove quantità di acqua, oppure con opere spesso complesse, da costruire e poi mantenere, cui però il progetto di AS Roma ad oggi non ha nemmeno riservato una voce di bilancio.

Nei documenti di AS Roma, il tema della "invarianza" idraulica non è nemmeno accennato; si tratta di una stima richiesta ai progettisti dall'ente responsabile per il bacino del Tevere e le piene nella città di Roma (l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale) affinché si dimensionino le opere e si prevedano gli interventi necessari per mantenere la stessa permeabilità dei suoli prima e dopo la realizzazione dei progetti.

13) Criticità: la gestione e il mantenimento dello stadio

Nella pag. 9 del Dossier 2 del progetto si legge: *“L'intervento proposto, inoltre, garantirebbe servizi accessori aperti a tutte le ore del giorno e, negli edifici vicini che non sono comunque compresi nell'intervento progettuale qui descritto, un mix diversificato di funzioni e di servizi, come previsto dal P.P. di Pietralata (piccolo commercio, ricettività, ristoro, cultura, ricreazione, artigianato di servizio urbano etc.); tutto ciò a favore di una migliore vivibilità quotidiana del quartiere”*. Tutte le attività che sono previste dal progetto avrebbero dei costi in termini di mantenimento e di conseguente inquinamento improponibili.

A pag. 28 si legge: *“L'area occupata dall'impianto fotovoltaico risulta essere pari a 9785 mq (pari al 29% delle coperture) e, considerando gli spazi tecnici per la manutenzione, l'area occupata dall'impianto fotovoltaico risulta essere pari a 15656 mq (pari al 47% delle coperture). In questa fase preliminare, si stima che l'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico possa essere fino a 2,5 MWh. Questa verifica verrà finalizzata nelle fasi successive una volta confermate le aree di proiezione a terra dell'edificio e il fabbisogno totale dell'edificio. Infatti, la seconda verifica da rispettare è la copertura del 50% dei fabbisogni per la climatizzazione estiva, invernale e per la produzione di acqua calda sanitaria attraverso fonti rinnovabili”*.

da <https://www.sorgenia.it/guida-energia/impianti-fotovoltaici-vantaggi-svantaggi>

Tra gli interventi da realizzare ci sono la pulizia dei pannelli fotovoltaici, per mantenere alto il rendimento dell'impianto, il controllo periodico dei componenti e una verifica generale almeno una volta l'anno.

La spesa è proporzionale al numero di moduli installati e all'età dell'impianto, quindi diventa più costosa con il passare del tempo e comporta una spesa ridotta per gli impianti di piccole dimensioni.

Un impianto fotovoltaico non produce sempre energia, ad esempio di notte o nelle giornate di pioggia, quindi in alcune circostanze il sistema genera con maggiore difficoltà energia elettrica, di conseguenza talvolta è **necessario prelevarla dalla rete!!!!**

Anche il rendimento non è costante, ma dipende dall'irraggiamento solare, dalla posizione geografica e dal corretto dimensionamento e installazione dei pannelli. Per limitare questo fenomeno è possibile installare anche le batterie per l'accumulo fotovoltaico, con le quali ottimizzare la resa dell'impianto e massimizzare l'autoconsumo.

<https://ilgiornaledellambiente.it/energie-rinnovabili-italia/energia-solare-pro-contro/#svantaggi>

La vita dei pannelli fotovoltaici, poi, è abbastanza lunga e si attesta sui 25 anni circa, ovvero molto più lunga di quasi tutti i beni di consumo. I pannelli sono riciclabili anche se, essendo composti da diversi elementi, richiedono un trattamento speciale che ha dei costi sia in termini economici che di impatto ambientale, ovvero di energia utilizzata per il riuso.

<https://www.eai.enea.it/archivio/energia-e-green-new-deal-sommario/il-modulo-fotovoltaico-una-miniera-di-risorse-se-il-fine-vita-e-virtuoso.html>

14) Criticità: modalità di smaltimento dei rifiuti

Il progetto dello stadio non fa alcun riferimento alla problematica dello smaltimento dei rifiuti e dei suoi costi. Infatti lo stadio (con annessi negozi, asili, campi da gioco, come da progetto) produce un'enorme quantità di rifiuti, tra cui imballaggi alimentari, bottiglie di plastica, rifiuti alimentari, vegetativi, ecc

Il calcio soltanto in Europa genera 750mila tonnellate all'anno di rifiuti: <https://www.wired.it/lifestyle/sport/2019/06/19/calcio-inquinamento-impronta-ambiente/>. Gli sprechi possono riguardare anche il cibo: una partita della massima serie può erogare anche più di 1500 pasti a partita.

Roma è una città che ha un'enorme problematica sui servizio rifiuti, gestito dall'AMA. Nel progetto non viene menzionato se sarà una ditta privata a smaltire i rifiuti o ci si affiderà al comune di Roma

<https://laroma24.it/rubriche/la-penna-degli-altri/2010/09/la-pulizia-all%C2%92olimpico-paghino-roma-e-lazio>

Qualora fosse una ditta privata a smaltire i rifiuti all'interno della struttura dello stadio, CHI PROVVEDERA' ALLA RIMOZIONE DEI RIFIUTI ALL'ESTERNO? SARA' TUTTO A CARICO DEL COMUNE? Se già il quartiere ha problemi di smaltimento della nettezza urbana nel quotidiano, come potrà sopravvivere ad un surplus così impattante come la moltiplicazione dei rifiuti dei 60.000 tifosi previsti?

https://www.facebook.com/romafaschifo/posts/pietralata-sommersa-di-rifiuti-tra-laltro-cumuli-realizzati-dal-famoso-immigrato/1367121426739765/?locale=it_IT

<https://video.repubblica.it/edizione/roma/roma-a-pietralata-montagne-di-rifiuti-e-la-carrozzina-non-passa-sul-marciapiedi/275253/275815>

Saranno i cittadini ad essere ulteriormente tassati per le pulizie straordinarie dovute alla moltiplicazione dei rifiuti?

<https://www.tariroma.it/tariffa-rifiuti-monti-tiburtini/>

Gli eventuali cassonetti aggiuntivi (non è detto che ci siano) dove verrebbero posizionati? a ridosso delle abitazioni? così da molestare gli abitanti con il cattivo odore (specie nelle stagioni più calde)? Oppure sui marciapiedi limitrofi, diminuendo ulteriormente la possibilità di parcheggio degli abitanti?

E le operazioni di smaltimento dei moltiplicati rifiuti verranno fatte nelle ore diurne (così da impattare ulteriormente sul traffico già normalmente insopportabile?) o nelle ore notturne (così da disturbare ulteriormente il sonno degli abitanti limitrofi?)

E inoltre chi si occuperà della pulizia stradale STRAORDINARIA nelle zone limitrofe allo stadio? Ricordiamo che in questo quartiere sono quasi sempre i PRIVATI cittadini e i comitati di quartiere ad organizzarsi per la manutenzione del verde e per le pulizie stradali, perché il comune è quasi totalmente ASSENTE nella rimozione dei rifiuti e nella pulizia ordinaria!

Conclusioni

Considerando tutte le numerosissime criticità succitate, aggiungendo ulteriormente l'allarme dell'emergenza della crisi idrica e climatica in corso e i sempre più alti livelli di cambiamenti climatici a cui dovremmo abituarci, riteniamo pertanto il progetto dello stadio:

- INCOERENTE

Il progetto presentato non è coerente con quanto descritto dal progetto stesso. Non è un progetto sostenibile, non migliora o aumenta la biodiversità anzi distrugge quindi danneggia quella esistente.

Rappresenta solo la volontà di perseguire un interesse privato facendolo passare per una riqualifica di un quadrante anche da punto di vista ambientale, ma di fatto, così si distrugge un'area verde esistente, si priva un quartiere del suo polmone verde (il bosco urbano, che era stato deciso negli anni 2000 come parco e mai realizzato) e invece di ampliare e valorizzare l'esistente si propone di distruggere per cementificare e piantumare essenze arboree sporadiche e discontinue che mai potranno sostituire quelle esistenti che verrebbero distrutte oggi casa di numerose specie animali.

- INSENSATO

La costruzione di un ecomostro di siffatto impatto ambientale causerebbe una perdita totale del verde esistente, con relativa perdita di biodiversità e habitat delle specie protette (in violazione della Direttiva "Rete Natura 2000"), un aumento di consumo di suolo, a cui si aggiunge anche uno sfruttamento intenso delle risorse idriche (in violazione della Direttiva "Acque 2000/60/CE"), vista la necessità, sempre più urgente, di risparmiare un bene primario come l'acqua potabile.

- SCONSIDERATO

La costruzione dello stadio causerà inoltre un'alterazione degli equilibri di ecosistemi naturali anche delle aree limitrofe e un peggioramento della qualità della vita. Sarebbe stato auspicabile interloquire con il territorio prima della presentazione di un progetto così impattante: a seguito di uno studio dell'area si sarebbe capito facilmente che quella individuata non era un'area "libera", ma un'area destinata a parco, perché così si era concertato anche con la popolazione anni prima. Qualsiasi proposta, dunque, diversa dal rispetto dell'area verde esistente e da un suo ampliamento e valorizzazione non andrebbe mai incontro al favore dei residenti.

- INCOMPATIBILE

Visti tutti gli effetti negativi che la costruzione dello stadio causerebbe relativi alle criticità suddette, il progetto è totalmente incompatibile con la vivibilità ambientale dell'intero quadrante, danneggiando fortemente il benessere degli abitanti del II e IV municipio.

DOCUMENTI AD OPERA E CURA DI:

*COMITATO POPOLARE MONTI DI PIETRALATA
COMITATO VILLA BLANC
COMITATO NO STADIO LANCIANI/NOMENTANO
CDQ TIBURTINO NORD E PIETRALATA
ARCI PIETRALATA*



SDO Pietralata

PIANO NAZIONALE PER LE CITTA'

Legge del 7.08.2012 n.134 art.12
 Conversione in Legge del D.L. 83/12 recante Misure urgenti per la crescita del Paese

COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA

PIANO PARTICOLAREGGIATO
 DEL.G.R.L. n. 79 del 24.01.2001, DEL . C.C. n. 156 del 28.09.2006 - VARIANTE,
 DEL. G.C. n. 208 del 18.07.2012 - VARIANTE NON SOSTANZIALE

C. V. U.

CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA
SDO PIETRALATA

PROGETTI FINANZIATI

ROMA CAPITALE DEL.G.C. n. 283 del 20.12.2012
 MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI Decreto n. 1105 dell' 8.02.2013

ROMA CAPITALE

**DIPARTIMENTO SVILUPPO INFRASTRUTTURE
 E MANUTENZIONE URBANA**
DIRETTORE
 Ing. Umberto Petroselli

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
 Ing. Roberto Coluzzi
 DIRIGENTE U.O. ATTUAZIONE S.D.O.

PROGETTISTI
 Ing. Roberto Coluzzi
 Arch. Angela Violo P.O. ATTUAZIONE SDO

COLLABORATORI TECNICI
 Arch. Isabella De Berardinis
 Arch. Arianna Rasori

SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE
 A.Z.G.s.a.s. - Dott. Armando Gibertini

MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

**DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE,
 GLI A.A.G.G. E PERSONALE**
DIRETTORE GENERALE CAPO DIPARTIMENTO
 Dott. Domenico Crocco

CABINA DI REGIA
PIANO NAZIONALE PER LE CITTA' - CVU
 Ing. Giancarlo Storto
 Ing. Stanislao Tango
 Arch. Elena Fiorito
 Arch. Caterina Grio



SINDACO di ROMA CAPITALE
ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI

On.le Gianni Alemanno
 On.le Fabrizio Ghera





TOTALITA' OPERE DA REALIZZARE SDO PIETRALATA

ROMA CAPITALE															
DIPARTIMENTO - SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA															
DIREZIONE - AREA OPERE INFRASTRUTTURALI															
U.O. - ATTUAZIONE S.D.O. (SISTEMA DIREZIONALE ORIENTALE)															
TABELLA GENERALE															
A) INTERVENTI PREVISTI DAL CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA (CUV) PIETRALATA															
Pratica	TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	Area # P.P.	VOLUMETRIA	SUPERFICIE	Valore estimato	INDICAZIONE ECONOMICA	FINANZIAMENTI							
			mq	mq	mq	€		MIT	ROMA CAPITALE	MINISTERO	FONDAZIONE	UNIVERSITA'	ISTAT	ALTRI SOGGETTI	
								INFRASTRUTTURE E TRASPORTI		REGOLAMENTI	TEATRO DELL'OPERA	SAPIENZA		DA DEFINIRE	
INTERVENTI PRIMARI															
N															
1.1*		Centro Storico - Dimensione Area	Area 11	3.600	1.750	450	2.520.000								
1.2*		PIAZZA GARIBOLDI	V.11	6.520	6.520	800.000	3.600.000		2.600.000						
1.3*		Barra di Via	V.13	10.000	10.000	800.000	800.000		400.000						
2*		Area di destinazione pubblica di 5000 mq	S.13	3.640	1.320	450	1.776.000								
3*		Area di destinazione pubblica di 5000 mq	S.13	3.640	1.320	450	1.776.000			1.536.000					
4*		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
5		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
6		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
7.1*		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
7.2*		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
8*		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
9*		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
10*		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
11		EDIFICI NON RESIDENZIALI	ITA	3.025	3.000	450	4.351.250								
TOTALE INTERVENTI								81.000.000	21.891.250	2.800.000	1.536.000	7.428.000			
PERCENTUALI SUL TOTALE INTERVENTI								22.000.000	PARI AL 24 % DEL TOTALE						86.763.000

B) INTERVENTI PREVISTI DAL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (PRIU) DEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA															
N	STAT	DESCRIZIONE	Area	VOLUMETRIA	SUPERFICIE	Valore estimato	INDICAZIONE ECONOMICA	FINANZIAMENTI							
			mq	mq	mq	€		MIT	ROMA CAPITALE	MINISTERO	FONDAZIONE	UNIVERSITA'	ISTAT	ALTRI SOGGETTI	
								INFRASTRUTTURE E TRASPORTI		REGOLAMENTI	TEATRO DELL'OPERA	SAPIENZA		DA DEFINIRE	
INTERVENTI PRIMARI															
N															
12	STAT	Edificio a tre piani per servizi sociali	A1	102.000	45.000	450	14.700.000							14.700.000	
13	UNIVERSITA'	Edificio a tre piani per servizi sociali	A2	209.240	71.880	450	16.000.000					16.000.000			
14	METRO (ex Min Ambienti)	Edificio a tre piani per servizi sociali	A3	205.000	69.000	450	166.500.000							166.500.000	
15	CENTRO Congressi Piazze Quintiliani	Edificio a tre piani per servizi sociali	A4	48.000	16.000	450	66.000.000							66.000.000	
16	CENTRO SERVIZI PUBBLICI PIETRALATA	Edificio a tre piani per servizi sociali	B1	8.000.000	3.141	450	9.000.000		16.674.000						
17	PONTE PEDONALE	Edificio a tre piani per servizi sociali	B2	31.000	20.000	450	28.000.000								
18	EDIFICIO RESIDENZIALE Housing Sociale AREA P555	Edificio a tre piani per servizi sociali	B3	8.444	450	450	3.000.000								
19	EDIFICIO RESIDENZIALE Housing Sociale AREA P555	Edificio a tre piani per servizi sociali	B4	31.000	20.000	450	7.700.000								
20	BORGHETTI APERTURA	Edificio a tre piani per servizi sociali	B5	39.250	13.124	450	16.000.000							16.000.000	
21	PASCO MONTI TURBINI	Edificio a tre piani per servizi sociali	B6	20.750	6.500	450	12.200.000							12.200.000	
22	BORGHETTI APERTURA	Edificio a tre piani per servizi sociali	B7	300	17.120	20.000	13.700.000							13.700.000	
TOTALE INTERVENTI								81.000.000	21.891.250	2.800.000	1.536.000	7.428.000			
PERCENTUALI SUL TOTALE INTERVENTI								22.000.000	PARI AL 24 % DEL TOTALE						86.763.000

81.000.000	21.891.250	2.800.000	1.536.000	7.428.000			86.763.000
22.000.000	PARI AL 24 % DEL TOTALE						86.763.000
B) INTERVENTI PREVISTI DAL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (PRIU) DEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA							
14.700.000							14.700.000
16.000.000						16.000.000	16.000.000
166.500.000						166.500.000	166.500.000
66.000.000						66.000.000	66.000.000
9.000.000	16.674.000					25.674.000	25.674.000
28.000.000						28.000.000	28.000.000
3.000.000						3.000.000	3.000.000
16.000.000						16.000.000	16.000.000
12.200.000						12.200.000	12.200.000
13.700.000						13.700.000	13.700.000
81.000.000	21.891.250	2.800.000	1.536.000	7.428.000			86.763.000
22.000.000	PARI AL 24 % DEL TOTALE						86.763.000
TOTALE INTERVENTI CUV E INTERVENTI PRIU AVVIATI DA ROMA CAPITALE NEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA							
81.000.000	21.891.250	2.800.000	1.536.000	7.428.000			86.763.000
22.000.000	PARI AL 24 % DEL TOTALE						86.763.000
PERCENTUALE INTERVENTI CUV E INTERVENTI PRIU AVVIATI DA ROMA CAPITALE NEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA							
6	26	1	0,2	0,9	15	2	46
81.000.000	21.891.250	2.800.000	1.536.000	7.428.000			86.763.000
22.000.000	PARI AL 24 % DEL TOTALE						86.763.000



Legenda

Perimetro del Comprensorio direzionale Pietralata

MODALITA' D'USO DELLE AREE

- Attrezzature di servizio pubbliche di interesse urbano
- Attrezzature di servizio pubbliche di interesse locale
- Aree destinate a verde pubblico o di uso pubblico
- Attrezzature di servizio in aree di verde pubblico
- Attrezzature sportive in aree di verde pubblico
- Aree di concentrazione delle cubature nelle aree destinate ad attività direzionali e terziarie e nelle aree di trasformazione terziarie
- Comparti misti di trasformazione urbanistico - edilizia
- Aree residenziali di ristrutturazione urbanistico - edilizia
- Fabbricati non residenziali di proprietà pubblica da conservare
- Comparti e lotti residenziali di conservazione edilizia
- Fabbricati esistenti da conservare

ELEMENTI FUNZIONALI

- Anello ferroviario
- Stazioni metropolitane
- Linea metropolitana
- Rete viaria
- Parcheggi pubblici
- Parcheggi pubblici multipli interrati
- Parcheggi privati di interesse pubblico PUP
- Spazi e piazze pedonali
- Spazi e piazze pedonali alberati
- Percorsi pedonali

PRESCRIZIONI PLANOVOLUMETRICHE

- Ambiti di progettazione unitaria
- Altezza massima dei fabbricati
- Elementi porticati
- Collegamenti aerei tra gli edifici
- Passaggi e spazi pedonali coperti
- Corti e spazi pedonali interni alle edificazioni delle aree direzionali

Basamento H m. 8 nelle aree fondiarie direzionali dell'Area A

Linea esterna: limite di allineamento obbligato del basamento degli edifici (fino ad H +8,00 m dal marciapiede)

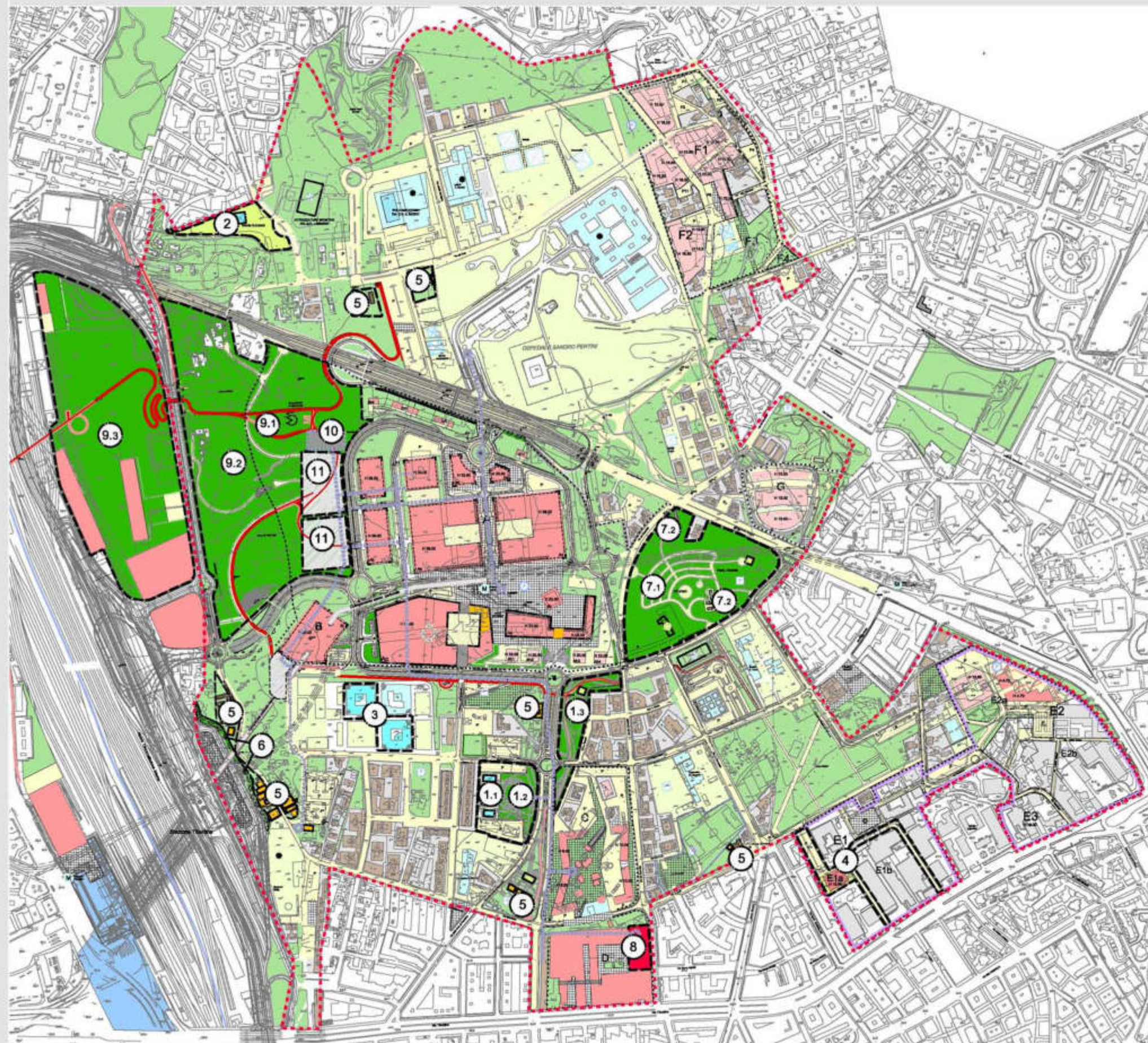
Linea interna: limite massimo di allineamento dei fronti degli edifici ad impronta planimetrica libera sopra il basamento (da H +8,00 m ad H max +38,00 m dal marciapiede)

Emergenze puntuali

Quote di progetto

ELEMENTI DI VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE

- Stazione panoramica
- Manufatti storici
- Luoghi archeologici
- Acquedotto vergine
- Sistemazioni verdi di protezione ambientale
- Ripristino sistema cave



Comprensorio Direzionale SDO Pietralata

C.V.U. CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA

INTERVENTI PRIMARI

- 1.1 CENTRO ECCELLENZA DIVERSAMENTE ABILI
- 1.2 PIAZZA DELLA RAMBLA
- 1.3 GIARDINO RAMBLA - SISTEMAZIONI A VERDE
- 2 SCUOLA ELEMENTARE G.CURIONI
- 3 RIUSO PADIGLIONE SCUOLA G.DE RUGGERO PER SEDE COMMISSARIATO - PADIGLIONI A e B
- 4 COMPARTO E1A RESIDENZIALE E ATTIVITA' TERZIARIE
- 5 RECUPERO FABBRICATI ESISTENTI DI PROPRIETA' PUBBLICA "NON RESIDENZIALI"
- 6 RIQUALIFICAZIONE FRONTE STAZIONE
- 7.1 ORTI URBANI NEL PARCO AMORETTI
- 7.2 RINNOVO URBANO DI CASALI PUBBLICI
- 8 TEATRO DELL'OPERA - SEDE DISTACCATA (COMPLESSO DE PAOLIS)
- 9.1 PARCO MONTI TIBURTINI - PISTE CICLABILI
- 9.2 PARCO MONTI TIBURTINI - VERDE E ATTREZZATURE
- 9.3 PARCO AREA RFI VERDE E ATTREZZATURE
- 10 DISTRETTO TECNOLOGICO
- 11 PARCHeggi PUBBLICI INTERRATI LIMITROFI AL POLO DIREZIONALE

Planimetria generale degli interventi da realizzare su base Tav. 3bv "Piano di sistemazione dell'area e indicazioni planovolumetriche" della Variante n.s. del P.P. Pietralata approvata con Del. G.C. n. 208 del 18.07.2012


PROPOSTA COMPLESSIVA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA SDO PIETRALATA

ROMA CAPITALE DIPARTIMENTO - SVILUPPO INFRASTRUTTURE E MANUTENZIONE URBANA DIREZIONE - AREA OPERE INFRASTRUTTURALI								FINANZIAMENTI									
TABELLA GENERALE A - B																	
A) INTERVENTI PREVISTI DAL CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA (CUV) PIETRALATA																	
Priorità	TITOLO	DESCRIZIONE	Zone di P.P.	VOLUMETRIA	SUPERFICIE S.U.V.	VALORE UNITARIO	RSORSE ECONOMICHE	MIT INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	PRIVATI (project financing)	ROMA CAPITALE	RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA	MINISTERO DEGLI INTERNI	FONDAZIONE TEATRO DELL'OPERA	UNIVERSITA SAPIENZA	ISTAT	ALTRI SOGGETTI DA DEFINIRE	
N	Interventi Primari		sigla	mc	mq	euro m c euro mq	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	euro	
1.1*	CENTRO ECCELLENZA SERVIZI PER DIBERSAMENTE ABILI E PIAZZA RAMBLA	Centro Eccellenza Servizi per Diversamente Abili	Area 11	5.800	1.750	450	2.520.000,00	2.520.000,00									
1.2*		Piazza Rambla	VL 11		6.500		5.000.000,00	2.500.000,00	2.500.000,00								
1.3*		Giardino Rambla	VL 9		10.000	80	800.000,00	400.000,00	400.000,00								
2*	SCUOLA ELEMENTARE G. CURIONI	Area a destinazione pubblica di 5000 mq	SL 13	3.840	1.200	450	1.728.000,00	1.728.000,00									
3*	RISUSO DI UN PADIGLIONE DELLA SCUOLA G. DE RUGGERO PER SEDE COMMISSARIATO	RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE A (commissariato)		5.120	1.600	300	1.536.000,00					1.536.000,00					
		RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE B (scuola)		5.120	1.600	300	1.536.000,00	1.536.000,00									
4*	REALIZZAZIONE DEL COMPARTO E1A FUNZIONE TERZIARIA E HOUSING SOCIALE	Edilizia non residenziale	E1A	9.625	3.008	450	4.331.250,00		4.331.250,00								
		Edilizia residenziale (Housing Sociale)		3.835	1.198	450	1.725.750,00	1.725.750,00									
5	RECUPERO EDILIZIA PUBBLICA RICOLOCAZIONE ATTIVITA' TERZIARIE	Edifici a destinazione terziaria e produttiva acquisiti al patrimonio Capitolino da recuperare per allocazione temporanea delle attività artigianali e commerciali sgomberate dalle aree oggetto degli interventi SDO Pietralata stradali ed edificatori		16.000		300	4.800.000,00	4.800.000,00									
6	BONIFICA AMBIENTALE E RIQUALIFICAZIONE DELLA SCARPATA FRONTALE STAZIONE TIBURTINA	Fronte di costone tufaceo antistante a vista la nuova stazione Ferroviaria Tiburtina			8.000	150	1.200.000,00	1.200.000,00									
7.1*	REALIZZAZIONE DI ORTI URBANI NEL PARCO AMORETTI E	Creazione di attività di utilizzo e manutenzione delle zone a parco orti urbani			19.200	100	1.920.000,00	1.920.000,00									
7.2*	RINNOVO URBANO DI CASALI PUBBLICI	Rinnovo urbano di casali pubblici		1.500	469	450	675.000,00	675.000,00									
8*	RISTRUTTURAZIONE FABBRICATO EX DE PAOLIS PER LA SEDE DISTACCATA TEATRO DELL'OPERA	Recupero del padiglione interno alla complesso cinematografico ex De Paolis del capannone semidistrutto da incendio da ricostruire ed adibire a sede laboratori teatrali del Teatro dell'Opera di Roma e nuova sede	Area D	33.000	3.300	450	14.850.000,00	7.425.000,00					7.425.000,00				
9.1*	PISTE CICLABILI DEL PARCO MONTI TIBURTINI E PARCO STAZIONE TIBURTINA RFI	Piste ciclabili nel Parco Monti Tiburtini e Parco Stazione Tiburtina RFI			4.500	500	2.250.000,00	2.250.000,00									
9.2*	PARCO INSERITO NEL PIANO DI ASSETTO DELLA STAZIONE TIBURTINA	Attrezzature nel Parco Monti Tiburtini			135.000	80	10.800.000,00				10.800.000,00						
9.3*	ANNESSO AL PARCO MONTI TIBURTINI	Attrezzature nel Parco Stazione Tiburtina RFI			80.200	80	6.416.000,00				6.416.000,00						
10	DISTRETTO TECNOLOGICO ENERGETICO DEL CENTRO DIREZIONALE	Applicazione di moderne tecnologie di produzione e contenimento nonché produzione di calore (telerscaldamento) e condizionamento (telerraffreddamento) con rete di distribuzione	Area A - B				16.000.000,00	4.320.250,00	11.679.750,00								
11	PARCHEGGI PUBBLICI INTERRATI CONTIGUI ALL'AREA DIREZIONALE	Parcheeggi interrati P3 P4 P6 - 1744 posti auto	P3 P4 P6 posti	1.744	43.600	20.000	34.880.000,00	18.000.000,00	16.880.000,00								
TOTALE CUV (A)							112.968.000,00	51.000.000,00	32.891.000,00	2.900.000,00	17.216.000,00	1.536.000,00	7.425.000,00	0,00	0,00	0,00	
								33.000.000,00	PARI AL 29 % DEL TOTALE DI EURO			112.968.000,00					
TOTALE INTERVENTI PREVISTI NEL CUV DEL COMPENSORIO DIREZIONALE PIETRALATA																	112.968.000,00
PERCENTUALI SUL TOTALE DEGLI INTERVENTI PREVISTI NEL CUV DEL COMPENSORIO DIREZIONALE PITRALATA								45	29	3	15	1	7	0	0	0	


PROGETTI FINANZIATI
"ACCORDO" CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA SDO PIETRALATA 2013
ROMA CAPITALE - MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI
INTERVENTI FINANZIATI MIT CVU

INTERVENTI	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU			CRONOPROGRAMMA								
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'			Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta	Espletamento bando di gara	Applicazione lavori e apertura cantiere	Cantiere Esecuzione lavori
			2013	2014	2015			3 mesi	3 mesi	2 mesi	4 mesi dall'approvazione della G.C. e della disponibilità del finanziamento	3 mesi apertura cantiere	tempi differenziati
1	Centro di eccellenza servizi diversamente abili	2.520.000,00	2.520.000,00	500.000,00	800.000,00	1.220.000,00	si	si	in corso	da predisporre	da approvare		
2a	Piazza della Ramba	2.500.000,00					si	si	si	da predisporre	Approvato		
2b	Giardino della Ramba	400.000,00	4.953.463,26	500.000,00	2.800.000,00	1.653.463,26	si	si	si				
3	Riuso Padiglione della Scuola G. De Ruggero	1.536.000,00	800.000,00	400.000,00	400.000,00	-	si	si	si	da predisporre	Approvato necessità di variante		
4	Sede per il Commissariato P.S. "Sant'Ippolito".	Finanziamento Ministero dell'Interno	1.000.000,00	500.000,00	500.000,00	-							
5	Recupero di edilizia pubblica per ricollocazione di attività terziarie	4.800.000,00	2.000.000,00	800.000,00	700.000,00	500.000,00	si	si	si	da predisporre	da approvare		
6	Bonifica ambientale e riqualificazione della scarpata frontale della Stazione Tiburtina	1.200.000,00	600.000,00	400.000,00	200.000,00	200.000,00	si	in corso	in corso	da predisporre	da approvare		
7	Pista ciclabile e Attrezzatura per il verde nel Parco Monti Tiburtini.		2.086.536,74	500.000,00	600.000,00	986.536,74	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare		
	RISORSE ASSEGNATE	12.956.000,00											
		finanziamento MIT1	12.960.000,00										
		finanziamento MIT 2	1.000.000,00										
			13.960.000,00	2.702.013,00	5.202.014,00	3.375.478,26							

INTERVENTI FINANZIATI MIT (POLITICHE ABITATIVE)

8	Consorzio Coretus. 100 alloggi di edilizia sperimentale agevolata	finanziato dal MIT - Politiche abitative con L.94/82, art.4	1.497.725,00				si	si	si	da predisporre	da approvare		
---	---	---	--------------	--	--	--	----	----	----	----------------	--------------	--	--

ULTERIORE INTERVENTO

9	Sede distaccata Teatro dell'Opera presso il Complesso terziario De Paolis	da finanziare con Protocollo d'intesa Integrativo MIT	-				si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare		
		da finanziare con contributo privato - Project Financing	-				si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare		

	TOTALE RISORSE	Finanziamento MIT CVU	13.960.000,00										
		Intervento finanziato MIT - Politiche abitative	1.497.725,00										
		Ulteriore intervento	-										
		totale	15.457.725,00	-	-	-							



Il nuovo assetto viabilistico

Nella variante è stato recepito il nuovo assetto viabilistico complessivo.

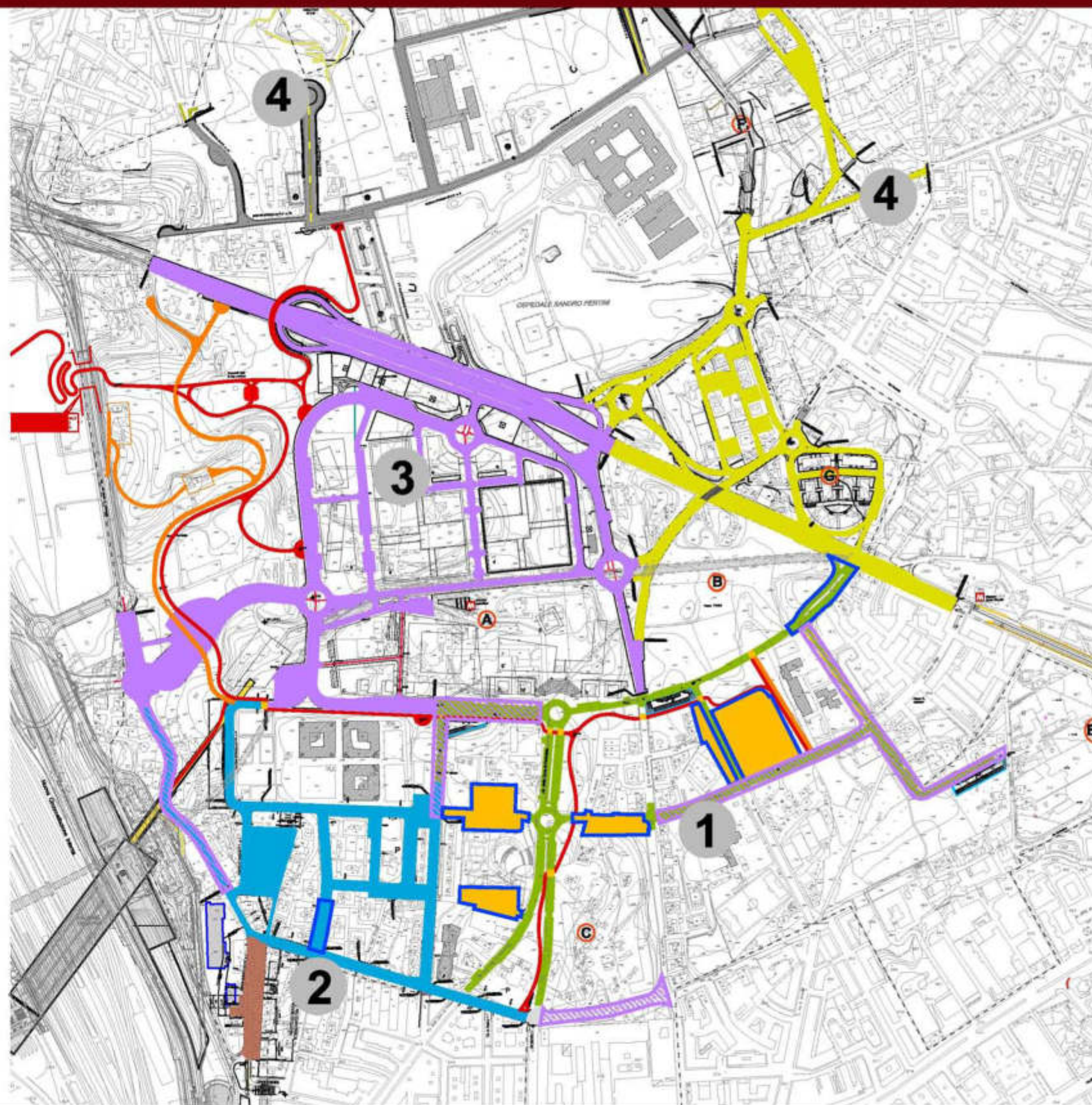
E' stata creata la Piazza Quintiliani di circa 31.000 mq di superficie interamente pedonale eliminando l'asse centrale che attraversava Est-Ovest il Centro Direzionale. La viabilità è stata trasformata in anello stradale perimetrale al nucleo centrale dello S.D.O.,

Nella vasta piazza pedonale - compresa fra i fabbricati direzionali dell'Università, dell'ISTAT e degli altri Ministeri ed Enti - è ubicata la stazione metro Quintiliani.

Sono stati inoltre recepiti nella variante il miglioramento del tracciato stradale dell'innesto alla viabilità al N.T.I. ed il sistema di rotonde più razionale per gli svincoli con le viabilità principali al contomo (Tiburtina, Monti Tiburtini, N.T.I., Asse d'innesto al quartiere Pietralata).

Al di sotto del livello pedonale della piazza e al contomo degli edifici è previsto un massiccio intervento di parcheggi pubblici interrati di servizio.

Legenda	
1	PIETRALATA I STRALCIO
	TRATTO ESEGUITO
2	PIETRALATA II STRALCIO
	TRATTO ESEGUITO
	LAVORI AGGIUNTIVI (I E II STRALCIO)
	TRATTO ESEGUITO
	TRATTI STRALCIATI E INSERITI NELL'APPALTO DELLA SUBLATA
3	SUBLATA ESECUTIVO
	PIETRALATA III STRALCIO (I LOTTO - COMPLETATO)
4	PIETRALATA III STRALCIO (II LOTTO)
	TRATTO COMPETENZA RFI

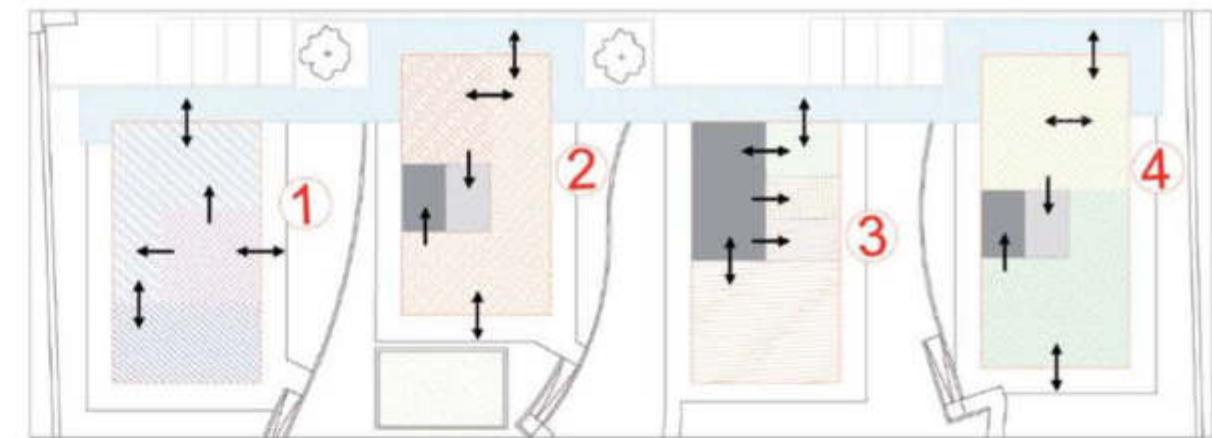




IL CENTRO ECCELLENZA

LEGENDA

- 0 - INGRESSO
- 1 - LA CREATIVITÀ
- 2 - LA CUCINA
- 3 - IL RELAX ED IL MOVIMENTO
- 4 - LA CASA



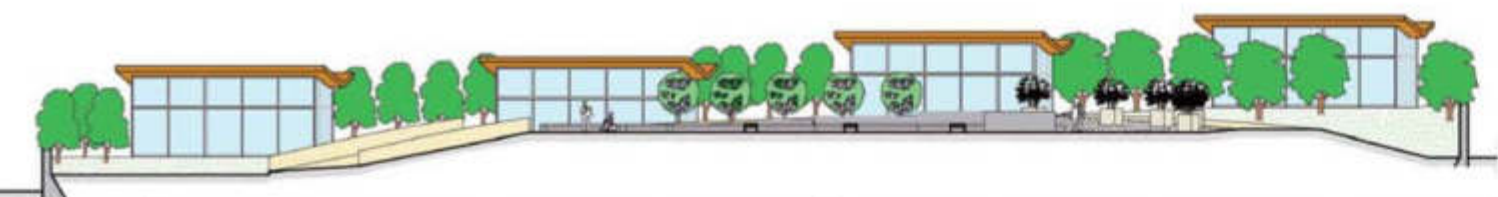
LEGENDA

- Elemento porticato di collegamento
- Edificio 1 "LA CREATIVITÀ"**
da 250 a 350 mq
Centro espositivo e culturale
 - Spazio espositivo
 - Laboratorio creativo
 - Ludoteca
 - Servizi tecnici al piano -1
- Edificio 2 "LA CUCINA"**
da 250 a 350 mq
Scuola di cucina / Ristorante
 - Cucina / Sala lezioni pratiche
 - Ristorante / Sala formazione
 - Deposito
 - Servizi
 - Orto
- Edificio 3 "IL RELAX"**
da 250 a 350 mq
Palestra e Centro benessere
 - Hall
 - Servizi mq
 - Sale massaggi
 - Bagno turco e sauna
 - Palestra e riabilitazione
 - Servizi tecnici al piano -1
- Edificio 4 "LA CASA"**
da 300 a 400 mq
Residenza temporanea
 - Arsa comune di socializzazione
 - Residenze
 - Deposito
 - Servizi

INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Pre-disposizione a tutto di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. n. 283/2012)	Pre-disposizione progetto preliminare	Pre-disposizione progetto definitivo	Pre-disposizione progetto esecutivo	Priorità di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione del Direttore di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITÀ							
			2013	2014	2015					
1 Centro di eccellenza servizi diversamente abili	2.520.000,00	2.520.000,00	500.000,00	800.000,00	1.220.000,00	si	si	in corso	da predisporre	da approvare



**INTERVENTO 1
CENTRO ECCELLENZA
SERVIZI DIVERSAMENTE
ABILI**

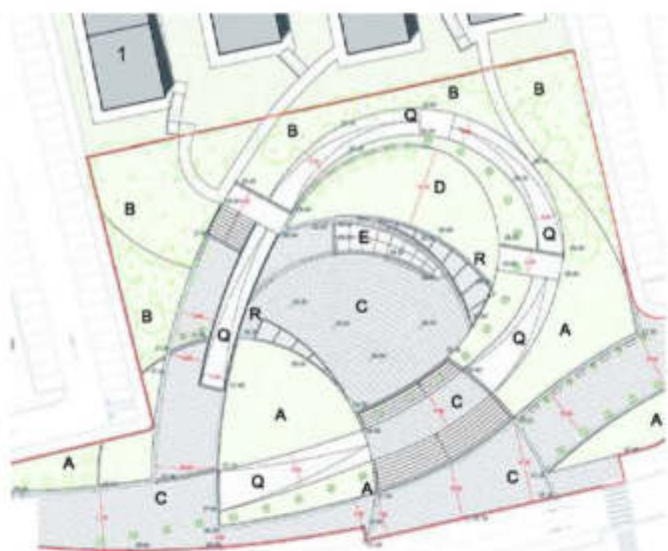


PROSPETTO PRINCIPALE SUD



PROSPETTO PRINCIPALE EST





LA PIAZZA

LEGENDA

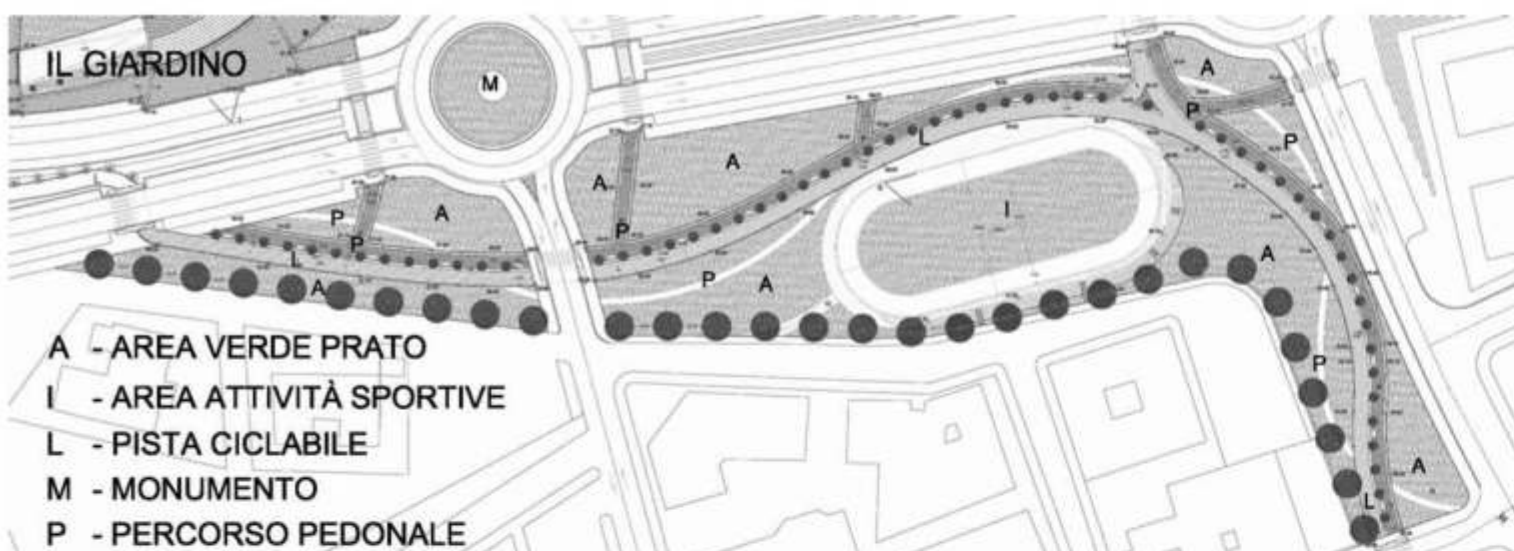
- A - PRATO
- B - AREA BOSCHIVA
- C - AREA PAVIMENTATA
- D - AREA GIOCO BAMBINI
- E - FONTANA
- Q - PERCORSI
- R - PENSILINA

PLANIMETRIA



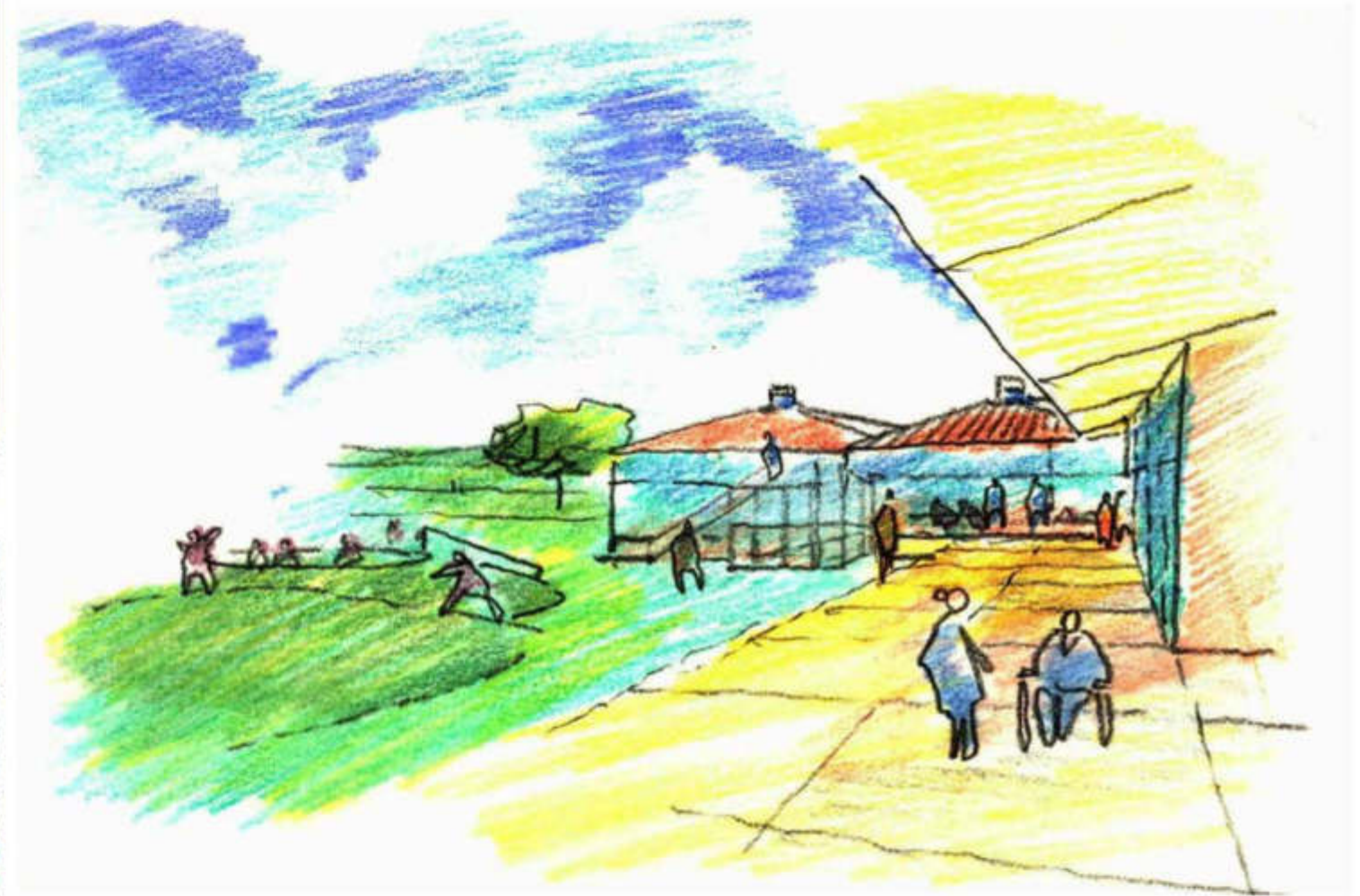
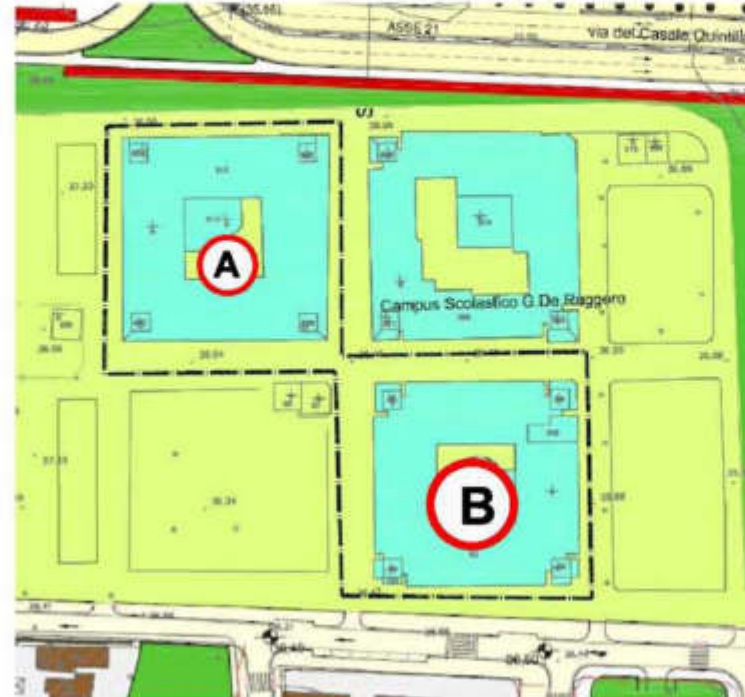
INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015		3 mesi	3 mesi	2 mesi	
2a Piazza della Rambla	2.500.000,00	4.953.463,26	500.000,00	2.800.000,00	1.653.463,26	si	si	si	da predisporre	feb-13
2b Giardino della Rambla	400.000,00		si	si	si	da predisporre	Approvato			



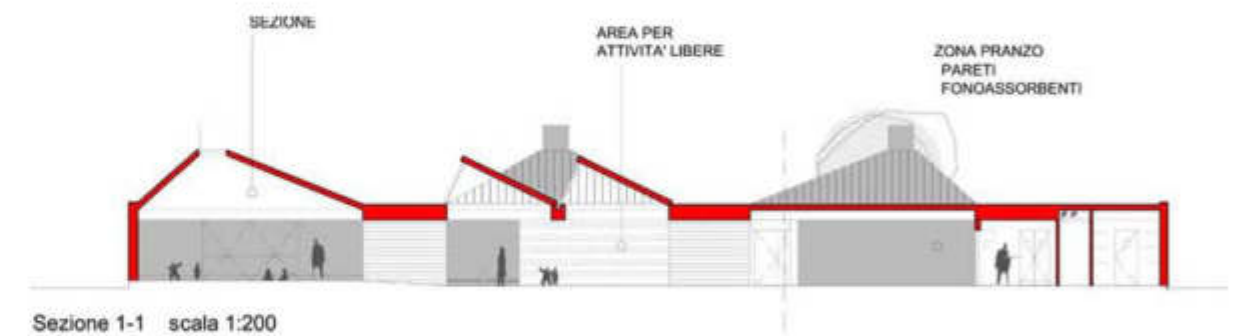


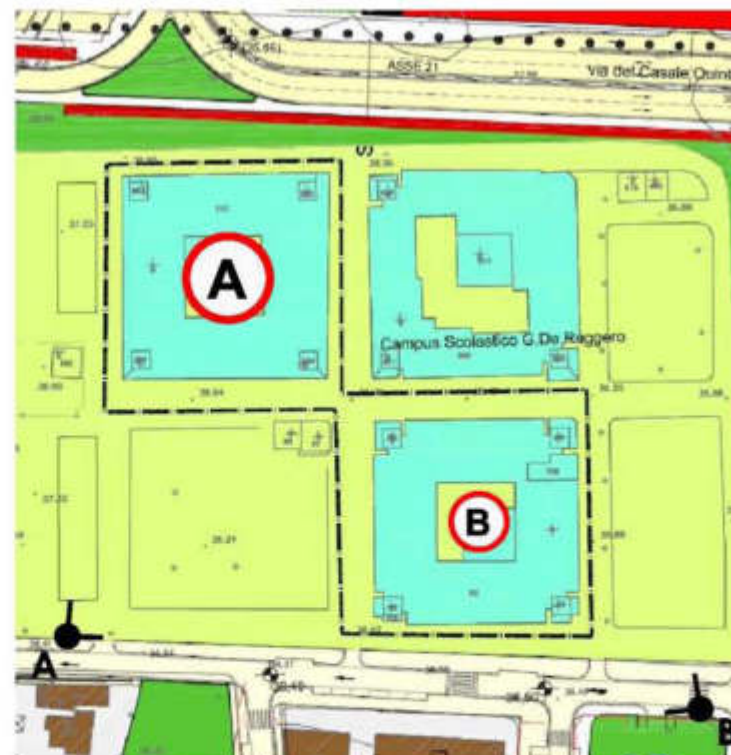
INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU			CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE			Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'						
			2013	2014	2015		3 mesi	3 mesi	2 mesi
2a Piazza della Rambla	2.500.000,00	4.953.463,26				si	si	si	
2b Giardino della Rambla	400.000,00		500.000,00	2.800.000,00	1.653.463,26	si	si	si	da predisporre
									Approvato





INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA					
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE					Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.203/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'			3 mesi					
2013	2014	2015									
3 Riuso Padiglione della Scuola G. De Ruggiero	1.536.000,00	800.000,00	400.000,00	400.000,00	-	si	si	si	da predisporre	Approvato necessità di variante	





I PADIGLIONI:

LEGENDA

- A - RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE A-COMMISSARIATO;
- B - RISTRUTTURAZIONE PADIGLIONE B-SCUOLA;

INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedure di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015					
4 Sede per il Commissariato P.S. "Sant'Ippolito".	Decreto Dipartimento MIT n.1105 del 8.02.2013 Finanziamento Ministero dell'Interno	1.000.000,00	500.000,00	500.000,00	-		3 mesi	3 mesi	2 mesi	9b-13

SDO

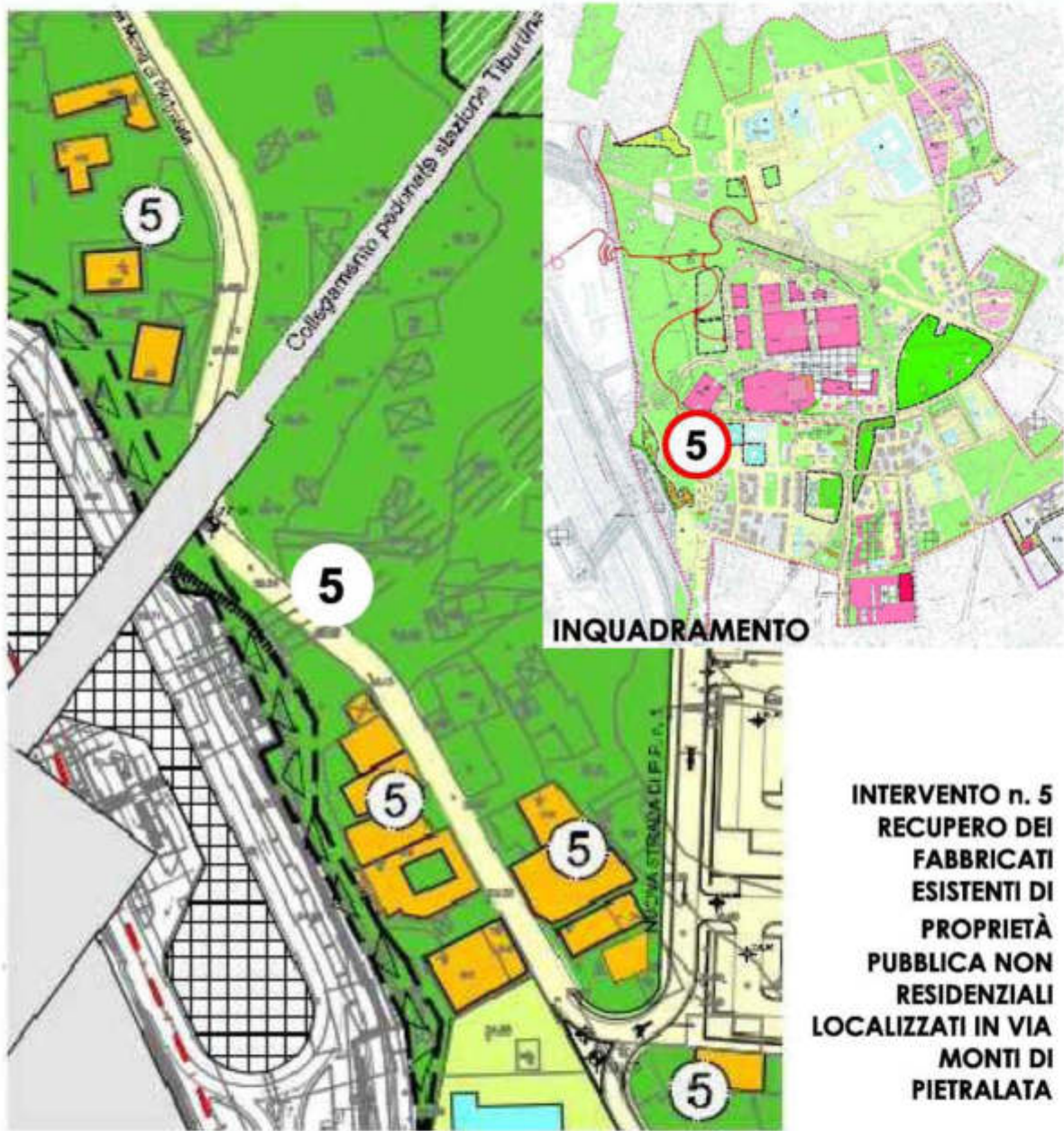


COMPENSORIO DIREZIONALE SDO PIETRALATA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA C.V.U.
INTERVENTI FINANZIATI

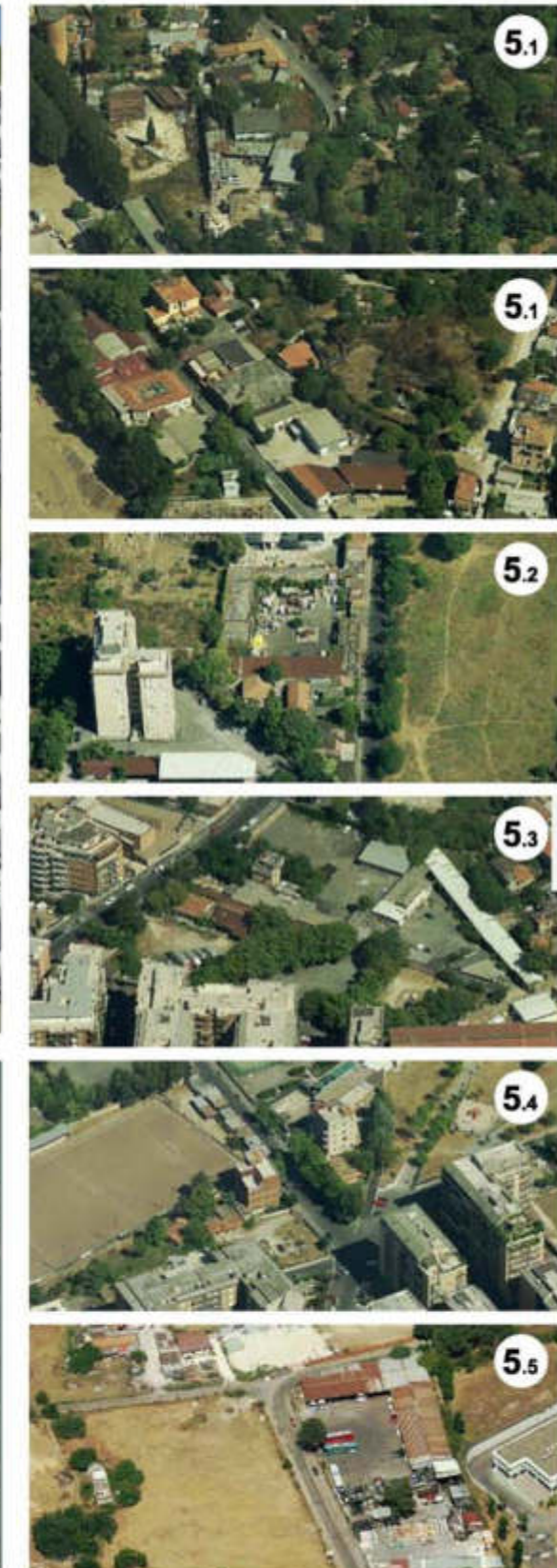
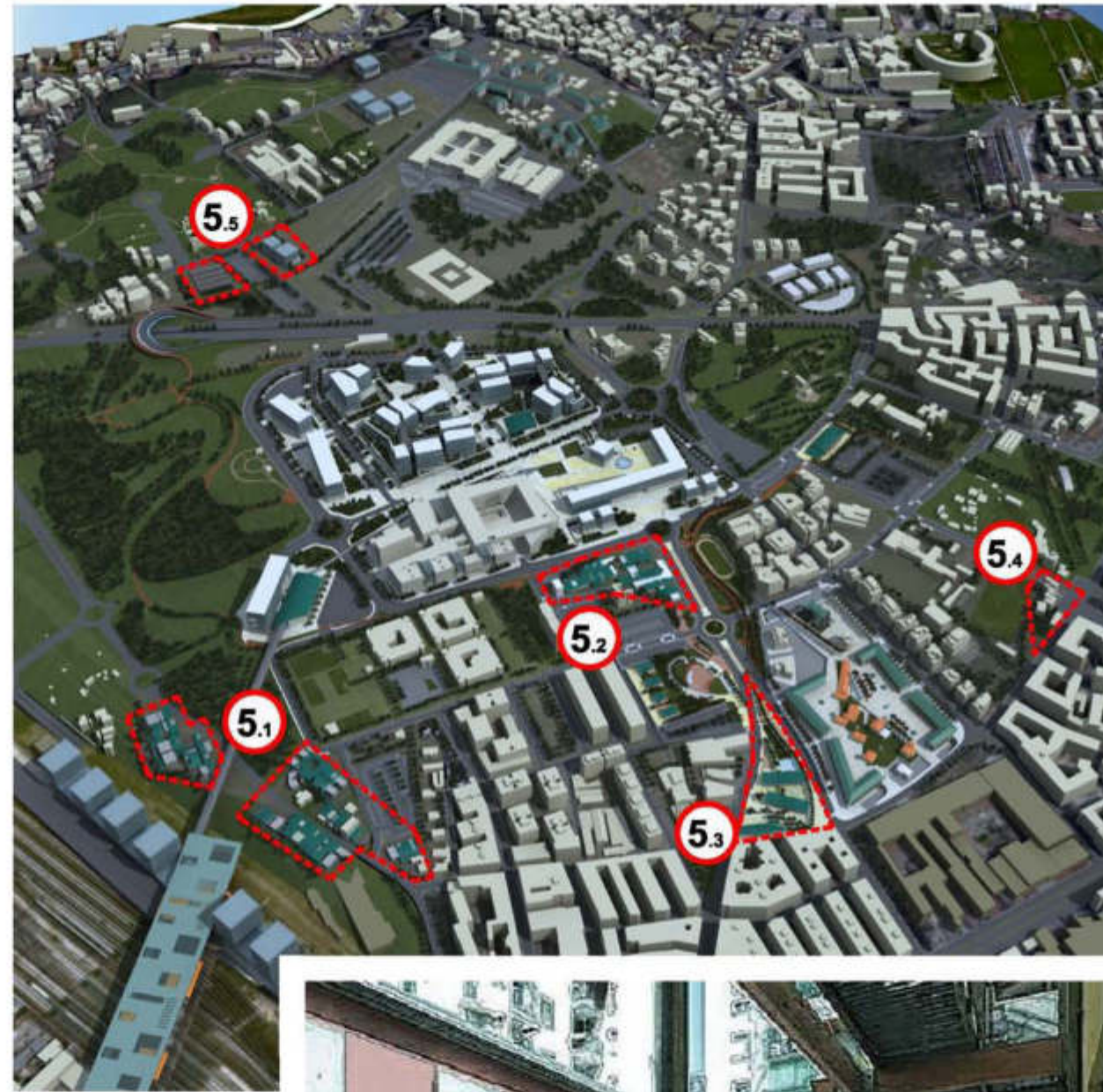
SEDE per il COMMISSARIATO P.S. SANT'IPPOLITO
nel PADIGLIONE "A" della
SCUOLA G.DE RUGGIERO

FINAZIAMENTO MIT CVU € 1.000.000

4



**INTERVENTO n. 5
RECUPERO DEI
FABBRICATI
ESISTENTI DI
PROPRIETÀ
PUBBLICA NON
RESIDENZIALI
LOCALIZZATI IN VIA
MONTI DI
PIETRALATA**



INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015					
5	Decreto Dipartimento MIT n.1105 del 8.02.2013 4.800.000,00	2.000.000,00	800.000,00	700.000,00	500.000,00	si	si	si	da predisporre	da approvare

SDO



COMPRESORIO DIREZIONALE SDO PIETRALATA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA C.V.U.
INTERVENTI FINANZIATI

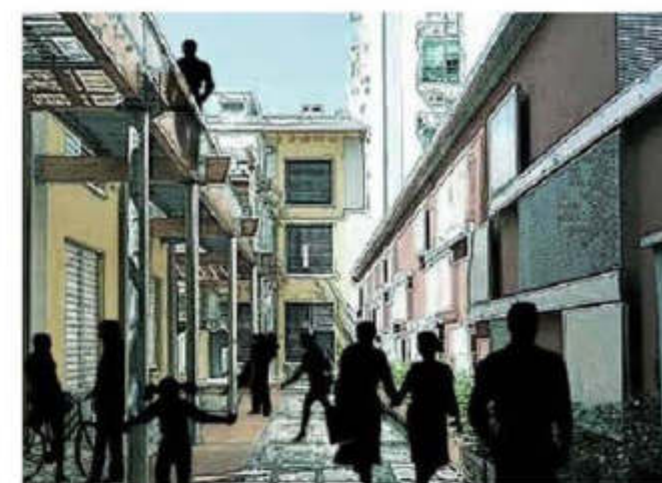
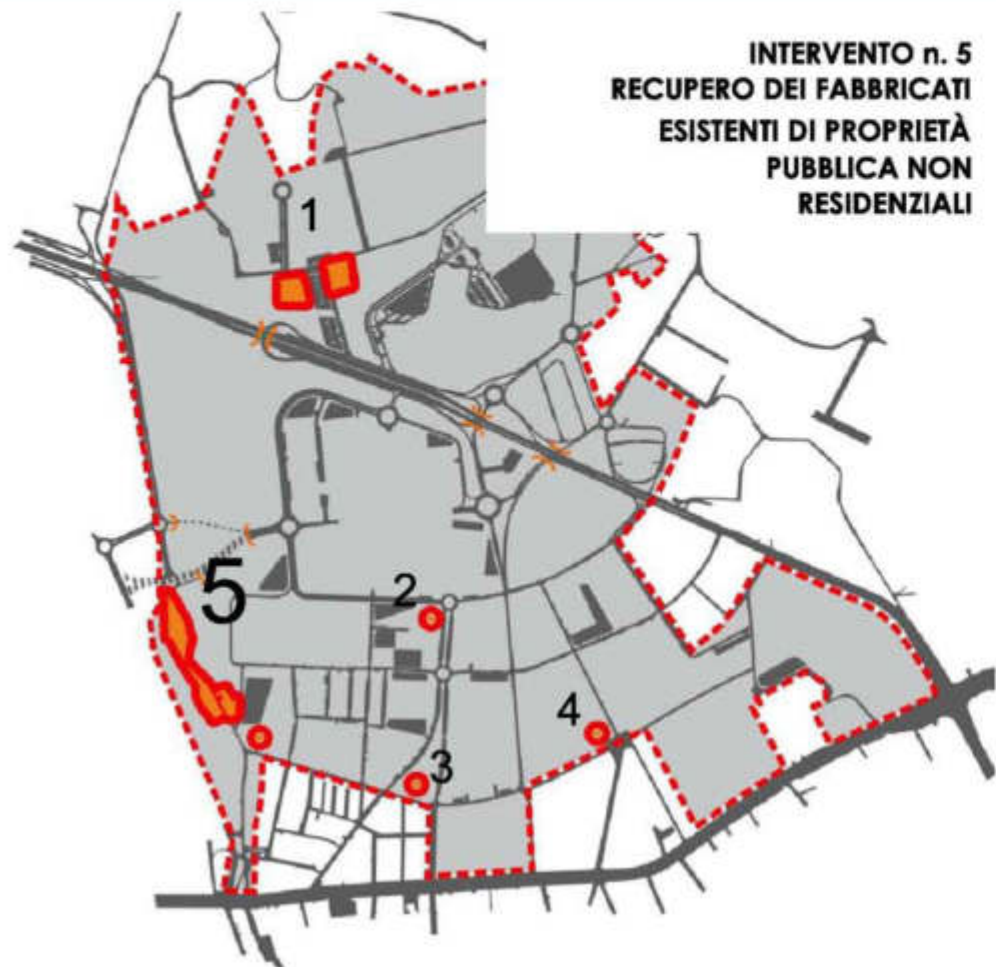
RECUPERO di EDILIZIA PUBBLICA per RICOLLOCAZIONE ATTIVITA' TERZIARIE

FINANZIAMENTO MIT CVU € 2.000.000

5

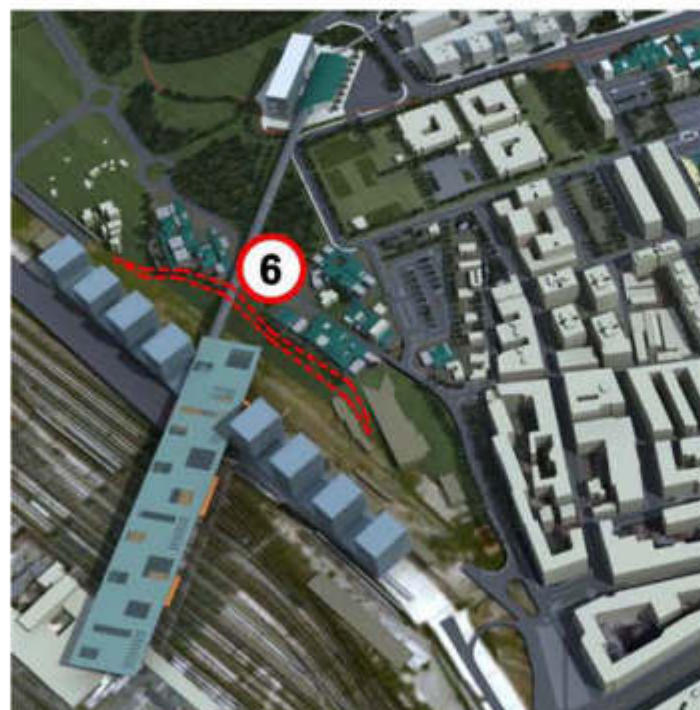


**INTERVENTO n. 5
RECUPERO DEI FABBRICATI
ESISTENTI DI PROPRIETÀ
PUBBLICA NON
RESIDENZIALI**



Tab. 6V Consistenza edilizia dei fabbricati pubblici da recuperare									
P.P. PIETRALATA									
VARIANTE NON SOSTANZIALE									
conforme alle prescrizioni dell'Art. 1 bis della L.R.L. 36/1987 e ss.mm.ii.									
Recupero di lotti e fabbricati esistenti di proprietà pubblica destinati ad attività non residenziale									
Manufatto	Inirizzo	Dati Catastali			Stip. cubito		Altezza	Plani	Volume
n.	vill.	n.	foglio	particella	sub	mq	m.	n.	mc
1	via dei Monti di Pietralata	105	601	1297	1	170	3,2	1	544
					2				
					3				
					4				
					5	112	3,2	1	358
2	via dei Monti di Pietralata	105	601	1349		141	4,5	1	634
3	via dei Monti di Pietralata	103	601	1733		145	4,5	1	652
4	via dei Monti di Pietralata	101	601	1673		180	4,5	1	810
5	via dei Monti di Pietralata	85	601	301	502	196	4,5	1	882
					501	196	4,5	1	882
6	via dei Monti di Pietralata	83	601	352		362	3,2	1	1158
7	via dei Monti di Pietralata	81	601	940		320	4,5	1	1440
8	via delle Biade	2	601	1318	1	156	4,5	1	702
					2				
9	via dei Monti di Pietralata	84	601	588		440	4,5	1	1980
10	via dei Monti di Pietralata	82	601	516		163	4,5	1	733
11	via dei Monti di Pietralata	80/a	601	586	3	80	4,5	1	360
12	via dei Monti di Pietralata	80	601	188		175	4,5	1	787
13	via delle Cave di Pietralata	95	601	179		400	3,2	1	1280
14	via del Tulo		601	72		94	3,2	1	300
15	via Giuseppe Sequenza		602	1766		94	3,2	1	300
16	via delle Cave di Pietralata	88	602	306		493	3,2	1	1577
				175					
				1342					
17	via Achille Benedetti	7	602	1325		128		1	410
18	via Achille Benedetti	7	602	1326		66		1	211
Totale						4.111			16.000





INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU			CRONOPROGRAMMA					
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'			Predizione studio di fattibilità (Programma C.V.U. Delibera C.C. n. 283/2012)	Prediposizione progetto preliminare	Prediposizione progetto definitivo	Prediposizione progetto esecutivo	Finalità di approvazione (Progetto definitivo, autorizzazione, Conferenza dei servizi), approvazione con l'Ufficio di Giustizia
			2013	2014	2015		3 mesi	3 mesi	3 mesi	set. 13
6 Bonifica ambientale e riqualificazione della scarpata frontale della Stazione Tiburtina	1.200.000,00	600.000,00	400.000,00	200.000,00	200.000,00	si	in corso	in corso	da predisporre	da approvare

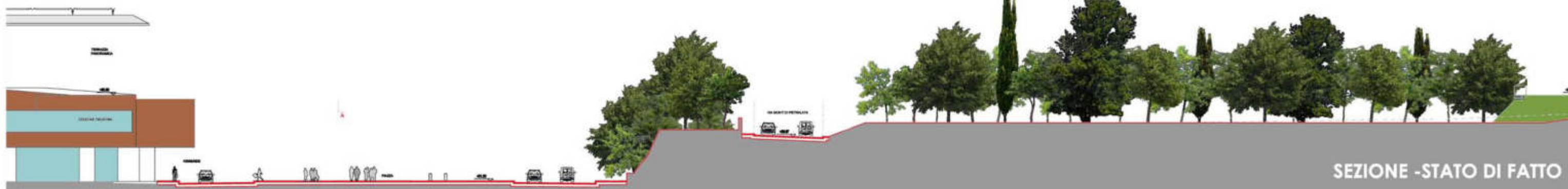




**INTERVENTO n. 6
BONIFICA DEL COSTONE TUFACEO
ANTISTANTE LA STAZIONE
FERROVIARIA TIBURTINA**



PROSPETTO - IPOTESI ESEMPLIFICATIVA SISTEMAZIONE SCARPATA



SEZIONE - STATO DI FATTO



SEZIONE - IPOTESI ESEMPLIFICATIVA





INTERVENTO	risorse assegnate	RIMODULAZIONE CVU				CRONOPROGRAMMA				
		INTERVENTI CONFERMATI CON RIMODULAZIONE RISORSE				Predeposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.233/0012)	Predeposizione progetto preliminare	Predeposizione progetto definitivo	Predeposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
		TOTALE FINANZIAMENTO MIT	FINANZIAMENTO MIT PER ANNUALITA'							
			2013	2014	2015		3 mesi	3 mesi	2 mesi	
7	Decreto Dipartimento MIT n.1105 del 8.02.2013	2.086.536,74	500.000,00	600.000,00	986.536,74	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare

SDO



COMPRESORIO DIREZIONALE SDO PIETRALATA
CONTRATTO DI VALORIZZAZIONE URBANA C.V.U.
INTERVENTI FINANZIATI

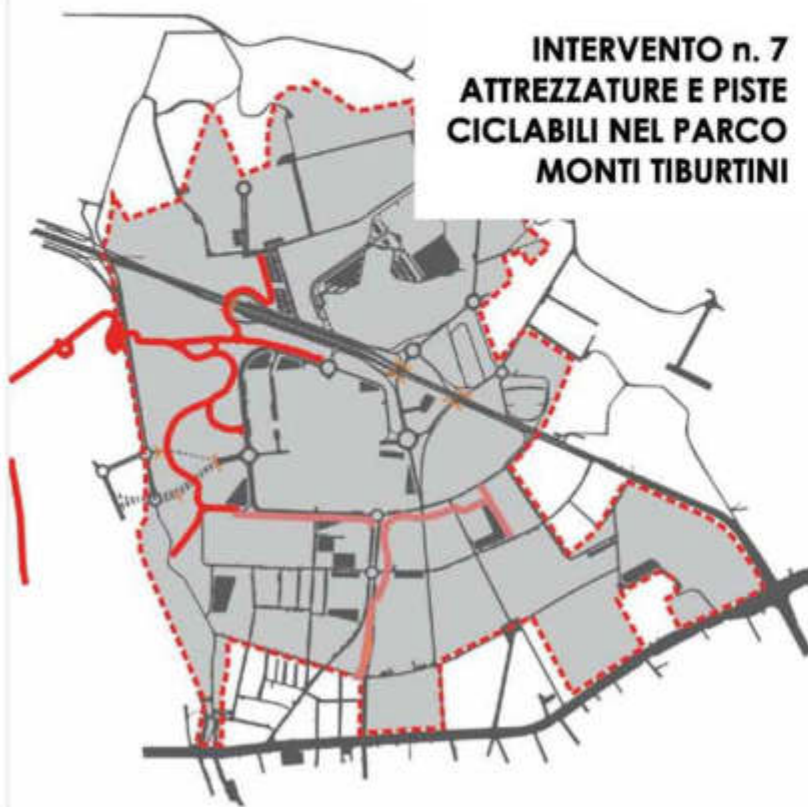
ATTREZZATURE e PISTE CICLABILI nel PARCO MONTI TIBURTINI

FINANZIAMENTO MIT CVU € 2.086.536,74

7



**INTERVENTO n. 7
ATTREZZATURE E PISTE
CICLABILI NEL PARCO
MONTI TIBURTINI**



VISTA A

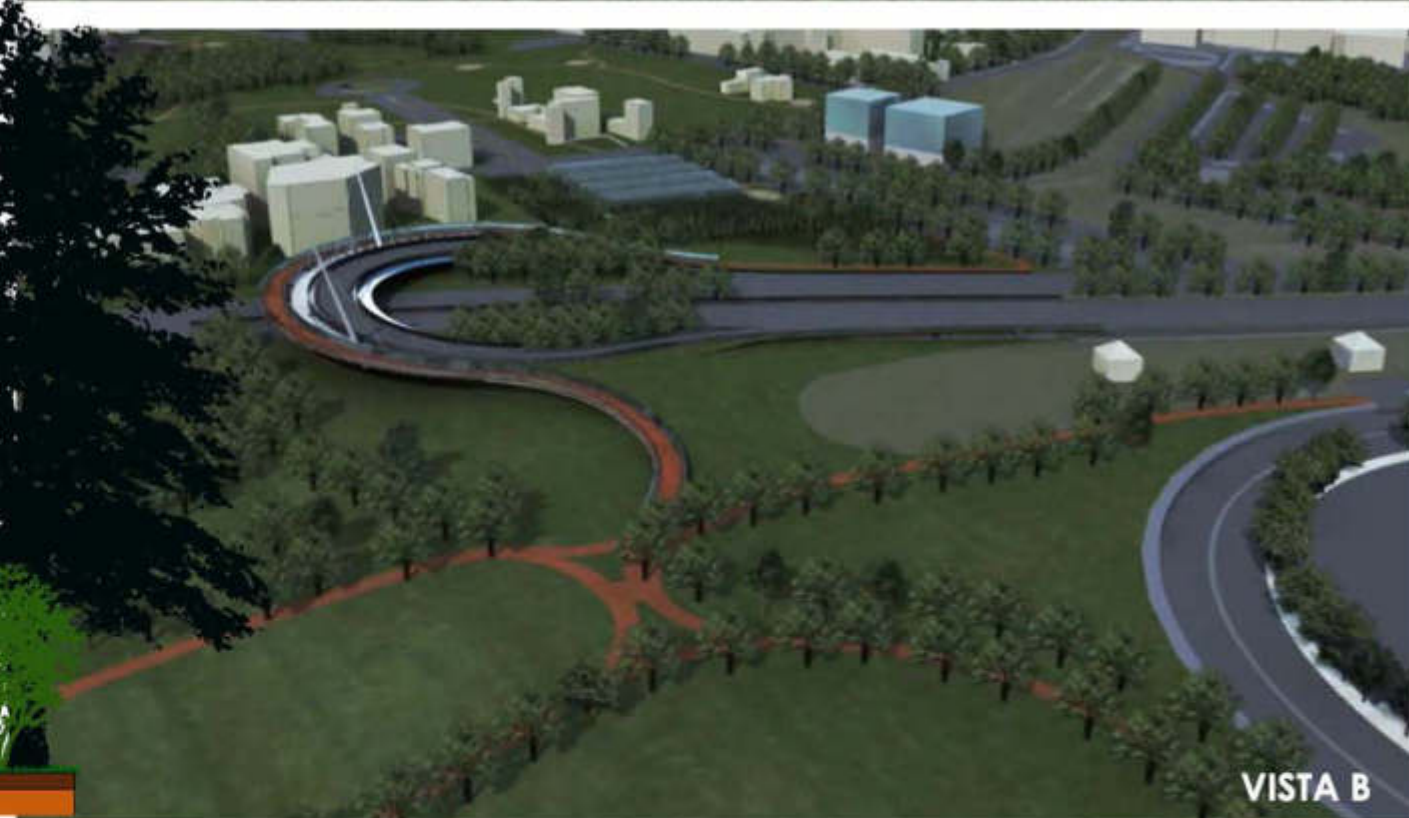


VISTA C



Pista ciclabile

percorsi pedonali

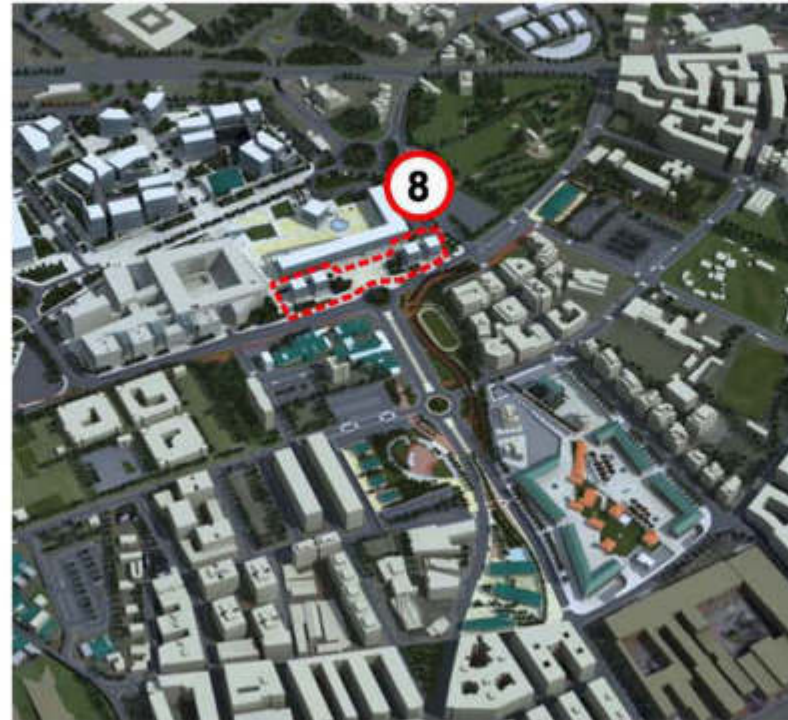


VISTA B



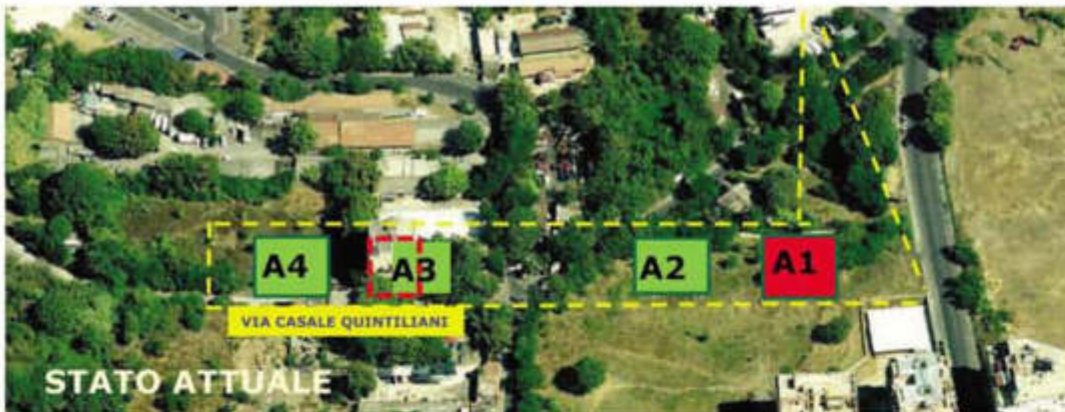


INQUADRAMENTO

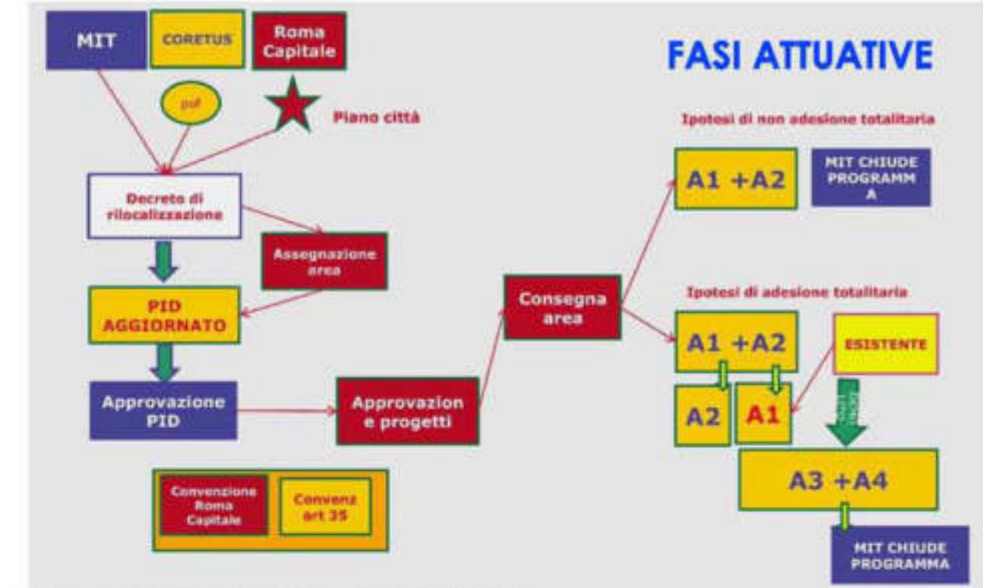


VISTA GENERALE

SOGGETTO ATTUATORE : CONSORZIO CO.RE.TUS.



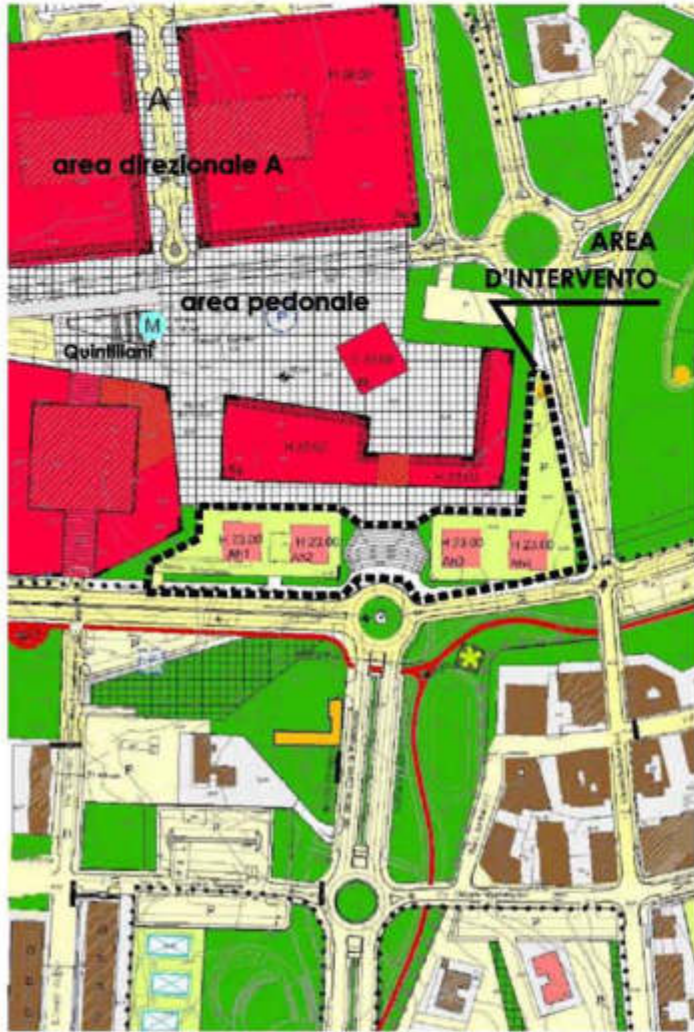
STATO ATTUALE



ATTUAZIONE

- PROGRAMMA EDILIZIA SPERIMENTALE AGEVOLATA L 94/1982
- FINANZIAMENTO MIT € 1.497.725,00 D.M. n.12012/A per n. 100 ALLOGGI LOCALIZZATI NEL PDZA4 TUSCOLANO, ORA DECADUTO
- NUOVA LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO ALL'INTERNO DELL'"AREA A" DEL COMPENSORIO SDO PIETRALATA, DOVE SONO PREVISTE CUBATURE IDONEE PER CIRCA 100 ALLOGGI, IN SOSTITUZIONE DI EDIFICI ESISTENTI IN CONDIZIONI DI DEGRADO

IL CVU E' INTEGRATO CON IL PROGRAMMA DI EDILIZIA SPERIMENTALE AGEVOLATA EX L 94/82 con FINANZIAMENTO MIT € 1.497.725,00		CRONOPROGRAMMA				
		Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
INTERVENTI FINANZIATI MIT (POLITICHE ABITATIVE)						
8	Consorzio Coretus. 100 alloggi di edilizia sperimentale agevolata	finanziato dal MIT - Politiche abitative con L.94/82, art.4	si	si	si	da predisporre da approvare

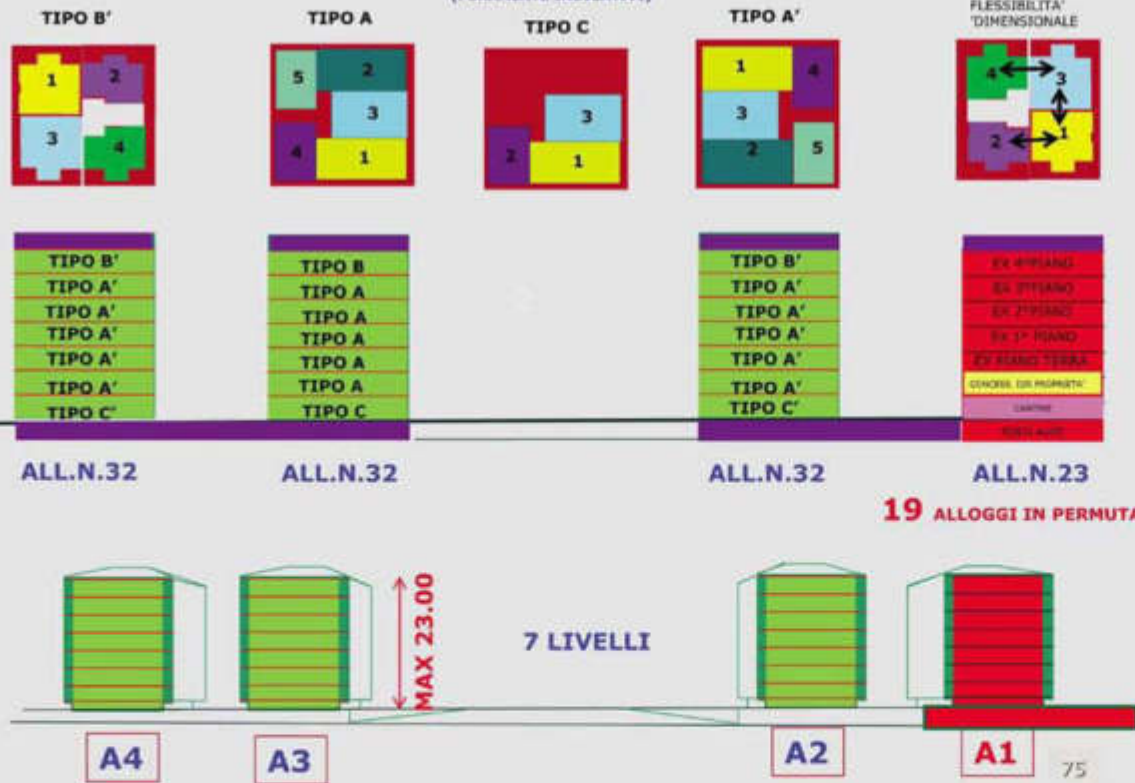


STRALCIO P.P. PIETRALATA



POF: SCHEMI PRELIMINARI

(PURAMENTE INDICATIVI)



ATTI D'OBBLIGO CON LA PROPRIETA' E CONSISTENZE EDILIZIE



PROGRAMMA OPERATIVO SEMPLIFICATO:

STATO ATTUALE

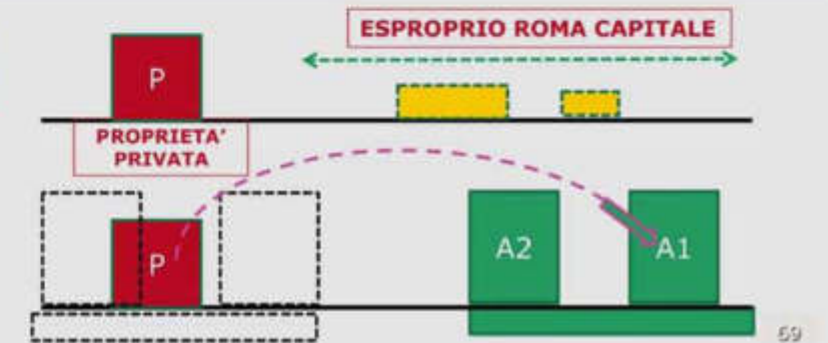
- Acquisizione della disponibilità degli attuali proprietari ad accettare il trasferimento in un nuovo edificio su area contermina

1° FASE

- Realizzazione su area capitolina di due edifici (A1 e A2)
- Trasferimento di proprietà e abitanti da edificio esistente a edificio A1
- Vendita alloggi convenzionati edificio A2 in diritto di superficie fruente del contributo statale e di 4 alloggi convenzionati in edificio A1 fruente del contributo statale

STATO ATTUALE

1° FASE



2° FASE

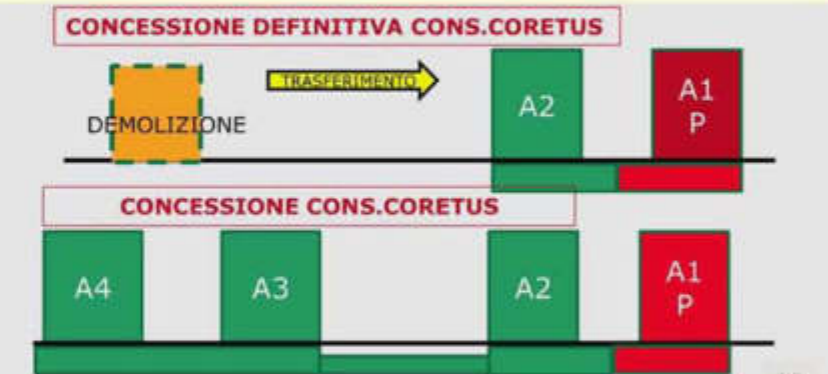
- Demolizione edificio esistente trasferito in proprietà all'Amministrazione capitolina

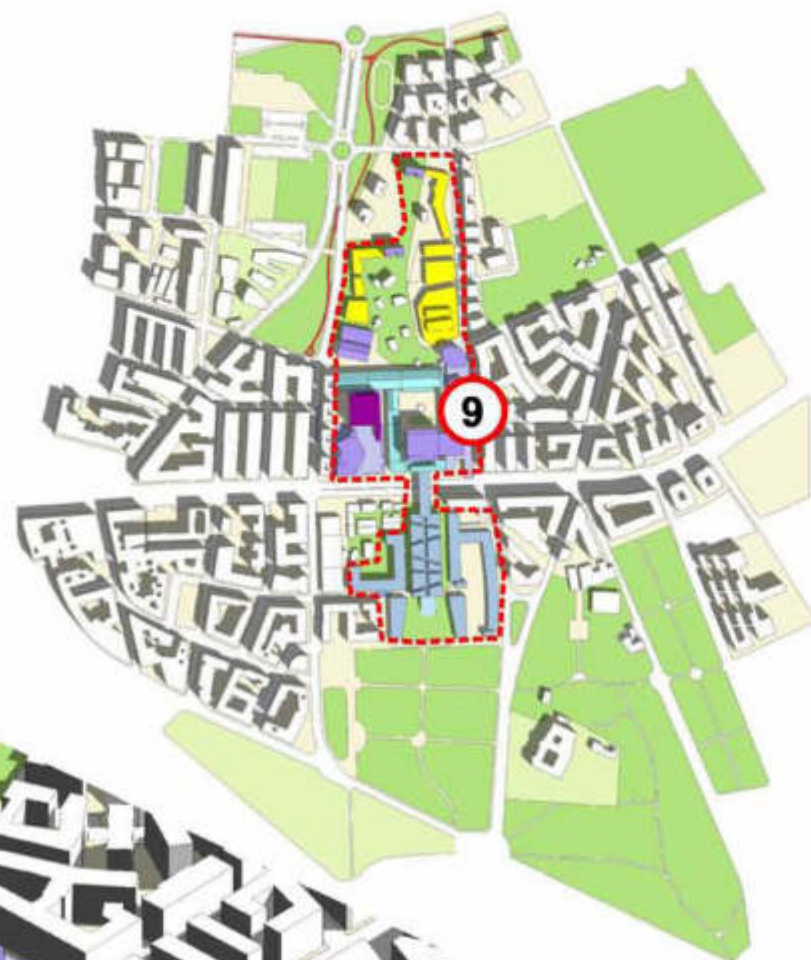
3° FASE

- Costruzione degli edifici A3 e A4
- Vendita alloggi convenzionati edificio A3 e A4 in diritto di superficie fruente del contributo statale
- Realizzazione delle opere di urbanizzazione a scapito del relativo contributo.

2° FASE

3° FASE





Il complesso "De Paolis", in continuità con il Borghetto Galvani, che ospiterà attività artigianali di pregio, andrà a costituire un polo didattico-artistico di rilevanza nazionale.



VISTA STORICA DEL COMPLESSO "DE PAOLIS"



VISTE STATO ATTUALE



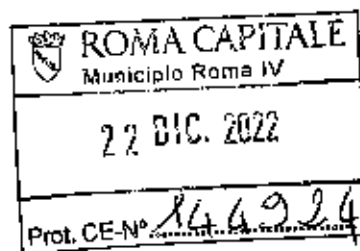
Ulteriore intervento da finanziare con protocollo d'intesa integrativo MIT		CRONOPROGRAMMA				
		Predisposizione studio di fattibilità (Proposta CVU - Delibera G.C. N.283/2012)	Predisposizione progetto preliminare	Predisposizione progetto definitivo	Predisposizione progetto esecutivo	Procedura di approvazione Progetto definitivo, espletamento Conferenza dei servizi, approvazione con Delibera di Giunta
Polo didattico e laboratori del Teatro dell'Opera presso il Complesso terziario De Paolis	da finanziare con Protocollo d'intesa Integrativo MIT	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare
	da finanziare con contributo privato - Project Financing	si	in corso	da predisporre	da predisporre	da approvare



ROMA



Municipio Roma IV
Direzione Tecnica
Servizio III Edilizia Privata
Ispettorato Edilizio e Disciplina Edilizia



AJ Direttore del Municipio IV
dott. Rodolfo Gaudio

AJ Presidente del Municipio IV
dott. Massimiliano Umberti

All' Assessore Lavori Pubblici, Urbanistica ed
Edilizia Avv. Dino Bacchetti

Oggetto: osservazioni nuovo Stadio A.S. Roma in località Pietralata Conferenza dei Servizi Preliminare indetta con prot. QI/2022/170280 del 12.10.2022.

- vista l'indizione della conferenza prot. n. QI/2022/170280 del 12/10/2022 e acquisita da questa Direzione Tecnica con prot. n. CE/2022/112421 del 12/10/2022;
- vista la nota di risposta alla richiesta di integrazioni documentali necessarie per l'esame istruttorio e l'espressione del Parere di competenza in riferimento al progetto pervenuto a Roma Capitale con prot. RA.53760 del 3 ottobre 2022 (QI 162711/2022 – QI 162731/2022);
- vista la richiesta di Integrazioni documentali necessarie per l'esame istruttorio e l'espressione dei Pareri di competenza trasmessa con prot. QI 2022/0207790 del 5/12/2022 e acquisita dal IV Municipio al prot. CE/137752 del 5/12/2022;
- viste le ultime integrazioni pervenute: integrazioni alla relazione sul traffico mobilità prot. QI214877 del 16/12/2022 acquisite al protocollo IV Municipio CE/2022/142684 del 19/12/2022;

Per quanto di competenza si riportano di seguito le osservazioni rilevati dalla scrivente Direzione.

La realizzazione del nuovo stadio della A. S. Roma S.p.A. rappresenta l'occasione per una compiuta ed auspicata rigenerazione urbanistica del Piano Regolatore Generale nell'ambito del P. P. S.D.O. Pietralata. Il fabbisogno della comunità e le nuove esigenze del territorio richiedono il recupero dell'intero quadrante e della sua ammagliatura. La proposta progettuale del nuovo stadio individua una rigenerazione urbana integrata con gli aspetti sociali, economici, urbanistici, edilizi ed orografici finalizzata a promuovere e rilanciare il territorio soggetti a condizioni di disagio e degrado.

Rispetto all'originaria previsione del P.P. S.D.O. Pietralata, la nuova soluzione proposta "Realizzazione di uno stadio" rappresenta un'opportunità per restituire aree verdi con il "Parco Stadio" e "Parco Centrale" per circa 6,1 ha e di nuovi spazi collettivi come indicati nella relazione trasmessa, nel punto 6.4 (Tavola D6). Il nuovo progetto propone un deciso miglioramento della qualità ambientale e delle condizioni di vita degli abitanti che vivono e frequentano il quartiere, dando anche così al Municipio IV ed alla città di Roma nuove aree riqualificate da destinarsi a verde e servizi per attività sportive, ricreative e di spettacolo.

Dalla disamina degli atti ricevuti questa Direzione ha selezionato gli argomenti inerenti l'inserimento nel contesto urbano e nelle relazioni di viabilità, che si inseriscono con effetti impattanti nell'area di Pietralata.

Gli spettatori/fruitori degli spazi potranno raggiungere lo stadio ricorrendo ai mezzi pubblici, mediante la presenza nelle vicinanze dell'area destinata al nuovo stadio, di n. 3 fermate della metro linea B, ovvero Tiburtina, Quintiliani e Bologna. È bene evidenziare che, la fermata Quintiliani sarà oggetto di chiusura in coincidenza con l'evento sportivo. Le stazioni di Monti Tiburtini e Piazza Bologna, distanti circa 1,2 Km (quest'ultima a seguito della previsione dell'esecuzione della passerella ciclopedonale via Livorno), oltre la stazione ferroviaria alta velocità Tiburtina, appaiono insufficienti a garantire un idoneo servizio di trasporto, che unitamente al numero di parcheggi previsto, potrebbero non soddisfare le esigenze dei fruitori del nuovo impianto sportivo.

Si rimanda a tal fine alla previsione di cui all'art. 7, co. 9 lett. d) delle N.T.A. che, per l'area interessata, prevede "standard destinato a parcheggio per le attività sportive, ricreative, di spettacolo, di un posto auto ogni 2 unità di capienza degli impianti, calcolata come numero massimo di praticanti e spettatori", vale a dire un totale di circa 28/31.000.

Oltre modo va considerato che l'area scelta per la realizzazione del nuovo stadio ricade in un quartiere, quello di Pietralata, ad alta densità abitativa delimitato da importanti assi viari, quali via dei Monti Tiburtini, la tangenziale Est, via Nomentana, che costituiscono snodi determinanti ed obbligati per la viabilità di questo quadrante della città che non possono oltremodo essere ridotti nelle dimensioni o interessati a chiusure di traffico che occupano il normale transito.

Pertanto, pur accogliendo l'auspicato utilizzo di mezzi pubblici come nuova modalità comportamentale, che assorbono la prevista seppur occasionale richiesta di trasporto, i posti auto individuati su calcolo urbanistico previsto dalla A.S. Roma risultano insufficienti per garantirne l'accoglienza. Questo farà sì che le strade limitrofe saranno invase dal notevole aumento dei volumi di traffico con conseguente sosta "selvaggia" delle macchine sulla sede stradale e possibile congestionamento con riduzione delle carreggiate stradali, con rischio e probabilità di blocco della viabilità al limite del passaggio di eventuali mezzi di soccorso al vicino all'Ospedale Sandro Pertini.

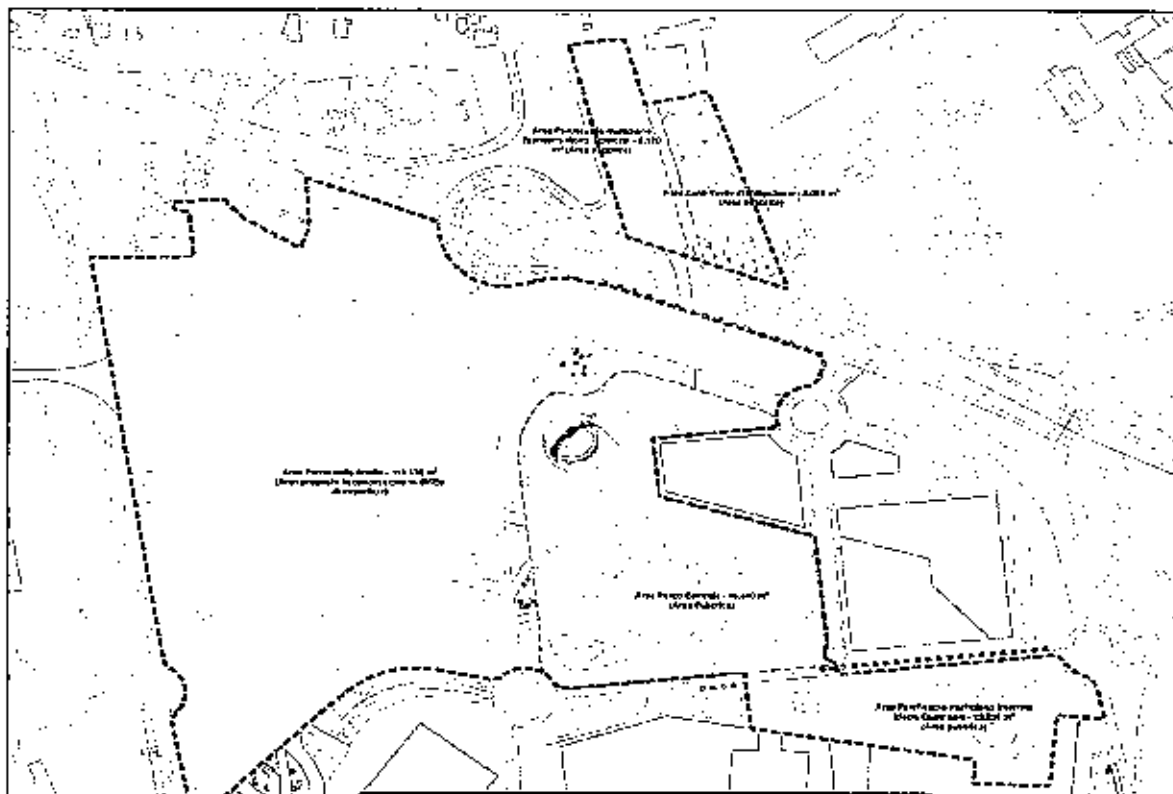
La prossimità del nuovo stadio dal nosocomio ed unitamente dagli edifici limitrofi, impone che la realizzazione tenga conto e garantisca adeguata insonorizzazione acustica, tale da mantenere il rispetto conforme del clima acustico previsto dal Piano.

Dal punto di vista dell'inserimento nell'attuale orografia del terreno, non si ritiene pienamente condivisibile la sopraelevazione dello stadio rispetto all'orografia attuale, con il posizionamento del piano del campo a + 36 metri, come indicato nella progettazione nord - sud, che comporta compensazione di quote di notevole impatto ambientale, da valutarsi.

Considerata la complessità progettuale dell'opera, si ritiene che sia necessario un approfondimento ulteriore, che prenda in considerazione le osservazioni proposte, nonché tutte le altre osservazioni che perverranno dagli uffici competenti e interessati.



Localizzazione



Area di Intervento	
	Area di Intervento
	Area Parco dello Stadio - 116.530 m ² (Area proposta in concessione in diritto di superficie)
	Area Parco Centrale - 46.440 m ² (Area pubblica)
	Area Parcheggio multipiano su sistema Monti Tiburtini - 8.470 m ² (Area pubblica)
	Area Zona Verde di Mitigazione - 8.090 m ² (Area pubblica)
	Area Parcheggio ex-piazze interrato Metro Quadrilateri - 19.230 m ² (Area pubblica)

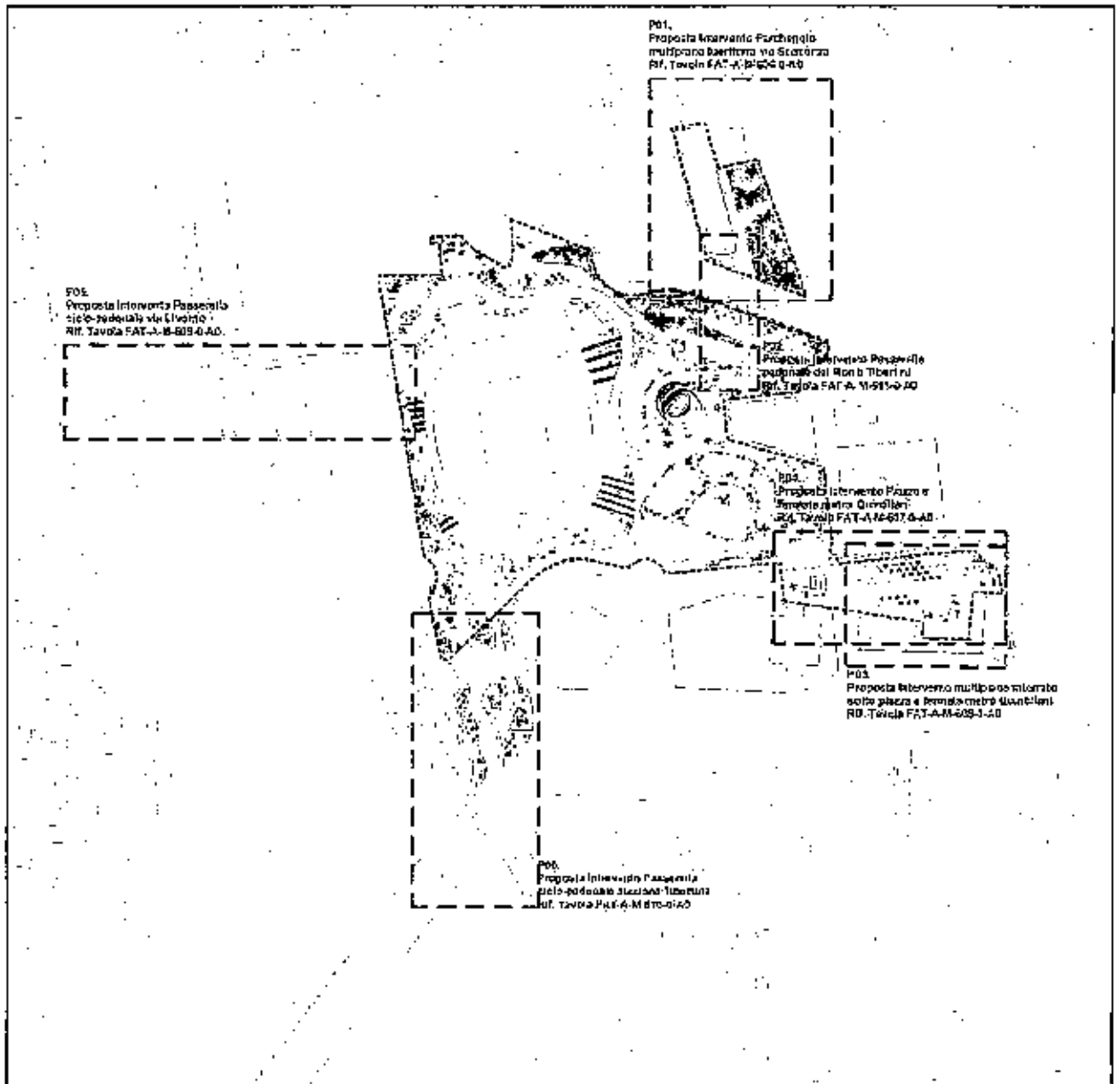
Per effetto della Variante proposta, la dotazione complessiva di Parcheggio all'interno del perimetro oggetto di Variante sarà la seguente:

	SUPERFICIE	POSTI AUTO
PARCHEGGI PUBBLICI (B)	130.860 mq	4.112
PARCHEGGI PRIVATI	112.320 mq	3.808
TOTALE	233.180 mq	7.920

Nota 8 - I parcheggi pubblici sono così suddivisi:

- 32.400 mq - 3 piani sotto lo Stadio (parte del P14-P16)
- 32.040 mq - 3 piani sotto la Piazza (parte di P15)
- 21.960 mq - P7-P8 (4 livelli S.L.) (Via Monti Tiburtini)
- 21.960 mq - 4 livelli sotto la piazza (parte del P15)
- 12.500 mq - a raso già previsti dal P.P.

Aree di intervento



Il Responsabile del Servizio II P.O.

Ing. Antonio Fichieri

Il Responsabile del Servizio III P.O.

Arch. Umbro Boviacqua

Il Direttore

Ing. Domenico Antonio Leccese

Il Direttore Tecnico
Ing. Domenico Antonio Leccese

Dibattito Pubblico

La relazione con il quartiere, con le attività presenti, e la coesistenza col vicino Ospedale S. Pertini

Nel presente documento riportiamo alcune considerazioni riguardo il “comfort acustico relativo all’Ospedale Sandro Pertini” descritto nel Dossier di Progetto - Sezione II a cura di AS Roma, anche con riferimento all’impatto acustico sulle case dell’adiacente **Municipio II**.

Comfort acustico relativo all’Ospedale Sandro Pertini

Un aspetto **inderogabile** indicato nella Deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 73 è quello relativo agli *Impatti acustici* del nuovo Stadio, in particolare, sull’Ospedale Sandro Pertini. Nella deliberazione si legge:

*“devono essere adottate le più aggiornate e performanti soluzioni tecniche per l’isolamento acustico dello stadio e idonee e adeguate misure di mitigazione nelle **aree circostanti** al fine di minimizzare, in fase di costruzione e di esercizio dell’impianto, gli impatti sul clima acustico dell’Ospedale Pertini e delle zone residenziali prossime nei limiti stabiliti dalla **vigente normativa nazionale**.”*

Questo documento ha la finalità di mettere in evidenza diverse criticità relative alla costruzione dello stadio della A.S. Roma in zona Pietralata in riferimento all’inquinamento acustico dell’opera. Queste criticità non sembrano essere state risolte nel nuovo Dossier di progetto della A.S. Roma, ed il proponente non sembra abbia fornito indicazioni e soluzioni più efficaci rispetto a quelle riportate nel documento di progetto preliminare FAT-G-G-103-0-A3-Indagini preliminari. Per completezza di informazione nel resto del documento saranno richiamate le soluzioni presentate nello Studio di Fattibilità preliminare FAT-G-G-103-0-A3-Indagini preliminari (da ora chiamato solo Studio di Fattibilità) e le soluzioni riportate nel nuovo Dossier di progetto della A.S. Roma.

Come punto di partenza si consideri la “Guida UEFA agli Stadi di Qualità” (UEFA Guide to Quality Stadiums) che è un report di grande valore, che mette a frutto la straordinaria esperienza che la UEFA ha maturato a livello internazionale in tema di impiantistica sportiva [1].

Nel documento [1] è presente una descrizione riguardo al problema generato dal rumore degli impianti sportivi in cui si legge: *“Il rumore proveniente dallo stadio può rappresentare una **preoccupazione notevole** per i residenti locali. Fin dall’inizio*

*occorre individuare delle soluzioni per ridurre l'inquinamento acustico delle aree circostanti, in particolare per gli stadi collocati in centro città o in aree residenziali. È consigliabile uno stretto collegamento tra i sistemi di controllo del rumore e le autorità locali e la comunità. La progettazione dello stadio dovrebbe cercare di **mitigare** il più possibile l'impatto acustico sull'area circostante. Anche l'illuminazione dello stadio può avere un impatto invasivo sul vicinato. Oltre all'illuminazione con fari, molti stadi moderni sono dotati di sistemi che illuminano l'intera struttura dello stadio nelle partite in notturna. Queste luci hanno un impatto notevole sull'area attorno allo stadio. Occorre mettere in campo delle misure temporanee per minimizzare la contaminazione visiva ed il fastidio per la comunità locale. In molti Paesi le autorità locali richiedono dei rapporti dettagliati che individuino le aree interessate e insistono che lo stadio adotti dei vincoli accettabili sull'illuminazione, sia per le partite in notturna che per l'utilizzo giornaliero".*

Nella Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 73 si richiama la conformità dello Stadio in materia di impatto acustico con la "vigente normativa nazionale". Consideriamo, pertanto, **la attuale classificazione acustica** del territorio nel Comune di Roma che ha determinato la scelta di collocare determinati edifici sensibili al rumore in una data area. A questo proposito, il Comune di Roma ha previsto delle classi acustiche di riferimento [2]. In particolare, la **Classe I** è descritta nel modo seguente:

Classe I: si riferisce a quelle aree, per la cui fruizione è richiesta la massima quiete: **gli ospedali**, le scuole, le case di riposo, **i parchi e le riserve naturali**, i siti di interesse archeologico ecc..

La classificazione acustica deve essere necessariamente coordinata con gli altri strumenti di pianificazione del territorio quali, in primo luogo, il Piano Regolatore Generale ed il Piano Generale del Traffico urbano.

La classificazione acustica comunale è stata adottata dal Consiglio Comunale con Delibera Comunale n. 60 del 23/05/2002. Successivamente, con l'approvazione dell'Assemblea Capitolina della Delibera n. 84 del 12 novembre 2019, si è concluso il lungo iter che ha portato ad una regolamentazione sulla disciplina della gestione del rumore ambientale nel Comune di Roma [3].

In forza del nuovo Regolamento acustico, l'Amministrazione comunale ha dovuto e dovrà continuare a svolgere, tra gli altri, i seguenti compiti fondamentali:

a) classificazione del territorio comunale in zone acustiche con revisione del piano di zonizzazione acustica esistente che assegna ai vari comparti del

territorio comunale i valori limite di decibel raggiungibili di emissione (dalle sorgenti sonore) e di immissione (al ricettore, come ad esempio la facciata di un palazzo);

b) controllo inerente il rumore prodotto da qualsiasi sorgente sonora potenzialmente disturbante, da attività svolte all'aperto;

c) interventi sanzionatori.

Sono tenuti a presentare all'Amministrazione comunale la documentazione di previsione di impatto acustico ambientale, tutti i soggetti pubblici e **privati** che intendono esercitare attività per le quali sia prescritto il rilascio di un titolo autorizzativo, ovvero sia prevista una procedura abilitativa o comunicazione alla Amministrazione comunale medesima, tra questi è necessaria avere – rimanendo al nostro ambito di intervento - una documentazione di previsione relativa a:

- **Impianti sportivi e ricreativi sia al chiuso che all'aperto**

Sulla base dell'ultimo capoverso dell'art. 33 del Regolamento su citato, sono previste istanze di autorizzazione in deroga con caratteristiche diverse e particolari **SOLO** per eventi di **valore culturale specifico o celebrativo eccezionale**. In questi casi la Giunta capitolina sarà chiamata ad esprimere, con proprio atto di indirizzo, l'apprezzamento del pubblico interesse a motivazione della procedibilità dell'istanza. In ogni caso dovrà essere rispettato il limite acustico di **70 decibel** al ricettore (facciata del palazzo più vicino).

Nel regolamento sono riportate le due tabelle (vedi l'Appendice in calce: Tabelle 1 e 2) in cui vengono evidenziati i valori limite di emissione (**dalla** sorgente del rumore) e quelli assoluti di immissione (**misurati** al ricettore), dove il termine "valori assoluti" presuppone il livello di rumore ambientale complessivo (sorgente rumorosa specifica + rumore residuo dovuto al traffico o ad altre sorgenti sonore della zona).

Nella fattispecie della situazione in analisi, si fa notare che a meno di 250 metri dalla zona dove dovrebbe sorgere lo stadio ci sono abitazioni (Via del Sedano/Legumi) dove l'A.R.P.A. **ha già rilevato** il superamento dei limiti di legge (diurni e notturni) previsti per il rumore creato dal solo passaggio veicolare [4].

Infine, ricordiamo che tutte le questioni legate all'inquinamento acustico devono essere ricondotte alla Legge quadro sull'inquinamento acustico [5] in cui all'articolo 1 (Finalità della legge) è chiaramente scritto che: "La presente legge stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico, ai sensi e per gli effetti dell'articolo **117 della Costituzione**".

A fronte di tutte queste considerazioni e del regolamento approvato dal consiglio Comunale la A.S. Roma, nello Studio di Fattibilità, propone una variante per portare l'area del costruendo stadio, che sorge a poche centinaia di metri dall'entrata del Pronto Soccorso dell'Ospedale Sandro Pertini, dalla attuale **Classe III** (area di tipo misto) alla **Classe IV** [6] in una classe, cioè, di maggiore permissività alla produzione del rumore e che, per il comune di Roma, si correla a quelle aree a prevalenza residenziale, di tipo misto (residenziale più attività economiche e produttive), di intensa attività umana (si vedano gli allegati A e B [all. A, B]).

La variante di classe acustica proposta da A.S. Roma si basa sul presupposto **non corretto** che: 1) questo cambio di "grado di tolleranza del rumore" - a vantaggio del proponente - non impatta sulla qualità di vita delle zone immediatamente limitrofe e 2) il rumore prodotto dallo Stadio impatta la sola zona di costruzione e quella immediatamente limitrofa, quando notoriamente i cori dei tifosi, la musica da concerto e tutte le attività di massa previste con alta frequenza nel corso dell'anno (per tale uso intensivo la Roma invoca la pubblica utilità dello Stadio: non solo A.S. Roma, ma attività di massa tutto l'anno a beneficio della cittadinanza) si irradiano a centinaia di metri di distanza ed, essendo a "frequenza di suono complessa", difficilmente eliminabili con **barriere acustiche**.

Questo vuol dire che i valori di immissione di rumore attribuibili allo Stadio (cioè misurati ai Recettori) determineranno una violazione dei valori della Classe acustica previsti nelle zone residenziali e, in particolare, nell'area di presenza dell'Ospedale Pertini.

Nel nuovo Dossier di Progetto la A.S. Roma non riporta una soluzione specifica e propone, nei fatti, l'adozione di strumenti speciali come schermi acustici e barriere per ridurre la propagazione del suono, senza però supportare questa soluzione con dati che ne verifichino effettivamente l'efficacia di abbattimento dell'inquinamento acustico. Anzi, la possibilità di costruire delle barriere è stata messa in dubbio persino dalla stessa A.S. Roma nello Studio di Fattibilità (si veda l'allegato 3), in cui il proponente, in maniera abbastanza confusa, scrive:

"la particolarità della sorgente sonora [...] non consente, almeno in questa fase, di proporre soluzioni di mitigazione acustica classiche (barriere n.d.r.)": ossia la AS Roma mette per iscritto che su uno Stadio che si svilupperà in altezza per circa 50 metri è difficile immaginare pannelli fonoassorbenti di tali dimensioni. Però, subito dopo, si ipotizzano, a scopo mitigativo del rumore, quelle che sono state appena dichiarate non proponibili, ossia delle non meglio specificate "barriere verticali", da collocarsi però esclusivamente sui lati nord, sud ed est, **IGNORANDO** gli edifici privati del

Municipio II che sono immediatamente a ridosso dello Stadio e da esso sovrastati di almeno 20 metri.

Nel nuovo Dossier di progetto non compaiono più alcune considerazioni legate all'Ospedale Pertini che, ricordiamo, DEVE RIMANERE IN CLASSE I ovvero rimanere in un contesto in cui è garantito il massimo grado di quiete. Per completezza di informazione riportiamo per intero le soluzioni immaginate nello Studio di Fattibilità anche per sottolineare come la questione del rumore non sia facilmente risolvibile e inficia notevolmente la fattibilità dello stadio. Nei suoi documenti la A.S. Roma scrive:

“Considerata la sensibilità al rumore, potrebbe anche essere verificata la necessità di un intervento sui requisiti acustici passivi dell’edificio con particolare riferimento dell’isolamento acustico delle facciate rivolte verso la nuova sorgente sonora. Tale intervento (di isolamento acustico, n.d.r.) che prevedrebbe la sostituzione di serramenti già installati, previa verifica delle prestazioni attuali degli stessi (non è chiaro qui quale sarà l’entità, il numero e la tipologia di intervento, n.d.r.), garantirebbe un beneficio non solo legato alle nuove sorgenti sonore legate alla realizzazione dello stadio della A.S. Roma, ma anche legato alla riduzione del rumore proveniente dalle infrastrutture di trasporto viario esistenti (via dei Monti Tiburtini)”.

Si fa notare che il Pertini è ATTUALMENTE in una zona silenziosa perché è stato opportunamente costruito a distanza e ben isolato dalle limitrofe strade, nel rispetto della sua collocazione in quanto un Ospedale deve essere collocato in **Classe I**. Con lo stadio si crea una “cassa” che irradia rumore NON soltanto sulla facciata dell'Ospedale prospiciente lo Stadio, ma - dall'alto dei circa 50 metri - anche su tutta la superficie ORIZZONTALE di copertura. A fronte di tutto ciò, si ipotizzano timidi interventi solo sui serramenti affermando poi che questi eventuali interventi possono risolvere anche i problemi attuali del rumore del traffico su via dei Monti Tiburtini(!!).

L'analisi appare, dunque, confusa e contraddittoria e per questo, probabilmente, nel nuovo Dossier la A.S. Roma si riduce a specificare solamente che la “*configurazione semi-chiusa dell’involucro esterno dello Stadio*” sarà ciò che contribuirà maggiormente alla mitigazione del rumore. Come ulteriore analisi, nel nuovo Dossier la A.S. Roma propone come ipotesi di studio l'uso di (non meglio specificati) “*programmi di simulazione acustica che saranno impiegati per determinare la posizione e l’orientamento degli altoparlanti nelle aree esterne*”. Incredibilmente, la A.S. Roma non fa neanche riferimento a nessuno studio di impatto ambientale per opere simili, nonostante molti ne siano stati condotti riguardo al problema del rumore legato agli impianti sportivi, che sono anche facilmente reperibili in rete. A titolo di esempio, riportiamo brevemente gli esiti di uno studio (si veda:

<https://www.specialistidelludito.it/studi-scientifici-e-news/inquinamento-acustico-negli-stadi>) che è stato condotto sulla tifoseria del Manchester City che milita nella Premier League Inglese. Questo studio misura in **167 dB** il livello di rumore raggiunto dai sostenitori del Manchester City. Sebbene non esistano indagini simili condotte nel panorama italiano, è ragionevole pensare che anche da noi la situazione sia essenzialmente la stessa: una condizione allarmante, se si tiene conto sia dei limiti riportati nelle tabelle precedenti che il limite massimo oltre il quale ci si espone al rischio di perdita di udito che per gli esperti è di **85 dB**.

Ulteriori soluzioni proposte per mitigare l'impatto acustico nel nuovo Dossier di progetto sono *"la concentrazione di una zona verde caratterizzata da specie di alberi e siepi con caratteristiche fonoassorbenti nell'area in prossimità dell'Ospedale Sandro Pertini"*. Per capire bene come si implementerà tale soluzione, vale la pena riassumere alcune caratteristiche del nuovo stadio, il quale:

- **avrà un'altezza di circa 50 metri**, con basamento posto alla stessa altezza s.l.m. delle abitazioni private, anche di quelle poste sulla linea della Circonvallazione Nomentana, e dell'Ospedale Pertini;
- per le caratteristiche del terreno, non è ipotizzabile un interrimento per ridurre l'impatto acustico in superficie, come la stessa A.S. Roma segnala nei documenti preliminari;
- posto sulla sommità della collina con un'altezza di circa 50 metri, da un punto di vista acustico, lo stadio impatterà come un enorme altoparlante mirato alle abitazioni limitrofe del IV e del **II Municipio** e, in particolar modo, sull'Ospedale Sandro Pertini che, sebbene situato alla stessa quota, è alto circa 15 metri ed è incluso in un'area acustica di CLASSE I, area che, ricordiamo, deve essere preservata non solo da attività rumorose prodotte in loco, ma anche da fonti di rumore da sorgente limitrofa ma di evidente e drammatico impatto (si veda allegato 1 [al. 1]).

Alla luce dei punti sopra esposti, non è chiaro che tipo di piante e vegetazione "fonoassorbente" si ha intenzione di impiegare e nessuna informazione traspare nel nuovo Dossier della A.S. Roma.

In aggiunta a tutto quanto detto sopra, si ribadisce che in nessuno dei documenti presentati dalla A.S. Roma (Studio di Fattibilità, Nuovo Dossier) si fa riferimento all'impatto del rumore sugli edifici del **Municipio II**. Nei fatti, il livello di rumore che si genererà NON provoca esclusivamente nocumento alle strutture individuate nel IV Municipio - e che la Roma identifica come recettori (vedi al. 1) -, ma anche e SOPRATTUTTO alla popolazione che abita gli edifici privati che sono oltre il tracciato

della circonvallazione Nomentana ad un livello inferiore al basamento dello stadio e che NON sono stati individuati come recettori (sono visualizzabili nell'angolo in basso e a sinistra dell'immagine, evidenziati). Questa omissione, che si estende anche alla valutazione dell'impatto del traffico, ha determinato il mancato interessamento del Municipio II alla valutazione della fattibilità dell'opera con il mancato coinvolgimento nel voto sul pubblico interesse, come se la popolazione ivi residente non fosse minimamente danneggiata dagli "effetti collaterali" dello Stadio.

Da ultimo, e non per ultimo, corre obbligo di annotare che qualsiasi intervento la A.S. Roma voglia adottare per ridurre l'impatto acustico sul Pertini, tale intervento dovrà estendersi a tutte le altre strutture civili interessate, in primo luogo le abitazioni, sia quelle individuate nel documento come Recettori di rumore, sia quelle che non sono state indicate ma chiaramente presenti (Palazzi del Municipio II).

Il breve paragrafo sull'impatto acustico riportato a pag. 30 del Dossier di Progetto - Sezione II a cura della A.S. Roma si conclude: *"In sintesi, la localizzazione strategica delle fonti sonore, la vegetazione e le caratteristiche architettoniche dello Stadio concorrono a ridurre notevolmente il rischio di impatto acustico sia quando lo Stadio sarà a pieno regime, sia durante le fasi di cantiere."* **Il tutto senza essere supportato da alcuna analisi quantitativa.**

Alla luce di quanto scritto sopra, non sembra che le prescrizioni **inderogabili** poste nella Deliberazione di Pubblico Interesse siano state soddisfatte. La Giunta Capitolina è invitata a valutare attentamente un'opera che avrà un impatto "devastante" sul quadrante di Pietralata e i Municipi adiacenti in termini di **elevato inquinamento acustico ambientale** a fronte del quale, in passato, la mancata adozione dei piani d'azione e di quanto altro previsto dalla Direttiva Comunitaria 2002/49/CE [7] e dal DLgs.vo 194/2005 [8], ha determinato l'apertura di un procedimento d'infrazione presso la UE [9].

A conclusione alleghiamo al presente documento anche alcune ulteriori considerazioni sugli effetti para-sismici che il nuovo Stadio di calcio della A.S. Roma in località Pietralata potrebbe esercitare sull'Ospedale Sandro Pertini sulla base di una elaborazione condotta dall'Istituto Nazionale di Geologia e Vulcanologia INGV (INGVterremoti) a Napoli il 24/06/23 in occasione della partita Napoli-Salernitana del 30 Aprile 2023.

Riferimenti:

- [1]<https://www.figc.it/it/federazione/governance/convenzioni/guida-uefa-agli-stadi-di-qualita/>.
- [2]<https://www.comune.roma.it/web/it/scheda-servizi.page?contentId=INF34753&pagina=2>
- [3]<https://www.carteinregola.it/index.php/finalmente-roma-ha-un-regolamento-di-disciplina-della-gestione-del-rumore-ambientale/>
- [4] Inquinamento acustico prodotto dal traffico veicolare in Via dei Monti Tiburtini altezza Via del Sedano n.40 (Prot. n. NA/2022/0017532)
- [5] [https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1995-10-26;447!vig=Art. 1,](https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:1995-10-26;447!vig=Art.1)
- [6] Indagini preliminari AS Roma, Documento FAT-G-G-103-0-A3
- [7] vedi direttiva_2002_49_CE
- [8] vedi D.Lgs_194_2005
- [9] articoli 258 e 260 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea – art. 14, lett. c, della legge 24 dicembre 2012, n. 234) n.2022/2013 del 24.04.2013.

Allegati

Considerazioni sugli effetti para-sismici del nuovo Stadio di calcio della A.S. Roma in località Pietralata sull'Ospedale Sandro Pertini

- al. A - Zonizzazione acustica Pietralata e limitrofi
- al. B - Riclassificazione classe acustica
- al. 1 - Recettori impatto acustico con (volute) dimenticanze in giallo
- al. 2 - caratteristiche idrogeologiche del terreno
- al. 3 - Interventi di mitigazione
- al. 4 - Stadio 3D impatto Acustico-Volumetrie

APPENDICE 1

Tab 1. Valori limite di emissione – Leq in dB(A) (Tabella B del D.P.C.M. 14.11.1997)

Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Diurno (06-22)	Notturmo (22-06)
1	Aree particolarmente protette	45	35
2	Aree prevalentemente residenziali	50	40
3	Aree di tipo misto	55	45

4	Aree di intensa attività umana	60	50
5	Aree prevalentemente industriali	65	55
6	Aree esclusivamente industriali	65	65

Tab 2. Valori limite assoluti di immissione – Leq in dB(A) (Tabella C del D.P.C.M. 14.11.1997)

Classi di destinazione d’uso del territorio		Tempi di riferimento	
		Diurno (06-22)	Notturmo (22-06)
1	Aree particolarmente protette	50	40
2	Aree prevalentemente residenziali	55	45
3	Aree di tipo misto	60	50
4	Aree di intensa attività umana	65	55
5	Aree prevalentemente industriali	70	60
6	Aree esclusivamente industriali	70	70

COMMENTO: le aree abitate (in arancione) e l’area del Pertini (in azzurro) non possono subire modificazioni di classe rispetto alla attuale zonizzazione acustica in funzione della costruzione di opere altamente inquinanti che vanno previste in aree ISOLATE.

Considerazioni sugli effetti para-sismici del nuovo Stadio di calcio della A.S. Roma in località Pietralata sull’Ospedale Sandro Pertini

Istituto Nazionale di Geologia e Vulcanologia INGV - Napoli 24/06/23 (INGVterremoti)

<https://ingvterremoti.com/2023/05/05/napoli-lattesa-e-la-gioia-per-lo-scudetto/>

Il presente documento si compone di due articoli. Il primo è tratto da un articolo dell’Istituto Nazionale di Geologia e Vulcanologia INGV – Napoli (INGVterremoti), a cura di **Davide Piccinini** (INGV- sez. di Pisa – 5 Maggio 2023) sugli effetti dell’esultanza dei tifosi napoletani presenti allo stadio Diego Armando Maradona registrati in un raggio di circa 2 Km. Il secondo fa riferimento alle misure sismiche effettuate a

Piazzale Tecchio, a 250 metri dallo Stadio Maradona a cura del Dipartimento di Strutture per l'Ingegneria e l'Architettura dell'Università di Napoli Federico II e dell'Università del Molise e dell'Istituto ITC del CNR.

Sulla base di questi due articoli è possibile attendersi un analogo impatto dei movimenti sismici sul vicino Ospedale Sandro Pertini in corrispondenza dei numerosi eventi previsti allo stadio a Pietralata (partite di calcio, concerti ecc...).

La scorsa domenica, 30 aprile 2023, eravamo quasi pronti a registrare l'esultanza dei tifosi napoletani presenti allo stadio Diego Armando Maradona a Fuorigrotta per la vittoria dello scudetto, ma sappiamo tutti come è andata e la vittoria è stata rimandata alla serata del 4 maggio 2023. Ma perché parliamo di calcio e dello scudetto del Napoli? Perché come già avvenuto in occasioni analoghe (quando l'Italia ha vinto la finale del Campionato europeo) le stazioni della Rete Sismica Nazionale gestite dall'INGV hanno registrato in modo evidente l'esultanza dei tifosi del Napoli. Questa era una occasione davvero ghiotta perché a **circa 2 km a nord ovest dello stadio Diego Armando Maradona è installata una delle stazioni della RSN.**

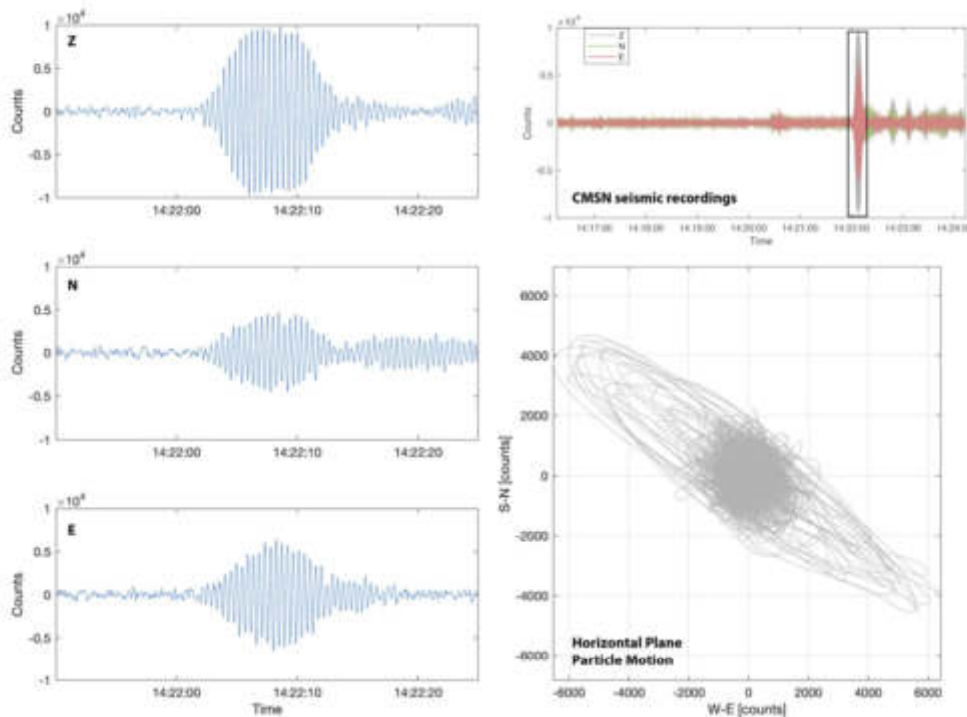


Mapa della città di Napoli, intorno allo stadio Diego Armando Maradona (indicato con il rettangolo rosso). Il triangolo blu indica la posizione della stazione CMSN.

Le stazioni sismiche hanno una sensibilità molto elevata e quelle installate nei centri urbani riescono a registrare anche molti aspetti della vita quotidiana che lasciano un'impronta sul rumore antropico che una città produce (p.es. il traffico urbano o le attività produttive, o il lockdown durante la pandemia di COVID19).

I dati registrati dalla stazione CMSN (Monte S. Angelo) mostrano un picco molto ampio alle 14:22 UTC (16:22 ora italiana) di domenica 30 aprile che corrisponde al momento del goal che il Napoli ha segnato al 62' della partita contro la Salernitana.

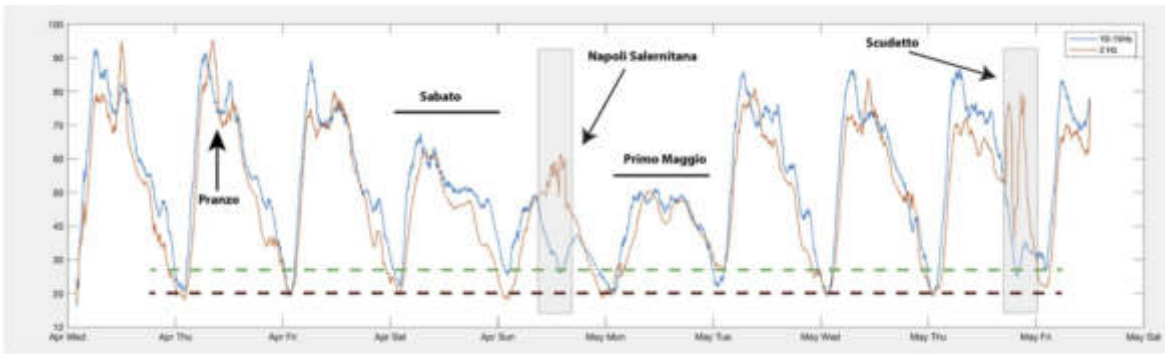
IV.CMSN



In alta a destra la registrazione completa della stazione CMSN situata presso l'Università Federico II. Il rettangolo nero indica la porzione di sismogramma relativa alla marcatura del goal. Sulla sinistra in blu, un particolare delle tre componenti del moto del suolo (verticale=Z, nord sud=N, est-ovest=E) del picco registrata. A destra in grigio, l'oscillazione del moto del suolo sul piano orizzontale.

L'analisi del *particle motion* del picco registrato indica una direzione di provenienza compatibile con la posizione dello Stadio rispetto alla stazione, un'ampiezza pari a circa **15 volte il livello medio del rumore** e una **frequenza caratteristica di circa 2 Hz**.

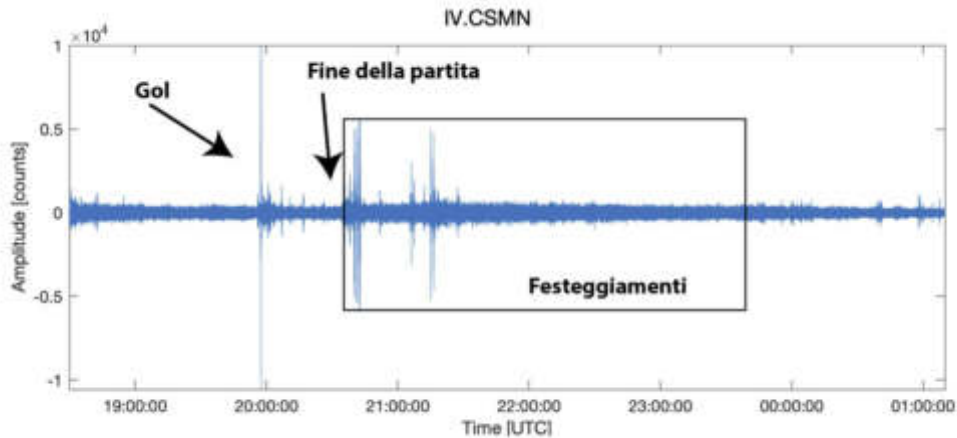
Sulla scia delle analisi che avevamo fatto in occasione della partita di domenica scorsa abbiamo deciso di andare un po' a ritroso nel tempo e abbiamo provato a "seguire" e caratterizzare l'andamento del rumore sismico registrato dalla stazione di Monte Sant'Angelo a Napoli. Il rumore sismico (in particolare quello registrato da stazioni sismiche poste in centri abitati) è dominato da alcuni "markers" caratteristici che riflettono molto da vicino i cicli giorno/notte (p.es il traffico veicolare e tutte le altre attività che di notte sono molto ridotte). Ci siamo poi concentrati sulla banda di frequenze che caratterizzano il rumore sismico prodotto durante il gol che mostrato prima. Nel grafico qui sotto abbiamo evidenziato in blu l'andamento del rumore sismico nella banda **10-15 Hz** che è legato principalmente al rumore del traffico veicolare. In rosso invece abbiamo riportato l'andamento della frequenza intorno a **2 Hz** che è tipica dei picchi osservati durante i momenti di festeggiamento allo **Stadio**, ma che risente anche del rumore del traffico. Il grafico è relativo al periodo che va tra la mezzanotte del giorno 26 aprile e le ore 12 del 5 maggio 2023.



Le oscillazioni delle due curve mostrano un andamento simile per i giorni lavorativi con un aumento durante il giorno, un picco massimo che si raggiunge intorno alle 8 del mattino, poi un piccolo calo durante la **pausa pranzo** e una lieve risalita nel pomeriggio per poi decrescere fino al raggiungimento del minimo poco oltre la mezzanotte. La quarta oscillazione (più piccola delle altre) è relativa a sabato 29 aprile: si nota infatti come l'ampiezza massima sia minore dei tre giorni precedenti e come la discesa del rumore durante la fine della giornata sia molto meno marcata, dovuta al fatto che il sabato tipicamente è il giorno in cui si concentrano le uscite serali durante il weekend.

Il giorno seguente, domenica 30 aprile, si nota un particolare: le due curve (blu e rossa) si separano e mentre la blu mostra un minimo, la rossa ha il suo massimo proprio durante le ore centrali della giornata, quando si gioca la partita allo Stadio Diego Armando Maradona contro la Salernitana (vedi parte 1). La città "si ferma" in attesa dello scudetto. Ma – come sappiamo – i tifosi hanno dovuto attendere.

Il giorno successivo è il Primo Maggio, e si nota bene come il livello di rumore è molto basso ma si nota ancora un piccolo decremento durante la pausa pranzo nelle ore centrali della giornata. I giorni seguenti riprende la vita lavorativa usuale, e le curve sono molto simili a quelle dell'inizio del grafico sia come ampiezza che come andamento generale. **Ma poi arriva il giorno dello scudetto e i due picchi della curva rossa indicano i festeggiamenti allo Stadio durante il gol e nell'immediato dopo partita.** Contemporaneamente la curva blu scende verso un livello molto basso, a riprova che la città si è di nuovo fermata in attesa di poter festeggiare lo scudetto. Le due righe orizzontali rossa e verde in basso indicano il valore minimo del rumore registrato durante la notte dei giorni feriali (la rossa) e il livello minimo registrato la notte fra giovedì e venerdì (linea verde) che è notevolmente più alto a causa dei festeggiamenti in tutta la città.



Guardando il sismogramma è molto evidente il picco in occasione del gol che ha consentito la vittoria dello scudetto, ma è anche molto evidente l'aumento del rumore di fondo dopo la fine della partita e durante le ore successive.

Misure sismiche effettuate a Piazzale Tecchio, a 250 metri dallo Stadio Maradona

(Partita Napoli – Salernitana, 30/04/2023)

I boati dei tifosi del Napoli presenti in massa a Fuorigrotta, all'interno e all'esterno dello stadio Maradona, in occasione dei gol dell'Inter alla Lazio e, soprattutto, di quello di Olivera alla Salernitana hanno prodotto effetti simili a **terremoti di bassa intensità, di magnitudo intorno ai 2 gradi della scala Richter** o poco meno, effetti dunque analoghi ai numerosi risentimenti che si originano nell'area dei Campi Flegrei.

Lo ha stabilito un team del Dipartimento di Strutture per l'Ingegneria e l'Architettura (Dist) dell'Università di Napoli Federico II elaborando i dati del monitoraggio eccezionale effettuato, in presa diretta, alla Torre di Piazzale Tecchio, storica sede della Facoltà di Ingegneria.

Coordinati dal direttore Andrea Prota, i ricercatori del Dist, insieme con i colleghi dell'Università del Molise e dell'Istituto ITC del CNR, hanno verificato che il massimo della accelerazione si è registrato per un periodo di 0.5 secondi. "L'effetto dell'esultanza differisce dal terremoto perché la componente prevalente è quella verticale legata ai balzi dei tifosi sugli spalti - aggiungono i ricercatori (impegnati, tra gli altri, Giovanni Fabbrocino, Iunio Iervolino e Carlo Ranieri) - Ed è come se mediamente, al momento del gol, un tifoso avesse fatto due salti in un secondo".

Uno studio insolito, quello del Dipartimento di Strutture per l'Ingegneria e l'Architettura, che svolge abitualmente numerose attività di ricerca e trasferimento tecnologico sui temi del cosiddetto monitoraggio delle strutture, studi che

consentono di validare tecniche di misura e di monitoraggio della dinamica delle costruzioni, che si sta diffondendo anche in Italia come già accade in altri Paesi molto sismici come gli Stati Uniti e il Giappone. Si tratta di strumentare edifici, ponti (Ospedali N.d.R) e altre infrastrutture con sensori che consentono di tenerne sotto controllo lo "stato di salute" (Structural health monitoring) e misurare in tempo reale gli effetti di eventi estremi come i terremoti. Strutture così monitorate vengono tipicamente definite "smart structures", strutture sensorizzate che sono in grado di misurare effetti ambientali di diversa natura ed eventualmente avviare azioni di risposta necessarie (attivazione allarmi, early warning o simili). E una delle strutture che il Dist monitora da anni è proprio la Torre di Piazzale Tecchio, così vicina allo stadio del Napoli.

A cura di:

COMITATO POPOLARE MONTI DI PIETRALATA

COMITATO VILLA BLANC

COMITATO NO STADIO COLLINA LANCIANI

CDQ TIBURTINO NORD E PIETRALATA

ARCI PIETRALATA

CITTADINE E CITTADINI



C13. Zonizzazione acustica

COMUNE DI ROMA
Dip. X - Politiche Ambientali e Agricole
 VI U.O. Prevenzione Inquinamento Acustico e Atmosferico
 Dir. : Arch. Stefano Mastrangelo

Piano di Zonizzazione Acustica

Classificazione acustica del territorio comunale ai sensi della legge 447/95 e successivi decreti attuativi, in base agli elementi urbanistici, demografici, socio-economici, e infrastrutturali .
 (Fase 1)

Classi di destinazione d'uso del territorio.
 Valori limite di immissione - Leq in dB(A).

- Classe I: aree particolarmente protette - 50 dB(A) diurni, 40 dB(A) notturni
- Classe II: aree prevalentemente residenziali - 55 dB(A) diurni, 45 dB(A) notturni
- Classe III: aree di tipo misto - 60 dB(A) diurni, 50 dB(A) notturni
- Classe IV: aree di intensa attività umana - 65 dB(A) diurni, 55 dB(A) notturni
- Classe V: aree prevalentemente industriali - 70 dB(A) diurni, 60 dB(A) notturni
- Classe VI: aree esclusivamente industriali - 70 dB(A) diurni e notturni

- Fascia A ferrovie e metropolitane.
(D.P.R. 18/11/1998 - n. 459) - 70 dB(A) diurni, 60 dB(A) notturni
- Fascia B ferrovie e metropolitane.
(D.P.R. 18/11/1998 - n.459) 65 dB(A) diurni, 55 dB(A) notturni
- Limite area cave Roma ovest.
(Del. C.C. n.1828 del 8/10/1999)

Recettori sensibili di Classe I
 Da verificare le zone contermini ai fini del risanamento (Fase 2).

- Scuole
- Ospedali
- Parchi

- Identificazione delle strade del PGTU.
- Zone adimensionali di criticità per classi adiacenti non progressive.
Da verificare ai fini del risanamento (Fase 2).
- Idrografia
- Confini municipali

PROGETTO S.I.Z.A.
 Direttore dei Lavori: Ing. G. Carati
 In collaborazione tecnica con





B. Zonizzazione acustica – Proposta di modifica

Si ritiene che la proposta di piano particolareggiato debba contenere anche una valutazione circa l'aggiornamento del piano di zonizzazione acustica dell'area oggetto di intervento allo scopo di renderla coerente con la destinazione d'uso prevista.

Il notevole carico antropico dovuto alla realizzazione del nuovo stadio giustifica la necessità di riclassificare l'area in classe IV "Aree di intensa attività umana".

Si riporta di seguito un estratto attuale della zonizzazione acustica con la perimetrazione dell'area oggetto di modifica dell'azzoneamento.



Area da trasformare in classe IV



C. Individuazione recettori



Recettore	Descrizione	Classe di appartenenza
R1	Ospedale Sandro Pertini	Classe I
R2	Istituto John von Neumann	Classe III
R3	Residenze	Classe III
R4	Residenze	Classe III
R5	Istituto comprensivo Via Tedeschi	Classe III

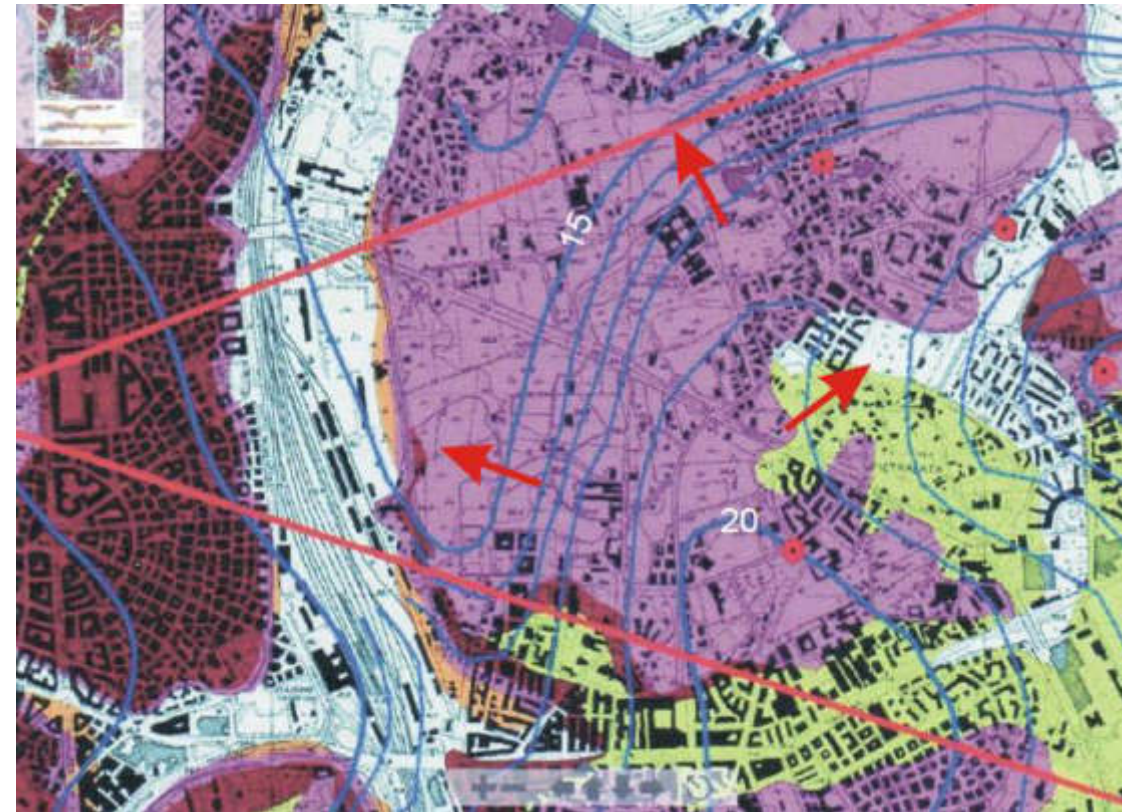




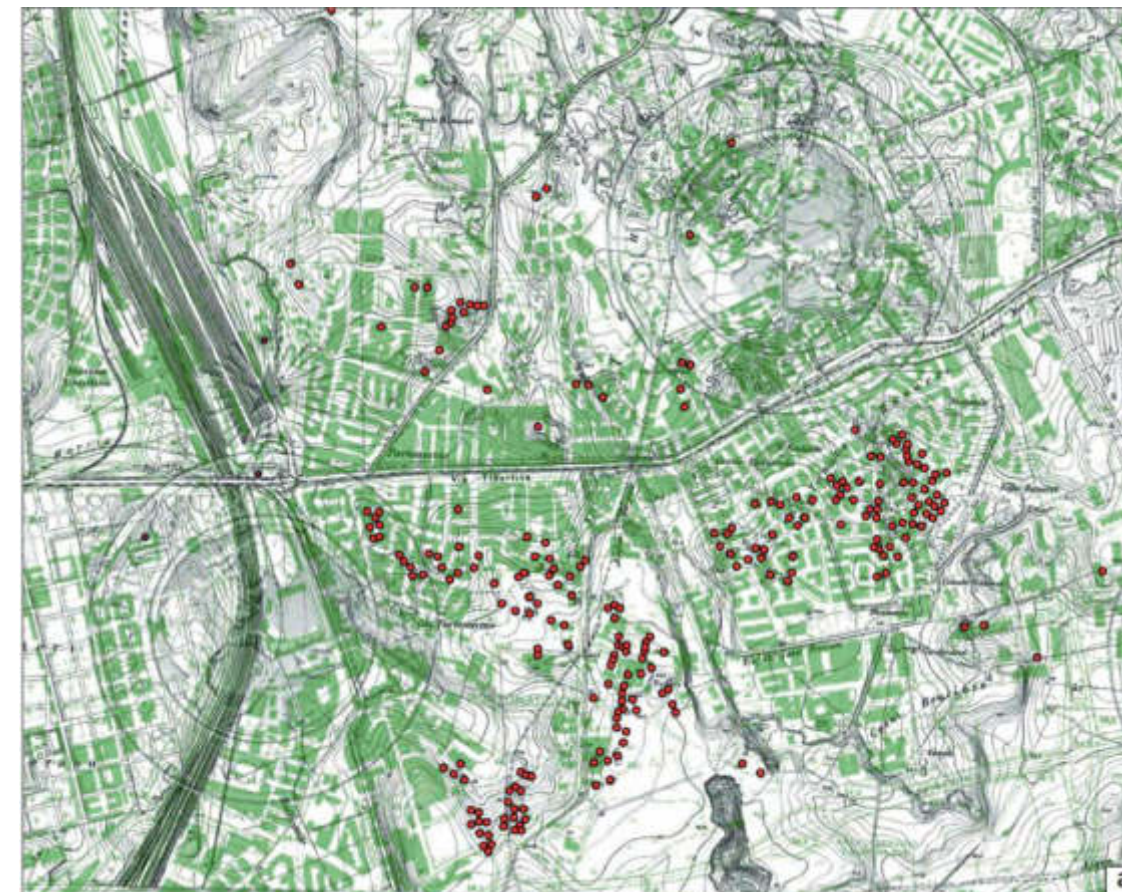
C23. Idrologia e rischio cavità sotterranee

Dal punto di vista della permeabilità, i terreni piroclastici di superficie sono da mediamente a molto permeabili, mentre i sottostanti tufi cineritici (tufi antichi) sono caratterizzati da una bassa permeabilità e rappresentano l'acquicluda locale. L'area, essendo stata per secoli sede di escavazione di tufi e pozzolane, anche attraverso la creazione di reticoli di gallerie sotterranee, è soggetta a possibili crolli (sinkholes) per cedimento delle volte.

Stralesio dalla Carta Idrogeologica, R. Funicello e AA.VV. La geologia di Roma. Dal centro storico alla periferia, Memorie descrittive della Carta geologica d'Italia, 2008, Roma



CIOTOLI G. e AA.VV. Sinkholes antropogenetici nel territorio di Roma capitale, Memorie descrittive della Carta Geologica d'Italia XCIII (2011)





F. Criticità acustiche e possibili interventi di mitigazione

La particolarità della sorgente sonora che dipende in gran parte dal rumore generato dagli spettatori non consente, almeno in questa fase, di proporre soluzioni di mitigazione acustica classiche (barriere).

Sulla base delle informazioni e dei dati disponibili, la propagazione sonora verso i ricettori potrà essere mitigata attraverso:

- il sistema di copertura dello stadio che costituirà elemento di barriera acustica per il tifo durante gli eventi limitandone la propagazione sonora verso i ricettori;
- la realizzazione di barriere verticali posizionate sui lati nord, sud ed est dello stadio per evitare la propagazione verso i ricettori più prossimi e in direzione dell'Ospedale;
- L'adozione di impianti di diffusione sonora ad emissione selettiva verso le aree di effettivo interesse al fine di ridurre la potenza sonora limitando la propagazione sonora verso i ricettori;
- L'impiego di componenti impiantistiche esterne individuabili come sorgenti di tipo fisso (quali pompe di calore, UTA, ecc.) di tipo silenziato.

In merito al solo recettore R1 – Ospedale Sandro Pertini – considerata la sensibilità al rumore, potrebbe anche essere verificata la necessità di un intervento sui requisiti acustici passivi dell'edificio con particolare riferimento all'isolamento acustico delle facciate rivolte verso la nuova sorgente sonora. Tale intervento che prevederebbe la sostituzione dei serramenti installati, previa verifica delle prestazioni attuali degli stessi, garantirebbe un beneficio non solo legato alle nuove sorgenti sonore legate alla realizzazione dello stadio della AS ROMA, ma anche legato alla riduzione del rumore proveniente dalle infrastrutture di trasporto viario esistenti (Via dei Monti Tiburtini).

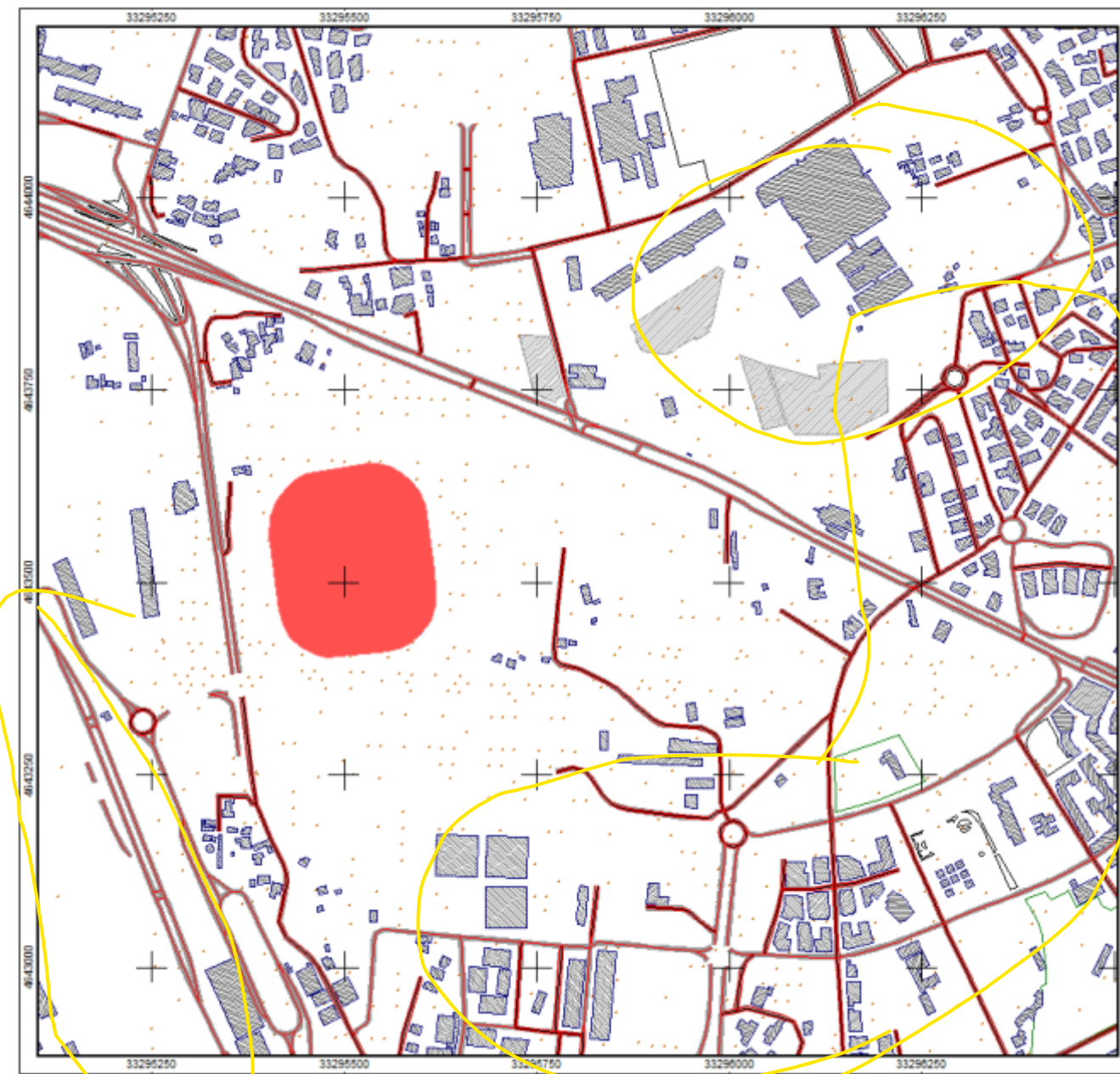


E. Analisi previsionale di impatto acustico - Scenari

La valutazione previsionale di impatto acustico dovrà valutare due scenari futuri:

- Scenario 1 - Breve Termine - realizzazione della sola struttura sportiva

Stato di progetto -
Scenario 1





DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

*Comitato di Quartiere Collina
Di Pietralata*

5 ottobre 2023

PROGETTO STADIO PER LA “A. S. ROMA” A PIETRALATA

oooo

Il presente contributo, pubblicato sul Quaderno degli Attori della Piattaforma ufficiale di DP, è stato compilato da portatori di interessi, sia come singoli cittadini residenti nell'area oggetto della prevista realizzazione dello stadio, sia da sottoscrittori del ricorso al TAR, nel seguito brevemente rappresentato.

oooo

PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI NEI PROCESSI DECISIONALI PUBBLICI

Da: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti : <https://mit.gov.it/connettere-italia/dibattito-pubblico>
Il dibattito pubblico è un processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico su opere di interesse nazionale e si svolge nella fase iniziale di progettazione, quando le alternative sono ancora aperte e la decisione, se e come realizzare l'opera, deve essere ancora presa.

Si ricorda che la relazione finale del Gruppo di lavoro sulle riforme istituzionali istituito dal Presidente della Repubblica il 30 marzo 2013, nel Capitolo primo, dedicato ai Diritti dei cittadini e partecipazione democratica, conteneva un paragrafo sul dibattito pubblico sui grandi interventi infrastrutturali che recitava quanto segue: "I grandi interventi infrastrutturali devono essere decisi solo dopo un ampio e regolato confronto pubblico, per favorire la partecipazione dei cittadini a decisioni che hanno impatto rilevante sull'ambiente, come richiesto dalla Convenzione di Aarhus del 1998 e come avviene da tempo in Francia con la legge n. 276 del 2002 dedicata alla "démocratie de proximité".

Dalla piattaforma ufficiale di DP: Progetto del DIBATTITO PUBBLICO (i punti salienti)

1. Introduzione – Lo strumento del DP ed i suoi attori

- Il Dibattito Pubblico (di seguito anche «DP») che ha per oggetto la proposta di intervento relativa allo «Stadio AS Roma», dichiarata di pubblico interesse dall'Assemblea Capitolina, consiste in un processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico, il cui svolgimento **si colloca nel mezzo del procedimento autorizzativo, quando le alternative sono ancora aperte e la decisione rispetto a se e come realizzare l'intervento deve essere ancora presa in via definitiva.**
- Il DP si svolgerà attraverso 10 incontri pubblici – veri e propri workshop – che saranno realizzati sia in presenza che online.
- I temi, i suggerimenti e le proposte che emergeranno nel corso del Dibattito Pubblico potranno fornire utili spunti **sia per influenzare la progettazione definitiva dell'Intervento, che per orientare la valutazione degli Enti competenti in sede di Conferenza dei Servizi per la decisione definitiva sulla proposta della AS Roma.**

I principali attori del Dibattito Pubblico «Stadio AS Roma» sono:

- Tutti i portatori e portatrici di interesse che desidereranno partecipare al DP: chiunque sarà interessato potrà partecipare al DP;
- Il Comune di Roma Capitale sul cui territorio è prevista la realizzazione dell'intervento proposto;
- AS Roma, soggetto proponente il progetto relativo allo Stadio e alle opere accessorie;
- Un team di professionisti guidato da Nomisma SpA, incaricata dal Comune di Roma Capitale del coordinamento del DP, che si avvarrà della collaborazione di Res publica, primaria società francese, specializzata nel dibattito pubblico a livello internazionale, e di FB & Associati, società leader nei processi di partecipazione, comunicazione e advocacy.

3. Obiettivi del Dibattito Pubblico

- Informare adeguatamente i cittadini sul procedimento del “Dibattito Pubblico” inteso come percorso o processo strutturato ed organizzato ai sensi dalla legge che lo regola.
- Informare adeguatamente i cittadini sul progetto dello «Stadio AS ROMA», in modo da renderli “attori” consapevoli del progetto e dei cambiamenti in corso.
- Fornire informazioni sulla dichiarazione di pubblico interesse e sulle prescrizioni segnalate dagli Enti competenti, al fine di condividere le condizioni poste per rendere sostenibile il progetto.
- Attivare un confronto sugli effetti/impatti generati dalle opere previste di valenza ambientale, territoriale, paesaggistica, sociale, culturale ed economica.
- Raccogliere contributi migliorativi rispetto al progetto dello stadio AS Roma, all'integrazione del progetto nel quartiere e nella città, attraverso lo sviluppo e la riqualificazione generale della zona.
- Restituire ai cittadini un quadro chiaro sulle valutazioni del Comune di Roma Capitale sui temi emersi

durante il processo partecipativo, sintetizzate nel dossier conclusivo del Dibattito Pubblico.

VALUTAZIONI SU QUESTIONI E TEMI EMERSI DURANTE GLI INCONTRI DEL DP

- Nel corso dell'ultimo incontro pubblico sarà proposta una prima valutazione sintetica del processo del DP da parte del Coordinatore.
- Verranno quindi restituite conclusioni preliminari e riassuntive degli impegni del proponente AS Roma e del Comune di Roma Capitale in merito al progetto e ai passi successivi del procedimento amministrativo, rispetto alle questioni/temi/proposte emerse nel corso del Dibattito Pubblico.
- Le evidenze raccolte verranno inserite nel Dossier conclusivo del DP.
- Gli esiti del Dibattito Pubblico e le osservazioni raccolte saranno, poi, discusse in sede di Conferenza di Servizi decisoria.

oooo

Dalla piattaforma ufficiale di DP:

DIBATTITO PUBBLICO STADIO AS ROMA – DOSSIER DI PROGETTO (punto saliente)

1.5 Iter procedurale

Nel novembre 2022 è stata poi indetta la Conferenza dei Servizi preliminare, ai sensi e per gli effetti della L. 147/2013 e s.m.i., per l'esame dello Studio di fattibilità - conclusasi a gennaio 2023 - a seguito della quale la Giunta Capitolina ha approvato, il 7 febbraio 2023, una delibera che riconosce il pubblico interesse allo studio di fattibilità per il nuovo stadio della A.S. Roma, delibera che, previo passaggio nelle commissioni competenti e nel Municipio Roma IV, **è stata discussa ed approvata, con prescrizioni, dall'Assemblea Capitolina il 9 maggio 2023 per la dichiarazione definitiva del pubblico interesse.**

oooo

- **01 settembre 2023** : Il "Comitato Stadio a Pietralata, No Grazie" ed il "Comitato di Quartiere Collina di Pietralata" presentano ricorso al TAR contro la D.A.C. 73/2023 - Deliberazione dell'Assemblea capitolina contenente dichiarazione di "interesse pubblico" del Progetto per la realizzazione dello Stadio della Roma a Pietralata, presentato da A. s. Roma Spa.

- **22 Settembre 2023** : in relazione ai documenti di progetto, il legale dei ricorrenti osserva: "Dal punto di vista procedimentale la deliberazione impugnata segna il passaggio dalla fase istruttoria preliminare a quella decisoria. Come tale, essa rappresenta uno snodo procedurale importante, andando a delineare e a cristallizzare l'assetto dei vari interessi, pubblici e privati, coinvolti nella realizzazione del progetto dello Stadio della Roma; un progetto che presenta numerose criticità, allo stato non superate, concernenti – solo per citarne alcune - la mancanza di un'analisi dettagliata delle possibili alternative progettuali, il traffico, la mobilità, i parcheggi, la riduzione del verde pubblico, l'impatto acustico-ambientale, le interferenze e la compatibilità dell'opera con gli altri piani di zona e gli altri interventi edilizi in cantiere. Di fatto, in applicazione della Nuova Legge Stadi, Roma Capitale – su istanza di una società sportiva privata - si appresta a ridisegnare l'assetto urbanistico di un intero quadrante della città, **e lo fa attraverso l'istituto della cosiddetta variante automatica, bypassando così l'attivazione degli strumenti di democrazia partecipativa previsti in materia dal nostro ordinamento, proprio a tutela dei cittadini direttamente incisi da simili interventi.** Il che pone dei seri dubbi di costituzionalità della normativa speciale sugli stadi sui quali, con il ricorso presentato, si invoca anche una pronuncia della Corte Costituzionale.

L'auspicio però è che l'Amministrazione capitolina, anche in un'ottica di deflazione processuale, voglia rivedere il proprio operato e ritirare in autotutela quanto deliberato finora ovvero valutare, con la dovuta cautela e il necessario rigore, il "Progetto definitivo".

Con la "Variante Urbanistica" da approvarsi in conferenza decisoria regionale ai sensi del comma 8, art. 4, D.lgs. 38/2021 il Comune di Roma sembra abdicare al proprio dovere nella pianificazione dell'area urbana di Pietralata, a discapito sia di tutti quegli operatori pubblici, che, per lo stesso ambito territoriale, avevano programmato interventi di (vera) pubblica utilità (come ad es. il nuovo Policlinico Umberto I), sia dei cittadini, tagliati fuori dalle valutazioni del pianificatore locale.

Peraltro, l'eventuale edificazione dello stadio non renderebbe possibile alcuna ottemperanza degli standard di opere pubbliche, previsti nell'area ex SDO a compensazione del carico urbanistico indotto dalle realizzazioni edilizie esistenti e previste: il che rende ancora più illogica e irragionevole la scelta urbanistica operata, senza alcuna condivisione preventiva con i cittadini, estromessi da ogni processo decisionale.

SVILUPPO DEL DIBATTITO PUBBLICO

- **07 settembre 2023** : Nella Sala della Protomoteca del Campidoglio, inizia il Dibattito Pubblico coordinato dal Senior Advisor di Nomisma Marco Leone. Gli interventi dei “rappresentanti” di Roma Capitale rendono palese che la Pubblica Amministrazione non fa, come deve, da “arbitro”, ma interviene da “giocatore” della squadra che, nella prima parte della partita, vuole raggiungere l'esito prestabilito del “progetto definitivo” da inviare in Conferenza di Servizi decisoria regionale; indi, vedere se e come si svolgerà la seconda parte della partita alla Pisana ossia in Regione Lazio.

Tutto ciò si desume nell'intervento iniziale e nelle numerose repliche dell'Assessore all'Urbanistica (Maurizio Veloccia), nell'intervento del Direttore del Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica (arch. Gianni Gianfrancesco) e, soprattutto, negli interventi dei “tecnici” del Comune, Dirigente rigenerazione e progetti speciali, Dipartimento programmazione e attuazione urbanistica (arch. Enrica De Paulis) e Direttore della pianificazione generale e della dirigenza ufficio espropri (arch. Silvia Capurro).



Il ruolo effettivo della P.A. è messo in luce da “tecnici” con considerazioni totalmente inaccettabili poiché completamente infondate sia sulla natura dell'intervento sia sullo stato della Pianificazione urbanistica costituente le regole da rispettare per realizzare l'opera.

Vale a dire, senza fondamento i “tecnici” definiscono “pubblica” un'opera essenzialmente privata da realizzare in “Partenariato Pubblico Privato” su terreni pubblici in gran parte già acquisiti per altri scopi ed erroneamente ritengono che un progetto configurato in *masterplan* o “Lottizzazione” o Piano Esecutivo Convenzionato comporti la “attuazione” del decaduto Piano Particolareggiato di Pietralata. E finanche, in modo che una insussistenza basilare alimenti una falsità abnorme.

A questo punto, parrebbe impossibile che l'Amministrazione Comunale valuti, con la dovuta cautela ed il necessario rigore, il “progetto definitivo”. Cosicché **risulta necessario pretendere che l'Amministrazione capitolina, anche in un'ottica di deflazione processuale, voglia rivedere il proprio operato e ritirare in autotutela quanto deliberato finora.**

oooo

STADIO “OPERA PUBBLICA” ?

Chi sostiene che lo “stadio” per la A. s. Roma sia “opera pubblica”, dimentica che la Commissione Europea ha ritenuto i fondi del PNRR non rendicontabili nell'ambito dei Piani Urbani Integrati (PUI) e considerato gli stadi di Firenze e Venezia non opere di “riqualificazione urbana e sociale”:

... arriva lo stop dalla Commissione Europea. È una nota di palazzo Chigi del 27 marzo a comunicarlo; era stato infatti concordato il prolungamento di un mese della fase di assessment per consentire di completare le attività di verifica. In particolare, sono state individuate tre misure che necessitavano di un approfondimento, ovvero le concessioni portuali, le reti di riscaldamento e «I Piani urbani integrati, approvati il 22 aprile 2022, per i quali la commissione ha contestato l'ammissibilità degli interventi relativi al "Bosco dello sport" di Venezia e allo "stadio Artemio Franchi" di Firenze», come si legge testualmente nella nota.

E ribadire che il “Partenariato Pubblico Privato” (PPP) comprende una vasta gamma di modelli di cooperazione tra il settore pubblico e quello privato. Il ricorso al PPP, attraverso le sue diverse metodologie attuative può, in generale, essere evocato in tutti quei casi in cui il settore pubblico intenda realizzare un progetto **che coinvolga un’opera pubblica**, o di pubblica utilità, la cui progettazione, realizzazione, gestione e finanziamento – in tutto o in parte – siano affidati al settore privato.”

Nonché, affidarci al “[Libro Verde sui Partenariati Pubblico-Privati e il diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni](#)” Commissione delle Comunità Europee – Bruxelles COM(2004)327 definitivo per comprendere le differenze anche in relazione alla pratica di **project financing**.

Il Proponente, nello Studio di Fattibilità presentato da [ved. [FAT-G-G-102-0-A4 Prefattibilità Ambientale](#) - La pianificazione attuativa Area Pietralata - pagina 36, settimo capoverso] sostiene:

... Infatti lo Stadio, **pur essendo una opera privata di uso pubblico**, se dichiarata di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza ai sensi del comma 304 dell’art. 1 legge 147/2013 ...

Appare pertanto paradossale che, a differenza di Roma Capitale, il Proponente lo stadio per la A.s. Roma dichiarò che si tratti di **Opera Privata** in corsa verso la dichiarazione di “**pubblica utilità**” che non può conseguirsi con irragionevoli ed inconsistenti considerazioni sulla natura dell’opera.

E quand’anche, per chissà quali arcane inopportunità, si ottenesse la dichiarazione di “pubblica utilità” siglata dal Presidente della Giunta Regionale, al Sindaco di Roma spetterebbe l’onere di indire la gara per aggiudicare l’affidamento in concessione della costruzione e gestione dell’opera privata alla società sportiva che, però, deve avere i requisiti richiesti da norme non facilmente aggirabili. E come diffusamente e puntualmente argomentato nella “**Scheda n. 1**”, il club giallorosso non avrà questa opportunità realizzativa.

STADIO COMPORTA VARIANTE ALLO STRUMENTO URBANISTICO !

Analogamente, risulta oscuro che il Proponente lo stadio per la A.s. Roma sia stato superato dalla Amministrazione capitolina nella illecita interpretazione di norme che, se non adeguatamente considerate, risulterebbero ancor più pacchianamente incostituzionali di quelle utilizzate allo scopo di realizzare lo stadio della A.s. Roma a Tor di Valle. Semplicemente perché:

- a Tor di Valle volevano fare una Variante al vigente Piano Regolatore Generale; la "variante" (in realtà il progetto contenente la variante) venne pubblicata, i cittadini presentarono "osservazioni" ed il Comune non fece alcuna "controdeduzione" e la variante non venne mai approvata.

- a Pietralata vogliono fare una Variante al decaduto Piano Particolareggiato prevedente lo SDO; la "variante" sarà "automatica" ossia approvata contestualmente al progetto e quindi non sarà mai pubblicata; pertanto i cittadini non potranno presentare le dovute "osservazioni" alla variante ma possono presentare opposizioni al progetto nel Dibattito Pubblico.

Per fare lo stadio a Pietralata, credono applicabile la forma derogatoria della “variante automatica” prevista dalla “Legge Stadi” ultima generazione ossia dal D.Leg. 38/2021, art. 4, comma 8:

La conferenza di servizi decisoria di cui al comma 7, si svolge in forma semplificata e in modalità asincrona, ai sensi dell’articolo 14-bis, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241. **Il verbale conclusivo di approvazione del progetto**, che è pubblicato nel sito istituzionale del Comune o dell’ente locale o pubblico interessato nel cui territorio si inserisce il progetto e nel Bollettino Ufficiale della Regione, **costituisce dichiarazione di pubblica utilità**, indifferibilità e urgenza dell’opera, comprendente anche gli immobili complementari o funzionali di cui al comma 2, con eventuali oneri espropriativi a carico del soggetto promotore laddove non disciplinato diversamente, **nonché**, **previa acquisizione dell’assenso del rappresentante del comune a ciò delegato, variante allo strumento urbanistico comunale ai sensi e per gli effetti degli articoli 10, comma 1, del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità**, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, fermo restando in tale ipotesi il rispetto delle garanzie partecipative previste dall’articolo 16 del medesimo testo unico.

STADIO COMPORTA STRAVOLGERE GLI STRUMENTI URBANISTICI DI RIFERIMENTO
E
STADIO COMPORTA DELEGARE LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO AL PRIVATO

All'inizio del DP, il “tecnico” comunale indica gli strumenti urbanistici che Roma Capitale deve considerare nella valutazione del progetto di stadio per la A. s. Roma. In tale rassegna, si appalesa la falsa valutazione della cornice urbanistica di riferimento assunta dall'Amministrazione capitolina proprio nel titolo della diapositiva mostrata dall'architetto Silvia Capurro:

Nota Bene:
ATTUAZIONE DEL P.P.
ossia del
PIANO
PARTICOLAREGGIATO



Il **Piano Particolareggiato Pietralata, comprensorio dell'ex Sistema Direzionale Orientale (SDO)** fu approvato con Deliberazione della G.R.L. n. 79 del 24.01.2001, venne modificato con la Variante approvata con D.C.C. n. 156/2006 e la "Variante non sostanziale" ai sensi dell'art. 1 bis della L.R. n. 36/1987 e ss.mm.ii. venne **approvata con Deliberazione della G.C. n. 208/2012**.

Il suddetto Piano Particolareggiato, però, dieci anno – nel 2022 – avrebbe perso qualsiasi valore se, come ogni altro strumento attuativo del Piano Regolatore Generale, non fosse stato riadottato con o senza modificazioni dal Consiglio Comunale e poi approvato dalla Regione.

E se il P.P. di Pietralata non fosse più in vigore, vien da chiedere come possa essere “**attuato**” un Piano Particolareggiato “**decaduto**”. E, di conseguenza, si porrebbero ben altri quesiti che la P.A. doveva impedire venissero posti da chiunque voglia capire quale cornice urbanistica deve considerarsi quando si valuta un qualsiasi progetto.

In modo particolare, quando un progetto ha implicazioni rilevanti nella trasformazione territoriale d'un comprensorio rilevante e con dimensioni tali da essere considerato Centralità Urbana nel vigente Piano Regolatore generale. Il presente documento, pertanto, pone domande motivate su vari aspetti, enucleati adeguatamente nelle schede esplicative allegate, ed attende adeguati riscontri che di seguito si riportano in sintesi.

oooo

Rif. **Scheda N. 2:** Un P.P., strumento attuativo di iniziativa pubblica -decaduto- non si può attuare né una Lottizzazione, strumento attuativo di iniziativa privata, può variarlo.

Si pongono i seguenti quesiti:

a. intende Roma Capitale, già in questo ambito e nel rispetto degli Obiettivi fissati dal Dibattito Pubblico, fugare ogni ragionevole dubbio relativo a se, quando e come la Variante allo scaduto e quindi non più vigente Piano Particolareggiato Comprensorio Pietralata debba essere adeguatamente esperita ?

b. ossia intende definire precedentemente la **cornice di regole urbanistiche che ogni progetto privato deve rispettare per ottenere l'assenso in Conferenza di Servizi decisoria regionale** ed il decreto di “pubblica utilità” (indifferibilità ed urgenza) delle opere da realizzare?

Rif. **Scheda N. 3:** Il perimetro del P.P. decaduto è più esteso rispetto alla “variante stadio”.

Si pongono i seguenti quesiti:

- se il perimetro dello “Schema di Variante Stadio” (proposto dallo studio privato redigente il progetto di stadio) non ha la stessa estensione del perimetro del Piano Particolareggiato decaduto, allora si chiede alla Pubblica Amministrazione:

- a. come saranno realizzate **altre opere** e/o quelle previste in “aree disponibili” poiché non “già assegnate”?
- b. che fine farà il VU5 di 4,8 ha previsto tra le Vie dei Monti Tiburtini, Via dei Durantini e Via Carlo Amoretti?

Rif. **Scheda N. 4:** Approfondimento sull'area VU5 di 4,8 ettari, parte dei 22,52 ha di Verde Pubblico Urbano

Si pongono i seguenti quesiti: se:

a. sia vero che il perimetro del “Piano Particolareggiato Centralità di Pietralata” si estendeva ad Est, sino alla confluenza di Via dei Monti Tiburtini con Via Carlo Amoretti e, pertanto, delimitava l'area di 4,8 ettari definita **VU5** ossia una parte dei 22,52 ettari complessivi di **Verde Pubblico Urbano**;

b. sia certo che la delimitazione dello “Schema di Variante Stadio” proposto risulta assai ridimensionato e traslato ad Ovest sino a lambire la Via dei Monti di Pietralata, onde permettere l'insediamento dello stadio entro il fittizio “Parco dello Stadio” e, pertanto, esclude l'area **VU5** a verde pubblico veramente fruibile;

c. sia sicuro che quest'area non costituisca l'unica necessaria compensazione dell'edificazione prevista nel suddetto P. P. Comprensorio di Pietralata; anche perché attualmente risulta occupata da costruzioni, depositi di materiali e mezzi, per lo più deturpanti la qualità del suolo non certo pregevole.

Rif. **Scheda N. 5:** Roma Capitale delega al proponente privato la ripianificazione della Centralità di Pietralata, domanda al R.U. l'assenso in Conferenza Decisoria

Il Gruppo di progettazione dello stadio individuato dal proponente, correda la Relazione tecnico illustrativa di progetto con considerazioni e documenti definibili *fuorvianti*, in quanto vengono illustrati il “Piano Particolareggiato” (non vigente, ma decaduto) e lo “Schema di Variante Stadio” (proposto) di modo che si possa credere che il Piano Attuativo del PRG di iniziativa pubblica per lo SDO possa essere sostituito da:

- un Piano Attuativo del PRG di iniziativa privata (**Lottizzazione**, *masterplan*, *Piano Esecutivo Convenzionato*) per lo stadio ed affini;
- una parte **residuale** di cui non si conosce né il carattere (privato o pubblico) né la procedura per concretizzarlo.

Si pongono i seguenti quesiti:

a. Roma Capitale delega al proponente privato la ripianificazione della “Centralità di Pietralata” poiché solo l'iniziativa privata può realizzare quanto deve fare la Pubblica Amministrazione?

b. lo “Schema di Variante Stadio” non pare affatto considerare, per quanto riguarda le proprietà attuali ed il futuro regime dei suoli, il destino di quanto resta fuori dalla **Lottizzazione o masterplan stadio**.

Anche il nome, “Schema di Variante Stadio” (da varare ai sensi del comma 8, art.4 del D.Leg. 38/2021) non denota a giudizio di Roma Capitale un orientamento favorevole alla volontà del proponente piuttosto che un indirizzo che prediliga le esigenze della comunità residente e/o insediabile nella zona tra Stazione Tiburtina ed Ospedale Sandro Pertini ossia tra Via dei Monti di Pietralata, Via dei Monti Tiburtini, Via dei Durantini e suo prolungamento tangente le nuove edificazioni per Università e la Stazione Metro Quintiliani?

c. Roma Capitale per un'opera prevista “*su aree prevalentemente pubbliche avente impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio*”, non reputa sia opportuno considerare piuttosto appieno quanto emerge dal DP sul progetto e, quindi, ottemperare al disposto “*Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte sono valutati in sede di predisposizione del progetto definitivo e sono discusse in sede di Conferenza di Servizi decisoria.*” ?

d. Roma Capitale intende evitare di sviluppare sia la fase *istruttoria* sia quella *deliberante* propria del Consiglio Comunale sulla “variante” al Piano Particolareggiato e **demandare** al R.U. Comunale d'assentire al varo, in sede impropria (Conferenza di Servizi decisoria regionale) ed in forma di “Variante Automatica” o derogatoria ed eccezionale, delle regole pubbliche che devono essere rispettate dal progetto privato ?

Rif. **Scheda N. 6:** Quale strumento urbanistico ha cancellato il PARCO DI PIETRALATA?

Si pone il seguente quesito:

- quale strumento urbanistico attuativo del vigente PRG ha sostituito il decaduto Piano Particolareggiato Comprensorio SDO Pietralata cancellando o ridimensionando drasticamente aree a Verde Pubblico Urbano, in particolare il “Parco di Pietralata” ?

Rif. **Scheda N. 7:** Considerazioni – Nuovo Policlinico Umberto I - invito a Roma Capitale di valutare, disporre, revocare.

... **SCHEDA N. 1**

REALIZZAZIONE DEL PROGETTO "STADIO DELLA ROMA A PIETRALATA"

1°) STADIO DELLA ROMA? NO, STADIO DELLA FAMIGLIA FRIEDKIN.

Il 3 ottobre 2022 la AS Roma S.p.A. ha presentato a Roma Capitale, in qualità di soggetto proponente, uno studio di fattibilità per la realizzazione e gestione in Project Financing di un nuovo stadio di calcio in un'area di proprietà del Comune a Pietralata.

In particolare, nel documento dal titolo "Piano Economico – Finanziario" prodotto da A.S. Roma S.p.A. del novembre 2022 si legge quanto segue:

"Il piano prevede che il fabbisogno finanziario, pari a 572,6 € Mln, sia coperto facendo ricorso ad un finanziamento senior bancario per 339,2 € Mln, a capitale di rischio (Equity) per 145,4 € Mln e ad una linea di finanziamento IVA per la copertura di un fabbisogno IVA di 88,1 € Mln.". In totale quindi per realizzare il progetto le banche finanziatrici erogheranno 339,2 + 88,1 = 427,3 € Mln ed i soci verseranno 145,4 € Mln.

Come noto, da agosto 2020 la società A.S. Roma S.p.A. è interamente detenuta dalla conglomerata americana "The Friedkin Group", tramite la controllata "Romulus and Remus Investments LLC".

Per poter partecipare alla gara per l'assegnazione della Concessione per la costruzione e gestione per 90 anni dello stadio di Pietralata, chi parteciperà dovrà "essere in possesso dei requisiti di partecipazione previsti dall'articolo 183, comma 8, del Codice dei Contratti pubblici di cui al D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, anche associando o consorziando altri soggetti".

A.S. Roma non ha tutti i requisiti economici/patrimoniali/tecnici richiesti, avendo forti deficit sia economici che patrimoniali, come attestato dalla Società di Revisione Deloitte in sede di revisione del bilancio al 31/12/2021. Quindi – come avviene normalmente in questi casi – probabilmente verrà costituita una ATI (Associazione Temporanea di Impresa) con altri soggetti che posseggono i detti requisiti. Chi saranno questi altri soggetti? Ci sarà probabilmente una NEWCO (New Company) posseduta dalla famiglia Friedkin (eventualmente insieme ad altri investitori finanziari) e capitalizzata per 145,4 € Mln ed in questo modo verrà soddisfatto il criterio PATRIMONIALE.

Nella suddetta ATI ci sarà probabilmente anche una Società di Costruzione con un fatturato ragguardevole, così da soddisfare anche i criteri ECONOMICI e TECNICI.

La ATI sarà successivamente trasformata in S.r.l. (Società a Responsabilità Limitata) ovvero S.p.A. (Società per Azioni), che sarà titolare della Concessione della durata di 90 anni.

Chi possiederà le quote o azioni di questa S.r.l. ovvero S.p.A.? Ovviamente la famiglia Friedkin.

La famiglia Friedkin (eventualmente insieme ad altri investitori finanziari) avrà infatti probabilmente la stragrande maggioranza della società titolare della Concessione di durata 90 anni, avendo versato la notevole cifra 145,4 € Mln.

In questo modo i Friedkin saranno liberissimi di vendere quando vorranno le quote o azioni della S.r.l. ovvero S.p.A., realizzando probabilmente una ricca plusvalenza (ovviamente venderanno contestualmente al nuovo acquirente anche le azioni di A.S. Roma). Non dovranno chiedere alcun permesso a Roma Capitale, la quale ha unicamente inserito nelle Prescrizioni che la Concessionaria (cioè la S.r.l. ovvero la S.p.A.) non cambi. Infatti quello che cambierà saranno i PROPRIETARI delle quote o azioni della S.r.l. ovvero S.p.A. E quello che farà la famiglia Friedkin lo potrà fare anche chi comprerà dai Friedkin e così via (ricordiamo la Concessione dura 90 anni...). Quindi ricchi guadagni per i già ricchi privati e scarse certezze per il futuro societario della squadra. Altro che "stadio della Roma"! Lo stadio (cioè la Concessione di 90 anni) sarà appannaggio della famiglia Friedkin ovvero dei soggetti privati che subentreranno successivamente.

La A.S. Roma non potrà in alcun modo essere titolare della Concessione, per il semplice motivo che presentando (come detto) bilanci con forti deficit economici e patrimoniali, non potrà mai trovare banche disposte a finanziarla per una cifra enorme pari a 427,3 € Mln.

2) PUBBLICO INTERESSE? NO, TANTISSIMO INTERESSE PRIVATO

Nel progetto dello stadio di Pietralata, come anche evidenziato nel punto precedente, c'è pochissimo Pubblico Interesse e tantissimo Interesse Privato.

Già di per sé la Legge Stadi è un grandissimo regalo per i privati, con Concessioni di durata assolutamente abnorme (90 anni!), quando nei Project Finance "ordinari" la durata della Concessione non supera mai i 25-30 anni. Vengono pertanto offerte opportunità enormi di profitto ai privati.

E' QUESTO IL MOTIVO PER CUI SI STANNO REALIZZANDO STADI IN TUTTA ITALIA !!!

Nel caso del Comune di Roma, vengono concesse ai privati per 90 anni aree di grandissimo valore economico nelle vicinanze della Stazione Tiburtina. Aree sulle quali oltre allo stadio verranno realizzate dai privati superfici commerciali per 43.100 mq (4,31 ettari!) e sulle quali anche l'associazione Carteinregola ha ribadito in tutti i modi che rappresenteranno un polo di attrattività per migliaia di persone indipendentemente dalle partite di calcio tutti i giorni dell'anno, con tutte le ben note ripercussioni sulla mobilità locale e non.

Le dette aree commerciali per 4,31 ettari infatti dovranno, insieme allo stadio, assicurare un notevolissimo ammontare di ricavi, che serviranno sia a rimborsare le rate di un debito bancario enorme, sia a garantire cospicui dividendi alla famiglia Friedkin. Come aumentare quindi il più possibile tali ricavi? Ad esempio trasformando quei 4,31 ettari di superfici commerciali in un vero e proprio Parco Divertimenti, una Disneyland del calcio, con le star calcistiche al posto di Topolino e Paperino. Una sorta di Colosseo 2, da abbinare in tutti i

pacchetti turistici internazionali alla visita del vero Colosseo e dove poter vedere ad esempio gli allenamenti dei super eroi del calcio. Tra l'altro il Parco Divertimenti è in superfici indoor (sotto le gradinate dello stadio) e quindi, come peraltro dichiarato, non sarà operativo solo in primavera ed estate ma tutto l'anno, 24 ore su 24.

Quindi lo stadio arricchito da aree commerciali strategiche garantirà utili enormi per la famiglia Friedkin.

Chi acquisterà tra qualche anno dai Friedkin la società Concessionaria si attende di fare a sua volta un grande affare. Come? Ovviamente spingendo al massimo i ricavi e quindi incrementando le attrazioni del Parco Divertimenti e l'afflusso di visitatori, peggiorando sempre di più il caos. E questo si ripeterà ad ogni passaggio di proprietà!

E DUNQUE LA CAPITALE D'ITALIA DIVENTERA' UN PARCO GIOCHI ED IL CAOS REGNERA' PERENNE. IL COMUNE DI ROMA NE E' CONSAPEVOLE?

Ma se questi sono i presupposti alla base dell'operazione, l'Amministrazione non dovrebbe tentare di limitarne per quanto possibile i confini ed i danni?

Difficile capire le ragioni per le quali non viene posto il divieto di rivendere le azioni della Società Concessionaria senza il previo assenso di Roma Capitale. E capire perchè non si possa prevedere, in subordine, di retrocedere a Roma Capitale una quota della plusvalenza nella vendita.

La cosiddetta Legge Stadi presenta secondo noti studiosi e costituzionalisti fondati dubbi di legittimità costituzionale, violando l'art. 9 della Costituzione che afferma "La Repubblica tutela il paesaggio ed il patrimonio storico e artistico della Nazione" e l'art. 3 della Costituzione sul principio di uguaglianza e pari dignità sociale.

Le squadre di calcio o i soggetti che progettano di realizzare o ristrutturare impianti sportivi sarebbero avvantaggiati con sgravi e concessioni rispetto a chi intende realizzare altre opere di interesse pubblico.

Con l'avallo della Legge Stadi, nel caso dello stadio di Pietralata sembrano prevalere interessi privatistici che, nel contesto di un'istruttoria procedimentale incompleta e carente sotto molteplici aspetti e svoltasi senza il necessario contraddittorio con gli interessati, s'appalesano come autentici interventi lucrosi, urbanisticamente incompatibili con ogni ragionevole criterio di virtuoso governo del territorio ed estranei ad una necessaria dimensione di sostenibilità.

Pubblico Interesse sarebbe un parco pubblico, cioè il Parco di Pietralata di estensione di 14 ettari, che invece verrà CANCELLATO, con un verde continuo di terreno permeabile e liberamente fruibile dai cittadini. Quello che invece viene proposto è un "verde" intermittente rappresentato da tante aiuole spartitraffico, riempite con tantissimi e striminziti alberelli. Grazie, non ne abbiamo bisogno !

Il Pubblico Interesse sarebbe una rete stradale e un trasporto pubblico efficienti, mentre con questo progetto si verificherà esattamente il contrario, con la realizzazione di uno stadio da 62.000 spettatori nel cuore della città di Roma ed in un luogo dove verranno costruiti altri enormi edifici, che comporteranno l'arrivo nelle ore di punta di ulteriori decine di migliaia di persone (tra impiegati, studenti, ecc.), che paralizzaranno completamente la mobilità in almeno un quarto della Capitale d'Italia. Grazie, non ne abbiamo bisogno !

Pubblico Interesse sarebbe un Ospedale e Pronto Soccorso Sandro Pertini, con un bacino di utenza di 700.000 persone, sempre accessibile, dove venga garantito veramente il mantenimento dei livelli di rumore previsti per legge (classe 1).

Non è accettabile che si cerchi di "minimizzare" l'impatto acustico, per i danni che questo arrecherà alle strutture sanitarie di zona (Ospedale Pertini e Clinica Nuova Itor) e alle abitazioni presenti nelle adiacenze di questa mastodontica struttura.

Pubblico Interesse sarebbe la realizzazione del nuovo Policlinico Umberto I nelle aree ex SDO, come stavano progettando di fare Regione Lazio e Università La Sapienza già nel 2013 (ben 10 anni fa!). Progetto che rischia di abortire perché palesemente incompatibile con uno stadio da 62.000 spettatori.

Ma in realtà stadio+aree commerciali (Parco Divertimenti) per 43.100 mq sono assolutamente incompatibili anche con Istat, Technopole, Ospedale Sandro Pertini, Stazione Tiburtina, viabilità locale già al collasso (via Monti Tiburtini, Tangenziale Est, via Rodolfo Lanciani e tutte le vie limitrofe), Centro Direzionale sui terreni posseduti dalle FFSS alla Stazione Tiburtina ed il cui Master Plan (248.700 mq di SUL!!!) è stato preparato dallo Studio ABDR e sottoposto all'attenzione degli uffici tecnici del Comune di Roma circa due anni fa, ecc. ecc.

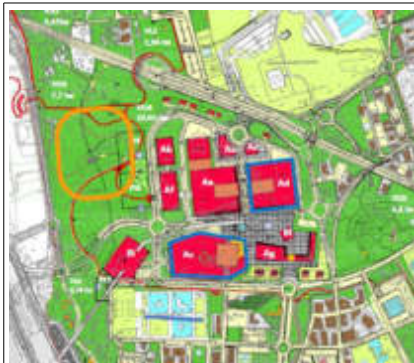
Quando l'Amministrazione Capitolina ovvero il proponente AS Roma, PROPORRANNO UN CONCRETO STUDIO SULLA MOBILITA', che tenga conto non solo dello stadio ma di tutti i progetti in corso, ovvero che si prevede verranno realizzati nell'area nel prossimo quinquennio?

Con riguardo al citato Centro Direzionale della Stazione Tiburtina, questo progetto aveva lo scopo importantissimo per la città di Roma di ATTRARRE IMPRESE ovvero cercare di evitare che le imprese romane venissero delocalizzate a Milano o all'estero. Quindi creare un Centro Direzionale tipo la Défense di Parigi o Porta Nuova/Porta Garibaldi a Milano, sfruttando una localizzazione estremamente attrattiva alla Stazione Tiburtina, con il collegamento ad alta velocità con Milano, il treno per Fiumicino, ecc.

Il Comune di Roma E' SICURO DI NON COMPROMETTERE questo progetto STRATEGICO per il futuro della città? È davvero certo che LE IMPRESE NON VERRANNO DISINCENTIVATE nella scelta della loro SEDE (che rappresenta una scelta fondamentale importantissima per il loro futuro) DALLA VICINANZA DI UNO STADIO DA 62.000 SPETTATORI E UN PARCO DIVERTIMENTI APERTO 365 GIORNI ALL'ANNO, 24 ORE SU 24 ??

SCHEDA N. 2

Durante l'incontro di apertura del DP sul progetto stadio a Pietralata, del 7 settembre 2023, il Dirigente Pianificazione Generale Roma Capitale arch. Silvia Capurro, descrive il progetto con rapida e nebulosa rassegna degli strumenti urbanistici di riferimento. Parlando del Piano Particolareggiato Pietralata, comprensorio dell'ex Sistema Direzionale Orientale (SDO) mostra la slide con titolo **L'attuazione del PP** e due immagini riproducenti sia parte del Piano Particolareggiato "originale" sia parte dello stesso "modificato" con inserimento dello stadio:



P. P. del 2021 "decaduto"



foto slide mostrata da arch. Silvia Capurro a 1:29:46 dell'esposizione di inquadramento del "progetto" in strumenti urbanistici



P. P. "modificato" dallo stadio

In verità, il Piano Particolareggiato del Comprensorio Pietralata approvato nel 2001 e variato nel 2012, non venne riapprovato alla sua decadenza nel 2022; pertanto, non può essere "attuato" se non dopo sua riedizione parziale o totale; quindi, solo dopo una **Variante** sostanziale da adottare, pubblicare, magari modificare con *controdeduzioni* ad *osservazioni* di chiunque indi approvare prima in Consiglio comunale e poi in Regione.

Se tale procedura per la variante al P. P. "decaduto" non fosse stata esplicitata, Roma Capitale non può considerare il P. P. Pietralata "attuato" con le modifiche connesse al progetto di stadio. E neppure inserire la **"Area Intervento Stadio"** sia nel P. P. Pietralata sia nel vigente Piano Regolatore, come appare dallo **Schema stadio Pietralata**, definito "documento ufficiale più dettagliato" in ambito della **Carta Partecipativa sulla piattaforma DP** e qui riprodotto:

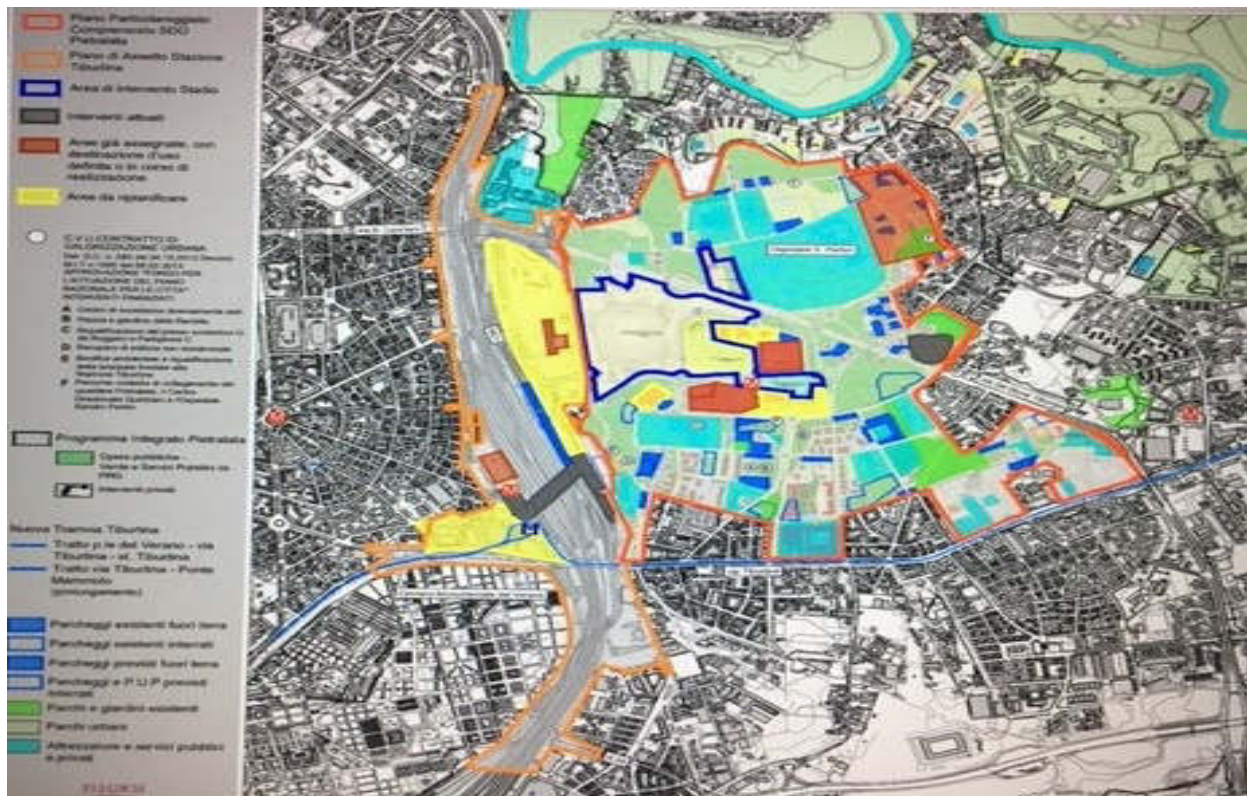


immagine della tav 11_4000 di SCHEMA_STADIO PIETRALATA.pdf

con linea rossa: **Piano Particolareggiato Comprensorio SDO Pietralata**;

con linea arancione: **Piano di Assetto Stazione Tiburtina**; con linea blu: **Area di Intervento Stadio**

Anche perché il **Progetto** (in forma di **Lottizzazione** o di Piano Esecutivo Convenzionato) **non può variare un Piano Particolareggiato inesistente o trapassato o decaduto nel 2022 ossia dopo dieci anni dalla sua ultima edizione, approvata nel 2012.** Men che meno, il P. P. Pietralata può essere “attuato” tramite una **Lottizzazione** che, al momento, pare **abusiva** se non approvata precedentemente al progetto.

Ciononostante, Roma Capitale sostiene che la SUL dello stadio equivale a quella delle strutture non più insediabili nello SDO ed argomenta “che ci sarà un’irrisoria riduzione del Verde Pubblico fruibile”, dacché il verde occupato dallo stadio trasla nel verde del Parco Centrale.

Poco importa se i metri cubi (o quadri di SUL) previsti nella **Lottizzazione (strumento attuativo di iniziativa privata)** equivalgono grosso modo a quelli previsti nel P. P. (**strumento attuativo di iniziativa pubblica**) che, adesso, risulta carta straccia proprio per **inadempienza** della Pubblica Amministrazione al suo rifacimento.

Risulta rilevante quale propaganda, invece, la narrazione di un “Parco dello Stadio” (con parte edificata, ampia area circostante di sicurezza e striminzite aiuole periferiche) considerato verde pubblico urbano veramente fruibile.

Idem, la descrizione di un “Parco Centrale” (con campi per basket, calcetto, paddel, tennis) considerato equipollente al verde pubblico compensante l’edificazione del Sistema Direzionale Orientale o SDO.

Ed appare notevole il racconto di un Piano Particolareggiato ancora vigente da attuare, benché riconsiderato in “Anello Verde” predisposto dall’Amministrazione Raggi nel 2020 e varato con DAC n. 204 del 19 Agosto 2021: Approvazione del Documento Programmatico, a valere quale strumento di indirizzo relativo all’ipotesi di riorganizzazione spaziale e funzionale del quadrante Tiburtina/Pietralata quale nuova polarità urbana denominata Polo EST.

Uno strumento che appare “ignorato” oggi da Roma Capitale.

Benché, sia stato citato a pag. 49 del documento **FAT-G-G-100-0-A3 Relazione Tecnico Illustrativa** allegato dal proponente allo Studio di Fattibilità del progetto presentato ad ottobre 2022: << **Stazione Tiburtina - SDO Pietralata L’approccio strategico dell’Anello verde si basa principalmente sulla rilocalizzazione dei diritti edificatori non attuati ed esigibili nei piani urbanistici esecutivi (“residui di piano”). Il principale ambito di trasferimento di tali diritti edificatori è localizzato a cavallo del Piano di Assetto della Stazione Tiburtina ed il Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO di Pietralata.**

Affinché sia possibile procedere al trasferimento dei diritti edificatori sarà necessario procedere alla revisione degli strumenti urbanistici esecutivi eventualmente prevedendo la loro riadozione in un unico nuovo piano attuativo. Nel caso in cui il lato ovest della Stazione Tiburtina risultasse privato di qualunque previsione edificatoria è possibile ipotizzare un suo stralcio dal nuovo piano attuativo ed una sua attuazione come opera pubblica. >>



“Schema di Assetto Generale “Anello Verde”

Tav.D17 Anello Verde – master plan - Linee Guida
a pag. 49 della Relaz. tec. illustr.



E Roma Capitale “trascura” quanto scritto a pag. 29 della suddetta Relazione tecnico illustrativa del progetto: << **Le indagini di natura tecnica e documentaria e la conseguente attività di progettazione urbanistica propedeutica alla redazione della variante, condotte all’interno del P.P. di Pietralata, sulle aree potenzialmente destinate allo Stadio e riportate nel presente documento e negli allegati di Analisi Urbana A,B,C, hanno esaminato la situazione di fatto dell’area e tenuto conto delle previsioni e dei vincoli derivanti dagli strumenti di pianificazione generale e attuativa.**

Alla luce dei risultati di tale attività, si può ragionevolmente concludere, in via preliminare, che la fattibilità urbanistica dello Stadio può essere garantita alle seguenti condizioni:

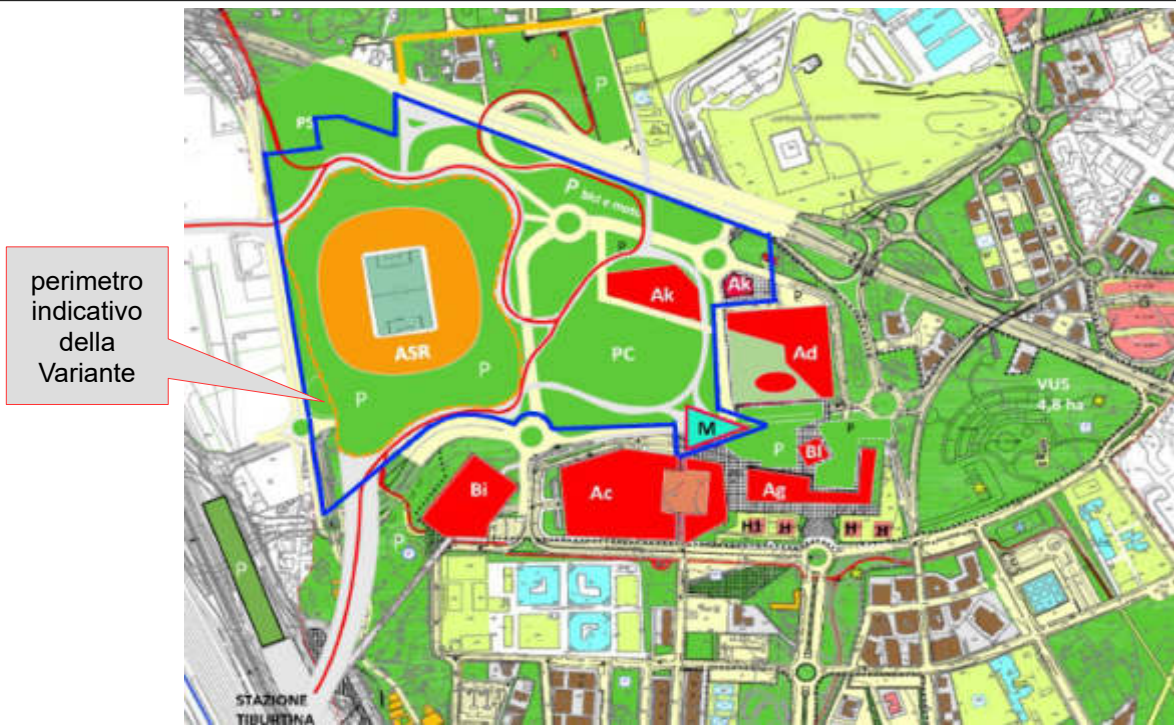
• **l’approvazione di una Variante al Piano Particolareggiato, secondo le Linee-guida di progettazione urbanistica e planivolumetrica contenute nel presente documento; >>.**

SCHEDA N. 3



perimetro
del
Piano
Particolareggiato

Piano Particolareggiato Vigente (decaduto) Centralità di Pietralata Zonizzazione e planivolumetrico TAV. 3bV



perimetro
indicativo
della
Variante

Piano Particolareggiato Pietralata - Schema di Variante Stadio - Zonizzazione e planivolumetrico TAV. 3bV

SCHEDA N. 4 - approfondimento



Piano Particolareggiato Centralità di Pietralata
Zonizzazione e planivolumetrico - TAV. 3bV
 ritaglio comprendente l'area orientale **VU5** di 4,8 ha



immagine zenitale da Google Earth
 dell'area urbana compresa tra le vie:
 dei Monti Tiburtini, Carlo Amoretti e dei Durantini



immagine di Street View di Via Carlo Amoretti



immagine di Street View di Via Carlo Amoretti



immagine di Street View di Via dei Durantini



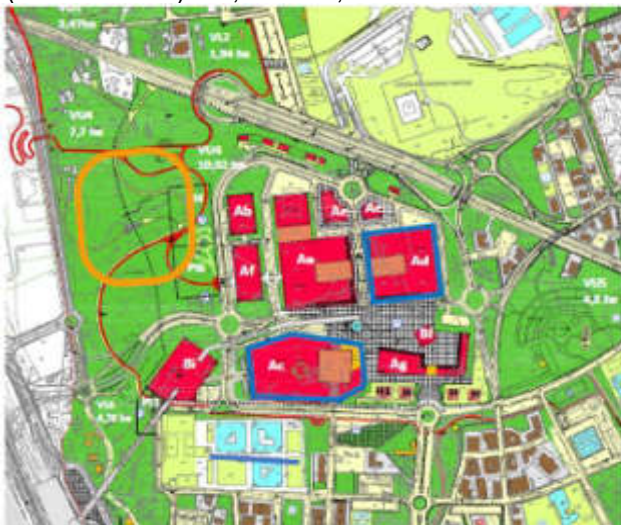
immagine di Street View di Via dei Monti Tiburtini

SCHEDA N. 5

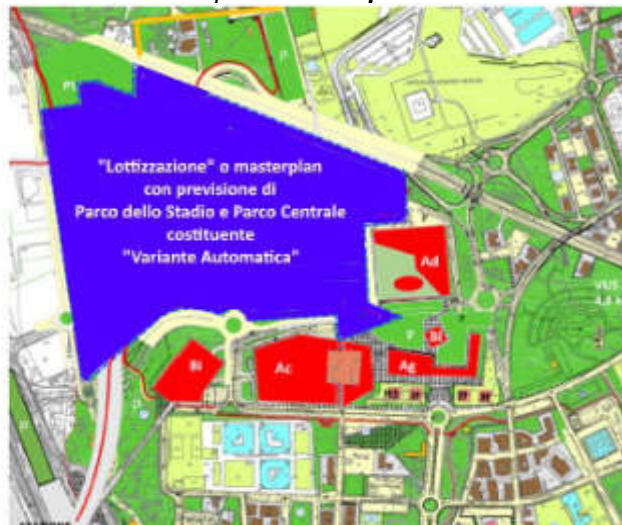
Nella Delibera Assemblea Capitolina n° 73 del 9 maggio 2023 che ha riconosciuto essere di "interesse pubblico" il *Progetto Preliminare* di stadio del proponente A.s. Roma si legge:

<<... il Proponente si farà carico di predisporre tutti gli elaborati necessari per l'approvazione della variante allo strumento urbanistico comunale ai sensi e per gli effetti dell'art. 10, comma 1, del DPR 8 giugno 2001 n. 327, variante che consegue all'approvazione del progetto del nuovo stadio di calcio e delle relative infrastrutture complementari e/o funzionali alla fruibilità dell'impianto sportivo, come previsto dall'art.4 del D.Lgs. n. 38/2021; la proposta progettuale, inoltre, configurandosi come un innesto all'interno del Piano Particolareggiato esistente, rende necessaria la ripianificazione dell'intero ambito di Piano con il fine di armonizzare dal punto di vista urbanistico e funzionale i diversi interventi già realizzati e/o in corso di realizzazione con quelli di nuova previsione. Pertanto, il Proponente predisporrà, su indicazione dei competenti Uffici capitolini, tutti gli elaborati necessari alla ripianificazione della parte residuale del Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO Pietralata. ...>>.

Ed il "Piano Particolareggiato" prevedente lo SDO (sotto: a sinistra) diviene la "Proposta di Variante Stadio" (sotto: a destra) che, in realtà, risulta divisa in una "**Lottizzazione**" o masterplan ed in ... "**parte residuale**" !



PIANO PARTICOLAREGGIATO VIGENTE (TAV D4)



PROPOSTA VARIANTE STADIO (TAV. D6) effettiva

Onde non rendere palesemente differente la parte variata dalla parte *residuale* del decaduto Piano Particolareggiato, lo "studio privato" incaricato dal "privato" per la redazione del progetto di stadio predispone questi elaborati:



PIANO PARTICOLAREGGIATO VIGENTE (TAV D4)



PROPOSTA VARIANTE STADIO (TAV. D6)

E, nella suddetta DAC 73/2023, l'Amministrazione capitolina dispone venga demandata << all'Assemblea Capitolina la presa d'atto della verifica di cui al precedente punto 7 e l'autorizzazione al rappresentante di Roma Capitale, nella persona del Sindaco o suo delegato, a partecipare alla Conferenza di Servizi decisoria e rendere l'assenso ai sensi dell'art 4, comma 8, del D.Lgs. n. 38/2021; >>. Così, interpretando erroneamente una norma della recente Legge Stadi, Roma Capitale **demanda** al "privato" la redazione degli strumenti urbanistici prodromici all'esame del "progetto" privato, evitando di sviluppare sia la fase *istruttoria* sia quella *deliberante* propria del Consiglio Comunale sulla "*variante*" al Piano Particolareggiato e **demanda** al R.U. comunale d'assentire al varo, in sede impropria (Conferenza di Servizi decisoria regionale) ed in forma di "Variante Automatica" o derogatoria ed eccezionale, delle regole pubbliche rispettabili dal progetto privato.

SCHEDA N. 6

In merito allo stato dei luoghi, nelle aree prevalentemente inedificate a Sud dell'Ospedale S. Pertini sono presenti opere d'urbanizzazione primaria atte alla futura edificazione dello SDO e, benché non percorribili, risultano già collegate alla rete stradale esistente.



immagine zenitale da Google Earth

Via Monti di Pietralata [1] Via dei Monti Tiburtini [2] Via Carlo Amoretti [3] Urbanizzazione primaria [UP] Ospedale Sandro Pertini [H] Metro Quintiliani [M] Università [U] **VERDE PUBBLICO URBANO [VPU]**

Per quanto riguarda le aree prevalentemente inedificate, la destinazione a Verde Pubblico Urbano è presente nei seguenti Strumenti Urbanistici: - Variante delle Certezze del 1997 - Piano Particolareggiato SDO Pietralata del 2001 che istituisce il "Parco di Pietralata", poi confermato nella variante del 2012 - Piano Regolatore Generale del 2008 e nella Variante del 2012 che considera il "Parco di Pietralata" componente secondaria della Rete Ecologica del PRG **"con valori naturalistici da preservare o ripristinare, ovvero necessarie ad assicurare continuità alla Rete ecologica"** ai sensi dell'art. 73 delle vigenti NTA – Contratto di Valorizzazione Urbana CVU del 2012, prevedente "Aree destinate ad uso pubblico o di interesse pubblico" – ANELLO VERDE del 2020, Ambito Strategico del Ferro ed Ambito ex SDO, prevedente "Salvaguardia e sviluppo delle aree verdi come parte del sistema di continuità ambientale sull'asse del comprensorio SDO ed in relazione alla vicina Riserva Naturale Valle dell'Aniene".



*Piano Partic. Pietralata SD
- 2001 -*



*Contratto Valorizzazione Urbana
- 2012 -*



*Anello Verde
- 2020 -*

I cittadini di Pietralata, pertanto, nel **DP** sul progetto di stadio, devono sapere quale strumento urbanistico attuativo del vigente PRG abbia sostituito il decaduto Piano Particolareggiato Pietralata SDO cancellando o ridimensionando drasticamente le aree a Verde Pubblico Urbano, in particolare il "Parco di Pietralata".

SCHEDA N. 7



immagine zenitale da Google Earth da Sud

Nella zona urbana di Pietralata (del IV Municipio) tra Stazione Tiburtina ed Ospedale Pertini [1] ossia nella vasta area compresa tra Via dei Monti Tiburtini [A], Via Carlo Amoretti [B], suo prolungamento tangente alla nuova edificazione per Università [2] ed alla Stazione Metro Quintiliani. Via dei Monti di Pietralata [D], si doveva realizzare il Piano Particolareggiato prevedente il Sistema Direzionale Orientale (SDO).

La Superficie Territoriale del suddetto P. P. risultava pari a 34,23 ettari, di cui 22,52 ettari destinati a "Verde Pubblico Urbano"; tra quest'ultime, l'area di 4,8 ettari connotata **VU5** [3] ed una Piazza di 29.400 m². Risultano già assegnate (ad Università La Sapienza e ad ISTAT) aree e SUL per un totale di 131.638 m² e sono disponibili aree e SUL per complessivi 165.528 m².

Roma Capitale non ha provveduto a rinvalidare per altri dieci anni Il Piano Particolareggiato Comprensorio di Pietralata, apportando correzioni e/o modifiche alle previsioni cartografiche e normative del 2001, del 2006 e del 2012. Resta, tuttavia, valido a tempo indeterminato il PRG o Piano Regolatore Generale del 2008 che definisce quella di Pietralata una "Centralità a pianificazione definita".

Per fare in fretta lo stadio, l'Amministrazione Capitolina crede che lo "Schema di Variante Stadio", proposto dal Gruppo di progettisti individuati dal proponente lo stadio, possa essere varato in Conferenza di Servizi decisoria regionale, come "**Variante Automatica**" (prevista per le opere pubbliche) al contempo dell'eventuale - ma non scontato - "assenso" al progetto di stadio.

E, per eludere la "consultazione pubblica" che deve svolgersi su ogni nuovo strumento urbanistico e sulle sue varianti, l'Amministrazione Capitolina consulta i cittadini solo sul progetto !?!



PIANO PARTICOLAREGGIATO VIGENTE (TAV D4)



PROPOSTA VARIANTE STADIO (TAV. D6) effettiva

I cittadini di Pietralata considerano assolutamente deleterio per la comunità che il proponente lo stadio proponga lo “Schema di Variante Stadio”, come parte del P.P., ma esteso su aree acquisibili, in diritto di superficie, dalla società **privata** (ASROMA?) che ricaverà il proprio tornaconto, per (novant'anni) un'eternità.

E letale che la rigenerazione urbana dell'area a Sud dell'Ospedale Pertini venga delegata al proponente lo stadio onde creare *ad hoc* la cornice urbanistica in cui inserire un'opera **PRIVATA** avente carattere speculativo, poiché le aree su cui realizzare lo stadio sono in gran parte già comunali essendo state espropriate per realizzare opere **pubbliche** e di pubblico interesse per lo SDO.

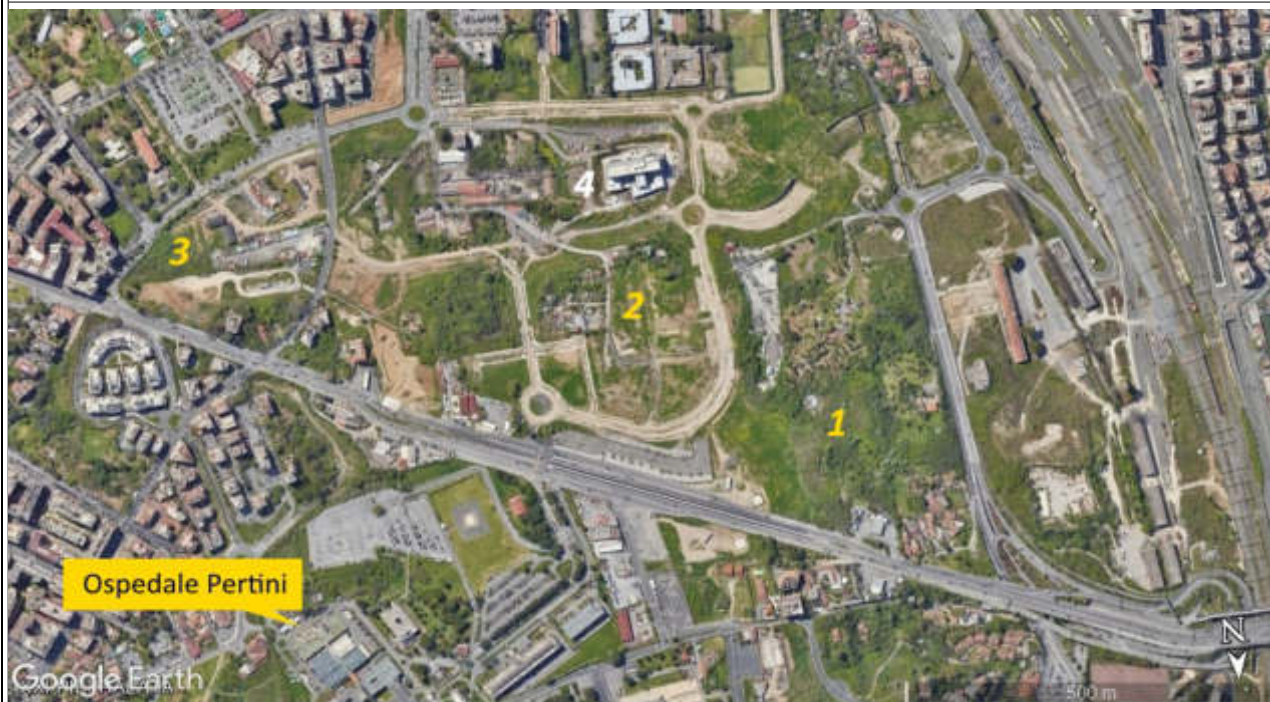


immagine zenitale da Google Earth da Nord

Nell'area a sud dell'Ospedale Pertini, lo “Schema di Variante Stadio” prevede il “Parco dello Stadio” con 140.000 m² apparenti di **APU** “Verde Urbano Pubblico”, contenente lo stadio con superficie territoriale di 52.000 m² e SUL pari a 48.000 m² [1] nonché il “Parco Centrale” con 47.000 m² fittizi di **APU** [2].

Non è dato sapere se, da chi e come verrà realizzato il “Verde Urbano Pubblico” **VU5** di 4,8 ettari, previsto nell'area compresa tra le Via dei Monti Tiburtini, Via Carlo Amoretti e Via Durantini [3] ossia fuori dalla **Lottizzazione** o *masterplan* dello stadio proposta dal proponente lo stadio ed affini.

All'esterno del suddetto *masterplan stadio*, si completerà la costruzione per Università [4] ma, al momento, **ogni altra realizzazione pare attendere la fine della vicenda stadio.**

Cosicché, pare irrealizzabile la “*riplanificazione della parte residuale del Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO Pietralata*” affidata a chi avrà molto da fare per rimuovere le criticità già evidenziate sul proprio progetto di stadio ed avanzate anche dai cittadini nel presente **DP**.

Come anche pare assurdo lasciare che l'area sia edificata con la modalità impropria di “Interventi Diretti” scoordinati ed in antitesi uno con l'altro.

Nel **DP** sul progetto di stadio, inoltre, andrebbero considerate le risposte date dal Sindaco e dall'Assessore all'Urbanistica di Roma Capitale alla questione sollevata dalla stampa **sul conflitto tra il “progetto stadio” ed il progetto “Nuovo Policlinico Umberto I”**:

Vale a dire, Sindaco ed Assessore all'Urbanistica sostengono che la ricollocazione od il trasferimento di alcune strutture del Policlinico Umberto I non siano in conflitto con il progetto stadio ma, mentre il Sindaco sostiene che l'area interessata sarebbe quella “*dietro al Pertini*”, l'Assessore afferma che le aree interessate al trasferimento sarebbero “*interne all'attuale perimetro dell'ospedale Pertini*”.

Così, **Roma Capitale** dimostra di sapere bene dove sarebbe ubicato il “progetto stadio” ma denota una disarmante non conoscenza di dove potrebbe magari essere ubicata una struttura pubblica di indubbia pubblica utilità per tutti i cittadini romani.

Di conseguenza i cittadini chiedono quale area non ancora edificata e, per adesso, priva d'opere di urbanizzazione primaria, **potrebbe accogliere il Nuovo Policlinico Umberto I**; opera che, non pensano possa collocarsi nelle aree libere e già destinate a parcheggi o a verde inerenti la suddetta struttura sanitaria dell'Ospedale Pertini.

E visto che il Sindaco Roberto Gualtieri fa parte della “cabina di regia” istituita dalla Regione Lazio per l'individuazione dell'area dove sorgerà il Nuovo Policlinico Umberto I, dovrebbe comunque sapere se Roma Capitale ha deciso che tale opera pubblica di indubbia pubblica utilità non possa avvenire sulle aree, definite dall'assessore all'Urbanistica “esterne alle aree coinvolte nel progetto Stadio e al comparto SDO interessato dall'impianto sportivo...”

Con questi elementi attestanti lo stato dei luoghi e degli strumenti urbanistici d'attuazione del PRG, non si comprende come Roma Capitale possa ritenere che il progetto stadio “*continuerà il suo iter amministrativo*”, non essendo previsto da alcun piano attuativo del PRG, approvato dal Consiglio Comunale indi ratificato in Regione Lazio.

Non si comprende, infatti, come possa aver termine positivo un procedimento su un progetto edilizio che ha partenza falsa o che non ha giusto avvio, costituito da regole e prescrizioni urbanistiche da rispettare per la salvaguardia di qualsiasi ambiente urbano e territoriale.

E non risulta assolutamente accettabile procedere nel definire se un progetto edilizio sia congruo e vada realizzato, senza valutarlo nel quadro di riferimento previsto dalle leggi urbanistiche nazionale e regionali.

Anche ritenendo ormai superata la prassi di decentrare le strutture ingolfanti il centro cittadino in un'unica area urbana, preferendo la ricollocazione delle stesse in varie parti della città, **sarebbe sempre necessario avere precedentemente predisposto la cornice normativa di riferimento per accogliere questo o quel progetto di trasferimento di questa o quella opera.**

I cittadini di Pietralata, pertanto, nel presente *DP* sul progetto di stadio, chiedono di sapere se esiste una Variante al P. P. Comprensorio Pietralata (ex SDO) decaduto, (non più vigente dal 2022) approvata dopo quella del 2012, atta a definire plausibili dal punto di vista urbanistico le varie opere edilizie realizzabili nel Comprensorio di Pietralata.

I cittadini di Pietralata, nel presente *DP*, devono sapere quale strumento urbanistico attuativo del Piano Regolatore Generale (approvato nel 2008 e variato nel 2016) abbia sostituito il Piano Particolareggiato Comprensorio SDO Pietralata decaduto (approvato nel 2001 e variato nel 2006 e nel 2012) e preveda d'inserire uno “stadio” nelle aree destinate a Verde Pubblico Urbano e/o ad attrezzature inerenti lo SDO Pietralata.

I cittadini di Pietralata:

- ribadiscono la necessità di conoscere le controdeduzioni in merito alle problematiche sollevate ed offrono piena disponibilità, in un'ottica di collaborazione, ad intervenire alla sintesi nel corso dell'ultima seduta del DP prevista per il 30 ottobre p. v.;
- invitano l'Amministrazione Capitolina a valutare, se il progetto stadio sia compatibile coi progetti ISTAT, ROME TECHNOPOLE, STUDENTATO CAMPUS SAPIENZA, NUOVO POLICLINICO UMBERTO I la cui collocazione è da sempre destinata alle aree di Pietralata.

Nel contempo **invitano** l'Amministrazione Capitolina:

- a **disporre** di non progredire con ulteriori atti, alla luce della manifesta **infondatezza** dei documenti già pubblicati e palesata nelle relazioni svolte dai rappresentanti di Roma Capitale durante la presentazione del progetto in ambito del Dibattito Pubblico - slide erronee indicanti “attuazione del piano particolareggiato” decaduto, inesatta attribuzione allo stadio di requisito di opera pubblica;

- a **considerare la revoca della DAC n.73 del 9 maggio 2023.**

Pietralata, 5 ottobre 2023



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

Emanuele Maurizi

16 ottobre 2023

STADIO AS ROMA : Infrastrutture necessarie per la mobilità lenta

Nell'ottica del potenziamento della rete ciclabile e della mobilità dolce prevista con la costruzione del nuovo stadio della As Roma, occorre che si pongano in essere alcuni servizi necessari per chi raggiungerà lo stadio in bicicletta.

Di seguito alcuni link presi come esempio per far comprendere le necessità che si hanno quando si sceglie spostarsi in bicicletta, la cui presenza sul territorio lo rende "appetibile" per promuovere lo sviluppo della mobilità dolce nel nostro territorio.

Esempi di parcheggi protetti e custoditi per le bici all'interno dello stadio:



<https://eurotrias.it/marchio/parcheggi-bici-orion/>



<https://parcheggiabici.it/prodotti/parcheggi-per-bici-a-2-livelli/>

Esempi di parcheggi per le bici all'interno del parco dello stadio:



<https://www.tuttinbici.org/le-nuove-rastrelliere-in-centro-storico/>

Bike Point , punti di assistenza bici:

Ricarica bici elettriche



<https://www.clorofilla-bike.com/colonnina-clorofilla-spot/>

Desidero inoltre chiedere che i ponti ciclopedonali e le infrastrutture ciclabili previste siano abbastanza larghe per evitare collisioni tra i pedoni e i ciclisti che le percorreranno:



<https://www.oltrefano.it/attualita/marotta/ponte-ciclopedonale-marotta-senigallia-presentato-il-progetto.html>

Attualmente non vi sono collegamenti ciclabili che consentano a chi vive nel III Municipio di raggiungere il territorio del IV municipio, chiedo se è possibile prevedere e realizzare anche questo tipo di infrastruttura che faciliterebbe e invoglierebbe le persone a usare la bici per recarsi allo stadio.

Grazie

Emanuele Maurizi



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

*Comitato Colline e Valli di
Pietralata e Tiburtina*

18 ottobre 2023



DIBATTITO PUBBLICO STADIO DELLA ROMA

DUBBI, DOMANDE E CRITICITA'

A. EDIFICI E INFRASTRUTTURE

1. Non si evidenziano da progetto migliorie ed integrazioni alla rete viaria esistente. La zona è inoltre interessata da ulteriori enormi cubature per altre finalità (ISTAT, Campus Biomedico, Technopole, Grattacieli RFI etc.). Considerando i soli progetti previsti nelle vicinanze della Metro Quintiliani e sulla base della documentazione allegata da AS Roma, risulta che circa 10.000 persone andranno a popolare i detti nuovi edifici, a cui vanno aggiunti circa 8.000 addetti, da noi stimati, nei grattacieli RFI. In totale quindi i progetti già approvati o in corso di approvazione da parte di Roma Capitale, comporteranno l'arrivo tra la Metro Quintiliani e la Stazione Ferroviaria Tiburtina di circa 18.000 persone, che arriveranno e defluiranno tutte insieme nelle ore di punta. A tutto ciò vanno anche aggiunti i futuri nuovi residenti del quartiere, conseguenti ai programmi urbanistici in corso (Progetto F555, Print Pietralata, appartamenti nel "Parco delle Acacie") che comporteranno la costruzione di più di 2.000 nuovi appartamenti. A noi risulta evidente che l'attuale viabilità non sia in grado di sopportare un tale ulteriore aggravio di traffico automobilistico, garantendo al contempo un'agevole accessibilità all'Ospedale e Pronto Soccorso Sandro Pertini.
2. Necessità di nuove viabilità dedicate e separate e di soluzioni di transito per:
 - afflusso e deflusso tifosi con particolare attenzione ai tifosi ospiti, alle forze dell'ordine e ai mezzi di emergenza
 - afflusso e deflusso per l'ospedale Pertini
 - afflusso e deflusso degli abitanti del quartiere e per quanti utilizzano le vie principali ovvero le strade di utilizzo giornaliero per entrare/uscire dalla città: NCI (quando sarà operativo il tronco stradale tra la Tangenziale e la via Sublata?), Via dei Monti Tiburtini, Via Tiburtina e Via Nomentana (lungo via Lanciani e lungo via di Pietralata)
3. Al fine di scongiurare la paralisi della circolazione nelle aree limitrofe allo Stadio e in particolare da e verso l'Ospedale Pertini, per l'accesso dei veicoli in concomitanza degli eventi calcistici e per gli altri eventi, sarà prevista una ZTL quale deterrente dell'utilizzo del mezzo privato a favore di altra mobilità pubblica e sostenibile?
4. In relazione al ridisegno della pianificazione del Piano Particolareggiato di Pietralata, è stata valutata la possibilità di spostare il sedime dello stadio nell'area indicata come *Parco Centrale* e ridurre le dimensioni?
5. Non è chiara la destinazione d'uso delle aree individuate nei documenti con l'identificativo *Ak*. Si ritiene siano cubature inutili, che se destinate a parco, potrebbero riequilibrare i rapporti tra edificato e verde pubblico



B. ESPROPRI E INDENNIZZI

Prestare la dovuta attenzione al tema degli espropri per compensare degnamente le persone che risiedono da molto tempo nei luoghi scelti dalla proposta garantendo loro la stessa qualità di vita e di benessere attuale.

Sono previsti indennizzi per coloro che hanno visto espropriato il proprio terreno per pubblico interesse legato alla realizzazione degli edifici direzionali?

E' possibile una sorta d'indennizzo al territorio di Pietralata in fase di assunzione di maestranze privilegiando i residenti del quartiere?

C. MEZZI PUBBLICI

1. Saranno necessari potenziamenti delle linee BUS esistenti e l'introduzione di nuove linee. Alle richieste di nuove linee, la risposta è stata sempre la mancanza di soldi. Chi si occuperà di richiedere nuovi mezzi? L'AS Roma? Il Comune? Quali sono gli impegni presi con la società?
2. La frequenza e capienza della metro B è differente rispetto alle previsioni di progetto. Basteranno i nuovi mezzi previsti per la metro B ad aumentare l'efficacia dell'utilizzo del servizio? La Società sportiva finanzia l'eventuale implementazione?
3. La linea Metro B riceverà finanziamenti speciali per la sua estensione al GRA oltre Rebibbia?
4. Quando sarà completato l'Anello Ferroviario, opera assolutamente necessaria per aumentare la capacità di spostamento su ferro in città?
5. Quando sarà realizzata la tramvia Togliatti (R28-TP-22), di fondamentale importanza per gli spostamenti da est?
6. Quando sarà realizzata la tramvia Tiburtina dal Verano alla Stazione Tiburtina (R28-TP-25) di fondamentale importanza per gli spostamenti da ovest?
7. Per evitare di gravare sulla via Tiburtina, già in sofferenza, sono previste infrastrutture (tram o ciclovie) tra Ponte Mammolo e la Stazione Tiburtina a supporto della linea metropolitana?
8. Sono stati già individuate le strategie per limitare l'utilizzo dell'auto, quali l'imposizione di una ZTL durante le partite e gli eventi speciali oppure le offerte sul prezzo del biglietto per gli utilizzatori dei mezzi pubblici?
9. L'incentivo all'uso dei mezzi pubblici deve essere esteso anche alle altre strutture previste nel quadrante (ISTAT, Technopole, RFI, Univesità, ecc.).

D. PARCHEGGI

1. L'adeguamento del numero dei posti auto dello Stadio è vincolato alla sua capienza, ma non tiene conto delle altre utenze contemporaneamente presenti nell'area Stadio (addetti, sicurezza, utenza privata presso le altre strutture sportive del "Parco Centrale") e non tiene conto delle utenze previste dagli altri progetti che insistono sul quadrante.



2. La stessa domanda la poniamo per TUTTE le altre strutture previste nel quadrante (ISTAT, Technopole, RFI, etc.) per le quali si chiede di definire il numero di utenze previste e relativi posti auto coperti e scoperti previsti. Non vogliamo trovare le auto parcheggiate ovunque nel quadrante a bloccare il già congestionato traffico!
3. Attenzione affinché non si ecceda con i parcheggi in adiacenza Stadio perché verrebbe meno la strategia di limitare l'uso dell'auto. Inoltre, potenziare i parcheggi sui nodi di scambio della Metro comporterà un ulteriore carico sulla Linea B già sottodimensionata.
4. È possibile consentire l'accesso nell'area prospiciente allo Stadio esclusivamente a chi sia in possesso di un parcheggio associato al proprio biglietto/abbonamento, e vincolato alla targa del veicolo?
5. È possibile prevedere delle agevolazioni in caso di utilizzo di mezzi alternativi al veicolo privato?
6. Per evitare i soliti casi di "parcheggio selvaggio" e comunque di controllo e gestione della nuova utenza, sia in caso delle partite di calcio che per gli eventi pubblici, è necessario potenziare il servizio di Polizia Municipale e in generale delle forze dell'ordine. È stato quantificato tale incremento in relazione al numero delle risorse ordinarie e straordinarie necessarie?

E. CICLOPEDONALI

1. Il Corridoio 05 (nel PUMS infrastruttura con codice R28-BC-35, Via dei Monti di Pietralata-Stazione Tiburtina) da solo è inutile se non viene progettato e realizzato il suo prolungamento verso Nord, con adeguati marciapiedi ciclopedonali lungo via di Pietralata in direzione Nomentana (da Vigna Mangani a via Bencivenga) e con un attraversamento ciclopedonale sul Fiume Aniene.
2. Quando sarà realizzata la ciclabile SDO (cod. R28-BC-59), già finanziata e progettata definitivamente, tra l'Ospedale Pertini e la metro M.ti Tiburtini? Quando sarà completato il cavalcavia di M.ti Tiburtini?
3. Tutte le nuove strade realizzate in area SDO sono a senso unico e a due corsie. È possibile rendere una corsia riservata alla mobilità pubblica e sostenibile?
4. Il raccordo con le ciclabili esistenti (es. Nomentana), se non verrà realizzato renderà pressoché inutile lo sviluppo della rete nel quadrante Stadio - a meno di non arrivare in macchina con la bici nel bagagliaio: chi lo deve supervisionare e realizzare? Chi lo finanzia? Esiste una strategia di azione per tale realizzazione?
5. Qual è la rete ciclabile, esterna all'area di progetto, a servizio dello stadio e delle strutture annesse? Chi la progetta? Chi la finanzia? Chi la realizza?
6. Bisogna introdurre una corsia riservata ai mezzi pubblici e alla mobilità alternativa all'auto privata (biciclette, car e moto sharing, ecc.) su tutta la via dei Monti Tiburtini e via Lanciani
7. Nell'immediato, bisogna inserire una corsia ciclabile in corrispondenza delle rampe di accesso su via dei Monti Tiburtini



8. Si chiede di realizzare una corsia ciclabile sull'ex Tangenziale est dalla stazione Tiburtina a Ponte Lanciani
9. Si chiede di aprire al transito il ponte ciclopedonale esistente adiacente a Ponte Lanciani
10. Si chiede di realizzare una corsia ciclabile lungo via di Portonaccio
11. Si chiede di realizzare una corsia ciclabile per superare il ponte sulla via Tiburtina nei pressi della Stazione Tiburtina
12. Bisogna prevedere l'adeguamento di via Livorno al transito pedonale (allargamento del marciapiede) in relazione agli spostamenti provenienti dalla zona di Piazza Bologna

F. VERDE E SOCIALIZZAZIONE

Nel 2021 a Roma sono stati consumati l'equivalente di 150 campi di calcio di suolo (fonte ISPRA).

1. Nell'area di progetto dello Stadio è prevista sia nel Piano Particolareggiato di Pietralata che nel Piano di Assetto Tiburtina la presenza di aree verdi attrezzate per la fruizione pubblica: quanti sono i mq di effettivo verde rispetto al totale delle aree "verdi" che hanno invece finalità commerciale (es. campi da padel o di calcio)? Sono necessari o è possibile eliminarli per dare continuità al vero verde (parchi e boschi urbani, viali alberati, ecc.) con funzione ecologica, culturale, estetica e sociale?
2. Il progetto Stadio s'inserisce in un'area destinata ad un Parco di 14 ettari, riducendo a frammenti il verde rimanente. Gli spazi verdi residuali daranno continuità ecologica al resto del territorio? Chi si occuperà della loro manutenzione nel tempo, il proponente?
3. Nello SdF si prevedono piazze e luoghi di socializzazione all'aperto, ma non se ne specificano i dettagli. Sono a pagamento? Chi li realizza? Chi li gestisce? Chi sarà il proprietario?
4. In fase di comunicazione della proposta si fa gran uso della parola Parco (Parco dello Stadio, Parco Centrale); l'utilizzo di tale parola è ingannevole perché nell'immaginario collettivo la parola Parco evoca zone verdi con prati e alberature di fruizione pubblica cosa evidentemente molto lontana dalla realtà del progetto in esame. Si chiede di utilizzare altri termini.
5. Quali sono le proposte di mitigazione del consumo di suolo nell'area SDO? Verranno ridotte o eliminate parte delle cubature previste nel Piano Particolareggiato (es i lotti a servizio direzionale)? E' possibile redistribuire le mitigazioni nel resto del quadrante Pietralata-Tiburtino?

G. IMPATTO ACUSTICO, ATMOSFERICO E PAESAGGISTICO

1. Oltre alla necessaria salvaguardia dell'Ospedale, sono previsti interventi di riduzione dell'impatto acustico sulle abitazioni prospicienti, in particolare su quelle lato Piazza Bologna?



2. Lo Stadio sarà una struttura di 50 metri poggiate inserite sulla sommità della collina, ma in corrispondenza del versante ovest. Su tale fronte, non sono chiari i rapporti tra i piani interrati e i piani fuori terra e quali siano le opere previste per ridurre l'impatto paesaggistico.
3. L'inquinamento atmosferico e acustico sia in fase di cantiere che in fase di esercizio verrà misurato? Come e con che frequenza?
4. Quali sono le misure ambientali in compensazione della produzione di CO2 legata alla realizzazione dell'opera?

Roma, 18/10/2023

Documento redatto in collaborazione
Direttivo Comitato Colline e Valli
APS TIPIATTTVI

..inoltre

In allegato i progetti pianificati, previsti, iniziati e in corso di realizzazione per i quali si chiede lo stato dell'arte



ALLEGATO 1

Opere previste nel raggio di 1 km dalla proposta Stadio della Roma

Richiesta Stato dell'Arte

1. Nuova sede ISTAT (area definita nella proposta Lotto Ad). Già progettata e appaltata. Quando inizieranno i lavori?
2. Technopole (area definita nella proposta Lotto Bi). Finanziato. Qual è lo stato dell'arte?
3. Studentato Sapienza. In corso di realizzazione in area Quintiliani. Qual è lo stato dell'arte?
4. Campus Biomedico della Sapienza. Progettato e da realizzare in area Quintiliani. Qual è lo stato dell'Arte?
5. Altri lotti da edificare (definiti nella proposta H, BI, Ag, Ak). Sono ancora necessari? Qual è la loro destinazione d'uso reale?
6. Nuova Sede RFI. Presentata una proposta di variante. Qual è lo stato dell'arte?
7. "DEFENCE" RFI. Nuova proposta di variante allo Schema di Assetto della Stazione Tiburtina. Qual è lo stato dell'arte?
8. Nuovo quartiere di Housing Sociale denominato F555. Appaltato, ma mai iniziato. Qual è lo stato dell'arte?
9. PRINT di Pietralata. In corso la progettazione delle Opere Pubbliche. Qual è lo stato dell'arte?
10. Lottizzazione Parco Acacie. A seguito delle indagini preliminari sono stati scoperti diversi manufatti di epoca romana. Qual è il progetto in corso? Qual è lo stato dell'arte?
11. Piazza Rambla, Centro di Eccellenza Diversamente Abili e ciclabile. Pianificato nel CUV; cantiere in corso. Qual è lo stato dell'arte?
12. Cavalcavia e sottopasso via dei Monti Tiburtini; strade e fogne del comparto SDO. Lavori intermittenti rifinanziati. Qual è lo stato dell'arte?
13. Riuso del padiglione scuola De Ruggero per sede del Commissariato di Polizia Sant'Ippolito. Qual è lo stato dell'arte?
14. Parco Amoretti. Pianificato nel CUV; occupato da area di cantiere. Qual è lo stato dell'arte?
15. Ciclabile via dei Monti di Pietralata-Stazione Tiburtina. Finanziata nel PNRR. Qual è lo stato dell'arte?
16. Ciclabile SDO I° stralcio tra Ospedale Pertini e Metro M.ti Tiburtini. Completata la progettazione definitiva. Qual è lo stato dell'arte?
17. Ponte ciclabile parallelo al Ponte Lanciani. Realizzato con la NCI ma mai collaudato. Qual è lo stato dell'arte?



DIBATTITO PUBBLICO STADIO DELLA ROMA

DUBBI, DOMANDE E CRITICITA'

INTEGRAZIONI AL DOC. del 18/10/2023

A 6 - Mancanza di realizzazione dell'identità idraulica: venendo impermeabilizzata gran parte delle aree attualmente verdi si necessita del disciplinamento delle acque piovane (specie eccezionali) con un nuovo collettore fino allo scarico, presumibilmente attraverso l'impianto di pompaggio vicino al Parco Acqua Vergine, nell'Aniene (per il Colosseo fecero prima la Cloaca Massima).

A7 – La variante del piano regolatore urbanistico che contemperi lo stadio, non può essere fatta solo dagli interessati a costruirlo. Tutto viene rinviato al progetto definitivo. Non si registra una “visione” generale che metta nella giusta relazione tutti i progetti che insistono nell'area dal Piano di Assetto della Stazione Tiburtina, al Piano Particolareggiato, al PRINT.

D7 – La presumibile ZTL comporterà la realizzazione di varchi nelle vie secondarie, a 360 gradi intorno allo stadio. Ciò provocherà l'intasamento selvaggio di auto e motorini fuori della ZTL.

D8 – E' necessario prevedere i parcheggi dei pullman delle tifoserie con opportune barriere di separazione in aree idonee, mancanti nel progetto messo a dibattito.

F6 – Lo stadio ricadrebbe su almeno 10 ettari ricoperti da alberi di alto fusto che verrebbero distrutti e sostituiti con nuovi alberelli che per diventare di alto fusto ci metteranno decenni. Si chiede un impegno importante per lo studio vegetazionale e la definizione delle soluzioni migliori per ridurre l'impatto.

F7 – Prevedere d'inserire nella proposta la realizzazione di opere d'arte, distribuite sul territorio, in virtù della L 717/49 (destinazione del 2% del valore delle opere pubbliche per opere d'arte)

In generale sono così tante le criticità che sarà necessario un nuovo dibattito pubblico per esaminare le scelte progettuali definitive.

Roma, 30/10/2023



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

*Comitato Popolare Monti Di Pietralata
Comitato Villa Blanc Comitato No
Stadio Lanciani/Nomentano Cdq
Tiburtino Nord E Pietralata Arci
Pietralata*

24 ottobre 2023

Controanalisi Dossier Stadio della Roma: considerazioni sulla mobilità, trasporto pubblico, parcheggi, nodi di scambio e accessibilità all'ospedale Sandro Pertini

Premessa

Nel presente documento sviluppiamo alcune considerazioni riguardo gli effetti del progetto di AS Roma sulla città, in particolar modo: sulla viabilità del II e del IV Municipio, gli scenari di impatto dei tifosi sulla metropolitana di Roma, le criticità sui parcheggi, e sull'accesso all'ospedale Pertini.

● Analisi progettuale della AS Roma e pareri enti tecnici

Qui di seguito riportiamo l'analisi progettuale della AS Roma e i pareri espressi dai diversi enti tecnici.

Nel PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO 19 (FAT-G-G-104-0-A4) La AS Roma scrive:

I principali interventi previsti saranno:

- *Infrastrutture ciclo-pedonali che collegano lo Stadio con le aree limitrofe;*
- *Modifiche e integrazioni alla rete viaria di accesso allo Stadio;*
- *Realizzazione di una nuova pista ciclabile che attraversa le aree verdi dello Stadio.*

Mobilità sostenibile - *Il progetto del nuovo Stadio ha l'obiettivo di diventare un punto di riferimento per la Città, e non solo, anche in tema di mobilità, riducendo la presenza di autoveicoli privati negli spazi urbani per favorire la mobilità alternativa. Quest'ultima, potrà essere incentivata grazie ad una serie di interventi, tra cui:*

- ▪ *Sviluppo di spazi pubblici e aree pedonali (e.g. percorsi pedonali all'interno di aree verdi per l'accesso al sito);*
- ▪ *Attivazione dei parcheggi remoti e incremento della multi-modalità (e.g. parcheggio nei pressi del sito e servizi di bike sharing per l'accesso allo Stadio);*
- ▪ *Sviluppo on-demand di servizi innovativi (e.g. navette elettriche di collegamento allo Stadio);*
- ▪ *Incremento delle alternative di trasporto (e.g. nuovi stalli per monopattini elettrici in prossimità del sito, estensione area di copertura per servizi di mobilità sharing);*
- ▪ *Realizzazione di nuove infrastrutture a supporto della mobilità elettrica (e.g. nuove colonnine di ricarica per mezzi privati e soluzioni di mobilità condivisa);*
- ▪ *Attuazione di politiche di riduzione dei mezzi privati.*

Nel quadro economico sono previsti circa 17 mln di euro per opere di urbanizzazione e come contributo di costruzione e oneri concessori 40 mln di euro.

Nel Dossier Sezione 2 l'ipotesi progettuale presentato dalla AS Roma si dice che la scelta dell'area di Pietralata Tiburtina " *si è rivelata idonea e la sua localizzazione strategica dal punto di vista dell'accessibilità a scala nazionale, metropolitana e urbana.*" (pag.9) in quanto l'area è servita dalla Stazione Tiburtina (linee ferroviarie AV e regionali) che rappresenta anche un punto di intersezione con la rete metropolitana, dalla Tangenziale est e dalla rete autostradale (GRA -A1-A24).

Si afferma inoltre che " *Il posizionamento strategico del lotto è reso tale grazie alle connessioni del trasporto pubblico con la Stazione di Roma Tiburtina e le fermate della metropolitana di **Quintiliani**, Monti Tiburtini e Bologna (collegata dal nuovo attraversamento*

pedonale che approderà in via Livorno), alla relazione con il sistema ambientale e alla presenza delle vicine reti ecologiche del Parco dell'Aniene”.

Per quanto riguarda le connessioni con il sistema infrastrutturale esistente si parla genericamente della rete stradale altamente connessa e della rete di trasporto pubblico (linee metropolitane, ferroviarie, tranviarie). Inoltre che *“l’attuazione del Masterplan dovrà considerare la realizzazione di tre infrastrutture ciclo-pedonali volte al superamento dei vincoli fisici rappresentati dagli impianti viabilistici esistenti. In particolare:*

- un collegamento ciclo-pedonale che prosegue via Livorno (potenziando il collegamento con la fermata della metropolitana di Bologna), supera la ferrovia e conduce alla parte nord-ovest del lotto di progetto;*
- la realizzazione di un sovrappassaggio pedonale e ciclabile in corrispondenza della porzione nord del Parco dello Stadio volto al superamento di via dei Monti Tiburtini e al ricongiungimento del parco con il sistema del Parco dell'Aniene;*
- la realizzazione di un collegamento ciclopedonale che collega la parte sud-ovest del Parco dello Stadio con la stazione di Roma Tiburtina.*

Tali collegamenti si integreranno con il sistema ciclopedonale presente nella Variante di Piano Particolareggiato (PP) del 2012.” (pag.10).

Si afferma infine che *“Lo scenario di progetto si inserisce all'interno di un'area di rigenerazione urbana che prevede la realizzazione di nuovi tratti di viabilità (ad oggi in fase di realizzazione) che daranno accesso a un futuro distretto direzionale, garantendo e migliorando l'accessibilità al sito e la sua circolazione interna. In previsione, risulta inoltre essere la viabilità di collegamento tra la viabilità in fase di realizzazione e Via Monti Tiburtini. Sono pianificati inoltre interventi di ottimizzazione del sistema di accessibilità veicolare dell'Ospedale Sandro Pertini, tramite la realizzazione di due nuovi cavalcavia per l'inversione di marcia previsti in relazione di Via Monti Tiburtini.” (pag.38)*

Facciamo presente che nella delibera n.73 dell'Assemblea Capitolina vengono indicate, come elementi di interesse pubblico, l'ultimazione delle infrastrutture viarie, molte delle quali già in corso di attuazione, e la realizzazione di tutti gli interventi infrastrutturali a prevalente carico del soggetto privato, con assunzione dei relativi rischi.

Non essendo nel dossier ben specificato quali sarebbero le opere infrastrutturali a carico della AS Roma e i relativi costi, possiamo fare solo riferimento ai pareri espressi dagli organismi tecnici durante la Conferenza dei Servizi preliminare.

La corresponsione di alcun contributo pubblico al concessionario da parte di Roma Capitale deve tener conto della mancata previsione, ad oggi, dei costi inerenti le opere necessarie alla fruibilità della struttura, parzialmente individuate nei pareri/analisi degli Enti e dei Dipartimenti richiamati ad esprimerne. Nei pareri rilasciati dal PAU, Dip. MOBILITA', ATAC, ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA' appaiono evidenti sia la **mancata presentazione di documentazione attestante la fattibilità** di alcune proposte d'intervento presentate, tra cui 3 ponti ciclo-pedonali, sia la **mancata integrazione richiesta** che, di fatto, ha consentito solo una parziale valutazione di quanto proposto con contestuale parziale identificazione delle eventuali opere sicuramente necessarie.

Si rappresenta, a titolo esplicativo, il parere rilasciato dal **DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA (Prot. N° QI/2023/4524)** che, al Punto 3.3 indica come **“Il livello di progettazione dei 3 ponti non consente però di valutare l'effettiva fattibilità tecnica di tali infrastrutture; il costo di tali opere non è stato computato né inserito nel Quadro economico del progetto e di conseguenza non risulta essere compreso nel piano economico finanziario”**, salvo poi indicare queste opere ed i relativi costi non individuati, come conditio sine qua non per la fattibilità dell'opera.

ROMA CAPITALE - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - Prot. QI/2023/4524 - riporta indicazioni relativamente alla modalità di adozione della variante in

PRG e vengono indicate come “*in carico al proponente*” “*tutte le opere strumentali al progetto*” con particolare attenzione ai 3 ponti ciclopeditoni (v. fig. successiva)



3.3 Infrastrutture per la mobilità

Il progetto prevede alcune modifiche e integrazioni alla rete viaria di accesso allo Stadio ed in particolare la realizzazione di una nuova rotatoria e aste viarie di accesso da via dei Monti Tiburtini e via dei Monti di Pietralata oltre che una rete di percorsi pedonali, che in parte interferiscono con le opere in corso di realizzazione da parte di Roma Capitale, per le quali si rimanda alle determinazioni del Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, competente della realizzazione delle urbanizzazioni del PP di Pietralata.

All'esterno dell'ambito del Piano Particolareggiato di Pietralata assume particolare rilevanza la previsione di realizzazione di tre connessioni ciclo pedonali con il territorio ed in particolare:

- Ponte ciclo-pedonale Stadio/Stazione Tiburtina
- Ponte ciclo-pedonale cavalcaferrovia Stadio - via Monti di Pietralata/via Livorno (In area FS)
- Ponte pedonale n. 2. Stadio - Via Monti Tiburtini/Ospedale Pertini

Il livello di progettazione presentato non consente però di valutare l'effettiva fattibilità tecnica di tali infrastrutture e le eventuali interferenze con gli interventi in corso nel contesto urbano circostante.

Il costo di tali opere non è stato computato né inserito nel Quadro economico del progetto e di conseguenza non risulta essere compreso nel Piano Economico Finanziario.

In particolare sarà necessario che il progetto definitivo della passerella di collegamento con la Stazione Tiburtina ed il ponte pedonale di scavalco della ferrovia sia integrato ed armonizzato con il Piano di Assetto Tiburtina vigente e con il disegno di Variante in corso di elaborazione, nonché con i progetti in corso, al fine di garantire un organico assetto e la massima continuità ed integrazione tra i due ambiti urbani che rivestono una funzione strategica nello sviluppo della città nei prossimi anni.

Per quanto riguarda la connessione del ponte con la stazione Tiburtina si rileva che la stessa è gravata da apposito vincolo di protezione del diritto di autore (ai sensi dell'art. 20 della L. 633/1941) apposto con decreto del Ministero per i Beni e le attività Culturali e che pertanto sarà necessario il coinvolgimento del progettista della stazione.

DIPARTIMENTO SIMU PROT. QN.2023/2626

- Tutte le nuove opere presenti nello studio di fattibilità, interferenti o modificative dei programmi già avviati, dei progetti già approvati e di opere in corso, descritte in premessa, qualora approvate dal Dipartimento, siano progettate ed eseguite a cura e spese del proponente e ricomprese nel quadro economico del Progetto Definitivo in apposite voci chiaramente ed esaustivamente determinate, distinte per la fase di progettazione e per quella di esecuzione***
- La manutenzione di quanto realizzato sia a carico del proponente ed oggetto di apposito capitolo di convenzione stipulata con Roma Capitale***

Così pure rispetto alle opere necessarie quali il “**rifacimento della segnaletica dell'intera tratta della Linea B della Metropolitana di Roma**”, opera puntualmente identificata come necessaria nel parere ATAC S.p.A. – Protocollo n° 0002085 del 04/01/23 e da ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA' del 09/01/2023, con costi previsti di 120/130 milioni di Euro ad oggi non è chiaro se sarà a carico del proponente o quale sarà la ripartizione dei costi.

Per quanto riguarda le opere infrastrutturali legate alla mobilità **ROMA CAPITALE - DIPARTIMENTO MOBILITA' SOSTENIBILE E TRASPORTI -Prot QG/1014/2023** così si esprime:

“*Dall'esame della documentazione resa e in particolare dei seguenti documenti*

a. Relazione tecnico illustrativa 3 ottobre 22

b. *Relazione sul traffico e mobilità* 3 ottobre 22

c. *Piano economico e finanziario* 3 ottobre 22

d. *Integrazione alla relazione sul Traffico e sulla Mobilità del 14 Dicembre* 22

Si rileva che detti elaborati non consentono di esprimere valutazioni complete in quanto **non risultano esaustivi** delle analisi e proposte necessarie alla trattazione. Le integrazioni prodotte rispondono solo parzialmente a quanto richiesto, limitando l'analisi ad un singolo scenario di simulazione, pur se corrispondente all'ora ritenuta di massimo afflusso allo stadio (19/22) di un giorno feriale tipo, e circoscrivendo l'area indagata ad un perimetro non adeguato ad una esaustiva valutazione degli impatti di un tale attrattore sulle componenti di mobilità del territorio capitolino."

"Non risultano altresì approfonditi, nei documenti finora prodotti, i raccordi con i sistemi di parcheggio previsti e i relativi tempi di afflusso e deflusso, né tantomeno le verifiche di coerenza col sistema viario in corso di progettazione, eseguite o che verranno effettuate."

Quindi non solo è ritenuta insufficiente l'analisi prodotta, ma sottolineiamo che essendo una struttura il cui utilizzo "*nell'ottica di integrare queste aree nella scala urbana come catalizzatore di quartiere e rendere gli spazi operativi 365 giorni l'anno*" si prevede per tutto l'anno, non è stata fatta nessuna analisi dei flussi/deflussi in occasione di altri eventi quali concerti. Né in termini di capienza dello stadio né per quanto riguarda la viabilità e la mobilità.

II DIPARTIMENTO MOBILITA' SOSTENIBILE E TRASPORTI così continua:

"Valutazioni sulla proposta

➤ **CAPACITA' DELLO STADIO:**

disomogeneità nei documenti presentati che oscillano da 55.000 a 65.000 a seconda della parte in cui viene analizzata la capienza

➤ **STUDIO DI IMPATTO SULLA MOBILITA':**

i. deve essere sviluppato in coerenza con tutti i programmi previsti nell'area SDO

*ii. l'area d'esame deve essere estesa oltre quella considerata: i soli tre nodi analizzati nelle "integrazioni alla relazione sul traffico e sulla mobilità" **non risultano esaustivi***

iii. è necessario determinare la distribuzione della domanda attesa in termini di direzionalità

iv. i livelli di offerta del trasporto pubblico locale devono essere approfonditi in relazione alla effettiva capacità residua del sistema attuale

v. gli studi trasportistici prodotti "Relazione sul traffico e sulla mobilità" del 3/10/22 e le successive integrazioni del 14/12/22, prendono in esame un solo scenario di simulazione corrispondente all'ora di massimo afflusso di un giorno feriale tipo

vi. non appare considerata l'interazione tra le utenze delle funzioni presenti nel comparto (Istat, Università, ecc) durante gli eventi dello Stadio in termini di accessibilità veicolare alle viabilità e ai parcheggi limitrofi non destinati al parcheggio esclusivo

➤ **VIABILITA'**

○ *Elaborati grafici, planimetrie e schemi di circolazione **non** rendono chiare le scelte progettuali adottate*

○ *Progetto deve essere posto in coerenza con i programmi insediativi ed infrastrutturali previsti dal P.d.A. della Stazione Tiburtina, che già prevedeva due sovrappassi di collegamento tra Via Livorno e l'area SDO, una delle quali risulta ad oggi soppressa dal progetto stadio*

○ *Variazioni al P.d.A. si hanno anche nella configurazione di Via dei Monti di Pietralata nel tratto compreso tra la rotonda di Via G. Chiaromonte e quella a Sud in corso di attuazione*

che, nel progetto del nuovo stadio, risulta viabilità monodirezionale, mentre ad oggi è bidirezionale

○ Il progetto prevede di riservare, in occasione degli eventi sportivi, alcune viabilità alle utenze dell'Ospedale S. Pertini, **senza** illustrare la fattibilità e la modalità di tali riserve. La proposta dovrà essere verificata tenuto conto che la piena accessibilità all'ospedale deve essere sempre garantita, anche studiando soluzioni alternative in presenza di eventi.

○ Seppure tra i presupposti urbanistici della scelta localizzativa (§ 2.1 relazione illustrativa) sia accennata la necessità "di prevedere un piano di accesso orientato verso il trasporto pubblico e a altre forme di mobilità sostenibile e alle limitazioni degli accessi e parcheggi veicolari", si rileva che **non** è esplicitata alcuna misura in tal senso

➤ **NODI DI SCAMBIO:**

○ nell'integrazione alla Relazione sul Traffico e sulla Mobilità al § 8, per i veicoli privati diretti alle aree di parcheggio, si prevede che 3660 automobili troveranno posto nei parcheggi riservati agli eventi Stadio e 2860 nei parcheggi di scambio di Rebibbia, Ponte Mammolo e Santa Maria del Soccorso ovvero **nei nodi di interscambio collocati nella direzione metro opposta** a quella valutata nei flussi del progetto.

○ L'ipotesi **sovrastima** la capacità dei suddetti parcheggi la cui reale capienza totale è di circa 2600 e non potranno comunque essere considerati asservibili agli eventi stadio

➤ **TRASPORTO PUBBLICO:**

○ Non risulta sulla base di quale studio/modello sia stato stimato che il 35% dei tifosi che accedono allo stadio utilizzeranno il trasporto pubblico

○ Non è definito sulla base di quali considerazioni la capacità disponibile della rete di trasporto pubblico (quindi quella utilizzabile dai tifosi) sia, nella fascia 19/20, pari al 35% e nella fascia 22.30/23.30, pari all'80%

○ Nell'analisi di impatto sulla rete di trasporto pubblico (§ 8), la stima del trasporto della metro pari a 1200 passeggeri è **sovrastimata del 20%** (poiché pari ad una capienza massima di 1000 passeggeri per convoglio).

➤ **CONCLUSIONI:** pur atteso che l'area interessata dall'intervento si presenta altamente infrastrutturata sia dal punto di vista stradale che del trasporto pubblico, si ritiene che debbano essere approfonditi tutti i temi atti a garantire, anche con l'individuazione di interventi infrastrutturali

○ Per quanto attiene alla viabilità, adeguati livelli di servizio sia per i nodi principali che per la viabilità di comparto

○ Per quanto attiene al trasporto pubblico, un adeguato livello di offerta che garantisca al minimo la quota modale attesa ed indicata nello studio

○ Per quanto attiene al sistema della sosta, il cui dimensionamento è demandato agli uffici competenti, lo stesso deve essere adeguatamente indagato in ordine ai potenziali e conseguenti effetti critici sulle aree limitrofe e sui nodi di scambio.

REGIONE LAZIO - AREA PIANIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DELLE FERROVIE prot Registro Ufficiale U. **1105132** - "La scrivente Area, ad esito dell'esame della documentazione resa disponibile dall'Autorità Procedente, non ritiene di dovere presentare osservazioni nell'attuale fase progettuale, in quanto le valutazioni di natura trasportistica di competenza ai sensi del DPR 753/1980 saranno rese sul progetto definitivo, con particolare attenzione ai punti di intersezione e/o interferenza con la rete ferroviaria nazionale e relativi impianti, la stazione FS Tiburtina e con il tracciato e le stazioni della Metro B, coinvolte nel progetto".

Vogliamo ricordare che l'area interessata dal progetto vede altresì la costruzione di:

- sede Nazionale ISTAT
- studentato + campus di proprietà de "La Sapienza" Università di Roma

- sede del Technopole di Pietralata
- sede Facoltà di Ingegneria de “La Sapienza” Università di Roma
- lotti edificabili di proprietà di FS/RFI
- parco Fs V4



Lo sviluppo urbanistico ed infrastrutturale, a priori dalla costruzione di uno stadio, è pertanto garantito ed in parte già finanziato ed in fase di lavorazione finale. Basti pensare alla viabilità interna ad oggi prevista dal progetto SDO a servizio delle costruzioni esistenti o in fase di progettazione esecutiva, il cui costo è stimabile intorno ai 50 milioni di Euro, che verrà resa fruibile alla cittadinanza tutta in occasione dell’apertura dello Studentato de “La Sapienza”, in fase di completamento. Altresì, le due inversioni di marcia previste su Via dei Monti Tiburtini, **sono opere già finanziate dal Comune di Roma** per agevolare il flusso/deflusso da e per l’ospedale S. Pertini, **ma vengono indicate nell’attuale progetto come opere “nuove” previste da AS ROMA.**

L’attuale studio di fattibilità, come riportato in diversi pareri (Mobilità, RFI, P.A.U), **non tiene pertanto conto del flusso giornaliero previsto di lavoratori/studenti/fruitori** delle diverse costruzioni elencate calcolati, con una stima approssimativa, in **20.000 persone al giorno.**

- **Gli effetti del progetto sulla città di Roma e sulle strategie della mobilità.**

Nel presente documento sviluppiamo alcune considerazioni riguardo le “strategie di mobilità” riportate nel Dossier di Progetto - Sezione II a cura di AS Roma e descritte nel capitolo 7 “Mobilità e accessi”. L’analisi si concentrerà con riferimento all’impatto di queste strategie sul **Municipio II** e sul **Municipio IV.**

Pur se negli studi di fattibilità presentati dalla A.S. Roma si parte dal presupposto di rendere gli spazi operativi 365 giorni l’anno, quale motivo di interesse pubblico, le analisi effettuate dalla società prendono in considerazione solo l’eventualità di una partita in orario serale per un giorno a settimana, non considerando né altri scenari orari né scenari per altri eventi quali concerti o manifestazioni.

Nella sezione “*Principi di mobilità sostenibile e condivisa*”, la A.S. Roma individua nel dettaglio alcune linee guida che richiamano le prescrizioni di Roma Capitale. Il livello di approfondimento di queste linee guida risulta, purtroppo, ancora molto generico e non consente, nei fatti, di effettuare un’analisi approfondita della questione legata alla mobilità. Per esempio, la A.S. Roma si limita a scrivere genericamente che “*Obiettivo primario delle fasi successive di progettazione sarà di sviluppare studi trasportistici, a diverse scale di analisi, che possano dimostrare la sostenibilità del piano di mobilità proposto*”.

Questa frase mette in evidenza che l’analisi sulla mobilità, attualmente basata su dati riferiti ad uno studio del 2011, **ad oggi** non è supportata dai necessari studi quantitativi.

Ricordiamo che nella Deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 73 (Protocollo RC n. 3591/2023, Verbale n. 36 – Anno 2023) recante la Dichiarazione di pubblico interesse sullo Studio di Fattibilità del nuovo Stadio condotto dalla A.S. Roma, si ritengono **inderogabili** le seguenti azioni:

ASPETTI RELATIVI ALLA MOBILITÀ E ALLA SOSTA (pag.13)

Nonostante l’area interessata dall’intervento si presenti altamente infrastrutturata sia dal punto di vista stradale che del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, dovranno essere affrontati tutti i temi atti a garantire i seguenti aspetti:

- *per quanto attiene alla viabilità, dovranno essere garantiti adeguati livelli di servizio sia per i nodi principali maggiormente interessati dai flussi stadio che per la viabilità di distribuzione al comparto; in particolare dovranno essere previste le opere necessarie per evitare ulteriore congestionamento del traffico locale, soprattutto nel tratto di via dei Monti Tiburtini e del raccordo con la Tangenziale est (ambo le direzioni) e si dovrà prevedere apposita viabilità di emergenza per la struttura ospedaliera, così da evitare il rischio di indisponibilità e inefficienza del servizio sanitario e di pronto soccorso nelle fasi di utilizzo della struttura sportiva;*
- *per quanto attiene al trasporto pubblico, dovrà essere assicurato un adeguato livello di offerta che garantisca al minimo la quota modale attesa ed indicata nello studio dallo stesso proponente e che non peggiori le condizioni del servizio attuale e assicuri la capacità del sistema di trasporto pubblico;*
- *in generale l’accessibilità dovrà incentrarsi su modelli di trasporto prevalentemente pubblico su ferro, anche attraverso azioni e politiche di promozione del TPL volte a migliorare la mobilità alternativa ed in particolare le connessioni ciclo pedonali.*

INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PUBBLICO (pag.25)

*deve essere garantito che **almeno il 50%** degli utenti dello stadio possa raggiungere l’impianto sportivo con le infrastrutture di trasporto pubblico e della mobilità ciclabile e pedonale, al fine di massimizzare il trasporto su ferro e di minimizzare l’impatto del trasporto privato su gomma sull’intera viabilità dell’area di diretta influenza dello stadio*

Nel Dossier Sezione II a cura di A.S. Roma ci si limita ad un breve paragrafo sul trasporto pubblico (pag. 36) in cui vengono elencate le strutture di trasporto ad oggi esistenti e nessuna risposta o attenzione viene data alle richieste ed ai pareri che sono stati elaborati alla fine della conferenza dei servizi preliminare (si veda <http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg/aggiornamenti/stadio-roma-pietralata.html>).

In particolare, e per meglio inquadrare la questione, di seguito si riportano alcuni stralci del documento che l’ATAC S.p.A. (prot. N. 0002085 del 04/01/2023) ha presentato in occasione

della chiusura della conferenza dei servizi preliminare dove l'azienda ha osservato che nello Studio di Fattibilità prodotto dalla A.S. Roma (l'unico fino ad ora disponibile e che presenta una descrizione abbastanza dettagliata del progetto) è riportata solo un'analisi parziale dell'impatto dello stadio sul trasporto pubblico. Tuttavia, anche solo in base a questa analisi (molto parziale n.d.r.) su alcune stime riportate nello Studio di Fattibilità, l'ATAC dichiara:

*“non è indicato, infatti, sulla base di quale studio/modello sia stato stimato che il 35% dei tifosi che accedono allo stadio usufruiranno del TPL; analogamente non è definito sulla base di quali considerazioni l'afflusso dei tifosi si concentri nelle percentuali del 35% nella fascia 19-20 e 80% per il deflusso nella fascia 22.30-23.30 (circa **48.000 persone** considerando la capienza massima n.d.r.).”*

In effetti, considerando la frequenza delle partite in calendario, il dato sopra riportato sembra molto parziale ed incompleto; non vengono, nei fatti, considerate altre fasce orarie. L'A.S. Roma presenta, inoltre, stime sul deflusso dei tifosi che dovrebbero, tra l'altro, utilizzare la vicina fermata Metro Quintiliani (circa 20.000 persone n.d.r.). Anche su questo la A.S. Roma fa delle stime sull'impatto del deflusso dei tifosi dallo stadio che l'ATAC giudica nel seguente modo:

*“Nel merito dell'analisi di impatto sulla rete di trasporto pubblico (paragrafo 8) la stima effettuata sulla capacità di trasporto offerta dai treni della linea Metro B, pari a 1200 passeggeri a treno, si ritiene troppo elevata in quanto, seppur tale valore venga indicato come capacità massima, nella realtà il massimo carico normalmente impiegato si attesta ad un valore pari a circa 1.000 persone (con concentrazione di 4 persone a mq); ciò determina già in partenza una riduzione del 20% della capacità di trasporto reale per ogni singolo treno rispetto al dato riportato sulla relazione di 1200 (che rappresenta infatti il dato impiegato per il dimensionamento delle componenti meccaniche e degli impianti del treno ma non può oggettivamente essere riferito alla capienza dello stesso, stante la concentrazione di 6 persone/mq sull'intero pavimento del vano viaggiatori, **obiettivamente non proponibile**).”*

*“Tale considerazione, unita alla evidenza che nella fascia oraria 22.30-23.30 i treni presenti sul ramo Rebibbia-Quintiliani-Tiburtina - ipotizzabile direzione di maggior utilizzo - risultano pari a 7-8 con una frequenza di passaggio a fatica **garantibile sotto i 6 minuti** (nel rispetto dei 150-180 secondi sul ramo comune), solleva una fondata incertezza sulla gestione della fase di deflusso per 20.000 tifosi in tempi accettabili (in un intorno di 1h - 1h 30' dal termine dell'evento sportivo); i tempi stimabili per le operazioni si dilaterebbero infatti in misura molto più significativa.”*

Nel suo documento l'Atac dichiara inoltre che:

- Alcune delle linee di trasporto pubblico citate nel documento di fattibilità della AS Roma, pur presentando ultime partenze in orari non compatibili con lo scenario del deflusso (es. la linea 168 ha ultima partenza alle ore 21.00), vengono comunque considerate come contributo alla capacità teorica del deflusso stesso.

- Anche alcune linee ferroviarie regionali indicate (nello Studio di Fattibilità n.d.r.) presentano ultime partenze precedenti alla fase di deflusso (22.30-23.30) e quindi non risultano funzionali al trasporto dei tifosi (es. FL2 Roma-Tiburtina-Tivoli ultima partenza da Tiburtina ore 22.00). In tale scenario, quindi, si rileva che, potenzialmente, il flusso in andata, che potrebbe distribuirsi su servizi ferroviari di scala metropolitana e regionale peserebbe, al ritorno, su servizi di (sola) scala urbana, dovendosi concentrare sulla metropolitana o servizi di autolinee regionali.

A fronte di tutto questo, nel suo documento l'ATAC conclude: *“Tutto quanto sopra esposto, porta a ritenere le conclusioni illustrate al par. 9 inerenti la non necessità di un servizio di trasporto integrativo per gli eventi serali infrasettimanali, **forse troppo semplificate e***

ottimistiche, a maggior ragione in quanto il margine residuo di passeggeri trasportabili stimato - da quanto riporta lo studio - è molto contenuto, ovvero dell'ordine delle centinaia nelle due fasce di riferimento (più precisamente 19.00-20.00 438 passeggeri e 22.30-23.30 260 passeggeri), risultando già incompatibile con la stima ridotta a 1000 passeggeri/treno della linea B. Di conseguenza anche modeste variazioni degli scenari di riferimento renderebbero molto incerta la valutazione di adeguatezza dell'offerta attuale.”

Le considerazioni dell'ATAC sopra riportate certificano, pertanto, l'**estremo sovraccarico** a cui si andrebbe incontro con la costruzione del nuovo stadio a Pietralata, in particolare, lungo il ramo Rebibbia-Quintiliani-Tiburtina che riteniamo sarà difficilmente gestibile. Né nel Dossier di Progetto redatto da Roma Capitale, né in quello redatto dalla A.S. Roma si danno indicazioni su come si potranno risolvere le questioni sopra riportate, i **costi** da sostenere e le **tempistiche** del necessario ammodernamento della linea B della Metro.

Si fa presente che è stato stimato il costo di sostituzione/implementazione dell'impianto di segnalamento della Metro B da parte degli Enti tecnici di circa 120/130 mln di euro (questo aspetto verrà richiamato nel seguito n.d.r).

Né ad oggi si hanno riscontri di documenti elaborati dal Tavolo Tecnico costituitosi così come previsto dalla deliberazione n.73 dell'Assemblea Capitolina che stabilisce fra le prescrizioni e condizioni (pag.24):

“di dare mandato al Direttore Generale di promuovere e formalizzare la costituzione di uno specifico Tavolo Tecnico tra Roma Capitale (con l'ausilio di Atac e RSM), comprensivo dei Dipartimenti competenti per materia e dei Municipi II e IV, e RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente al fine di individuare, in ordine alle criticità segnalate sulla viabilità esistente nella Conferenza di Servizi preliminare, i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato;”

“di stabilire che le risultanze dei lavori del Tavolo Tecnico di cui sopra, dovranno essere recepite, per quanto di competenza, dal Soggetto Proponente nel progetto definitivo e concorreranno alla valutazione positiva del predetto progetto.”

Tavolo tecnico sul tema della mobilità dove, solo in fase di prescrizioni e condizioni, quindi dopo la Conferenza dei servizi preliminari, è stato coinvolto il **Municipio II**, completamente assente anche se oggettivamente coinvolto nell'impatto che un progetto di tale portata comporterebbe nello stesso Municipio, in termini di viabilità, mobilità, infrastrutture viarie, accesso all'Ospedale Pertini, inquinamento acustico.

Un ulteriore aspetto che osserviamo è che il progetto è fortemente incentrato sulla riqualificazione e utilizzo della stazione **Metro Quintiliani**, non tenendo conto che nelle grandi manifestazioni di massa le stazioni della metro immediatamente adiacenti sono chiuse al pubblico per motivi di sicurezza. Già nell'analisi dei flussi la A.S. Roma non considera come via di deflusso dallo Stadio la Metro Quintiliani in quanto **chiusa** per motivi di ordine pubblico (si veda Figura 1).



03. Analisi dei flussi

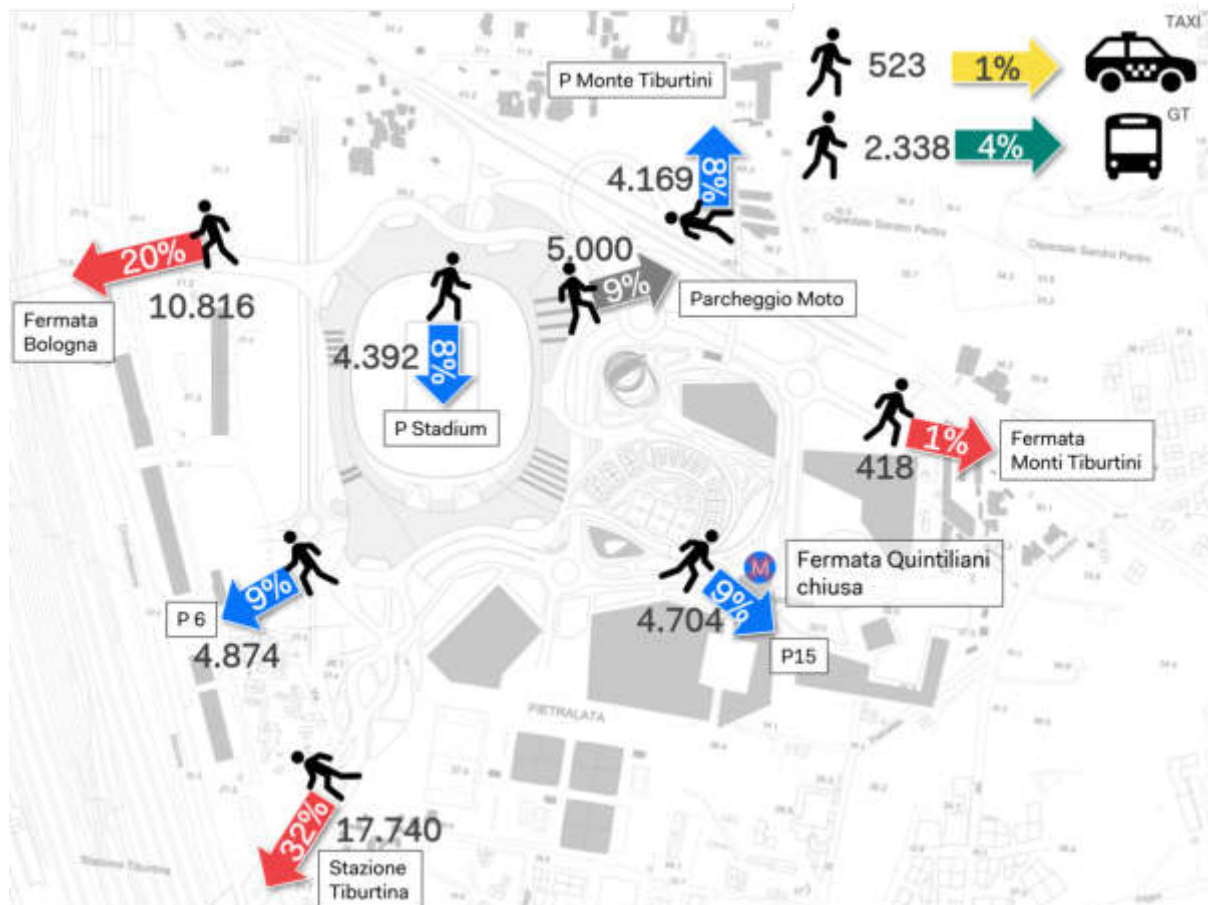


Figura 1: Analisi dei deflussi dei tifosi dallo Stadio. Fonte: RELAZIONE SUL TRAFFICO E SULLA MOBILITA' | FAT-T-G-101-0-A3

Nella mappa di Figura 1 vengono esplicitati i diversi flussi di uscita all'interno del Master Plan della A.S. Roma.

Si nota che il flusso pedonale di maggior rilievo è quello che interessa la direttrice per la stazione Tiburtina a sud del sito. Si considera che circa il 32% dei tifosi (**17.740**) si muoverà in direzione sud per raggiungere sia la linea metropolitana B che i servizi ferroviari urbani e regionali. Tra i fruitori della metropolitana troviamo anche gli spettatori che hanno utilizzato i parcheggi di interscambio situati lungo la Linea B. Da considerare, al termine delle partite, la possibilità, per motivi di sicurezza e miglior gestione dei flussi, di tenere **chiuse altre fermate della Metro B oltre alla fermata Quintiliani**.

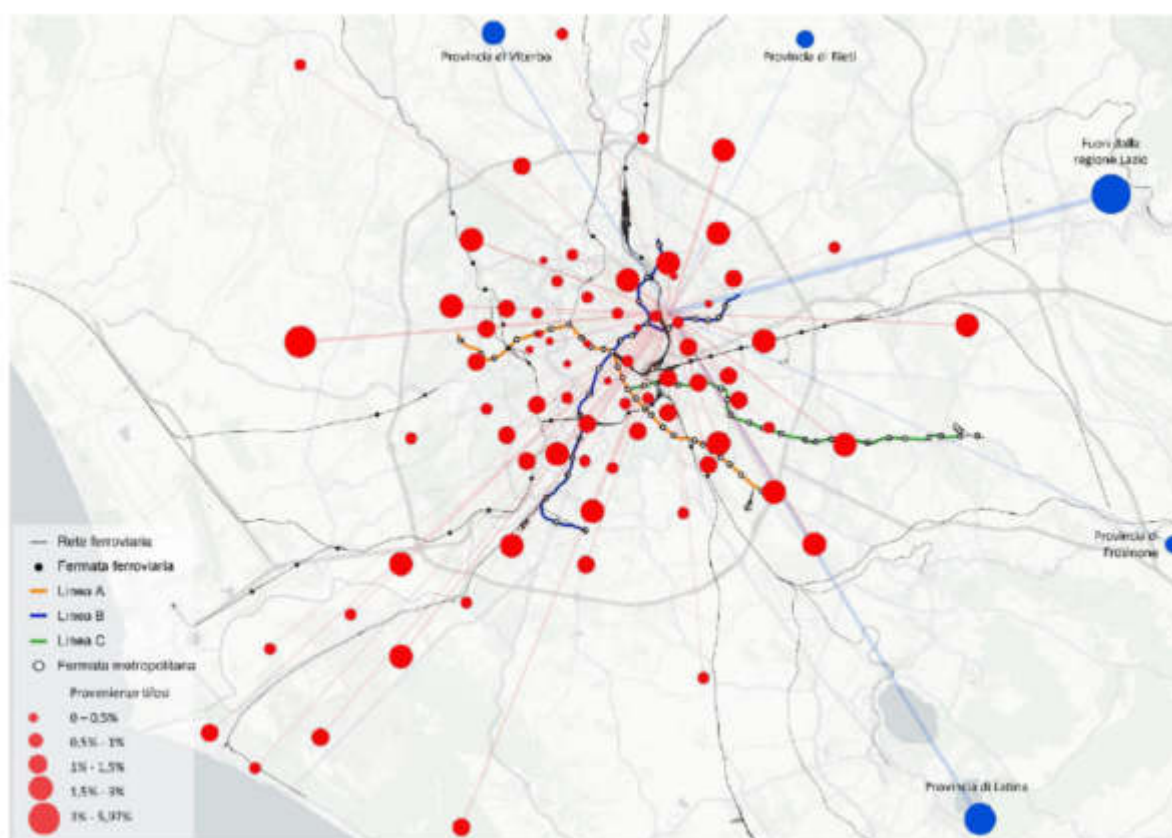
Altra importante direttrice prevista nel progetto è il collegamento a ovest con il futuro ponte pedonale con direzione la fermata di Bologna. Il ponte pedonale dovrebbe raccogliere i flussi di tutti gli spettatori che si muovono in metro e si spostano in direzione Laurentina o Rebibbia/Jonio, e gli spettatori che si spostano a piedi o in bici residenti nel quartiere Nomentano e Tiburtino. Questa direttrice si stima dovrebbe raccogliere il 20% dei tifosi (**10.816**). **Chi e come si pensa di garantire la sicurezza di questa massa di persone nel passaggio di un ponte di questo tipo sopra i binari dell'alta velocità e i cavi aerei elettrificati?**

Inoltre, facciamo notare come l'ammodernamento della linea B della metro dovrà necessariamente interessare TUTTA la linea B e non solo le fermate vicine all'area dello

Stadio. Infatti, nel Dossier di Progetto – Sezione II, la A.S. Roma riporta una mappa, che riportiamo nel seguito (si veda la Figura 2), in cui sono individuati i luoghi di provenienza dei tifosi (vedi pag. 37). Come scritto nel documento “*i dati iniziali mostrano la significativa vicinanza degli abbonati alla rete di trasporto pubblico*”.

Dalla figura si nota come ci sia una consistente localizzazione di tifosi lungo la direttrice che porta ad Ostia. A questo punto ci chiediamo:

2) Nell'ottica di favorire il più possibile il raggiungimento del nuovo stadio attraverso il trasporto pubblico da **tutte** le direttrici cittadine dovrebbe essere imprescindibile anche il potenziamento della portata della **Metro Mare** che si interconnette con la linea B della metro. È previsto un potenziamento del genere? Se sì, gli oneri saranno a carico del Comune di Roma o del soggetto proponente?



*Figura 2: Analisi provenienza tifosi (provenienza AS Roma). Risultati dei primi sondaggi.
Fonte Dossier di Progetto – Sezione II a cura di A.S. Roma*

Nei due Dossier di Progetto (di Roma Capitale e dell'A.S. Roma) è sempre messo in evidenza il fatto che l'area interessata dallo Stadio oltre ad essere servita dalla linea di Alta Velocità, è servita anche da diverse linee ferroviarie urbane ed extraurbane. A questo proposito domandiamo:

2) Sempre nell'ottica di favorire il più possibile il raggiungimento del nuovo stadio attraverso il trasporto pubblico da tutte le direttrici cittadine e, in particolare, dalla **provincia di Roma** è indispensabile potenziare anche la Linea **Roma-Viterbo** anche in considerazione della

vicinanza con la Stazione Tiburtina. Pertanto, bisognerà potenziare la disponibilità di treni e il prolungamento dell'orario notturno per permettere la fruizione di questa linea ferroviaria anche per le partite o altri eventi che si svolgeranno nelle ore serali. È stato preso in considerazione e valutato questo aspetto? Se sì, l'organizzazione e gli oneri saranno a carico del Comune di Roma, della Regione o del soggetto proponente?

Rimanendo nel tratto urbano della linea Metro B, osserviamo che lungo la linea sono presenti anche diverse altre stazioni che, non potendo essere evitate, inevitabilmente saranno interessate dal transito dei treni e dall'afflusso e deflusso dei tifosi o partecipanti ad altre manifestazioni che si recheranno allo stadio. Dato che gli eventi/partite si potranno svolgere in diversi orari della giornata anche durante la settimana (15:00, 16:30, 18:00, 20:45), in particolare, i residenti del **Municipio II** si chiedono come l'incremento del numero di passeggeri/tifosi (anche nelle migliori ipotesi della A.S. Roma pari a 1200 passeggeri a treno!) sia compatibile con gli attuali spostamenti lungo la linea B della metro dove le stazioni di "Bologna", "Policlinico", "Castro Pretorio" e "Termini" sono già giornalmente (e nelle fasce orarie delle partite) frequentate da centinaia di persone che usano queste stazioni per raggiungere il vicino Campus Universitario della Sapienza, il Policlinico Umberto I, il CNR, Ministeri Università private e la stazione Termini. Pertanto, è facilmente ipotizzabile un **sovraccarico** di tutti i treni che trasportano i viaggiatori, che utilizzeranno la Metro B con rallentamenti che interesseranno anche il ramo della Metro B1 in direzione Conca d'oro e viceversa. Si fa inoltre presente che in data 5 aprile 2023, in sede congiunta di Commissione Urbanistica e Politiche Sportive, è stato affermato - da competenti tecnici del Comune - che il potenziamento della linea Metro B incentrato sull'incremento della frequenza dei treni (che ha un vincolo fortissimo nello sdoppiamento a Y del binario nella Stazione Bologna), basato sulla revisione della segnaletica e dei sistemi di controllo/sicurezza, avrebbe un costo di almeno **100 milioni** di euro. Lo stesso assessore ai trasporti Patanè in una intervista rilasciata al Messaggero il 12 Agosto 2023 sullo stato delle linee della metro a Roma, dichiara: *(Oltre alla carenza di mezzi, sulla Metro B n.d.r.), bisogna rifare il segnalamento su tutta la linea, perché quello attuale non permette di far passare treni in modo ravvicinato. Per questo servono 120-130 milioni di euro.*

Più recentemente, sempre l'Assessore Patanè in un'intervista del 12 settembre 2023 così come riportato da Affaritaliani.it, ha ribadito:

*"[per] aumentare la frequenza dei treni sulla linea B della metropolitana di Roma, oltre al rientro dei convogli in revisione, è necessario installare un nuovo sistema di segnalamento: si tratta di un software che regola i passaggi dei treni e garantisce la sicurezza. Il costo dell'operazione è stimato in 130 milioni di euro che il **Campidoglio conta di poter reperire in modo da avviare le procedure entro il 2026, anno di termine della consiliatura.**"*

La spesa appena richiamata sarà a carico del Comune di Roma come sembrerebbe, o del soggetto proponente o verrà sostenuta da entrambi i soggetti? Quali saranno le **tempistiche** di realizzazione di tale opera se si pensa di avviare le procedure entro il 2026? Quando si prevede inizieranno i lavori da parte dell'ATAC?

Rete stradale

Alla luce delle considerazioni appena fatte, è evidente che la maggior parte delle persone utilizzerà il trasporto privato per raggiungere lo stadio. Questo, però, pone nuovamente diversi problemi legati a questa modalità di trasporto e soprattutto chiama in causa le infrastrutture del **Municipio IV** e del **Municipio II** che, lo ribadiamo, **non è mai stato invitato a partecipare alla Conferenza dei Servizi Preliminare**. A questo proposito il

Dossier di Progetto della A.S. Roma contiene alcune mappe (che riportiamo nel seguito per facilità di comprensione) che indicano le principali direttrici di afflusso e deflusso dei tifosi allo stadio.



Figura 3: Accesso veicolare in entrata: Fonte Dossier di Progetto – Sezione II a cura di A.S. Roma

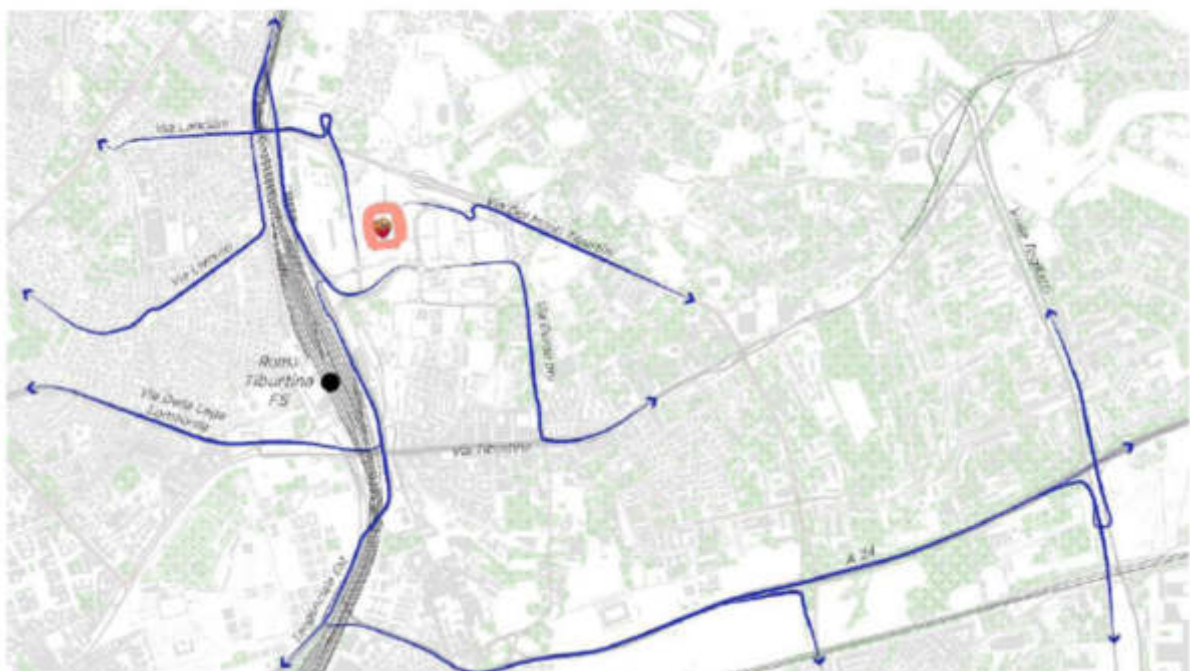


Figura 4: Accesso veicolare in uscita: Fonte Dossier di Progetto – Sezione II a cura di A.S. Roma

Come evidenziato nelle due figure sopra e specificato nel Dossier di Progetto della A.S. Roma, per i flussi in entrata e in uscita sono utilizzate le stesse direttrici. Unitamente alla Figura 2 sulla localizzazione dei tifosi, è ovvio che la gran parte delle persone che si recheranno allo Stadio utilizzeranno come accesso il Ponte Lanciani. A ponte Lanciani si arriva attraverso la Tangenziale Est, Via Lanciani, Via Livorno e da Via S. Angela Merici. In particolare, è pensabile che una buona parte dei tifosi cercherà di raggiungere lo stadio transitando sull'attuale Tangenziale Est, arteria già ampiamente in grave sofferenza nei normali giorni ed orari del giorno e che (troppo) spesso, specie la parte interrata, rimane chiusa per gravi incidenti e/o allagamenti. Uscendo dalla Tangenziale Est ci sono 2 modi per raggiungere Ponte Lanciani (e quindi lo stadio lungo via dei Monti Tiburtini): o utilizzando l'uscita Batteria Nomentana o imboccando la parte interrata nel tratto di prosecuzione della tangenziale e uscendo in direzione via dei Monti Tiburtini. In tutti i casi, essendo a carreggiata unica, le uscite non sono state progettate per un flusso di traffico elevato e, per conformazione della strada, le uscite costringerebbero le auto ad incolonnarsi una dietro l'altra, generando, prevedibilmente, **lunghe code di veicoli ed intasamento della viabilità e di conseguenza bloccando le autoambulanze dirette all'Ospedale Pertini.**

L'accesso a Ponte Lanciani potrebbe, altresì, effettuarsi anche arrivando da via Lanciani. Facciamo notare, però, che giornalmente via Lanciani è già intasata a causa di incroci e semafori. Inoltre, lungo la via Lanciani è presente un grosso plesso scolastico "IC Piazza Winckelmann" dove, in particolare, l'uscita dei bambini delle scuole Materna ed Elementari è prevista proprio lungo via Lanciani. L'orario di uscita delle 16:30 (che potrebbe essere in concomitanza dell'inizio di una partita) vede già attualmente la via intasata di veicoli per le operazioni di presa dei bambini da parte dei genitori. È facilmente prevedibile cosa potrebbe succedere in termini di traffico quando al normale flusso di veicoli si aggiungesse quello dell'arrivo di migliaia di auto di tifosi in direzione stadio che, c'è da scommettere, cercheranno anche di trovare parcheggio in modo più o meno "corretto" nelle vicinanze della scuola, la quale dista (molto) meno di 1 Km dallo stadio. Pertanto, ci chiediamo come l'attuale infrastruttura stradale, che dalla parte del Municipio II non può essere fisicamente ampliata, e la presenza di plessi scolastici possano sopportare l'urto di migliaia di auto (e persone) dirette allo stadio. Inoltre, la congestione e il traffico di nuovo renderebbe difficile il passaggio delle autoambulanze dirette al Pertini.

A queste considerazioni si aggiunge anche la situazione dei parcheggi nei due municipi interessati (il II ed il IV). Il Municipio IV, che già soffre moltissimo per la mancanza di parcheggi, sarebbe letteralmente invaso (o meglio assediato) da un numero elevatissimo di veicoli, che parcheggerebbero ovunque. Anche nel Municipio II già ora i residenti trovano enormi difficoltà a parcheggiare l'auto nei parcheggi consentiti di via Lanciani e nelle strade adiacenti o limitrofe, non senza osservare fenomeni di "parcheggio selvaggio". Il passaggio di migliaia di veicoli non potrà che impattare negativamente anche su questo aspetto peggiorando la situazione corrente con auto in sosta che potrebbero addirittura limitare la circolazione dei veicoli e degli autobus ATAC come già avviene. Tutto questo è acuito anche dal fatto che nel **Municipio II** non esistono sufficienti parcheggi pubblici che potrebbero agevolare la sosta ai tifosi.

Alla luce di quanto scritto sopra, non sembra che le **prescrizioni inderogabili** poste nella Deliberazione di Pubblico Interesse siano state adeguatamente analizzate e possano essere soddisfatte. Sembra irrealistico pensare di raggiungere l'obiettivo di far arrivare con il trasporto pubblico almeno il 50% dei tifosi allo Stadio. Senza alcuna indicazione sulle

tempistiche si rischia di inaugurare lo Stadio prima che le infrastrutture di trasporto siano dimensionate per la sua capienza, **contravvenendo** alle **prescrizioni inderogabili** riportate nella delibera n.73 (pag.12) che afferma la contestualità della realizzazione delle opere pubbliche:

“il progetto dovrà garantire la realizzazione, a carico del richiedente, di tutte le opere pubbliche strumentali all'intervento, ivi inclusi i tre collegamenti pedonali e ciclabili, la cui realizzazione costituisce condizione necessaria per la fattibilità dell'intervento ed il riconoscimento del pubblico interesse. Tali opere, come risultanti ad esito delle successive fasi progettuali, costituiranno un'obbligazione convenzionale a carico del proponente, a prescindere dalle previsioni iniziali dei quadri tecnici economici (obbligazione di risultato). Il Soggetto Proponente dovrà assicurare la contestualità della realizzazione delle opere pubbliche previste, per assicurarne la funzionalità già al momento della prima utilizzazione pubblica.”

Nel Dossier di Progetto del Comune di Roma si richiama, inoltre, l'esperienza dello Stadio Olimpico che fu ristrutturato in vista dei mondiali di Italia 90. Proprio in quel caso si è sperimentato cosa ha significato non adeguare i servizi di trasporto alla capienza dello Stadio **prima** del suo ammodernamento. L'esperienza di Italia 90 ha prodotto “mostri” quali la stazione di **Vigna Clara** e l'**Air Terminal di Ostiense**, inutilizzati per decenni.

● **Considerazioni sulla viabilità del IV Municipio**

L'infrastruttura viaria della porzione del Municipio IV più prossima alla zona individuata dalla società proponente è caratterizzata dall'assoluta prevalenza di strade a una sola corsia per senso di marcia quando non a senso unico.

A ciò si aggiunge la circostanza che la maggior parte degli assi stradali che convergono sulle due direttrici principali – ovvero Via Tiburtina e Via dei Monti Tiburtini – sono situati in zone **prive di una rete stradale capillare**: per raggiungere, ad es., Casal Bertone da Casal Bruciato, è necessario scendere sulla Via Tiburtina oppure su Via di Portonaccio; ciò comporta che la maggior parte dei veicoli provenienti dal quadrante est e sud-est della città per raggiungere lo stadio sarebbero obbligati a percorrere, incolonnandosi, un numero limitato di strade (Via Fiorentini, Via Galla Placidia, Via di Portonaccio).

Poiché alcune di queste, come ad es. Via Galla Placidia, sono a senso unico, ciò comporterebbe un ulteriore congestionamento del traffico durante il deflusso dallo stadio che sarà evidentemente ancora più concentrato in termini di tempo rispetto al flusso in entrata.

La viabilità secondaria – quando non anche primaria (è il caso eclatante di Via di Pietralata) – del quartiere è caratterizzata anche da strade dalla sede in alcuni tratti particolarmente stretta, con restringimenti anche in prossimità di curve, e priva di guardrail, situazione che non incentiva l'accesso allo stadio a piedi o in bicicletta.

Via di Pietralata, la direttrice che innerva il tessuto stradale dell'omonimo quartiere collegandolo da un lato alla Tiburtina e alla Serenissima dall'altro alla Nomentana, al quartiere delle Valli e a Montesacro, presenta le medesime gravi criticità.

Dal momento che nel progetto una parte cospicua (2.860) dei parcheggi contemplati si trova in tre nodi di scambio collocati nella direzione metro opposta a quella presa in esame per i flussi (S. Maria del Soccorso, Ponte Mammolo, Rebibbia) è opportuno ricordare che il tessuto viario limitrofo allo stadio è caratterizzato da un significativo numero di strade abitualmente interessate da situazioni di “parcheggio selvaggio”; in alcuni casi (ad es. Via Filippo Meda nel tratto compreso tra Piazza Avanzini e Via dei Monti Tiburtini; Via dei Durantini nel tratto tra Via Tiburtina e Via Lodi) tali situazioni generano ingorghi soprattutto al passaggio dei mezzi di trasporto pubblico.

Nel capitolo dedicato al Municipio II sono già state illustrate dettagliatamente le criticità che riguardano attualmente l'accesso al ponte Lanciani in direzione est. Per quanto concerne il raccordo con il Municipio IV è da osservare che il ponte non è percorribile a piedi né è possibile attraversarlo da una corsia all'altra. In sede di dibattito pubblico due cittadine hanno sottolineato la criticità rappresentata dalla chiusura, ormai da lungo tempo, delle scale da Via dei Monti di Pietralata. La passerella ciclopedonale è anch'essa inaccessibile. Tali circostanze sono state peraltro spesse volte denunciate da vari Comitati di quartiere.

Nella medesima sede è stato anche ricordato che la scarsità di servizi di cui soffre il quartiere c.d. "Collina Lanciani" è una delle cause che aggravano il congestionamento veicolare del ponte soprattutto in direzione di Via Lanciani/Piazza Bologna.

In un altro capitolo del presente dossier è approfondita l'assenza di sufficienti ragguagli sulle misure che verrebbero adottate a tutela dell'accessibilità – da garantire permanentemente – all'ospedale Pertini: requisito, questo, indicato come inderogabile nel verbale di deliberazione n. 73/2023 con la quale l'Assemblea Capitolina ha dichiarato il pubblico interesse in ordine al progetto stadio.

Infine, nel medesimo verbale, l'indotto produttivo e occupazionale che la realizzazione della struttura potrebbe generare viene definito «presumibile e significativo», anche alla luce di «esternalità positive sulle attività produttive della zona». Altrettanto generici i riferimenti in proposito che s'incontrano nel progetto proposto dalla AS Roma.

Colpisce, nella pur ampia documentazione prodotta e ancor più nell'ambito del dibattito pubblico, l'assenza di un'analisi dei bisogni del quartiere con particolare riguardo ai servizi da implementare.

In particolare, analizzando gli assi stradali deputati ad accogliere i flussi veicolari in entrata e in uscita dallo stadio secondo quanto illustrato nelle figg. 30 e 31 della *Sezione 2. Ipotesi progettuale* si osserva che:

- via Rodolfo Lanciani, via Livorno, via della Lega Lombarda e via dei Durantini sono strade dotate di un'unica corsia per senso di marcia;
- tutte le traverse delle vie che collegano piazza Bologna alla circonvallazione Nomentana sono a senso unico tranne via della Marsica (con immissione su via Livorno).

Le strade secondarie nelle immediate vicinanze dello stadio sono tutte a unica corsia per senso di marcia (es.: via di Pietralata, via del Tufo, via Leopoldo Pilla, via Filippo Meda, via delle Cave di Pietralata, via dei Monti di Pietralata); alcune di queste – in particolare via di Pietralata, via dei Monti di Pietralata – sono peraltro caratterizzate da una sede stradale stretta e da lunghi tratti privi di marciapiedi e guardrail.

Per quanto riguarda gli assi stradali dotati di più corsie per senso di marcia – via dei Monti Tiburtini, tangenziale est, via Tiburtina e la bretella di penetrazione urbana dell'A24 – si sottolinea in particolare che:

- tranne via Cesare De Lollis e via della Lega Lombarda, le strade che intersecano la via Tiburtina nel suo tratto iniziale (da Porta San Lorenzo sino all'altezza della stazione FS) sono a senso unico;
- gli svincoli in entrata e uscita dalla Tangenziale Est sono tutti ad una corsia;
- le complanari che consentono l'immissione al tratto di penetrazione urbana dell'A24 – in particolare quelle situate rispettivamente all'altezza di viale Palmiro Togliatti e di viale della Serenissima/via Giuseppe Antonio Andriulli – sono già allo stato attuale snodi abitualmente interessati da traffico congestionato;
- via Feronia – l'unica strada alternativa a via dei Monti Tiburtini per raggiungere lo stadio provenendo dal viale della Serenissima – è una strada a senso unico, priva di marciapiedi e guardrail.

Prendendo inoltre in considerazione altre strade secondarie che consentono l'immissione alla tangenziale est, a via Tiburtina e a via di Pietralata si osserva che:

- la gran parte di esse (via di Portonaccio, via di Casal Bertone, via di Tor Pignattara, via Tor de' Schiavi) sono a unica corsia per senso di marcia;
- molte altre (via Galla Placidia, via Vacuna, via Olindo Malagodi, via Mesula, via Ettore Artini, via Roberto Bencivenga, via Val Brembana) sono a senso unico;
- via Galla Placidia, su cui convergono i veicoli provenienti da varie arterie stradali (via Casilina, via di Tor Pignattara, via Prenestina, via di Portonaccio, via di Casal Bertone) nonché dall'A24, oltre a essere, come ricordato, una strada a senso unico, subisce in vari tratti notevoli restringimenti della sede stradale (ad es. lungo la curva all'altezza del civico 95); la via che la prosegue – via dei Durantini – presenta simili restringimenti, anche in prossimità di parcheggi (ad es. altezza incrocio via Filippo Meda), così come sulla stessa via Filippo Meda nel tratto compreso tra piazza Avanzini e via dei Monti Tiburtini.

Scenari di impatto della mobilità dei tifosi sulla metropolitana

Lo studio parte dall'IPOTESI posta come obiettivo dal proponente: portare allo stadio circa il 35% di tifosi con la metropolitana.

Ipotizzando un'utenza di 60.000 unità (tifosi, accompagnatori che soggiureranno nell'area stadio, addetti ai servizi, e altri), il numero target si stima intorno alle 21.000 unità (35% di 60mila).

Per raggiungere l'area di Pietralata, la metro è fruibile dal centro di Roma, dal capolinea di Rebibbia e dal capolinea di Jonio. Anche qui si IPOTIZZA che:

- a) 3/5 prenderanno la metro (A/B) dal centro in direzione Termini/Bologna;
- b) 1/5 la B1 da Jonio in direzione Bologna;
- c) 1/5 la B da Rebibbia in direzione Bologna.

Questa simulazione si concentrerà sui 3/5 del caso a), corrispondenti a circa 12.600 unità. Infatti, si valuta "a priori" sostenibile l'impatto dell'uso della metro da parte dei tifosi per i casi b) e c), in quanto si presume che ai capolinea (Rebibbia; Jonio) i treni siano vuoti per cui ci sarebbe ampia disponibilità, e sempre che le quote non superino quelle ipotizzate (1/5 ciascuna: 4.200 unità).

Un'altra ipotesi segue la seguente domanda: in che "intervallo di tempo" si muoveranno lungo la linea della metropolitana per raggiungere lo stadio? Si prospettano 2 casi: in 2 ore; in 3 ore.

CASO A – durata del trasferimento 2 ore (120 minuti)

Fissato l'orario di inizio della partita alle 20:30, si ipotizza che l'ultimo tifoso ESCE dalla metro alle 20:00 (impiegherà mezz'ora per raggiungere lo stadio, passare i controlli, entrare nella struttura e prendere posto). In base a tale considerazione, si può ipotizzare che il primo tifoso che prenderà la metro, lo farà alle 18:00 e l'ultimo che uscirà dalla metro, lo farà alle 20:00.

Quindi, tra le 18:00 e le 20:00 (mezz'ora prima del calcio di inizio) le 12.600 unità del caso a) usufruiscono dello spostamento in metro sulla Linea A e, cambiano a Termini, sulla Linea B almeno fino a Bologna; se si trovano sulla Linea B1 scenderanno, altrimenti proseguiranno per scendere nelle fermate più convenienti (St. Tiburtina, Quintiliani - se aperta -, Monti Tiburtini).

A questo punto occorre disegnare 2 scenari riguardanti la "concentrazione" delle 12.600 unità sulle 2 ore di trasferimento in metro:

- **A1** - scenario realistico: il 15% nella prima mezz'ora (18:00-18:30); il 70% nell'ora centrale (18:30-19:30); il 15% nell'ultima mezz'ora (18:30-19:00).

- **A2** - scenario teorico (non realistico): equi-distribuzione dei tifosi nelle 2 ore - il 25% nella prima mezz'ora (18:00-18:30); il 50% nell'ora centrale (18:30-19:30); il 25% nell'ultima mezz'ora (19:30-20:00).

Facciamo dunque un confronto tra i due scenari, rivolgendo il massimo dell'attenzione all'impatto della presenza dei tifosi nell'ORA CENTRALE – quella che si ritiene possa essere la più CRITICA per l'impatto sulla metropolitana.

Nello scenario **A1** si dovranno trasportare 8.820 tifosi in 60 minuti; mentre in quello **A2**: 6.300.

Altro fattore da ipotizzare è la **CAPIENZA A DISPOSIZIONE** (capacità) per i tifosi – perché i vagoni della metro, specialmente presa a TERMINI, sono pieni di lavoratori e studenti pendolari, turisti, cittadini residenti, viaggiatori che si recano alla St. Tiburtina, ecc...; si ipotizza quindi che al massimo ci possa essere una capienza potenziale del 50% - ma sono realistiche capienze inferiori (20% - 30%).

Nella simulazione di impatto si cerca di stimare, per ciascuna delle 3 ipotesi di capacità (50%, 30%, 20%) la frequenza (1 passaggio metro/minuti) necessaria per garantire il target del proponente.

Quindi – data una capienza massima di 1.000 posti, con una capacità per i tifosi rispettivamente del 50% - 30% - 20%, ogni treno porterebbe al massimo 500 – 300 – 200 tifosi.

La Tabella 1 mostra i risultati dello scenario **A1**.

Tabella 1 – frequenza di passaggio dei treni sulla Linea B da Termini verso Bologna per portare 8.820 tifosi tra 1 ora e 2 ore prima della partita il 70% di quelli che prendono la metro su quella tratta pari a 12.600 (i 3/5 delle 21mila unità target fissate dal proponente: 35% di 60mila).

	concentrazione tifosi			capienza			
tifosi	nell'ora centrale			massima			
12600	70%	8820		1000			
% capienza	capienza	num treni	diviso 60 min				
50%	500	17,64	3,40	1 treno ogni 3 minuti e mezzo circa			
30%	300	29,4	2,04	1 treno ogni 2 minuti			
20%	200	44,1	1,36	1 treno ogni meno di 1 minuto e mezzo			

Ipotizzando una capacità massima del 50% (500 tifosi per treno), per portare 12.600 tifosi sulla tratta Termini-Bologna nei 60 minuti considerati (tra mezz'ora e un'ora e mezza prima della gara) occorrono 17/18 treni con un passaggio di 1 ogni circa 3 minuti e mezzo. Con capacità inferiori, 30% e 20%, il numero di treni necessario diventa rispettivamente 29/30 (1 treno ogni 2 minuti) e 44 (1 treno ogni meno di 1 minuto e mezzo).

La Tabella 2 mostra i risultati dello scenario **A2**.

Tabella 2 – frequenza di passaggio dei treni sulla Linea B da Termini verso Bologna per portare 8.820 tifosi tra 1 ora e 2 ore prima della partita il 50% di quelli che prendono la metro su quella tratta pari a 12.600 (i 3/5 delle 21mila unità target fissate dal proponente: 35% di 60mila).

	concentrazione tifosi			capienza			
tifosi	nell'ora centrale			massima			
12600	50%	6300		1000			
% capienza	capienza	num treni	diviso 60 min				
50%	500	12,6	4,76	1 treno ogni 4 minuti 45 secondi			
30%	300	21	2,86	1 treno ogni poco meno di 3 minuti			
20%	200	31,5	1,90	1 treno ogni poco meno di 2 minuti			

Si può dare una facile lettura ai risultati così come illustrato a margine della Tabella 1.

Ovviamente, la tabella 2 riferito allo scenario A2 mostra che, dovendo portare un carico di tifosi (stima) inferiore (6.300) sulla tratta indicata e nella fascia oraria ipotizzata (18:30-19:30) rispetto allo scenario A1 (8.820), si può “tollerare” una frequenza di passaggi di treni più bassa per rendere sostenibile l’impatto sul servizio della metro – senza creare un serio danno al servizio del trasporto pubblico per i “non-tifosi”. La domanda è la seguente: **“anche nella situazione migliore dello scenario A2 e una capacità del 50%, è “realistico” un passaggio della metro mediamente ogni 4 minuti e 45 secondi per tutta la fascia oraria presa in considerazione – pari a circa 13 treni tra le 18:30 e le 19:30??? Attualmente ne passano meno della metà di quelli necessari.**

Si prova ora a replicare il ragionamento nel caso B – la possibilità che i tifosi si spostino sulla metro in un tempo più ampio: 3 ore.

CASO B – durata del trasferimento 3 ore (180 minuti)

Fissato l’orario di inizio della partita alle 20:30, si ipotizza che l’ultimo tifoso ESCE dalla metro alle 20:00 (impiegherà mezz’ora per raggiungere lo stadio, passare i controlli, entrare nella struttura e prendere posto). In base a tale considerazione, si può ipotizzare che il primo tifoso che prenderà la metro lo farà alle 17:00 e l’ultimo che uscirà dalla metro lo farà alle 20:00.

Quindi, tra le 17:00 e le 20:00 (mezz’ora prima del calcio di inizio) le 12.600 unità del caso a) usufruiscono dello spostamento in metro sulla Linea A e, cambiano a Termini, sulla Linea B almeno fino a Bologna; se si trovano sulla Linea B1 scenderanno altrimenti proseguiranno per scendere nelle fermate più convenienti (St.-Tiburtina, Quintiliani - se aperta -, Monti Tiburtini).

Anche qui si disegnano 2 scenari riguardanti la “concentrazione” delle **12.600** unità sulle 3 ore di trasferimento in metro – riproporzionando il tutto sulle 3 ore si ha:

- **B1** - scenario realistico: il 20% nei primi 45 minuti (17:00-17:45); il 60% nell’ora e mezza centrale (17:45-19:15); il 20% negli ultimi 45 minuti (19:15-20:00).
- **B2** - scenario teorico (non realistico): equi-distribuzione dei tifosi nelle 3 ore - il 25% nei primi 45 minuti (17:00-17:45); il 50% nell’ora e mezza centrale (17:45-19:15); il 25% negli ultimi 45 minuti (19:15-20:00).

Facciamo dunque un confronto tra i due scenari rivolgendo il massimo dell’attenzione all’impatto della presenza dei tifosi nell’ORA E MEZZA CENTRALE – l’intervallo di tempo che si ritiene possa essere il più CRITICO per l’impatto sulla metropolitana.

Nello scenario **B1** si dovranno trasportare 8.820 tifosi in 90 minuti; mentre in quello **B2**: 6.300.

Riguardo la CAPIENZA A DISPOSIZIONE (capacità) per i tifosi valgono le stesse ipotesi fatte per il caso A: si ipotizza che al massimo ci possa essere una capienza potenziale del 50% - ma sono realistiche capienze inferiori (20% o 30%).

Anche in questo caso, si cerca di stimare, per ciascuna delle 3 ipotesi di capacità (50%, 30%, 20%) la frequenza (1 passaggio metro/minuti) necessaria per garantire il target del proponente.

Quindi – data una capienza massima di 1.000 posti, con una capacità per i tifosi rispettivamente del 50% - 30% - 20%, ogni treno porterebbe al massimo 500 – 300 – 200 tifosi.

La Tabella 3 mostra i risultati dello scenario B1.

Tabella 3 – frequenza di passaggio dei treni sulla Linea B da Termini verso Bologna per portare 8.820 tifosi tra 1 ora e 15 minuti e 2 ore e 45 minuti prima della partita il 60% di quelli che prendono la metro su quella tratta pari a 12.600 (i 3/5 delle 21mila unità target fissate dal proponente: 35% di 60mila).

	concentrazione tifosi			capienza		
tifosi	nell'ora centrale			massima		
12600	70%	8820		1000		
% capienza	capienza	num treni	diviso 90 min			
50%	500	17,64	5,10	1 treno ogni poco più di 5 minuti		
30%	300	29,4	3,06	1 treno ogni 3 minuti		
20%	200	44,1	2,04	1 treno ogni 2 minuti		

La Tabella 4 mostra i risultati dello scenario B2.

Tabella 4 – frequenza di passaggio dei treni sulla Linea B da Termini verso Bologna per portare 8.820 tifosi tra 1 ora e 15 minuti e 2 ore e 45 minuti prima della partita il 50% di quelli che prendono la metro su quella tratta pari a 12.600 (i 3/5 delle 21mila unità target fissate dal proponente: 35% di 60mila).

	concentrazione tifosi			capienza		
tifosi	nell'ora centrale			massima		
12600	50%	6300		1000		
% capienza	capienza	num treni	diviso 90 min			
50%	500	12,6	7,14	1 treno ogni poco più di 7 minuti		
30%	300	21	4,29	1 treno ogni 4 minuti e 15 secondi circa		
20%	200	31,5	2,86	1 treno ogni poco meno di 3 minuti		

Anche in questo caso, similmente a quanto evidenziato prima, la tabella 4 riferita allo scenario B2 mostra che, dovendo portare un carico di tifosi (stima) inferiore (6.300) sulla tratta indicata e nella fascia oraria ipotizzata (17:45-19:15) rispetto allo scenario B1 (8.820), si può “tollerare” una frequenza di passaggi di treni più bassa per rendere sostenibile

l'impatto sul servizio della metro – senza creare un serio danno al servizio del trasporto pubblico per i “non-tifosi”.

In questo caso, diversamente dalle conclusioni delle analisi condotte per il caso A, sembra che – allo stato attuale - **nella situazione migliore dello scenario B2 e una capacità del 50%, è forse “realistico” un passaggio della metro mediamente poco meno di 7 minuti per tutta la fascia oraria presa in considerazione!!!** Situazione molto vicina a quella attuale.

Questa però rappresenta una situazione al limite e fortemente condizionata dall'avversarsi di un insieme di ipotesi delle quali solo alcune sono state considerate in questo documento.

CONCLUSIONI

L'analisi mette in evidenza che il PROPONENTE dovrà effettuare uno studio molto approfondito e ad ampio raggio per valutare – a fronte di un TARGET minimo di tifosi che “potrebbero” utilizzare la metro per raggiungere l'impianto sportivo – la dimensione del REALE IMPATTO sulla mobilità e sull'impiego del servizio della metropolitana.

Il presente studio si è concentrato SOLO sul FLUSSO DI ARRIVO ALLO STADIO cercando di cogliere la “tratta” e la “fascia oraria” più critica che da sola potrebbe mettere in forte crisi il trasporto pubblico sulla metropolitana di Roma.

È NECESSARIO fare un simile e approfondito STUDIO DI IMPATTO anche sul FLUSSO DI USCITA DALLO STADIO – in questo caso **le criticità si sommerebbero** perché l'intervallo di tempo per il deflusso sarebbe enormemente ridotto e concentrato – cosa che richiederebbe un numero di treni forse 2/3 volte necessario per poter soddisfare in modo adeguato le frequenze di passaggio necessarie evidenziate nei diversi scenari illustrati.

Qualora la quota di tifosi che useranno la metro fosse superiore al 35%, il numero di treni necessario a sostenere il loro trasporto dovrà essere stimato al rialzo; viceversa, per quote inferiori ci sarà un maggiore utilizzo dei mezzi privati (principalmente auto e moto) con un IMPATTO su traffico, parcheggi, rumore e inquinamento di cui si dovrà tener conto nello studio di mobilità.

Analisi sui Parcheggi

Nel Dossier di Progetto - Sezione II a cura di A.S. Roma si dice che il progetto si propone di realizzare nuovi parcheggi dedicati ai tifosi e la strategia che sta alla base della nuova offerta sarebbe quella di ottimizzare gli stalli esistenti incrementandoli di **2880** nuove unità (si veda pag. 40) così suddivisi:

- Parcheggio sotto lo Stadio (3 livelli interrati) per **1.080** posti auto;
- Parcheggio multipiano interrato sotto piazza metro Quintiliani (4 piani interrati) per **1068** posti auto;
- Parcheggio multipiano di via G. Seguenza (4 fuoriterza) per **732** posti auto.



Fig. 1 – Mappa dei parcheggi. Fonte Dossier di Progetto - Sezione II a cura della A.S. Roma Come viene spiegato nel Dossier - Sezione I a cura di Roma Capitale (pag. 38):

“Il calcolo del dimensionamento relativo ai parcheggi pubblici è stato condotto ai sensi dell’art. 7 delle NTA del PRG vigente, che prevedono, per le attrezzature a Carico urbanistico alto (Cu/a), un fabbisogno pari a 15mq/10mq di SUL.

Sulla base di tale parametro e con riferimento alla sola SUL localizzata nell’infrastruttura stadio, il fabbisogno di parcheggi pubblici è stato calcolato in 72.000 mq pari a 48.000 mq SUL x 1,5. A fronte di tale fabbisogno la dotazione proposta è pari a 86.400 mq corrispondente a 2.880 posti auto.”

In aggiunta a questi, sono previsti i Parcheggi P6 e P7 afferenti al Piano di Assetto della Stazione Tiburtina per un totale di **780** posti auto a raso:

“Ad integrazione di tale dotazione si aggiungono, nella proposta presentata, ulteriori parcheggi afferenti al Piano di Assetto della Stazione Tiburtina (22.500 mq), per un totale di 105.900 mq contro i 103.200 mq previsti dal Piano Particolareggiato SDO Pietralata”

In questo modo si arriva ad un totale complessivo di **3.660** posti auto. Lo studio di fattibilità presentato dalla A.S. Roma prevede, inoltre, **10.000** posti per moto e motocicli.

Tutti questi numeri sono però confutati dai pareri espressi dagli enti tecnici sullo studio di fattibilità. Infatti, il **Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica (PAU - prot.QI4524/2023)** si esprime così:

“La dotazione di parcheggi pubblici è dichiarata per un totale di circa 2880 posti auto e 10000 posti cicli/motocicli, a cui vengono impropriamente sommati,

1. **780** posti dei Parcheggi D, afferenti ai parcheggi P6 e P7 di RFI e rispondenti al fabbisogno del Piano di Assetto della Stazione Tiburtina;
2. **2.200** posti da reperire nei parcheggi di interscambio della metro B, che altrettanto non si ritengono computabili a servizio dello stadio;
3. **10000** posti moto e bici la cui superficie desunta dai rilievi cartografici è pari a 4165 mq e con numero di posti disponibili pari a **1388** posti, **non congruente** con i 10000 posti.

Pertanto, i parcheggi riportati nei punti 1. e 2. non potranno essere considerati, mentre quelli per cicli e motocicli sono chiaramente **insufficienti**. Inoltre, al fine del soddisfacimento del fabbisogno di aree a standard per parcheggi pubblici si fa presente che c'è un sottodimensionamento della dotazione standard per parcheggi pubblici e che *“non sono perseguibili le riduzioni del 50% dei parcheggi”*.

Lo stesso Dipartimento indica l'adeguamento del progetto al *“soddisfacimento del fabbisogno di aree di sosta previsto dalle norme CONI 1379/2008 in relazione alla ripartizione modale definitiva degli utenti/spettatori ... e secondo opportuna stima degli addetti previsti per il nuovo impianto sportivo.*

Richiede anche oltre al calcolo che deve essere fatto sulla capienza massima di 62.000 spettatori anche il calcolo per *“ i parcheggi pubblici per le attività sportive previste nel parco centrale (non riportate nella proposta n.d.r.) e il differenziale di parcheggi pubblici indotti dal maggior carico urbanistico delle diverse destinazioni non residenziali previste”* (pag.16)

Anche per quanto riguarda i parcheggi pertinenziali lo stesso Dipartimento PAU (QI4524 del 10/01/23) così si esprime richiedendo poi un adeguamento:

“Il Piano Particolareggiato vigente, per le attività non residenziali, stabilisce uno standard di parcheggi privati nella misura di 1mq ogni 7.5 mc di volume, localizzati nei piani interrati degli edifici all'interno delle superfici fondiarie dei vari lotti dell'APU A+B.

Relativamente allo Stadio, tenendo conto l'Art.7 delle NTA si deduce che la dotazione di parcheggio privato deve essere pari a 2mq/10mq di SUL ovvero mq 9600 per 384 posti auto (mancano 10880mq per 435 posti).

“La proposta d'intervento indica una dotazione di parcheggi privati pertinenziali corrispondenti a 3808 posti auto . Nel progetto però sono state rilevate esclusivamente n.2 aree a parcheggio interrato denominati parcheggio E aventi 384 posti auto.”

Anche il DIP. MOBILITA' SOSTENIBILE (prot.1014 del 10/01/23), considerando non esaustive le integrazioni richieste e l'analisi presentata limitata ad un singolo scenario di simulazione (ore 19/22 di un giorno infrasettimanale) e infine l'area indagata circoscritta ad un perimetro non adeguato ad una esaustiva valutazione degli impatti che lo stadio avrà sulle componenti di mobilità del territorio romano, così si esprime:

“i. nell’integrazione alla Relazione sul Traffico e sulla Mobilità al paragrafo 8, per i veicoli privati diretti alle aree di parcheggio, si prevede che 3660 (calcolati anche i parcheggi P6-P7 Piano di Assetto stazione Tiburtina 780 posti n.d.r.) automobili troveranno posto nei parcheggi riservati agli eventi Stadio e 2860 nei parcheggi di scambio di Rebibbia, Ponte Mammolo e Santa Maria del Soccorso ovvero nei nodi di interscambio collocati nella direzione metro contrapposta a quella valutata per gli afflussi sul trasporto pubblico.”

ii. L’ipotesi sovrastima la capacità dei suddetti parcheggi (di scambio n.d.r.) la cui reale capienza è di circa 2600 e non potranno comunque essere considerati asservibili nella loro totale capacità agli eventi stadio

Così anche RFI Direzione operativa Infrastrutture (prot.RM/A0011/P\2) ribadisce che non possono essere a servizio dello stadio i parcheggi P6 - P7 del piano di assetto stazione Tiburtina e che la normativa non consente l’uso esclusivo di parcheggi pubblici in concomitanza con le partite.

Nonostante tutti questi rilievi, criticità, carenze, verifiche da effettuare, la A.S. Roma, per quanto riguarda i parcheggi, ritiene proponibile la possibilità (ancora non supportata da studi approfonditi e indagini di verifica) di poter usufruire dei parcheggi di scambio lungo le diverse linee metropolitane e ferroviarie quali Rebibbia e Ponte Mammolo, ritenendo la strategia perseguibile in quanto afferma che *“i parcheggi di scambio risultano occupati principalmente durante le ore lavorative dei giorni feriali e non nei fine settimana e durante la fascia oraria delle partite settimanali.”* Questa affermazione, ancorché discutibile, contraddice, però, sia quanto riportato dal PAU sia dal Dipartimento Mobilità che ribadisce che i parcheggi di scambio NON potranno essere asserviti agli eventi stadio. Inoltre, la A.S. Roma sembra non ricordare che molte partite si svolgono anche nei giorni feriali durante la settimana, in relazione ad anticipi o posticipi di campionato o incontri internazionali.

Ricordiamo, inoltre, che nella Deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 73 (Protocollo RC n. 3591/2023, Verbale n. 36 – Anno 2023) il pubblico interesse è stato votato con prescrizioni e condizioni inderogabili (si veda pagg. 22 e 23) dove si afferma che:

“il progetto deve garantire la dotazione di parcheggi pubblici e pertinenziali relativi alle Superfici Utili Lorde delle funzioni complementari calcolate ai sensi delle NTA del PRG, della Legge n. 1150/1942 art. 41-sexies e del Regolamento regionale 10/22 sul Commercio, e soddisfare le dotazioni previste dalla normativa CONI calcolate sul massimo della capienza dello stadio prevista in 62.000 spettatori e determinata a seguito della corretta ripartizione modale tra trasporto pubblico e privato.”

Purtroppo, in relazione a questo ultimo punto, l’esamina delle aree di sosta necessarie, ai sensi delle norme CONI 1379/2008, non risulterebbe verificata **mancando 1039 posti auto, 5846 posti cicli e motocicli, 39 posti pullman.**

Fra le condizioni inderogabili si stabilisce anche che:

a) *Dotazioni di aree a standard e parcheggi: pag 25*

“la dotazione di parcheggi aggiuntivi rispetto a quella esistente o comunque già prevista dagli strumenti urbanistici esecutivi, al fine di soddisfare il fabbisogno determinato

*dall'infrastruttura stadio e dal diverso carico urbanistico generato dai servizi connessi, dovrà essere localizzata prioritariamente nell'ambito del PP Pietralata o nell'area di immediato interesse dello stadio. Una quota di tale dotazione potrà essere realizzata fuori dall'area di interesse dello stadio, in aree adiacenti alle stazioni e alle fermate della rete di trasporto su ferro e della linea metropolitana B, prevalentemente nella tratta verso Rebibbia o lungo i percorsi ciclopeditoni e gli assi di accesso allo stadio, **in aggiunta** all'attuale dotazione di parcheggi di scambio a disposizione della cittadinanza, con l'obiettivo di potenziare l'offerta di trasporto multimodale."*

Infine, l'Assemblea Capitolina dichiara quale motivazione dell'interesse pubblico: ribadendolo più volte:

"la realizzazione di tutti gli interventi infrastrutturali a prevalente carico del soggetto privato, con assunzione dei relativi rischi" (pag. 11)

*"Il progetto dovrà garantire la realizzazione, **a carico del richiedente**, di tutte le opere pubbliche strumentali all'intervento, ivi inclusi i tre collegamenti pedonali e ciclabili, la cui realizzazione costituisce condizione necessaria per la fattibilità dell'intervento ed il riconoscimento del pubblico interesse... Il Soggetto proponente dovrà assicurare la **contestualità** della realizzazione delle opere pubbliche" (pag.22)*

Ad oggi (Ottobre 2023 n.d.r) non ci sono studi approfonditi e il piano parcheggi presentato dalla A.S. Roma sembra largamente insufficiente e non rispondere alle prescrizioni inderogabili poste dal Comune di Roma.

Inoltre, i vari comitati di quartiere chiedono:

1. quali sarebbero gli interventi strutturali, le opere pubbliche strumentali all'intervento e le opere per i parcheggi e aree di sosta?
2. Ci sono stime riguardo le tempistiche di realizzazione di queste opere?

Passando alla relazione economica, nel PEF (Piano Economico Finanziario-FAT -G-G-104-0-A4) con riferimento all'investimento complessivo previsto vengono dichiarate opere per parcheggi per 80.983.758 euro. Nei ricavi attesi si parla genericamente di ricavi da parcheggi per 3,3 mln di euro al decimo anno dall'inizio dei lavori su 69,8 mln di euro complessivi sempre al decimo anno dall'inizio dei lavori.

Nel dossier della A.S. Roma è anche scritto:

*"Sempre nell'ottica di ragionare in maniera sistemica e di massimizzare la fruibilità dell'intero quartiere nei giorni di non-partita, il Masterplan, come precedentemente descritto, propone **una gestione integrata** delle dotazioni di sosta pubblica rispetto a quanto originariamente previsto da PP. Questo approccio permetterà di realizzare i parcheggi in maniera diffusa sull'intero tessuto urbano di Pietralata, migliorando la distribuzione del traffico durante i giorni di partita, con effetto positivo diretto sulla gestione della sicurezza. In parallelo, **per i giorni di non-partita**, le superfici di parcheggio al di fuori dello Stadio rimarrebbero a*

disposizione per l'utilizzo pubblico, aumentando considerevolmente le dotazioni di sosta a scala di quartiere."

Sembrirebbe, quindi, che nei giorni di *non-partita* i parcheggi al di fuori dello stadio rimarrebbero a disposizione per l'utilizzo pubblico. Rileviamo, però, che la definizione di utilizzo dei parcheggi nei giorni di *non-partita* risulta vaga.

Infatti, come comitati ci poniamo diverse domande che riportiamo nel seguito:

1. Come si conciliano le affermazioni sull'uso dei parcheggi nei giorni di *non-partita* dato che, come la stessa A.S. Roma scrive, l'utilizzo dell'area deve essere sfruttata per 365 giorni all'anno e, soprattutto, anche per altre manifestazioni di massa?

2. Come verranno gestiti i parcheggi in corrispondenza di concerti o altri eventi di massa che sono chiaramente definibili come eventi di *non-partita*?

3. Cosa si intende per gestione integrata dei parcheggi?

4. Il parcheggio sotto lo stadio sarebbe accessibile nei giorni di *non-partita*?

5. È stata fatta una stima più dettagliata sui ricavi previsti per i soli parcheggi?

6. Tutti i ricavi derivanti dai parcheggi andranno alla A.S. Roma o anche il Comune di Roma parteciperà ai ricavi dato che, al momento, non appare chiaro quali siano le infrastrutture che saranno messe a disposizione per l'opera Stadio e soprattutto chi ne sosterrà i costi?

E', dunque, ancora più evidente che tutte le affermazioni (studi?) riportate dalla A.S. Roma non sono sostenute da nessuna analisi quantitativa, e riteniamo, in conclusione, che anche la questione "parcheggi" non appaia risolta.

La relazione con il quartiere, con le attività presenti, e la coesistenza col vicino Ospedale S. Pertini

Nel presente documento sviluppiamo alcune considerazioni riguardo la "relazione con il quartiere" e "la coesistenza col vicino Ospedale S. Pertini" anche con riferimento al **Municipio II** e relativamente ai punti del Dossier di Progetto - Sezione II Ipotesi progettuale (cap.7 § c) a cura di A.S. Roma riguardanti: l'Accessibilità dei tifosi ospiti e l'Accessibilità all'Ospedale Sandro Pertini.

Con riferimento alla "relazione con il quartiere", analizzeremo anche l'impatto del nuovo Stadio nel Municipio II, dato che la posizione individuata dal Comune di Roma per il nuovo Stadio della A.S. Roma in località Pietralata non potrà non avere una forte ripercussione sull'adiacente Municipio II. Lo stesso Comune di Roma nella Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 73 (Protocollo RC n. 3591/2023, Verbale n. 36 – Anno 2023) recante la Dichiarazione di pubblico interesse per lo Studio di Fattibilità del nuovo Stadio, riporta la necessità di:

“dare mandato al Direttore Generale di promuovere e formalizzare la costituzione di uno specifico Tavolo Tecnico tra Roma Capitale (con l’ausilio di Atac e RSM), comprensivo dei Dipartimenti competenti per materia e dei Municipi II e IV, e RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente al fine di individuare, in ordine alle criticità segnalate sulla viabilità esistente nella Conferenza di Servizi preliminare, i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato” (pag.24).

Accessibilità dei tifosi ospiti

Sul dossier viene esplicitato che la ripartizione modale dei tifosi si suddivide in locali e ospiti, i quali raggiungono lo stadio in modo differente. La ASRoma si propone l’obiettivo di sviluppare in un secondo momento studi trasportistici che dimostrino la fattibilità dello stadio. Tra i necessari interventi si ritiene importante la gestione dell’ordine pubblico connesso all’accessibilità dei tifosi ospiti per le partite che si svolgeranno sia per incontri nazionali che internazionali (coppe europee n.d.r.). Come già fatto notare dai vari Comitati, nel piano presentato dalla A.S. Roma in sede di conferenza preliminare nulla è stato previsto per stabilire percorsi alternativi sui quali far defluire tifoserie opposte da tenere tra loro separate per motivi di sicurezza in occasione di partite considerate ad alto rischio.

Nel nuovo Dossier di Progetto – Sezione II (Ipotesi Progettuale) a cura della A.S. Roma, alla questione è dedicata una breve analisi a pag. 41. In particolare, la A.S. Roma presenta uno schema dei flussi di accesso dei tifosi ospiti su Masterplan Aggiornato riportato nella Figura 33 di pag. 41, che per comodità riportiamo nel seguito:

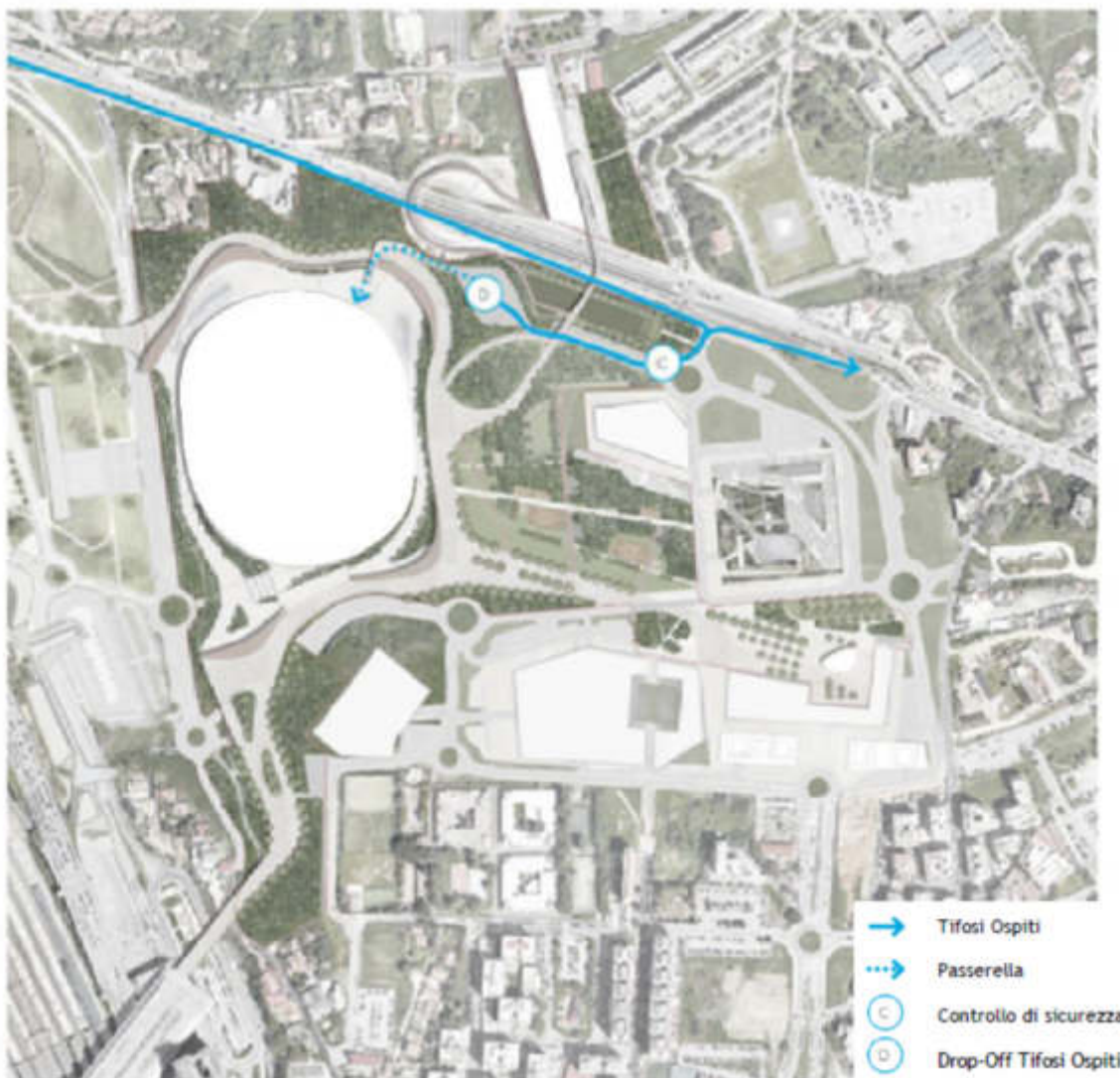


Fig. 1 - Flussi di accesso dei tifosi ospiti. Fonte Dossier di Progetto - Sezione II a cura della A.S. Roma

Nel nuovo Dossier la A.S. Roma scrive che *“i tifosi ospiti avranno la possibilità di accedere all'impianto unicamente attraverso un servizio di bus navetta”*. Il documento continua affermando che *“Considerando il grande numero di tifosi (3.100 spettatori) e il corrispondente numero di bus (circa 50 bus), la strategia scelta è di usare un numero limitato di navette. Queste navette raccoglieranno i tifosi ospiti in punti di raccolta **fuori sito**, fatti scendere a punti di arrivo designati e ripetuto questo ciclo per 2-3 volte”*.

A fronte di quanto riportato sopra, alcune considerazioni sono d'obbligo:

1. Non è chiara da dove provenga una stima così precisa e circoscritta del numero dei tifosi ospiti che sembra, comunque, fortemente **sottostimata** visto che nelle trasferte all'Olimpico, e per gli incontri con squadre di alta classifica e c.d. di cartello, i tifosi organizzati occupano l'intero settore dei Distinti Nord lato tribuna Monte Mario (circa 10.000 persone).

2. Il percorso da seguire, osservando anche l'orientamento dello stesso sulla carta della figura precedente, sembra generarsi ed inoltrarsi oltre Ponte Lanciani e proprio nel Municipio II. A questo punto seguono le domande:

- a) dove saranno parcheggiati i **bus navetta** che si vogliono predisporre per il trasporto dei tifosi ospiti?
- b) Si è tenuto presente che il **Municipio II** è già un grosso attrattore di traffico dato che non lontano dallo stadio sorge il campus dell'Università di Roma La Sapienza (circa 107.000 iscritti: Fonte Anagrafe Nazionale degli Studenti (ANS) – <http://ustat.miur.it>) e il complesso del Policlinico Universitario Umberto I, oltre al CNR, Ministeri e Università private?

3. Non è specificata la frequenza dei bus navetta. Dalla descrizione sembra che, scelto un luogo di raccolta, i tifosi ospiti dovranno attendere l'arrivo delle navette per raggiungere lo stadio.

- a) Come si ritiene di gestire l'**ordine pubblico** durante le soste e le operazioni di salita dei tifosi sui bus ed impedire il contatto tra le tifoserie avversarie?

Già in fase di Conferenza preliminare erano emerse criticità e pareri degli organismi tecnici sulla necessità di indagini specifiche anche sulla provenienza dei tifosi con scenari di simulazione. Riportiamo nel seguito le principali raccomandazioni

Servizi per la mobilità - Direzione Ingegneria prot.1553

A. Domanda attesa e ripartizione modale

“Al fine di valutare l'impatto della domanda in accesso/egresso dallo stadio, sia questa utilizzi il mezzo privato ovvero il trasporto pubblico, è necessario siano determinate, eventualmente anche attraverso indagini specifiche, le provenienze dei tifosi. Questo permetterà di caricare le reti in modo più aderente alla futura distribuzione dei flussi, sia alla scala urbana (grande viabilità/linee di trasporto pubblico urbane e metropolitane) che alla scala micro (viabilità di accesso all'area dello stadio).”

“Rispetto alle quote modali attese, quelle indicate nello studio sono da ritenersi condivisibili o migliorabili in termini di obiettivo da perseguire (50% o maggior quota su trasporto pubblico), tuttavia le stesse devono essere confermate mediante l'utilizzo di idonee metodologie di stima (e.g. indagini SP, modelli di stima della domanda) cui corrisponda un adeguato livello di offerta che allo stato attuale dello studio non risulta sufficientemente rappresentato, in particolare riguardo la capacità residua del sistema di trasporto attuale, con riferimento sia a quello urbano che ferroviario/metropolitano. Inoltre un'attenzione particolare si ritiene possa essere riservata all'ulteriore valorizzazione delle forme di mobilità sostenibile e condivisa, con riferimento ai collegamenti ciclabili e pedonali, ed anche alla sharing mobility in un'ottica di ulteriore limitazione del traffico privato motorizzato.”

B. Scenari di simulazione

“Allo stato attuale è stato simulato un solo scenario rappresentativo dell'ora di massimo afflusso allo stadio in giornate feriali (determinata come carico cumulato tra la mobilità di fondo e la domanda aggiuntiva degli spettatori). Dovranno essere valutati scenari aggiuntivi con particolare riferimento a:

- ✓ *partite disputate il sabato e la domenica,*
- ✓ *eventi non sportivi,*

- ✓ eventuali partite feriali in orari diversi da quelli assunti nello studio,
- ✓ fasce orarie di simulazione più ampie (3 ore in accesso e 2 ore in egresso).

Si ritiene fondamentale distinguere le partite per profilo di rischio al fine di valutare l'impatto sul sistema multimodale della mobilità delle partite più critiche in relazione al tema dell'ordine pubblico (e.g. chiusure aggiuntive di viabilità, corridoi del trasporto pubblico per trasporto tifosi con servizi scortati, chiusure di stazioni delle linee metropolitane)."

Come Comitati riteniamo che non ci siano ad oggi i presupposti per garantire l'ordine pubblico e per attuare i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto come raccomandato dalla Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 73. (Aspetti relativi alla mobilità e sosta).

D'altra parte, già nello stesso dossier della AS Roma (cap.7 § b) si dichiara:

"Obiettivo primario delle fasi successive di progettazione sarà di sviluppare studi trasportistici, a diverse scale di analisi, che possano dimostrare la sostenibilità del piano di mobilità proposto. Tramite gli strumenti dell'ingegneria del traffico, basati sia sui dati messi a disposizione dal settore mobilità del Comune di Roma che su campagne di indagine ad hoc sviluppate sul campo, si svilupperanno le necessarie analisi di impatto trasportistico in accompagnamento alla definizione del progetto definitivo dell'intervento, in modo da validare durante l'iter di progettazione, gli interventi proposti e individuare i necessari interventi di mitigazione per ridurre gli impatti del progetto."

Così come sulle provenienze dei tifosi sul dossier AS Roma si dichiara (pag. 37):

"Riguardo ai movimenti indotti dal nuovo Stadio, l'informazione relativa agli indirizzi di provenienza dei tifosi è in parte da confermare e necessita di un ulteriore sondaggio di analisi. Al momento sono stati raccolti dati iniziali che mostrano la significativa vicinanza degli abbonati alla rete di trasporto pubblico. Nuovi sondaggi sono stati commissionati dal Club per la prossima fase progettuale per anche valutare nel dettaglio le possibili alternative di mobilità sostenibile."

Accessibilità all'Ospedale Sandro Pertini

Strettamente legato alle considerazioni sull'accessibilità dei tifosi ospiti è il discorso relativo all'accessibilità all'Ospedale Sandro Pertini. In precedenti documenti i vari Comitati avevano già evidenziato come nello scenario di progetto, presentato dalla A.S. Roma in sede di conferenza preliminare, il proponente scriveva esplicitamente (si veda pag. 33) che *"in occasione di partite allo stadio si considerano chiusi al traffico i seguenti assi: "Anello di circolazione soprastante Via dei Monti Tiburtini, in quanto riservato al traffico dell'Ospedale Pertini"*. Ciò scritto fa pensare che l'attività di accesso/uscita dall'Ospedale Sandro Pertini sia svolta prevalentemente sull'anello indicato nel documento, chiuso al traffico normale durante le partite. Tuttavia, il documento non specifica e sembra non considerare che i veicoli in uscita e in entrata dall'Ospedale devono, invece, utilizzare l'intera rete viaria ed in particolare via dei Monti Tiburtini, per usufruire di tale anello.

Ricordiamo, inoltre, i pareri tecnici durante la Conferenza dei Servizi Preliminare espressi da:

Polizia di Roma Capitale - 4 gruppo uot prot.VE/2023/984

*“In riferimento a quanto in oggetto, preso atto degli elaborati trasmessi, si comunica per quanto di competenza, che il tessuto viario limitrofo all’area interessata dal progetto presenta una conformazione ed un flusso veicolare che **non consentirebbe** la regolare viabilità; inoltre le eventuali chiusure in concomitanza con gli eventi sportivi influirebbero **negativamente** sull’afflusso/deflusso veicolare per l’ospedale S. Pertini.”*

Dipartimento Mobilità (prot.QG/22/37137)

*“Il progetto prevede di riservare, in occasione degli eventi sportivi, alcune viabilità alle utenze dell’Ospedale S. Pertini (ad esempio il cavalcavia su via dei monti tiburtini) **senza illustrare la fattibilità e la modalità di tali riservezioni**. La proposta dovrà essere verificata tenuto conto che la piena accessibilità all’ospedale dovrà essere sempre garantita, anche studiando soluzioni alternative in presenza degli eventi. (Viabilità par.g).”*

Servizi per la mobilità- Direzione Ingegneria prot.1553

C. Valutazione della viabilità

*“Preventivamente si evidenzia che nelle fasi successive del progetto saranno necessari **approfondimenti**, anche mediante strumenti di simulazione macro e micro, a scala territoriale più ampia al fine di determinare gli impatti a scala urbana ed eventuali interventi infrastrutturali al contorno. Sul tema della viabilità si ritiene che in base ai dati esposti nello studio sussistano alcune **criticità** che devono essere adeguatamente valutate e indirizzate nella risoluzione già in questa fase.”*

*“Sembrano già emergere evidenze riguardo la necessità di interventi infrastrutturali atti a garantire adeguati livelli di servizio sulla viabilità dell’area che si ricorda è anche a servizio dell’ospedale Pertini. **Criticità** a parere dello scrivente sicuramente sono da segnalare su via di Monti Tiburtini la cui sezione stradale, nel tratto prospiciente la fermata della metro B Monti Tiburtini fino all’intersezione con via dei Durantini, **già oggi è in congestione nelle fasce orarie di punta del traffico.**”*

L’accessibilità all’Ospedale Sandro Pertini è, nei fatti, un altro requisito **inderogabile** scritto nella Deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 73 che a pag. 23 chiede che vengano garantiti i seguenti aspetti:

“per quanto attiene alla viabilità, dovranno essere garantiti adeguati livelli di servizio sia per i nodi principali maggiormente interessati dai flussi stadio che per la viabilità di distribuzione al comparto; in particolare dovranno essere previste le opere necessarie per evitare ulteriore congestionamento del traffico locale, soprattutto nel tratto di via dei Monti Tiburtini e del raccordo con la Tangenziale est (ambo le direzioni) e si dovrà prevedere apposita viabilità di emergenza per la struttura ospedaliera, così da evitare il rischio di indisponibilità e inefficienza del servizio sanitario e di pronto soccorso nelle fasi di utilizzo della struttura sportiva”

“per quanto attiene al trasporto pubblico, dovrà essere assicurato un adeguato livello di offerta che garantisca al minimo la quota modale attesa ed indicata nello studio dallo stesso proponente e che non peggiori le condizioni del servizio attuale e assicuri la capacità del sistema di trasporto pubblico, e dovrà essere realizzata una soluzione strutturale che consenta sempre e comunque l’accesso all’ospedale Pertini per i mezzi di emergenza”

E a pag. 25 riporta la necessità di:

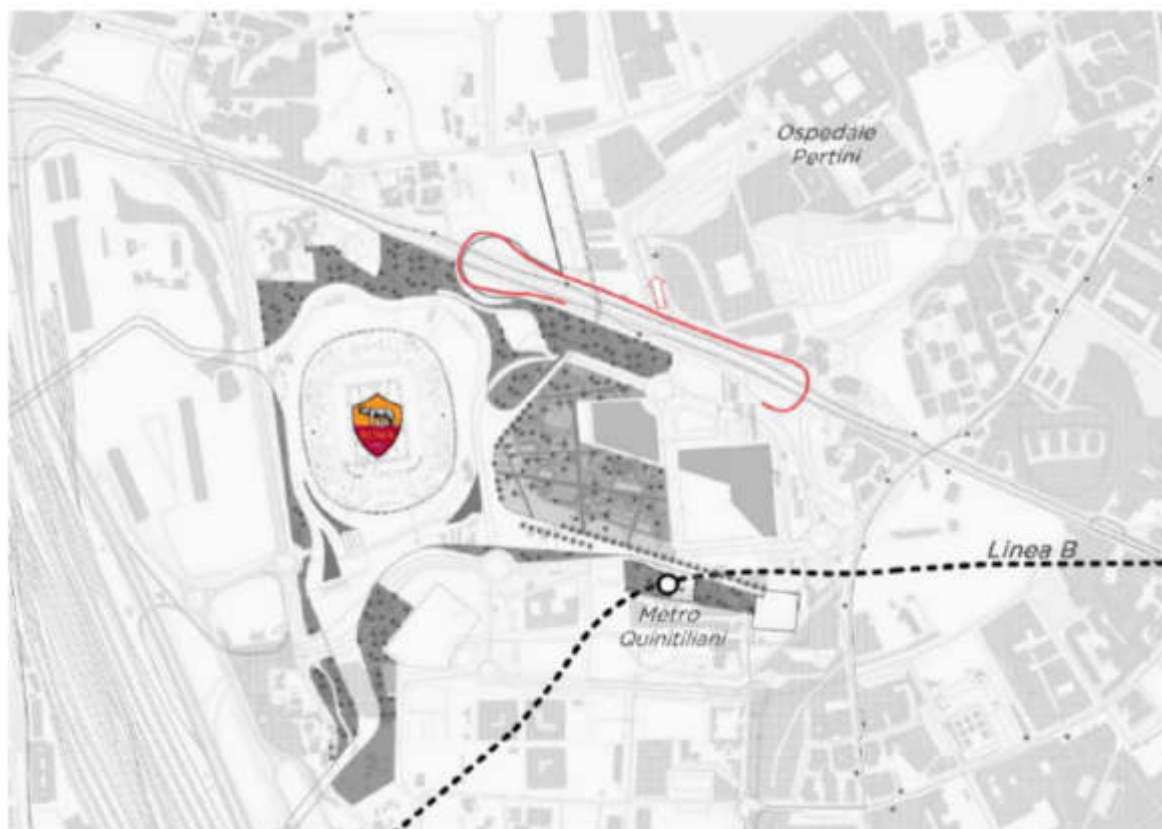
“stabilire che prima dell’avvio della Conferenza di Servizi decisoria l’Amministrazione verifichi l’ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni, condizioni e raccomandazioni risultanti dalla Conferenza di Servizi preliminare nonché a quelle emerse nell’ambito del Tavolo tecnico di cui ai precedenti punti” (Tavolo Tecnico tra Roma Capitale (con l’ausilio di

Atac e RSM), comprensivo dei Dipartimenti competenti per materia e dei Municipi II e IV, e RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente, n.d.r.).”

Inoltre, con particolare riferimento alle seguenti **condizioni inderogabili** tra le quali le **Infrastrutture stradali**, l'Assemblea raccomanda:

“deve essere realizzata una soluzione infrastrutturale coerente e adeguata che garantisca sempre e comunque l'accesso carrabile, quanto più diretto e immediato, da parte di tutti i possibili utenti all'Ospedale Pertini anche durante le fasi di accesso ed esodo degli spettatori dall'impianto sportivo, eventualmente mediante l'estensione della corsia preferenziale per l'ingresso all'ospedale e una seconda uscita, secondo le indicazioni del Tavolo tecnico e a carico del proponente.”

Nel nuovo Dossier di Progetto la A.S. Roma dedica a questo punto un (breve) paragrafo a pag. 43. In questo paragrafo la A.S. Roma scrive: *“nello scenario di progetto il nuovo anello di circolazione veicolare sovrastante via dei Monti Tiburtini sarà ad uso esclusivo dell'Ospedale Sandro Pertini”*, e mostra una figura che riportiamo a nostra volta per comodità (si veda Fig. 2):



*Fig. 2 - Schema della viabilità dedicata di progetto - Masterplan Aggiornato.
Fonte: Dossier di Progetto - Sezione II a cura della A.S. Roma*

Nel Masterplan aggiornato l'anello risulta “evidenziato” e prende parte di via dei Monti Tiburtini. Dalla figura però continua a non essere chiaro come questo possa costituire un passaggio **esclusivo**. Infatti, se si paragona questa figura con quella riportata in precedenza (Fig. 1 - flussi dei tifosi ospiti), si osserva un tratto di via Monti Tiburtini in cui si innesta il percorso di accesso dei tifosi ospiti allo stadio. Inoltre, rimane il problema di raggiungere l'anello in questione provenendo, ad esempio, da ovest (**Municipio II**) attraverso Ponte

Lanciani o da est per via dei Monti Tiburtini. Per semplicità si riporta nel seguito una nuova figura in cui si evidenziano i tratti in questione:

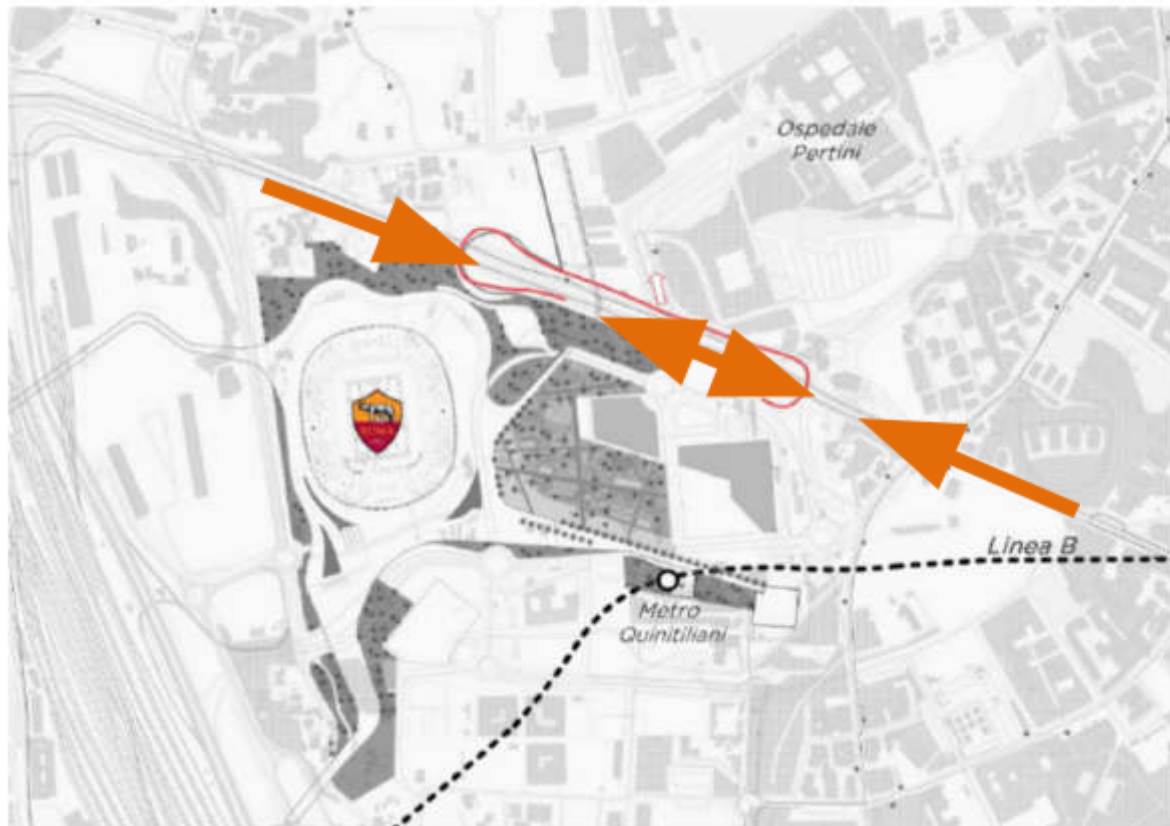


Fig. 3 - Tratti stradali collegati all'Anello dell'Ospedale S. Pertini (in verde)

I tratti evidenziati (in grassetto), che non sembrano essere sopraelevati o distinti dal piano stradale attuale, si innestano nel percorso di entrata e uscita dell'Anello e, pertanto, non si capisce come si riesca effettivamente a rendere **facile ed esclusivo** l'accesso all'ospedale Pertini in corrispondenza di eventi che richiamano 50.000-60.000 persone. Infatti, durante questi eventi, i tratti evidenziati possono essere contemporaneamente attraversati da:

- Ambulanze che trasportano persone al Pronto Soccorso;
- Traffico veicolare dei tifosi che cercano di raggiungere il piano dello Stadio;
- Traffico veicolare privato di persone che hanno necessità di arrivare al Pronto Soccorso. Ci sono circa 40.000 accessi l'anno al PS dell'Ospedale Sandro Pertini e non tutti avvengono tramite autoambulanze;
- Bus navette che trasportano i tifosi ospiti;
- Traffico veicolare privato dei tifosi per raggiungere il parcheggio di via Seguenza;
- Traffico veicolare privato di residenti in entrata e uscita dal quadrante di Pietralata per motivi vari (es., lavoro).

Pertanto, sulla base del nuovo Dossier di Progetto della A.S. Roma, non sembra essere stata proposta ad oggi una soluzione efficace al requisito **inderogabile espressamente** riportato nella Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 73.

DOCUMENTI AD OPERA E CURA DI:

*COMITATO POPOLARE MONTI DI PIETRALATA
COMITATO VILLA BLANC
COMITATO NO STADIO LANCIANI/NOMENTANO
CDQ TIBURTINO NORD E PIETRALATA
ARCI PIETRALATA*

Dibattito Pubblico

La relazione con il quartiere, con le attività presenti, e la coesistenza col vicino Ospedale S. Pertini

Nel presente documento sviluppiamo alcune considerazioni riguardo la “relazione con il quartiere” e “la coesistenza col vicino Ospedale S. Pertini” anche con riferimento al **Municipio II** e relativamente ai punti del Dossier di Progetto - Sezione II Ipotesi progettuale (cap.7 par.c) a cura di A.S. Roma riguardanti: l’Accessibilità dei tifosi ospiti e l’Accessibilità all’Ospedale Sandro Pertini.

Con riferimento alla “relazione con il quartiere”, analizzeremo anche l’impatto del nuovo Stadio nel **Municipio II**, dato che la posizione individuata dal Comune di Roma per il nuovo Stadio della A.S. Roma in località Pietralata non potrà non avere una forte ripercussione sull’adiacente **Municipio II**. Lo stesso Comune di Roma nella Deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 73 (Protocollo RC n. 3591/2023, Verbale n. 36 – Anno 2023) recante la Dichiarazione di pubblico interesse per lo Studio di Fattibilità del nuovo Stadio, riporta la necessità di:

“dare mandato al Direttore Generale di promuovere e formalizzare la costituzione di uno specifico Tavolo Tecnico tra Roma Capitale (con l’ausilio di Atac e RSM), comprensivo dei Dipartimenti competenti per materia e dei Municipi II e IV, e RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente al fine di individuare, in ordine alle criticità segnalate sulla viabilità esistente nella Conferenza di Servizi preliminare, i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato (pag.24).”

Accessibilità dei tifosi ospiti

Tra i necessari interventi si ritiene importante la gestione dell’ordine pubblico connesso all’accessibilità dei tifosi ospiti per le partite che si svolgeranno sia per incontri nazionali che internazionali (coppe europee n.d.r.). Come già fatto notare dai vari Comitati, nel piano presentato dalla A.S. Roma in sede di conferenza preliminare nulla è stato previsto per stabilire percorsi alternativi sui quali far defluire tifoserie opposte da tenere tra loro separate per motivi di sicurezza in occasione di partite considerate ad alto rischio.

Nel nuovo Dossier di Progetto – Sezione II (Ipotesi Progettuale) a cura della A.S. Roma, alla questione è dedicata una breve analisi a pag. 41. In particolare, la A.S. Roma presenta uno schema dei flussi di accesso dei tifosi ospiti su Masterplan Aggiornato riportato nella Figura 33 di pag. 41, che per comodità riportiamo nel seguito:

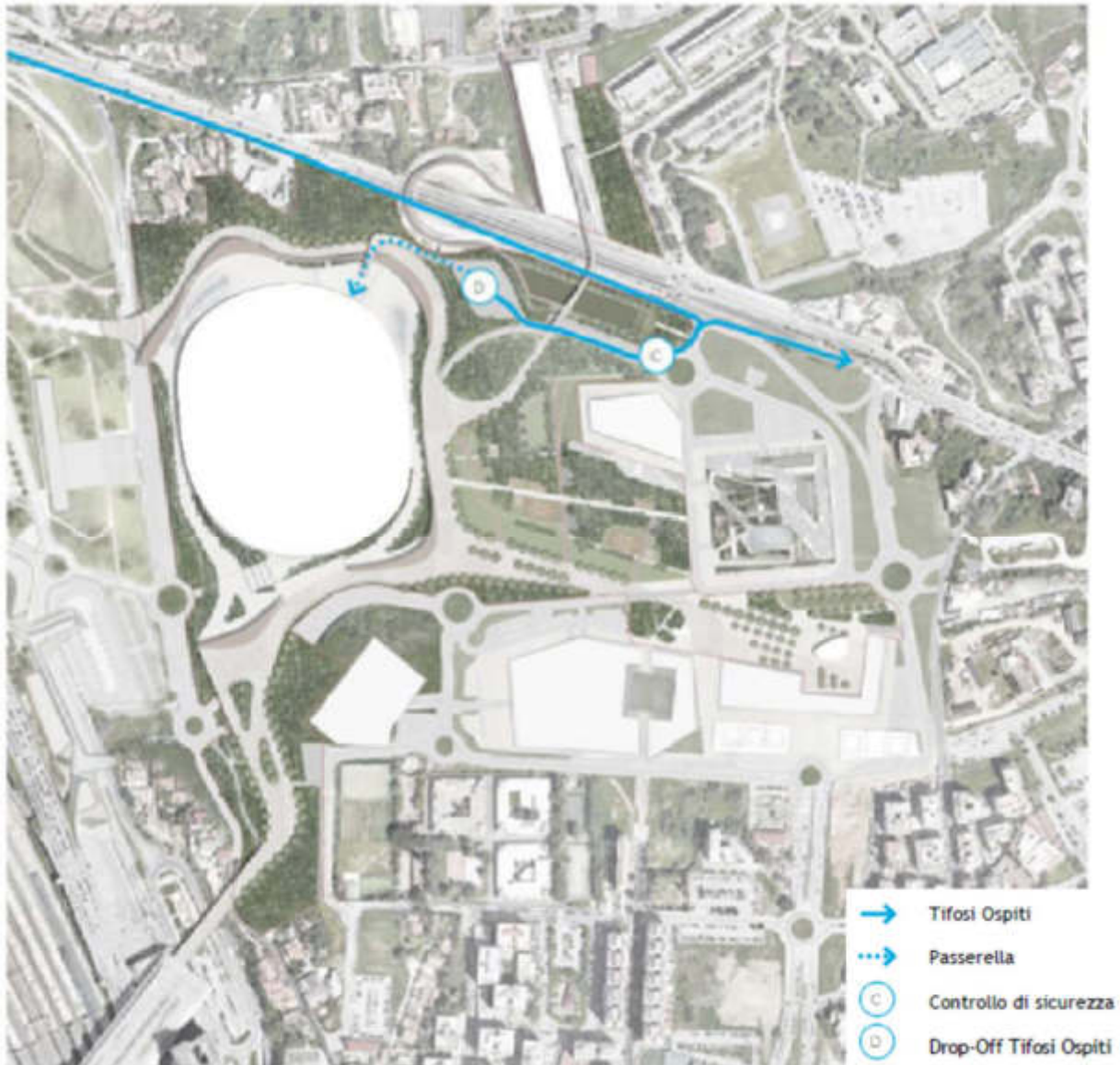


Fig. 1 - Flussi di accesso dei tifosi ospiti. Fonte Dossier di Progetto - Sezione II a cura della A.S. Roma

Nel nuovo Dossier la A.S. Roma scrive che “i tifosi ospiti avranno la possibilità di accedere all’impianto unicamente attraverso un servizio di bus navetta”. Il documento continua affermando che “Considerando il grande numero di tifosi (3.100 spettatori) e il corrispondente numero di bus (circa 50 bus), la strategia scelta è di usare un numero limitato di navette. Queste navette raccoglieranno i tifosi ospiti in punti di raccolta **fuori sito**, fatti scendere a punti di arrivo designati e ripetuto questo ciclo per 2-3 volte”.

A fronte di quanto riportato sopra, alcune considerazioni sono d'obbligo:

1. Non è chiara da dove provenga una stima così precisa e circoscritta del numero dei tifosi ospiti che sembra, comunque, fortemente sottostimata visto che nelle trasferte all'Olimpico, e per gli incontri con squadre di alta classifica e c.d. di cartello, i tifosi organizzati occupano l'intero settore dei Distinti Nord lato tribuna Monte Mario (circa 10.000 persone).

2. Il percorso da seguire, osservando anche l'orientamento dello stesso sulla carta della figura precedente, sembra generarsi ed inoltrarsi oltre Ponte Lanciani e proprio nel **Municipio II**. A questo punto seguono le domande:

- a) dove saranno parcheggiati i **bus navetta** che si vogliono predisporre per il trasporto dei tifosi ospiti?
- b) Si è tenuto presente che il **Municipio II** è già un grosso attrattore di traffico dato che non lontano dallo stadio sorge il campus dell'Università di Roma La Sapienza (circa 107.000 iscritti: Fonte Anagrafe Nazionale degli Studenti (ANS) – <http://ustat.miur.it>) e il complesso del Policlinico Universitario Umberto I, oltre al CNR, Ministeri e Università private?

3. Non è specificata la frequenza dei bus navetta. Dalla descrizione sembra che, scelto un luogo di raccolta, i tifosi ospiti dovranno attendere l'arrivo delle navette per raggiungere lo stadio. Come si ritiene di gestire **l'ordine pubblico** durante le soste e le operazioni di salita dei tifosi sui bus ed impedire il contatto tra le tifoserie avversarie?

Già in fase di Conferenza preliminare erano emerse criticità e pareri degli organismi tecnici sulla necessità di indagini specifiche anche sulla provenienza dei tifosi con scenari di simulazione. Riportiamo nel seguito le principali raccomandazioni

Servizi per la mobilità- Direzione Ingegneria prot.1553

A. Domanda attesa e ripartizione modale

“Al fine di valutare l'impatto della domanda in accesso/egresso dallo stadio, sia questa utilizzi il mezzo privato ovvero il trasporto pubblico, è necessario siano determinate, eventualmente anche attraverso indagini specifiche, le provenienze dei tifosi. Questo permetterà di caricare le reti in modo più aderente alla futura distribuzione dei flussi, sia alla scala urbana (grande viabilità/linee di trasporto pubblico urbane e metropolitane) che alla scala micro (viabilità di accesso all'area dello stadio).”

“Rispetto alle quote modali attese, quelle indicate nello studio sono da ritenersi condivisibili o migliorabili in termini di obiettivo da perseguire (50% o maggior quota su trasporto pubblico), tuttavia le stesse devono essere confermate mediante l'utilizzo di idonee

metodologie di stima (e.g. indagini SP, modelli di stima della domanda) cui corrisponda un adeguato livello di offerta che allo stato attuale dello studio non risulta sufficientemente rappresentato, in particolare riguardo la capacità residua del sistema di trasporto attuale, con riferimento sia a quello urbano che ferroviario/metropolitano. Inoltre un'attenzione particolare si ritiene possa essere riservata all'ulteriore valorizzazione delle forme di mobilità sostenibile e condivisa, con riferimento ai collegamenti ciclabili e pedonali, ed anche alla sharing mobility in un'ottica di ulteriore limitazione del traffico privato motorizzato."

B. Scenari di simulazione

"Allo stato attuale è stato simulato un solo scenario rappresentativo dell'ora di massimo afflusso allo stadio in giornate feriali (determinata come carico cumulato tra la mobilità di fondo e la domanda aggiuntiva degli spettatori). Dovranno essere valutati scenari aggiuntivi con particolare riferimento a:

- ✓ partite disputate il sabato e la domenica,*
- ✓ eventi non sportivi,*
- ✓ eventuali partite feriali in orari diversi da quelli assunti nello studio,*
- ✓ fasce orarie di simulazione più ampie (3 ore in accesso e 2 ore in egresso).*

Si ritiene fondamentale distinguere le partite per profilo di rischio al fine di valutare l'impatto sul sistema multimodale della mobilità delle partite più critiche in relazione al tema dell'ordine pubblico (e.g. chiusure aggiuntive di viabilità, corridoi del trasporto pubblico per trasporto tifosi con servizi scortati, chiusure di stazioni delle linee metropolitane)."

Come Comitati riteniamo che non ci siano ad oggi i presupposti per garantire l'ordine pubblico e per attuare i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto come raccomandato dalla Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 73. (Aspetti relativi alla mobilità e sosta)

D'altra parte, già nello stesso dossier della AS Roma (cap.7 par.b) si dichiara:

"Obiettivo primario delle fasi successive di progettazione sarà di sviluppare studi trasportistici, a diverse scale di analisi, che possano dimostrare la sostenibilità del piano di mobilità proposto. Tramite gli strumenti dell'ingegneria del traffico, basati sia sui dati messi a disposizione dal settore mobilità del Comune di Roma che su campagne di indagine ad hoc sviluppate sul campo, si svilupperanno le necessarie analisi di impatto trasportistico in accompagnamento alla definizione del progetto definitivo dell'intervento, in modo da validare durante l'iter di progettazione, gli interventi proposti e individuare i necessari interventi di mitigazione per ridurre gli impatti del progetto."

Così come sulle provenienze dei tifosi sul dossier AS Roma si dichiara (pag.37):

“Riguardo ai movimenti indotti dal nuovo Stadio, l’informazione relativa agli indirizzi di provenienza dei tifosi è in parte da confermare e necessita di un ulteriore sondaggio di analisi. Al momento sono stati raccolti dati iniziali che mostrano la significativa vicinanza degli abbonati alla rete di trasporto pubblico. Nuovi sondaggi sono stati commissionati dal Club per la prossima fase progettuale per anche valutare nel dettaglio le possibili alternative di mobilità sostenibile.”

Accessibilità all’ Ospedale Sandro Pertini

Strettamente legato alle considerazioni sull’accessibilità dei tifosi ospiti è il discorso relativo all’accessibilità all’Ospedale Sandro Pertini. In precedenti documenti i vari Comitati avevano già evidenziato come nello scenario di progetto, presentato dalla A.S. Roma in sede di conferenza preliminare, il proponente scriveva esplicitamente (si veda pag. 33) che *“in occasione di partite allo stadio si considerano chiusi al traffico i seguenti assi: “Anello di circolazione soprastante Via dei Monti Tiburtini, in quanto riservato al traffico dell’Ospedale Pertini”*. Ciò scritto fa pensare che l’attività di accesso/uscita dall’Ospedale Sandro Pertini sia svolta prevalentemente sull’anello indicato nel documento, chiuso al traffico normale durante le partite. Tuttavia, il documento non specifica e sembra non considerare che i veicoli in uscita e in entrata dall’Ospedale devono, invece, utilizzare l’intera rete viaria ed in particolare via dei Monti Tiburtini, per usufruire di tale anello.

Ricordiamo, inoltre, i pareri tecnici durante la Conferenza dei Servizi Preliminare espressi da:

Polizia di Roma Capitale -4 gruppo uot prot.VE/2023/984

“In riferimento a quanto in oggetto, preso atto degli elaborati trasmessi, si comunica per quanto di competenza, che il tessuto viario limitrofo all’area interessata dal progetto presenta una conformazione ed un flusso veicolare che non consentirebbe la regolare viabilità; inoltre le eventuali chiusure in concomitanza con gli eventi sportivi influirebbero negativamente sull’afflusso/deflusso veicolare per l’ospedale S. Pertini.”

Dipartimento Mobilità (prot.QG/22/37137)

“Il progetto prevede di riservare, in occasione degli eventi sportivi, alcune viabilità alle utenze dell’Ospedale S. Pertini (ad esempio il cavalcavia su via dei monti tiburtini) senza illustrare la fattibilità e la modalità di tali riserve. La proposta dovrà essere verificata tenuto conto che la piena accessibilità all’ospedale dovrà essere sempre garantita, anche studiando soluzioni alternative in presenza degli eventi. (Viabilità par.g).”

Servizi per la mobilità- Direzione Ingegneria prot.1553

C. Valutazione della viabilità

“Preventivamente si evidenzia che nelle fasi successive del progetto saranno necessari approfondimenti, anche mediante strumenti di simulazione macro e micro, a scala territoriale più ampia al fine di determinare gli impatti a scala urbana ed eventuali interventi infrastrutturali al contorno. Sul tema della viabilità si ritiene che in base ai dati esposti nello studio sussistano alcune criticità che devono essere adeguatamente valutate e indirizzate nella risoluzione già in questa fase.”

*“Sembrano già emergere evidenze riguardo la necessità di interventi infrastrutturali atti a garantire adeguati livelli di servizio sulla viabilità dell’area che si ricorda è anche a servizio dell’ospedale Pertini. Criticità a parere dello scrivente sicuramente sono da segnalare su via di Monti Tiburtini la cui sezione stradale, nel tratto prospiciente la fermata della metro B Monti Tiburtini fino all’intersezione con via dei Durantini, **già oggi è in congestione nelle fasce orarie di punta del traffico.**”*

L’accessibilità all’Ospedale Sandro Pertini è, nei fatti, un altro requisito **inderogabile** scritto nella Deliberazione dell’Assemblea Capitolina n. 73 che a pag.23 chiede che vengano garantiti i seguenti aspetti:

“per quanto attiene alla viabilità, dovranno essere garantiti adeguati livelli di servizio sia per i nodi principali maggiormente interessati dai flussi stadio che per la viabilità di distribuzione al comparto; in particolare dovranno essere previste le opere necessarie per evitare ulteriore congestionamento del traffico locale, soprattutto nel tratto di via dei Monti Tiburtini e del raccordo con la Tangenziale est (ambo le direzioni) e si dovrà prevedere apposita viabilità di emergenza per la struttura ospedaliera, così da evitare il rischio di indisponibilità e inefficienza del servizio sanitario e di pronto soccorso nelle fasi di utilizzo della struttura sportiva”

“per quanto attiene al trasporto pubblico, dovrà essere assicurato un adeguato livello di offerta che garantisca al minimo la quota modale attesa ed indicata nello studio dallo stesso proponente e che non peggiori le condizioni del servizio attuale e assicuri la capacità del sistema di trasporto pubblico, e dovrà essere realizzata una soluzione strutturale che consenta sempre e comunque l’accesso all’ospedale Pertini per i mezzi di emergenza”

E a pag. 25 riporta la necessità di:

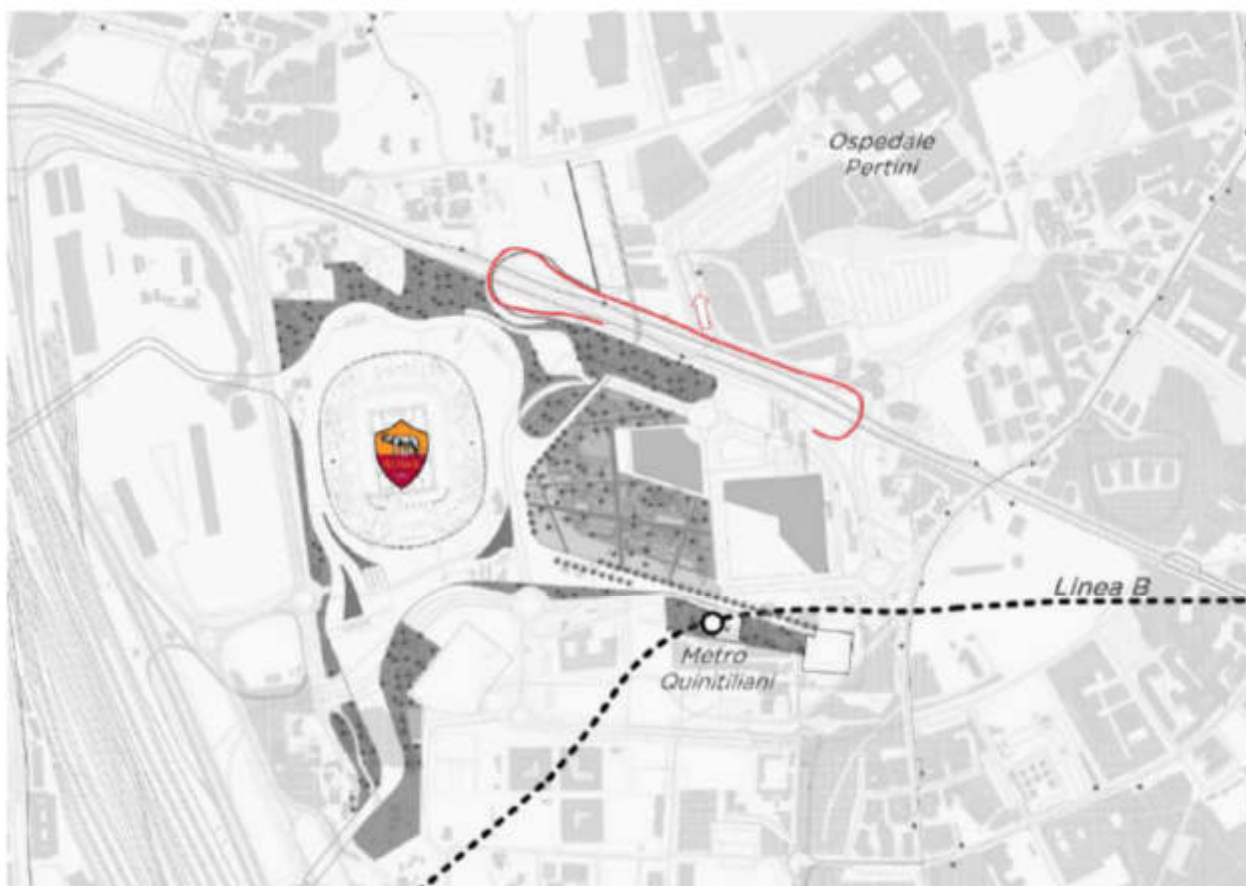
“stabilire che prima dell’avvio della Conferenza di Servizi decisoria l’Amministrazione verifichi l’ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni, condizioni e raccomandazioni risultanti dalla Conferenza di Servizi preliminare nonché a quelle emerse nell’ambito del Tavolo tecnico di cui ai precedenti punti” (Tavolo Tecnico tra Roma Capitale (con l’ausilio di Atac e RSM), comprensivo dei Dipartimenti competenti per materia e dei Municipi II e IV, e RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente, n.d.r.).”

Inoltre, con particolare riferimento alle seguenti **condizioni inderogabili** tra le quali le **Infrastrutture stradali**, l’Assemblea raccomanda:

“deve essere realizzata una soluzione infrastrutturale coerente e adeguata che garantisca sempre e comunque l’accesso carrabile, quanto più diretto e immediato, da parte di tutti i possibili utenti all’Ospedale Pertini anche durante le fasi di accesso ed esodo degli spettatori dall’impianto sportivo,

eventualmente mediante l'estensione della corsia preferenziale per l'ingresso all'ospedale e una seconda uscita, secondo le indicazioni del Tavolo tecnico e a carico del proponente."

Nel nuovo Dossier di Progetto la A.S. Roma dedica a questo punto un (breve) paragrafo a pag. 43. In questo paragrafo la A.S. Roma scrive: *"nello scenario di progetto il nuovo anello di circolazione veicolare sovrastante via dei Monti Tiburtini sarà ad uso esclusivo dell'Ospedale Sandro Pertini"*, e riporta una figura che riportiamo a nostra volta per comodità (si veda Fig. 2):



*Fig. 2 - Schema della viabilità dedicata di progetto - Masterplan Aggiornato.
Fonte: Dossier di Progetto - Sezione II a cura della A.S. Roma*

Nel Masterplan aggiornato l'anello risulta "evidenziato" e prende parte di via dei Monti Tiburtini. Dalla figura però continua a non essere chiaro come questo possa costituire un passaggio **esclusivo**. Infatti, se si paragona questa figura con quella riportata in precedenza (Fig. 1 - flussi dei tifosi ospiti), si osserva un tratto di via Monti Tiburtini in cui si innesta il percorso di accesso dei tifosi ospiti allo stadio. Inoltre, rimane il problema di raggiungere l'anello in questione provenendo, ad esempio, da ovest (**Municipio II**) attraverso Ponte Lanciani o da est per via dei Monti Tiburtini. Per

semplicità si riporta nel seguito una nuova figura in cui si evidenziano i tratti in questione:

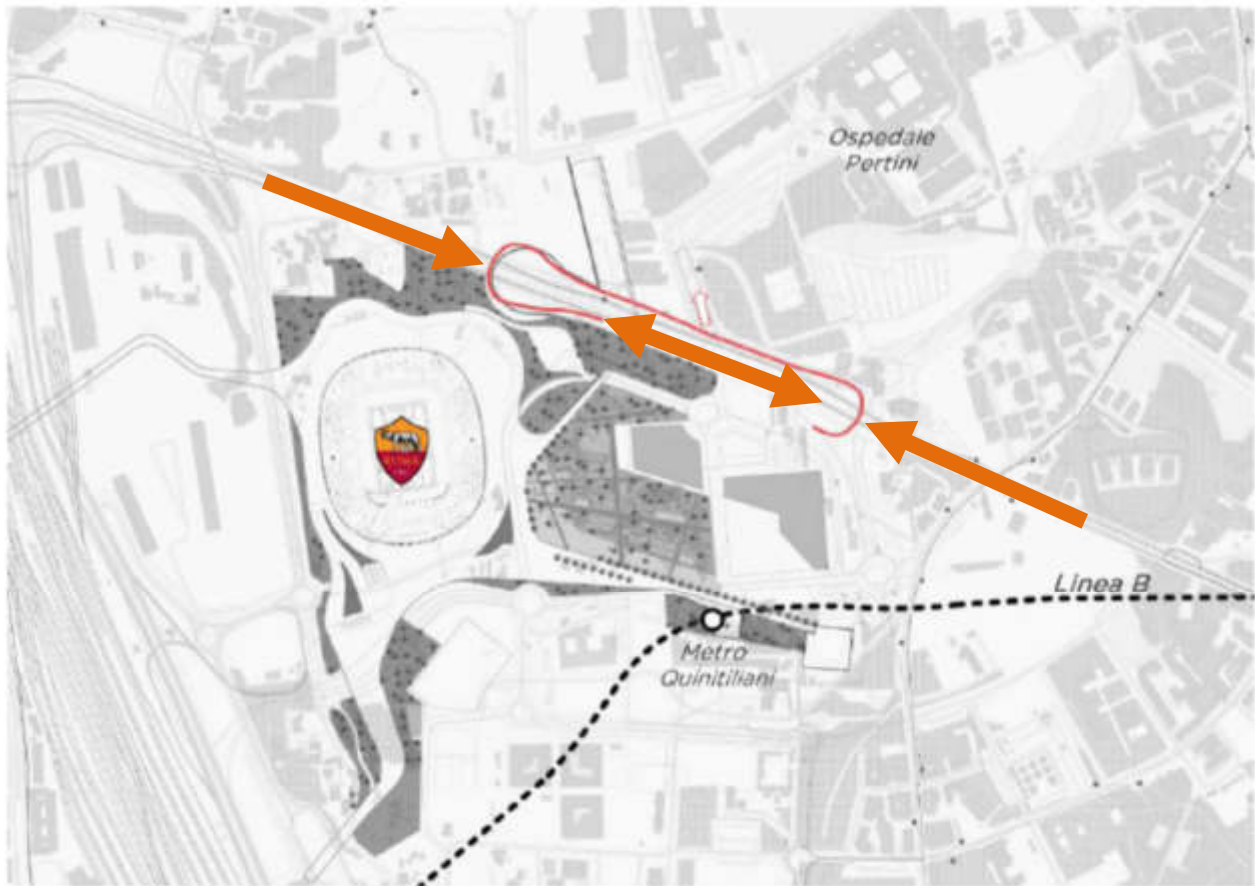


Fig. 3 - Tratti stradali collegati all'Anello dell'Ospedale S. Pertini (in verde)

I tratti evidenziati (in grassetto), che non sembrano essere sopraelevati o distinti dal piano stradale attuale, si innestano nel percorso di entrata e uscita dell'Anello e, pertanto, non si capisce come si riesca effettivamente a rendere **facile** ed **esclusivo** l'accesso all'ospedale Pertini in corrispondenza di eventi che richiamano 50.000-60.000 persone. Infatti, durante questi eventi, i tratti evidenziati possono essere contemporaneamente attraversati da:

- Ambulanze che trasportano persone al Pronto Soccorso;
- Traffico veicolare dei tifosi che cercano di raggiungere il piano dello Stadio;
- Traffico veicolare privato di persone che hanno necessità di arrivare al Pronto Soccorso. Ci sono circa 40.000 accessi l'anno al PS dell'Ospedale Sandro Pertini e non tutti avvengono tramite autoambulanze;
- Bus navette che trasportano i tifosi ospiti;

- Traffico veicolare privato dei tifosi per raggiungere il parcheggio di via Seguenza;
- Traffico veicolare privato di residenti in entrata e uscita dal quadrante di Pietralata per motivi vari (es., lavoro).

Pertanto, sulla base del nuovo Dossier di Progetto della A.S. Roma, non sembra essere stata proposta ad oggi una soluzione efficace al requisito **inderogabile espressamente** riportato nella Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 73.

DOCUMENTI AD OPERA E CURA DI:

**COMITATO POPOLARE MONTI DI PIETRALATA
COMITATO VILLA BLANC
COMITATO NO STADIO LANCIANI/NOMENTANO
CDQ TIBURTINO NORD E PIETRALATA
ARCI PIETRALATA**



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



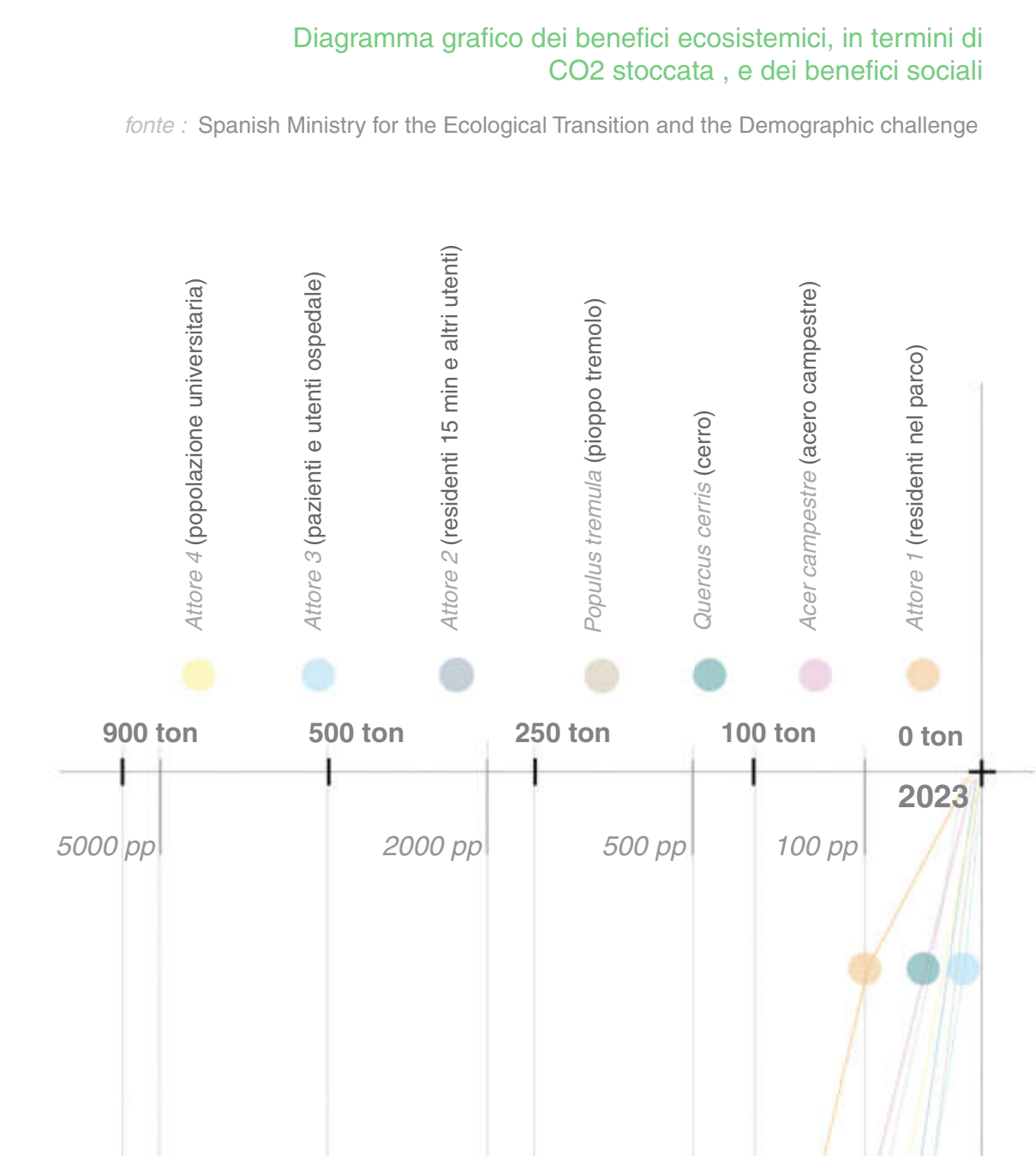
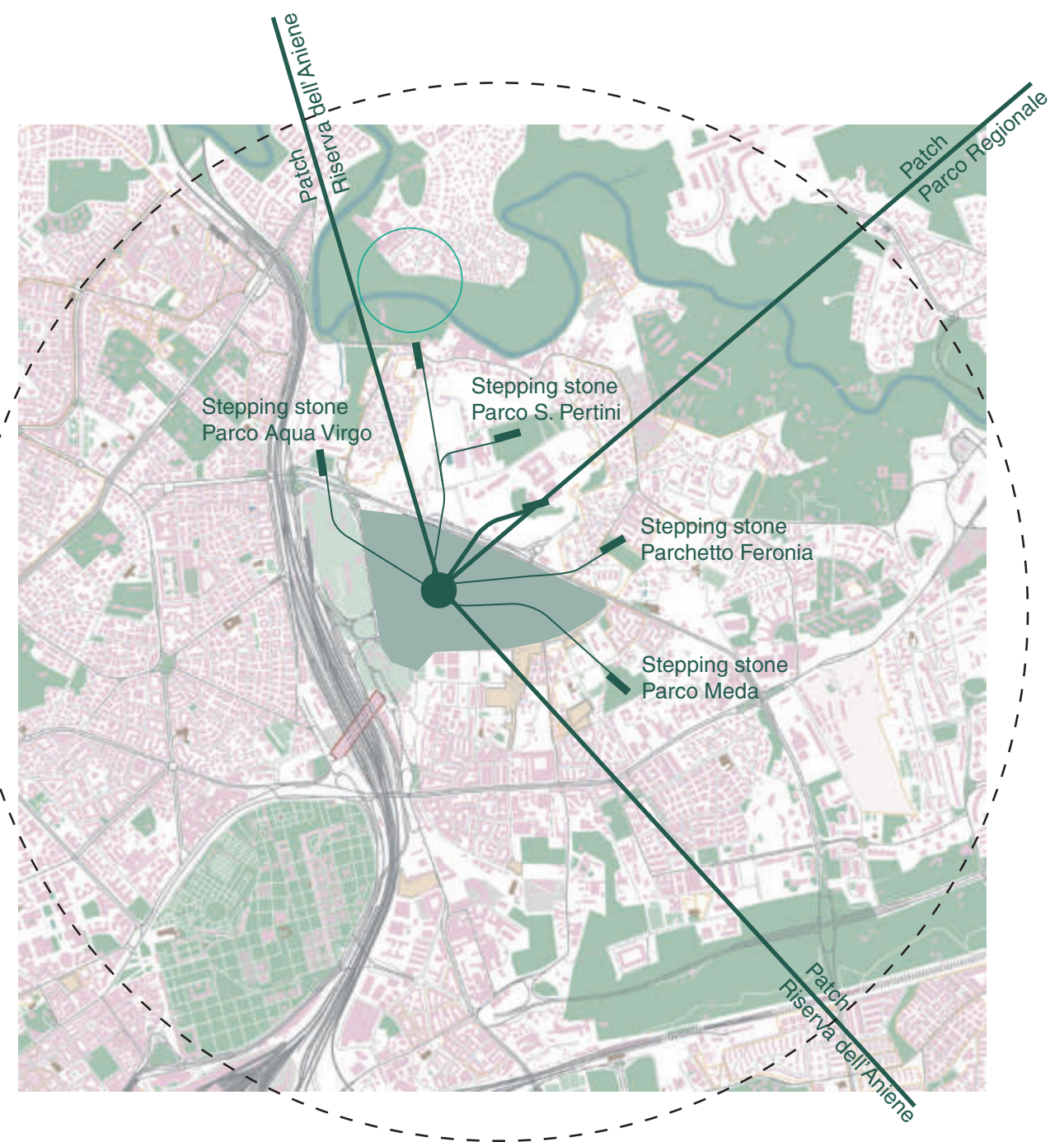
QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

Comitato Popolare Monti Di Pietralata

*a cura di Università degli Studi di
Firenze*

25 ottobre 2023



LE GRANDI INFRASTRUTTURE ECOLOGICHE

STRATEGIE DI LANDSCAPE ECOLOGY

MAPPING - SUOLO

Diagramma grafico della topografia, delle aree a rischio idraulico e delle cavità sotterranee

"CRITICAL ZONES"

"Un volume sull'involucro della biosfera che si estende verticalmente dalla cima della bassa atmosfera fino alle cosiddette rocce sterili e orizzontalmente fino a dove si possono ottenere dati affidabili sui vari flussi di ingredienti attraverso il sito scelto; uno strato limite vivo, respirante e in evoluzione dove interagiscono roccia e suolo, acqua, aria e organismi viventi. Entità eterogenee entrano in gioco ai vari livelli, modificando e alterando gli habitat ed i vari sistemi, generando tracce sulla Critical Zone ogni secondo, ora, anno e tempo geologico."

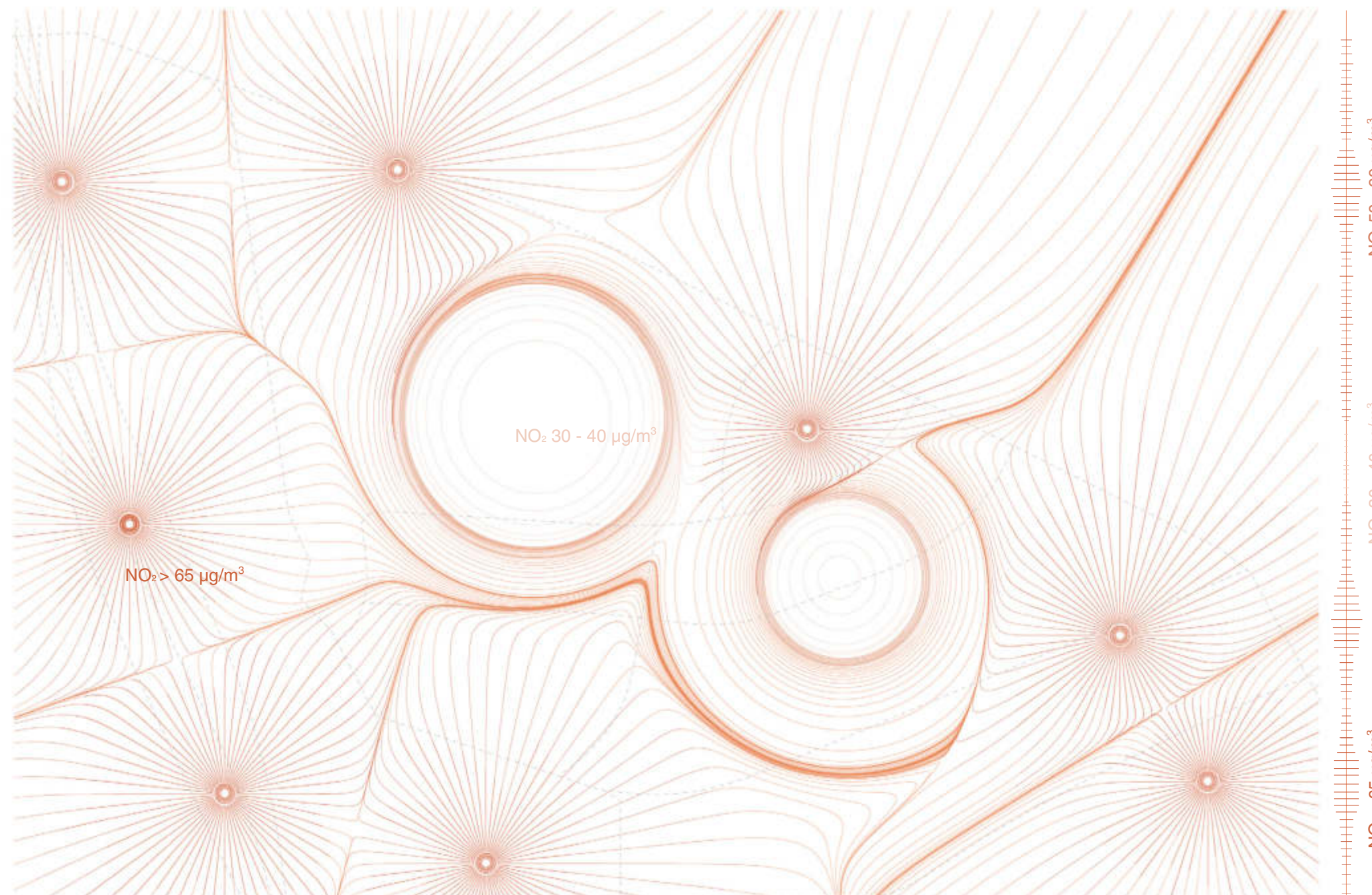
Bruno Latour, 2021

EPIGENETIC LANDSCAPE

Il modello di paesaggio epigenetico viene introdotto dal biologo Conrad Waddington nel 1957 in "The Strategy of Genes", basandosi sul processo dell'epigenesi, in cui le forme emergono gradualmente da ambienti omogenei e geni indifferenziati, e vengono alterati nei successivi stadi di sviluppo. Si introducono i concetti di punti di "equilibrio stabile" e punti di "equilibrio instabile", a seconda dell'interazione con il sistema. Questo modello di studio può essere collegato in analogia con il paesaggio in continua trasformazione, tramite una modulazione non deterministica. Si denota un meccanismo di alterazione del paesaggio da parte di forze e fenomeni in gioco, in continuo sviluppo attraverso differenti stati di equilibrio, nello spazio e nei tempi ecologici.

MAPPING - BIOSFERA

Diagramma grafico delle concentrazioni medie annuali di biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Romaria salute - Mappa concentrazioni biossido di azoto (NO₂)

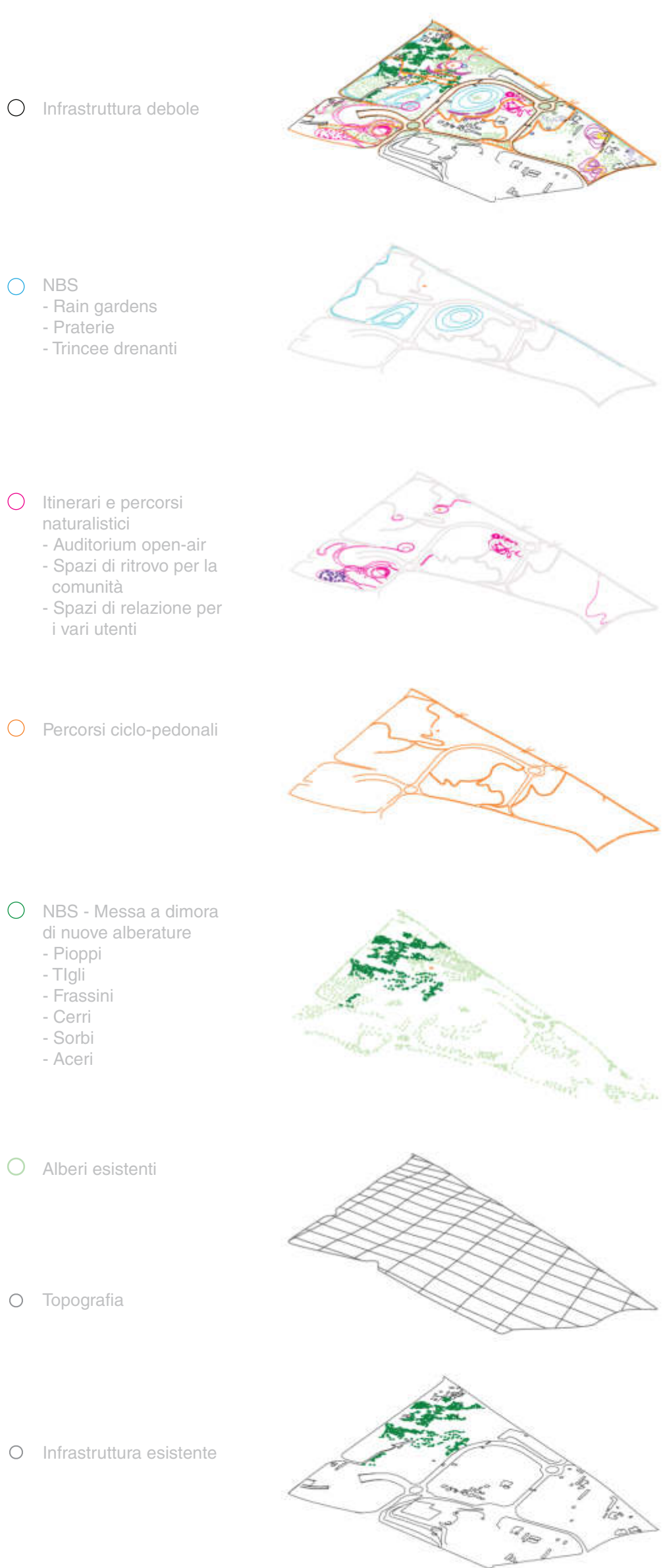
THEORY OF WEAKNESS (urbanizzazione debole)

Il concetto di urbanizzazione debole è introdotto da Andrea Branzi nel 2006 in "Weak and diffuse Modernity. The world of projects at the beginning of the 21st Century", termine che indica una reversibilità e non-fissità tipici dei processi agricoli, che strutturano una realtà provvisoria all'interno di una architettura svincolata da funzioni connotate. La declinazione ulteriore da parte di Elisa C. Cattaneo nel 2015 in "Weakcity" rafforza il concetto del termine "debole" come elemento flessibile e non fissativo, capace di modificare la propria matrice a seconda delle esigenze del luogo, mediante l'uso di dispositivi ecologici performativi.

PIETRALATA S' E' ALLAGATA !

La ricerca progettuale concepisce il paesaggio come un'infrastruttura debole che sublima le tracce esistenti ed è capace di essere reversibile ai cambiamenti del suolo ed a livello della biosfera, predisponendo uno scenario di modifica degli stati di equilibrio stabile ed instabile, attraverso una logica di processo dinamico. Il modello progettuale mira all'impiego di dispositivi di riciclaggio ecologica e sociale, agenti sulla topografia e sulla bassa atmosfera, di modo da prefigurare un paesaggio performativo, in continua evoluzione con le varie forze in gioco, secondo i tempi ecologici. Le azioni progettuali rispondono alle diverse evoluzioni del paesaggio, in una dimensione spazio-temporale di riconversione ecologica.

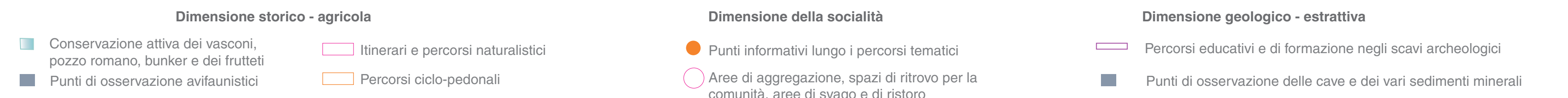
INFRASTRUTTURA DEBOLE - LAYERS



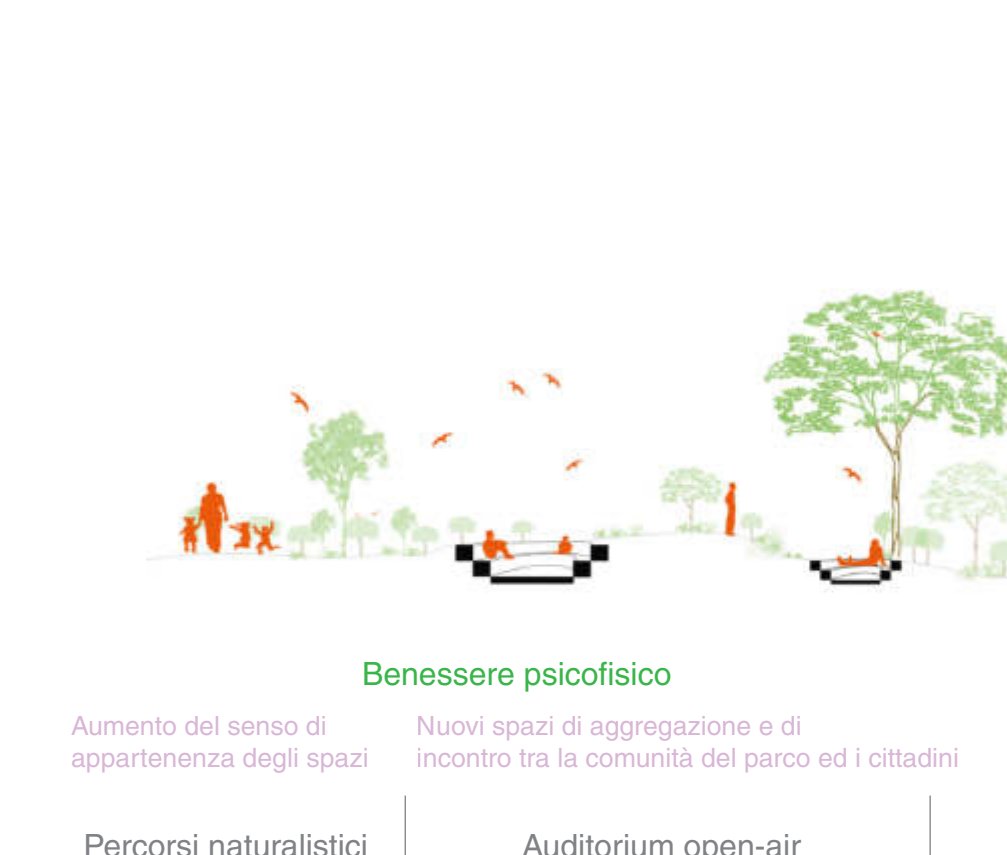
INFRASTRUTTURA DEBOLE



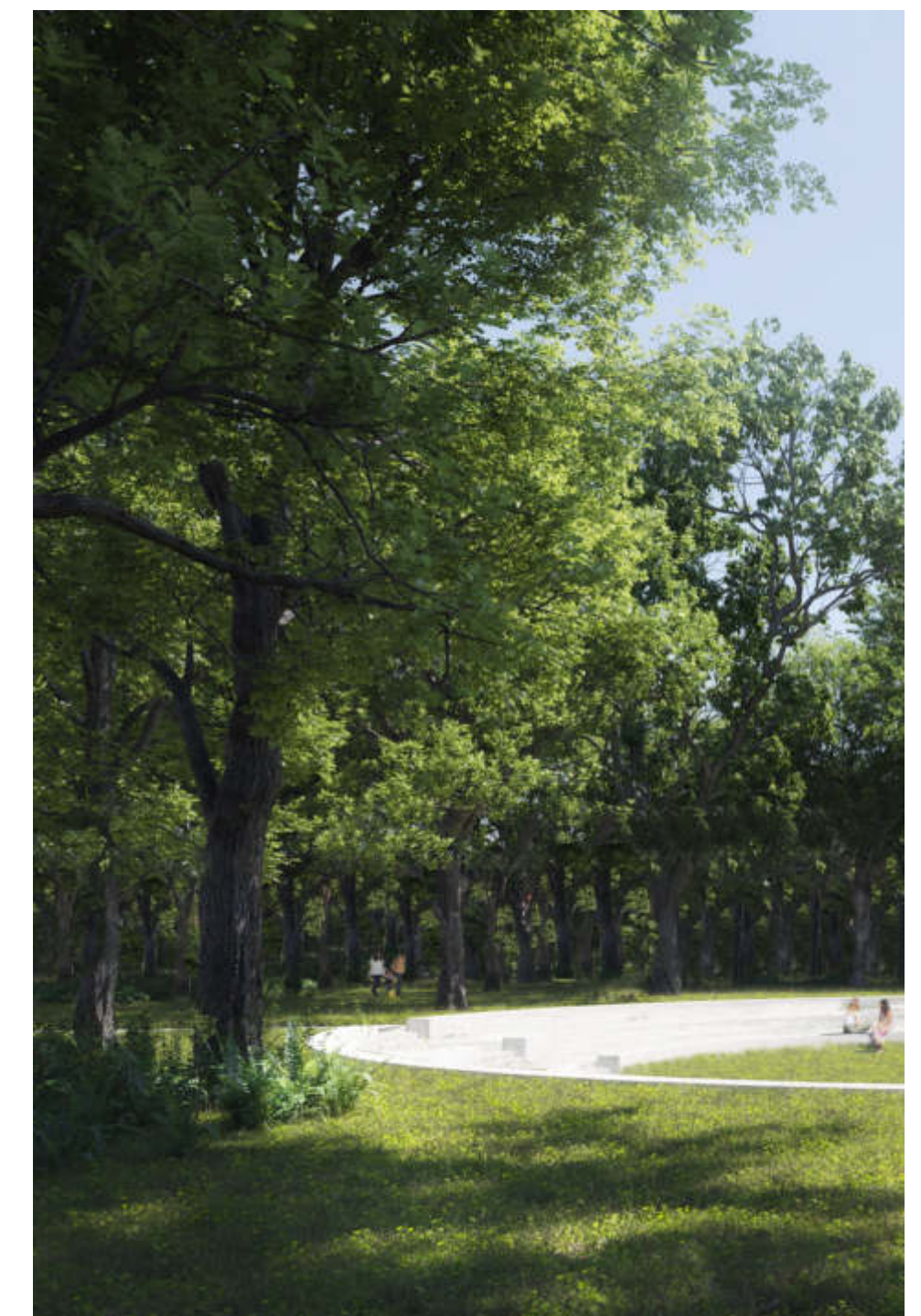
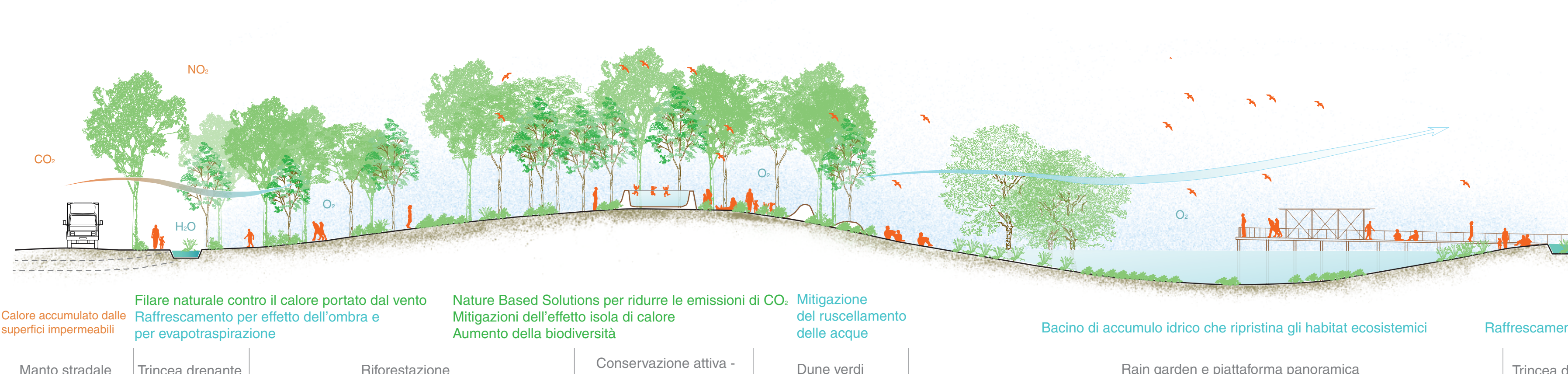
Nuove coordinate della comunità - Azioni



COMUNITA' - AZIONI e BENEFICI



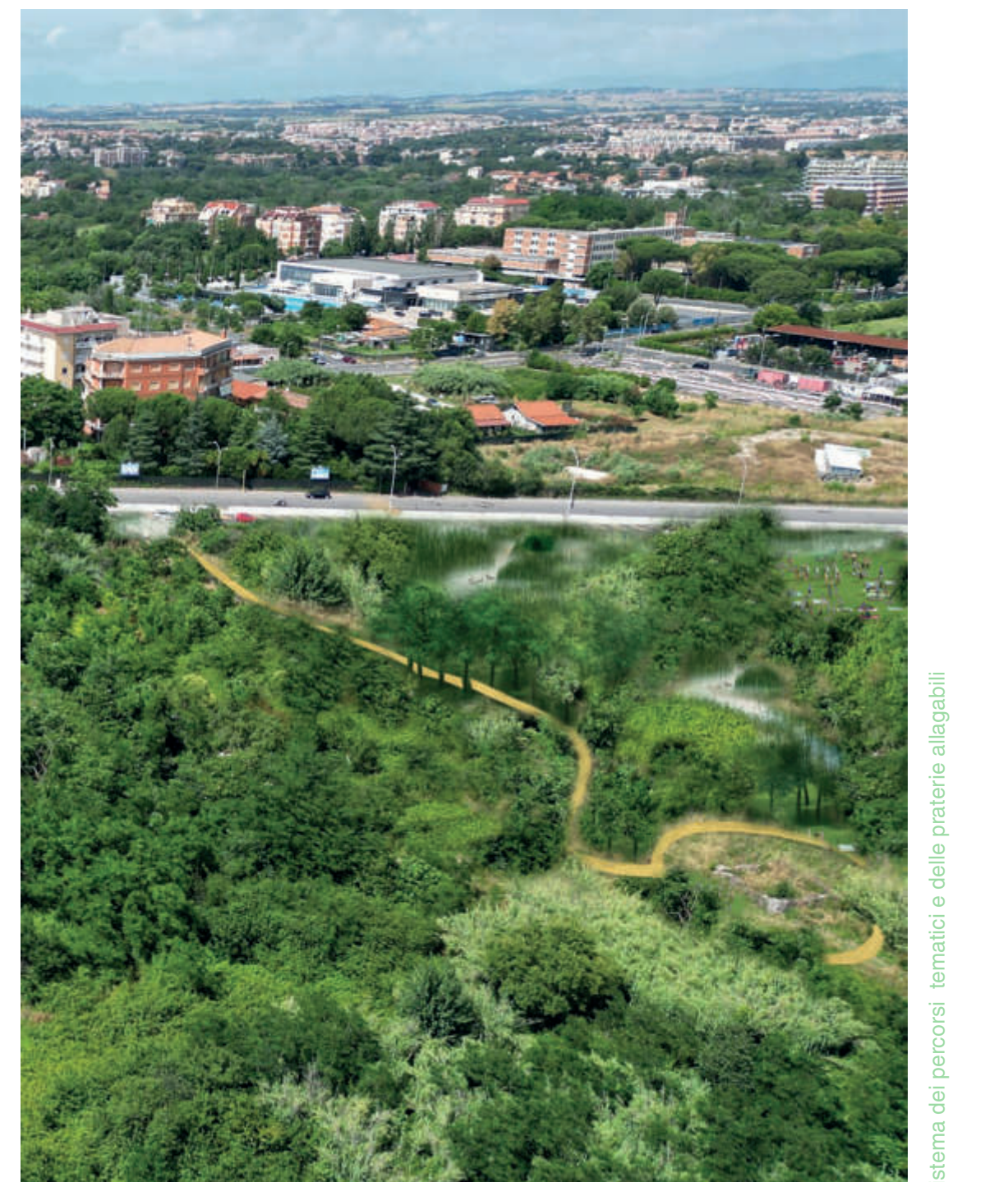
NATURE BASED SOLUTIONS - AZIONI e BENEFICI



Nuovi spazi di aggregazione per la comunità



Sistema del rain garden in situazione ordinaria



Sistema dei percorsi tematici e delle praterie allagabili

FUTURO * VEGETALE PIANTE INNOVAZIONE SOCIALE PROGETTO 2023

TITOLO: PIETRALATA S' E' ALLAGATA ! ALLIEVI ed ALLIEVE: Marco Casalena Veronica Andrea Ciampi Lorenzo Galati Shira Shalom Chiara Vecchi





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

Progetto di Tesi “Pietralata s’è allagata” - Master di I livello *Futuro Vegetale. Piante, Innovazione Sociale e Progetto* - Università degli Studi di Firenze

Relatori: Anna Lambertini - Progettare con le piante
Antonio Girardi - Piante ed ambiente costruito
Elisa Azzarello - Piante e inquinamento
Tessa Matteini - Progettazione Integrata

Candidati:

Marco Casalena

marco.casalena2@gmail.com



Veronica Andrea Ciampi

veronica.a.ciampi@gmail.com



Chiara Vecchi

chiara.vecchi94@gmail.com



Shira Shalom

sshirashalom@gmail.com



Lorenzo Galati

lorenzogalati1904@gmail.com



INDICE

- 1 Indice
- 2 Premessa
- 3 Perché Pietralata?
 - 3.1 Ubicazione
 - 3.2 Stato di fatto
 - 3.3 Inquadramento storico
 - 3.4 Due proposte a confronto
- 4.1 Visione progettuale - Modello teorico
- 4.2 Visione progettuale - Pietralata s'è allagata!
- 4.3 Visione progettuale -Planimetria generale
- 4.4 Visione progettuale - Descrizione delle aree
- 5.1 Analisi preliminare per realizzazione percorsi tematici
- 5.2 Ipotesi di azioni: itinerari storici, aree di socialità e luoghi di cultura
- 5.3 Variante progettuale - Polo ospedaliero con giardino terapeutico
- 6 Interventi naturalistici
- 7 Bibliografia

2 Premessa

Il gruppo di ricerca si è costituito nell'ambito del Master di I livello *Futuro Vegetale. Piante, Innovazione Sociale e Progetto* presso l'Università degli Studi di Firenze, percorso di studi multidisciplinare rivolto alla ricerca di soluzioni che migliorino la qualità dell'abitare a tutte le scale, con una sensibile attenzione alla gestione sostenibile ed innovativa dei patrimoni naturali, culturali, sociali e relazionali. Tutto attraverso un' essenziale ispirazione al mondo vegetale. Come esito finale, il gruppo ha prodotto uno studio preliminare sull'area del Parco di Pietralata e le zone limitrofe per la progettazione di un'infrastruttura verde che condensi elementi di rigenerazione urbana con elementi di ricostruzione ecologica e risponda alle esigenze del territorio partendo dalle peculiarità già presenti, rendendole visibili alla comunità, senza interventi impattanti. Infatti, alla base della proposta vi è la convinzione che un progetto di rigenerazione urbana efficace non debba negare gli elementi peculiari del territorio, bensì partire dalla valorizzazione di questi.

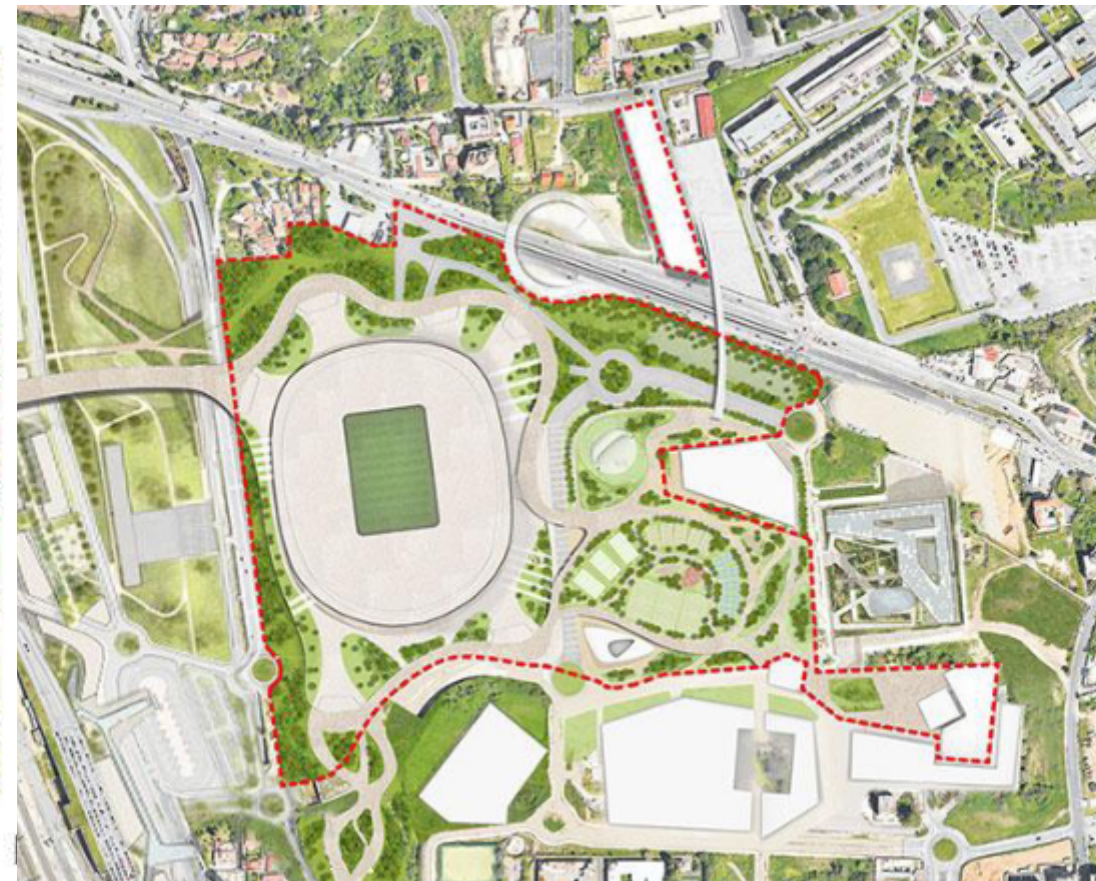
3.1 Ubicazione

L'area di studio presa in considerazione rientra nel contesto urbanistico dell'**ex-SDO di Pietralata**, in particolare l'**area destinata** da Piano Particolareggiato Vigente a **Parco Urbano di 14ha** e le zone limitrofe a destinazione direzionale e terziario (oggi decaduta), nuova sede Istat e Tecnopolo di Roma. Quest'ultime due, aventi già destinazione d'uso, sono state integrate per coerenza progettuale come aree verdi ad uso pubblico. Tuttavia, il parziale mantenimento a verde (con annesse funzioni) delle aree interessate dal progetto non risulterebbe incompatibile con la realizzazione dei due poli, che ne gioverebbero in termini di funzioni ecologiche e apporti alla comunità.

L'area di 14ha destinata a verde pubblico, ad oggi non ha mai visto l'attuazione della sua destinazione d'uso ed è attualmente interesse di un progetto di iniziativa privata che ne chiede la concessione e variante di destinazione d'uso per la realizzazione di uno **Stadio** con annesse attività commerciali e di ristorazione, parcheggi interrati e sopraelevati, campi sportivi sulla copertura verde adiacente e un'arena per eventi.



PP Pietralata di cui alla DGC 208/2012



3.2 Stato attuale



3.3 Inquadramento storico

Dalle indagini preliminari condotte sull'area, in stretta collaborazione con la comunità residente, è emerso come il **Parco di Pietralata** costituisca l'ultimo **baluardo verde custode delle memorie storiche del quartiere** in cui sorge. Esso ne conserva, infatti, le tracce dalle ere geologiche più antiche, quando Roma era zona vulcanica e montuosa, al passato più recente, con i resti delle infrastrutture incompiute dell'ex-SDO (come il braccio stradale mai utilizzato).

Brevi **cenni storici** di interesse:

- Toponomastica di Pietralata
 - **Prata Lata**, "grandi prati": allude all'area di circa 2150 ettari compresi tra via Tiburtina e via Nomentana, al di sotto del corso del fiume Aniene, per lo più destinati a pascolo e **attività agricola**.
 - **Petra Lata**: in rimando alla zona montuosa che fu sede di **attività estrattiva**, specialmente in epoca romana, in forte relazione col fiume Aniene, che veniva impiegato per il trasporto di materiali da costruzione e prodotti agricoli.
- **Medioevo**: presenza di famiglie di possidenti terrieri (Pietralata, Lante, Ruberti fino ai Torlonia).
- Fino al secolo scorso, sede di **attività agricola**. Via dei Monti Tiburtini centrale nel passaggio di carri con ortaggi e mercato contadino.
- **Epoca fascista**: Pietralata tra le 12 **borgate ufficiali** di Roma, realizzate tra il 1935 e il 1940 per ospitare le fasce di popolazioni indigenti e più svantaggiate, vittime degli sventramenti edili del centro di Roma, e le **Casette dalla sette lira**. **Eccidio del 23 ottobre 1943** da parte delle SS naziste di **9 partigiani** del Movimento Comunista d'Italia-Bandiera Rossa, che avevano assaltato la caserma del Forte Tiburtino, al fine di procurarsi viveri, armi, munizioni e medicinali.
- Seconda metà del Novecento: **grandi interventi urbanistici**, innalzamento del piano stradale. Smantellate le casette dalle sette lira, costruite **abitazioni più moderne** e in seguito realizzazione dei primi palazzi.
- **1962**: approvato il **Sistema Direzionale Orientale (SDO)** previsto dal PRG, un progetto urbanistico integrato di riorganizzazione e ricollocazione delle infrastrutture direzionali della città di Roma al di fuori del centro. Progetto **mai terminato**. **Conseguenza**: rallentamento nella realizzazione di infrastrutture, servizi pubblici e privati più moderni, luoghi di cultura e aggregazione di cui ancora oggi il quartiere è carente.
- L'**identità di borgata** si è mantenuta nei decenni, da un lato protraendo condizioni di **marginalità sociale** e culturale, dall'altro permettendo la sopravvivenza di una **forte identità di quartiere**.



3.4 Due proposte a confronto

Il Parco di Pietralata risulta un elemento chiave e ad alto potenziale rigenerativo per l'intero quadrante proprio in quanto tale. Analizzandone le caratteristiche paesaggistiche, ovvero morfologiche, ecologiche ed urbanistiche risulta evidente che interventi altamente impattanti - come quello presentato per la realizzazione dello stadio - possano fortemente compromettere l'equilibrio del territorio. Di seguito un'analisi comparativa di apporti e rischi relativi:



4.1 Visione progettuale - Modello teorico

“CRITICAL ZONES”



EPIGENETIC LANDSCAPE

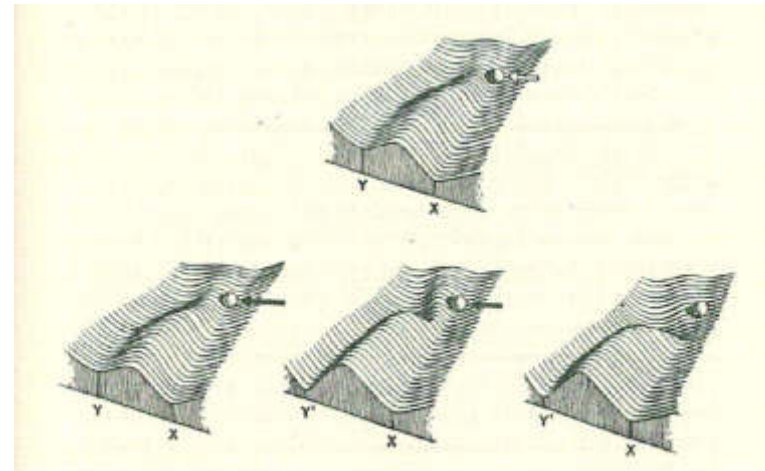
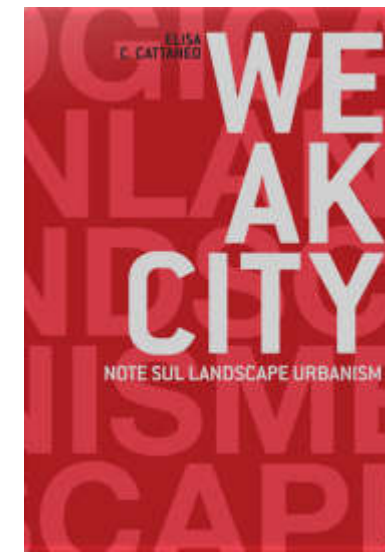


Figure 8: Representation by means of epigenetic landscapes of “Organic selection” (the Baldwin effect) and genetic assimilation”. From Waddington 1957, *The Strategy of the Genes*. London: George Allen & Unwin Ltd., fig. 30, p. 167.

THEORY OF WEAKNESS (urbanizzazione debole)



“Un volume sull’involucro della biosfera che si estende verticalmente dalla cima della bassa atmosfera fino alle cosiddette rocce sterili e orizzontalmente fino a dove si possono ottenere dati affidabili sui vari flussi di ingredienti attraverso il sito scelto; uno strato limite vivo, respirante e in evoluzione dove interagiscono roccia e suolo, acqua, aria e organismi viventi. **Entità eterogenee entrano in gioco ai vari livelli**, modificando e alterando gli habitat ed i vari sistemi, generando tracce sulla Critical Zone ogni secondo, ora, anno e tempo geologico.”

Bruno Latour, 2021

Il modello di paesaggio epigenetico viene introdotto dal biologo **Conrad Waddington** nel 1957 in “**The Strategy of Genes**”, basandosi sul processo dell’**epigenesi**, in cui le forme emergono gradualmente da **ambienti omogenei e geni indifferenziati**, e vengono alterati nei successivi stadi di sviluppo. Si introducono i concetti di punti di “**equilibrio stabile**” e punti di “**equilibrio instabile**”, a seconda dell’interazione con il sistema.

Questo modello di studio può essere collegato in analogia con il **paesaggio in continua trasformazione**, tramite una modulazione non deterministica. Si denota un meccanismo di **alterazione del paesaggio da parte di forze e fenomeni in gioco**, in continuo sviluppo attraverso differenti stati di equilibrio, **nello spazio e nei tempi ecologici**.

Il concetto di urbanizzazione debole è introdotto da **Andrea Branzi** nel 2006 in “**Weak and diffuse Modernity. The world of projects at the beginning of the 21st Century**”, termine che indica una **reversibilità e non-fissità tipici dei processi agricoli**, che strutturano una realtà provvisoria all’interno di una architettura svincolata da funzioni connotate.

La declinazione ulteriore da parte di **Elisa C. Cattaneo** nel 2015 in “**Weakcity**” rafforza il concetto del termine “debole” come elemento **flessibile e non fissativo**, capace di modificare la propria matrice a seconda delle esigenze del luogo, mediante l’**uso di dispositivi ecologici performativi**.

4.2 Visione progettuale - Pietralata s'è allagata !



Diagramma grafico della topografia, delle aree a rischio idraulico e delle cavità sotterranee
fonti: "Il piano Roma sicura" ISPRA ; "Carta della densità dei sinkhole" ISPRA

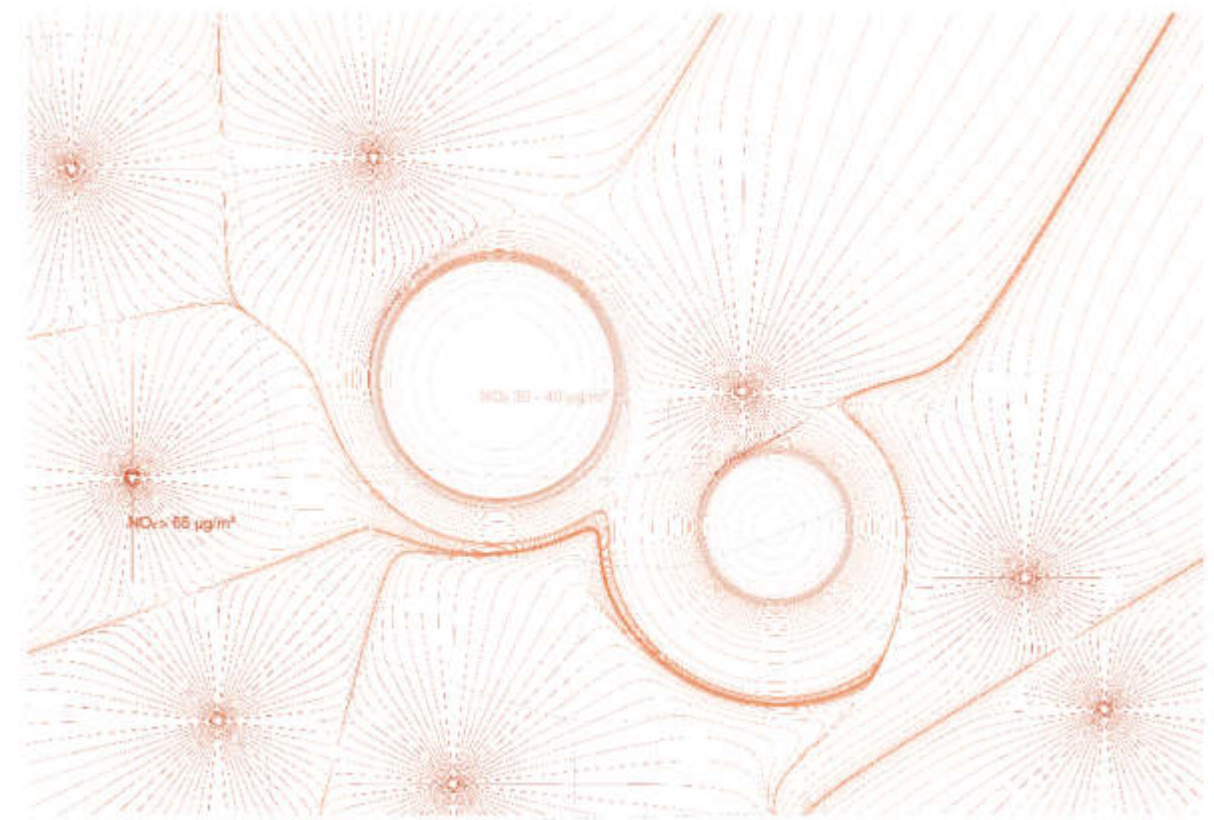


Diagramma grafico delle concentrazioni medie annuali di biossido di azoto (NO2)
40 µg/m3 Valore limite annuale per la protezione della salute umana, stabilito dal D.Lgs. 155/2010
fonte : Romaria salute - Mappa concentrazioni biossido di azoto (NO2)

La ricerca progettuale concepisce il paesaggio come **un'infrastruttura debole che sublima le tracce esistenti** ed è capace di essere reversibile ai cambiamenti del suolo ed a livello della biosfera, predisponendo uno scenario di **modifica degli stati di equilibrio stabile ed instabile**, attraverso una logica di processo dinamico. Il modello progettuale mira all'impiego di dispositivi di **ricucitura ecologica e sociale**, agenti sulla topografia e sulla bassa atmosfera, di modo da prefigurare un **paesaggio performativo**, in continua evoluzione con le varie forze in gioco, secondo i tempi ecologici.

Le azioni progettuali rispondono alle diverse **evoluzioni del paesaggio**, in una dimensione spazio-temporale di **riconversione ecologica**.

La presente proposta si inserisce nel contesto di Pietralata in risposta all'esigenza di ampliare la necessità di spazi outdoor per la comunità residente e che agisca come "polmone verde" in tutta la zona di Roma Est. Come si denota, negli elaborati successivi, la visione progettuale non corrisponde ad un'area di intervento concordata e/o predeterminata, ma resta una piattaforma che si evolve secondo vari scenari e archi temporali. Di fatti, si precisa che il progetto non risulta incompatibile con le future realizzazioni previste dall'**ex-SDO di Pietralata**, in particolare la nuova sede Istat e Tecnopolo di Ricerca, e quindi la presenza delle aree a verde non sono invariante progettuali ma aree soggetto a futura valutazione e approfondimento, a seguito delle realizzazioni ex-novo.

4.3 Visione progettuale - Planimetria generale



La definizione delle varie aree e della loro previsione ed indicazione di massima, deriva dagli obiettivi sociali e naturalistici alla base della genesi del progetto. Dal punto di vista naturalistico, le azioni principali seguono le linee guida delle Nature Based Solutions, in particolare sono :

- 1) Mantenimento delle aree fondamentali;
- 2) Inserimento di elementi di rain gardens;
- 3) Creazione di aree prative allagabili;
- 4) Interventi di riforestazione.

Area Centro - Ovest .

Previsione di **filari di nuove alberature** su tutto il profilo esterno dell'area di intervento, corredate di nuovi **percorsi ciclo-pedonali** che definiscono una buffer zone verso le principali arterie di comunicazione esistenti. Zone a Nord destinate a **praterie allagabili**, con innesto di nuovi percorsi pedonali e turistici, prevedendo il mantenimento delle volumetrie costruite attuali. **Ampliamento del bosco** delle robinie e dei frutteti esistenti, di modo da valorizzare il potenziale estetico - produttivo dell'area, all'interno delle quali vengono **rigenerati gli elementi archeologici** dei cosiddetti "vasconi".

Il recupero ed il riutilizzo degli stessi ha, come obiettivo, sia il **ripristino della memoria storica** dei luoghi sia la riconversione degli stessi, attraverso un uso da parte della collettività che amplifica il **senso di appartenenza**.

Localizzazione di un **rain garden**, con inserimento di una piattaforma sospesa, utilizzabile dagli utenti come area di aggregazione e panoramica. Successive aree pubbliche outdoor (arena a cielo aperto e altri spazi per attività sportive) sono situate nelle vicinanze del comparto edificato esistente, di modo da favorire una ricucitura sociale nelle aree attuali.

Area Centro.

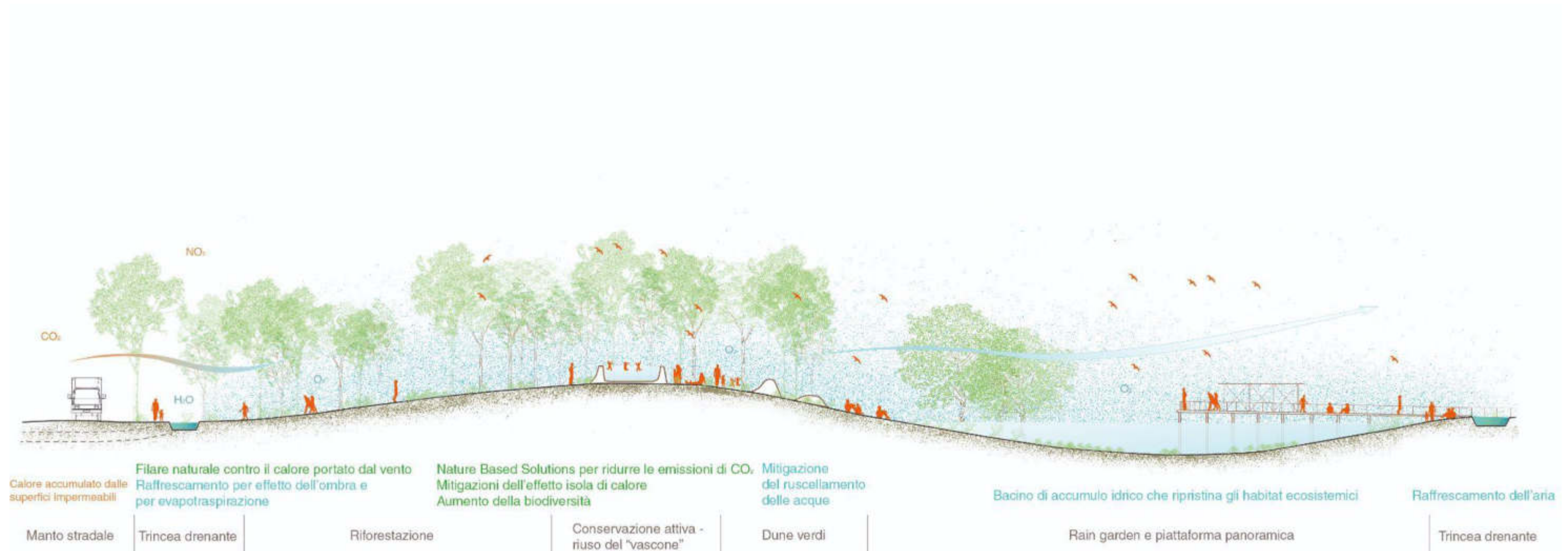
Riuso delle arterie viarie interne attualmente edificate, attraverso nuovi impieghi. In parte, le strade saranno impiegate come **percorsi pedonali sportivi** e di **riabilitazione a supporto dell'ospedale Pertini**. La rotatoria e le altre vie di scorrimento secondarie saranno mantenute e rese accessibili da Via Tiburtina solo per garantire l'ingresso all'edificio "volano" dell'ospedale S. Pertini, parte della proposta progettuale. Tale edificio, immerso nel verde, vuole **ampliare l'offerta attuale della struttura ospedaliera** esistente, ospitando parte delle attuali funzioni e destinazioni, con maggiore approfondimento ai reparti riabilitativi, che saranno maggiormente enfatizzati con la previsione di **giardini terapeutici ("healing gardens")**, deputati alla **riabilitazione** dei vari **pazienti** e capaci di garantire un rapporto migliorativo e di maggior incontro tra paziente- visitatore e paziente- medico.

Inoltre sono previste **aree** adibite a **svago e attrezzature sportive** per tutta la comunità e cittadinanza, separate della struttura ospedaliera; un ulteriore rain gardens, di dimensioni inferiori, aiuta ad aumentare la raccolta delle acque piovane, diminuendo l'effetto del run-off, garantendo un drenaggio nel terreno migliore.

Area Centro - Est.

Tale area si denota per la continuità con il resto dell'intervento, in termini di percorsi pedonali e turistici, che garantiscono uno sviluppo della consapevolezza delle varie aree. Innesto di **punti di osservazione avifaunistici** e predisposizione di **percorsi di formazione per le scuole** all'interno dell'area **degli scavi archeologici** attuali. Ulteriori aree di **riforestazione** e reintroduzione di specie arboree esistenti, coesistono con ulteriori **praterie allagabili**, in grado di poter **mitigare l'eccessivo accumulo** delle **acque piovane** a livello del primo substrato del terreno.

4.4 Visione progettuale - Descrizione delle aree



Sezione grafica urbana longitudinale

La sezione si sviluppa partendo dal tratto stradale esistente di Via Tiburtina verso l'interno del parco, evidenziando la messa a dimora di filari di alberi, trincee drenanti e percorsi ciclo-pedonali, in favore della **mitigazione del calore**. Si denotano la progettazione dei sistemi di NBS (Nature Based Solutions) applicati per la **diminuzione delle emissioni di CO₂**, mitigazione dell'effetto isola di calore e di aumento della biodiversità.

5.1 Analisi preliminare per realizzazione percorsi tematici

Vista la loro **eterogeneità**, gli **elementi** e gli **stimoli** naturalistici e storici presenti in situ vengono riportati in mappa, rispettivamente, come punti di osservazione e punti di interesse. Ritenendo **fondamentale il coinvolgimento dei cittadini residenti** nell'elaborazione dei percorsi tematici previsti all'interno del parco, al fine di garantirne un'adeguata narrazione, nello studio preliminare sono state individuate le aree di interesse tematico. Si rimanda la definizione dei percorsi in forma partecipata con la cittadinanza e gli attori sociali individuati (si vedano i **Possibili Attori**).

Aree di **interesse tematico** individuate, delineanti l'identità di Pietralata:

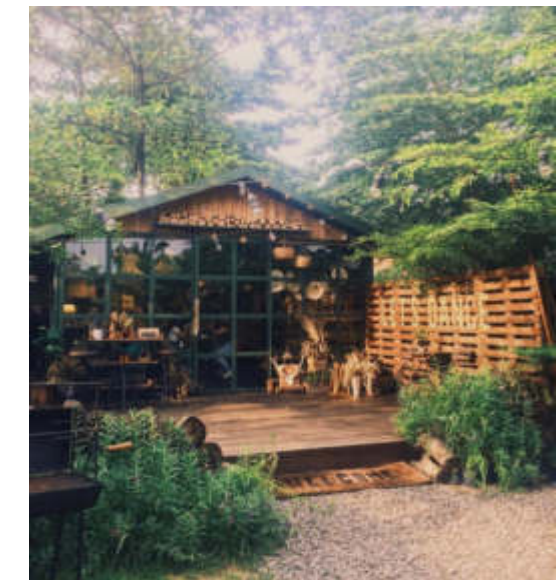
- **Dimensione geologico-estrattiva:** testimonianze legate alla morfologia antica di Roma, montuosa e vulcanica, Cava romana di pozzolana, toponomastica delle vie adiacenti al parco (Via dei Monti Tiburtini e dei Monti Pietralata, Via della Trachite, Via della Pietra Sanguigna, collegamento ad altre vie del quartiere);
- **Dimensione storico-agricola:** tra le tracce ritrovate vi sono i vasconi (con funzione agricola e sociale/testimonianze letterarie e cinematografiche), un pozzo romano, due bunker, frutteti e orti, evidenze archeologiche, toponomastica delle vie adiacenti (via dei legumi, via del sedano, via degli aromi, via della ruta);



- **Dimensione naturalistica:** in questa area tematica sono racchiuse le tracce relative agli aspetti naturalistici, da quelli vegetali e animali a quelli geologici, vi rientrano quindi sedimenti di lava vulcanica epoca pre-romana (Colli Albani, Monti Simbruini, Sabatini), tane di gruccioni e picchi, boschi, punti di osservazione avifauna e così via.



- **Trasformazioni urbanistico-progettuali:** tracce dell'ex progetto dello SDO, nuovi interventi di infrastruttura debole come rain garden, prateria allagabile, arena, museo, luoghi di relazione, percorsi ciclo-pedonali.



5.2 Ipotesi di azioni: itinerari storici, aree di socialità e luoghi cultura

Per l'individuazione delle possibili **infrastrutture realizzabili** all'interno del parco, fondamentale è stato il **confronto** con i **comitati locali** e la **comunità di cittadini residenti**. Attraverso interviste e sopralluoghi sono stati definiti gli **obiettivi** alla base dell'intervento proposto.

Obiettivi

- **Creazione di spazi di socialità** e aggregazione che possano divenire anche **luoghi di identità** e cultura, a partire dal **coinvolgimento** diretto della **comunità di Pietralata**;
- Incrementare e migliorare il **rapporto tra cittadini e natura**; permettere una miglior fruizione di quest'ultima attraverso nuove modalità di partecipazione e divulgazione storico/scientifica.

Possibili infrastrutture

- **Museo a cielo aperto** e strutture in materiali di **bioedilizia** nella zona a nord del parco;
- **Arena a cielo aperto** a sud ovest;
- **Infrastrutture ricreative**, di **ristoro** e relazioni a sud ovest;
- **Piattaforme** e infrastrutture nelle zone di **rain garden** e praterie allagabili;
- **Percorsi tematici** e didattici su tutta l'area del parco;
- **Percorsi e infrastrutture per terapie riabilitative** ad uso dell'**Ospedale Pertini**.



Ipotesi di azioni

- **Coinvolgimento della comunità residente** per una fruizione attiva del parco: definizione dei percorsi; laboratori didattici di orticoltura; creazione di materiale museale;
- Coinvolgimento **esperti** nella realizzazione di punti di osservazione e ascolto dell'**avifauna** (birdwatcher);
- **Installazioni interattive con materiali di recupero** che informino tramite il **gioco** sia bambini che adulti;
- **Installazioni artistiche partecipative** con coinvolgimento di **cittadini** e **artisti** locali per creare opere artistiche collettive e identitarie;
- Relazioni con le **scuole** di Roma per attività didattiche e divulgative;
- Individuare e fare rete con **associazioni culturali, comitati e centri sportivi** di Pietralata per iniziative e collaborazioni;
- **Area tracciato stradale ex SDO:**
 - collaborazione con **Ospedale Pertini** per **percorsi di riabilitazione**;
 - **mercato contadino** periodico + **festival** e fiere di quartiere;
- **Arena:**
 - Collaborazione con **studentato** dell'università "**La Sapienza**";
 - **Cinema all'aperto, conferenze e spettacoli** + collaborazione **teatri e compagnie teatrali** + scuole di musica
- **Area Museo:**
 - Infrastrutture per la comunità: **sede operativa** del comitato del Parco di Pietralata e delle varie associazioni di quartiere; **spazi multifunzionali**.

Possibili Attori

- Ospedale Pertini
- Università "La Sapienza"
- Museo del Pleistocene di Casal De' Pazzi
- "Insieme per l'Aniene" Aps
- Roma Natura
- Cittadini residenti nel parco
- Teatri e compagnie teatrali, es. Piccolo Teatro di Pietralata
- Scuole di Musica
- Centri sportivi, es. Fulvio Bernardini
- Scuole di ogni ordine e grado del quartiere e di Roma in generale
- Associazioni e Comitati di quartiere



5.3 Variante progettuale - Polo ospedaliero con giardino terapeutico

Un'ipotesi di variante progettuale da sviluppare riguarda l'area centrale, quella prevista dall'ex-SDO ad uso direzionale. L'area, infatti, data la **vicinanza all'Ospedale Sandro Pertini**, si presta alla ricezione di **nuove strutture ospedaliere o di ricerca**. Destinazione d'uso, questa, che incontrerebbe il favore della comunità residente, che, espressasi a più riprese, la preferirebbe al progetto dello Stadio.

Inoltre, la destinazione ad uso ospedaliero risulterebbe del tutto compatibile con la convivenza di **aree verdi ospitanti giardini terapeutici, percorsi fisioterapici e di riabilitazione all'aperto**, offrendo così un'opportunità unica per la progettazione delle nuove strutture ospedaliere secondo le nuove Politiche di Sostenibilità Ambientale e d'ingegneria sanitaria a emissioni zero.



Giardino terapeutico del San Camillo SRL, Ospedale Neuroriabilitativo – IRCCS del Lido di Venezia

Interventi Naturalistici: Azioni



- 1) Mantenimento delle aree fondamentali
- 2) Inserimento di Elementi di Rain Gardens
- 3) Creazione di Aree Prative Allagabili
- 4) Intervento di Rifeorestazione

6 Interventi naturalistici



Obiettivo fondamentale degli interventi è quello di contribuire a produrre un **ambiente costruito** con grande riguardo al mantenimento delle presenze naturali nella città di Roma. Gli elementi da creare sono diversi, ognuno dei quali permette un arricchimento del patrimonio naturale, e un mantenimento della percezione dell'area di Pietralata.

Ciò va a coesistere con le grandi necessità del mondo moderno, ossia quelle legate alla **mitigazione** delle problematiche relative alle attività antropiche particolarmente impattanti per l'ambiente; infatti, anche il quartiere di Pietralata è soggetto ad una serie di influenze che vanno ad impattare negativamente sulla vita e sul benessere di uomo e natura: **bombe d'acqua, isole di calore, smog, alluvioni, periodi siccitosi**, e così via.

Gli elementi che si vanno a presentare ora, cercano proprio di rispondere a questi grandi filoni.

1. Mantenimento di aree fondamentali

Un primo intervento che si decide di effettuare è quello di **mantenere alcune zone** del parco che presentano i giusti connotati per il progetto. In particolare, sono presenti alcuni **spot lasciati incolti** e lontani da sfalcio intensivo, sui quali nel corso degli anni si è andata a consolidare una **ricca coltre boschiva**, dove prevalgono piante come Robinia pseudoacacia, Sambucus nigra, Ailanthus altissima, Rubus fruticosus, e così via. Sebbene non si tratti di elementi vegetali di particolare interesse, essi contribuiscono alla formazione di un **ambiente idoneo alla presenza di specie animali**, in quanto nascondiglio per quelle più elusive come topolini, talpe, uccelli come il picchio rosso; tana per volpi, istrice, insetti; **fonte di sostentamento** per insetti, avifauna come gheppi, codibugnoli, picchi, verzellini, usignoli, cardellini, scriccioli, capinere, cinciallegre, pettirossi, occhiocotto; e tanto ancora.

Altro intervento di mantenimento è legato alla presenza di aree già utilizzate a coltivazione di **alberi da frutto**, dei quali la presenza è fondamentale per il proseguimento di quello che è il legame fra la vita dell'uomo e quella di Pietralata. Nel tempo sono stati inseriti alberi come fichi, susine, prugne romane, mandorli, albicocchi, olivi.

Infine, alcune zone si decide di lasciarle adibite ad **agricoltura**, in quanto **sostenibile e non intensiva**: si tratta di piccoli appezzamenti di terreno dove gli abitanti avevano già la possibilità di coltivare piante utilizzate per il proprio sostentamento, senza l'uso di macchine agricole o altri elementi che sarebbero andati ad interferire in modo negativo sulla biodiversità del luogo. Tali luoghi vengono mantenuti proprio per incentivare un processo di agricoltura sostenibile del quartiere, utilizzandoli per sostentamento, didattica e svago.



2. Inserimento di elementi di Rain Garden

Per rispondere all'esigenza di effettuare delle sistemazioni che possano prevenire allagamenti della città con le conseguenze che tutti oggi conosciamo, si decide di sfruttare alcune aree del parco con sistemazioni a Rain Gardens: si tratta di alcune leggere depressioni del suolo ricoperte dalla vegetazione in grado di captare e accumulare le acque di ruscellamento provenienti da fasi di piogge molto forti, proprio come sta accadendo oggi con il **cambiamento climatico** in atto. Queste acque vengono trattenute e lasciate defluire lentamente attraverso il drenaggio naturale nel suolo.

Ci troviamo infatti di fronte ad un terreno con caratteristiche utili a questa tematica; in particolare, gli strati superficiali delle due zone adibite a Rain Garden sono composti da una formazione che rientra nel **Complesso delle Vulcaniti Albane Altamente Permeabili** (da 200.000 anni fa): esse si compongono di elementi della successione vulcanica albana caratterizzati da elevata permeabilità, grazie alle caratteristiche di porosità e granulosità degli elementi piroclastici disposti in modo caotico. Ne è un valoroso esempio la cava di Pozzolana Rossa che si trova nella zona a sud del parco. Tali formazioni hanno quindi la possibilità di drenare grandi quantitativi di acqua, chiaramente procedendo con un meccanismo "lento" e naturale.

Le due postazioni di drenaggio, assimilabili a leggere depressioni del suolo a formare un bacino di contenimento delle acque, sono connesse da un sistema di canalizzazione, il quale poi procede lungo tutto il perimetro del parco fino a raggiungere ulteriori zone di sfogo in caso di estrema necessità. Queste piccole aree si presentano come prati all'interno dell'area di interesse, i quali possono essere allagati senza arrecare danno alcuno a cittadini e ambiente.



Vulcaniti Albane altamente permeabili

All'interno delle aree alluvionabili si decide di strutturare un'area fruibile dai visitatori: durante le fasi di secca è possibile camminare direttamente sopra l'area, mentre durante gli allagamenti potrà essere utilizzato un sistema a passerelle in legno che permette la visibilità di questi "spettacoli" della natura.

Le due aree vengono arricchite impiantando un piccolo **sistema boschivo** composto da specie tipiche di zone mediamente umide, le quali vengono scelte per la presenza della Riserva Naturale dell'Aniene nel raggio di poche centinaia di metri. In questo modo si va a rispondere ad un'altra esigenza iniziale del progetto, ossia quella di creare una rete ecologica con le zone verdi adiacenti: infatti, questo meccanismo può far sì che si crei un ecosistema che richiama quello del fiume, richiamando quindi specie animali tipiche e di particolare interesse, come rigogoli, martin pescatori, anatidi, eccetera. L'aumento di biodiversità sarebbe sicuramente garantito.

Tale obiettivo di inserimento di un ambiente affine è anche reso possibile dal fatto che i terreni sono fra loro molto simili, essendo anche quelli dell'Aniene prodotti da materiale piroclastico del vulcanismo laziale.

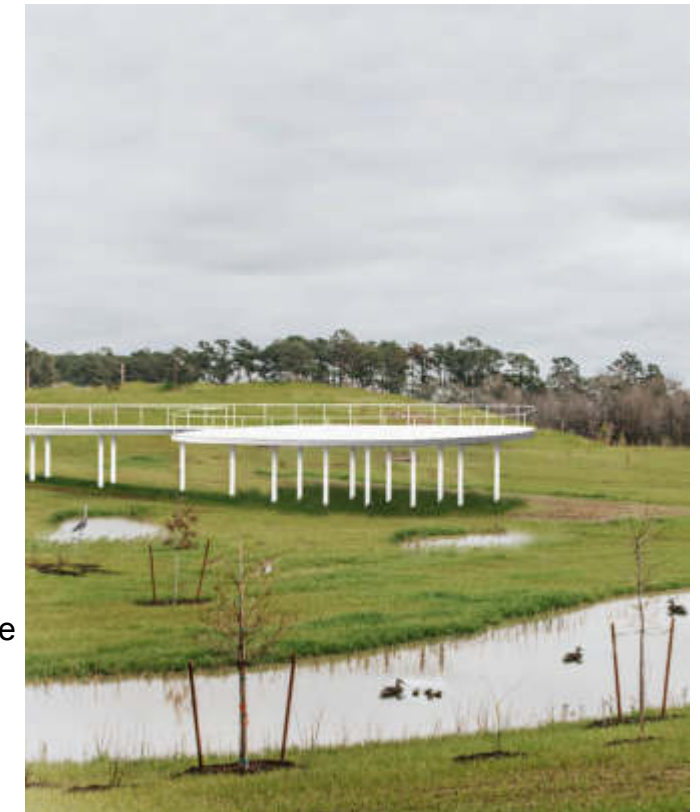
Alcune essenze che possono essere localizzate nei Rain Gardens, che compongono la maestosa associazione vegetale delle sponde dell'Aniene, sono:

- Salix alba;
- Fraxinus angustifolia;
- Ulmus minor.

Questi esempi di essenze che si vorrebbero inserire nel luogo, oltre che ad essere affini all'ambiente in essere, sono anche determinate per la loro performance per quanto riguarda la pulizia dell'aria ambiente: esse, infatti, possiedono caratteristiche tali per cui l'impatto positivo sull'inquinamento atmosferico diventa fattore rilevante. Per esempio, il salice bianco ha rilevanza per una buona capacità di stoccaggio della CO₂, grazie alla sua velocità di produzione di biomassa durante il corso del tempo; l'olmo è molto performante anche considerando i parametri maggiormente inquinanti come ossidi di azoto e materiale particolato sottile, grazie all'alto quantitativo di stomi presenti sulla faccia inferiore delle foglie.

Anche attraverso l'inserimento di piante a portamento erbaceo si vuole richiamare l'ambiente della Riserva; in particolare, si prevede di inserire piante come:

- Butomus umbellatus;
- Limniris pseudacorus;
- Leucojum aestivum;



- Typha latifolia;
- Juncus effusus;
- Carex alata.



In questo modo, oltre ad essere in presenza di fioriture maestose e appariscenti durante il periodo primaverile-estivo, si ha la possibilità di sfruttare il luogo per il mantenimento di alcune specie a rischio estinzione, come è il caso delle campanelle maggiori sopra citate.

3. Inserimento di Aree Prative



La loro presenza è già stata citata per il fatto che verranno mantenute vive come forma di **sfogo per eventi di pioggia super-eccezionali**; tuttavia, anche l'intervento su queste aree è un aspetto fondamentale del progetto. In particolare, si prevede di destinare due o tre piccole zone adibite a prati aperti e incolti. In questi luoghi le peculiarità sono tre:

- Presenza di **sistemi di rigagnoli** d'acqua per la canalizzazione delle piogge;
- Mantenimento della vegetazione con una metodica a **sfalcio non invasivo**, che vada quindi a incentivare la **crescita spontanea di piante autoctone** del luogo;
- Possibilità per le persone di usufruire dei prati, sia durante le fasi non allagate, quindi attraverso camminamenti in sito, sia durante la presenza di acqua, mediante la presenza di **passerelle in legno rialzate**.

Da ricordare che la presenza di prati è un fattore fondamentale per l'incremento della biodiversità: essi, infatti, sono tendenzialmente composti da una notevole moltitudine di specie vegetali, che richiamano ancor di più insetti di vario genere che ne giovano per la sussistenza, i quali a loro volta richiamano altri animali; e così via. Azione importante sarà, perciò, quella di preoccuparsi che il sistema prativo "sia vivo e resti in forma", proprio per far sì che si stabilizzi una grande varietà vegetale.

4. Isolamento dell'area

Il parco di Pietralata si trova in un **contesto urbano** piuttosto **trafficato**: esso, infatti, è al centro di una serie di importanti collegamenti, come l'adiacente stazione di Roma Tiburtina e la strada soprastante di via dei Monti Tiburtini. Il progetto cerca quindi di fare in modo che il **sistema del parco** sia un **sistema semi-isolato**, da un punto di vista acustico, visivo e atmosferico. Per fare ciò si decide di coprire tutto il confine con un sistema a Pioppi, elementi tipici della Riserva Naturale dell'Aniene. In particolare, si utilizza la maestosa specie di *Populus tremula*, soprattutto perché ha una buona capacità di stoccare le polveri sottili provenienti dal traffico veicolare. Questa esigenza nasce da uno studio del 2022, secondo cui i dati della qualità dell'aria prodotti dall'agenzia ARPA della Regione Lazio, vedono un primato nel numero di giornate con superamento di limite della soglia di sicurezza delle polveri sottili proprio nella zona in cui si vuole dar vita al progetto in essere. Inoltre, studi dimostrano come il pioppo abbia grande impatto sulla riduzione della concentrazione di **CO2 atmosferica**, con un assorbimento di 9,89 ton CO2/ha/anno.

5. Ulteriore intervento di forestazione

Ultimo intervento necessario nella zona del parco di Pietralata è quello di intensificare ulteriormente il quantitativo di alberi presenti nella zona. Riassumendo le parti progettuali precedenti, si nota come **elementi arborei** siano **presenti già in notevole quantità**, sommando quelli presenti nei frutteti, gli alberi delle Rain Gardens, i pioppi utilizzati per il confinamento dell'area, e le aree di bosco giovane già esistenti.

Tuttavia, un ultimo piccolo appezzamento di terreno si decide di adibirlo a bosco: le basi da cui nasce tale idea sono nuovamente la necessità di ripulire l'aria dagli agenti inquinanti, la volontà di creare un sistema che possa mitigare le temperature estive estreme, e l'intensificazione della biodiversità del parco.

Per l'area di interesse si decide di produrre un **sistema vegetale** formato da **bosco termofilo**, ossia un insieme di piante che non hanno particolari necessità, se non quella di vivere in ambienti caldi o temperati. Esempi tipici di queste associazioni vegetali, che vorrebbero essere inseriti nell'area interessata, sono:

- *Acer campestre*;
- *Quercus cerris*;
- *Cornus domestica*.

Per quanto riguarda essenze arbustive della zona, si possono inserire:

- *Spartium junceum*;
- *Prunus spinosa*;
- *Ruscus aculeatus*;
- *Sambucus nigra*;
- *Juniperus communis*.



Come ormai è noto, parte di queste piante vengono inserite proprio perché già esistenti nelle aree adiacenti, permettendo così una continuità vegetale che possa attivare una rete ecologica vitale e funzionale.

7 Bibliografia

Pietralata nella seconda metà del Novecento:

<https://www.teche.rai.it/2023/08/vacanze-romane-1963/>

<https://www.rerumromanarum.com/2015/05/quartiere-pietralata.html>

<https://www.romatoday.it/attualita/focus-periferie-pietralata.html>

<https://www.monnoroma.it/quartierepietralata.html>

<https://geoportale.cittametropolitanaroma.it/cartografia-storica/20>

Pietralata. Da campagna a isola di periferia, Emiliana Camarda, Franco Angeli, 2007

Per gli interventi naturalistici:

<https://www.parchilazio.it/valledellaniene-natura>

<https://www.cogecstre.com/ortoMesofilo.htm>

https://www.actaplantarum.org/flora/flora_info.php?id=6712

<https://foreverzeroco2.it/quale-albero-assorbe-piu-co2-ecco-la-tabella/>

http://www.provincia.mantova.it/UploadDocs/6037_Ppt0000009.pdf

https://www.autoritadistrettoac.it/sites/default/files/eventi/atti_convegno/2018_06_04/ferranti_convegno_6_4_18.pdf

https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/Fasc2_Rischioldraulico.pdf

<https://www.comune.roma.it/web/it/scheda-servizi.page?contentId=INF120666&pagina=4>

https://www.ilmessaggero.it/italia/morti_per_inquinamento_caldo_decessi_morti_roma_milano_enea_clima-6740733.html

<https://www.romatoday.it/politica/smog-zone-piu-inquinare-roma-2022-malaria.html>

https://www.comune.roma.it/web-resources/cms/documents/Inquinamento_atmosferico_2016.pdf

<https://www.isprambiente.gov.it/files2022/attivita/mappa-roma.jpg/view>

https://www.sigeaweb.it/documenti/geositi_roma.pdf

https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/periodici-tecnici/memorie-descrittive-della-carta-geologica-ditalia/memdes_93_ciotoli.pdf

Giardini terapeutici:

[Se il verde entra in ospedale: alla scoperta dei giardini terapeutici - PPHC.it \(trendsanita.it\)](#)

[Giardino terapeutico come cura per l'alzheimer: un'opportunità da cogliere - Oikos Coop](#)



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

Irene Ortis

Associazione Acri-Gente di Aguzzano

26 ottobre 2023

VALUTAZIONE DEI SERVIZI ECOSISTAMICI NELL'AREA URBANA DI PIETRALATA

Contributo al Dibattito Pubblico Stadio AS Roma

PREMESSA

I **servizi ecosistemici** sono, secondo la definizione data dalla *Valutazione degli ecosistemi del millennio*, “**i benefici multipli forniti dagli ecosistemi al genere umano**”.

Il Millennium Ecosystem Assessment descrive quattro categorie di servizi ecosistemici:

- **supporto alla vita** (come ciclo dei nutrienti, formazione del suolo e produzione primaria),
- **approvvigionamento** (come la produzione di cibo, acqua potabile, materiali o combustibile),
- **regolazione** (come regolazione del clima e delle maree, depurazione dell'acqua, impollinazione e controllo delle infestazioni, gas atmosferici, clima, acque, erosione, prevenzione del dissesto idrogeologico, regolazione dell'impollinazione, habitat per la biodiversità)
- **valori culturali** (fra cui quelli estetici, spirituali, educativi e ricreativi).

L'importanza dei servizi ecosistemici è quindi molto alta in quanto essi, **direttamente o indirettamente, influenzano e sostengono la vita ed il benessere umano** in termini di salute, accesso alle risorse primarie, sostentamento, gradi di resilienza per combattere i cambiamenti climatici...etc. (fonte: [Wikipedia](#)).

Nel Piano Particoreggiato Pietralata approvato (DGC 208/2012), inserito nel Nuovo PRG di Roma, erano previste una serie di cubature che, all'interno del perimetro dato si sarebbero dovute sviluppare in altezza lasciando libera una vasta area, compatta, che avrebbe agito come compensazione ambientale in un quadrante della città consolidata dove le aree libere sono rarissime, comprese quelle destinate ad essere edificate (area ex SDO e aree ferroviarie).

In epoca dove ancora non si parlava di eccessivo consumo di suolo e cambiamenti climatici, si è pensato ad una vasta area omogenea e unitaria che potesse essere compensativa ed utile all'economia ecologica influenzando positivamente l'intero quadrante. Certo di gran lunga insufficiente a compensare fenomeni ora molto comuni, come le ondate di calore (hot spot) e nubifragi che provocano gravi danni che sempre più spesso scatenano alluvioni (bombe d'acqua). Però era stata pensata per ristabilire un po' di equilibrio un'un'area intensamente urbanizzata come quella di Pietralata da una parte, i quartieri di Piazza Bologna al di là del vallo ferroviario, e il quartiere Nomentano dall'altra.

In ogni caso ormai sappiamo come il consumo di suolo impatta sui territori e sul clima (fig.1):

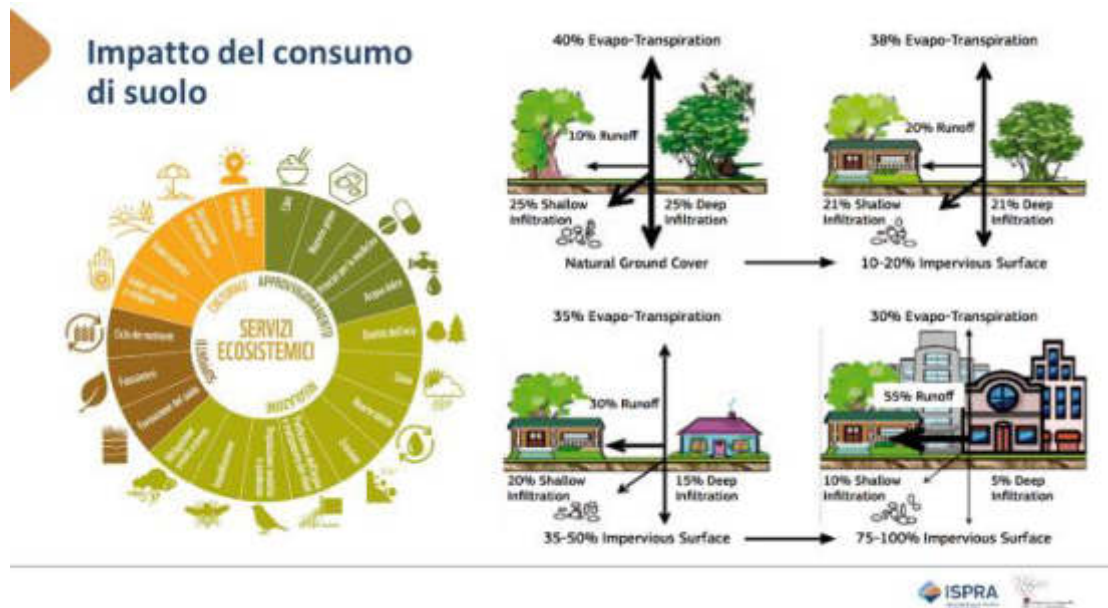


Fig. 1: da fonte ISPRA

Inoltre il suolo è una risorsa limitata e, visti i tempi estremamente lunghi di formazione, si può ritenere che sia una risorsa sostanzialmente non rinnovabile.

Sempre da fonte ISPRA l'impermeabilizzazione del territorio comporta:



Fig. 2: fonte ISPRA

Ciò premesso e data la situazione progettuale sotto riportata, che mette a confronto i due progetti (progetto ex SDO e nuova proposta di Variante PP Pietralata) si **richiede il calcolo dei servizi ecosistemici mettendo a confronto i due progetti**, dove nell'uno è prevista un'area compatta mentre nella seconda previsione si presume non solo una spezzettatura del sistema del verde, ma anche una sua parziale impermeabilizzazione con la presenza di "verde ad uso sportivo".



PP Pietralata di cui alla DGC 208/2012



Modifiche al PP Pietralata di cui alla DGC 208/2012

COPERTURA DEL SUOLO

L'area esaminata consiste in un poligono esteso per circa 40,8 ettari, limitato a nord da via dei Monti Tiburtini, ad est da via dei Durantini, a sud da via Carlo Amoretti e a ovest da via dei Monti di Pietralata. Il sito interessato al progetto di nuovo "Stadio della Roma" è interamente compreso all'interno dell'area (Fig. 3).



Fig. 3: area di studio

Per determinare l'Uso del Suolo sono stati posti 725 punti di controllo random a terra (*GCP-Ground Control Point*), utilizzando sia le ortofotocarte disponibili sul Geoportale Nazionale (<http://www.pcn.minambiente.it/mattm/>), sia specifici rilevamenti sul posto (*Fig. 4*).



Fig. 4: punti di controllo a terra

Le classi di Uso del Suolo sono le seguenti:

SIGLA	CLASSE DI COPERTURA	N. GCP	% COPERTURA±ES	AREA (ettari)±ES
A	Alberi/arbusti	251	34,62 ± 1,77	14,14 ± 0,72
V	Vegetazione erbacea	207	28,55 ± 1,68	11,66 ± 0,69
E	Edifici (compresi capannoni)	40	5,52 ± 0,85	2,25 ± 0,35
S	Strade (principali e secondarie)	36	4,97 ± 0,81	2,03 ± 0,33
I	Altre superfici impermeabili	132	18,21 ± 1,43	7,44 ± 0,59
T	Terreno nudo	59	8,14 ± 1,02	3,32 ± 0,41
TOTA LE		725	100	40,84

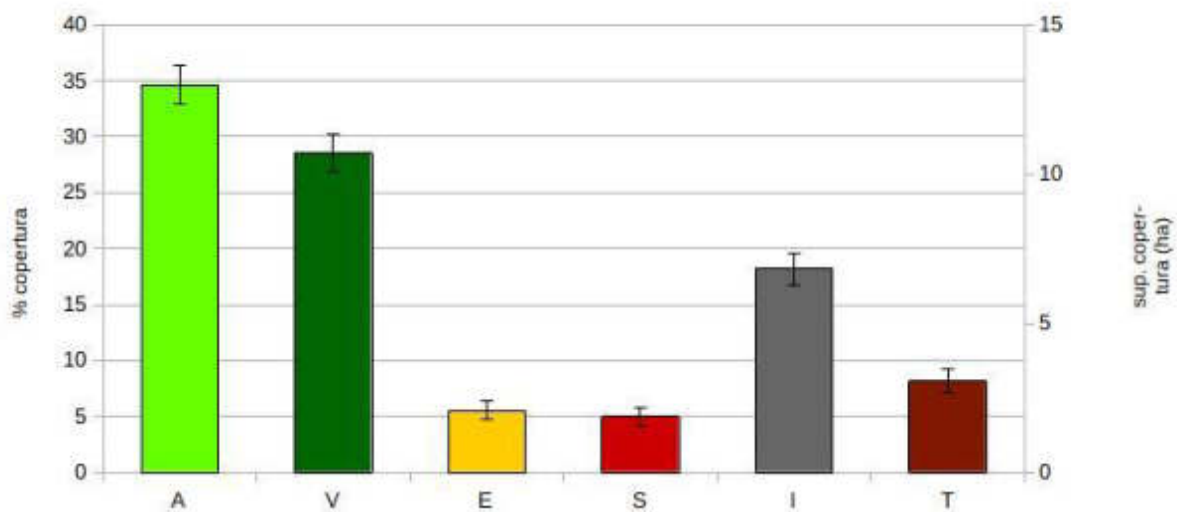


Fig. 5: copertura del suolo

SERVIZI ECOSISTEMICI

Per il calcolo dei Servizi Ecosistemici è stato utilizzato il modello UFORE elaborato dal Servizio Forestale USA (<https://www.fs.usda.gov/research/treesearch/18420>).

È stata effettuata una stima di:

- capacità annuale di fissazione del carbonio;
- quantità di carbonio attualmente sequestrata dalla vegetazione presente;
- capacità annuale di abbattimento del monossido di carbonio (CO);
- capacità annuale di abbattimento del biossido di azoto (NO₂);
- capacità annuale di rimozione dell'ozono troposferico (O₃);
- capacità annuale di abbattimento dell'anidride solforosa (SO₂);
- capacità annuale di rimozione del PM_{2,5};
- capacità annuale di rimozione del PM₁₀.
- capacità di riduzione del *runoff* delle acque meteoriche.

Successivamente, ai Servizi Ecosistemici sono stati assegnati dei valori economici, in base ai valori di riferimento adottati in Italia per il carbonio (CE, 2003), per l'ozono troposferico (Comitato Capitale Naturale, 2017) e per la ricarica delle falde acquifere (Gaglioppa e Marino, 2016), mentre per le altre variabili sono stati utilizzati i valori medi europei delle esternalità (van Essen et al, 2011) o le equazioni di regressione BenMAP (Nowak et al, 2014).

Calcoli eseguiti sull'area ex SDO di Pietralata tenendo conto delle preesistenze assumendo l'area di riferimento da Google Maps.

CARBONIO

SERVIZIO ECOSISTEMICO	CARBONIO (t)	CO2 equiv. (t)	Valore (€)
Fissazione annuale	43,26 ± 2,21	158,64 ± 8,10	4.548 ± 232
Sequestro attuale	1.086,53 ± 55,45	3.983,95 ± 203,33	114.220±5.829

INQUINANTI ATMOSFERICI

SIGLA	SERVIZIO ECOSISTEMICO	QUANTITÀ RIMOSSA (Kg)	Valore (€)
CO	Rimozione annuale	16,29 ± 0,83	21 ± 1
NO ₂	Rimozione annuale	186,56 ± 9,52	1.670 ± 85
O ₃	Rimozione annuale	260,00 ± 13,27	1.149 ± 59
SO ₂	Rimozione annuale	3,37 ± 0,17	7 ± 0
PM _{2,5}	Rimozione annuale	18,13 ± 0,93	108 ± 6
PM ₁₀	Rimozione annuale	216,85 ± 11,07	1.426 ± 73
TOTALE		701,19 ± 35,79	4.381 ± 224

RUNOFF

SERVIZIO ECOSISTEMICO	QUANTITÀ (Kl)	Valore (€)
Riduzione runoff	1,10 ± 0,06	2,0 ± 0,0
Evaporazione	24,60±1,26	
Intercettazione	24,76±1,26	
Traspirazione	23,29±1,19	
Evaporazione potenziale	158,21±8,07	
Evapotraspirazione potenziale	130,48±6,66	

Sono questi solo piccoli calcoli che il sistema riporta data l'area di studio. Ma analizzando solo questo piccolo report si deduce il valore ecosistemico dell'area che, nella sua collocazione, inserita all'interno della città consolidata porta ad essere considerata come un "elemento propulsore" che contribuisce, anche se in parte, ad abbattere gli inquinati.

L'area in esame ha una modesta estensione (40,8 ettari) e al suo interno il consumo di suolo corrisponde a circa 15 ettari (36,84%). Ciò fa sì che il valore dei servizi ecosistemici associato all'area risulti parimenti modesto (circa 118.000,00 €/anno).

Vanno tuttavia considerati due aspetti di rilievo:

1) in generale nell'area si può parlare di consumo di suolo "reversibile", essendo presenti infrastrutture leggere, piccoli edifici poco elevati, serre temporanee e capannoni prefabbricati. Allo stato attuale l'area potrebbe essere in gran parte "ri-naturalizzata" provvedendo all'espansione delle componenti arboree, arbustive e erbacee e al ripristino degli ecosistemi naturali, nell'ambito dell'implementazione del Parco di Pietralata. Ciò comporterebbe un significativo aumento dei servizi ecosistemici;

2) parlare di servizi ecosistemici non significa solo fare riferimento al loro valore economico diretto, ma più in generale a tutti i benefici per le comunità umane derivanti dalla presenza di ecosistemi sani. Tra questi: la riduzione delle patologie respiratorie e cardio-circolatorie, con importanti riduzioni della mortalità e delle spese sanitarie (OMS, 2018); la stabilizzazione del microclima locale e la riduzione dei costi di climatizzazione degli edifici; il miglioramento della biodiversità che determina innumerevoli benefici anche per le comunità umane, ad esempio l'incremento delle popolazioni di insetti impollinatori, con rilevanti vantaggi per l'agricoltura e l'apicoltura; la possibilità che le acque meteoriche, penetrando nel terreno, ricarichino le falde acquifere invece di scorrere sull'asfalto e sulle superfici impermeabili e congestionare la rete fognaria; il valore psicologico di poter disporre di aree verdi urbane per la socialità, lo sport, il raccoglimento, la contemplazione, lo studio, il relax.

Dalle considerazioni su esposte appare chiaro che la realizzazione del nuovo "Stadio della Roma" sarebbe ambientalmente insostenibile in quanto comporterebbe un consumo irreversibile di suolo di con una sensibile e definitiva perdita di valore ecosistemico dell'area.

In definitiva, l'ampliamento del Parco di Pietralata comporterebbe benefici diffusi estesi all'intera comunità locale, mentre il nuovo stadio comporterebbe una perdita netta di benefici per tutti, vantaggi solo per alcuni imprenditori, servizi a pagamento per i tifosi e gravi disservizi per il territorio.

Sulla vicenda "Stadio della Roma" si contrappongono due visioni radicalmente opposte della città: da un lato la città interamente gentrificata, la città del cemento, dei centri commerciali e direzionali, della movida notturna e del "tutto si può avere, basta pagare"; dall'altro la città sostenibile, capace di recuperare al suo interno elementi di naturalità ed integrare in maniera armoniosa servizi e qualità della vita.

Noi siamo fautori di questa seconda via!

CONCLUSIONE

Dopo questa brevissima analisi si vuole dimostrare che, come citato nel Dossier di Progetto, non ci si può accontentare, in una fase pre progettuale, di enunciare che saranno adottate delle "Soluzioni ispirate alla natura" (pagina 26 – Sezione 2 – Ipotesi Progettuale), ma fare una vera e propria valutazione, attraverso aree test (sia su quelle destinate a verde e su aree soggette a trasformazione) dove deve emergere chiaramente la potenzialità dei servizi ecosistemici in termini di capacità di indirizzo delle scelte di pianificazione e gestione di quel territorio. Tale approccio viene già usato da varie città, tra cui il Comune di Torino ("*Valutazione dei Servizi ecosistemici: Simulazioni in aree test*" 30.04.2020).

Si ritiene inoltre che in questi tempi difficili, dove il depauperamento delle risorse naturali (suolo compreso) causa la riduzione o la perdita totale dei benefici resi dagli ecosistemi, si debba tener particolarmente conto, in sede di progettazione, di quello che si può recuperare e creare i

presupposti per realizzare quella capacità del territorio di assorbire un urto senza causare danni in futuro. Troppo spesso (per non dire sempre) la perdita totale dei benefici che si traggono dagli ecosistemi ha spesso costi ambientali e sociali pesanti e i danni che ne conseguono sono sempre a carico di soggetti o comunità non direttamente coinvolti nello sfruttamento della risorsa stessa.

Per affrontare le sfide epocali dei cambiamenti climatici, dell'inquinamento atmosferico e degli eventi climatici estremi, è necessario creare una città resiliente. Ed è per questo che si chiede di tener conto dell'importanza **dell'infrastruttura verde** (riconosciuta dalla Commissione Europea dal 2013 e adottata nella Strategia Europea per la Biodiversità) come approccio integrato alla gestione del territorio e determinare quegli effetti positivi anche dal punto di vista economico per la capacità di contenimento del dissesto idogeologico, per la lotta ai cambiamenti climatici e per il ristabilimento della qualità delle matrici ambientali, aria acque e suolo.

Valutare attentamente tutto ciò potrà anche dare risultati negativi sull'edificabilità di quest'area "libera" come di molte aree residuali sparse nella città. Me se si deve calcolare il loro valore con una metrica diversa si riterrà necessario "valutare" il benessere che danno alla città stessa, il valore di quel suolo, risorsa limitata, rara e altamente remunerativa e i servizi ecosistemici che quel area dà alla comunità.

Bibliografia utilizzata nel calcolo dei servizi ecosistemici

- CE, 2003. *Direttiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio*. Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea. 25.10.2003.
- Comitato Capitale Naturale, 2017. *Primo Rapporto sullo Stato del Capitale Naturale in Italia*, Roma.
- Gaglioppa P., Marino, D. (a cura di). *Manuale per la valutazione dei servizi ecosistemici e l'implementazione dei PES nelle aree agroforestali*. CURSA, Roma, 2016, pp. 178.
- Nowak D.J., Hirabayashi, S., Bodine, A., Greenfield, E., 2014. *Tree and forest effects on air quality and human health in the United States*. Environmental Pollution. 193:119-129.
- van Essen, H.; Schrotten, A.; Otten, M.; Sutter, D.; Schreyer, C.; Zandonella, R.; Maibach, M.; Doll, C., 2011. *External Costs of Transport in Europe*. Netherlands: CE Delft. p.161.



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

Associazione Carteinregola

27 ottobre 2023



**STADIO DELLA ROMA A PIETRALATA
OSSERVAZIONI E RICHIESTE DI CARTEINREGOLA
27 ottobre 2023**

Inviamo un estratto del dossier a cura del gruppo di lavoro urbanistica di Carteinregola, pubblicato sul sito in occasione della discussione sulla Proposta di delibera poi approvata dall'Assemblea capitolina¹, con alcuni aggiornamenti ricavati dalle informazioni emerse durante il Dibattito pubblico.

La scelta dell'area per il nuovo complesso sportivo di A.S.Roma nel IV Municipio, accanto alla nuova Stazione Tiburtina e alla linea della metro B, e l'esclusione di edificazioni supplementari per il raggiungimento dell'equilibrio economico, elimina molte delle obiezioni che Carteinregola aveva sollevato riguardo il progetto dello Stadio a Tor di Valle. Tuttavia persistono molte criticità che emergono anche dai pareri rilasciati dagli enti che hanno partecipato alla Conferenza dei servizi preliminare sullo Studio di fattibilità presentato da A.S. Roma e che sono state evidenziate dai cittadini e dai comitati durante il Dibattito pubblico, criticità e che a nostro avviso non hanno trovato risposte adeguate nel corso del Dibattito.

PREMESSA

Anche se esula dal perimetro del Dibattito, riteniamo che un nuovo stadio, seppure di “nuova generazione”, non sia un'opera di interesse pubblico, e che anche le strutture sportive, come le nuove edificazioni, dovrebbero essere pianificate senza consumo di suolo. E che in ogni caso una scelta volta all'interesse pubblico e coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale avrebbe dovuto orientarsi alla realizzazione di una struttura condivisa almeno dalle due principali squadre di calcio della Capitale, anziché lasciare aperta la prospettiva di future cementificazioni di altre aree per far posto a ulteriori impianti sportivi.

Riteniamo infine che Roma Capitale debba individuare il ruolo da assegnare in futuro allo Stadio Olimpico: in mancanza della sostenibilità economica attualmente assicurata dall'utilizzo da parte della/e squadra/e calcistica/e, l'impianto, di sicuro valore architettonico, potrebbe subire un lento e costante degrado (cfr. Lo Stadio Flaminio), un declino certo, se sin da subito non se ne prevede una collocazione tale da garantire un impiego non episodico ed economicamente remunerativo.

Sui tanti aspetti del progetto, Carteinregola ha lavorato su quelle che ritiene le principali criticità: la mobilità, dal punto di vista del trasporto pubblico e della dotazione di parcheggi, e la quantità e la qualità del verde urbano che, come emerge dalle nostre analisi dello Studio di fattibilità, oltre ad essere decisamente ridimensionato rispetto alle previsioni del Piano particolareggiato di Pietralata, è anche spezzettato e per una parte consistente – dove le norme prescrivono l'assenza di ostacoli visivi – rischia di ridursi a semplici aiuole, oltretutto recintate.

Gli interventi dei funzionari del Comune di Roma nel corso del Dibattito pubblico hanno evidenziato che esistono due diversi approcci alle possibili soluzioni per le problematiche emerse: quello “ragionieristico” - significativa espressione utilizzata dalla RUP del Dipartimento – e quello politico. Noi chiediamo alla classe politica trasversale che ha avallato il progetto dello stadio di non nascondersi dietro astratti conteggi che premiano gli interessi privati, ma di schierarsi con i bisogni dei cittadini.

LE RICHIESTE

Avanziamo le richieste che hanno trovato ben poco seguito nei generici emendamenti alla Delibera che a nostro avviso non introducono alcun vincolo stringente

Mobilità e i parcheggi

Chiediamo:

- **Che tutti i “*necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato*” già indicati dagli enti proposti nei pareri della Conferenza dei servizi preliminare e gli ulteriori interventi che dovessero essere individuati dal “*tavolo tecnico congiunto*” di Roma Capitale Atac RSM RFI FSV Regione Lazio e soggetto proponente in funzione della sostenibilità del nuovo Stadio e delle strutture ad esso collegate siano considerati “*opere pubbliche strumentali all’intervento*” e quindi a carico totale o parziale del proponente.**
- **Che siano quantificati gli investimenti richiesti per l’adeguamento del sistema trasportistico in funzione dell’accessibilità allo stadio e alle infrastrutture collegate, senza che Roma Capitale debba concedere al proponente compensazioni o altre utilità in funzione del raggiungimento dell’equilibrio economico finanziario. Questo per le opere come i parcheggi supplementari, da realizzare in aggiunta ai nodi di scambio anche in stazioni metro più periferiche, o come l’aumento delle vetture della metropolitana e l’adeguamento della segnaletica della linea “B”, o gli interventi sulla viabilità.**

Riteniamo inoltre necessario un impegno da parte degli enti locali – Comune, Città Metropolitana, Regione – per l’avvio di quelle opere, come il prolungamento della Metro B a Casal Monastero, **l’allungamento della prevista linea tranviaria Cinecittà - Ponte Mammolo sino a Fidene/Roma nord** e altri interventi , che da tempo immemorabile sono negli elenchi delle opere pubbliche previste e mai realizzate.

Verde pubblico

Lo Studio di fattibilità della AS Roma prevede una riduzione della superficie a verde pubblico rispetto al Piano Particolareggiato vigente, che gli stessi uffici del Dipartimento Urbanistica avevano quantificato in “*circa 29.000 m quadri, 54.000 m quadri restanti*”, e lo “spezzettamento” del verde in tanti spazi di risulta, tra un “Parco dello Stadio”, un’area recintata di 110.000 mq all’interno della quale sorgerà l’impianto sportivo e dove per ragioni di sicurezza non possono esserci “ostacoli visivi”, e un “Parco centrale”, un’area più piccola, di 42.000 mq, in cui sono inseriti anche vari campi sportivi, un anfiteatro per spettacoli all’aperto e una “piazza per eventi” sopra un parcheggio interrato multipiano².

Chiediamo:

- **Che il verde pubblico abbia la stessa ampiezza prevista dal Piano particolareggiato, con una superficie compatta e continua – non ritagliata ai bordi dello Stadio o ricavata da una sommatoria di spazi frammentati – e con una qualità assicurata dalla messa a dimora di un congruo numero di alberature di prima e seconda grandezza. Se, come rilevabile dal masterplan, fosse impossibile ricavare nel compendio un'unica e continua superficie equivalente al verde pubblico previsto in precedenza, sia quantomeno individuata un'altra area del quadrante interessato che possa permettere il raggiungimento della quota, con i costi e le sistemazioni a carico del proponente.**

Per il Parco dello Stadio:

- **Che non sia conteggiata nella superficie del verde pubblico l'area all'interno del recinto perimetrale, perchè non può essere considerato verde pubblico quello di una zona solo parzialmente accessibile - di fatto a discrezione del gestore dell'impianto - né quello di tutte le parti scoscese e non praticabili, che, vista anche l'impermeabilizzazione della superficie sottostante, sono catalogabili come spazi puramente decorativi.**

Per il Parco centrale:

- **Che vengano stralciati dal progetto tutti gli impianti sportivi recintati e a pagamento, mantenendo invece i giochi per i bambini, i campi da pallacanestro, i parchi per skateboard e i percorsi attrezzati e gratuiti aperti a tutti, limitando al massimo l'impermeabilizzazione dei suoli.**
- **Che sia stralciato dal progetto l'anfiteatro (le periferie di Roma ne sono piene, senza alcun giovamento per i territori)**
- **Che la piazza per eventi sopra al parcheggio multipiano Quintiliani sia progettata per sostenere la zolla di terra necessaria alla messa a dimora di alberature di prima e seconda grandezza come prescritto dal Regolamento del Verde e del Paesaggio Urbano³**
- **Che sia destinata a verde anche l'area denominata "AK" nel Piano di fattibilità come cubatura residua del P.P. destinata a immobile comunale**
- **Che sia eseguito un approfondito studio delle alberature presenti⁴ per individuare gli esemplari arborei oggetto di speciale salvaguardia⁵, per mantenerli, ove possibile, in loco come memoria collettiva del patrimonio arboreo cittadino⁶ o spostarli con tutti gli accorgimenti tecnici necessari⁷ nelle aree verdi previste dal progetto.**

Riferimenti: Anna Maria Bianchi Presidente Ass. Carteinregola 335/6930035

info@carteinregola.it - <https://www.carteinregola.it/>

¹ Vedi [Stadio della Roma a Pietralata, il dossier con le osservazioni di Carteinregola](#)

² Neanche nel Parco centrale si prevede una superficie verde continua, visto che nello Studio di fattibilità sono inseriti, oltre ad alcuni impianti "aperti" ai cittadini – parco giochi, playground, campi da pallacanestro – diversi impianti sportivi – **5 campi da tennis** (1565 mq), **5 campi da padel** (1200 mq), **campi da calcetto** a 5 (2772mq) – la cui gestione dovrebbe essere concessa dal Comune a privati, seppure con prezzi calmierati per i residenti meno abbienti – più una **piazza per eventi all'aperto** di 2000 mq e un suo inspiegabile doppione, un **anfiteatro all'aperto** di 3500 mq.

³ Deliberazione n. 17 /2021 Approvazione del **Regolamento Capitolino del verde pubblico e privato e del paesaggio urbano di Roma Capitale.**

Articolo 27 Dotazione di verde per aree parcheggio e per le aree carburanti

comma 3 Le aree destinate a parcheggio sia a raso che interrato, devono essere di norma individuate in spazi già pavimentati. Quando ciò non risulti possibile deve essere tutelata l'originaria dotazione di terreni a verde e, per i parcheggi a raso, anche la dotazione di terreni permeabili.

Comma 4 Tra i criteri da osservare nella progettazione delle nuove aree va considerato che:

- a) per ogni pianta deve essere garantita una superficie libera protetta con terra, prato o tappezzanti adeguate; inoltre l'area di parcheggio deve essere realizzata in pavimentazione permeabile e drenante;
 - b) le alberature devono essere distribuite in maniera tale da fornire un razionale ombreggiamento agli automezzi in sosta;
 - c) la superficie libera e il fusto delle piante devono essere adeguatamente protette dal calpestio e dagli urti, privilegiando la realizzazione di aiuole continue e non di aiuole singole.
5. In sede di collaudo, Roma Capitale verifica che i nuovi impianti di alberature su aree pubbliche o su aree private destinate a pubblico, rispettino, oltreché il progetto approvato, le disposizioni di cui al presente Regolamento e per le opere difforni intima al soggetto esecutore di procedere alle modifiche necessarie.
 6. Nella scelta progettuale occorre privilegiare alberi con chioma ampia, folta e ombrosa, assenza di frutti voluminosi e pesanti, scarsa attitudine alle infestazioni da insetti che producono deiezioni zuccherine, rusticità e solidità dei tessuti meccanici. Sono escluse specie che rilasciano sostanze o frutti vischiosi o imbrattanti.
 7. Gli eventuali spostamenti di alberature devono essere realizzati secondo le tecniche più accreditate dall'arboricoltura urbana con macchina trapiantatrice o sistema a piattaforma rigida, in funzione della grandezza delle piante da trapiantare, e solo quando non è possibile modificare il progetto dell'opera tutelando le preesistenze arboree.
 8. La superficie a verde deve essere posta preferibilmente in rilievo rispetto al piano di calpestio e il colletto degli individui arborei protetto dagli urti mediante appositi dissuasori.
 9. In caso di realizzazione di parcheggio o ristrutturazione a parcheggio di aree ricavate in spazi angusti e densamente urbanizzati, la superficie a verde deve essere, in toto o in parte, recuperata attraverso la previsione di verde pensile e/o verticale ai sensi dell'art. 23 del presente Regolamento.
 10. **I nuovi parcheggi interrati non possono essere realizzati sotto parchi, giardini e aree naturali di pregio e al di sotto degli alberi monumentali o di notevole interesse pubblico o di pregio. La progettazione della superficie esterna dei parcheggi interrati deve prevedere:**
 - a) la realizzazione di aree verdi, qualora il contesto storico-architettonico lo consenta;
 - b) che il profilo del suolo, allestito in base alle buone pratiche di progettazione di aree verdi pensili, sia di profondità adeguata alla struttura delle specie vegetali previste: per piccoli arbusti non meno di 50 cm di terreno, per piccoli alberi non meno di 1 m, per alberi di seconda e prima grandezza non meno di 2 m, nel rispetto di quanto previsto dalla norma UNI11235/2015;**
 - c) per i suoli di altezza minima pari ad un metro, la presenza di almeno 30 per cento di specie arboree sul totale delle specie impiantate.**
 11. I parcheggi a piano stradale, le cui coperture non siano utilizzate quali terrazze abitabili o "attrezzati" con impianti di energia rinnovabile, devono essere preferibilmente ricoperti a verde, come previsto dalla lettera c), comma 1, art. 6 della L. 14 gennaio 2013 n. 10, ovvero, laddove non sia tecnicamente possibile, attraverso l'estensione orizzontale dell'inverdimento verticale attuato ai sensi della lettera d), comma 1, art. 6 della L. 14 gennaio 2013 n. 10 o dell'inverdimento delle recinzioni.
 12. Le griglie ed i pozzi di aerazione dei parcheggi interrati devono essere posti alla massima distanza dalle aree attrezzate per la pubblica fruizione. I manufatti di servizio devono essere appositamente schermati con la vegetazione.

⁴ Vedi **Articolo 34. Interventi sulle alberature inerenti o contestuali a opere edilizie**

⁵ Vedi

Articolo 29. **Tutela delle alberature e salvaguardia delle siepi e macchie arbustive**

Articolo 40. **Interventi sul verde pubblico e privato oggetto di speciale salvaguardia**

⁶ Articolo 37 **Interventi e rinnovi sulle alberate** comma 3

⁷ **Articolo 27 Dotazione di verde per aree parcheggio e per le aree carburanti**

Comma 7 Gli eventuali spostamenti di alberature devono essere realizzati secondo le tecniche più accreditate dall'arboricoltura urbana con macchina trapiantatrice o sistema a piattaforma rigida, in funzione della grandezza delle piante da trapiantare, e solo quando non è possibile modificare il progetto dell'opera tutelando le preesistenze arboree



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

URBAN-GAP

29 ottobre 2023

Valerio Cruciani Architetto



Riflessioni sul nuovo stadio della Roma
nell'area Tiburtina-Pietralata





architecture lab design



Riflessioni sul futuro polo intermodale direzionale sportivo Tiburtina-Pietralata

L'atterraggio del nuovo **Stadio della Roma** nell'area Tiburtina-Pietralata segna una svolta decisiva per Roma e il futuro di questo importante quadrante della città. Una realtà che porterà con sé un polo sportivo di eccellenza con uno stadio capace di accogliere dai 55.000 ai 62.000 persone, 4.000 posti auto e 10.000 stalli per motociclette motorini e biciclette. L'area di **160.000** metri quadrati su cui si sviluppa il progetto comprenderà un centro fitness, un centro medico, un centro sportivo e un asilo. Oltre al Parco dello Stadio, 110.000 metri quadrati, ci sarà anche il Parco Centrale con campi sportivi e arena all'aperto. Questo importante magnete va a sommarsi ad un progetto di sviluppo ambizioso dell'area, che vede nello stesso ambito la realizzazione del nuovo **Masterplan del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**. *FS Sistemi Urbani ha presentato una proposta di modifica al Piano di Assetto, frutto del Verbale d'Intesa per la "cura del ferro" e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse, che prevede uno sviluppo innovativo dell'intera area. Nascerà un quartiere moderno sul lato Est (Pietralata-Tiburtino) con edifici distribuiti longitudinalmente lungo l'asse ferroviario. Il progetto prevede anche un grande parco attrezzato collegato con un ponte pedonale al quartiere Bologna e la nuova stazione delle autolinee extraurbane collegate tramite un passaggio aereo e protetto alla Stazione. La strategia è quella di densificare l'hub di Tiburtina concentrando i diritti edificatori di proprietà del Gruppo FS a partire da quelli già presenti sul lato Ovest e quelli derivanti da altri ambiti urbani, per complessivi 290.000 mq di SUL, destinati ad un mix funzionale flessibile e vario (direzionale, commerciale, ricettivo e culturale, residenziale).* Già definita la nuova Defance di Roma. Si aggiungono la realizzazione del nuovo Technopole della **Sapienza Università di Roma**, la realizzazione dei nuovi uffici ISTAT. Inoltre, proprio a ridosso dell'area persistono importanti realtà come il Polo Natatorio Pietralata e l'Ospedale Sandro Pertini.

A fronte di queste opere così importanti e diversificate non sembra esserci però uno scambio adeguato in termini di qualità urbana degna di una operazione di tale rilevanza, manca forse una visione d'insieme che leghi e integri tutte queste funzioni. Questa potrebbe essere l'occasione di una operazione di Rigenerazione Urbana di più ampio respiro, una "Ricucitura" rivolta a rimarginare quella ferita rappresentata dal **Vallo Ferroviario** che di fatto divide i due quartieri **Nomentano e Tiburtino**, città consolidata e periferia. Sembra infatti scarsa e poco efficace la previsione di collegare solo attraverso un ponte viario le due sponde dei quartieri Nomentano e Tiburtino, o un ponte pedonale dedicato al nuovo stadio, come se fosse l'unico degno destinatario per un collegamento diretto alla città.

Ci chiediamo, è mai possibile che un investimento così grande non meriti una attenzione più profonda da parte di **Roma Capitale** e dalla comunità tutta?

URBAN-GAP ha lavorato in questi anni in questa area, prima proponendo attraverso un **concorso di Rigenerazione Urbana nell'ambito del quartiere Tiburtino**, con la proposta **PARCO TIBURTINO (fig.1-2)** premiata tra i primi tre vincitori e dopo con la proposta **FERROVERDE-PIETRALATA**, ha promosso un progetto di ricerca in collaborazione con Sistemi Urbani. La prima proposta prevedeva la realizzazione di un grande parco verde sospeso sopra i binari di 15 ha a saldare i due quartieri Nomentano e Tiburtino oggi divisi, concentrando le volumetrie previste sull'area della sponda orientale del parco.



Fig.1 CONCORSO DI RIGENERAZIONE URBANA DEL'AMBITO QUARTIERE TIBURTINO - MASTERPLAN
 Fig.2 AMBITO D'INTERVENTO DEL CONCORSO QUARTIERE TIBURTINO

L'altra, **Ferroverde-Pietralata** si concentrava invece nel prevedere in modo più "light", la Ricucitura del Vallo Ferroviario attraverso "Ponti di Sutura", ponti verdi pedonali abitati (fig.5-6), concentrando le funzioni nel nuovo Headquarters FERROVERDE.



Fig.5 PROPOSTA FERROVERDE-PIETRALATA "PONTI DI SUTURA"

Fig.6 PROPOSTA FERROVERDE-PIETRALATA NUOVO HEADQUARTERS FERROVERDE

URBAN-GAP attinge dall'esperienza delle proposte fatte e suggerisce come potrebbe apparire l'atterraggio del nuovo Stadio della Roma nella proposta Ferroverde-Pietralata dopo la prima fase di "ricucitura del Vallo Ferroviario" attraverso i "Ponti di Sutura". La proposta continua poi, immaginando di estendere sopra i binari un grande *Parco Verde Sospeso* di circa 15 ha (fig.7-8), da realizzarsi in fasi successive a saldare i due quartieri Nomentano e Tiburtino oggi divisi. Un'area verde che prende vita dalla bonifica della **tangenziale Est**, riducendola ad una via di puro collegamento superficiale, alla quale si innesta una copertura continua, capace di contenere un grande giardino verde urbano al di sopra dei binari dei treni, interrotto solamente in alcuni tratti, che sfrutta il dislivello esistente portando quasi a filo la quota di collegamento tra i due quartieri Bologna e Tiburtino. Le vie di via Lorenzo il Magnifico, via Michele di Lando e via Livorno, che dipartono da piazza Bologna, si trasformano in veri e propri boulevard ciclo-pedonali, che attraversano il nuovo parco urbano. Un'area questa dove troverebbero spazio un esteso parco pubblico tematico con giardini, frutteti, viali ciclo-pedonali, specchi d'acqua, alberi ad alto fusto, spazi per l'arte contemporanea, la socialità e servizi per la comunità. Un'oasi pedonale che legherebbe indissolubilmente i due quartieri oggi divisi.



Fig.7 PROPOSTA FERROVERDE-PIETRALATA "PONTI DI SUTURA"

Fig.8 PROPOSTA FERROVERDE-PIETRALATA "PARCO SOSPESO"

URBAN-GAP Valerio Cruciani architetto
Via Arturo Calza, 8 – 00157 Roma
349 8368815 - info@urban-gap.it
www.urban-gap.it

Un parco che potrebbe accogliere in parte anche i parcheggi necessari per gli interventi previsti. Sono stati realizzati due piani di parcheggi sopra la stazione Termini perché mai non sia possibile replicare la stessa idea anche in questa area? considerato che l'ampiezza del sedime ferroviario è circa lo stesso? Le funzioni e le attività previste nell'area trovano invece posto sulla sponda orientale del parco. Una quinta costruita che concentra le volumetrie edificabili e realizza una cerniera tra il **Parco Sospeso** e la bonifica dell'area Pietralata. Una occasione per trasformare questo ambito, in giardini aperti, orti urbani, spazi per lo sport con un grande bacino idrico per la raccolta delle acque meteoriche, fondamentali per la sostenibilità del verde. Sommati insieme i parchi sfiorano i 30 ha, un verde continuo a saldare i due quartieri che si spinge ai piedi del nuovo Stadio della Roma, un grande traguardo per un'area così densamente popolata affamata di verde (**fig.3**).

L'immaginare un grande parco urbano sospeso sopra i binari e la sua estensione sull'area Pietralata come cerniera tra i due quartieri oggi divisi, risulterebbe vincente nel realizzare quel volano capace di innescare un processo virtuoso di valorizzazione della intera area, una operazione di **rigenerazione urbana** che non riguarda solo un atterraggio di volumetrie edilizie ma dona in cambio una qualità spaziale di incontro sociale attraverso **un parco urbano** di grande pregio paesaggistico.

In ultima analisi vista la riserva dimostrata da una parte della cittadinanza che non ritiene opportuna la presenza del nuovo Stadio della Roma e invece al contrario preferirebbe al suo posto un parco pubblico, perchè allora non immaginare di proporre uno stadio dal design diverso, un luogo che sposi innovazione e tecnologia attraverso una filosofia di **"urban reforestation"** ovvero una presenza massiccia del verde non solo come mera decorazione ma come parte integrante del progetto architettonico. Uno stadio che appaia più come una collina verde in continuità con l'adiacente **Parco Pietralata** e il **Parco Sospeso**, che un edificio dal rivestimento artificiale, grazie all'uso di una pelle verde avvolgente composta da sinuosi piani aggettanti che accolgono un verde pensile rigoglioso e con una copertura a tetto giardino capace di accogliere una pista di atletica e sport outdoor, una terrazza nel cuore di una Roma contemporanea che gode di una vista unica della città (**fig. 9**).



Fig. 9 IL NUOVO STADIO DELLA ROMA APPARE COME UNA COLLINA VERDE IN CONTINUITÀ CON L'ADIACENTE PARCO PIETRALATA E IL PARCO SOSPEO



IPOTESI DI SEZIONI DELLA PROPOSTA FERROVERDE – PIETRALATA, “PONTI DI SUTURA” E PARCO SOSPESO”



PROPOSTA FERROVERDE-PIETRALATA “PARCO SOSPESO” CON INSERIMENTO DEL NUOVO STADIO DELLA ROMA

<http://www.urban-gap.it/parco-tiburtino/>

<http://www.urban-gap.it/ferroverde-pietralata/>

<http://www.urban-gap.it/mantova-stadium-proposal/>



URBAN-GAP Valerio Cruciani architetto
 Via Arturo Calza, 8 – 00157 Roma
 349 8368815 - info@urban-gap.it
www.urban-gap.it



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

*Oscar Santilli e Natalina
Nannarone*

30 ottobre 2023

Stadio della AS Roma nel comparto di Pietralata

Osservazioni di Oscar Santilli e Natalina Nannarone

La legge di Roma Capitale con cui sono stati espropriati gli immobili nell'area di Pietralata s'informava ad un principio indubbiamente condivisibile: impedire la formazione di una rendita di posizione da parte di soggetti privati, ovvero impedire la privatizzazione del plusvalore dovuto agli investimenti fatti dalla collettività. Per questo le aree sono state acquisite prima della redazione degli strumenti urbanistici (piano particolareggiato, progetto direttore, etc.), prima della realizzazione delle opere infrastrutturali, ovvero prima della formazione di tutto quello che concorre alla materializzazione della rendita di posizione. Si è voluto garantire il ritorno sociale degli investimenti sociali. La comprensione di questo principio si è chiesta ai soggetti espropriati; soprattutto a quelli che non intendevano esserlo. Le contigue Ferrovie dello Stato, coinvolte per le sue pertinenze in modo importante nelle trasformazioni del settore, hanno realizzato la nuova e bella Stazione Tiburtina investendo circa 145 milioni. Sfruttando poi le generose concessioni edificatorie (da compensare) delle proprie aree da parte del Comune le FS hanno venduto l'area di 7.200 mq (0,72 ha alla BNP Paribas che ha poi edificato la propria sede nazionale (bella!). Il prezzo pagato dalla BNP alle FS è stato di 73 milioni di euro, ovvero 10.000 € per ogni mq ovvero 100 milioni di euro ad ettaro. Le FS hanno di fatto recuperato la metà degli investimenti fatti per la Nuova Stazione Tiburtina. Queste osservazioni vogliono promuovere le inevitabili riflessioni che si dovranno fare per la valutazione dei corrispettivi per la eventuale concessione ad un soggetto privato. L'area di intrinseca costituzione dello stadio (il manufatto e la circostante area recintata di massima sicurezza) come da progetto è di circa 8 ettari.

È sufficiente la dichiarazione di pubblica utilità votata dal sindaco e 32 consiglieri a marzo 2023 per far diventare il soggetto AS Roma, un soggetto con finalità pubbliche? A meno che per finalità pubbliche non s'intenda, come scritto nel documento dossier "accrescere...il posizionamento della A.S. Roma S.p.A nel ranking internazionale, superando il deficit competitivo con i principali paesi europei"? È giusto che i terreni espropriati a dei privati vengano ceduti ad un altro privato? Il possesso è un diritto reale e di fatto costituisce un asset.

Non ci sono perplessità nel comprendere che una scuola, un ospedale, un centro congressi, un auditorium, un museo, etc. siano servizi pubblici; sono invece numerose

le perplessità sullo stadio dell'asRoma. Forse la dichiarazione di pubblico interesse formalmente è vincente, ma non è affatto convincente!

L'interesse pubblico si valuta sugli entusiasmi generati in tutti i cittadini. Se fosse sufficiente l'entusiasmo dei consiglieri, del resto, non staremmo qui a fare un dibattito pubblico.

L'architettura

L'area prescelta è un'area unica e magnifica. Tutti ne conoscono la molteplicità delle modalità di accesso. Sono state ampiamente descritte e magari sperimentate. Superfluo elencarle di nuovo. Mancano solo le imbarcazioni, ma l'Aniene non è molto distante! Sono ettari liberi, dal PRG del 1962, sono gli ettari dello SDO, il sistema più volte tradito.

Lo stadio previsto ha una cubatura superiore a quella dello stadio Olimpico. Ha uno sviluppo superficiale di circa 1.000 mq in meno, è vero, ma ha un'altezza complessiva di 50m contro il 34m dell'Olimpico. Sarà l'assoluto protagonista del comparto SDO di Pietralata. Ma le previsioni del Piano Particolareggiato prevedevano un parco pubblico, ovvero un servizio frequentato da tutti i cittadini, tifosi e non, ovvero un servizio d'interesse pubblico. Certo un parco in un'area con un'accessibilità del genere dovrebbe a nostro avviso essere un parco speciale, in grado di dare un'identità forte non solo ai quartieri contigui ma alla città intera. Dovrebbe essere dotato di un'appetibilità regionale e nazionale. Tipo il Parco Keukenhof di Amsterdam, Hide Park di Londra, etc. Gli esempi potrebbero essere tanti.

In ogni caso considerando anche le aree contigue alle ferrovie ci sarebbero le dimensioni sufficienti, per la realizzazione di entrambe le tipologie. Sarebbe possibile prevedere anche una struttura con auditorium, centro congressi e spazi espositivi inserita nel terreno con lato semiaperto verso la scarpata dei Via dei Monti di Pietralata con una copertura a verde, anche praticabile, e con un disegno da quinta facciata architettonicamente definita. Il progetto del parco, dell'auditorium e la sistemazione delle aree contigue con le altre dotazioni, dovrebbe essere affidato mediante una procedura concorsuale.

Il nome potrebbe essere: Auditorium Pasolini.

Pasolini ha vissuto da quelle parti. Amava la letteratura e l'arte. Amava anche il calcio, (si sa, per lui era la metafora della vita!), per cui se necessariamente si dovesse realizzare uno stadio si potrebbe chiamare "Stadio Pasolini". Non ci riferiamo logicamente allo stadio dell'asRoma ma allo stadio di Roma, dove potrebbero giocare l'asRoma e la ssLazio, maschili e femminili, etc.

La compagine

Lo stadio si potrebbe realizzare con il contributo delle due società sportive cittadine, del Comune di Roma e magari anche dei cittadini con l'acquisto di titoli della S.p.A, o altra compagine, che si dovrebbe formare. Il Comune di Roma, ovvero la collettività, parteciperebbe mettendo a disposizione i terreni di altissimo valore, come già detto, e avrebbe verosimilmente la maggioranza della compagine. I costi gestionali sarebbero ampiamente ripagati dagli introiti dovuti ai "not match days" ovvero agli eventi, ai concerti, etc.

In questo modo gli investimenti fatti dalla collettività per l'acquisizione delle aree e per le dotazioni infrastrutturali avrebbero un ritorno funzionale ed economico ancora collettivo.



DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA



QUADERNI DEGLI ATTORI

Presentato da

Legambiente

30 ottobre 2023



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Osservazioni Legambiente Lazio per il Dibattito Pubblico sul PROGETTO NUOVO STADIO AS ROMA STADIO A PIETRALATA e verso la presentazione del progetto definitivo

La proposta di realizzazione del nuovo stadio della As Roma a Pietralata, pubblicata formalmente a ottobre 2022 con la presentazione del progetto preliminare, è arrivata alla fase conclusiva del Dibattito Pubblico e Legambiente presenta una breve analisi da allegare alla documentazione del suddetto percorso di partecipazione.

Gli incontri del dibattito si sono infatti tenuti tra settembre e ottobre 2023 in 5 appuntamenti: 1) presentazione del Progetto e del programma del DP; 2) progetto del nuovo stadio multifunzionale, i risvolti sportivi, economici e sociali; 3) lo stadio, le opere accessorie e le infrastrutture; 4) effetti del progetto sulla città di Roma e sulle strategie della mobilità; 5) relazioni tra lo stadio e il quadrante di Pietralata.

Dopo aver seguito gli appuntamenti suddetti, si può rappresentare da un lato un importante impegno da parte dell'organizzatore al fine di dare funzionalità agli stessi, dall'altra che si sia trattato di una lunga esposizione di aspetti progettuali, alla quale non è seguito il dibattito necessario ma piuttosto un confronto aspro tra i cittadini contrari e i proponenti. Legambiente realizza questa analisi verso l'appuntamento conclusivo e verso la presentazione del progetto vero e proprio, ancora assente, chiedendo la possibilità quindi di presentare puntali osservazioni nel procedimento di valutazione impatto ambientale successiva alla richiesta progettuale definitiva di As Roma.



LEGAMBIENTE LAZIO

Sono 3 gli ordini di ragionamento che si vogliono porre all'attenzione:

1. Trasporti
2. Consumo di Suolo
3. Miglioramento ambientale

TRASPORTI

Sui tema dei TRASPORTI è evidentissimo quanto sia del tutto insufficiente quanto preventivato sia nella stesura progettuale, sia nel corso degli incontri di dibattito pubblico.

A definire i confini di questa totale insufficienza ci sono le osservazioni al progetto pubblicate dallo stesso Dipartimento della Mobilità di Roma Capitale, dalle quali emergono almeno 15 passaggi del progetto di AS Roma dove incongruenze numerico-funzionali mettono a rischio l'efficacia del ragionamento complessivo:

- Sottodimensionamento dell'area di esame per gli studi trasportistici
- Mancanza di analisi per la determinazione della direzionali dei flussi
- Assenza di studi su scenari orari diversi da quello del deflusso serale
- Mancanza di considerazione dell'interazione di afflusso all'area secondo tutte le funzioni urbanistiche ospitate
- Elaborati grafici solo schematici e sfumati a tal punto da non chiarire alcune parti progettuali
- Incoerenza con infrastrutture programmate nell'area che spariscono dal progetto
- Posizionamento di checkpoint su una viabilità pubblica destinata al transito anche di veicoli non interessati alle attività di nuovo Stadio
- Si cita accesso diretto allo stadio da Via Monti Tiburtini senza approfondire sudore e come
- Flussi veicolari riservati ma non specificati per l'Ospedale S.Pertini
- Mancanza di misure che portino i fruitori dello stadio a scegliere il TPL



LEGAMBIENTE LAZIO

- Incongruenza con diversi tracciati ciclopedonali previsti per i quali manca integrazione con il progetto
- Individuazione sbagliata nei parcheggi di scambio di Rebibbia, Ponte Mammolo e Santa Maria del Soccorso come dedicati totalmente alla fruizione dello stadio
- Mancanza della stima di domanda del TPL
- Errore di calcolo del 20% della portata massima dei convogli di Metro B (1.000 e non 1.200) e incerto deflusso di 20.000 persone in tempi ragionevoli

A queste puntualissime osservazioni del Dipartimento della Mobilità, si ritiene necessario aggiungerne di ulteriori:

- Un ampliamento del numero di convogli dei treni regionali per le necessità di deflusso dallo stadio in orario serale non può essere demandato a una contrattazione successiva all'approvazione del progetto, ma essendo aspetto indispensabile a una fruizione sostenibile, da concretizzare prima della fase finale progettuale, con una attenzione particolare a non disarticolare minimamente il servizio ferroviario regionale per pendolari a vantaggio di quello per e dallo stadio. L'impiego di risorse derivanti da contratto di servizio Regione Lazio - Trenitalia, in caso di necessario ampliamento notturno del servizio non può che aumentare senza diminuire alcun servizio per le 8 ferrovie regionali.
- Tutto il potenziamento del trasporto pubblico narrato durante le fasi di dibattito, è totalmente disgiunto dalla realizzazione o meno dello Stadio a Pietralata, ogni ciclovie, tranvia, servizio di linea metropolitana, non è nient'altro che quanto dovrebbe accadere a prescindere dalla presenza o meno dello Stadio. In tal senso si renderebbe invece necessario un vasto studio di quanto possa migliorare il TPL nell'eventuale attuazione del progetto, con quali risorse e a vantaggio di quali quadranti urbani; il miglioramento attualmente previsto dovrebbe invece diminuire il GAP di servizi ora evidente su Roma, in particolare proprio nel flusso della Metro B.
- Si citano in diversa misura e per molte volte le ciclabili, la raggiungibilità dello Stadio in Bici, la possibilità della fruibilità dolce su 2 ruote ma non sono previste in alcun modo delle localizzazioni per la sosta in sicurezza delle biciclette. Perchè ciò avvenga si



LEGAMBIENTE LAZIO

renderebbe necessario posizionare nell'area progetto diversi spazi per stalli sicuri delle bici.

- Non ci sono connessioni durante il percorso di dibattito pubblico con il possibile decurtamento delle risorse per la chiusura dell'Anello Ferroviario. È chiarissimo che il quadrante di Pietralata possa essere molto fruito dal mezzo su rotaia, ma la chiave triplice di volta sarebbe quella di un nuovo tram della Tiburtina (nella tratta Stazione-Viale Togliatti), del potenziamento di Metro B con passaggi a 2 minuti, della chiusura di Anello Ferroviario: oggi non ci sono finanziamenti per il Tram Tiburtina (che rimane un disegno nel PUMS), non ci sono per raggiungere i 2 minuti di frequenza nel passaggio di Metro B e rischiano di non esserci più per la chiusura dell'anello ferroviario che, peraltro avrebbe comportato una distribuzione di afflusso e deflusso su FL4 Roma-Castelli, FL5 Roma Civitavecchia, FL6 Roma-Cassino, FL7 Roma-Minturno Scauri e FL8 Roma-nettuno, e non solo sulle FL1 Fare Sabina-Fiumicino Aeroporto, FL2 Roma-Tivoli e FL Roma-Viterbo, uniche tre tratte regionali a raggiungere la Stazione Tiburtina attualmente.
- Non si può non rilevare la carenza negli studi di traffico di una valida e possibile alternativa stradale totalmente dedicata all'accessibilità dell'Ospedale S.Pertini lato nord di Via dei Monti Tiburtini che si ritiene debba essere garantita anche e soprattutto durante eventuali appuntamenti di utilizzo dello Stadio. Il passaggio nella struttura ospedaliera deve rimanere libero per mezzi di soccorso, personale e utenze anche nel momento di afflusso e deflusso massimo nel quadrante a sud di Via dei Monti Tiburtini; per fare ciò si renderebbero necessarie strade apposite che anche provenienti dal lato settentrionale dell'ospedale, lo rendano fruibile, che mancano nella progettazione.

CONSUMO DI SUOLO

I tema del Consumo di Suolo complessivo si ritiene debba essere molto più "attenzionato" sulle eventuali fasi progettuali.



LEGAMBIENTE LAZIO

Roma da oltre 4 anni è il Comune italiano con il maggior consumo di suolo e anche nel 2022 sono stati impermeabilizzati ulteriori 124 ettari; se però da una parte è vero che si compenserebbero cubature relative al progetto stadio con quante fossero previste prima nell'area, con una contezza che si avrà solo di fronte alla stesura progettuale definitiva, dall'altra parte è evidente quanto si confonda la realizzazione di cubature con il Consumo di Suolo. Un campo di calcio, una serie non ben definita di ulteriori campi per sport, peraltro senza definizione della tipologia di utilizzo (se pubblici, fruibili gratuitamente, gestiti o affidati a società sportive, con ingressi a pagamento...) non sono consumo di suolo zero ma ne prevedono per ettari e ettari.

Il consumo di suolo è l'impermeabilizzazione permanente del terreno, a causa della quale i flussi idrici meteorici vengono reggimentali artificialmente andando a pesare sulla circostante impiantistica di deflusso delle acque. In tal senso non si prevede come invece si ritiene più che necessario, una serie di interventi di rinaturalizzazione di volumetrie e superfici nell'area, tali da azzerare l'impatto del consumo di suolo nel quadrante: non rispetto a quanto previsto ad esito del PRG vigente ma rispetto alla situazione attuale di dilavamento idrico,

MIGLIORAMENTO AMBIENTALE

Rispetto alla situazione attuale di afflusso e deflusso dallo stadio Olimpico di Roma, durante le gare calcistiche, è veramente difficile fare di peggio: si assiste infatti, nell'area del Foro Italico a un vero "disastro" ad ogni partita di calcio, interi quartieri sono pressoché "sequestrati" durante alcuni specifici orari di gara, contesti di uffici e direzionali del posto vengono costretti a chiusure anticipate e rimodulazioni orarie, il mezzo pubblico più utilizzato per raggiungere l'area rimane da anni il Tram 2 Piazza Mancini - Piazzale Flaminio, e la fruibilità è demandata per la stragrande maggioranza al mezzo privato, peraltro in totale assenza di nodi di scambio con un TPL dedicato ma anche parcheggi dedicati, con ore di vera e propria sospensione delle regole della viabilità, del codice della



LEGAMBIENTE LAZIO

strada e del buon senso. Può sembrare pertanto un passo in avanti lo spostamento della funzione stadio in altri quadranti urbani e probabilmente lo è.

Per lo miglioramento ambientale non basta però spostare ma vanno altresì predisposti tutti gli sviluppi necessari perchè uno spostamento tale sia anche funzionale: la traslazione di ciò che avviene in un raggio di 2 Km dallo Stadio Olimpico a quanto potrà avvenire in un raggio di 2 Km da eventuale nuovo stadio, se non accompagnata da un enorme sforzo di moltiplicazione della sostenibilità di tale progetto, creerebbe un'ecatombe urbanistica e la paralisi di un intero quadrante, l'innalzamento dei livelli medi di Smog così come la decrescita dei parametri di vivibilità complessivi.

Durante il percorso del dibattito pubblico si è specificato diverse volte quanto sia importante la localizzazione dello stadio in funzione di un minor numero di spostamenti verso e da esso rispetto alla situazione attuale; in considerazione però dei 2 Km di raggio di cui sopra, che rappresentano anche la distanza critica entro la quale raggiungere con mezzi propri o TPL l'Olimpico, e traslando la stessa distanza a Pietralata, se ne deduce che o c'è una concentrazione incredibile di tifosi nelle zone prospicienti a Largo Beltramelli e tra Ponte Lanciani, Stazione Tiburtina e Piazza Bologna, o comunque la grandissima parte delle persone dovrà raggiungere lo stadio di certo non a piedi.

Non si può non rilevare che se si considera da parte Istituzionale, miglioramento ambientale e conseguente ricucitura di una "ferita" urbanistica il progetto, di ricuciture necessarie Roma ne è piena, anche in funzione di impianti sportivi: dall'esempio più lampante della incompiuta "Vela" di Tor Vergata, ai campi di calcio abbandonati, dismessi o resi inagibili con procedimenti burocratici e scelte amministrative sbagliate, da quello di Valle Aurelia a quello di Villa Gordiani, passando per decine e decine di luoghi. Al fianco di un così voluminoso impegno da parte dell'Amministrazione a sostegno del progetto di Stadio della AS Roma, si ritiene indispensabile la strutturazione di percorsi per rigenerazione dell'impiantistica sportiva abbandonata in tutti i quadranti di Roma.



LEGAMBIENTE LAZIO

Allegate le prescrizioni del Dipartimento Mobilità di Roma Capitale

Ad una lettura delle osservazioni che il VII Dipartimento Mobilità di Roma Capitale ha pubblicato già da fine 2022, come analisi degli impatti e delle necessità trasportistiche del sistema pubblico/privato in relazione al progetto preliminare per la realizzazione di un nuovo stadio della AS Roma a Pietralata, emergono gran parte delle contraddizioni evidenti che associazioni e molti cittadini, semplici “fruitori” del TPL, delle arterie stradali o della quotidianità nel quadrante urbano, mettono in evidenza.

Il Dipartimento della Mobilità nello specifico mette in evidenza in relazione allo "Scenario di Progetto" le seguenti necessità:

che il dimensionamento dell'area d'esame debba essere esteso ben oltre a quello considerato nello studio perchè ... *i soli tre nodi analizzati nelle "Integrazioni alla relazione sul traffico e sulla mobilità" non risultano infatti esaustivi. Il livello di servizio delle infrastrutture deve essere analizzato anche con microsimulazioni dinamiche dei flussi di traffico, al fine di valutare il necessario dimensionamento degli elementi stradali sia in termini di funzionalità che di sicurezza...*In buona sostanza viene così richiesta analisi ben più ampia rispetto a quanto realizzato.

che sia determinata *la distribuzione della domanda attesa in termini di direzionalità, anche attraverso indagini specifiche, ciò al fine di valutare la sostenibilità della rete sia a livello macro (viabilità primaria e trasporto pubblico urbano e metropolitano) che a livello micro (viabilità di accesso all'area d'intervento).*

che gli studi trasportistici prodotti attraverso la "Relazione sul traffico e sulla mobilità" e le successive integrazioni siano carenti, prendendo in esame ... *un solo scenario di simulazione corrispondente all'ora di massimo afflusso allo stadio di un giorno feriale tipo. Al riguardo, si evidenzia la necessità di svolgere approfondimenti anche in relazione ad*



LEGAMBIENTE LAZIO

altri scenari (con eventi corrispondenti ad altri orari del giorno feriali tipo nonché ai festivi e prefestivi).

che non sia tenuta in considerazione l'interazione tra le utenze delle funzioni presenti nel comparto (Istat, Università, ecc ..) durante gli eventi dello Stadio in termini di accessibilità veicolare alle viabilità e ai parcheggi limitrofi non destinati alla sosta esclusiva (nell'orario oggetto di studio presumibilmente in uscita).

che gli elaborati grafici siano stati redatti in modo schematico e con effetti sfumati ... *tali da non rendere chiare le scelte progettuali adottate.*

che il progetto debba essere in coerenza con i programmi insediativi ed infrastrutturali previsti dall'Amministrazione Comunale citando che il piano preesistente prevede la realizzazione di due viabilità ciclo pedonali di sovrappasso del vallo ferroviario, una delle quali, il proseguimento di via Michele di Lando, risulterebbe soppressa nel progetto Stadio.

l'incoerenza del posizionamento di checkpoint su una viabilità pubblica destinata al transito anche di veicoli non interessati alle attività di nuovo Stadio

la mancanza di specifiche su un presunto accesso diretto per squadre e mezzi di soccorso da Via dei Monti Tiburtini.

per l'accessibilità dell'Ospedale S. Pertini, il progetto prevede di riservare, in occasione degli eventi sportivi, alcune viabilità ma *senza illustrare la fattibilità e modalità di tali riserve. La proposta dovrà essere verificata tenuto conto che la piena accessibilità all'ospedale deve essere sempre garantita...*

Che Seppure tra i presupposti urbanistici della scelta localizzativa (par 2.1 Relazione Illustrativa) sia accennata la necessità "di prevedere un piano di accesso orientato verso il



LEGAMBIENTE LAZIO

trasporto pubblico e a altre forme di mobilità sostenibile e alla limitazione degli accessi e parcheggi veicolari", si rileva che non è esplicitata alcuna misura specifica in tal senso.

Sul tema della ciclabilità sia indipendente che conseguente alla realizzazione dello stadio, il Dipartimento Mobilità fa rilevare l'interferenza con la pista ciclabile "Monti di Pietralata-Stazione Tiburtina" finanziata da PNRR. Ulteriori piste ciclabili risulterebbero programmate nell'ambito urbano: "Via Tiburtina dal tunnel di S. Bibiana - v.le Regina Elena", "V.le Regina Elena - Stazione Tiburtina" finanziati con fondi PON ed inserite nel PUMS; pista ciclabile "Via Tiburtina" nella tratta Stazione Tiburtina - Metro S. Maria del Soccorso prevista nel PUMS.

Seppur alcuni tracciati siano previsti in strade non interferenti con l'intervento Stadio della Roma, viene ravvisata l'opportunità, eventualmente, di connettere in modo organico e senza soluzione di continuità i percorsi ciclopedonali previsti per favorire l'uso intermodale della rete ciclabile.

che si prevederebbero posti per 3660 automobili nei parcheggi riservati agli eventi Stadio e 2860 nei parcheggi di scambio di Rebibbia, Ponte Mammolo e Santa Maria del Soccorso ma viene rappresentato che gli stessi parcheggi di scambio per definizione e funzione non possono essere considerabili nella loro totale capacità (peraltro inferiore a quella indicata) verso le utenze dello stadio ma verso la collettività.

che in merito al Trasporto Pubblico: manca la stima della domanda di TPL; manca la motivazione che fa indicare al 35% la porzione dei tifosi che accederanno allo stadio

È sbagliato il numero massimo di passeggeri sui convogli di Metro B che si attesta a 1.000 e non a 1.200 come indicato: tale errore del 20% della capacità di ogni treno, unito alla tutt'altro che garantita frequenza di passaggio sotto i 6 minuti, nella tratta B Bologna-Rebibbia, solleva per il dipartimento mobilità una incertezza sul deflusso in metro di 20.000 persone in tempi accettabili.



LEGAMBIENTE LAZIO

Viene sottolineato che le ferrovie regionali indicate come vettori di arrivo e ripartenza, hanno ultime partenze per il più delle volte antecedenti agli orari presunti di deflusso dallo stadio.