

PROSPETTO RIASSUNTIVO DELLA CARTA PARTECIPATIVA

REF.	TEMA	TITOLO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTI E PROPOSTE	RISCONTRI ROMA CAPITALE	ESITO: SINTESI e RICHIESTE ALLA SOCIETA' PROPONENTE
CBN-6	Collegamenti tra il quartiere e lo stadio	Area parcheggio multipiano adiacente all'Ospedale Pertini	Con riferimento al nuovo parcheggio multipiano, si richiede di garantire con studi certificati che le alberature previste a protezione dell'Ospedale Pertini (in Classe Acustica 1 - area particolarmente protetta) siano sufficienti a ridurre il rumore delle auto in continuo transito	<p>Come riportato nella DAC 73/2023 ed evidenziato nel corso del DP, il progetto in questione sarà sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, procedura finalizzata a valutare gli impatti ambientali, cioè "effetti significativi, diretti e indiretti, di un piano, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: popolazione e salute umana; biodiversità, ... ; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio; interazione tra i fattori sopra elencati" (rif. art.5 DLgs 152/2006). Nell'ambito di tale procedimento di VIA potrà essere valutato dall'Autorità competente l'impatto acustico generato dalle auto in transito.</p> <p>Le caratteristiche costruttive dei nuovi stadi multifunzionali sono volte a minimizzare la propagazione di rumore all'esterno dell'arena. Il progetto prevede misure di mitigazione dell'inquinamento acustico (Cfr. Relazione del Coordinatore - L'accessibilità e la vicinanza tra lo Stadio e l'Ospedale Pertini).</p>	Rinvio alla DAC 73/2023 e formulazione di raccomandazioni al proponente in ordine allo sviluppo nello Studio di impatto ambientale e acustico
CBN-19	Collegamenti tra il quartiere e lo stadio	Riqualificazione urbana	Si richiede di specificare l'inserimento del passaggio pedonale che collega lo stadio con via Livorno nel contesto urbano, anche in relazione al progetto di riqualificazione della Circonvallazione Nomentana.	<p>Come evidenziato a più riprese nel corso del DP e riportato nella Relazione conclusiva, al fine di individuare i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato, dando altresì riscontro alle "prescrizioni e condizioni" stabilite dall'Assemblea Capitolina con DAC 73/2023, il Direttore Generale di Roma Capitale ha costituito 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. Le funzioni e gli obiettivi di detto Tavolo tecnico sono stati illustrati nell'ambito del DP (vedi paragrafo Trasporto pubblico: riorganizzazione e potenziamento e incentivo all'uso).</p> <p>Si rinvia alle "condizioni e prescrizioni" di cui alla DAC 73/2023, anche sulla base delle risultanze de Tavolo Tecnico istituito ai sensi di detta DAC.</p>	Rinvio alla DAC 73/2023 ed agli esiti del Tavolo tecnico istituito ai sensi del punto 3 del dispositivo di detta DAC.
CBN-38	Collegamenti tra il quartiere e lo stadio	Evitare congestionamenti	Si richiede di trovare soluzioni di mobilità alternative per non gravare ulteriormente su via delle Cave di Pietralata.		

REF.	TEMA	TITOLO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTI E PROPOSTE	RISCONTRI ROMA CAPITALE	ESITO: SINTESI e RICHIESTE ALLA SOCIETA' PROPONENTE
CBN-1	Riqualificazione urbana	Area Cani	Si richiede l'inserimento di una area cani attrezzata .	In fase di progettazione definitiva, i progettisti del proponente potranno eventualmente tenere in considerazione alcune delle soluzioni progettuali suggerite.	Si raccomanda al proponente di verificare ed approfondire, nel corso delle successive fasi, il possibile inserimento di un'area dedicata ai cani nelle aree con destinazione a verde pubblico
CBN-2	Riqualificazione urbana	PUP Via Luigi Lodi	Si richiede il completamento dell'opera come da Del. A.C. 58/2021	Come evidenziato a più riprese nel corso del DP e riportato nella Relazione conclusiva, al fine di individuare i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato, dando altresì riscontro alle "prescrizioni e condizioni" stabilite dall'Assemblea Capitolina con DAC 73/2023, il Direttore Generale di Roma Capitale ha costituito 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. Le funzioni e gli obiettivi di detto Tavolo tecnico sono stati illustrati nell'ambito del DP (vedi paragrafo Trasporto pubblico: riorganizzazione e potenziamento e incentivo all'uso).	Rinvio alla DAC 73/2023 ed agli esiti del Tavolo tecnico istituito ai sensi del punto 3 del dispositivo di detta DAC.
CBN-20	Riqualificazione urbana	Anfiteatro	Si chiedono chiarimenti sulla natura dell'opera (pubblica o privata), sulla sua gestione, sui costi di manutenzione, sulla vigilanza.	Nel corso del DP è stato chiarito e ribadito che l'Amministrazione ha preso in esame una proposta privata che è stata giudicata dall'Assemblea Capitolina, con DAC 73/2023, di interesse pubblico perché rappresenta una nuova prospettiva di sviluppo e qualificazione per tutto il quadrante di Tiburtina/Pietralata. La dichiarazione di pubblico interesse è vincolata al rispetto, da parte del proponente, di tutte le prescrizioni e condizioni contenute nella DAC 73/2023.	Rinvio alla DAC 73/2023 (condizioni e prescrizioni).
CBN-21	Riqualificazione urbana	Polo Sportivo	Si chiedono chiarimenti sulla natura dell'opera (pubblica o privata), sull'utilizzo gratuito, sulla sua gestione.	Nell'ambito del DP l'Amministrazione Comunale e il Proponente hanno più volte rammentato che l'attuale PEF (Piano Economico Finanziario) è da considerarsi preliminare e che diventerà definitivo solamente in una fase successiva della progettazione. L'Amministrazione Comunale ha anche precisato che la fase di verifica dei requisiti del Proponente verrà espletata dopo la presentazione del progetto definitivo e prima della partecipazione alla gara, secondo quanto stabilito dalla Legge stadi.	
CBN-22	Riqualificazione urbana	Manutenzione Verde	Si chiedono chiarimenti sulla gestione del verde previsto, sulla sua manutenzione, sui costi; sulla gestione delle piste ciclabili, dei marciapiedi e dell'illuminazione delle strade.	Tutte le specifiche relative agli impegni di gestione e manutenzione del concessionario saranno definite nella Convenzione definitiva con Roma Capitale che, come specificato nella DAC 73/2023, verrà definita in sede di progettazione definitiva, ed elaborata sulla base dello schema di convenzione per il Partenariato Pubblico Privato redatto dall'ANAC, integrata con lo schema della convenzione urbanistica vigente per Roma Capitale di cui alla deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 32/2015 e ss.mm.ii. In via del tutto preliminare ed esemplificativa si rimanda allo Schema di convenzione presentato dal Proponente nel Progetto di Fattibilità. Ad ogni modo, nel corso del DP, i rappresentanti del proponente intervenuti, hanno dichiarato la disponibilità a farsi carico degli aspetti manutentivi delle aree verdi pubbliche, da verificare, oltretutto attraverso adeguate scelte di progetto, nell'ambito del PEF e delle correlate convenzioni con Roma Capitale.	Rinvio alla DAC 73/2023

REF.	TEMA	TITOLO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTI E PROPOSTE	RISCONTRI ROMA CAPITALE	ESITO: SINTESI e RICHIESTE ALLA SOCIETA' PROPONENTE
CBN-3	Il nuovo stadio	Perché dico SI	Favorevole allo Stadio perché ogni opera urbanistica prevista sarà una cosa utile per tutta la zona, in tutti i giorni della settimana; per il rischio di edificazione di nuove cubature senza realizzazione di nuova viabilità.		
CBN-4	Il nuovo stadio	Capienza sottodimensionata: garantire la natura popolare di accesso allo stadio	Si chiede che si garantisca la natura popolare di accesso allo stadio e un aumento della capienza (con particolare attenzione ai settori con biglietti a basso costo) rispetto a quanto proposto nello studio di fattibilità. Nel progetto definitivo. Una capienza ragionevole potrebbe attestarsi sui 69.000 mila posti al lordo dei posti riservati ai Vip (5.500) e ai tifosi.	A tal riguardo si riporta la sintesi del progettista espressa durante il DP e riportata nella Relazione Conclusiva del Coordinatore (<i>Progetto del Nuovo Stadio: caratteristiche, multifunzionalità e dimensioni</i>): "la capienza complessiva dello stadio è di 55 mila posti, estendibile a 62 mila con l'utilizzo, su richiesta, di 7 mila posti in occasione di specifici eventi. Sono inoltre previsti 5.500 posti dedicati ai tifosi vip. Tali dimensioni, sono considerate adeguate dal Proponente in quanto si basano sulle esperienze consolidate di modelli europei, come ad esempio lo stadio del Tottenham, in Inghilterra."	
CBN-30	Il nuovo stadio	Comitato per il sì	Si propone di predisporre un comitato per il sì; questa opera porta molti più vantaggi che svantaggi.		
CBN-12	Il nuovo stadio	Capienza e istanze del NO	Si richiede che venga chiarito il criterio alla base della determinazione della capienza dello Stadio . In particolare, se il (sotto)dimensionamento è ascrivibile a una mera valutazione economico-finanziaria riconducibile al Proponente, oppure a veri e propri vincoli urbanistici che non consentono di realizzare un impianto più grande. Un progetto del genere implica necessariamente delle criticità ma è un obbligo di tutti gli attori coinvolti valutarle, gestirle e superarle SE, alla base, la proposta rispetta le disposizioni di Legge. Tuttavia, un progetto del genere comporta altresì esternalità positive a vantaggio della collettività, anche e soprattutto per i quartieri limitrofi, assurge a polo attrattivo e ha effetti positivi sull'indotto e sull'occupazione; anzi, se rappresenta uno stimolo e l'occasione per migliorare il servizio di trasporto pubblico e per potenziarne l'infrastruttura, credo sia un vantaggio per l'intera città.	A tal riguardo si riporta la sintesi del progettista espressa durante il DP e riportata nella Relazione Conclusiva del Coordinatore (<i>Progetto del Nuovo Stadio: caratteristiche, multifunzionalità e dimensioni</i>): "la capienza complessiva dello stadio è di 55 mila posti, estendibile a 62 mila con l'utilizzo, su richiesta, di 7 mila posti in occasione di specifici eventi. Sono inoltre previsti 5.500 posti dedicati ai tifosi vip. Tali dimensioni, sono considerate adeguate dal Proponente in quanto si basano sulle esperienze consolidate di modelli europei, come ad esempio lo stadio del Tottenham, in Inghilterra".	
CBN-13	Il nuovo stadio	Roma vuole lo stadio (lo dice un laziale)	Favorevole allo Stadio della AS Roma, necessario quanto lo sarebbe quello della Lazio. Questo progetto si configura come un investimento senza precedenti che porterà lavoro e risolleverà un quadrante della città. Roma deve aspirare a essere una città contemporanea, dal respiro internazionale.		

CBN-14	Il nuovo stadio	Pareri sullo Stadio Stadio A.S. Roma	Si invitano gli interessati a leggere i pareri dei vari dipartimenti comunali espressi alla fine della conferenza preliminare (a partire da quello dei vigili del IV Municipio) allo scopo di intervenire con consapevolezza.	Come espressamente indicato nella DAC 73/2023, Roma Capitale ha indetto una conferenza preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3, della Legge n. 241/1990 e ss.mm.ii., finalizzata a indicare al richiedente, prima della presentazione di una istanza o di un progetto definitivo, le condizioni per ottenere, alla loro presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso, comunque denominati. La DAC 73/2023 prende atto delle risultanze di detta Conferenza recependo, tra l'altro, "pareri, prescrizioni e raccomandazioni degli enti, aziende e gestori pubblici servizi, pervenuti nell'ambito della stessa, tutti allegati al presente atto quale parte integrante, che il Proponente dovrà rispettare nella stesura del progetto definitivo". Si rinvia alla DAC 73/2023 con particolare riferimento alla procedura ivi definita.	Rinvio alla DAC 73/2023
CBN-15	Il nuovo stadio	La Curva Sud come un blocco unico	Si richiede che la Curva Sud venga realizzata senza anelli , come un unico grande settore popolare, anche se il resto dello stadio avesse anelli. La Curva Sud è una cosa a parte e al pari di squadre come il Borussia Dortmund deve avere una curva monoblocco, forte, potente, splendida.	A tal riguardo si riporta la sintesi del progettista espressa durante il DP e riportata nella Relazione Conclusiva del Coordinatore (Progetto del Nuovo Stadio: caratteristiche, multifunzionalità e dimensioni): "Il progetto risponde agli standard internazionali e prende come riferimento le principali strutture europee. Si tratta di uno Stadio multifunzionale di ultima generazione che rappresenta un nuovo concept di Stadio che si ispira ai modelli internazionali".	
CBN-16	Il nuovo stadio	Curva sud senza anelli e unita	Si richiede la realizzazione di tutto lo stadio senza anelli e unito; sicuramente la curva sud dev'essere unita, senza anelli a separarla.		
CBN-34	Il nuovo stadio	La "Curva Sud" del nuovo stadio	Si richiede che in fase di progettazione definitiva, il progetto del settore dedicato al tifo organizzato casalingo (la nuova "Curva Sud") venga confermato come nel PFTE: un unico anello ad effetto "muro", dove le sedute sono installate in modalità "safe standing area", soluzione autorizzata da specifiche normative UEFA e FIFA e applicata da anni con successo in altri paesi ma non ancora adottata in alcun impianto nostrano. Si chiede inoltre quanto spazio sarà riservato a parapetti e superfici dove i tifosi potranno esporre con evidenza gli striscioni identificativi degli storici gruppi di tifo omogenei od organizzati; quanti e quali spazi saranno riservati a tifosi con disabilità motoria o sensoriale e quali soluzioni di accesso, movimentazione, orientamento e collocamento degli stessi e dei soggetti accompagnatori.		
CBN-35	Il nuovo stadio	E i miei di diritti?	Favorevole allo Stadio, pur riconoscendo le istanze dei comitati del no nello sforzo di evidenziare tutte le criticità del progetto. Si sottolinea il diritto di poter vivere uno sport e condividere del tempo di qualità con la stessa comodità dei cittadini di Londra, Madrid, Parigi, Milano, Monaco, Berlino.... ecc ecc...		

CBN-25	Il nuovo stadio	Misure compensative per le aree vicine	A fronte di una previsione di 2500 posti di lavoro in 10 anni, si richiede che i cittadini dei quartieri limitrofi allo stadio possano beneficiare di misure compensative (posti di lavoro, nuovi servizi, energia gratuita derivante dalla produzione tramite fonti rinnovabili previste nel progetto, verde aggiuntivo).	Eventuali misure compensative per i cittadini dei quartieri limitrofi potranno essere definite nella Convenzione definitiva con Roma Capitale che, come specificato nella DAC 73/2023, verrà definita in sede di progettazione definitiva, ed elaborata sulla base dello schema di convenzione per il Partenariato Pubblico Privato redatto dall'ANAC, integrata con lo schema della convenzione urbanistica vigente per Roma Capitale di cui alla deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 32/2015 e ss.mm.ii.	Si raccomanda al proponente di verificare, nel corso delle successive fasi, la possibilità di prevedere e proporre eventuali misure compensative per i cittadini dei quartieri limitrofi.
CBN-27	Il nuovo stadio	Spazi multifunzionali per 11.300 mq	Si chiedono chiarimenti sul significato di " spazi multifunzionali esterni allo stadio ", sulla loro localizzazione, sul loro sviluppo planimetrico e su quanti piani saranno distribuiti.	Si tratta di una superficie di 300 mq per promuovere l'identità del club (Museo della Roma e Fan store ufficiale) e rispondere ai bisogni di ristorazione. Una parte del nuovo complesso sarà dedicato ad attività finalizzate al divertimento e alla salute e alla cura della persona, attraverso quattro spazi per una superficie complessiva di 5.800 mq: centro fitness, centro medico, asilo e centro sport. (Cfr Relazione conclusiva del Coordinatore - 1.2. <i>Caratteristiche dell'intervento proposto</i>).	
CBN-28	Il nuovo stadio	Perchè dico sì al nuovo stadio della Roma!	Favorevole allo Stadio, per le seguenti ragioni: 1. due fermate della metropolitana in prossimità dello stadio; 2. la seconda stazione di Roma per importanza di traffico ferroviario in prossimità dello stadio; 3. la riqualificazione di un'area ormai centrale di Roma che oggi versa in uno stato di profondo ed estremo degrado.		

REF.	TEMA	TITOLO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTI E PROPOSTE	RISCONTRI ROMA CAPITALE	ESITO: SINTESI e RICHIESTE ALLA SOCIETA' PROPONENTE
CBN-5	Flussi e mobilità	Viabilità	Si segnala il mancato coinvolgimento del Municipio Roma II nella valutazione del progetto che comporterà di sicuro notevoli ripercussioni alla zona di Piazza Bologna e dintorni.	<p>Come evidenziato a più riprese nel corso del DP e riportato nella Relazione conclusiva, al fine di individuare i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato, dando altresì riscontro alle "prescrizioni e condizioni" stabilite dall'Assemblea Capitolina con DAC 73/2023, il Direttore Generale di Roma Capitale ha costituito 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. Le funzioni e gli obiettivi di detto Tavolo tecnico sono stati illustrati nell'ambito del DP (vedi paragrafo Trasporto pubblico: riorganizzazione e potenziamento e incentivo all'uso).</p> <p>Si rinvia alle "condizioni e prescrizioni" di cui alla DAC 73/2023, anche sulla base delle risultanze del Tavolo Tecnico istituito ai sensi di detta DAC.</p> <p>Vedi DAC 73/2023 con specifico riferimento alla seguente disposizione: "la rete dei percorsi ciclo-pedonali previsti devono essere integrati e messi in rete con quelli esistenti e previsti nel PP del comprensorio SDO Pietralata e nelle aree limitrofe anche al fine di garantire un'alternativa sostenibile alla mobilità del quartiere e di accesso verso l'infrastruttura sportiva, verificando inoltre gli interventi per la sistemazione, la riqualificazione e la messa in sicurezza di un percorso di accesso ciclo-pedonale, anche di tipo naturalistico, lungo via dei Monti Tiburtini, tra via dei Durantini e la Circonvallazione Nomentana."</p> <p>Per quanto riguarda i collegamenti pedonali di attraversamento della ferrovia si rinvia alle "condizioni e prescrizioni" di cui alla DAC 73/2023 evidenziando l'esigenza di compatibilità, in fase di esecuzione della opera, con la continuità dell'esercizio ferroviario.</p>	<p>Rinvio alla DAC 73/2023 ed agli esiti del Tavolo tecnico istituito ai sensi del punto 3 del dispositivo di detta DAC.</p> <p>Rinvio alla DAC 73/2023, inoltre si chiede che i progetti relativi alla ciclo-pedonalità</p>
CBN-9	Flussi e mobilità	Criticità flussi per Stazione Tiburtina - Proposta secondo collegamento tra via M. Di Lando e via Chiaromonte	<p>Si considera problematico il passaggio pedonale che, per attraversare i binari ferroviari e collegare stadio al quartiere Nomentano, passa attraverso la piastra sovrelevata della stazione Tiburtina per i seguenti fattori:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. allunga il percorso per il raggiungimento della metro B a Bologna e con il quartiere Nomentano; 2. il passaggio del deflusso in un luogo chiuso e stretto come la stazione appare problematico sia dal punto di vista dell'ordine pubblico e della sicurezza, sia per le interferenze con il funzionamento della stazione impegnando diverse rampe di scale mobili che verrebbero gravate dei carichi del deflusso dallo stadio. Si propone quindi la costruzione di un ulteriore ponte sulla ferrovia (sia carrabile che ciclopedonale) volto a congiungere via Michele di Lando-Via Chiaromonte. 		
CBN-11	Flussi e mobilità	Un ponte impossibile	Si segnala l'impossibilità di costruire un ponte pedonale lungo quattrocento metri, capace di un flusso in ingresso di 10.000 persone/ora e in uscita anche di 20.000 in quanto non c'è abbastanza spazio per realizzarlo in sicurezza.		
CBN-17	Flussi e mobilità	Accessibilità ciclopedonale dal ponte Lanciani	Si propone di ripristinare il progetto della passerella ciclopedonale parallela al ponte Lanciani con discesa verso via dei Monti di Pietralata e di progettare il prolungamento della passerella ciclopedonale sino all'inizio di via dei Monti Tiburtini garantendo in tal modo l'accessibilità tra via Lanciani e circonvallazione Nomentana e via dei Monti Tiburtini visto che ad oggi il ponte Lanciani non è percorribile a piedi e non esiste una pista ciclabile.		
CBN-23	Flussi e mobilità	Deflusso stadio	Si chiedono chiarimenti su come sarà controllato e regolato il deflusso dallo stadio a fine partita. Il piano parcheggi deve far sì che non si ripetano le situazioni già viste allo stadio Olimpico: sosta selvaggia, deflusso senza controllo e in generale un senso di anarchia collettiva.		

CBN-26	Flussi e mobilità	Politiche attive di mobilità sostenibile	Si richiede che la AS Roma sia "costretta" ad impegnarsi attivamente per promuovere e finanziare politiche di mobilità sostenibile per arrivare allo stadio attraverso politiche promozionali su biglietti e campagne informative sullo stadio di inquinamento dell'area durante gli eventi.	Il quadrante Pietralata / Tiburtina è già costantemente oggetto di monitoraggio da parte di Roma Capitale finalizzato al coordinamento ed armonizzazione delle diverse iniziative in corso; inoltre la DAC 73/2023 ha stabilito che "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 ... 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".	prevedano tutte le strutture di servizio richieste o previste dalla normativa vigente (es. parcheggi, punti di assistenza, punti ricarica) ove non soddisfatte da quelle già previste nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.
CBN-29	Flussi e mobilità	Favorire il trasporto su ferro per raggiungere lo stadio	Al fine di convincere cittadini e tifosi a raggiungere lo stadio utilizzando i mezzi pubblici si richiede di: - garantire la certezza dei tempi di percorrenza attraverso un potenziamento del trasporto su ferro almeno in occasione delle partite; - prevedere linee tramviarie su corsie protette.	Tutte le specifiche relative agli impegni di gestione del concessionario saranno definite nella Convenzione definitiva con Roma Capitale che, come specificato nella DAC 73/2023, verrà definita in sede di progettazione definitiva. Ad ogni modo, nel corso del DP, i rappresentanti del proponente intervenuti, hanno dichiarato la disponibilità a prevedere e finanziare, politiche attive di ticketing che promuovano comportamenti virtuosi rispetto all'ambiente e alla componente sociale da parte dei cittadini.	
CBN-32	Flussi e mobilità	Frequenza FL	Si richiede di garantire una frequenza adeguata delle linee ferroviarie FL (Ferrovie Laziali) nell'orario delle partite notturne.	Per quanto riguarda i ponti ciclopedonali, l'Amministrazione Comunale ha specificato che, data la loro rilevanza per la mobilità pedonale, le prescrizioni impongono che tali opere debbano essere realizzate contestualmente allo Stadio a carico del Proponente. In particolare, le definizioni in ambito economico verranno fornite in fase di progettazione successiva ed il piano economicofinanziario del progetto verrà rivisto, passando dalla fase preliminare a quella definitiva. A proposito del sottopasso e della pista ciclabile, invece, è stato affermato che il termine previsto per la loro realizzazione è il 2025. (Cfr. Relazione Conclusiva del Coordinatore - Viabilità ciclo-pedonale)	
CBN-33	Flussi e mobilità	Collegare la ciclabile sulla Nomentana	Si richiede di collegare l'attuale ciclabile sulla Nomentana con nuovi percorsi ciclabili perpendicolari su: - Via di S. Angela Merici - Via della Batteria Nomentana - viale XXI Aprile (e poi su via Lanciani e poi via Livorno, via Lorenzo il Magnifico e via Ravenna) che poi si possano collegare all'ex tangenziale e al nuovo ponte ciclopedonale da realizzare sopra i binari (prevedendo comunque la realizzazione di una ciclabile sul marciapiede del sovrappasso della Tiburtina e su ponte Lanciani).		
CBN-39	Flussi e mobilità	Polo natatorio e dintorni	Si segnala che, in occasione di eventi e gare, Via de Zigno, Via d'Achiardi, Via del Tufo, Via Curioni e Via Sequenza sono letteralmente "invase" dalle automobili e dai pulman. A tal proposito si chiedono chiarimenti in merito ad eventuali concomitanze tra eventi al Polo Natatorio ed eventi al nuovo stadio considerando che, oltre alla scuola e la Clinica Nuova Itor, sono previsti i 555 appartamenti di housing sociale e altri progetti legati al PRINT Pietralata.		
CBN-41	Flussi e mobilità	Viabilità da via di Pietralata	Si segnalano i disagi che interessano via di Pietralata a causa della presenza dei tantissimi locali e si chiede di tenerne conto al momento in cui si sommeranno coloro che si spostano per gli eventi in programma nel nuovo stadio.		

REF.	TEMA	TITOLO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTI E PROPOSTE	RISCONTRI ROMA CAPITALE	ESITO: SINTESI e RICHIESTE ALLA SOCIETA' PROPONENTE
CBN-7	Ambiente e paesaggio	Rete ecologica "componente secondaria"	Si segnala la presenza nell'area interessata dallo stadio di una componente secondaria e pertanto si richiede, nella definizione del progetto, la salvaguardia della continuità della rete ecologica tenendo conto della specificità del sito.	Il Progetto di fattibilità preliminare fin qui redatto rappresenta soluzioni non ancora definitive; sono in corso di elaborazione nuove ipotesi di sviluppo che rispondono alle esigenze già manifestate dall'Amministrazione Comunale in sede di Conferenza dei Servizi (Cfr. Relazione Conclusiva del Coordinatore - <i>Qualità dell'aria e dell'ambiente e Servizi ecosistemici</i>). Nelle successive fasi di definizione progettuale verranno considerate tutte le condizioni previste dalla vigente normativa in relazione alla realizzazione dell'opera di cui trattasi.	Si chiede al proponente di mettere in atto tutte le scelte progettuali finalizzate alla salvaguardia della rete ecologica.
CBN-18	Ambiente e paesaggio	Ricompense aree verdi	Si propone di inserire nel progetto dello stadio la progettazione e realizzazione di un parco pubblico nel territorio attualmente dato in concessione agli uffici di cantiere e ai parcheggi di mezzi pesanti usando una parte dei fondi del progetto stadio dedicati alle infrastrutture.	L'area, parzialmente utilizzata dal cantiere della via Sublata è destinata a verde pubblico nell'attuale piano particolareggiato; al termine dei lavori è previsto il ripristino dello stato dei luoghi e l'edificio attualmente destinato a sede della direzione lavori verrà riqualificato e trasformato in asilo pubblico(Cfr. Relazione conclusiva del Coordinatore - <i>Il verde pubblico</i>).	
CBM-31	Ambiente e paesaggio	Area archeologica, villa romana	Si segnala che nell'area interessata dallo stadio è presente una villa di età romana e che il progetto preliminare non presenta nessuna considerazione della esigenza di un sito archeologico.	Si rinvia alla DAC che ha deliberato di "prendere atto delle risultanze della Conferenza di Servizi preliminare, come da verbale conclusivo approvato con Determinazione Dirigenziale del Dipartimento PAU prot. QI/8808 del 17 gennaio 2023 (Allegato 1) e successiva Determinazione di integrazione prot. QI/18555 dell'1 febbraio 2023 (Allegato 2) con i loro relativi allegati, e dei pareri, prescrizioni e raccomandazioni degli enti, aziende e gestori pubblici servizi, pervenuti nell'ambito della stessa, tutti allegati al presente atto quale parte integrante, che il Proponente dovrà rispettare nella stesura del progetto definitivo".	Rinvio alla DAC 73/2023
CBM-24	Ambiente e paesaggio	Compensazione verde	La compensazione del verde e degli alberi che saranno sacrificati deve essere progettata e inserita nel progetto come opera di compensazione e realizzata nelle immediate vicinanze del progetto. Creare nuove aree verdi su aree di proprietà pubblica. Viale monti Tiburtini verso l'ospedale Pertini deve diventare un boulevard urbano, non un viale desolato come ora.	Per quanto riguarda le considerazioni relative al verde pubblico si rinvia, in particolare, a quanto sinteticamente riportato nella Relazione conclusiva, Par. 3.4 "Il verde pubblico",. in fase di progettazione definitiva, i progettisti del proponente potranno eventualmente tenere in considerazione alcune delle soluzioni progettuali suggerite	Si raccomanda al proponente di verificare ed approfondire nel corso delle successive fasi il progetto delle aree con destinazione a verde pubblico sia per quanto riguarda la fruizione da parte dei cittadini che per quanto riguarda le prestazioni ecologico-ambientali.
CBN-40	Ambiente e paesaggio	Compensazione verde	In caso di approvazione definitiva della costruzione dello Stadio, si propone la destinazione a Verde/Parco di: - ZONA PARCO CENTRALE FIANCO STADIO; - ZONA COMPRESA FRA VIA DEL TUFO, VIA MESULA e VIA GIULIO CURIONI; - ZONA COMPRESA FRA VIA DEI MONTI TIBURTINI E VIA GIULIO CURIONI.		

REF.	TEMA	TITOLO DEL CONTRIBUTO	CONTRIBUTI E PROPOSTE	RISCONTRI ROMA CAPITALE	ESITO: SINTESI e RICHIESTE ALLA SOCIETA' PROPONENTE
CBN-8	Sicurezza	Comparto stadio - Intrattenimento - Concerti	L'affollamento previsto di 2 persone/mq è considerato eccessivo e la prevista capacità di deflusso pari a 250 perone ogni 0,6 minuti è considerata inadeguata.	Come evidenziato a più riprese nel corso del DP e riportato nella Relazione conclusiva, al fine di individuare i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato, dando altresì riscontro alle "prescrizioni e condizioni" stabilite dall'Assemblea Capitolina con DAC 73/2023, il Direttore Generale di Roma Capitale ha costituito 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. Le funzioni e gli obiettivi di detto Tavolo tecnico sono stati illustrati nell'ambito del DP (vedi paragrafo Trasporto pubblico: riorganizzazione e potenziamento e incentivo all'uso). Si rinvia alle "condizioni e prescrizioni" di cui alla DAC 73/2023, anche sulla base delle risultanze de Tavolo Tecnico istituito ai sensi di detta DAC.	Rinvio alla DAC 73/2023 ed agli esiti del Tavolo tecnico istituito ai sensi del punto 3 del dispositivo di detta DAC.
CBN-10	Sicurezza	Problemi di ordine pubblico e sicurezza - Flusso e deflusso all'interno della Stazione Tiburtina	Il passaggio del deflusso in un luogo chiuso e stretto come la stazione appare problematico sia dal punto di vista dell'ordine pubblico e della sicurezza, sia per le interferenze con il funzionamento della stazione. Si suggerisce quindi di limitare i flussi nella stazione a chi effettivamente usufruisce dei servizi di mobilità, attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento ciclopedonale e carrabile tra via M. Di Lando e via G. Chiaromonte.		
CBN-36	Sicurezza	Roma non merita uno stadio insicuro by design	Il progetto presentato non assicura adeguati livelli di sicurezza passiva . - serve più spazio sia in termini quantitativi che qualitativi; - serve maggiore distanza tra "Area riservata" e "Area di massima sicurezza".	Il tema della sicurezza e dell'accessibilità dell'impianto è stato trattato nel corso del DP (vedi in particolare Relazione Conclusiva del Coordinatore par. "Aspetti di sicurezza legati allo Stadio") a partire dalle soluzioni delineate dallo studio di fattibilità oggetto di "condizioni e prescrizioni" da parte della DAC 73/2006.	Rinvio alla DAC 73/2023 (condizioni e prescrizioni).
CBN-37	Sicurezza	"L'autostrada di Pietralata": via dei Monti Tiburtini e viabilità pedonale NB - Il presente contributo è stato implementato via PEC (QI20230174559-NOTA VIABILIT_PEDONALE DA VIA MONTI TIBURTINI A VIA LANCIANI 8 OTT 2023)	Si segnalano, su via dei Monti Tiburtini, notevoli problemi per la percorribilità pedonale e si considera la costruzione dello stadio di Pietralata una buona occasione per migliorare la situazione. Si propone un percorso ciclabile su via dei Monti Tiburtini e via Lanciani che si congiunga direttamente alla ciclabile di via Nomentana: un'opportunità per gli abitanti dei quartieri interessati per chi frequenta il Centro Federale Nuoto Pietralata, l'istituto Superiore Neumann e Ospedale Pertini. Si richiede: la realizzazione della viabilità pedonale di via dei Monti Tiburtini, nel tratto tra l'ospedale Pertini e via Lanciani, almeno su uno dei due lati della strada; che vengano portati a conoscenza dei cittadini il progetto e i dettagli della viabilità pedonale dell'area indicata e che vengano specificati gli interventi che l'Amministrazione intende effettuare per garantire la sicurezza ed evitare incidenti.	Come evidenziato a più riprese nel corso del DP e riportato nella Relazione conclusiva, al fine di individuare i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato, dando altresì riscontro alle "prescrizioni e condizioni" stabilite dall'Assemblea Capitolina con DAC 73/2023, il Direttore Generale di Roma Capitale ha costituito 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. Le funzioni e gli obiettivi di detto Tavolo tecnico sono stati illustrati nell'ambito del DP (vedi paragrafo Trasporto pubblico: riorganizzazione e potenziamento e incentivo all'uso). Si rinvia alle "condizioni e prescrizioni" di cui alla DAC 73/2023, anche sulla base delle risultanze de Tavolo Tecnico istituito ai sensi di detta DAC.	Rinvio alla DAC 73/2023 ed agli esiti del Tavolo tecnico istituito ai sensi del punto 3 del dispositivo di detta DAC.