

**Al Presidente della Conferenza di Servizi**

Arch. Manuela Manetti

Via del Giorgione, 129

00147 Roma

[territorio@regione.lazio.legalmail.it](mailto:territorio@regione.lazio.legalmail.it)

p.c.

**Ai Rappresentanti Unici delle Amministrazioni**

Roma Capitale

Rappresentante Unico

Ing. Fabio Pacciani

Via del Turismo, 30

00144 Roma

[protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it](mailto:protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it)

Città Metropolitana di Roma Capitale

Rappresentante Unico

Arch. Massimo Piacenza

Viale G. Ribotta n. 41/43

00144 Roma

[pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it](mailto:pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it)

Regione Lazio

Segretariato Generale

Ufficio Conferenze di Servizi

Dott. Luca Ferrara

Via Cristoforo Colombo, 212

00145 Roma

[conferenzediservizi@regione.lazio.legalmail.it](mailto:conferenzediservizi@regione.lazio.legalmail.it)

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento per il coordinamento amministrativo

Ufficio per la concertazione amministrativa e il monitoraggio

Rappresentante Unico

Cons. Carlo Notarmuzi

Via della Mercede, 9

00187 Roma

[ufcam.dica@pec.governo.it](mailto:ufcam.dica@pec.governo.it)

**Al Soggetto proponente**

Soc. Eurnova Srl

Via Tevere, 48

00198 Roma

[eurnovasrl@legalmail.it](mailto:eurnovasrl@legalmail.it)

Oggetto: Roma Capitale. Stadio della Roma in loc. Tor di Valle. Adeguamento del progetto definitivo relativo allo Stadio della Roma a Tor di Valle, Legge 27 dicembre 2013 n. 147 art. 1 comma 304 – 305 - Legge 7 agosto 1990 n. 241 e smi. - Invio documento “Mobilità su ferro” in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto definitivo adeguato.

In riferimento all'oggetto si invia il documento, redatto dall' Osservatorio Stadio della Roma a Tor di Valle, nel quale si approfondiscono i temi relativi alle Aree di sosta per il Comparto Stadio.

Dott. Davide Galasso

(delegato dai CdQ aderenti all'Osservatorio ai rapporti con  
l'Amministrazione Comunale)

Roma, 28 novembre 2017

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Galasso', written in a cursive style.



# PARCHEGGI per lo STADIO

Osservatorio sull'intervento di trasformazione dell'area di TOR di VALLE - STADIO della  
ROMA -

**NOVEMBRE 2017**

Con il presente documento, sulla base delle informazioni presenti nella documentazione prodotta dalla Proponente, dai pareri espressi dalle Amministrazioni e partecipanti alla Conferenza di Servizi, e tenendo anche conto dei risultati delle simulazioni sulla mobilità su ferro analizzate dall'Osservatorio, si dimostra l'insufficienza dei parcheggi previsti per accogliere gli spettatori di eventi sportivi e/o degli altri eventi a cui è destinata la struttura.

Si invita a segnalare errori o inconsistenze di quanto viene esposto al fine di migliorarne la qualità.

## INDICE

PREMESSA .....	2
CONDIZIONI/VINCOLI .....	3
VALUTAZIONI SULLE AREE DI SOSTA.....	5
I PARERI DEGLI ALTRI .....	8
CONCLUSIONI .....	9
DOCUMENTAZIONE di RIFERIMENTO .....	10

## **PREMESSA**

Oggetto dell'analisi è la valutazione della effettiva capacità di parcheggio pubblico/privato proposto dalla Proponente per il Comparto Stadio.

Nel corso del tempo i presupposti di base si sono modificati e pertanto anche la documentazione (elaborati, disegni, tabelle, ecc.) relativa alla dotazione di parcheggi pubblici e privati destinati agli "eventi stadio" presentati da Eurnova ha visto diversi aggiornamenti ed adattamenti.

## CONDIZIONI/VINCOLI

La quantificazione della superficie minima da destinare a parcheggio deriva principalmente dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore (NTA del PRG). In questo specifico caso, trattandosi anche della realizzazione di uno stadio, la dotazione è normata anche dalla direttiva CONI.

Sulla base di orientamenti e richieste espresse nelle Deliberazioni Capitoline, prescrizioni in sede di Conferenze di Servizi ed ipotesi trasportistiche effettuate dal Proponente, il Progetto ha i seguenti vincoli e condizioni:

- L'operare affinché vi sia la "massima accessibilità dell'area tramite il trasporto pubblico su ferro" come già espresso nella DGC n. 48/2017<sup>1</sup>, da cui il vincolo di ripartizione modale fra TPL e trasporto privato anche nella determinazione della dotazione delle aree di sosta.
- Una attenzione alla sostenibilità ambientale, da cui un utilizzo "multiplo" delle aree di sosta evitandone in tal modo la sottoutilizzazione.<sup>2</sup>
- La verifica delle modalità e tempi d'accesso ed esodo dell'impianto sportivo anche attraverso una specifica indagine fra gli spettatori ("tifosi"), da cui l'opportunità di avere una previsione di ripartizione modale fra trasporto pubblico e privato (auto, moto, pullman)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> In Deliberazione di Giunta Capitolina n. 48/2017 viene citato il raggiungimento, fra altri, dell'obiettivo di un "servizio minimo di 20.000 passeggeri l'ora sull'intera tratta della Roma Lido, a cui vanno garantiti ulteriori 7.500 passeggeri l'ora sulla FL1 durante gli eventi sportivi (i passeggeri della FL1 potranno accedere all'area attraverso il ponte ciclopeditone). Tale obiettivo permette di garantire un miglioramento complessivo di accessibilità all'intero quadrante urbano attraverso l'aumento della frequenza del trasporto sull'intera tratta della ferroviaria Roma Lido fino a 16 treni/ora;" pag. 10

<sup>2</sup> "Il rispetto del numero effettivo di stalli prevede di includere, [...], anche alla quota parte di parcheggi pubblici rimanenti nelle aree a raso P3-P4-P5, allocate come parcheggi pubblici per le altre destinazioni previste a progetto. Questa sovrapposizione, considerata sostenibile sia in ragione della **non contemporaneità degli usi tra gli ambiti sportivi e quelli prevalentemente direzionali** sia della effettiva e già ben ampia disponibilità di parcheggi privati comunque disponibili e separati da tale conteggio, permette di arrivare ad una disponibilità di stalli ben superiore a quelli effettivamente richiesti dalla normativa CONI (...)"  
In STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Allocazione dei Parcheggi, 11 ottobre 2017, § 4.4. Ottemperanza alla normativa CONI, pag.14

Ancora;

"Le aree di parcheggio saranno conformi alle norme (NTA e CONI) ma terranno conto di vari aspetti tra i quali:

- La fruibilità dei parcheggi come aree di scambio tra trasporto privato su gomma e trasporto pubblico su ferro

- L'assorbimento del 50% del trasporto privato su gomma in concomitanza con gli eventi Stadio, al netto dei parcheggi privati del Business Park"

in STADIO DELLA ROMA – TOR DI VALLE, Generale Relazione Descrittiva, 28 Aprile 2016, Mobilità sostenibile pag.11

e

"I parcheggi a raso denominati P1, P3, P4 e P5, saranno a destinazione pubblica ed assolveranno in parte la funzione di Standard Urbanistico per il comparto Business (si faccia riferimento alle indicazioni contenute nello specifico documento di indirizzo urbanistico), in parte saranno destinati a parcheggio pubblico per moto, bus ed auto relativi agli "Eventi Stadio" in STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Relazione Generale di aggiornamento del Progetto, 16/10/2017, pag. 57

<sup>3</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Generale - Mobilità e studio del traffico - C. Allegato B -verifica trasportistica\_201405, 28 Aprile 2016  
STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, OPS – Generale - Studio di fattibilità – Relazione descrittiva della capacità di trasporto della Roma Lido, 11/01/2017

- Un'applicazione flessibile dei coefficienti di riempimento (auto, moto e pullman) previsti dalla normativa CONI<sup>4</sup>.

---

STADIO DELLA ROMA- TOR DI VALLE, Generale - Mobilità e Studio del Traffico - Studio dei trasporti - Relazione Piano Trasportistico, 23/12/2016

<sup>4</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Allocazione dei Parcheggi, 11 ottobre 2017.

**NORME CONI PER L'IMPIANTISTICA SPORTIVA** Approvate con deliberazione del Consiglio Nazionale del CONI n. 1379 del 25 giugno 2008, §- 6.3 - Aree di sosta **“Salvo più ampio dimensionamento** conseguente all'osservanza delle citate leggi o regolamenti, **le aree di sosta per gli spettatori**, gli utenti sportivi e per il personale addetto, **saranno di massima dimensionate in base alle seguenti utilizzazioni e superfici convenzionali**, comprensive degli spazi di manovra:

- cicli e motocicli: n. 1 utente m<sup>2</sup> 3
- autovetture: n. 3 utenti m<sup>2</sup> 20
- autopullman: n.60 utenti m<sup>2</sup> 50”

Questi coefficienti vengono modificati già con la versione del progetto consegnata ad aprile 2016.

La modifica dei coefficienti di riempimento viene giustificata, per esempio, in questo modo: “Si precisa che la Normativa CONI definisce i coefficienti 3 utenti/mezzo per le autovetture e 1 utenti/mezzo per i motocicli, come misura “di massima”. Negli incontri con il CONI sono stati concordati i coefficienti da applicare al fine di ottemperare le diverse prescrizioni che invitano a limitare l'utilizzo del suolo per la realizzazione dei parcheggi a favore del trasporto pubblico secondo principi di sostenibilità ambientale”.

In “STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, GENERALE – INTEGRAZIONI CDS - Risposte alle richieste di integrazioni documentali per CdS – 23 Dicembre 2016”, pag. 23.

E' chiaro che il **“di massima”** della norma CONI è  **riferita alle aree di sosta e non ai coefficienti**.

Ancora “[...] la vastità di tale superficie ha generato numerose critiche da parte soprattutto delle associazioni ambientaliste, che hanno fatto leva su un non ottimale uso del terreno e su un approccio normativo non in linea con le nuove tendenze di mobilità sostenibile già presente in altri sviluppi internazionali. Ciò ha portato alla necessità di rivedere i criteri con i quali calcolare le superfici di parcheggio. A questo scopo, a valle di alcuni incontri avuti con CONI Servizi, e in virtù dell'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada, **si è convenuto di incrementare il numero convenzionale di utenti per veicolo**, riuscendo così a ridurre significativamente le superfici destinate a parcheggi [...]”

In STADIO DELLA ROMA – TOR DI VALLE, Generale - Relazione Descrittiva, 28 Aprile 2016, § Nota sui Parcheggi (normative NTA e CONI) pag 7.

## VALUTAZIONI SULLE AREE DI SOSTA

Vincoli e condizioni evidenziate continuano ad essere presenti anche nell'ultima consegna del Progetto Definitivo adeguato per quanto attiene sia la **dotazione delle aree di sosta del trasporto privato**, secondo le norme CONI, che le superfici dei parcheggi e numero dei mezzi<sup>5</sup>.

**tabella1**

L'ultimo aggiornamento del progetto prevede che le aree di parcheggio disponibili offrano "complessivamente circa 4.150 stalli auto, 6.953 stalli moto e 40 i bus (registrando eccedenze di 353 auto, 74 moto e 9 bus rispetto alla richiesta normativa CONI)"<sup>6</sup>

Cicli/ motocicli	Auto	Pullman
Stalli		
6.953	4.150	40

**tabella2** (elaborazione derivata)<sup>7</sup>

Applicando al numero degli stalli i coefficienti CONI, quelli previsti dal Progetto, si ottiene un totale di spettatori/utenti pari a 29.440, ripartiti come in tabella2, che potranno utilizzare i parcheggi.

Come a dire che le rimanenti **27.593** persone, sul totale di 57.033 utenti, fra

Zona	Comparto	Cicli/ motocicli	Auto	Pullman	Cicli/ motocicli	Auto	Pullman
		persone			Stalli		
P1	A1	0	560	0	0	160	0
P2	A1	34	1.365	0	19	390	0
P3 Stadio	A1 e B1	3.607	1.152	1.620	2.004	329	27
P4 Roma Village	A1 e B1	5.706	2.422	0	3.170	692	0
P5 Comparto B1	A1 e B1	2.549	1.918	0	1.416	548	0
P8a	A1	0	497	0	0	142	0
P9	A1	0	1.610	0	0	460	0
P10	A1	115	606	0	64	173	0
P11a/b	A1	504	581	780	280	166	13
P12	A1	0	3.815	0	0	1.090	0
Totale		12.515	14.525	2.400	6.953	4.150	40

spettatori, personale sportivo e personale addetto, dovrebbero utilizzare il trasporto pubblico su gomma e ferro.

Applicando la **ripartizione bus/treno** ed utilizzando il modello impostato sulla base dati di Roma Mobilità<sup>8</sup> (la percentuale degli utilizzatori del TPL su gomma vale l'11,1% pari a 3.063 persone) si ricava che i rimanenti **24.530** utenti dovrebbero utilizzare la linea Roma-Lido o la FL1.

<sup>5</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Allocazione dei Parcheggi, 11 ottobre 2017. "La seguente tabella individua le superfici e il numero dei veicoli da prevedersi nel progetto. I coefficienti "Utenti a Mezzo", seppur difforni da quanto indicato nella Normativa CONI, sono stati concordati con il CONI stesso a seguito di numerose riunioni tenutesi tra le parti." § 4.2 pag. 10

Tabella A.4 DOTAZIONE NORME CONI					
Mezzo di trasporto	%	Numero Utenti*	Utenti a Mezzo	Numero Mezzi (pbi)	Area di sosta da attribuire ad A1
cicli e motocicli	21,71	12.582	1,8	6.879 (3 x NM)	20.637 mq
autovetture	23,30	13.289	3,5	3.797 (20 x NM)	75.940 mq
autopullman	3,24	1.848	60	31 (50 x NM)	1.550 mq
trasporto pubblico	51,75	29.515	-	-	-
Totale	100,00	57.033		10.707	98.127 mq

\* 55.000 spettatori + utente sportivo + personale addetto (Stadio + Trigoria)

<sup>6</sup> Ibidem, § 4.4 pag. 14

Caratteristiche parcheggi			Superficie Parcheggi		Numero Mezzi		
Zona	Natura	Tipologia	Pubblici	Privati uso Pubblico	Privati	Superficie	Moto
							Auto
							Pullman

<sup>7</sup> Ibidem, Fonti: tabella in § 4.2, pag. 11 e "Verifica Dotazione Norma CONI – Aree di Sosta" in §4.4 pag. 14

<sup>8</sup> OPS – Generale-Studio di fattibilità – Relazione descrittiva della capacità di trasporto della Roma Lido (11/01/2017),

ASRoma database (pag 48 di TDV_PD_G_GEN_00_TR_2360_1400_00_G000,00_INT)							
	tot su	bus	ferro	%	Roma	%	Fuori Roma
TDV	29600	1300	28300	85%	27300	96%	1000
Magliana FS	6400	1300	5100	15%	3700	73%	1400
Totale	36000	2600	33400		31000		2400
Roma Mobilità (pag 51 di TDV_PD_G_GEN_00_TR_2360_1400_00_G000,00_INT)							
	tot su	bus	ferro	%	Roma	%	Fuori Roma
TDV	24700	1100	23600	74%	21600	92%	2000
Magliana FS	11300	2900	8400	26%	8200	98%	200
Totale	36000	4000	32000		29800		2200

pag. 14

Qualora si utilizzasse il modello ricavato dai dati AS ROMA la percentuale scenderebbe al 7,2% (versione forse più realistica).

Nel breve periodo, le due linee non sono in grado di supportare, nell'arco di un'ora, questo carico<sup>9</sup>.

Inoltre, pur in presenza dell'**anello corto** ad Acilia (Roma-Lido) ed il raddoppio della portata dei convogli sulla FL1, la simulazione fatta sui dati di AS Roma suggerisce che la **domanda inevasa** è di poco meno di **4.180** persone che non possono andar via entro la prima ora.

La situazione è migliore se vengono utilizzati i dati di Roma Mobilità; in questo caso la domanda inevasa scenderebbe a poco più di 850 persone.

Nella **valutazione dell'offerta di aree di sosta**, non si è considerato che i **parking P3, P4 e P5**,

per poter accogliere tutti i mezzi che portano le circa 17.000 persone, attese nelle ore precedenti l'evento, dovrebbero essere completamente liberati dagli utilizzatori del comparto business. Prevedere "una sovrapposizione, e considerarla sostenibile in ragione della non contemporaneità degli usi tra gli ambiti sportivi e quelli prevalentemente

Zona	Comparto	Cicli/ motocicli	Auto	Pullman	Cicli/ motocicli	Auto	Pullman
		persone			Stalli		
P1	A1	0	560	0	0	160	0
P2	A1	34	1.365	0	19	390	0
P3 Stadio	A1 e B1	3.607	1.152	1.620	2.004	329	27
P4 Roma Village	A1 e B1	5.706	2.422	0	3.170	692	0
P5 Comparto B1	A1 e B1	2.549	1.918	0	1.416	548	0
P8a	A1	0	497	0	0	142	0
P9	A1	0	1.610	0	0	460	0
P10	A1	115	606	0	64	173	0
P11a/b	A1	504	581	780	280	166	13
P12	A1	0	3.815	0	0	1.090	0
Totale		12.515	14.525	2.400	6.953	4.150	40

direzionali" è condivisibile. **Non** si ritiene **sostenibile** la ipotesi che la **totalità degli stalli** possa sempre essere **a disposizione per gli spettatori di "eventi stadio"**.

Non solo, ma in "STADIO DELLA ROMA – TOR DI VALLE, Generale Relazione Descrittiva", 28 Aprile 2016, Mobilità Sostenibile a pag.11 si afferma che "Le aree di parcheggio saranno conformi alle norme (NTA e CONI) ma terranno conto di vari aspetti tra i quali: *La fruibilità dei **parking** come aree di scambio tra trasporto privato su gomma e trasporto pubblico su ferro*".

Anche di questo non se ne è tenuto conto nell'analisi.

**L'utilizzo delle aree di sosta come aree di scambio deve essere possibile ed è fortemente richiesto dall'Osservatorio<sup>10</sup>.**

Per quanto si possa concordare sulle scelte in linea con le nuove tendenze di mobilità sostenibile, è stato dimostrato però che **allo stato attuale**, e per i prossimi anni, **non sembra esistere una reale possibilità**.

**Non** è previsto a progetto una proposta strutturale, né indicato un obiettivo che possa indirizzare la domanda verso **offerte di trasporto pubblico significativamente alternative al trasporto privato su gomma**.

<sup>9</sup> Osservatorio dello Stadio a Tor di Valle, - Mobilità su ferro- Novembre 2017

<sup>10</sup> Osservatorio dello Stadio a Tor di Valle, Chiarimenti e Proposte, ottobre 2017, §Mobilità su gomma e §Mobilità su Ferro



Se questo è un molto probabile scenario allora è opportuno avere un sano **approccio prudentiale** e fare riferimento a risultati di indagini già disponibili. Dagli elaborati relativi alle prime **verifiche trasportistiche, maggio 2014<sup>11</sup>**, la **domanda di trasporto aveva una significativa propensione all'uso del mezzo privato**. In sintesi, veniva rilevato:

- una ripartizione modale dell'utenza dello stadio nella quale lo **spostamento in auto** era stimato **del 35,4%** (con parcheggi a pagamento al prezzo di 10€)

In questo caso, ciò significa che applicando le percentuali della ripartizione modale previsti nella tabella 3.3. di "Mobilità e studio del traffico"<sup>12</sup> si devono prevedere almeno **5.768 stalli auto**, contro i 4.150 previsti nell'ultima versione del Progetto.

Ripartizione modale e relativi utenti per lo Stadio di Tor di Valle

Mezzo di trasporto	%	Numero Utenti*	Utenti a Mezzo	Numero Mezzi (NM)
Auto	35,40%	20.190	3,5	5.768
Moto	36,70%	20.931	1,8	11.628
Taxi	0,80%	456		
TP	24,90%	14.201		
Altro	2,20%	1.255		
Numero	100,00%	57.033		

- "coefficienti di riempimento dei mezzi privati ricavati dalle interviste [che] risultano essere **pari** ad 1,2 per le moto e a **3 per le auto**."<sup>13</sup>

Qualora, in sostituzione dei coefficienti di riempimento CONI *maggiorati*, si volessero applicare quelli previsti dalla norma, coincidenti a quelli rilevati dalle interviste, allora si dovrebbero prevedere **6.730 stalli auto**.

Ripartizione modale e relativi utenti per lo Stadio di Tor di Valle

Mezzo di trasporto	%	Numero Utenti*	Utenti a Mezzo	Numero Mezzi (NM)
Auto	35,40%	20.190	3	6.730
Moto	36,70%	20.931	1,2	17.443
Taxi	0,80%	456		
TP	24,90%	14.201		
Altro	2,20%	1.255		
Numero	100,00%	57.033		

Nel contempo si rappresenta che la stessa istanza di adeguare il numero degli stalli è vanificata dalla mancanza di un appropriato collegamento con la viabilità del contesto urbanistico.

**La complessità è notevolmente accresciuta dall'unica "connessione" stradale costituito dalla Unificata, stante la esclusa realizzazione del Ponte di Traiano** (seppure venga contemplato anche nelle più recenti simulazioni)<sup>14</sup>.

Complessa e disarticolata è la distribuzione del traffico riguardante i bacini di sosta, dal momento che gli stessi disporranno per l'accesso/esodo di una unica direttrice di provenienza, ovvero l'Unificata<sup>15</sup>, in difformità dell'assunto: «Il corretto dimensionamento dei parcheggi, e in

<sup>11</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Generale - Mobilità e studio del traffico - C. Allegato B -verifica trasportistica\_201405, 28 Aprile 2016, § 3.2.1.Domanda di trasporto privato negli scenari di progetto, pag.20 e seg.

<sup>12</sup> Ibidem,a pag. 21

<sup>13</sup> Ibidem, pag. 21

<sup>14</sup> Rif. pag. 7 doc. Rif. GENERALE – STUDIO DEL TRAFFICO E VIABILITA' - ANALISI E VERIFICA SIMULATIVA DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITA', 11/10/2017

<sup>15</sup> Ulteriore tema da **considerare** è, ad esempio, **la impossibile separazione fisica delle tifoserie**. «E' prevista inoltre una suddivisione dei flussi di spettatori su specifiche aree di parcheggio per ognuna delle due tifoserie.» o ancora sulla separazione dei percorsi "L'afflusso ed il deflusso dei tifosi romanisti avverrà su Ponte della Musica e Ponte Duca D'Aosta mentre Ponte Milvio per l'afflusso e deflusso dei tifosi juventini."

In <http://questure.poliziadistato.it/it/Roma/articolo/9505915db4c13202984118700>, URL consultato il 24 novembre 2017

particolare dei sistemi di connessione con la viabilità, richiede un accurato studio delle possibili origini di provenienza dei veicoli afferenti ad ogni bacino.»<sup>16</sup>

Pertanto è **ragionevole ipotizzare** che in assenza di reali alternative al trasporto privato, nei quartieri limitrofi a Tor di Valle vi sarà **un'invasione di auto e moto** che non troveranno allocazione nella nuova centralità Tor Di Valle.

## I PARERI DEGLI ALTRI

A supporto della tesi dell'Osservatorio vengono anche incontro

- la normativa UEFA riguardo agli stadi ritiene che “Definire correttamente le necessità di parcheggi auto è un aspetto essenziale della progettazione di uno stadio. Ciò può portare ad un aumento delle dimensioni del sito necessario, oppure rivelare il bisogno di un parcheggio auto sotterraneo. [...] Occorre sviluppare, e coordinare con la polizia locale, la strategia per i parcheggi, in modo da determinare ciò che è fattibile e **minimizzare i fastidi per la comunità locale**. [...] Si deve quindi rendere disponibile un numero adeguato di aree di parcheggio alternative adiacenti al complesso dello stadio per compensare la ridotta capacità del parcheggio auto pubblico all'interno dello stadio. Mentre **gli spettatori devono essere incoraggiati per quanto possibile ad utilizzare il trasporto pubblico**,[...]"<sup>17</sup>.
- Il parere del **Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di Roma Capitale**<sup>18</sup> che ritiene che sia **necessario acquisire "l'espressione formale del CONI in merito al rapporto "utente/mezzo privato", utilizzato nel progetto**, diverso da quello indicato nelle norme approvate con deliberazione del Consiglio Nazionale del CONI n. 1379 del 25 giugno 2008; (3 utenti/mezzo per le autovetture è stato utilizzato 3,5; motocicli 1,8 utenti/mezzo). I parcheggi possono essere ridotti come da progetto definitivo solo nel caso di deroga al parametro utenti/mezzi della normativa CONI". Ed il commento del Proponente che espone quanto accaduto e conferma la necessità di una espressione formale: “Si precisa che il CONI, attraverso il suo organo di valutazione progetti d'impiantistica sportiva C.I.S., ha condiviso sin dalla prima sottomissione del progetto nel 2016, l'utilizzo di coefficienti diversi da quelli previsti nella Deliberazione del Consiglio Nazionale del CONI n. 1379 del 25 giugno 2008. **Si resta in attesa di espressione formale da parte del C.I.S.**”.

---

<sup>16</sup> Rif. Pag. 7 doc. GENERALE – STUDIO DEL TRAFFICO E VIABILITA' - ANALISI DI FUNZIONALITA' DEI BACINI DI SOSTA, 07/06/2017

<sup>17</sup> FIGC UEFA, Guida UEFA agli stadi di qualità, 2011, Parcheggi per auto e pullman, pag.41.

<sup>18</sup> STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Relazione Generale di aggiornamento del Progetto, 16/10/2017, pag. 172.

## CONCLUSIONI

Concludiamo con una osservazione ed una **proposta**.

Nella “Generale - Relazione Descrittiva” del 2016, § Mobilità sostenibile<sup>19</sup> si affermava che *“Le aree di parcheggio saranno conformi alle norme (NTA e CONI)”* ma che si teneva conto fra i vari aspetti anche del *“giusto equilibrio ed il cambiamento culturale per la mobilità sostenibile con la possibilità, in un auspicabile futuro, di convertire i parcheggi a raso in aree verdi per incentivare ulteriormente l’uso del trasporto pubblico”*.

Premessa dunque la più volte reclamata realizzazione del Ponte di Traiano, quale condizione minima necessaria per assicurare un razionale accesso/esodo dal sistema parcheggi, si formula la **proposta**. Questa consiste nel **prevedere, al momento, un’offerta di aree di parcheggio ragionevolmente in linea a quanto sopra esposto**, ossia incrementandone il numero degli stalli per rispondere sia alla domanda della utenza “eventi stadio” che degli utilizzatori quali parcheggio di scambio e di rivalutare la contestualità dei diversi usi dei parcheggi pubblici **in modo da garantire una percentuale idonea commisurata ai servizi offerti**.

**Successivamente** all’avvenuto potenziamento della linea Roma-Lido ed al raddoppio della capacità dei convoglio della linea FL1, **operare, come sostenuto, per “convertire i parcheggi a raso” eventualmente eccedenti “in aree verdi”**.

---

<sup>19</sup> In “STADIO DELLA ROMA – TOR DI VALLE, Generale - Relazione Descrittiva, 28 Aprile 2016, pag. 11

## DOCUMENTAZIONE di RIFERIMENTO

Num	Titolo	data	Codice
1	Deliberazione del Consiglio Nazionale del CONI n. 1379, NORME CONI PER L'IMPIANTISTICA SPORTIVA	25/06/2008	N.A.
2	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, GENERALE – INTEGRAZIONI CDS - Risposte alle richieste di integrazioni documentali per Cds	23/12/2016	A001_TDV_PD_G_GEN_00_MP_0000_1400_00_G_000,00_EUR_02
3	STADIO DELLA ROMA- TOR DI VALLE, Generale - Relazione Descrittiva	28/04/2016	A0.TDV PD G GEN 00 GE 0000 1401 00 G 00000 LEL 00
4	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Allocazione dei Parcheggi	11/10/2017	DEF_A_PAR00_AR_0000_1400_G00,00_MSG_01
5	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Relazione Generale di aggiornamento del Progetto	16/10/2017	DEF G GEN 00 GE 0000 1400 G 000,00 EUR 03
6	Osservatorio dello Stadio della Roma a Tor di Valle - Mobilità su ferro	20/11/2017	Consegnato alla conferenza dei servizi e in <a href="http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/">http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/</a>
7	Osservatorio dello Stadio della Roma a Tor di Valle, Chiarimenti e Proposte	ottobre-17	Consegnato alla conferenza dei servizi e in <a href="http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/">http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/</a>
8	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, OPS – Generale - Studio di fattibilità – Relazione descrittiva della capacità di trasporto della Roma Lido	11/01/2017	TDV PD O GEN 00 TR 0000 1400 00 G 000,00 INC 01
9	STADIO DELLA ROMA- TOR DI VALLE, Generale - Mobilità e Studio del traffico . C. Allegato B Verifica trasportistica_201405	28/04/2016	TDV_PD_G_GEN_00_TR_2360_1402_00_G000,00_INT_00
10	STADIO DELLA ROMA- TOR DI VALLE, Generale - Mobilità e Studio del Traffico - Studio dei trasporti - Relazione Piano Trasportistico	23/12/2016	A056_TDV_PD_G_GEN_00_TR_2360_1400_00_G000,00_INT_01
11	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Generale - Studio del traffico e viabilità – Analisi e Verifica simulativa del Sistema di Accessibilità	11/10/2017	DEF_G_GEN_00_TR_2360_1400_G00,00_SYS_01
12	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE, Generale - Studio del Traffico e viabilità - Analisi di funzionalità dei bacini di sosta	07/06/2017	DEF_G_GEN_00_TR_2360_1401_G00,00_SYS_00
13	FIGC UEFA, Guida UEFA agli stadi di qualità	2011	<a href="http://it.uefa.com/insideuefa/protecting-the-game/security/index.html">http://it.uefa.com/insideuefa/protecting-the-game/security/index.html</a>

*De plus*