



22 NOV. 2017

40710

**Al Rappresentante Unico di Roma Capitale
in Conferenza dei Servizi**
Ing. Fabio Pacciani

**Al Dipartimento Programmazione
e Attuazione Urbanistica**
Direzione
Dott.ssa Annamaria Graziano

e p.c. All' Assessorato Città in Movimento
Dott.ssa Linda Meleo

Oggetto: Legge 147/2013, art. 1 comma 304, Stadio della Roma in località Tor di Valle D.A.C. n. 32 del 14 giugno 2017. - Adeguamento del progetto definitivo relativo allo Stadio della Roma a Tor di Valle, consegnato dal Soggetto proponente Eurnova s.r.l. in data 8 settembre 2017, acquisito al protocollo regionale al n. 452031 del 11.09.2017. Legge 27 dicembre 2013 n. 147 art. 1 comma 304-305 s.m.i. (rif.: nota Dip. PAU prot. N. 153834 del 18/09/2017 acquisita Dip. Mobilità e Trasporti con prot. N. 32242 del 19/09/2017; integrazioni documentali di cui alla nota Dip. PAU prot. N. 174720 del 18/10/2017 acquisita Dip. Mobilità e Trasporti con prot. N. 36298 del 19/10/2017)

In riferimento all'oggetto, a chiarimento ed in sostituzione della nota su medesimo argomento trasmessa in data 21 novembre c.a., con la presente si trasmette il parere di competenza di questo Dipartimento da prendere in considerazione per l'espressione del parere unico da rilasciare in sede di conferenza dei servizi.

Il Direttore del Dipartimento

Ing. Maurizio Viola



ROMA CAPITALE DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI
22 NOV. 2017
Prot. N. QG. 40710

Parere sull'adeguamento del progetto definitivo relativo allo Stadio della Roma a Tor di Valle, consegnato dal soggetto proponente Eurnova s.r.l. in data 8 settembre 2017, acquisito al protocollo regionale al n. 452031 del 11.09.2017. Legge 27 dicembre 2013 n. 147 art. 1 comma 304-305 s.m.i. (D.A.C. n. 32 del 14 giugno 2017).

(rif.: nota Dip. PAU prot. N. 153834 del 18/09/2017 acquisita Dip. Mobilità e Trasporti con prot. N. 32242 del 19/09/2017; integrazioni documentali di cui alla nota Dip. PAU prot. N. 174720 del 18/10/2017 acquisita Dip. Mobilità e Trasporti con prot. N. 36298 del 19/10/2017)

Con riferimento alle note in oggetto, dall'esame della documentazione progettuale pervenuta e disponibile su piattaforma digitale della Regione Lazio e sul link fornito da codesto Dipartimento, si esprime quanto segue.

a) Trasporto Pubblico: mobilità su ferro

La proposta del proponente Eurnova, in coerenza con la delibera A.C. n. 32/2017, prevede che il contributo relativo al costo di costruzione, che ammonta a circa € 45 mln, *"è finalizzato al miglioramento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico su ferro prioritariamente attraverso l'acquisto o eventualmente attraverso il revamping dei treni sulla ferrovia Roma-Lido."*

Con il suddetto importo è possibile sia l'acquisto di nuovi treni nel numero di alcune unità, sia il revamping dei treni MA 200 nella quantità sufficiente a garantire l'incremento di frequenza sulla linea atto al soddisfacimento della richiesta di trasporto necessaria.

Tale provvista di treni costituisce la quota parte di contributo dell'Amministrazione Capitolina all'offerta di trasporto pubblico prevista sulla ferrovia Roma Lido che, mediante il necessario potenziamento delle parti infrastrutturali, rappresenta un elemento dell'equilibrio del progetto.

b) Trasporto Pubblico: mobilità su gomma

In relazione alle planimetrie del progetto definitivo in oggetto, **si ritiene necessario, come già richiesto, che, nel corso della progettazione esecutiva, siano trasmesse le tavole tematiche di dettaglio sul trasporto pubblico, che evidenzino le soluzioni tecniche del progetto, la rispondenza alle esigenze di attestamento e transito delle linee TPL, l'accessibilità e coerenza dei percorsi pedonali dell'utenza.**



Con riferimento alle tavole e la relazioni generali di inquadramento che mostrano l'assetto definitivo di piazzale Tarantelli e del capolinea del TPL ed in particolare le tavole e la Relazione Architettonica di seguito elencate:

- DEF_O_NSM_01_AR_2360_0100_G00,00_ABD_01;
- DEF_O_NSM_01_AR_2360_0600_G00,00_ABD_01;
- DEF_O_NSM01_AR_2360_1400_00_G000,00_ABD_01;

si osserva quanto segue.

Il dimensionamento dell'area dedicata al capolinea del TPL risponde per numero di stalli e per estensione alle esigenze delle linee di superficie. **Si prescrive tuttavia che per la definizione puntuale del progetto del posizionamento delle pedane di attestamento, delle manovre di ingresso ed uscita e delle opere necessarie alla gestione del servizio, siano coinvolti questo Dipartimento e l'Agenzia Roma Servizi della Mobilità che ne dovranno poi dichiarare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.**

Si ribadisce l'esigenza che siano assicurate le disposizioni PGTU per tutte le viabilità di progetto, in particolare per le sezioni delle corsie e per la realizzazione dei marciapiedi e dei percorsi pedonali, in modo da non rappresentare un futuro impedimento alla modifica e alla estensione della rete del TPL.

c) Trasporto Privato

Le valutazioni di seguito espresse sono riferite allo scenario di mobilità che prevede una pari ripartizione modale tra il trasporto pubblico e quello privato (50%-50%). Un eventuale sostanziale incremento della percentuale relativa al trasporto privato imporrebbe una riconsiderazione totale e complessiva di tutte le tematiche di seguito esaminate, in particolare per quanto attiene le verifiche di sostenibilità e le opere infrastrutturali proposte (progetto di unificazione via Ostiense/via del Mare dal G.R.A. al "Nodo Marconi", dotazione di parcheggi, ecc.):

1. *Studio del Traffico*
2. *Unificazione via Ostiense/via del Mare*
3. *Compatibilità dell'intervento con il progetto del Ponte dei Congressi;*
4. *Parcheggi (Pubblici e Privati) e viabilità secondaria di accesso;*
5. *Pedonalità;*
6. *Proposta alternativa del Nuovo Asse di Collegamento allo Stadio (senza Ponte di Traiano)*
7. *Ciclabilità;*
8. *Legge Regionale Lazio n. 33/99 (Attività Commerciali);*
9. *Cantierizzazione.*
10. *Segnaletica Stradale*

1. *Studio del Traffico*

Di seguito si riportano alcune delle valutazioni fornite da Roma Servizi per la Mobilità rispettivamente acquisite dal Dipartimento Mobilità e Trasporti con prot. N. QG/37117/25.10.2017 e prot. N. QG/38750/08.11.2017.



“

- dalla planimetria di progetto ("DEF_G_GEN_00_IT_0000_0100_G00,00_STE_02") e dallo studio sul sistema della mobilità di area vasta ("Generale - Mobilità e Studio del Traffico") risulta realizzata la permeabilità dell'area di Decima oltre la ferrovia attraverso la modifica degli svincoli SV1 e SV2 che permettono ora connessioni dirette tra il quartiere, l'asse unificato ed il GRA senza impegnare la viabilità interna del nuovo insediamento;
- sull'asse unificato è stata confermata la sola predisposizione per l'inserimento di una terza corsia in direzione GRA al fine di migliorare l'innesto dei flussi proveniente dal Ponte dei Congressi in direzione del Business Park (BP) e del GRA. Il completamento di tale opera si ritiene necessario ai fini di garantire la piena funzionalità dell'innesto.

Per soddisfare la richiesta del Dipartimento Mobilità e Trasporti di elaborare uno specifico studio trasportistico, la Scrivente ha utilizzato la propria modellistica di macrosimulazione che come noto consente di effettuare valutazioni a livello cittadino di interventi sia sulla rete di trasporto pubblico che quella privata, determinando, tra gli altri, gli effetti in termini di ridistribuzione dei flussi veicolari sulla rete stradale. Va specificato che RSM ha in dotazione il software Transcad, lo stesso utilizzato dal Proponente, il che garantisce una maggiore confrontabilità dei risultati.

Nelle simulazioni sono stati valutati i seguenti scenari:

- ora di punta della mattina feriale: scenario di ingresso degli addetti al business park,
- ora di punta della sera feriale: scenario di ingresso allo stadio (19:45 - 20:45).

A scopo cautelativo la domanda veicolare di fondo (in assenza di intervento) è stata assunta pari a quella attuale per entrambi gli scenari. A questa è stata aggiunta la domanda indotta dall'intervento urbanistico in esame come dedotta dalle ipotesi effettuate dal Proponente e già validate nelle precedenti fasi istruttorie.

Anche le ipotesi di ripartizione modale della domanda di pertinenza del business park e dello stadio sono le medesime assunte dal Proponente nelle elaborazioni trasportistiche, in particolare:

- ora di punta della mattina feriale: per gli addetti del Business Park è stato assunto un valore di uso del trasporto pubblico pari al 30%, per un totale complessivo di circa 1.950 veicoli equivalenti in arrivo;
- ora serale feriale: per i visitatori dello stadio è stato assunto un valore di uso trasporto pubblico pari al 50%, per un totale di circa 3.200 veicoli equivalenti in ingresso allo stadio nella fascia oraria 19:45 - 20:45. A questa domanda si sommano circa 500 veicoli in uscita dalla struttura commerciale.

Fatto salvo il totale dei veicoli attratti e/o generati dal Business Park, per la distribuzione degli stessi secondo le possibili direzioni, si è fatto riferimento per analogia al direzionale dell'EUR ottenendo i risultati che di seguito si elencano.

Provenienze per l'ora di punta della mattina dei veicoli diretti al Business Park:

- 714 dall'asse unificato (lato GRA),
- 307 da Via di Decima e Via Sansotta,
- 509 dall'asse unificato (lato centro),



- 418 dal Ponte dei Congressi (ramo sud).

Lo scenario serale feriale presenta valori di flusso più bassi rispetto alla punta della mattina. Le provenienze stimate sono le seguenti:

- 1.297 dall'asse unificato (lato GRA),
- 942 dall'asse unificato (lato centro),
- 882 dal Ponte dei Congressi (ramo sud),
- 72 dal quartiere Torrino.

Riguardo i veicoli diretti al Business Park, rispetto allo studio del Proponente, risulta per RSM un maggior carico della via del Mare/via Ostiense dal GRA ed un alleggerimento della via del Mare/via Ostiense nel tratto interno, così come risultano flussi più bassi provenienti dalla via Isacco Newton ed una componente aggiuntiva sull'autostrada. Va evidenziato che, in termini complessivi di veicoli, l'impatto delle ultime due componenti sul Ponte dei Congressi simulato da RSM è analogo a quello dello studio del Proponente.

A livello di infrastrutture sono stati considerati come realizzati la nuova viabilità di progetto comprensiva del sistema della via del Mare/Ostiense unificate sino a nodo Marconi, ed il Ponte dei Congressi, così come riportati nella planimetria di progetto consegnata ("DEF_G_GEN_00_IT_0000_0100_G00,00_STE_02").

In termini di risultati generali si possono sostanzialmente confermare quelli determinati dal Proponente, tenuto conto delle osservazioni già effettuate dallo scrivente con le note prot. 28214/2017 e prot. 44776/2017.

Tuttavia si ritiene di dover evidenziare due osservazioni specifiche ad integrazione di quanto già espresso con le precedenti valutazioni:

- lo scenario della mattina feriale si conferma essere quello maggiormente gravoso per la viabilità stradale in quanto somma il consistente traffico ordinario a quello diretto al business park. Peraltro trattasi di una condizione che si verificherà sistematicamente tutti i giorni feriali lavorativi a differenza della situazione generata dagli eventi sportivi che per loro natura sono saltuari.
- con riferimento allo scenario della mattina, dal punto di vista dei risultati si nota un valore di flusso sul ramo sud del Nuovo Ponte dei Congressi pari a circa 7.400 veicoli equivalenti. L'incidenza percentuale dei veicoli diretti al Business Park è del 5,6% (418 veicoli equivalenti su un totale di 7.422), tale pertanto da non incidere sul funzionamento generale dell'infrastruttura;
- Tenuto conto dei livelli di carico del Ponte dei Congressi si stima che fenomeni di congestione possano verificarsi per circa 250 ore sulle 8.760 dell'anno (cioè pari a circa il 2,8% dei casi possibili);
- I flussi sull'asse unificato risultano coerenti con le capacità di progetto;
- resta da attenzionare la situazione di carico sullo svincolo del GRA che già oggi nelle ore di punta presenta livelli di servizio al limite della congestione, anche se va osservato che la nuova configurazione della viabilità in corrispondenza del nuovo intervento certamente agevolerà la fluidità veicolare in particolare in entrata a Roma.

Si richiamano infine alcuni elementi di integrazione del progetto che erano già stati suggeriti:



- la manutenzione e, ove necessario, la ristrutturazione dell'esistente pista ciclabile di collegamento tra il Ponte della Magliana e Tor di Valle;
- la realizzazione di impianti di controllo e sanzionamento automatici lungo la nuova via del Mare/via Ostiense;
- la dotazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, in termini al minimo di predisposizione, in un numero pari all'1% dei posti auto di nuova realizzazione, di cui un quinto per sistemi con ricarica veloce.....”.

Per quanto attiene gli altri punti tematici oggetto di richiesta di valutazione da parte di questo Dipartimento, si riportano di seguito le considerazioni di Roma Servizi per la Mobilità:

“.....

- Verifica della funzionalità del ritorno veicolare lato Business Park
Con riferimento all'introduzione di una rampa sullo svincolo per garantire le manovre che dal lato sud (Decima) vanno verso il GRA, si osserva che tale manovra non interferisce con le altre in quanto si mantiene sempre sulla destra e quindi a parere dello scrivente non dovrebbero verificarsi problemi di funzionalità.
- Opportunità di estendere le analisi di micro simulazione alle uscite 28 e 30 del GRA
Le valutazioni trasportistiche condotte da RSM relative all'ora di punta della mattina hanno evidenziato che il flusso diretto al Business Park proveniente dall'Autostrada Roma Fiumicino è di scarsa entità, inferiore ai 200 veicoli equivalenti. Non si ritiene pertanto necessaria estendere la microsimulazione anche all'uscita 30 del GRA. Può essere invece condivisibile la richiesta di valutazione dell'uscita 28, tenuto conto che già allo stato attuale nelle fasce orarie di punta alcune rampe mostrano livelli di servizio al limite della congestione.

In ultimo si rappresenta che per la richiesta di verifica dei passi carrabili è necessario avere indicazioni più precise. Ad ogni modo, da una verifica di massima non sono state rilevate particolari criticità funzionali. Certamente i passi carrabili localizzati lungo la via Ostiense dovranno essere progettati garantendo adeguati livelli di sicurezza rispetto alle manovre di entrata e di uscita dagli stessi.....”

2. *Unificazione via Ostiense/via del Mare*

Fermo restando le competenze della Città Metropolitana di Roma Capitale attuale proprietaria del tratto di infrastruttura interessato dall'intervento, di seguito si riportano le valutazioni di merito sulla soluzione progettuale di unificazione e messa in sicurezza di via Ostiense/via del Mare dal G.R.A. al “Nodo Marconi” da ultimo pervenuta.

Segnalando preliminarmente che il progetto di unificazione, nell'intero tratto a partire dal G.R.A. sino al “nodo Marconi”, rappresenta la nuova infrastruttura quale viabilità extraurbana e pertanto priva di marciapiedi, si fa presente che tale aspetto potrebbe



costituire elemento ostativo alla futura eventuale presa in carico da parte dell'Amministrazione Comunale del nuovo asse unificato.

Si evidenzia altresì che le sezioni trasversali del tratto dal Fosso di Vallerano fino al "Nodo Marconi" non descrivono esaustivamente la configurazione dimensionale delle sedi carrabili.

tratto fronte intervento – G.R.A. / Fosso di Vallerano

Il progetto di unificazione via Ostiense/via del Mare prevede in tale tratto la divisione tra il flusso di attraversamento G.R.A./Roma Centro (al quale vengono garantite almeno due corsie per senso di marcia) e i flussi diretti al nuovo insediamento di Tor di Valle e al quartiere di Decima (via Sansotta e via di Decima).

Ciò avviene attraverso due svincoli denominati SV01 e SV02, che nella ultima versione progettuale sono stati modificati attraverso l'inserimento della rampa W e della rampa K nel primo svincolo e della rampa B nel secondo. L'insieme dei due svincoli costituisce di fatto un sistema anomalo a "quadrifoglio" data la distanza tra i due. Tale soluzione se da una parte consente alcune manovre dirette, in precedenza inibite, dall'altra mantiene alcune delle criticità già segnalate continuando a generare traffici parassiti sia tra lo svincolo SV01 e SV02 che tra le rotatorie R1 e R2.

Svincolo SV01:

Tale svincolo permette l'accesso dalla via Ostiense-via del Mare unificata direzione Roma e direzione GRA ad una parte dei parcheggi dello stadio, ai parcheggi del Convivium e ai parcheggi del Roma Village e dell'albergo. L'accessibilità a via Sansotta avviene direttamente dal G.R.A. tramite la complanare ovest e dall'insediamento di Tor di Valle (come nella precedente soluzione progettuale), mentre l'inserimento della rampa W consente in maniera diretta il collegamento dalla provenienza Roma Centro e l'inversione di marcia sulla via Ostiense/via del Mare unificata.

La rampa K permette inoltre l'inserimento diretto delle provenienze da via Sansotta sulla via Ostiense/via del Mare unificata.

Osservazioni

La modifica dello svincolo SV01 ha permesso dunque la connessione diretta di via Sansotta verso Roma Centro, permane invece la complessità di connessione (anche se di minore percorrenza) nella direzione G.R.A. (generazione di flussi parassiti sulla via Ostiense-via del Mare unificata).

Non sono state recepite le prescrizioni relative alla presenza di idonea divisione fisica della rampa A (con percorribilità asimmetrica - due corsie in direzione insediamento di Tor di Valle, una corsia verso la via Ostiense/via del Mare) **nè la verifica della sicurezza della rampa B in relazione alla curvatura e alla visibilità dell'innesto in curva della rampa Z che permette l'accesso alla rotatoria R1 di via di Sansotta.** A tal proposito si specifica che la proposta di divisione con sola segnaletica orizzontale (doppia striscia invalicabile), rappresentata nell'elaborato

TDV_DEF_G_GEN_00_IT_0000_1401_00_G000,00_STE_00, non appare sufficiente a garantire le necessarie condizioni di sicurezza.



Si ritiene necessario che l'inserimento della nuova rampa K preveda una divisione fisica tra la stessa e la complanare ovest fino alla rotatoria R1. Si richiede un approfondimento della sistemazione superficiale dell'innesto della rampa Z sulla complanare ovest.

Svincolo SV02

Tale svincolo permette l'accesso dalla via Ostiense/via del Mare unificata direzione Roma e direzione GRA ad una parte dei parcheggi dello stadio e ai parcheggi del Business Park. Il collegamento da via di Decima avviene direttamente solo verso il Business Park, mentre permane la complessità e difficoltà dal collegamento in direzione opposta, sebbene la modifica dello svincolo SV01 diminuisca le percorrenze. L'introduzione della rampa B consente in maniera diretta il collegamento di via di Decima con l'unificata direzione G.R.A. e l'inversione di marcia sulla via Ostiense/via del Mare unificata.

Osservazioni

La modifica dello svincolo SV02 ha permesso dunque la connessione diretta di via di Decima verso il G.R.A., permane invece la complessità di connessione (anche se di minore percorrenza) nella direzione Roma Centro dovendo impegnare la via Ostiense Esistente (Ramo3/R2/Ramo2/Ramo1/R1) in direzione G.R.A.

Non sono state recepite le prescrizioni relative alla presenza di idonea divisione fisica della rampa A (con percorribilità asimmetrica - due corsie in direzione insediamento di Tor di Valle, una corsia verso la via Ostiense/via del Mare) **nè la verifica della sicurezza della rampa Z in relazione alla curvatura e alla visibilità dell'innesto in curva sulla Rampa A.**

A tal proposito si specifica che la proposta di divisione con sola segnaletica orizzontale (doppia striscia invalicabile), rappresentata nella relazione TDV_DEF_G_GEN_00_IT_0000_1401_00_G000,00_STE_00, non appare sufficiente a garantire le necessarie condizioni di sicurezza.

La nuova configurazione dello svincolo SV02 prevede che l'innesto della strada poderale (a doppio senso di marcia), a tutti gli effetti considerabile come passo carrabile, sia posto in corrispondenza del tronco di scambio tra le provenienze da Roma Centro e quelle dalla rampa A con evidenti problemi di sicurezza.

tratto Fosso di Vallerano/viale G. Marconi;

L'intervento così detto di unificazione e "messa in sicurezza" della via Ostiense/via del Mare in tale tratto inizia dopo il fosso di Vallerano. Non si prevede più la realizzazione di un secondo ponte sul fosso in affiancamento all'esistente e pertanto il nuovo asse sarà caratterizzato, già a partire dal tratto iniziale, da due corsie per senso di marcia. La strada di servizio ai passi carrabili inizia immediatamente a valle del ponte esistente. L'unificazione proposta prevede essenzialmente di porre a senso unico le attuali sedi di via Ostiense e via del Mare con piccoli interventi di adeguamento, messa in sicurezza e sistemi di connessione/ritorno lì dove le due carreggiate andranno a separarsi.

Osservazioni



Il raddoppio del ponte sul fosso di Vallerano, considerato funzionale alla connessione dell'esistente via Ostiense con la nuova unificata (direzione Roma Centro), è stato compensato con l'introduzione della rampa K all'interno dello svincolo SV01. Di contro, nella direzione G.R.A., non è chiaramente evincibile, per via della scala di rappresentazione, se tale scelta progettuale possa rendere non realizzabile la terza corsia di via Ostiense/via del Mare unificata dall'uscita del nuovo Ponte dei Congressi all'ingresso al Business Park tramite lo svincolo SV02 (opera da attuarsi per migliorare la capacità della via Ostiense/via del Mare nello scenario di massimo afflusso al Business Park). La rappresentazione grafica di tale connessione risulta schematica ed indicativa.

La soluzione di progetto esecutivo dovrà garantire le necessarie condizioni di accessibilità in sicurezza ai passi carrabili esistenti e alle manovre di inversione di marcia attraverso la previsione di corsie e/o complanari laterali di servizio che separino l'utenza locale e in manovra dal flusso in transito.

Ciò si rende maggiormente necessario sulla corsia interna di ogni senso di marcia utilizzata normalmente per il sorpasso e l'accelerazione.

A tale proposito si riportano alcune osservazioni puntuali finalizzate alla separazione del traffico locale da quello di attraversamento per il miglioramento delle sistemazioni indicate progettualmente:

- **unificazione dei tratti di controstrada, direzione Roma Centro, rappresentati nelle planimetrie di progetto dal fosso di Vallerano fino al nuovo Ponte dei Congressi (vedi DEF O OFM 01 IT 9200 0200 G00,00 STE 00);**
- **creazione di una corsia di scambio tra l'immissione di via del Cappellaccio e l'ingresso al parcheggio della stazione metro Magliana (direzione Roma Centro);**
- **creazione di una controstrada di servizio tra l'uscita dal parcheggio della stazione metro Magliana e l'ultimo passo carrabile prima dell'intersezione con via Cesare Frugoni (direzione Roma Centro);**
- **miglioramento delle condizioni di accessibilità al passo carrabile dello Sporting Club Ostiense (direzione G.R.A.);**
- **miglioramento della nuova sistemazione superficiale del passo carrabile in corrispondenza della dismessa via delle Tre Fontane (direzione Roma Centro);**
- **creazione di una corsia di servizio ai tre passi carrabili posti a monte della rampa di inversione di marcia (direzione Roma Centro) in corrispondenza della sezione n.10 (vedi DEF O OFM 01 IT 9200 0203 G00,00 STE 00).**

3. *Compatibilità dell'intervento con il progetto del Ponte dei Congressi*

La "Relazione generale di aggiornamento del Progetto" indica l'elaborato "Nota/Relazione di risposta ai pareri pubblicati ad Agosto 2017" come esaustivo per i chiarimenti richiesti in merito alla compatibilità del progetto dell'unificata via Ostiense/via del Mare con il Ponte dei Congressi.



Si rappresenta che l'elaborato DEF_O_OFV_01_IT_9200_0202_G00,00_STE_01, anche nella ultima versione integrata (_02), citato nella "Nota/Relazione", risulta schematico ed indicativo privo di riferimenti dimensionali.

L'elaborato integrativo richiesto avrebbe dovuto fornire una sezione trasversale sullo scavalco del fosso di Vallerano (non soggetto a modifiche ed interventi) che, riportando le effettive dimensioni (e non variabili) della attuale sede del ponte, potesse evidenziare la coerenza e la compatibilità degli spazi disponibili con la presenza dell'unificata e della corsia aggiuntiva proveniente dal Ponte dei Congressi. Tale aspetto non risulta approfondito.

Occorre inoltre far presente che l'attuale soluzione di unificazione via Ostiense/via del Mare non sembrerebbe collegabile con il tratto del viadotto della Magliana, così come previsto nell'assetto definitivo del progetto del ponte dei Congressi e come già richiesto.

Pertanto, si esprime parere favorevole con la prescrizione che le sedi di via Ostiense e via del Mare, nel tratto in cui si biforcano dall'unificazione proposta, ovvero a cavallo dell'intersezione con il viadotto della Magliana, siano concepite in modo da consentire la reale connessione con il viadotto medesimo mediante rampe di collegamento fattivamente realizzabili.

Anche alla luce di quanto precede, per la compatibilità della soluzione di unificazione via Ostiense/via del Mare con il progetto del Ponte dei Congressi in relazione a tutte le connessioni previste, **si rimanda alle valutazioni del competente Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana.**

4. *Parcheggi (Pubblici e Privati) e viabilità secondaria di accesso*

Premessa la competenza del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica in merito alla verifica degli standard urbanistici, relativi ai parcheggi, dall'esame delle planimetrie di progetto e delle tabelle assegnazione degli standard, emerge che la dotazione degli standard non è sempre localizzata in stretta relazione con la funzione che li genera.

Richiesta di deroghe

In relazione all'elaborato DEF_U_SPP_00_VB_9200_1401_G00,00_GSM_01, denominato "Quaderno delle deroghe", relativo esclusivamente ai parcheggi pubblici a raso e alla viabilità secondaria di accesso, si rappresenta che **le richieste di deroga non sono chiaramente individuate in un elaborato planimetrico tematico. Si evidenzia altresì il rispetto di quanto stabilito dal §. 22.2 del R.V. del vigente P.G.T.U. per quanto attiene al procedimento di richiesta di deroga.**

Parcheggio P1 (Pubblico a raso di standard dello Stadio/Comparto A1)

In relazione al Parcheggio P1 (160 auto) non si ha nulla da osservare.

Parcheggio P2 (Pubblico in struttura di standard dello Stadio/Comparto A1)

Il Parcheggio P2 consta di un livello a raso ($q = -7.50$ m) e di due livelli fuori terra ($q = -3.75$ m e $q = 0.00$ m). L'accessibilità al P2 (19 motorini e circa 400 auto) avviene da un ritorno a servizio anche del parcheggio P9, P12, P10 e P11 e dell'uscita della clientela del Convivium dal parcheggio a $q = -7.50$ m (nell'orario di apertura del C.C.) e delle merci (nell'orario di chiusura del C.C.). L'ingresso è strutturato su due corsie mentre l'uscita, ad



una corsia, confluisce con la corsia di uscita dal Parcheggio P12 (anch'esso a servizio dello Stadio) e con l'uscita dal parcheggio del Convivium a q = -7.50 m.

Le controdeduzioni relative alla gestione degli accessi ai parcheggi dal ritorno sopradetto, descritte nel documento DEF G GEN 00 GE 0000 1400 G00,00 EUR 02, non sembrerebbero superare le criticità evidenziate nel parere QG/28160/02.08.2017 in relazione al numero, alla localizzazione e alla funzionalità dei varchi carrabili di accesso ai parcheggi. Si evidenzia inoltre che nel documento sopra citato viene riportata una gestione degli ingressi ai parcheggi P9 e P12 che presenta una sistemazione superficiale differente da quella rappresentata nelle planimetrie generali. La scelta della gestione degli accessi al P9 e al P12 risulta inoltre peggiorativa rispetto alla funzionalità del ritorno nella fase pre-evento (ingresso allo Stadio). Si ribadisce che **la soluzione di far confluire la corsia d'uscita dal P2 con quella dal P12 (1100 auto circa) non apparirebbe funzionale ad un rapido esodo, anche in virtù della scelta progettuale di utilizzare l'uscita merci del C.C. quale uscita della clientela in orario di apertura della struttura di vendita. È necessario ribadire la richiesta di verifica della manovrabilità dei mezzi pesanti e l'obbligo che le operazioni di c/s merci debbano avvenire in momenti differenti da quelli degli eventi sportivi e di utilizzo dello Stadio.**

Parcheggio P3 (Pubblico a raso di standard dello Stadio e Trigoria /Comparto A1)

Il parcheggio si suddivide in tre settori: a Nord, parcheggio 27 pullman; al centro, 329 stalli auto; a Sud, 2004 stalli moto. Ciascun settore ha ingresso ed uscita autonomo e dedicato. In relazione alle osservazioni relative al parcheggio dei pullman privati, si prende atto di quanto riportato nella relazione DEF_U_GEN_00_IT_2360_1404_G00,00_GSM_00.

Parcheggio P4 (Pubblico a raso di standard del Roma Village/Comparto A1 e Business Park/Comparto B1)

Il parcheggio si suddivide in due settori: 692 auto e 3170 moto. I due settori hanno sistemi di accessibilità separati. **Per quanto riguarda il varco di egreso dal settore auto (lato Ovest), non è stata recepita la prescrizione di separazione fisica nel tratto in curva della corsia di uscita.** Per quanto attiene al sistema di accessibilità del settore moto, strutturato in una complanare che raccoglie tutti i varchi di ingresso e di uscita, si prende atto dello spostamento del varco di uscita di 40 m verso Est e **parimenti si segnala la necessità di prevedere una separazione fisica dell'innesto delle rampe D e F con la rampa E dello svincolo SV01 al fine di assicurare la copertura del varco sopradetto.**

Parcheggio P5 (Pubblico a raso di standard del Business Park/Comparto B1)

Il parcheggio si suddivide in tre settori indipendenti: due settori auto per un totale di 548 stalli auto e un settore moto di 1416 stalli. Preso atto della funzione degli allargamenti in sinistra della carreggiata "aree TAXI", presente anche in corrispondenza del parcheggio P1, **si segnala la necessità di prevedere una separazione fisica dalla viabilità adiacente al fine di garantire la sicurezza dell'utenza pedonale.**

In merito alla sistemazione superficiale adottata lungo l'Asse 5 mediante la semplice segnaletica orizzontale (due zone neutre) finalizzata a strutturare detta viabilità in una corsia centrale di transito e da corsie laterali di accesso ai singoli parcheggi **si ritiene necessario che tali discipline di traffico siano determinate mediante interventi strutturali (marciapiedi) che ne garantiscano la percezione e la corretta fruizione.**



Parcheggio P6 (Privato in struttura di standard del Business Park/Comparto B1)

Si rimanda allo specifico successivo punto relativo alla L.R. Lazio n. 33/99.

Parcheggio P7 (Privato ad uso Pubblico e Privato di standard del Convivium/Comparto C1)

Si rimanda allo specifico successivo punto relativo alla L.R. Lazio n. 33/99.

Parcheggio P8 (Privato di standard dello Stadio e Roma Village/Comparto A1)

Il parcheggio è strutturato in due livelli; P8a, a raso di standard dello Stadio (142 stalli auto VIP), P8b (160 stalli auto), al primo piano fuori terra, di standard del Roma Village. In relazione all'uscita addizionale del parcheggio P8, si rimanda a quanto rappresentato al parcheggio P12.

Parcheggio P9 (Privato in struttura di standard dello Stadio/Comparto A1)

Il parcheggio è strutturato in due livelli per un totale di 460 stalli per autovetture.

Si richiama quanto già rappresentato in relazione al parcheggio P2 circa la gestione dei sistemi di accessibilità al parcheggio.

In relazione all'uscita addizionale del parcheggio P9, si rimanda a quanto rappresentato al parcheggio P12.

Parcheggio P10 e P11 (Privato a raso di standard di Trigoria e dello Stadio/Comparto A1)

Il parcheggio P10 è a servizio del Training Center mentre il parcheggio P11 ospita i dipendenti dello Stadio, i pullman dei tifosi ospiti e i mezzi dei media. Entrambi i parcheggi accedono da un unico accesso privato localizzato sul ritorno descritto in precedenza. Secondo quanto rappresentato dagli elaborati, l'accesso privato caratterizza anche l'uscita dal parcheggio P9. **Si richiama quanto già rappresentato in relazione al parcheggio P2 circa la criticità che caratterizza il ritorno veicolare in occasione degli eventi.**

Parcheggio P12 (Privato di standard dello Stadio/Comparto A1)

Il parcheggio conta 1090 stalli per autovetture su unico livello (q = -7.50 m) posto al di sotto del parcheggio P7 e del Convivium. L'ingresso e l'uscita al parcheggio P12 avvengono mediante due lunghe rampe che hanno esito sul sistema di ricircolo sopra detto. Per quanto riguarda le rampe di ingresso e di uscita dal P12, si rimanda alle valutazioni già espresse nella trattazione del P2. È infine prevista un'uscita addizionale dal P12, affiancata e afferente alle corsie di uscita dal P7 (Convivium), sulla quale insistono anche il parcheggio P9 e P8a (parcheggio VIP) **la cui funzionalità di uso per i tre parcheggi non è stata approfondita al fine di verificare una possibile interferenza nella fase post-evento tra i flussi provenienti dai parcheggi dello Stadio e quelli in uscita dal Centro Commerciale.**

5. Pedonalità dei parcheggi pubblici a raso

La sistemazione superficiale dei parcheggi pubblici a raso prevede, per ciascuno di essi, due percorsi principali di raccolta e di indirizzamento dell'utenza pedonale verso i principali attrattori, così come riprodotto negli elaborati progettuali planimetrici "Accessi e flussi - Scenario partita" (DEF_A_GEN00_UR_0000_0200_+00,00_MSG_00) e "Accessi e flussi - Scenario eventi Roma Village" (DEF_A_GEN00_UR_0000_0201_+00,00_MSG_00). **Occorre evidenziare che in alcuni parcheggi a raso la gestione dei percorsi interni**



pedonali all'area di parcheggio non è funzionale all'indirizzamento verso le principali spine di raccolta, in particolare nei parcheggi P3 e P5.

Come già evidenziato da ultimo nel parere prot. N. QG/28160/02.08.2017, si nota che per alcuni percorsi è stato attuato lo sfalsamento tra il livello pedonale e quello viario che garantisce una sicura percorrenza dell'utenza pedonale dal parcheggio alla destinazione; di contro, per alcuni percorsi pedonali è previsto l'attraversamento a raso o rialzato. **Si ritiene necessario anche per questi ultimi percorsi che sia previsto lo sfalsamento di livello tra quello pedonale e quello viario.**

6. *Proposta alternativa del Nuovo Asse di Collegamento allo Stadio (senza Ponte di Traiano)*

La soluzione alternativa del "Nuovo Asse di Collegamento allo Stadio (senza Ponte di Traiano)" rappresentata nella relazione SDF_U_OVM_00_IT_0000_1400_G00,00_STE_00 e nell'elaborato planimetrico SDF_U_OVM_00_IT_0000_0200_G00,00_STE_00 risulta schematica ed indicativa, in linea con il livello progettuale dello "Studio di Fattibilità".

Alla luce di ciò, anche in assenza delle verifiche trasportistiche a supporto, non si manifesta la possibilità di un confronto con l'attuale proposta di Progetto Definitivo.

7. *Ciclabilità*

Dall'esame della documentazione progettuale ultimamente pervenuta con nota prot. QF n. 174720/2017 (Dip. P.A.U.), acquisita con prot. QG n. 36298 del 19.10.2017, per quanto concerne l'aspetto ciclabilità rappresentato negli elaborati grafici dello Stadio Roma, questo ufficio prende atto del superamento della criticità fatta presenti con le note in precedenza trasmesse, in dettaglio:

- Il ponte ciclo-pedonale, lato stazione Magliana, è stato dotato di una rampa elicoidale che fornisce continuità ciclabile con l'area sottostante prossima alla Stazione ferroviaria "Magliana".

8. *Legge Regionale Lazio n. 33/99 (Attività Commerciali)*

Convivium (Comparto C1)

Il Convivium è classificato come un Centro Commerciale Metropolitano con superficie di vendita pari a circa 17'000 mq. Le aree pertinenziali constano di un parcheggio privato ad uso pubblico posto al livello inferiore a quello della "piastra", denominato P7 (q = -4.10 m). Al livello inferiore (q = -7.50 m) è localizzata l'area di c/s merci, che durante l'orario di esercizio del C.C., svolge la funzione di parcheggio privato ad uso pubblico, diversamente dalla precedente soluzione progettuale. Si prende atto di tale scelta progettuale evidenziando l'impatto dell'utenza in uscita del C.C. sul sistema di ritorno già gravato dall'utenza dello Stadio.



L'accessibilità al parcheggio P7 avviene dallo svincolo SV01 della via Ostiense/via del Mare unificate attraverso due rampe separate (una di ingresso e una di uscita) che hanno esito sulla viabilità di servizio ai limitrofi parcheggi pubblici a raso.

L'area di parcheggio della clientela posta a q = -7.50 m è accessibile tramite una rampa dedicata e monodirezionale di ingresso parallela alla rampa di ingresso al P7. L'uscita da detta area avviene, come già rappresentato in precedenza, attraverso una rampa monodirezionale di uscita il cui esito è sulla corsia di uscita del parcheggio privato P12 (Stadio).

Di seguito si riportano le criticità segnalate nella nota prot. N. QG/28160/02.08.2017 e non risolte dalla nuova soluzione progettuale; in dettaglio:

- a. dalla relazione DEF_C_GEN_00_CO_0000_1400_G00,00_RIC_01, al §. 2.1 "Caratteristiche generali" e al §. 2.2.1.10 - "Perimetrazione del Centro Commerciale", viene confermata la scelta funzionale che ha indirizzato il progetto del Convivium è stata quella della "struttura permeabile" ovvero di rendere l'area del Centro Commerciale come una zona pedonale di filtro dai parcheggi pubblici verso lo Stadio e viceversa.
Occorre ribadire che tale scelta progettuale non risulta condivisibile ai sensi della L.R. Lazio n. 33/99 in quanto l'area del Convivium deve essere considerata come un unicum funzionale, a specifica destinazione d'uso commerciale, fisicamente separato dalle attività circostanti e la cui fruizione deve essere volontaria e non obbligatoria per il raggiungimento dei parcheggi pubblici a raso da parte dell'utenza di altra attività (Stadio). **Inoltre, anche ai fini della sicurezza, si ritiene necessario che debba sempre essere garantita la separazione dell'utenza del Centro Commerciale (per lo più famiglie, anche con bambini) da quella interessata agli eventi sportivi (tifoseria). Per quanto sopra, i percorsi principali di accesso allo Stadio dai parcheggi pubblici a raso e dalle stazioni del TPL, devono essere esterni all'area del Centro Commerciale;**
- b. dagli elaborati di progetto, continua ad emergere che il parcheggio pertinenziale P7 risulterebbe collegato verticalmente (ascensori e scale) anche con il parcheggio sottostante P12 (privato dello Stadio). **Tale soluzione, se confermata, risulta in contrasto con la L.R. Lazio n. 33/99 che prescrive la separazione fisica degli spazi pertinenziali delle attività di vendita dalle aree di pertinenza di altre attività esterne;**
- c. per quanto attiene alle osservazioni circa la funzionalità dell'innesto della rampa di uscita delle merci sulla rampa di uscita del P12, **si rimanda a quanto già rappresentato nel paragrafo dei parcheggi pubblici a raso;**
- d. nella relazione tecnica commerciale, viene rappresentato che il C.C.M. **"...assicura una presenza intensiva di ulteriori parcheggi pubblici diversificati ed indipendenti posti nelle immediate vicinanze del comparto C1" e che "Il flusso pedonale proveniente dai veicoli privati giungerà al Convivium dai parcheggi a raso esterni,";** tali previsioni sono in contrasto con quanto prescritto dalla L.R. Lazio n. 33/99 in relazione alla specifica pertinenzialità dei parcheggi a servizio delle strutture commerciali.



Business Park (Comparto B1)

Il Business Park è un complesso edificatorio, costituito dalle tre "corti", a destinazione d'uso mista, uffici e commerciale. Tale complesso conta due parcheggi interrati *privati* a quota -7.50 m e -3.80 m, mentre alla quota +0.00 m vi sono gli accessi agli uffici e alle strutture commerciali.

Per quanto riguarda l'accessibilità al Comparto B1 si nota dagli elaborati da ultimo integrati che le traiettorie di percorrenza pedonale verso lo Stadio provenienti dalla Stazione Tor di Valle e dal parcheggio pubblico a raso P5 risultano essere tangenti al comparto stesso; infatti, dalla rappresentazione "Accessibilità pedonale, ciclabile e disabili", di cui all'elaborato DEF_G_GEN_00_LN_0000_1401_G00,00_LAN_02, e dall'elaborato DEF_C_GEN_00_CO_0000_0208_G00,00_RIC_00, **è ben visibile che dette percorrenze pedonali verso lo Stadio impegnano esclusivamente alcuni degli assi perimetrali del Business Park, riconoscendo alla spina lungo il lato Ovest (cd. Promenade) il ruolo di accesso principale allo Stadio e di connessione diretta con la Stazione Tor di Valle** mentre ai camminamenti perimetrali lungo il lato Nord la funzione di percorsi secondari di collegamento dello Stadio con il parcheggio P5.

Per quanto sopra, appare evidente, data anche la natura privata del comparto, che gli assi pedonali e gli spazi all'interno delle tre corti si configurano come assi/spazi privati. Di contro per quanto riguarda la Promenade e il percorso lungo il perimetro Nord del comparto, stante le funzioni di collegamento sopra dette, potrà emergere una funzione di utilizzazione pubblica, non direttamente e unicamente correlata al Business Park.

Alla luce di quanto sopra, per quanto attiene l'accessibilità ai sensi della L.R. Lazio n. 33/99, di competenza dello scrivente Dipartimento, **si ritiene che le attività commerciali presenti nel Comparto B1 così come rappresentate per configurarsi come "esercizi di vicinato" dovranno ottemperare a quanto sopra esposto.**

Si rimanda al competente Dipartimento Sviluppo Economico, Attività Produttive e Agricoltura la condivisione di quanto sopra rappresentato e/o l'individuazione di possibili soluzioni alternative finalizzate al superamento di tale condizionamento.

9. Cantierizzazione

Dagli elaborati consegnati la realizzazione della viabilità a servizio del nuovo insediamento e l'unificazione della Via del Mare / Via Ostiense è articolata in 3 fasi successive:

fase 1: realizzazione viabilità interna, rotatorie laterali futuro asse unificato e svincoli, realizzazione viabilità asse unificato in variante rispetto all'attuale sedime della Via del Mare / Via Ostiense; il tutto in continuità di traffico sulla Via della Mare e sulla Via Ostiense che non subiscono quindi modifiche;

fase 2: il traffico sulla via del Mare (sempre a doppio senso di marcia) viene deviato sul nuovo asse (carreggiata lato nuovo insediamento) all'altezza dello svincolo 1. La Via



Ostiense rimane sul suo attuale sedime. Funzionalmente pertanto le due infrastrutture rimangono invariate rispetto all'assetto attuale;

fase 3: completamento dell'unificazione.

Non è stato rinvenuto il progetto della cantierizzazione composto dalle macro e micro fasi di cantiere e loro cronoprogramma, dalle sezioni trasversali delle sedi stradali fruibili durante le lavorazioni e dallo studio dell'impatto della cantierizzazione e della movimentazione di mezzi pesanti di cantiere sulla circolazione veicolare di via Ostiense e di via del Mare nelle specifiche fasi realizzative.

Con riferimento alla tavola relativa alla logistica delle opere private "DEF_G_GEN_00_LO_0000_0205_G000,00_LEL_01" si sottolinea la mancanza di una stima di mezzi di cantiere transitanti su ciascuno degli itinerari riportati in tavola (nelle ore di punta e nel giorno).

10. Segnaletica Stradale

Il progetto di segnalamento stradale dovrà essere rivisto alla luce di alcune indicazioni di dettaglio che potranno essere acquisite per le vie brevi presso i competenti uffici dello scrivente Dipartimento.

d) Attuazione Piano Parcheggi

Con riferimento all'intervento in oggetto, questo Dipartimento ha trasmesso, in ultimo con prot. QG/33210 del 26.09.2017, un parere unico, con il quale al capoverso "Attuazione Piano Parcheggi" a pag. 2, si è evidenziato che la documentazione allora trasmessa:

"...non risolve le problematiche inerenti l'interferenza rilevata, così come rimangono prive di riscontro le problematiche evidenziate rispetto alla gestione, pertanto si conferma il parere positivo, condizionato a quanto già richiesto con prot. QI 28160 12017 dalla Direzione Attuazione Parcheggi..."

Inoltre, nello schema generale di atto di obbligo, acquistato il 19 ottobre e datato 11/10/2017 (elaborato: DEF-G-GEN-00-GE-0000-1401-G-+00,00-EUR-00) al paragrafo 6. Art. 11, si trova un generico accenno alla manutenzione delle opere pubbliche, che dovrà essere in carico al soggetto attuatore, senza che siano specificate garanzie e obblighi, come invece richiesto da questo ufficio. Infine non si hanno riscontri per l'interferenza della proposta in esame con il nodo di scambio Tor di Valle.

Pertanto la documentazione integrativa acquista il 19 ottobre, richiamata in oggetto, non aggiunge elementi che possano modificare il predetto giudizio critico appena ricordato, che si allega e che si intende qui integralmente riportato.

e) Conclusioni

Alla luce di quanto sopra argomentato, lo scrivente Dipartimento ritiene di poter esprimere il parere favorevole di competenza condizionato al recepimento delle



ROMA

osservazioni/prescrizioni indicate nel testo soprariportato evidenziate in grassetto e sottolineatura.

Il Direttore della U.O.
Infrastrutture per il Trasporto
Pubblico

Ing. Roberto Coluzzi

Il Direttore della Direzione
Trasporto Pubblico Locale e
Infrastrutture

Dott. Giampaolo Nardari

Il Direttore della Direzione
Attuazione Piano Parcheggi

Ing. Marco Vona

Il Direttore del Dipartimento

Ing. Maurizio Viola