

Roma Capitale. Stadio della Roma in loc. Tor di Valle. Adeguamento Progetto Definitivo.

Legge 27 dicembre 2013 n. 147 art. 1 comma 304 – 305.

Legge 7 agosto 1990 n. 241 e smi –

Conferenza di Servizi

Indetta con atto prot. n. 461572 del 15/09/2017 - Convocata con atto prot. n. 461802 del 15/09/2017

Verbale seduta del 5/12/2017 Prosecuzione

Il giorno 5 dicembre 2017 alle ore 15.30 presso la sede della Direzione Regionale, Territorio, Urbanistica, Mobilità in via del Giorgione n. 129 in Roma:

Sono presenti per la Regione Lazio Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità, in qualità di amministrazione procedente:

Nome e Cognome	Struttura
Arch. Manuela Manetti	Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità – Direttore e Presidente della CDS
Arch. Gianni Gianfrancesco	Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità – Ufficio di Staff – Responsabile del Procedimento

Sono presenti i Rappresentanti Unici delle seguenti amministrazioni convocate alla Conferenza:

Nome e Cognome	Struttura
Ing. Fabio Pacciani	Roma Capitale - Dip.to PAU - Direzione Pianificazione Generale – U.O. PRG - Rappresentante Unico
Arch. Massimo Piacenza	Città Metropolitana di Roma Capitale - Dipartimento VI - Serv. 1 - Rappresentante Unico
Cons. Carlo Notarmuzi	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo - Ufficio per la concertazione amministrativa e il monitoraggio - Rappresentante Unico
Dott. Pierpaolo Rocchi	Regione Lazio - Direzione Regionale Territorio Urbanistica e Mobilità – Ufficio di Staff - Rappresentante Unico

Sono inoltre presenti le seguenti amministrazioni/enti a supporto dei Rappresentanti Unici:

Nome e Cognome	Struttura
Arch. Maria Luisa Salvatori	Regione Lazio – Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità – Area Autorizzazioni Paesaggistiche e VAS
Ing. Carlo Cecconi	Regione Lazio – Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità – Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi
Dott.ssa Roberta Del Roscio	Regione Lazio – Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive - Area Commercio e Servizi al Consumatore
Dott. Angelo Ciaprini	Regione Lazio – Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive - Area Commercio e Servizi al Consumatore
Dott. Riccardo Revessi	Regione Lazio – Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive - Area Commercio e Servizi al Consumatore

Nome e Cognome	Struttura
Maria Donata Di Pierro	Regione Lazio – Direzione Regionale per lo Sviluppo Economico e le Attività Produttive - Area Commercio e Servizi al Consumatore
Gianluca Scialanga	Regione Lazio – Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo – Area Bacini Idrografici - Dirigente
Dott.ssa Annamaria Graziano	Roma Capitale - Dip.to PAU - Direttore
Dott.ssa Iolanda Fiori	Roma Capitale - Dip.to PAU
Dott.ssa Floriana D'Urso	Roma Capitale - Dip.to PAU
Dott. Pierluigi Masi	Roma Capitale - Dip.to PAU
Laura Forgione	Roma Capitale - Dip.to PAU
Giuseppe Loddo	Roma Capitale - Dip.to PAU
Dott. Massimo Lesti	Roma Capitale – Dipartimento Tutela Ambiente
Dott.ssa M. Antonietta Saba	Roma Capitale – Dipartimento Tutela Ambiente
Arch. Alberto De Luca	Roma Capitale – Dipartimento Sport
Avv. Andrea Magnanelli	Roma Capitale – Avvocatura
Monica Giampaoli	Roma Capitale – Dipartimento Attività Produttive
Ing. Matteo Carlo Riccardo	Roma Capitale – Dipartimento Attività Produttive
Dott.ssa Alessia Sparacca	Roma Capitale – Dipartimento Attività Produttive
Ing. Maurizio Viola	Roma Capitale – Dipartimento Mobilità - Direttore
Ing. Pierluigi De Guz	Roma Capitale – Dipartimento Mobilità
Ing. Claudio Cellini	Roma Capitale – Dipartimento Mobilità
Andrea De Gorga	Roma Capitale –SIMU
Roberto Botta	Roma Capitale –SIMU
Fabio Geracchi	Roma Capitale – Municipio IX
Ing. Silvia Andreussi	Roma Capitale – Municipio IX
Stefano Lucidi	Roma Capitale – Municipio XI
Fabio Talamoni	Roma Capitale – Municipio XI
Ing. Giampiero Orsini	Città Metropolitana di Roma Capitale - Dipartimento VI - Direttore
Dott. Lodovico Vannicelli	Città Metropolitana di Roma Capitale - Dipartimento VI - Serv. 1
Ing. Andrea Ruggeri	Città Metropolitana di Roma Capitale - Dipartimento VII
Avv.. Massimiliano Sieni	Città Metropolitana di Roma Capitale - Capo Avvocatura
Ing. Maria Teresa Coviello	Autorità ATO n. 2 Lazio Centrale - Segreteria Tecnico-Operativa
Cons. Donato Attubato	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento amministrativo
Dott.ssa M. Lucia Conti	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali
Andrea Capuani	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali
Antonio Scoppitto	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali
Geom. Stefano Pesce	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale
Simone Riccardo	Ministero dell'Ambiente

Nome e Cognome	Struttura
Romano Gianfranco	Ministero dell'Ambiente

Sono presenti in qualità di soggetti concessionari e gestori di pubblici servizi:

Nome e Cognome	Struttura
Geom. Silvio Bianchini	ACEA ATO2 SPA
Ing. Serafino Cianetti	ARETI spa - Direzione Operazioni Ingegneria e sviluppo smart grid - Unità Patrimonio
Ing. Luciano Garbuglia	Anas S.p.A.

Per il Soggetto Proponente, Soc Eurnova s.r.l. sono presenti:

Nome e Cognome	Struttura
Luca Caporilli	Soc. Eurnova S.r.l.
Maria Teresa Genoni	Soc. Eurnova S.r.l.
Avv. Giovanni Valeri	Soc. Eurnova S.r.l.
Arch. Lorenzo Busnengo	Soc. Eurnova S.r.l.
Dott. Roberto Milano	Soc. Eurnova S.r.l.
Dott. Giulio Mangosi	Soc. Eurnova S.r.l.
Vittorio Minio Patuello	Soc. Eurnova S.r.l.
Rosemarie Serrato	Soc. Eurnova S.r.l.
Stefano Torrani	Soc. Eurnova S.r.l.
Angela Aurea	Soc. Eurnova S.r.l.
Dott. Simone Contasta	Soc. Eurnova S.r.l.
Luigi Roberto Vergelli	Soc. Eurnova S.r.l.
Valentina Rossignoli	A.S. Roma
Dott. Steven Scamihorn	A.S. Roma
Giovanni B. Ricciotti	A.S. Roma
Francesco De Blasio	A.S. Roma

Sono inoltre presenti in qualità di uditori i rappresentanti delle seguenti associazioni/comitati:

Nome e Cognome	Struttura
Anna Maria Bianchi	Carte In Regola
Massimo Sabbatini	Comitati Salviamo Tor di Valle dal Cemento
Davide Galasso	Comitati ed Associazioni Osservatorio sull'intervento di trasformazione dell'Area di Tor di Valle Stadio della Roma
Carmine Perone Capano	Comitato Ambiente e Legalità Ponte Milvio
Mirella Belvisi	Italia Nostra
Noemi Prisco	Codacons
Vittorio Sartogo	Coordinamento Associazioni Lazio Mobilità Alternativa (CALMA)
Maria Cristina Lattanzi	Comitato Salute e Ambiente Eur
Roberto Ferlesh	Consiglio di Quartiere EUR
Vincenzo Del Poggetto	Comitato Cittadini di Roma #Famostostadio#
Avv. Alessandro Pallottino	Immobilquindici Srl

Nome e Cognome	Struttura
Giuseppe Gisotti	SIGEA
Giovanni Cerri (Delega Luca Cerri)	
Serena Lopez (delega Cerri Marco)	

Svolgono le funzioni di Segreteria Tecnica della Conferenza e sono presenti alla seduta odierna:

Nome e Cognome	Struttura
Maria Paola Farina	Regione Lazio – Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità – Area Affari Generali
Fucsia Frattini	Regione Lazio – Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità – Ufficio di Staff
Rita Spedicato	Regione Lazio – Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità – Segreteria
Renato Mariano	Regione Lazio – Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità – Segreteria
Marilena Mezzaroma	LazioCrea S.P.A.

Alle ore 15,30 il **Presidente Arch. Manuela Manetti** apre la seduta della Conferenza di Servizi su “Roma Capitale. Stadio della Roma in loc.tà Tor di Valle. Adeguamento del progetto definitivo”. La seduta è registrata ai fini della redazione del verbale, come già comunicato in occasione delle precedenti sedute.

Il **Presidente** inizia affrontando le tre tematiche lasciate in sospeso nella seduta del giorno prima: **il regime proprietario e gli espropri, la parte commerciale e la mobilità**. Si inizia dal regime proprietario e a questo proposito, viene anche fatto un approfondimento inerente la Variante urbanistica: una parte di “parco fluviale” sulla quale era stata presentata l’osservazione dai proprietari. Roma Capitale ha proposto una variante da “verde privato attrezzato” a “centralità” e su questo nulla da obiettare. Non risulta chiaro, invece, la parte “verde e servizi pubblici” (quindi servizi da standard di P.R.G.) che dovrebbe diventare una porzione che fa parte del “parco fluviale”, ma nella proposta risulta essere anche verde standard del comparto edificatorio. La tabella 2.1 allegata conferma che la dotazione minima standard sia dei parcheggi privati N.T.A. (21.000 mq.), che del verde pubblico (184.000 mq.) sono in eccesso; non è chiaro perché questa parte che risulta essere un “parco fluviale” stia all’interno degli standard. L’Ing. Fabio Pacciani **RUC** risponde che non sta all’interno degli standard, sta all’interno della proposta privata, come area di “verde extra standard” con cui si completa la restante area che va a costituire un unicum denominato “parco fluviale”, sono due elementi che formano un unicum. Quella parte di ansa più quella che è già, da Piano Regolatore, “verde pubblico” e che rimane tale; il Proponente fa soltanto un’opera di sistemazione di quelle aree, sistemazione “a verde”, ovviamente, realizza di fatto, il parco. L’Arch. Gianni Gianfrancesco **Responsabile del Procedimento - Regione Lazio – Dirigente della Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità** dice che tenuto conto che si è in una fase in cui alcune aree, da una classificazione di “verde privato attrezzato” transitano verso una centralità metropolitana ed urbana, per questa parte che già il Piano Regolatore classifica come “servizi pubblici di livello locale”, qual è la necessità di introdurla all’interno del perimetro della centralità, se, in realtà, è semplicemente un’attuazione del P.R.G.. L’Arch. Iolanda Fiori **Dipartimento P.A.U. di Roma Capitale** spiega che è lo standard necessario a soddisfare il fabbisogno generato dalla proposta, dai vari permessi di costruire, quindi, dalla Proposta di Intervento Privato. L’Arch. Gianni Gianfrancesco **Responsabile del Procedimento - Regione Lazio – Dirigente della Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità** quindi si tratta di una scelta dell’Amministrazione Comunale, di imprimere la variante su quel perimetro specifico. L’Ing. Fabio Pacciani **RUC** è una previsione di standard di P.R.G., comunque rimane “verde pubblico”, è un’attuazione del “verde pubblico” attraverso la proposta privata. Il **Presidente** visto che la Conferenza dovrebbe adottare la variante, se viene stralciata questa area, cosa succede? L’Ing. Fabio Pacciani **RUC** quelle sono aree che vengono cedute all’Amministrazione gratuitamente che, altrimenti, le dovrebbe espropriare, e quindi c’è un vantaggio per

l'Amministrazione e poi, c'è l'attrezzaggio che è a cura del Proponente, altrimenti, dovrebbe essere finanziato diversamente, tutto questo non si verificherebbe se l'area venisse stralciata. **Il Presidente** domanda perché il parco fluviale non fa parte di questa operazione. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** la restante parte del parco fluviale viene espropriata con fondi del Proponente ed attrezzata a cura del Proponente. **Il Presidente** quindi non cambia nulla dal punto di vista del Proponente. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** cambia nel senso che la restante parte (esterna al perimetro della futura "Centralità") è considerata di interesse generale, mentre quella di cui si sta parlando (Interna al perimetro della futura "Centralità") è un'opera di standard urbanistico. L'Arch. Gianni Gianfrancesco **Responsabile del Procedimento - Regione Lazio – Dirigente della Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità** chiede se questa localizzazione nasce su indicazione dell'Amministrazione Comunale o su proposta del promotore dell'intervento. L'Arch. Iolanda Fiori **Dipartimento P.A.U. di Roma Capitale** la proposta è stata fatta dal Proponente, la scelta dell'opera di interesse generale dall'Amministrazione. L'Avv. Giovanni Valeri **per il Soggetto proponente** conferma che è corretto quello che dice l'ing. Pacciani, non sono le aree espropriate che restituiscono diritti edificatori, ma è il valore complessivo delle opere di interesse generale, quindi, è commisurato al valore delle opere, non al valore dell'area; è chiaro che se questa parte d'area non viene inserita all'interno di questo specifico programma, non è espropriabile, perché mancherebbe il vincolo propriamente espropriativo e sarebbe impossibile attuare quella parte di "parco fluviale" che è localizzata su quest'area, da qui la necessità per l'Amministrazione di garantire una continuità di questo "parco fluviale" anche su quest'area che poi è quella a confine con il fiume vero e proprio, e diventa fondamentale l'attribuzione di una destinazione preordinata ad un futuro esproprio, in assenza della quale non è espropriabile. **Il Presidente** prova a sintetizzare: tutto il Parco Fluviale attualmente, è "verde pubblico", e non è di proprietà del Comune, quindi, deve essere espropriato. Poiché non è un problema di espropri, allora tutto l'attuale verde è standard da P.R.G.. Probabilmente questa scelta deriva dallo studio di fattibilità. L'Arch. Gianni Gianfrancesco **Responsabile del Procedimento - Regione Lazio – Dirigente della Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità** chiede il motivo per il quale questa parte di verde pubblico che è ipotizzata all'interno della centralità, non può essere trattata allo stesso modo rispetto al verde pubblico che è esterno e che, comunque, sarà attrezzato come parco fluviale. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** perché quella viene attrezzata senza oneri per l'Amministrazione comunale e viene ceduta, previa acquisizione da parte del Proponente. L'Arch. Iolanda Fiori **Dipartimento P.A.U. di Roma Capitale** conferma il perimetro proposto è quello della prima proposta. **Il Presidente** si riserva di dare un parere più avanti. L'Avv. Giovanni Valeri **per il Soggetto proponente** specifica che è vero che il verbale della Conferenza dei Servizi equivale ad adozione di Variante, però le scelte pianificatorie fatte dall'Amministrazione comunale e che vengono sottoposte, non possano essere sindacate; naturalmente, la Regione ha un potere di verifica, ma in questo caso si è fatta una scelta che è una scelta assolutamente ordinaria, cioè quella di avere un extra standard, quindi, non c'entra niente il problema delle maggioranze, perché sappiamo tutti che ormai le maggioranze, in base al Piano Regolatore, vanno fissate al 50,1%, quindi, c'è una maggioranza più che abbondante, a prescindere da questi 24.000 – 25.000 mq.; il problema è soltanto una scelta di continuità, dividendo, peraltro, come è stato fatto fin dall'origine, tra un verde chiamato parco fluviale ed un verde che, invece, è all'interno della proposta. Qual è la differenza di regime in questo caso, l'Amministrazione si ritrova un'area che viene espropriata a spese del Proponente, attrezzata a spese del Proponente e consegnata all'Amministrazione. Questo è il vantaggio, non un verde che attribuisce diritti di sorta, quindi sostanzialmente è un costo per il Proponente, è una scelta di natura pianificatoria, per garantire questa continuità, quindi anche un aggravio, diciamo a carico del Proponente. Tra l'altro è una scelta che viene già dalla precedente proposta, questa divisione tra "parco fluviale" e "verde di standard" c'era già prima, e non sembra che siano state sollevate obiezioni da questo punto di vista. **Il Presidente sottolinea che** dal momento che **lo Stato ha approvato una legge** nella quale c'è scritto che l'atto espresso in Conferenza di Servizi vale come adozione di variante, (nonostante la Regione non fosse d'accordo al punto che ha presentato un emendamento formale alla Conferenza Stato-Regione), la Conferenza che adotta deve comprendere e soprattutto decidere sulla variante che adotterà.



Si passa ad esaminare il tema del **commercio**.

L'Arch. Massimo Piacenza **RUM** comunica che il parere del Dipartimento V Servizio 1, dott.ssa Capone, non riporta particolari criticità, perché evidenzia che tutte le prescrizioni avanzate in precedenza sono state risolte nella nuova soluzione progettuale. Gli Uffici competenti sul tema commerciale del Comune, della Regione e della Città Metropolitana hanno tenuto una riunione tecnica in cui è scaturita una nuova prescrizione tesa a garantire la sicurezza e l'incolumità dei clienti della struttura commerciale in concomitanza con gli altri eventi ed in particolare gli eventi sportivi. Per ciò che riguarda l'utilizzo delle aree esterne, al fine di evitare interferenze tra i fruitori del centro commerciale e quelli dello stadio, la Società ha proposto soluzioni adeguate, che saranno comunque valutate nel concreto dalla Prefettura. Quindi quello della Città Metropolitana è un parere di assenso, con le condizioni che riportate anche nei pareri degli altri Enti interessati che sono quelli dell'approvazione della Variante urbanistica e della completa ed effettiva realizzazione ed attivazione di tutte le infrastrutture legate alla mobilità. Il Dott. Pierpaolo Rocchi **RUR** comunica che nell'ambito del parere unico vi è riportato anche il **Parere dell'Area Commercio che, di fatto, riporta una serie di prescrizioni a livello generale**. Qui ci sono, comunque, i rappresentanti che se ritengono possono intervenire, ma non rilevano particolari difficoltà; chiaramente, si rimettono le necessarie autorizzazioni, agli esiti della Conferenza. La Dott.ssa Roberta del Roscio **Dirigente Area Commercio e Servizi al Consumatore Regione Lazio** spiega che l'Area si è espressa nella parte del "Convivium" il così detto C1 che riguarda la realizzazione del centro commerciale, chiaramente, il parere è condizionato all'esito positivo di altri pareri e, soprattutto, alla Variante urbanistica ed alla mobilità. L'ing. Carlo Riccardo **Dipartimento Commercio di Roma Capitale** comunica di aver posto una serie di prescrizioni di rito che sono quelle relative all'apertura ed all'esercizio dell'attività commerciale. Per quanto riguarda il Convivium, rimangono due prescrizioni relative alla gestione dell'area Convivium, interfacciata con la permeabilità di quest'area, che era quella a cui faceva riferimento la Città Metropolitana; insieme al Dipartimento Mobilità, che si esprime anche sulla parte commerciale per l'accessibilità, si era previsto che queste interferenze venissero gestite, in occasione degli eventi sportivi o di altri eventi, in area stadio, in funzione di questa permeabilità con il Convivium, cioè praticamente, che i tifosi passino attraverso il centro commerciale. Il Dipartimento Mobilità ha aggiunto, con una prescrizione, che sarebbe preferibile, in occasione degli eventi, che non venisse usato totalmente il centro commerciale, ma che si utilizzassero due direttrici perimetrali. Sul Business Park è stato rilevato che veniva, praticamente, strutturato come un unicum, in quanto è tutto interconnesso, e le attività commerciali, ivi presenti, andavano a configurare un centro commerciale di media struttura. In virtù di questo, il Proponente ha proposto di asservire ad uso pubblico la viabilità di interconnessione interna, questo è stato valutato dal Dipartimento Mobilità che, invece, ha intravisto una natura più asservibile ad uso pubblico, nelle due direttrici perimetrali che congiungono la stazione Tor di Valle con il parcheggio pubblico P5 e con lo stadio. In base a questa valutazione, il Dipartimento Commercio ha prescritto che all'interno del comparto, ci potessero essere attività commerciali di vendita al di sotto dei limiti di configurazione del centro commerciale e che, invece, su queste viabilità, asservibile ad uso pubblico, ci potessero essere quelle attività commerciali in eccesso. Questo, ovviamente, poi, si concretizza con delle prescrizioni che, innanzitutto, si subordinano a questo asservimento ad uso pubblico che deve essere formalizzato in Convenzione, su chi gestisce queste strade asservite ad uso pubblico, e poi si mettono le prescrizioni su quelle che sono le limitazioni che l'attività commerciale rivendica nel cuore del Business Park ossia nell'area privata, e quelle che si devono affacciare sulla viabilità pubblica devono avere l'unico accesso da viabilità pubblica, per configurarsi come semplici esercizi di vicinato. Quindi, in termini economici si tratta di cambiare collocazione a quattro negozi.

Il Presidente consegna ai Rappresentanti Unici l'integrazione fatta dalla Città Metropolitana sul parere relativo alla mobilità ed interrompe la seduta per dieci minuti per dare modo a tutti di prenderne visione, inoltre comunica che tutti i pareri sono stati pubblicati sul sito e sono accessibili tranne questo appena consegnato.



La seduta si interrompe dalle ore 16.10 alle ore 16.20.

Il **Presidente** riprende dalla integrazione al Parere Unico fatta da Roma Capitale per quanto riguarda la Variante che dice: *"integrazione del Parere Unico di Roma Capitale indicato in oggetto ed a maggiore chiarimento di quanto rappresentato in tema di Variante urbanistica nella Conferenza dei Servizi del giorno 4 dicembre 2017, si precisa quanto segue: in conformità al disposto della Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 32 del 2017, di conferma della dichiarazione di pubblico interesse per la realizzazione del nuovo stadio Tor di Valle, per recepimento dell'intervento urbanistico, con destinazione nuova centralità stadio della Roma Tor di Valle, avverrà con l'introduzione nelle norme tecniche di P.R.G., del seguente articolo 65 bis."* L'articolo 65 bis è: *"CENTRALITA' STADIO DI TOR DI VALLE: la centralità dello Stadio di Tor di Valle è definita nelle destinazioni d'uso e relative quantità, dal progetto definitivo, approvato ai sensi della legge n. 147 /2013 e successive modificazioni ed integrazioni, con Delibera di Giunta Regionale futura, conformemente alle caratteristiche tecniche, di cui alla scheda allegata, parte integrante della Deliberazione DAC 32 del 2017.*

Quindi, sostanzialmente, è l'introduzione, all'interno delle norme tecniche, di un nuovo articolo.

Si passa alla Mobilità che è un tema complesso e si comincia da un presupposto fondamentale che è quello della Delibera 32 che sulla mobilità dice come deve avvenire il trasporto: **50% mobilità privata, 50% mobilità pubblica**; quindi è meglio affrontare il tema insieme, perché altrimenti, diventa un po' complesso scindere le due modalità, ovviamente, precisando le due forme di modalità. C'è da considerare l'integrazione del parere della Città Metropolitana, comunque leggendo tutte le singole prescrizioni, si può dire che sono tutte prescrizioni specifiche non in contrapposizione tra loro, quindi, i temi sono due uno generale e uno sulle singole prescrizioni. Passa la parola ai Rappresentanti Unici.

L'Arch. Massimo Piacenza **RUM** spiega che già nella seduta della Conferenza del 24 novembre, durante l'illustrazione delle prescrizioni, si era evidenziata la **necessità di un secondo accesso carrabile**; questo ha subito mosso qualche critica anche da parte del Proponente, per cui si è deciso e dichiarato in quella seduta di Conferenza di approfondire il tema con il Proponente e fare degli appositi approfondimenti tecnici. Sono stati fatti diversi incontri in perfetta trasparenza, nei giorni del 26-28 e 30 novembre, nei quali è stato precisato, da parte di Eurnova, la modalità con cui faceva questa proposta di soluzione che è stata formalizzata nella nota del 1 dicembre che è stata inviata. **In sostanza, questa interlocuzione con il proponente ha portato ad una integrazione dei pareri emessi dal Dipartimento VI e dal Dipartimento VII il 23 novembre, quindi, confluiti nel Parere Unico e con una nota a firma congiunta proprio in data di oggi, il Rappresentante Unico, l'ha integrata nel Parere Unico e trasmessa alla Conferenza via pec questa mattina.** La condizione vincolante n. 1 che era quella del **secondo accesso carrabile**, viene ottemperata attraverso prescrizioni aggiuntive di carattere operativo che Eurnova assicura poter recepire all'interno della progettazione esecutiva. Lascia la parola al Dipartimento Tecnico, in particolare per quanto riguarda la Mobilità, per illustrare il parere soprattutto sulle prescrizioni aggiuntive che sono state poste. L'Ing. Andrea Ruggeri **Dipartimento Viabilità ed Infrastrutture Viarie della Città Metropolitana** spiega che nel parere consegnato precedentemente, c'erano diciassette prescrizioni e due condizioni vincolanti; **la prima delle due condizioni vincolanti era relativa all'accessibilità per il trasporto privato su gomma.** Premesso che ci si muove nell'ambito di quello che è l'indirizzo dell'Amministrazione comunale, che ha definito da un lato un perimetro infrastrutturale preciso di corredo all'intervento e dall'altro ha fissato la ripartizione modale tra trasporto pubblico e trasporto privato, nella ragione del 50% e 50% per quello che riguarda gli eventi sportivi. Nell'ambito di questo quadro d'insieme vincolante e di quello che anche gli altri Enti hanno espresso, come ha detto l'arch. Piacenza, ci sono stati una serie di incontri, per poter meglio definire il tema dell'accessibilità allo stadio per quello che riguarda il trasporto privato, ed un altro aspetto era quello della gestione di eventuali situazioni di emergenza, perché è evidente che trattandosi di una zona che, sostanzialmente, è chiusa su tre lati dal Tevere, eventuali anomalie della Via del Mare o Ostiense, avrebbero potuto generare situazioni abbastanza critiche sia in termini di accesso dei mezzi di sicurezza, che di esodo dei veicoli in sosta all'interno dello stadio, quindi sono state formulate ulteriori prescrizioni, che adesso possono leggere tutti, e che assolvono a tutte e due le funzioni,



cioè, sia a quella del funzionamento in condizioni normali di esercizio, quindi, affluenza ed esodo dallo stadio, sia, soprattutto in situazioni emergenziali. **Per quello che riguarda la condizione di esercizio, era stata già posta una prescrizione al Proponente, riguardo la revisione dello svincolo SV 01**, il primo per chi proviene dal Raccordo Anulare, quello che dà accesso a circa il 60% dei parcheggi e che quindi è quello che anche gli studi testimoniano come messo più alla prova durante gli eventi sportivi. E' uno svincolo molto complesso, è stata richiesta una semplificazione delle manovre ed in più questo studio, **che può essere demandato alla fase esecutiva perché si rimane nell'ambito delle infrastrutture stradali**, su aree già dedicate a sedime stradale, dovrà essere anche finalizzato ad una semplificazione delle manovre verso la viabilità comunale circostante, perché si ritiene che possa essere importante nei momenti di maggior afflusso; quindi, **questo sarà visto in fase esecutiva, di concerto con il Proponente, sarà fatta una Convenzione con il Proponente per gestire anche la fase esecutiva**, perché queste sono opere che bisogna prendere in carico come Ente proprietario e questo è un primo aspetto. **Il secondo aspetto riguarda l'accessibilità dal G.R.A.**; bisogna dire che ci si è trovati in piena sintonia con il M.I.T. e con l'A.N.A.S., perché tutti quanti hanno dato delle indicazioni di intervento sullo svincolo tra il Raccordo Anulare e Via del Mare – Ostiense che serviranno a risolvere alcuni aspetti critici che già oggi sono tali, fra l'altro si deve dire che più Enti hanno individuato, anche se separatamente, la stessa soluzione. **E' stata aggiunto quella che è la prescrizione n. 20, ossia la realizzazione di una quarta corsia, di fatto vuole dire Via del Mare – Ostiense unificate tra il Raccordo Anulare e lo svincolo SV 01, quindi due corsie dedicate Roma-Ostia e due corsie G.R.A.-Stadio per senso di marcia**, questo comporta una riserva di capacità che, sebbene non strettamente richiesta dagli studi trasportistici, consente una maggiore tranquillità e serenità su eventuali oscillazioni che possono essere sempre presenti. **Questo per quanto riguarda la gestione in esercizio normale, per quello che riguarda invece l'emergenza le prescrizioni sono varie**, alcune recepiscono cose che il progetto già prevedeva, altre sono nuove; **sostanzialmente ci sono tre percorsi di emergenza, due erano già previsti, la pista ciclabile che collega i due svincoli che la Prefettura aveva già richiesto di larghezza 6 metri, ovviamente, si parla di condizione di emergenza**, quindi, normalmente, sono adibite ad altro, però, in condizioni di emergenza, c'è una pista ciclabile larga 6 mt. che collega due svincoli; **c'è anche un percorso interno al comparto C1 che, di norma, è il percorso di uscita dei veicoli per il carico – scarico merci Convivium, ha una larghezza significativa ed un'altezza altrettanto significativa perché è destinata al trasporto pesante, anche questa può essere utilizzata in condizioni di emergenza o per l'accesso dei veicoli**, ma, soprattutto, per l'eventuale uscita dei veicoli che stanno al P3 ed al P4, nel caso in cui ci fosse qualche problema sullo svincolo SV 01. E' stata richiesta ed il Proponente ha mostrato la disponibilità, **un'ulteriore via di emergenza, tramite un modesto allargamento della pista ciclopedonale che sta sull'argine del Tevere; la pista è già oggi larga 3.50 ma è stata richiesto l'allargamento a 4.50 mt. ed anche piccole opere di sistemazione**, quindi, questa è una via di fuga e **di accesso dei mezzi** che è completamente indipendente dalla Via del Mare e l'Ostiense, in questo caso i mezzi di emergenza direttamente dal Raccordo possono raggiungerla. Inoltre è stato richiesto l'inserimento di varchi spartiti traffico sulla Via del Mare – Ostiense, con dei dispositivi amovibili, quindi, in caso di blocco di una delle due carreggiate, è sempre possibile spostare il transito sulla carreggiata opposta. Questo verrà normato, è stato chiesto un atto d'obbligo che, chiaramente, si dovrà studiare anche con la Polizia Stradale ed altri Enti di modo che poi, l'utilizzo di queste infrastrutture di emergenza venga disciplinato con un protocollo che consenta di sapere chi e cosa deve fare nel caso ce ne sia la necessità. L'Ing. Fabio Pacciani RUC per quanto riguarda il parere sulla Mobilità di Roma Capitale, le prescrizioni che sono state imposte nel parere unico riguardano, sostanzialmente e prevalentemente, **la verifica del collegamento, dell'unificazione della Via Ostiense – Via del Mare con l'attuale Viadotto della Magliana che, poi, sarà, attraverso l'intervento del Ponte dei Congressi**, integrato in un itinerario, previsto dal Piano Regolatore, conosciuto come "Intervento del Ponte dei Congressi". Sul fronte, invece, della Mobilità su Ferro, Roma Capitale ha destinato, su indicazione dell'Assemblea Capitolina, l'intero importo del costo di costruzione, stimato nell'ordine dei 45 milioni di euro, per l'acquisto di convogli da dedicare al miglioramento del servizio sulla Roma – Lido. Come, testualmente, riportato sulla Delibera, c'è un avverbio, un "prioritariamente", nel senso che l'utilizzo di questi fondi di Roma Capitale saranno destinati, prevalentemente all'acquisto di treni, salvo altre possibilità di spesa. Il Dott. Carlo Notarmuzi RUS conferma il parere già consegnato, con le prescrizioni allegate, fornite dal Ministero

Infrastrutture e Trasporti e non ha null'altro da aggiungere. Il Dott. Pierpaolo Rocchi **RUR** fa riferimento ad una delle prescrizioni previste nell'integrazione al parere proposto da Città Metropolitana e, nello specifico, la prescrizione 23 che è quella relativa alla gestione di scenari emergenziali, **dice che dovrà essere garantita la possibilità di utilizzo della pista ciclopedonale esistente, quindi quella sulla sommità dell'argine del fiume Tevere, in tal caso c'è da garantire un margine di distanza dagli argini di 4 mt. quindi da valutare e verificare questa fattibilità.** L'Ing. Andrea Ruggeri **Dipartimento Viabilità ed Infrastrutture Viarie della Città Metropolitana** precisa che questa pista ciclabile, realizzata ed in funzione, oggi è già larga 3.50 mt., si trova sulla sommità, sulla parte orizzontale dell'argine e va allargata di un metro, lato depuratore. Il Dott. Edmondo Di Rocco **Area Bacini Idrografici Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo Regione Lazio** spiega che un **conto è utilizzare quella pista come la pista ciclabile, un conto utilizzarla per mezzi di trasporto.** Bisogna sempre calcolare che gli argini sono stati realizzati nel 1970, quindi, bisogna verificare se sono efficienti. Il Dott. Pierpaolo Rocchi **RUR** conferma che dovranno essere fatte delle verifiche prima di autorizzare l'uso della pista ciclabile come via di fuga. Detto questo, il parere della Regione, nell'ambito della Mobilità, è relativo all'intera viabilità riferita al quadrante. Nello specifico, la Regione ha competenza in ambito di trasporto pubblico, però questo ha anche determinato da parte dell'Area Urbanistica della Direzione, una valutazione circa quella che è, per così dire, **la sostenibilità di questi flussi di traffico dovuti all'insediamento della struttura dello Stadio della Roma, il parere poi riportato nel parere unico, evidenzia la difficoltà a considerare possibile un sistema che possa funzionare senza prendere in considerazione quello che era previsto precedentemente ossia il secondo accesso, il Ponte di Traiano;** questo, determina un'osservazione da parte dell'Area Urbanistica che poi l'arch. Gianfrancesco può anche specificare meglio, ma dà modo, eventualmente, alla Regione, di chiedere a Roma Capitale, visto che si evidenzia la necessità di eseguire dei monitoraggi circa l'effettivo flusso di traffico, **la possibilità, nel momento della predisposizione della Variante al P.R.G., di valutare l'inserimento anche del Ponte, a prescindere dal fatto che questo non fa parte del progetto, ma di prevederlo nell'ambito di una Variante che dovrete predisporre.** Nell'ambito del trasporto pubblico e nell'ambito di quello che la Delibera del Comune prevede circa la ripartizione delle modalità di flussi, quindi, 50 e 50 tra il privato ed il pubblico, la Regione come competenza ha anche il compito di verificare che i flussi del trasporto pubblico possano essere sopportati. Una serie di questioni sono state evidenziate nel parere dell'ing. Cecconi, si ritiene necessario, anche alla luce di quello che ha detto l'ing. Pacciani, circa il fatto che la Delibera n. 32 prevede, in via prioritaria, l'utilizzo dei costi di costruzione per l'acquisto dei treni, **di considerare questa eventualità, proprio per riuscire a dimostrare che il trasporto pubblico che poi sarebbe la Ferrovia Roma – Lido, riesca a sopportare questo previsto 50%, 22 – 23 – 24.000 passeggeri trasportati, quindi, dimostrare che, in realtà, quella priorità attribuita alla determinazione di quei costi di costruzione, ponga all'Ente un vincolo esclusivo, all'acquisto dei treni, quindi, 45 milioni debbono essere necessari per acquistare i treni in via esclusiva e non in via prioritaria.** Questa è una delle indicazioni, ma il tutto non può risolversi nell'acquisto dei treni, quindi, si ritiene necessario che vengano svolti dei lavori infrastrutturali riferiti alla funzionalità dello stadio, cioè la realizzazione dei tronchini e delle altre opere dettagliate nella prima seduta, all'altezza della Stazione di Tor di Valle, che debbono essere riferiti al progetto dello Stadio, quindi essere riferiti al quadro tecnico – economico dello stadio, senza gravare, in nessun modo, su eventuali ulteriori risorse che fanno, per esempio, capo alla Regione, e che sono riferite all'intera linea ferroviaria Roma – Lido che, serve all'utenza, ai pendolari. Queste opere debbono essere contestuali alla realizzazione dell'intervento e, quindi, determinare la possibilità, fin dall'inizio, di poter consentire il flusso e deflusso in tempi rapidi e senza nessuna difficoltà. In linea di massima, le considerazioni sono queste, e passa la parola all'Ing. Cecconi per le specifiche. L'Ing. Carlo Cecconi **Dirigente Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi della Regione Lazio** le specifiche sulle prescrizioni che si chiedono, sono quelle relative al progetto presentato dal Proponente a marzo, dove manca la sottostazione di Magliana che è necessaria, strettamente necessaria, avendo Roma Capitale defanziato l'opera in una Delibera recente e, quindi, va aggiunta, in questo caso, a quel progetto, la sottostazione elettrica di Magliana. Per il resto, sembra tutto abbastanza chiaro. Il Dott. Simone Contasta **per il Soggetto proponente** precisa che lo studio presentato l'11 di gennaio, faceva riferimento a dei numeri che sono circa 38 milioni, di cui: 21 destinati ai treni, tali da raggiungere l'obiettivo programmatico di smaltire il 50% degli utenti dello stadio e la parte rimanente, circa 17 (quindi in totale 38 milioni a cui sommare 3.5 milioni per la sottostazione

elettrica di Magliana), quindi 20 milioni relativi a opere civili, opere impiantistiche, tra cui anche la sottostazione in più; quindi, in questa configurazione, di fatto, vi è una proposta di spesa che in 41 milioni e mezzo trova una cristallizzazione dei numeri, atti almeno ad assicurare lo smaltimento del 50% di uno stadio che, in questo secondo progetto, è diventato, anche per richiesta specifica, più piccolo del precedente. La richiesta della ulteriore sottostazione è pervenuta anche da A.T.A.C. il 23 di gennaio ed integrata nella nostra successiva proposta (del 24 febbraio 2017). I numeri, per chiarezza, sono 41 milioni e mezzo, ricompresi nei 44/45 milioni che sono quelli che il Proponente, a seguito della Delibera, si è impegnato a versare al Comune sotto forma di contributo/costo di costruzione; questa somma complessiva è, ovviamente, un combinato disposto di due somme: una per i treni ed una per opere civili para-impiantistiche e che sono in linea con le richieste della Regione, i famosi tre tronchini più le sottostazioni.

Il Presidente chiarisce che nel parere della Regione sono specificati i tre tronchini, le sottostazioni, gli anelli di collegamento ed i treni necessari che vengono quantificati in 18 complessivi. Il Dott. Simone Contasta **per il Soggetto proponente** aggiunge i 18 treni con riserva, bisogna tenere sempre in considerazione, che non è mai stato chiarito con precisione, esattamente in quanto tempo avviene l'esodo del 50% dallo stadio. Si è sempre sostenuto, fin dall'inizio del progetto, che gli esodi di uscita, che sono quelli più importanti, vengono realizzati al 100% non in un'ora, ma vengono realizzati in un'ora e quindici, un'ora e venti, perché è una prassi consolidata, quindi, solo il 70% di una domanda ipotetica viene smaltito in un'ora. Questo assunto, applicato anche alla Roma – Lido, fa sì che il numero di treni complessivi da impiegare sulla linea è un numero di treni leggermente più basso. In ogni caso, si rimane sullo smaltimento dell'intero 50% dello stadio in un'ora; arrivando ai numeri a cui si faceva riferimento, si arriva ad un totale di circa 20 milioni per opere civili/impiantistiche con le esemplificazioni fatte prima ed una quota parte sui treni che salirebbe, quindi, a 32 milioni. Il totale fa 52 milioni. Questo totale, ed i prezzi che si stanno comunicando, devono tenere conto di un ribasso di gara che è sempre nell'ottica di almeno un 20%; applicando questo fattore, anche in caso di un maggior numero di treni, si sta sempre all'interno dei famosi 44/45 milioni che sono già assicurati come copertura finanziaria da parte del Proponente, quindi, anche con l'incremento di treni di cui si parlava e con la sottostazione, ci si trova comunque in una situazione di copertura finanziaria di una proposta tecnica concordata, garantita.

L'Arch. Gianni Gianfrancesco **Responsabile del Procedimento - Regione Lazio – Dirigente della Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità** fa un'osservazione in merito all'integrazione del parere di Città Metropolitana, si legge che la prescrizione n. 1, quella in cui si richiedeva la realizzazione di un secondo accesso, va mutuata nelle ulteriori prescrizioni contenute, per cui agli esiti finali, il parere unico è da ritenersi privo di questa prescrizione n. 1. La prima osservazione è questa, la seconda è quest'altra, Città Metropolitana in funzione delle sue perplessità e delle sue preoccupazioni, circa gli scenari emergenziali che dovessero succedere, nell'ambito dell'utilizzo della pista ciclabile in maniera impropria dice: *"che dovrà essere sottoscritto, dal Proponente, apposito atto d'obbligo con il quale regolamentare l'utilizzo delle tre opere sovrarichiamate."* Quindi, anche le piste ciclabili, ma questa è una prescrizione che ricade su Roma Capitale, o sono prescrizioni che ricadono sul Soggetto Proponente? L'Ing. Andrea Ruggeri **Dipartimento Viabilità ed Infrastrutture Viarie della Città Metropolitana** risponde che **le prescrizioni ricadono sul Proponente**, come tutte le prescrizioni, e sottolinea che comunque si parla di scenari emergenziali. Questo è uno stadio, quindi, in queste condizioni, ci sono già dei protocolli di emergenza delle forze dell'ordine. Si ritiene, nell'ambito di queste procedure emergenziali, di aver coperto tutti i casi eccezionali con tre vie di esodo più un sistema di varchi rimovibili sulla Via del Mare – Ostiense. **Il Presidente** per quanto riguarda **l'utilizzo della pista ciclabile, in base all'art. 96 del Regio Decreto 523, non è possibile utilizzare, all'interno della fascia dei 50 mt., una struttura permanente o, anche, di sicurezza, quindi per macchine e quant'altro; questo per ragioni di sicurezza idraulica, sia la norma che varie sentenze dei tribunali hanno ritenuto ostativa la mancata osservanza di tale distanza minima dal corso d'acqua, quindi, non è possibile utilizzarla.** Poi il collega dell'Area Difesa del Suolo potrà specificare meglio. Il Dott. Gianluca Scialanga **Dirigente Area Bacini Idrografici Direzione Risorse Idriche e Difesa del Suolo della Regione Lazio** spiega che oltre alla problematica sulla normativa, c'è la problematica della distanza dall'opera idraulica, la pista ciclabile sta sopra all'argine, quindi se

c'è un problema emergenziale, come si evidenziava prima, bisogna capire se rimane pista ciclabile, oppure se in tal caso diventa carrabile, è chiaro che bisogna verificare il progetto ed eventualmente l'influenza che ha quell'opera idraulica stessa rispetto a questo tipo di struttura che andrà fatta, fermo restando che qualsiasi intervento che venga fatto sull'opera idraulica è proprietà demaniale e, quindi, deve essere autorizzata dall'Area Concessioni. Da questo punto di vista, se si fa il Piano emergenziale, deve essere verificato anche dalla Protezione Civile Regionale e dalla Protezione Civile di Roma Capitale e dalla Vigilanza Idraulica stessa. E' un'opera che è stata progettata come pista ciclabile, con determinati fini, se fosse carrabile, chiaramente, ne avrebbe degli altri e nascerebbero tutta una serie di problematiche relative a situazioni di influenza riguardante la parte geologica ed idraulica del manufatto, pertanto, oltre la verifica sulla distanza dal corpo arginale, ci sono delle distanze di legge che vanno rispettate, la parte concessoria di quella zona non è soltanto l'opera idraulica di per sé come manufatto, ma anche le aree limitrofe a quel tipo di opera idraulica ai sensi del Regio Decreto 523, quindi, non è soltanto l'opera in quanto tale, vi è un problema di proprietà del demanio anche per le zone limitrofe, pertanto è necessario chiedere anche l'autorizzazione concessoria. Il Dott. Simone Contasta **per il Soggetto proponente** è tutto chiaro ma bisogna tener presente che si sta sempre parlando di eventi emergenziali che se si dovessero verificare, onde evitare che gli automobilisti rimangano intrappolati nel famoso parcheggio P3 - P4, abbiano la possibilità di utilizzare la strada carrabile già esistente all'interno del progetto e che permette di andare dall'altro lato, mentre i mezzi di emergenza tipo ambulanze o vigili del fuoco possano utilizzare la pista ciclabile all'interno del progetto.

Il Presidente ricorda a tutti quanti, soprattutto alla Città Metropolitana, la prescrizione del MIBACT che dice che non possono essere modificati gli argini. Inoltre passa a definire le questioni che devono essere approvate. **Bisogna approvare la Variante ed inserire come raccomandazione almeno in Variante, il Ponte o un altro collegamento; la Regione dice il ponte perché è un progetto definitivo, perché è un progetto presente come collegamento, quindi lo si mette come raccomandazione, a questo punto bisogna decidere in Conferenza, dal momento che si adotta, se metterlo o meno, si vuole una risposta.** L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** la raccomandazione la si accoglie, ma non può essere recepita, o meglio, non gli si può dare seguito in questa sede, poiché ci sono una serie di procedure da attivare, si può prendere in esame la proposta e valutarla, però, separatamente da questo procedimento, non si può inserire senza avere un'ipotesi di finanziamento.

Il Presidente illustra l'iter che bisogna seguire, mettere a votazione l'approvazione del progetto, così come approvato e modificato con l'accoglimento delle varie prescrizioni già dette, poi, si vedrà come considerare la condizione essenziale e vincolante della Città Metropolitana per la quale si deciderà se dare parere favorevole o contrario; quindi, ora, si passa ad approvare il progetto così come integrato e modificato dalle prescrizioni.

L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** ritiene che non sia possibile approvare le prescrizioni in questo modo, perché se la prescrizione prevede un'opera, ne deve essere verificata la realizzabilità, per esempio nel caso della prescrizione che prevede quattro corsie dell'"asse unificato" Via Ostiense-Via del Mare, in mancanza di una graficizzazione, non è possibile stabilire la necessità di una eventuale integrazione delle procedure espropriative (fare ulteriori comunicazioni, di avvio del procedimento espropriativo ecc.) quindi non c'è la documentazione necessaria per l'approvazione. **Il Presidente** questo vuole dire che tutte le prescrizioni prevedono opere che sono rimandate al progetto esecutivo; allora tutte le prescrizioni lette sono rimandate al progetto esecutivo. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** **esprime perplessità sulla decisione di rimandare al progetto esecutivo**, perché per esempio: non si ha evidenza se la Città Metropolitana o il Proponente abbiano fatto tutte le verifiche sulla possibilità di realizzare, effettivamente, le ulteriori corsie e se esse ricadano tutte su aree pubbliche, di proprietà della Città Metropolitana; perché se così fosse la prescrizione potrebbe effettivamente essere recepita in fase di progettazione esecutiva, diversamente se le nuove corsie vanno ad incidere su aree da assoggettare ad esproprio, sarà necessario procedere ad una integrazione delle procedure espropriative e non è possibile rinviare alla fase esecutiva. Il Dott. Simone Contasta **per il Soggetto proponente** interviene per dire che si sta discutendo di prescrizioni demandate alla fase esecutiva. Solo nel momento del progetto esecutivo si potrà capire se quella prescrizione posta da Città Metropolitana sia una prescrizione fattibile, a quel punto sicuramente sarà approvata, al contrario se risulterà non realizzabile nello svolgimento dell'esecutivo, quella sarà una situazione che si dovrà risolvere con la Città Metropolitana; stessa



cosa dicasi con Roma Capitale, altrimenti ci infiliamo in un tunnel senza via d'uscita. **Il Presidente ritiene che le prescrizioni non possono essere prescrizioni non realizzabili;** le prescrizioni sono prescrizioni. La V.I.A. fa, addirittura delle ottemperanze, quelle ci sono, e non si discutono. Se le prescrizioni che sono state messe non sono, adesso fattibili, si bocciano in questa sede. La Conferenza dei Servizi approva il Progetto, per questo sono stati dati tutti i pareri, quindi, se ci sono problemi si può anche aggiornare la Conferenza, ovviamente, come detto dal primo giorno, la Conferenza si deve chiudere entro il 22 dicembre. L'Arch. Massimo Piacenza **RUM** comunica che per quanto riguarda la prescrizione fatta prima e illustrata dall'ing. Ruggeri, si può dire che rimane nell'ambito dei sedimi già previsti a sede stradale e, chiaramente, la reale fattibilità può essere verificata solamente in fase di progettazione esecutiva.

Il Presidente sospende la seduta per pochi minuti.

Il Presidente ripete l'iter della Conferenza dei Servizi: **adesso si mette a votazione il progetto definitivo così come modificato e integrato con le prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni dei pareri dei vari Enti e delle Amministrazioni partecipanti.** Nello specifico **il progetto da approvare oltre a quanto detto sopra riguarda il progetto definitivo dello Stadio (comparti A1, B1 e C1), le opere pubbliche di interesse generale (compensazioni SUL) e le opere di urbanizzazione.** Il secondo punto riguarda l'adozione della variante urbanistica ai sensi del comma 2-bis, art. 62 del D.L. 50/2017 ed infine si chiede alla CdS l'approvazione della procedura necessaria per il provvedimento finale che sostituisce ogni autorizzazione o permesso comunque denominato necessario alla realizzazione dell'opera e che determina la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'opera medesima. A seguire la Direzione Regionale redigerà la **Determina di chiusura della Conferenza di Servizi e approvazione del progetto** e chiederà alla Società proponente di aggiornare le prescrizioni del progetto definitivo. Una volta avuta questa documentazione, viene inviata a tutti gli Enti per una verifica di rito e sarà trasmessa formalmente a Roma Capitale che **depositerà il progetto in libera visione, ai sensi della legge 1150 del 1942, per 30 giorni,** in modo da ricevere tutte le osservazioni/opposizioni che verranno controdedotte da Roma Capitale e dovranno essere sottoposte ed approvate, unitamente alla variante urbanistica, dall'Assemblea Capitolina. **Nel contempo della pubblicazione la società proponente sottoscrive l'Atto d'obbligo e le relative convenzioni con i vari Enti.** L'Assemblea Capitolina di Roma Capitale, nella prima **seduta utile, adotta le proprie controdeduzioni alle osservazioni/opposizioni, approva il verbale (o Determina di chiusura) della CdS con la Variante urbanistica e approva la Convenzione.** Roma Capitale e la società proponente sottoscrivono la Convenzione urbanistica contenente tutti gli impegni e obbligazioni necessari per la realizzazione delle opere pubbliche e private attinenti lo Stadio. Al termine di tutta questa procedura, **la Regione Lazio con Deliberazione di Giunta Regionale adotta il provvedimento finale, che sostituisce ogni autorizzazione o permesso comunque denominato necessario alla realizzazione dell'opera e che determina la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'opera medesima, con il quale approva la variante urbanistica e si esprime sulle controdeduzioni del Comune. Tale Deliberazione rimanda il rilascio dei singoli titoli abilitativi al Comune.** L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** chiede se si sta approvando il progetto con le prescrizioni come se fossero già date per eseguibili.

Il Presidente esattamente come si fa in ogni Conferenza di Servizi, conferma che si approva un progetto con prescrizioni. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** sul tema del rilascio dei permessi di costruire afferma che quelli discendono dall'approvazione della delibera di Giunta Regionale. **Il Presidente** spiega che la Giunta regionale approva la Delibera di autorizzazione delle opere private e pubbliche rimandando a Roma Capitale il rilascio dei permessi di costruire, in quanto non si può sapere se la Società versa a Roma Capitale gli oneri di costruzione, e non si può pensare che tutti i permessi a costruire vengano rilasciati contemporaneamente e che vengano versati tutti insieme gli oneri, è una procedura specifica di Roma Capitale. L'Avv. Giovanni Valeri

per il **Soggetto proponente** comunica di avere un'obiezione sul momento della firma della Convenzione. C'è un problema tecnico e c'è un problema di altro tipo. Il problema tecnico è che nel momento in cui si è chiamati a firmare prima dell'approvazione finale, ci sarà la difficoltà, forse l'impossibilità ad allegare a questa Convenzione tutta una serie di atti che sono poi quelli con le altre Amministrazioni, non avendo un progetto definitivo approvato, mancando la dichiarazione di pubblica utilità. **Il Presidente ribadisce che il progetto definitivo viene approvato con questa conferenza di servizi. La conferenza di servizi approva il progetto definitivo e adotta la variante.**

L'Avv. Giovanni Valeri per il **Soggetto proponente** non è così il progetto definitivo con valore di dichiarazione di pubblica utilità secondo il comma 304 art. 1 della legge 147 dice che è conseguente all'approvazione della Giunta Regionale. **Il Presidente** dice una cosa diversa, che l'atto conclusivo, quindi la **delibera di Giunta Regionale**, in questo caso perché c'è variante, **sostituisce ogni autorizzazione, permesso e quant'altro, non parla di approvazione del progetto.** L'Avv. Giovanni Valeri per il **Soggetto proponente** dichiara che il provvedimento regionale all'esito della **Conferenza dei Servizi decisoria** (lettera B comma 304) **sostituisce ogni autorizzazione o permesso** comunque denominato necessario alla realizzazione dell'opera e determina la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità in urgenza dell'opera medesima. Precisa inoltre che la **determina costituisce dichiarazione di pubblica utilità a differenza dei progetti sulle aree pubbliche come modificato dall'art. 62**, invece il verbale della conferenza ha tutta una serie di effetti diversi, **approva la variante, dichiara la pubblica utilità ecc.** Ormai c'è un regime differenziato, quando l'opera è privata il regime è questo. Allora si chiede se lo Stato, l'Anas, la Città Metropolitana firmano con il Proponente degli atti sulla base di un progetto che non è approvato ancora in via definitiva, senza la dichiarazione di pubblica utilità. E' impossibile. **Altra cosa la Convenzione normalmente è l'atto finale.** In questo caso c'è un problema giustamente già messo in luce, del rilascio dell'approvazione della Giunta regionale con i titoli. La tecnica giuridica che si è scelta all'interno dello schema di atto d'obbligo che Roma Capitale ha anche avallato, è che quei titoli siano ovviamente sospesi, quindi si tratterà di inserire una clausola in questo senso e questo va inserito all'interno del provvedimento di Giunta Regionale, che i titoli resteranno sospesi fino alla firma della Convenzione. Questo permetterà tra l'altro alla Società proponente, di essere finanziata perché non è pensabile che ci siano centinaia di milioni disponibili senza un finanziamento come è normale che sia in questo tipo di progetti complessi sulla base di titoli ancorché sospesi ma comunque esistenti, anche perché diventa tecnicamente è impossibile firmare una Convenzione senza avere un progetto approvato con valore di pubblica utilità, senza avere un titolo rilasciato, seppure condizionato nell'efficacia alla firma della convenzione, senza una serie di condizioni preliminari. Questo fa parte delle normali buone prassi amministrative. Devono essere rilasciati dei titoli efficaci da poter utilizzare.

Il Presidente chiede all'Avv. Valeri di rileggere il comma dell'atto finale. L'Avv. Giovanni Valeri per il **Soggetto proponente** "...ove il progetto comporti atti di competenza regionale la Conferenza di Servizi è convocata dalla Regione che delibera entro 180 giorni dalla presentazione del progetto definitivo. Il provvedimento finale sostituisce ogni autorizzazione o permesso comunque denominato necessario alla realizzazione dell'opera e determina la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'opera medesima". In seguito il **Presidente** afferma che fin dall'inizio la Regione ha detto che il **provvedimento finale sarà un atto di Giunta Regionale.** Scelta che è stata fatta e sulla quale nessuno ha mai avuto il minimo dubbio sulla legittimità. Dunque fatta questa scelta, la **Conferenza dei Servizi approva il progetto definitivo in via tecnica**, come avviene normalmente, poiché c'è stata l'integrazione dell'art. 62 del D.L. n. 50/2017, per cui **oggi il verbale equivale all'adozione di variante**, si sottopone il tutto all'Amministrazione Comunale che procede alla fase di pubblicazione e poi approva, dopodiché si ritrasmette l'intero progetto alla Regione che chiude il cerchio con gli effetti previsti dalla legge. L'Avv. Giovanni Valeri per il **Soggetto proponente** ribadisce che Il problema sta nella Convenzione che deve essere firmata dopo, ed ovviamente la Regione nel provvedimento finale dovrà



dire che i titoli sono sospesi fino alla firma della Convenzione. A quel punto si sarà in grado, sulla base del progetto approvato e con le dichiarazioni di pubblica utilità, di fare gli atti con le singole Amministrazioni coinvolte le quali non potranno che approvare una convenzione particolare sulla base di un progetto. Non si può pensare per esempio di poter fare un atto con Anas o con altre autorità statali o con la Città Metropolitana se non c'è una dichiarazione di pubblica utilità che autorizza i lavori. Questa è una posizione che condivide anche Roma Capitale.

Il Presidente la Regione Lazio non è assolutamente d'accordo. **La sottoscrizione della Convenzione è a garanzia e tutela della buona riuscita del progetto. Quindi la Regione Lazio non fa un atto che ha valore di permesso a costruire se non è completo di tutto, per cui si procede con la votazione e chi è contrario lo dichiara, a meno che non venga suggerita un'altra procedura.**

L'Avv. Giovanni Valeri **per il Soggetto proponente** chiede di porre alle Amministrazioni presenti la domanda se sono in grado di sottoscrivere atti vincolanti senza avere un progetto approvato dichiarato di pubblica utilità. **Il Presidente mette a votazione l'approvazione del progetto definitivo così come modificato e integrato dalle prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni fatte dai vari Enti. Mette a votazione l'adozione della variante e mette a votazione l'iter procedurale, di sopra meglio dettagliato e che in sintesi consiste nell'inviare a Roma Capitale tutta la documentazione ed il materiale per procedere alla pubblicazione in libera visione. Roma Capitale raccoglie le osservazioni, le controdeduce, approva in Assemblea Capitolina e rimanda il tutto alla Regione Lazio previa sottoscrizione della Convenzione urbanistica. La Regione Lazio emette l'atto finale che consiste nella Delibera di Giunta Regionale.**

L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** dichiara di essere ancora perplesso sul tema dell'approvazione di un progetto con prescrizioni e indicazioni tecniche delle quali non c'è una materiale rappresentazione. Si può condividere l'imposizione delle prescrizioni, ma non l'approvazione di un qualcosa che non è rappresentato ancora con un progetto. Chiede di conoscere il parere degli altri Enti su questo specifico punto. L'Arch. Massimo Piacenza **RUM** conferma che si **può approvare come propone la Regione Lazio sia il progetto con prescrizione e modificazioni, sia l'adozione della variante e l'iter procedurale proposto.** Il Dott. Carlo Notarmuzi **RUS** comunica che è stato reso un parere favorevole con prescrizioni e **conferma l'approvazione del progetto con prescrizioni, l'adozione della variante e l'iter procedurale.** Il Dott. Pierpaolo Rocchi **Rappresentante Unico della Regione Lazio** anche la Regione **approva il progetto con le prescrizioni, l'adozione della variante e la procedura definitiva.** **Il Presidente** comunica che questa è l'espressione dei Rappresentanti Unici. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** dice che anche Roma Capitale ha approvato un progetto con prescrizioni. Quello che deve essere chiaro è se le modifiche imposte da queste prescrizioni si intendono approvate adesso o c'è una fase successiva. **Il Presidente** se si approva il progetto con le prescrizioni queste si ritengono approvate. L'Avv. Giovanni Valeri **per il Soggetto proponente** comunica che vi è il timore che venga imposta una procedura sostanzialmente inattuabile. Cioè bisogna che le amministrazioni coinvolte dicano, visto che hanno posto una condizione che è quella di allegare alla convenzione tutte le varie convenzioni accessorie, se sono in grado di firmare queste convenzioni per poterle allegare anche prima dell'approvazione del progetto definitivo, perché questo è un caso unico. Mai visto un progetto che abbia anche un impatto urbanistico in cui la convenzione si firma prima. Si vuole conoscere dalle Amministrazioni presenti se firmano le convenzioni accessorie se il progetto non è ancora approvato. Per esempio se Anas o Enel o Acea non firmano la convenzione accessoria perché non c'è un progetto approvato e quindi non sono tenuti a firmarlo, viene posta al Proponente una condizione impossibile da realizzare. Non si capisce qual è il timore della Regione se nel momento in cui approva il progetto aggiunge anche che i permessi di costruire sono sospesi fino a quando non viene firmata la Convenzione.

Il **Presidente** ripete di averlo già chiarito prima, la Delibera di Giunta Regionale vale come permesso a costruire e la Convenzione viene sempre firmata prima del rilascio. Sempre. Non ci sono casi in cui è stato rilasciato un permesso a costruire e la Convenzione si è firmata dopo. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** interviene per dire che il problema si pone per il fatto che con un unico provvedimento viene sia riconosciuta la pubblica utilità che rilasciato il permesso a costruire, mentre nelle procedure ordinarie questo solitamente avviene in più fasi e questo crea un disallineamento sugli aspetti che stava illustrando l'avv. Valeri e sui quali Roma Capitale è assolutamente concorde sotto questo profilo. Peraltro ci si domanda se veramente oggi compete a questa Conferenza di Servizi votare decidere e approvare anche quella che sarà la procedura successiva e quindi estranea all'attività della Conferenza. Sembra irrituale questa decisione in questa sede. Il **Presidente** conferma che non è irrituale perché la legge non prevede chiaramente una procedura. Non c'è una normativa di riferimento ordinaria, quindi è necessario approvarla in Conferenza di Servizi. L'Avv. Giovanni Valeri **per il Soggetto proponente** sottolinea che la Regione approva il progetto, non approva le procedure post progetto. La Regione si sta assumendo un compito che va forse al di là di quello che la legge prevede. Un conto è dire che la Regione sovrintende alla Conferenza di Servizi perché sono atti di competenza regionale e un conto è dire che la Regione dispone del potere di dire quale sia la procedura e questo non ce l'ha perché ci sono quattro Amministrazioni e la Regione è una delle quattro. Il **Presidente** fa notare che è proprio questa la differenza, che un conto è se la Regione Lazio decide da sola come Ente procedente della Conferenza dei Servizi, un conto è se questa decisione viene condivisa con un'espressione e un voto in Conferenza di Servizi con gli altri Enti, visto che si sta facendo una procedura che riguarda anche gli altri Enti. L'Avv. Giovanni Valeri **per il Soggetto proponente** bisogna trovare un modo con il quale si sospenda il rilascio dei permessi, vengano firmate le Convenzioni dopo l'approvazione della Regione e poi, preso atto della firma della Convenzione, si sbloccano questi permessi. Altrimenti viene chiesto al Proponente un atto impossibile, non si è assolutamente in grado di firmare questa Convenzione. Il **Presidente** bene bisogna chiudere con questa discussione, la votazione è stata già fatta. Il Comune ha chiesto che voleva sapere dagli altri Enti la loro espressione e l'hanno data. L'ha data la Città Metropolitana, lo Stato e Regione Lazio, ora si vuole sapere cosa intende fare Roma Capitale. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** anche **Roma Capitale approva il progetto con prescrizioni**. Il **Presidente** quindi anche Roma Capitale conferma che adotta la variante e approva la procedura. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** ribadisce che, per quanto riguarda la procedura, per Roma Capitale la sottoscrizione della convenzione urbanistica può essere successiva al provvedimento di Giunta Regionale, il quale potrà prevedere opportune garanzie sulla efficacia dei permessi di costruire. Il **Presidente** quindi la Conferenza dei Servizi si chiude con l'adozione della variante e con l'approvazione della procedura con tre voti favorevoli e uno contrario. L'Ing. Fabio Pacciani **RUC** precisa di esprimere un voto non contrario sulla procedura, bensì con l'indicazione che la sottoscrizione della Convenzione possa avvenire anche dopo la Delibera di Giunta Regionale. L'Avv. Giovanni Valeri **per il Soggetto proponente** quindi la dichiarazione di pubblica utilità delle opere pubbliche viene dall'approvazione oggi in conferenza di servizi oppure in quale altro momento? Il **Presidente** ribadisce che la Delibera di Giunta Regionale, che vale come permesso a costruire, ha valore di titolo concessorio di qualsiasi altra autorizzazione che serve per iniziare a costruire. **L'Amministrazione Regionale non può rilasciare un titolo senza che il Proponente abbia sottoscritto la Convenzione e preso gli impegni che ne scaturiscono.**

Avv. Andrea Magnanelli per **Roma Capitale**: il problema sollevato è stipulare la Convenzione prima della dichiarazione di pubblica utilità, che deve essere deliberata antecedentemente al rilascio del titolo abilitativo; poiché DPU e rilascio del titolo coincidono sullo stesso provvedimento (DGR in base alla L. 147/2013) che determina quindi la contemporaneità di una serie di effetti, che dovrebbero invece essere dilazionati nel tempo, occorre emettere un provvedimento che sospenda o condizioni l'efficacia di alcuni degli effetti da esso prodotti, differenziandone l'efficacia temporale.



Presidente: se il problema è la dichiarazione di pubblica utilità, questa dichiarazione può essere fatta anche nel momento in cui si adotta la variante, confermando che nelle procedure ordinarie non è la Regione che dichiara la pubblica utilità di un'opera non propria. Ora si vuole solo conoscere la dichiarazione di Roma Capitale in quanto gli altri Enti si sono già espressi. L'Ing. Fabio Pacciani **Rappresentante Unico di Roma Capitale** ribadisce che, per Roma Capitale, è possibile sottoscrivere la convenzione urbanistica dopo la Delibera di Giunta regionale. **Il Presidente** prende atto di quanto dichiarato e dichiara sciolta la seduta di Conferenza di Servizi con l'approvazione del progetto e l'adozione della variante all'unanimità, e l'approvazione della procedura a maggioranza.

La Conferenza si chiude alle ore 19.00

La Segreteria tecnica:

Maria Teresa Loris

Giuseppe Giannini

Rita Spulcrò

Antonio Manno

Mariolina Mezzanera

Il Presidente

Elenco Allegati

ALL.1_Foglio firma della seduta