

Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture
Direzione Operativa Infrastrutture
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma
Il Direttore

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 9/1/2023
RFI-NEMI.DOT.RMA0011\PL2
023\0000096

c.a. **Roma Capitale**
Dipartimento Programmazione e
Attuazione Urbanistica
Direzione Pianificazione Generale
PEC: protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it

p.c. **FS Sistemi Urbani S.r.l.**
Area Centro
segreteria@pec.fssistemiurbani.it

RFI S.p.A.
Direzione Stazioni
Ingegneria e Investimenti Stazioni

Direzione Commerciale
Sviluppo e Commercializzazione Territoriale
Centro Sud Tirrenica

Direzione Investimenti
Progetti Roma

Direzione Circolazione
Circolazione Area Roma-Cagliari

Direzione Operativa Infrastrutture
Territoriale Roma
Unità Territoriale Roma Nodo

A.S. Roma S.p.A.
asromaspa@legalmail.it

Oggetto: Studio di fattibilità per la realizzazione e gestione di un nuovo stadio in località Pietralata, presentato dalla soc. A.S. Roma S.p.A.
Indizione Conferenza di Servizi Preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3 della legge n. 241/1990 e s.m.i. in forma semplificata ed in modalità asincrona.

Rif. Vs PEC Prot. QI/2022/0170280 del 12/10/2022 – prot. RFI-NEMI.DOT.RMA\PEC\A\2022\0000462

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 41.528.425,007,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01006081000 - R.E.A. 758000





Con riferimento all'avvio della procedura di Conferenza dei Servizi Preliminare ai sensi dell'art. 14 Comma 3 della Legge 241/1990 e ss.mm.ii. in forma Semplificata ed in modalità Asincrona, indetta in data 12/10/2022 con nota Prot. 170280 trasmessa via PEC dal Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale di Roma Capitale a RFI DOIT RM (rif. prot. in oggetto), ed alla successiva illustrazione ai vari stakeholder avvenuta in data 02/11/2022 dal Soggetto Proponente alla presenza di codesta Amministrazione, con la presente Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ed FS Sistemi Urbani (FSSU), dopo aver analizzato la documentazione progettuale fornita nella nota di convocazione in oggetto, rappresentano quanto segue.

In relazione al livello di approfondimento del Progetto di Fattibilità esaminato, le suddette società del Gruppo FS accolgono favorevolmente in via generale la proposta descritta nella documentazione progettuale sottoposta, e nell'evidenziare la necessità di adattare la stessa agli interventi già programmati del Gruppo FS, nel seguito forniscono le osservazioni e le criticità rilevate, al fine di consentire al Soggetto Proponente di approfondire le tematiche rappresentate prima dello sviluppo delle successive fasi progettuali.

Premessa

Le aree confinanti con l'ambito di Pietralata oggetto del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (di seguito "PFTE") del nuovo stadio della Roma, disciplinato dal Piano Particolareggiato di Pietralata, sono di proprietà di RFI, Roma Capitale e terzi. La disciplina urbanistica delle aree in questione è contenuta nel Piano di Assetto per la riqualificazione dell'area della Stazione Tiburtina, di cui si riassume di seguito, in estrema sintesi, la storia. Con Delibera del Consiglio Comunale n. 101 del 12.5.1995 il Comune di Roma ha approvato il Programma di Assetto Generale delle stazioni ed aree ferroviarie (P.A.G.), individuando un primo gruppo di aree ritenute di interesse prioritario (Termini, Tiburtina, Ostiense, Trastevere, S. Pietro e Quattro Venti), per le quali sono state indicate le funzioni da localizzare, il dimensionamento urbanistico e gli indirizzi per la riorganizzazione delle infrastrutture. Per l'attuazione dei suddetti obiettivi il P.A.G. ha previsto la redazione di appositi strumenti attuativi denominati Piani di Assetto. Con Accordo di Programma (A.d.P.) dell'8.03.2000 sottoscritto da Ministero Trasporti e Navigazione, Ministero Lavori Pubblici, Ministero delle Finanze, Regione Lazio, Provincia e Comune di Roma e F.S. S.p.A. (oggi R.F.I. S.p.A.) è stato approvato il Piano di Assetto dell'area della Stazione Tiburtina, avente i requisiti dello strumento urbanistico attuativo ex lege n. 1150/1942. Detto Accordo di programma è stato approvato, ai sensi dell'art. 3 comma 3 della L. n. 396/1990 "Interventi per Roma Capitale", con Ordinanza del Sindaco n. 89 del 26.4.2000 pubblicata sul BURL n. 18 del 30.6.2000. Con Del. C.C. n. 128/2001 è stato approvato il Progetto di completamento della Nuova Circonvallazione Interna (N.C.I.) redatto da FS. S.p.A. (oggi RFI S.p.A.) con i relativi adeguamenti al Piano di Assetto della Stazione Tiburtina. Con Del. C.C. n. 212 del 15.11.2004 è stata approvata la Variante del Piano di Assetto

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00160 Roma

Cap. Soc. euro 11.528.425.067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570580 e P. IVA 07090810580 - R.E.A. 756300





della Stazione Tiburtina. In data 23.12.2005 è stata sottoscritta da Comune di Roma e da RFI S.p.A. la *"Convenzione per la prima attuazione delle previsioni del PdA per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione Tiburtina di Roma"*, sulla base della quale sono stati realizzati gli interventi di infrastrutturazione dell'ambito, stabilendo e differenziando gli impegni tra RFI e Roma Capitale. In sostanza, il PdA di Roma Tiburtina prevede, in sinergia alla realizzazione della nuova stazione di Roma Tiburtina, una coerente previsione della trasformazione edilizia delle aree ferroviarie circostanti alla stazione ferroviaria con inserimento di nuova edificazione ed attuazione per comparti, alcuni dei quali già realizzati o in corso di realizzazione. Il PdA è stato recepito dal Piano Regolatore Generale del 2008 (elaborato prescrittivo Sistemi e Regole 1:10.000) ai sensi dell'art. 94 co. 8 NTA PRG. Con D.D. Dip SIMU n. 1829 del 22.12.2017 è stato approvato il progetto esecutivo e indetta la gara per l'aggiudicazione dei *"Lavori di demolizione del tratto in elevazione e relativi svincoli della Circonvallazione Nomentana prospicienti alla Stazione Tiburtina e sistemazioni superficiali - I stralcio del I lotto funzionale"*. I lavori sono conclusi. In data 24.07.2018 è stato sottoscritto tra Roma Capitale, RFI e FSSU il Verbale d'Intesa per la *"cura del ferro"* e la rigenerazione urbana, prot. RC 18183/18, il cui schema è stato approvato con DGC n. 134 del 10.07.2018, per la definizione degli interventi da realizzare all'interno del Nodo ferroviario di Roma; il Verbale, all'art. 2 punto 4, prevede la revisione e aggiornamento delle previsioni del PdA non ancora attuate. A dicembre 2020 è stata presentata da FS Sistemi Urbani, per conto di RFI, all'Amministrazione capitolina, la Proposta di Variante urbanistica al Piano di Assetto dell'area della stazione Tiburtina; la proposta è stata aggiornata ad agosto 2021 ed è attualmente in corso di revisione ed ultimazione sulla base delle nuove indicazioni ricevute dall'attuale Amministrazione Capitolina, con nota del 4/8/2022.

Osservazioni di carattere generale

Nella Relazione tecnico-illustrativa del PFTE del nuovo stadio (rif FAT-G-G-100-0-A3 p. 26) si afferma che l'inquadramento è stato effettuato prefigurando un'ipotesi di Master Plan, allargato all'intero ambito di ripianificazione (esteso a Tiburtina e Pietralata), con particolare riferimento alle Reti della mobilità, al Sistema del verde e al Disegno urbano che ne risulterebbe in termini planivolumetrici e (a pag. 49) si ipotizza una revisione degli strumenti urbanistici esecutivi, eventualmente prevedendo una loro riadozione in un unico nuovo piano attuativo. Al riguardo non si può non sottolineare che ad oggi non c'è stato alcun coinvolgimento nell'elaborazione delle soluzioni proposte dei soggetti proprietari delle aree ricadenti nell'ambito di Tiburtina. Pertanto, si evidenzia la necessità, alla luce della storia urbanistica del PdA Tiburtina e della forte interconnessione delle suddette centralità urbane di Tiburtina e Pietralata, della preliminare sottoscrizione di un atto di indirizzo tra Roma Capitale, Gruppo FS e A.S. Roma. Le previsioni di interventi rappresentate nel PFTE del nuovo stadio in variante al Piano Particolareggiato di Pietralata, infatti, dovranno essere necessariamente integrate ed armonizzate, anche nelle successive fasi di definizione, con il PdA di Roma Tiburtina vigente e con il disegno di variante al PdA in corso di elaborazione, in coerenza con quanto da sempre sostenuto da Roma Capitale

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cod. Fisc. euro 31.528.425.007.091

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cap. Lit. € 1.585.570.582 e P. Iva 01000681000 - R.F.A. 738580





in merito alla necessità di garantire un organico assetto e la massima continuità e integrazione fra i due ambiti urbani che rivestono una funzione strategica nello sviluppo della città nei prossimi anni. Allo stato di definizione del PFTE, in linea generale, tali relazioni ed interferenze non paiono adeguatamente approfondite, con particolare riferimento: *i)* allo stato di fatto e di diritto relativo alla consistenza degli interventi già realizzati e in corso di realizzazione nell'ambito del PdA Tiburtina; *ii)* ai pesi urbanistici attuali e previsti, *iii)* allo schema della viabilità, *iv)* alle dotazioni previste dal sistema della mobilità, tra le quali la riorganizzazione del nodo intermodale localizzato su Piazzale Ovest, e la previsione dell'attestamento di un nuovo capolinea Cotral sul lato est; *v)* al mix funzionale previsto per i nuovi insediamenti; *vi)* alle previsioni di interventi connessi alla realizzazione del parco V4.

Osservazioni puntuali

Oltre alla suddetta osservazione di carattere preliminare e generale, si formulano di seguito alcune valutazioni su specifiche criticità contenute nel PFTE al fine di consentire al proponente di approfondire le tematiche indicate prima della presentazione del progetto definitivo.

Interferenze con intervento di bonifica nel comparto V4

L'area interessata dal progetto del nuovo stadio confina con quella del c.d. Comparto V4 rispetto alle quali la Struttura Direzione Investimenti di RFI è tenuta a progettare ed eseguire un intervento di bonifica ai sensi della Parte IV - Titolo IV del DLgs 152/2006, in forza delle Determine Dirigenziali prot. QL/5457/2020 e prot. QL/118/2020 del 23/01/2020 emesse dal Dip. Tutela Ambientale Direzione Rifiuti, Risanamenti e Inquinamenti di Roma Capitale. Ne consegue pertanto che ogni attività eventualmente interferente con l'area in questione dovrà necessariamente considerare il suddetto vincolo. Ci si riferisce in particolare:

- all'infrastruttura di collegamento tra lo stadio e la stazione indicata (Ponte ciclo-pedonale "Stadio – via Monti di Pietralata – Via Livorno") che taglia l'area del Comparto V4 e le cui opere di fondazione potrebbero pertanto interferire in termini di continuità ed efficacia degli interventi di bonifica verosimilmente consistenti in un confinamento delle matrici ambientali contaminate rispetto alla possibile infiltrazione delle acque meteoriche (capping) in corso di studio a cura di RFI Direzione Investimenti;
- alla *"realizzazione di un terrapieno in corrispondenza dello svincolo di via Lanciani e sul lato Ovest dell'ellissi di una molle collina che conforma una sorta di cavea il cui livello superiore viene utilizzato per riconquistare la quota che connette sia i diversi tracciati di viabilità disegnati all'interno del parco, sia l'innesto del ponte pedonale di via Livorno. È inoltre previsto un manufatto (serra) esemplificativo per altre attività compatibili."* di cui al documento Indagini preliminari (FAT-G-G-103-0-A3) in

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'amministrazione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.000,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01006051000 – R.F.I. 7500000





cui viene rappresentato un disegno del parco nel comparto V4 che deve necessariamente tener conto di quanto fino ad ora previsto alla suddetta tematica ambientale.

Ciò premesso, dall'analisi della documentazione fornita sembra che il progettista non abbia tenuto conto del censimento di possibili siti contaminati limitrofi o interferenti con il nuovo progetto, né abbia eseguito indagini ambientali finalizzate alla determinazione di possibili matrici contaminate (suoli e/o acque) o accennato ad un rimando di tali approfondimenti in fasi successive di progettazione.

Ponte ciclo-pedonale “Stadio – via Monti di Pietralata – Via Livorno”

La proposta di variante al PdA di Roma Tiburtina prevede una passerella ciclopedonale allo scopo di realizzare un collegamento Est – Ovest tra gli ambiti di Pietralata e l'area consolidata circostante a Piazza Bologna. Tale collegamento è stato definito in riferimento al sistema di spazi aperti e pubblici circostanti: il punto di partenza sul fronte est di Tiburtina si configura infatti come uno spazio aperto di testata equivalente ad una piazza tra i comparti di nuova edificazione; sul lato ovest la passerella traguarda piazza Massa Carrara. Il percorso ciclo pedonale, dopo uno sviluppo all'interno del parco V4 e superando via dei Monti di Pietralata, raggiunge l'ambito di Pietralata, in coerenza con gli obiettivi contenuti nello Schema Quadro del Documento Programmatico, a valere quale atto - strumento di indirizzo relativo all'ipotesi di riorganizzazione spaziale e funzionale del quadrante Tiburtina/Pietralata quale nuova polarità urbana denominata Polo EST, approvato da Roma Capitale ad agosto 2021. Per poter rendere compatibile la previsione della passerella ciclopedonale prevista nel PFTE del nuovo stadio rispetto alle previsioni del PdA di Roma Tiburtina e nell'intento di integrare il progetto del ponte con il disegno e la distribuzione dei comparti edificatori del suddetto PdA, anche alla luce dell'analisi dei documenti integrativi richiesti dal DPAU (elaborato FAT-A-M-609-00-A0) risulta necessario:

- verificare il posizionamento planimetrico del nuovo ponte ciclopedonale rispetto a quanto previsto nella proposta di variante urbanistica, secondo l'aggiornamento di Agosto 2021, tenendo conto della presenza degli Ambiti di Concentrazione Edilizia (in particolare ACE2.1 e ACE2.4), attraverso i quali passerebbe il nuovo ponte. Il progetto del ponte, che nella rappresentazione del PFTE oggi interferisce con i futuri ambiti e con i lotti di edificazione previsti sull'area, dovrà integrarsi con le aree attraversate del PdA di Tiburtina, in funzione dei vincoli derivanti per visuali e distacchi da garantire.
- verificare la conformità del tracciato del nuovo ponte con le previsioni di rispetto del serbatoio idrico presente; al riguardo, si evidenzia che nel PdA vigente, nella tavola 11 – Prescrizioni, il manufatto viene indicato come fabbricato di cui è previsto il riuso e restauro. Nella sezione e nella planimetria dell'elaborato FAT-A-M-609-00-A0, si rileva che il serbatoio viene inglobato nella struttura del ponte ciclo-pedonale: analogamente a

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Reti Ferroviaria Italiana – Società per Azioni – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 11,528,425,007,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 0158570581 e P. Iva 01008010100 – R.E.A. 758300





quanto già avvenuto per altre torri idriche, trattandosi di manufatto che ricade nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 42/2004 è necessario prevedere il coinvolgimento della competente Soprintendenza allo scopo di appurare eventuali obblighi di distanziamento dallo stesso allo scopo di preservare i con visivi.

- verificare la compatibilità tra l'intervento previsto e gli interventi di bonifica ambientale del comparto V4, come precedentemente esposto.

Per quanto concerne la realizzazione della struttura del ponte ciclo-pedonale attraversante la sede ferroviaria, l'autorizzazione definitiva all'esecuzione dei lavori potrà essere rilasciata dalla DOIT Roma successivamente all'approvazione del progetto esecutivo, da redigere in conformità al documento ferroviario RFI DTC SI MA IFS 001 E "Manuale di progettazione". Il progetto esecutivo dovrà contenere gli elaborati relativi ad un eventuale adeguamento degli impianti tecnologici ferroviari (trazione elettrica, impianti di segnalamento, elettrici, telefonici, dati, ecc.) interferenti con la realizzazione del ponte ciclo-pedonale. La progettazione e la realizzazione delle opere di cui trattasi sarà a totale cura, spese e responsabilità del Soggetto Proponente, il quale dovrà, altresì, farsi carico delle spese relative agli oneri ferroviari (costo del personale impiegato per l'istruttoria della pratica, la sorveglianza e vigilanza durante la fase di esecuzione dei lavori e la regolare esecuzione, costo degli eventuali lavori alle infrastrutture ferroviarie, eventuali interruzioni e rallentamenti alla circolazione ferroviaria, ecc.), il cui ammontare potrà essere quantificato successivamente all'esame degli elaborati del progetto esecutivo e dalla definizione, da parte del progettista, della relative modalità esecutive. Il rilascio dell'autorizzazione definitiva è subordinato, oltre che all'approvazione del progetto esecutivo, alla stipula di apposita Convenzione che regolerà, tecnicamente ed amministrativamente, la realizzazione, l'esercizio e la manutenzione delle opere interferenti con l'infrastruttura ferroviaria.

Ponte ciclo - pedonale "Stadio - Stazione Tiburtina".

Con riferimento alla previsione di un ponte ciclo-pedonale di collegamento tra l'ambito di Pietralata, oggetto degli interventi del nuovo stadio, e l'ingresso lato Est della Stazione di Roma Tiburtina, al fine di effettuare valutazioni specifiche, tese a verificare la compatibilità dell'intervento con le aree interessate dal passaggio della struttura del ponte, anche alla luce dell'analisi dell'elaborato integrativo FAT-A-M-610-00-A0, risultano necessari specifici approfondimenti in merito a:

- il disegno del ponte in relazione al contesto circostante.
- la compatibilità con le nuove funzioni indicate nella proposta di variante urbanistica al PdA di Roma Tiburtina previste su piazzale Spadolini, interessato dall'attraversamento del ponte stesso, in termini di interferenze tra i due progetti, di sicurezza e qualità urbana dell'area di Piazzale Spadolini a fronte della realizzazione del ponte ciclo-pedonale. Si

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. euro 31.528.425.967,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585710961 e P. Iva 01006810961 - R.U.A. 738349





segnala che sul lato ovest della stazione di Roma Tiburtina, la demolizione dei tratti di tangenziale in sopraelevazione, hanno conferito un maggior livello di sicurezza e migliorato la qualità urbana dell'ambito.

In merito alla modalità di connessione del ponte con la stazione, si evidenzia fin d'ora che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali il 28/08/2014 ha stabilito con decreto del Direttore Generale che per la Nuova Stazione dell'Alta velocità di Roma Tiburtina *"è riconosciuto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 20 della Legge n. 633 del 22 aprile 1941 e s.m.i., sulla protezione del diritto d'autore e di altri diritti connessi al suo esercizio, nonché dell'art. 15 del regolamento emanato con R. D. n. 1369 del 18 maggio 1942, l'importante carattere artistico del complesso immobiliare Nuova Stazione dell'Alta velocità di Roma Tiburtina identificati al Catasto al foglio 591, partt. 486, 497, 249"*.

Nello specifico, il dispositivo dell'art. 20 della Legge sulla protezione del diritto d'autore (L. 633/1941) prevede che *"nelle opere dell'architettura l'autore non può opporsi alle modificazioni che si rendessero necessarie nel corso della realizzazione. Del pari non potrà opporsi a quelle altre modificazioni che si rendesse necessario apportare all'opera già realizzata. Però se all'opera sia riconosciuta dalla competente autorità statale importante carattere artistico spetteranno all'autore lo studio e l'attuazione di tali modificazioni"*. L'art. 18 della stessa legge, inoltre, prevede che l'autore *"ha il diritto esclusivo di introdurre nell'opera qualsiasi modificazione"*. Alla luce di quanto sopra riportato risulta, pertanto, necessario e indispensabile il coinvolgimento dell'autore della Stazione Tiburtina in tutte le operazioni che prevedano qualsiasi modifica dell'attuale assetto dell'opera architettonica, in affiancamento al proprietario RFI, tenendo conto che tutti gli oneri che, direttamente o indirettamente, derivassero da tale coinvolgimento dovranno essere sostenuti dal Soggetto Proponente.

La documentazione di Fattibilità ricevuta non analizza in dettaglio la specifica parte d'opera e le relative interferenze con l'ambito ferroviario. Si ritiene pertanto necessaria la costituzione di un tavolo tecnico congiunto tra gli attori coinvolti (RFI, FSSU, Roma Capitale e Soggetto Proponente) da attivarsi prima delle successive fasi progettuali, per garantire coerenza tra gli interventi e rispetto delle reciproche esigenze e vincoli.

Ad integrazione di quanto sopra descritto, anche per quanto concerne la realizzazione della struttura del ponte ciclo-pedonale di collegamento con la Stazione Tiburtina, l'autorizzazione definitiva all'esecuzione dei lavori da parte di RFI potrà essere rilasciata dalla competente struttura successivamente all'approvazione del progetto esecutivo, da redigere in conformità al documento ferroviario RFI DTC SI MA IFS 001 E "Manuale di progettazione" ed agli specifici Capitolati e Disciplinari Tecnici Ferroviari. Il progetto esecutivo dovrà contenere anche gli elaborati relativi a tutti gli eventuali adeguamenti di opere ed impianti del complesso della Stazione Tiburtina, interferenti o indirettamente legati alla realizzazione del ponte ciclo-pedonale, nonché individuare le modalità e le strategie per l'afflusso ed il deflusso dei passeggeri, e definire gli eventuali interventi complementari. La progettazione e la realizzazione delle opere di cui trattasi nonché di tutte le attività derivanti dall'impatto del progetto con le opere preesistenti nell'ambito della Stazione Tiburtina saranno a totale cura, spese e responsabilità del

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di:
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e dell' D.lgs. n. 112, 2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 51.520.425,00/100

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 0158570961 e P. IVA 0100681096 - R.E.A. 788509





Soggetto Proponente, il cui ammontare potrà essere quantificato successivamente all'esame degli elaborati del progetto esecutivo e dalla definizione, da parte del progettista, delle relative modalità esecutive. Il rilascio dell'autorizzazione definitiva è subordinato, oltre che all'approvazione del progetto esecutivo, alla stipula di apposita Convenzione che regolamerterà, tecnicamente ed amministrativamente, la realizzazione, l'esercizio e la manutenzione delle opere.

Accessibilità alla Stazione Tiburtina

In ambito stazione gli interventi proposti determinano molteplici interferenze con le ulteriori progettualità in corso a cura del Gruppo FS, quali ad esempio l'intervento di rifunzionalizzazione con inserimento tornelli ai livelli della Piastra Ponte e l'intervento di Piazza Ipogea con accesso lato Circonvallazione Nomentana, per la cui analisi di compatibilità, analogamente a quanto precedentemente riportato, si richiede la costituzione di un tavolo tecnico congiunto.

Si evidenzia inoltre l'interesse di RFI a potenziare il sistema di connessioni alla stazione lato Pietralata per garantire una migliore accessibilità ed un più efficiente sviluppo dell'Hub di Tiburtina. Per quanto concerne la distribuzione dei flussi di entrata ed uscita contemporanei dallo Stadio, si rende necessario individuare le modalità e le strategie di gestione, al fine di definire gli eventuali interventi da implementare in stazione in base alla capacità di affollamento massima della Stazione Tiburtina (scale mobili, tornelli, ingressi, spazi comuni) sulla base della stima dell'A.S. Roma (numero tifosi pari a circa 18.000), i cui oneri diretti ed indiretti (anche quelli legati alla compatibilizzazione con le progettualità in corso da parte del Gruppo FS) dovranno essere sostenuti dal Soggetto Proponente.

In relazione alla capacità del trasporto ferroviario, si evidenzia che il modello dei servizi regionali di esercizio attuale vede la stazione di Roma Tiburtina come nodo di interscambio regionale per le relazioni FL1 Orte – Fiumicino, FL2 Roma – Avezzano e FL3 Cesano – Roma Tiburtina e interregionale con Toscana, Umbria e Marche. Nuove opportunità di servizio saranno possibili in relazione agli interventi di upgrade tecnologico e infrastrutturale pianificati da RFI, tra cui il progetto di chiusura dell'anello nord e l'attivazione del PRG di Roma Tiburtina, con possibilità di prolungamento di servizi FL2 fino a Val D'Ala. Attualmente l'offerta di mobilità regionale si integra con i servizi Lungo Percorso AV e Intercity. Roma Tiburtina risulta al momento servita quotidianamente da oltre 160 treni AV con le principali città italiane da Nord (Firenze, Bologna, Milano, Venezia, Bolzano, Torino) a Sud (Napoli, Salerno, Bari, Reggio Calabria).

Viabilità e parcheggi

Nel PFTE del nuovo stadio vengono modificate la viabilità ed il sistema dei parcheggi con l'inserimento di nuovi parcheggi a servizio dello stadio. Rispetto al perimetro del PdA vigente di

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 41/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570901 e P. Iva 01000810001 - R.E.A. 738/000





Roma Tiburtina, nel PFTE viene indicato che anche i parcheggi «pubblici di FS» saranno a servizio dello stadio nei giorni della partita, per un totale di circa 780 posti auto, corrispondenti al P6 (430 p.a.) e parte del P7, così come confermato nell'elaborato integrativo FAT-T-G-501-0-A4; in altro documento viene indicato un numero di parcheggi di RFI pari a 1323 posti auto (tale discrepanza nell'indicazione del numero di stalli negli elaborati del PFTE del nuovo stadio è rilevabile confrontando la Relazione Tecnico Illustrativa - pag. 24, pag. 124 -125 e la Relazione sul traffico e sulla mobilità pag. 17, 23 - 24). A prescindere dalla rilevata discrepanza che dovrà essere chiarita, risulta comunque necessario specificare l'esatta posizione planimetrica dei parcheggi pubblici del Gruppo FS, ipotizzati a servizio nello stadio nei giorni della partita. Con riferimento ai parcheggi del Gruppo FS, corrispondenti ai parcheggi P6 e P7 del PdA della Stazione di Roma Tiburtina, si evidenzia che:

- il Parcheggio Pubblico P7 è un parcheggio a raso realizzato alla quota 6.30 m sulla tombatura della Nuova Circonvallazione Interna e rappresenta il fabbisogno di standard per parcheggi pubblici dei Comparti C4/sud e C5 e, in parte, anche degli ex comparti C4/nord-C6 del PdA della Stazione Roma Tiburtina.
- il Parcheggio P6 è un parcheggio pubblico multipiano già realizzato ma non collegato ad un comparto edificatorio specifico del PdA vigente, in quanto originariamente previsto come parcheggio pubblico PUP (L.122/89) di scambio Tiburtina II. Con Determina Dirigenziale del 27.09 2019, il parcheggio è stato espunto dalle dotazioni previste come PUP per l'ambito e classificato come parcheggio pubblico di standard, concorrendo pertanto al soddisfacimento delle aree e dotazioni a standard che verranno conteggiate nella proposta di variante al PdA in corso di revisione.

Pertanto, risulta necessario preliminarmente eseguire un approfondimento ed una verifica tra il Soggetto Proponente, RFI e Roma Capitale dei termini di legge per l'uso dei parcheggi di standard per consentirne l'uso esclusivo durante i giorni di partita. Da ultimo, risulta necessario approfondire e dare evidenza della concorrenza del carico urbanistico connesso alle previsioni di nuova edificazione del PdA vigente e del futuro carico urbanistico della variante al PdA, in quanto nella Relazione sul traffico e la mobilità non si evince se nello studio trasportistico sia stato considerato il carico urbanistico dovuto alle volumetrie previste dalla proposta di Variante urbanistica del PdA della Stazione Tiburtina.

Acustica

Con riferimento alle Indagini Preliminari (FAT-G-G-103-00-A3) il tema dell'impatto acustico viene studiato tenendo conto di alcuni principali recettori sensibili attualmente esistenti. Considerato che il PdA vigente e la proposta di variante urbanistica al PdA della Stazione Tiburtina prevedono l'insediamento di nuova edificazione nell'area compresa tra il fascio binari e il parco V4, e considerato che lo Schema Quadro Ambito Tiburtina Pietralata, dello Schema di

Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 bis del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Scala legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00101 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570961 e P. Iva 01000510961 - R.I.A. 758590



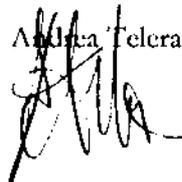


Assetto Generale dell'Anello Verde, conferma tale zona come "aree con diritti edificatori", si sottolinea la necessità di considerare la suddetta area nell'ambito dell'indagine acustica come area a destinazione d'uso mista (residenziale, direzionale e commerciale) e di eseguire le necessarie verifiche di compatibilità rispetto alle disposizioni di legge in ragione della vicinanza di tali nuovi comparti edificatori, ampliando anche sulle aree dell'ambito di Tiburtina i punti di controllo oltre a P1, P2 e P3 già previsti.

Infine, per quanto attiene l'aspetto patrimoniale, nel caso siano interessate da procedura acquisitiva aree di proprietà FS, si fa presente che ai sensi dell'art. 15 della Legge 210/85, gli immobili ferroviari, essendo destinati a pubblico servizio, non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso della Società FS.

In relazione a quanto sopra esposto, al fine di garantire coerenza tra gli interventi e rispetto delle reciproche esigenze e vincoli, si ribadisce la necessità e si richiede la costituzione di un tavolo tecnico congiunto tra RFI, FSSU, Roma Capitale e Soggetto Proponente da attivarsi prima dell'avvio delle successive fasi progettuali.

Distinti saluti

Anna Felera


Via Marsala, 75 - 00185 Roma

Reti Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico, soggetta all'amministrazione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497-sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.28425.007,00

Inscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585709571 - P. Iva 01585709571 - R.I.A. 758260

