



Al Dipartimento Pianificazione e Attuazione Urbanistica
 Direzione Trasformazione Urbana
 U.O. Rigenerazione e progetti Speciali

Al Responsabile del procedimento

Oggetto: Studio di fattibilità Nuovo stadio della A.s. Roma in località Pietralata. 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. (Prot. QI/2022/0170280 del 12/10/2022)

Determinazioni di competenza

INDICE

1	Premesse	2
2	L'area interessata dall'intervento	2
3	Descrizione sintetica del progetto.....	3
3.1	Il Comparto Stadio	5
3.2	Spazi Esterni.....	9
3.3	Infrastrutture per la mobilità.....	10
4	Disciplina urbanistica vigente	11
5	Verifica della sostenibilità urbanistica della proposta	13
5.1	Dimensionamento della proposta	13
5.2	Parcheggi pubblici e parcheggi a servizio dello stadio	15
5.3	Verifica del fabbisogno di aree di sosta secondo le Norme Coni 1379/2008	17
5.4	Parcheggi pertinenziali.....	19
5.5	Verde pubblico urbano e locale	19
5.6	Verifica della dotazione di attrezzature di interesse generale.....	20
5.7	Elementi della variante nell'ambito del Piano particolareggiato Pietralata	22
6	IL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO	23
6.1	Analisi economico-finanziaria	23
6.2	Attuazione degli interventi (PEF/Cronoprogramma)	24
6.3	Concessione del Diritto di superficie	24
6.4	Contributo di costruzione.....	25
7	CONCLUSIONI	26
7.1	Indicazioni vincolanti	26
7.2	Indicazioni per il perfezionamento della proposta	28

1 Premesse

Con prot. RA 53760 del 3.10.2022 (acquisito al Prot. Dip. PAU QI/162711/2022 – QI/162731/2022) la società A.S. ROMA S.p.A. ha presentato all'Amministrazione Comunale, in qualità di soggetto proponente, una proposta di intervento corredata da in uno Studio di Fattibilità - ai sensi dell'art. 1, comma 304, lett. a) della L. 147/2013 come modificato dall'art. 62 del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 coordinato con la Legge di conversione 21 giugno 2017 n. 96 - per la realizzazione e gestione di un nuovo stadio di calcio nella zona urbana di Pietralata. Contestualmente alla presentazione dello Studio di Fattibilità, la Società ha presentato istanza affinché l'Amministrazione provvedesse a indire la Conferenza di Servizi preliminare ai fini della valutazione della proposta e della dichiarazione di pubblico interesse della medesima.

Con nota del 12.10.2022 (Prot. QI/2022/0170280) del Dipartimento PAU, è stata indetta apposita Conferenza di Servizi Preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3, alla quale sono stati invitati le amministrazioni a diverso titolo interessate dalla proposta progettuale, inclusi i gestori di beni o servizi pubblici.

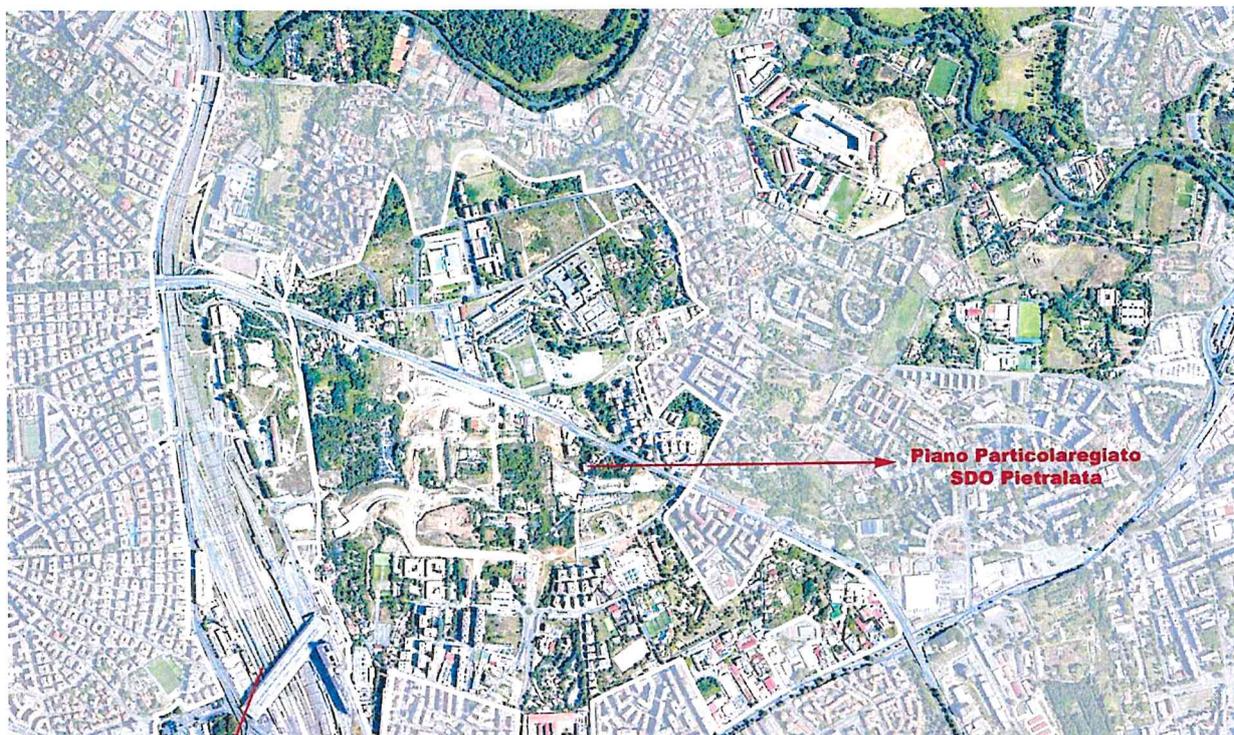
Successivamente alla indizione della Conferenza di servizi sono pervenuti richieste di integrazioni che sono state inoltrate alla Società proponente.

Con nota del 5.12.2022, acquisita al Dip. PAU con prot. QI/202718/2022 e successivo prot. Dip. PAU QI/2022/0214074 del 16.12.2022 la società AS ROMA SPA ha provveduto a presentare parte le integrazioni richieste.

2 L'area interessata dall'intervento

La proposta interessa la zona urbana di Pietralata, all'interno del Municipio IV del Comune di Roma. L'area attualmente è separata dal resto della città a sud -ovest dalle linee ferroviarie, a nord-est dal fiume Aniene e a sud-est dall'area militare del forte Tiburtino. L'area interessata dalla realizzazione del nuovo stadio in particolare si estende tra la Via Tiburtina a sud, Via dei Monti di Pietralata a Ovest, Via dei Monti Tiburtini a Nord, nelle immediate vicinanze dell'Ospedale Sandro Pertini e Via dei Durantini a Est.

La zona registra un'alta densità demografica, pari a circa 6000 persone per Km². Il 60% della popolazione è rappresentato da persone in età lavorativa, in prevalenza donne e con un'età sopra i 30 anni.



Inquadramento dell'ambito d'intervento su foto aerea

L'area d'intervento è posizionata in una zona strategica dal punto di vista della mobilità pubblica dal punto di vista dell'accessibilità a scala nazionale, metropolitana e urbana in quanto servita dalla stazione Tiburtina, che rappresenta il più importante nodo della mobilità e punto di intersezione fra la rete della metropolitana, il sistema di circonvallazione urbana (anello ferroviario e Tangenziale est) e le direttrici di penetrazione da Nord, da Est e da Sud (Linee ferroviarie AV e regionali) e rete autostradale (GRA - A1 e A24). L'area dello Stadio si pone come cerniera tra due "Centralità urbane e metropolitane" (Pietralata e Tiburtina) e a ridosso di quartieri prevalentemente residenziali, incompleti dal punto di vista della dotazione dei servizi e prossima al punto di intersezione con il Parco dell'Aniene a nord.

L'area è facilmente raggiungibile anche tramite mezzi privati sia per coloro che arrivano dal centro città che per coloro che raggiungono il sito da aree limitrofe. Uno dei principali snodi stradali di accesso è rappresentato da Via dei Fiorentini, punto di collegamento con la bretella autostradale A24 che collega la tangenziale est con il Grande Raccordo Anulare. Da nord-est il sito è invece raggiungibile tramite la via Tiburtina, principale punto di collegamento con il GRA. A ovest l'area è accessibile tramite Via Rodolfo Lanciani, punto di collegamento tra Via dei Monti Tiburtini e Via Nomentana. Quest'ultima oltre ad essere uno snodo del GRA intercetta anche i flussi del centro città da Porta Pia. Da Nord ovest il collegamento è rappresentato dalla tangenziale est che rappresenta un importante snodo per la zona di Roma Nord ed i relativi punti di accesso autostradali. L'area risulta anche ben collegata con gli aeroporti della capitale.

3 Descrizione sintetica del progetto

Il progetto presentato prevede la realizzazione di un nuovo stadio per ospitare le partite in casa della As Roma, ma anche altri eventi sportivi, concerti e manifestazioni di massa, con l'obiettivo di diventare un luogo attivo e di incontro per tutta la città.

Il Progetto interessa un'area complessiva di 16 ha, acquisiti con procedimenti espropriativi da Roma Capitale, che la As Roma chiede in diritto di superficie per 90 anni, trascorsi i quali l'infrastruttura realizzata verrà ceduta in proprietà a Roma Capitale. Si tratta pertanto di una proposta di progettazione, realizzazione e cessione di un'opera di pubblico interesse in "project financing", in Variante al PRG vigente, che resterà in diritto di superficie per il tempo necessario all'ammortamento degli investimenti

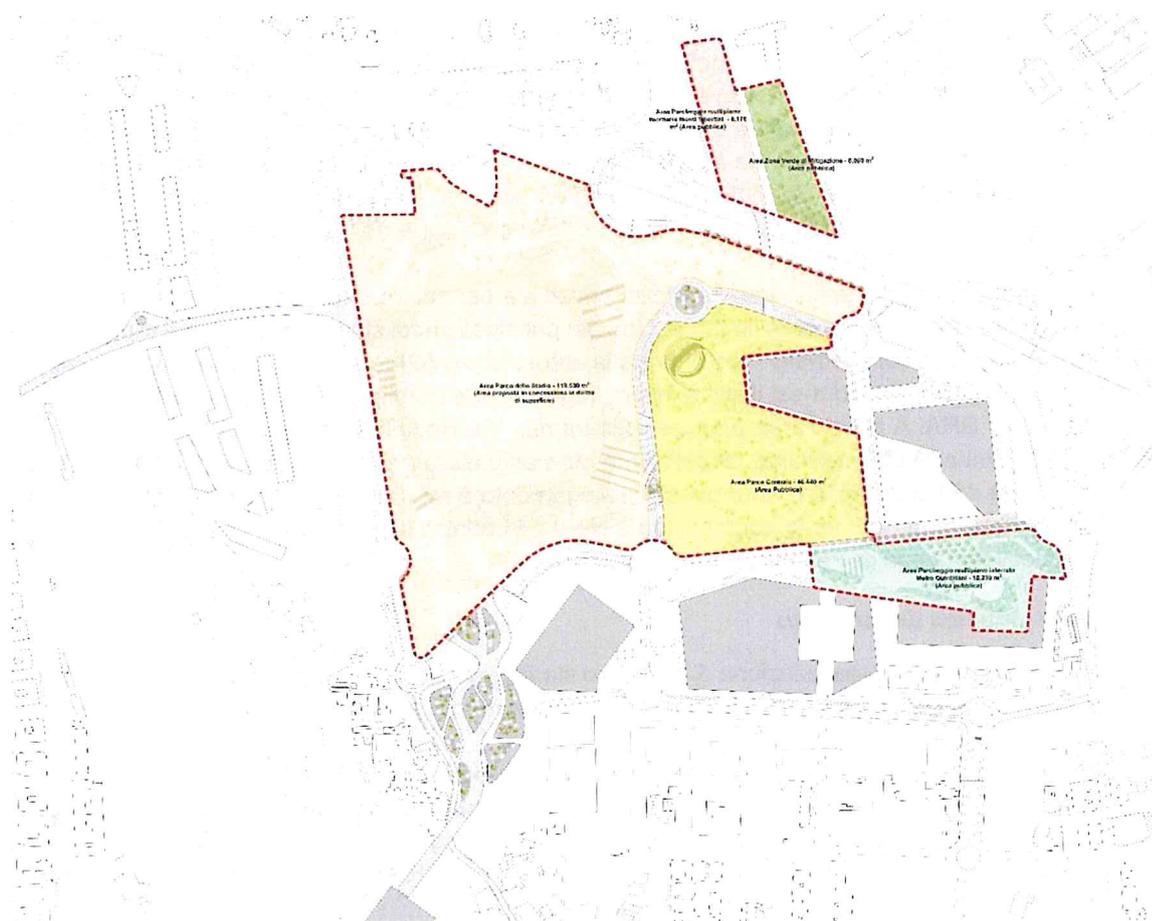
L'intervento proposto si articola su 3 principali livelli:

- **Infrastrutture Stadio**, comprensive di aree Hospitality & MICE, Ricettive, Benessere e Intrattenimento e aree parcheggio;
- **Spazi Esterni**, suddivisi in Parco Centrale, comprensivo di Playground e Aree Entertainment a disposizione della comunità, e in Parco dello Stadio, caratterizzato da aree verdi;
- **Opere di Urbanizzazione** a supporto della proposta progettuale e per migliorare il sistema dell'accessibilità all'impianto.

In particolare, il progetto dello stadio è sviluppato sulla base delle seguenti caratteristiche:

- Capienza complessiva di 55.000 posti estendibile a 62.000, con 7.000 posti utilizzabili su richiesta per specifici eventi o, in caso di capacità ridotta per eventi privati/ corporate o come spazi commerciali per gli sponsor;
- 5.500 posti dedicati ai tifosi VIP, suddivisi tra tribune e spazi privati con configurazioni e livelli di servizio differenti, ossia skybox, terraces e field box;
- Spazi interni allo Stadio e accessibili al Pubblico suddivisi tra ~9.000 mq di aree Hospitality & MICE e ~17.100 mq di spazi retail, a loro volta organizzati tra aree Ricettive, Benessere & Intrattenimento.
- All'interno dello stadio saranno previsti diversi spazi multifunzionali per una superficie di 11.300 mq per promuovere l'identità del club (Museo della Roma e Fan store ufficiale) e rispondere ai bisogni di ristorazione. Una parte del nuovo complesso sarà dedicato ad attività finalizzate al divertimento e alla salute e alla cura della persona attraverso quattro spazi per una superficie complessiva di 5.800 mq: centro fitness, centro medico, asilo e centro sport.

La proposta d'intervento, il cui fulcro è rappresentato dal Parco dello Stadio e dal Parco Centrale, si completa con un sistema di interventi puntuali che hanno l'obiettivo di migliorare non solo l'esperienza di accesso ed esodo dallo stadio durante i giorni di partita, ma anche e soprattutto, aumentare la qualità percettiva e fruitiva dell'intera area di Pietralata.



Stralcio dell'Elab. FAT-A-M-600-00-A0 Perimetro d'intervento e macro-aree

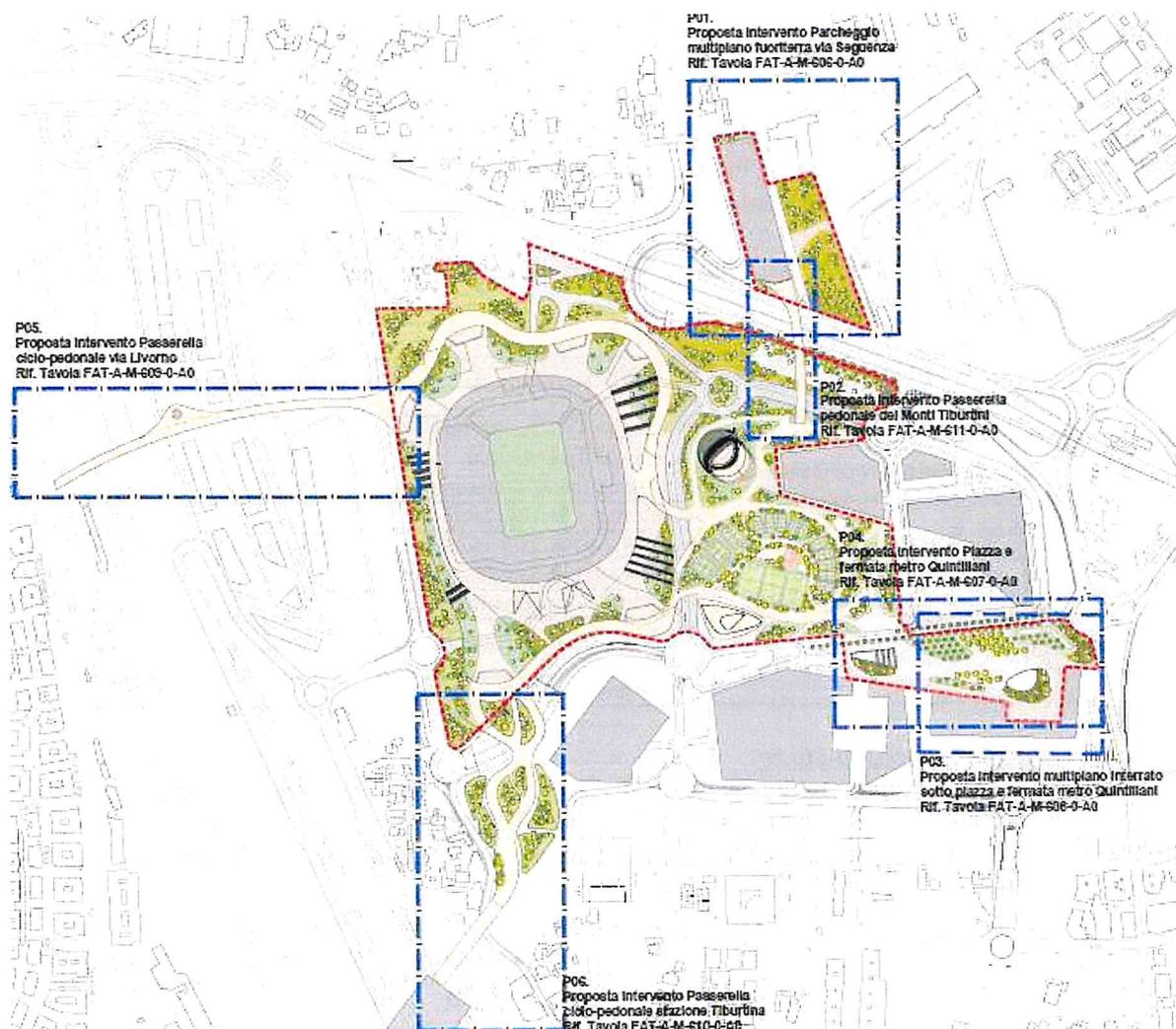
Tra essi, all'interno del perimetro dell'area di intervento, insistono il parcheggio multipiano fuori terra di via Seguenza (con la sua area di mitigazione verde per l'Ospedale Pertini), la sistemazione della piazza e fermata metro Quintiliani e il parcheggio multipiano interrato proprio sotto la nuova piazza.

Al di fuori dell'area di intervento, ma inclusa nelle opere per rendere fruibile il Comparto Stadio, sono state proposte tre connessioni territoriali sottoforma di collegamenti aerei sia ciclo-pedonali che pedonali. I collegamenti ciclo-pedonali hanno la funzione di collegare Pietralata e il nuovo stadio a Sud con la stazione di Roma Tiburtina e a Ovest con via Livorno e la stazione della metropolitana Bologna. A questi due importanti collegamenti, si aggiunge la realizzazione di un terzo elemento di connessione pedonale che mette in relazione il Parco Centrale con il nuovo parcheggio multipiano fuori terra di via Seguenza. Obiettivo del masterplan, è favorire la mobilità ciclabile e pedonale, connettendo alla città di Roma e al suo sistema di trasporto pubblico sostenibile non solo il nuovo stadio ma tutto il distretto di Pietralata.

In sintesi la proposta progettuale si compone di:

- Parco dello Stadio (con una superficie di 118.530 mq come area in concessione in diritto di superficie);
- Parco Centrale (area pubblica) di 46.440 mq;
- Parcheggio A pubblico multipiano interrato sottostante lo Stadio di 32.400 mq e n. 1.080 Posti auto
- Parcheggio B - Pubblico multipiano fuoriterza via G.Seguenza di 21.960 mq e n. 732 Posti auto
- Parcheggio C - multipiano interrato sotto piazza metro Quintiliani di 32.040 mq n. 1.068 Posti auto
- Parcheggio Cicli e Motocicli – (Area fronte via Monti Tiburtini – superficie nonindicata)
- Parcheggi E pertinenziali sottostanti lo stadio di 9.600 mq e N° posti auto: 384
- Area verde di mitigazione per ospedale Pertini con una superficie di circa 6.500 mq;
- Modifiche e integrazioni alla rete viaria di accesso allo Stadio: nuova rotonda e aste viarie di accesso da via dei Monti Tiburtini e via dei Monti di Pietralata;

- Rete dei percorsi ciclo-pedonali;
- Ponti ciclo-pedonali : Stadio/Stazione Tiburtina; Stadio - Via Monti Tiburtini/Ospedale Pertini e Stadio via Livorno;
- Distretto Tecnologico Energetico dello Stadio e del Centro Direzionale



Stralcio dell'Elab. FAT-A-M-601-00-A0 Planimetria degli interventi della proposta d'intervento

3.1 Il Comparto Stadio

Il nuovo Stadio, viene dimensionato in capienza per un n° di spettatori pari a circa 55.000 (ampliabile a 62.000) Ai fini della verifica del progetto è stata presa a riferimento esclusivamente la capienza di 55.000 spettatori senza alcuna estensibilità della stessa e senza la possibilità di ospitare eventi che ne facciano derivare un maggiore affollamento.

Dimensioni fisiche della costruzione

Dimensioni del campo da gioco 68x105 m

Dimensione stadio 210x248 m (sagoma di ingombro esterno)

Altezza: variabile da un min di 38,00 mt ad un max di 55,00 mt fuori terra

Livelli: n. -3 interrati e n. 7 fuori terra

Ai fini della stima della superficie, è stato assunto come parametro di riferimento l'indice compreso fra **0,87 e**

0,77 mq/spettatore. Non sembrano essere riportati cenni di verifica dei posti a sedere rispetto alle vigenti norme UNI 9931 e 9939.

La SUL (superficie utile lorda) sviluppata è di circa 48.000 mq., comprendente tutte le funzioni e i servizi, fra quelli ammessi dall'art.2 D.M. 18 marzo 1996, come Complesso sportivo multifunzionale.

Vengono esclusi dal calcolo della SUL gli spalti e gli elementi accessori interni allo stadio non meglio precisate ma intese come superfici accessorie, in forza dell'art. 4 c. 1 delle NTA del PRG vigente (Grandezze edilizie, dati comunque da verificare nelle successive fasi progettuali). Il corrispondente volume virtuale, ottenuto moltiplicando la SUL per l'altezza virtuale interpiano di 3,20 ml., ammonta a mc 153.600, di cui però dovrà essere determinato il Volume reale che andrà costruito fuori terra. Si segnalano alcune incongruenze tra i vari elaborati progettuali, sia in termini di dimensionamento della SUL che delle funzioni previste al suo interno che andranno verificate/rettificate nelle successive fasi progettuali.

Di seguito si riportano alcuni dati sintetici delle grandezze urbanistico-edilizie dell'impianto sportivo prese a riferimento per il progetto.

	Letture della tipologia di funzione	Dati generali			
Comparto Stadio	Funzione nelle NTA del PP SDO Pietralata: Aree pubbliche per attrezzature di servizio di interesse urbano (PP SDO Pietralata NTA art. 6 lett. b)	Superficie fondiaria		(mq)	52.000,00
		SUL spazi per il pubblico (accogl.premium)	Servizi (Cu/a)	(mq)	17.100,00
		SUL spazi per il pubblico (GA)		(mq)	10.700,00
		SUL spazi per i servizi di supporto (tecnica)		(mq)	8.100,00
		Sul subtotale - Servizi (Cu/a)		(mq)	35.900,00
		SUL spazi aggiuntivi (punti vendita/ristoro)	Commerciale	(mq)	4.100,00
	SUL spazi aggiuntivi (museum,esports,etcc.)	(Cu/a)	(mq)	8.000,00	
	Funzione nelle NTA del PRG: Servizio pubblico di livello urbano (PRG vigente NTA art. 84 c. 1 lett.e)	Sul subtotale - Commerciale (Cu/a)	(mq)	12.100,00	
		SUL totale	(Cu/a)	(mq)	48.000,00
		Volume virtuale		(mc)	153.600
	Indice fondiario rilevato da As Roma Spa		(mc/mq)	2,95	

Superficie fondiaria del Comparto Stadio

La superficie fondiaria calcolata per il Comparto Stadio è di **52.000 mq**, ed è equivalente alla dimensione stessa della costruzione ovvero corrisponde al sedime dell'impianto.

In rapporto al Volume virtuale edificabile, secondo le stime del Soggetto proponente si ha pertanto un Indice di edificabilità fondiaria di 2,95 mc/mq.

Tuttavia si ritiene che la Superficie fondiaria dello Stadio debba corrispondere alla definita Area di massima sicurezza (ex Art. 8-bis. Del DM 18 marzo 1996) in quanto "pertinenziale" all'impianto, di superficie, desunta dagli elaborati grafici, di circa **82.300 mq**

Area di massima sicurezza, area riservata e aree di servizio dell'impianto

Ai sensi dell'art. 8 del D.M. 18 marzo 1996 concernente "Norme di sicurezza per la costruzione e l'esercizio degli impianti sportivi" coordinato con le modifiche e le integrazioni introdotte dal Decreto Ministeriale 6 giugno 2005, è testualmente definito che:

"Nel rispetto del dimensionamento e della finalità delle vie di uscita, oltre a quanto previsto dall'articolo 8, devono essere realizzate, a cura della società utilizzatrice dell'impianto, in accordo con il proprietario dello stesso, aree di sicurezza in cui devono essere ammessi solo i titolari di regolare titolo di accesso all'impianto, così strutturate:

- "Area di massima sicurezza", comprende l'impianto sportivo e l'area di servizio annessa, ove sono collocati i varchi di accesso all'impianto. Tale area deve essere delimitata a mezzo di elementi di separazione, in materiale incombustibile e conforme alla norma UNI 10121 -2 o equivalenti;*
- "Area riservata", realizzata nell'ambito dell'area di servizio esterna, di cui all'articolo 2 del presente decreto, ed opportunamente recintata, all'interno della quale è consentito l'accesso esclusivamente agli aventi diritto. Tale area dovrà essere delimitata attraverso elementi di separazione fissi in materiale incombustibile e conformi alla norma UNI 10121-2 o equivalenti; è ammessa la separazione mediante elementi mobili in materiale incombustibile. Per consentire la separazione delle tifoserie all'interno dell'area*

riservata, la stessa deve essere divisa in settori, dei quali almeno uno riservato ai sostenitori della squadra ospite, di capienza non inferiore a quella minima stabilita dall'organizzazione sportiva per il settore corrispondente, delimitati a mezzo di elementi di separazione in materiale incombustibile e conforme alla norma UNI 10121 – 2 o equivalenti.”

Tale “area di massima sicurezza”, è stata dimensionata prevedendo un anello della larghezza di circa 25/30 ml, attorno alla sagoma dell'impianto e viene descritta con una **superficie di circa 31.000 mq.**, in garanzia quindi di una densità di affollamento inferiore a 2 spettatori per mq come prevista ai sensi dell'art.5 del D.M. 18 marzo 1996. Dai calcoli dell'ufficio risulta invece di 30.350 mq.

L'indice di densità di affollamento verificato da questo Ufficio sembrerebbe risultare quindi pari a:

Spettatori max previsti: 55.000 / Superficie Area di massima sicurezza: 30.350 mq = 1,81 spettatori/mq

Il Soggetto proponente, prevede altresì che tale area, sia da recintare secondo i criteri tecnici dettati dall'apposita normativa suddetta e quindi che debba restare libera da ostacoli e ingombri, ma al contempo che potrà essere sistemata come spazio verde e liberamente usata come componente del Parco urbano di uso pubblico denominato Parco sportivo (Ps), nei giorni in cui non si terranno eventi sportivi o altre manifestazioni. Si evidenzia, inoltre, che nella figura riportata a pag. 156 dell'Elab. FAT-G-G-100-00-A3 RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA.pdf.p7m vengono descritte delle Aree di servizio giocatori/staff e Aree di servizio tifoseria ospite che si sovrappongono in modo incongruente all'area valutata a verde pubblico del denominato Parco Sportivo e che risultano comunque all'esterno di quella che viene definita come Area di servizio dello Stadio riportata a pag. 156 della stessa Relazione, in apparente contrasto con quanto previsto ai sensi dell'art. 8 del D.M. 18/03/1996 per quanto attiene alla zona riservata agli spettatori e alla zona per l'attività sportiva.



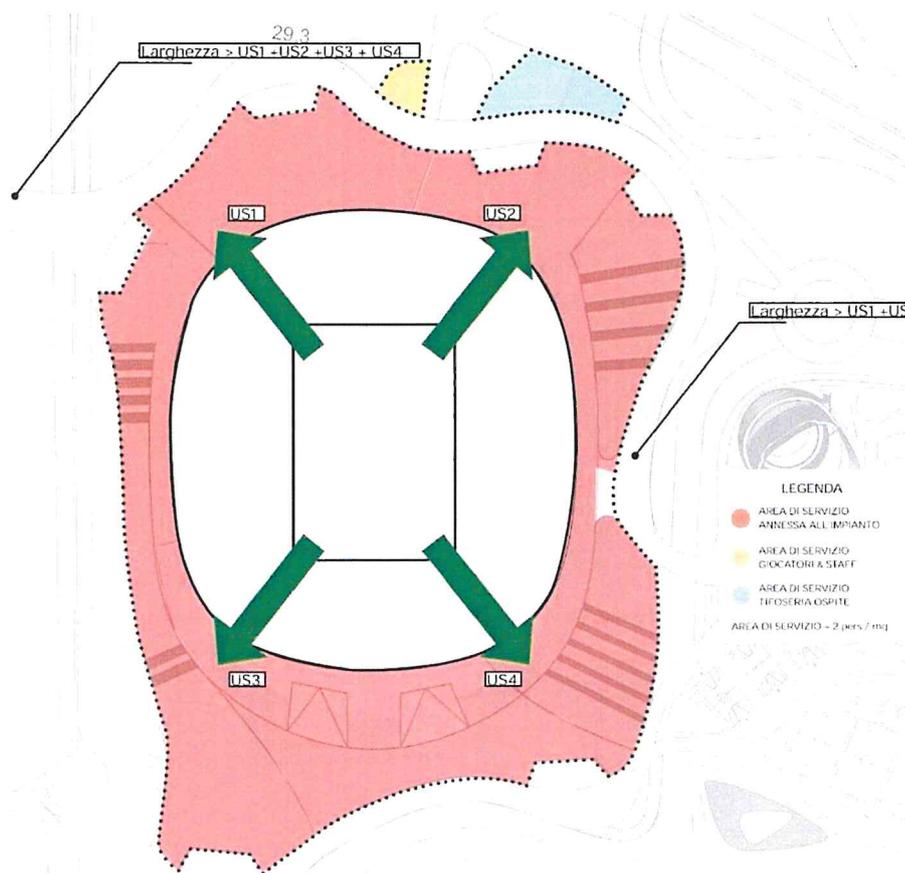
Stralcio dell'Elab. FAT-A-S-604-00-A0 Area di massima sicurezza e area riservata

Funzionamento dell'impianto sportivo

Nell'ambito della Verifica della dotazione di parcheggi (scheda 6.9 dell'Elab. FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa.pdf.p7m) si prevede testualmente "[...] che i parcheggi a servizio dello Stadio saranno utilizzati quasi esclusivamente nei giorni di partita, presumibilmente circa 30gg./anno, festivi o prefestivi, e nei giorni feriali in orari per lo più serali, mentre negli altri giorni della settimana e nelle altre ore della giornata saranno a disposizione del Centro Direzionale di Pietralata, pertanto se ne può concludere che l'impianto sportivo funzioni solo nei match day delle partite di calcio. Tale assunto però sembra essere discordante nelle varie descrizioni rispetto all'integrazione nell'infrastruttura stadio di funzioni quali aree Hospitality & MICE, Ricettive, Benessere e Intrattenimento e ad esempio di un Museum tra quelle commerciali, che si presume funzionino anche nei restanti parti della giornata del match-day e nei restanti giorni dell'anno e con il richiamo in Relazione tecnica illustrativa (pagg.153-154) del possibile utilizzo dell'impianto anche per altri eventi di intrattenimento (concerti ed altri eventi sportivi) con l'utilizzo anche dell'arena del campo di calcio e con un affollamento di altri spettatori che potrebbe arrivare a numeri superiori a 65.000 persone.

Accessibilità

Ai fini degli aspetti della sezione, il nuovo impianto sportivo si connota come un edificio posizionato su un podio al quale si accede ai vari livelli, per tipologia di utente e di modalità di accesso consentito all'area di massima sicurezza nell'ambito della quale è pervista la realizzazione degli spazi dei varchi, dei punti di controllo integrati [pubblico/mezzi/ bagagli etc.] destinati all'attività di prefiltraggio prima di accedere ai punti di controllo previsti sul perimetro dell'area di servizio annessa all'impianto per poi da lì per singolo settore e tipologia di titolo di accesso raggiungere attraverso i sistemi di collegamento sia essi in piano, con scale, ascensori, rampe ai vomitori, area di accesso alla zona degli spalti ed ai corrispondenti posti idoneamente identificati e codificati in modo da avere sempre evidenza della correlazione fra titolo, persona, posto assegnato.



Schema dell'Area di servizio e uscite spettatori (FAT-G-G-100-00-A3 RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA.)

3.2 Spazi Esterni

Parco dello Stadio (PS)

Il Parco dello Stadio nello Studio di fattibilità è stato previsto come Parco pubblico urbano e territoriale e ricompreso quindi tra le attrezzature pubbliche di interesse generale (art. 4 c. 5 del D.M. 1444/1968, art. 84 delle NTA del PRG vigente e art. 6 lett. d delle NTA PP SDO Pietralata).

Il progetto di tale Parco dichiara di voler conservare il più possibile l'attuale andamento altimetrico e morfologico naturale del terreno interessato, si dovranno prevedere possibili interventi di "forestazione urbana" per mitigare gli impatti in particolare verso i vicini centri abitati e verso via dei Monti Tiburtini e l'Ospedale Pertini.

Dal perimetro del Parco dello Stadio dovranno essere escluse: le aree esterne al perimetro dell'area di intervento, i parcheggi pubblici previsti a servizio dello stadio (vedi parcheggio cicli e motocicli), qualsivoglia area di servizio dello Stadio.

Il Soggetto proponente, prevede che l'"area di massima sicurezza" di cui all'art. 8-bis del D. D.M. 18.03.1996, sia da recintare secondo i criteri tecnici dettati dall'apposita normativa e quindi che debba restare libera da ostacoli e ingombri, (pag. 15 - Scheda 1.2. dell'Elab. FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa.pdf.p7m) ma al contempo che potrà essere sistemata come spazio verde e liberamente usata come componente del Parco urbano di uso pubblico denominato Parco sportivo (Ps), nei giorni in cui non si terranno eventi sportivi. Nelle successive fasi di progettazione della configurazione degli spazi pubblici di detto Parco, potrà essere inclusa l'"area di massima sicurezza" soltanto previo specifico Parere favorevole degli Enti Competenti (tra cui in particolare Coni, Vigili del Fuoco e Prefettura). Nel merito della fruibilità dell'"area di massima sicurezza", qualora quindi, nelle successive fasi di progettazione, non pervenga lo specifico Parere favorevole degli Enti competenti, gli spazi residuali del Parco sportivo situati nell'intorno dell'impianto sportivo non potranno essere inclusi nell'assetto complessivo di detto Parco urbano stante la mancanza di unitarietà e percorribilità degli spazi che se ne determinerebbe. Pertanto in tal caso l'area del Parco Sportivo dovrà essere riletta come parco lineare, lungo via dei Monti Tiburtini, fatta salva adeguata progettazione coordinata con le prospettate modifiche del Parco Centrale del Piano di Assetto Tiburtino.

Parco Centrale (PC)

Il fulcro verde del nuovo modello di assetto proposto è rappresentato dal "Parco centrale", comprensivo di Playground e Aree Entertainment a disposizione della comunità, di circa 4,7 ettari, di forma quasi rettangolare. Nello Studio di fattibilità tale area è stata prevista impropriamente dal punto di vista urbanistico come "Parco pubblico urbano e territoriale". Infatti, ai fini della prevista variante urbanistica e delle verifiche della sostenibilità degli interventi proposti, considerato che, tale Parco Centrale (PC) è stato ideato come spazio pedonale di "espansione" dello Stadio destinato all'intrattenimento e all'attesa degli spettatori pre e post-partita, attrezzato per la sosta, lo sport e il tempo libero degli abitanti del quartiere, nonché degli addetti del vicino centro direzionale, la configurazione più propria di quest'area pubblica è quella di un'area destinata a "verde di interesse locale" (di cui all'art. 3 del D.M. 1444/1968, art. 85 delle NTA del PRG vigente e art. 6 lett. e delle NTA PP SDO Pietralata)

Area verde di mitigazione verso Ospedale S. Pertini

L'area verde di mitigazione è stata individuata tra l'ospedale ed il previsto parcheggio multipiano di via G. Seguenza (Parcheggio B) senza un'esatta definizione della tipologia di standard urbanistico a cui ricondurre tale area pubblica. Viene riportata in relazione tecnica una dimensione pari a 6.500 mq.

Area verde nei pressi ponte ciclo-pedonale Stazione Tiburtina

Nel perimetro della Variante al PRG non è stata inclusa tale area a verde pubblico, già destinata a verde pubblico locale (VL6) dal PP SDO Pietralata che si sviluppa fino nei pressi del Ponte ciclo-pedonale previsto come connessione verso la Stazione Tiburtina. La realizzazione di tale area verde rispetto al cronoprogramma degli interventi proposto, dovrà essere verificato valutando le preesistenti attività e/o manufatti ivi insistenti, di cui dovrà esserne necessariamente verificata la legittimità urbanistico-edilizia e le attività da porre in essere per la liberazione delle aree in questione.

3.3 Infrastrutture per la mobilità

Il progetto prevede alcune modifiche e integrazioni alla rete viaria di accesso allo Stadio ed in particolare la realizzazione di una nuova rotatoria e aste viarie di accesso da via dei Monti Tiburtini e via dei Monti di Pietralata oltre che una rete di percorsi pedonali, che in parte interferiscono con le opere in corso di realizzazione da parte di Roma Capitale, per le quali si rimanda alle determinazioni del Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana, competente della realizzazione delle urbanizzazioni del PP di Pietralata.

All'esterno dell'ambito del Piano Particolareggiato di Pietralata assume particolare rilevanza la previsione di realizzazione di tre connessioni ciclo pedonali con il territorio ed in particolare:

- Ponte ciclo-pedonale Stadio/Stazione Tiburtina
- Ponte ciclo-pedonale cavalcaferrovia Stadio - via Monti di Pietralata/via Livorno (In area FS)
- Ponte pedonale n. 2. Stadio - Via Monti Tiburtini/Ospedale Pertini

Il livello di progettazione presentato non consente però di valutare l'effettiva fattibilità tecnica di tali infrastrutture e le eventuali interferenze con gli interventi in corso nel contesto urbano circostante.

Il costo di tali opere non è stato computato né inserito nel Quadro economico del progetto e di conseguenza non risulta essere compreso nel Piano Economico Finanziario.

In particolare sarà necessario che il progetto definitivo della passerella di collegamento con la Stazione Tiburtina ed il ponte pedonale di scavalco della ferrovia sia integrato ed armonizzato con il Piano di Assetto Tiburtina vigente e con il disegno di Variante in corso di elaborazione, nonché con i progetti in corso, al fine di garantire un organico assetto e la massima continuità ed integrazione tra i due ambiti urbani che rivestono una funzione strategica nello sviluppo della città nei prossimi anni.

Per quanto riguarda la connessione del ponte con la stazione Tiburtina si rileva che la stessa è gravata da apposito vincolo di protezione del diritto di autore (ai sensi dell'art. 20 della L. 633/1941) apposto con decreto del Ministero per i Beni e le attività Culturali e che pertanto sarà necessario il coinvolgimento del progettista della stazione.

4 Disciplina urbanistica vigente

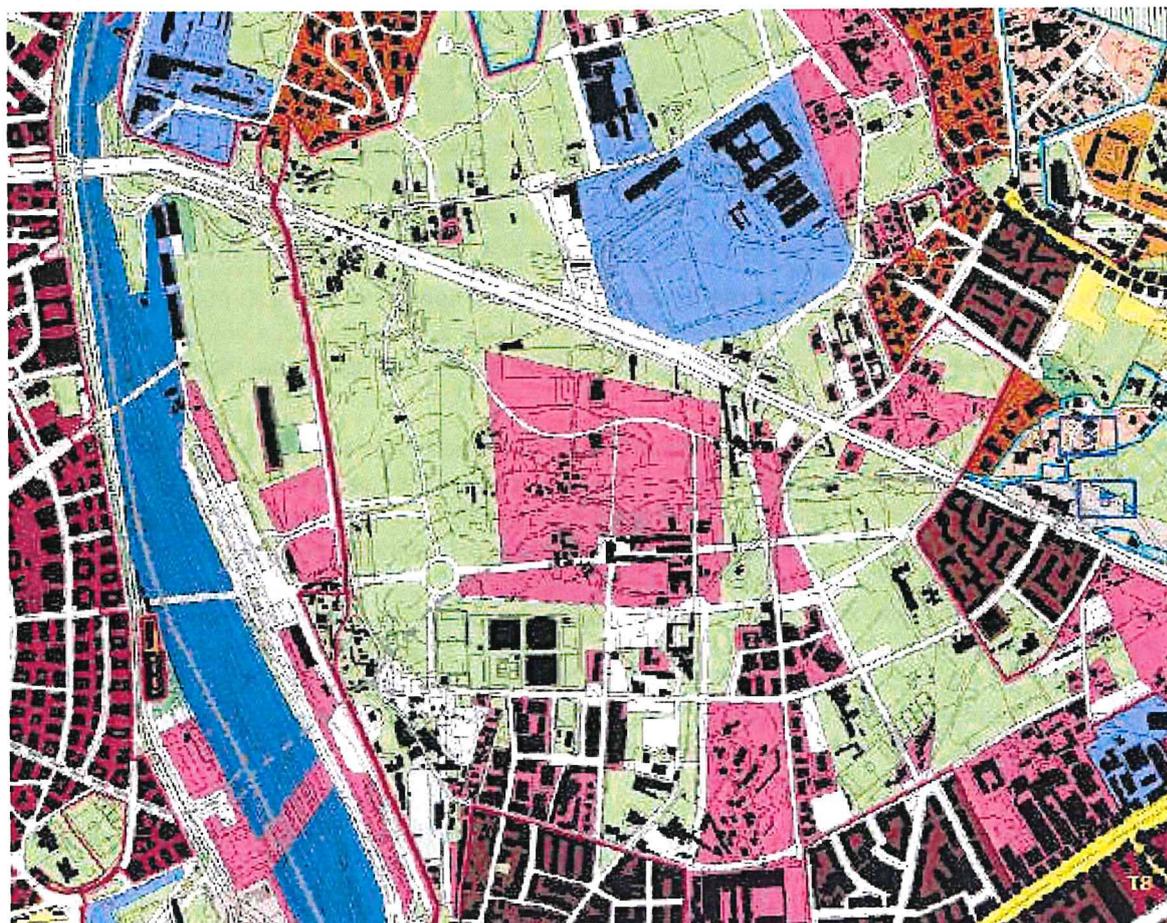
Secondo il PRG vigente, le aree interessate dallo Studio di fattibilità a valere come Progetto di fattibilità tecnico-economica, presentato da A.s. Roma per la realizzazione e gestione del Nuovo stadio in località Pietralata, sono classificate come componente del Sistema insediativo - Progetti strutturanti - Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita, di cui all'art. 65 delle NTA di PRG.

Le Centralità metropolitane e urbane sono finalizzate alla nuova organizzazione multipolare del territorio metropolitano, attraverso una forte caratterizzazione funzionale e morfotopologica, una concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, nonché una stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale.

Esse riguardano parti di città caratterizzate da elevata accessibilità mediante la rete di trasporto pubblico (in particolare su ferro), da una forte integrazione funzionale, da rilevanti connotati di identità sociale e storica, e da una alta potenzialità alla trasformazione; tali elementi concorrono ad individuare per le Centralità un ruolo di riferimento, di identità insediativa e di polarizzazione nella nuova organizzazione metropolitana prevista dal PRG.

In particolare, tra le Centralità metropolitane e urbane, quelle a pianificazione definita riguardano ambiti per i quali sono stati già approvati o sono in corso di approvazione strumenti urbanistici esecutivi e programmi d'intervento.

Ai sensi dell'art. 65 c. 4 delle NTA di PRG, per le Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita ai fini attuativi si applica la disciplina definita dai relativi strumenti urbanistici esecutivi.



Stralcio del PRG vigente - Elaborato prescrittivo 3. Sistemi e Regole 1.10.000 (foglio 11)

In tal caso la disciplina urbanistica complessiva cui far riferimento è rappresentata da due strumenti attuativi, ovvero:

- per la quasi totalità dell'area oggetto di intervento è declinata nel vigente "P.P. SDO Pietralata", approvato dalla Regione Lazio con Deliberazione G.R.L. n. 79 del 24.01.2001 e oggetto di successiva variante approvata con D.C.C. n. 156 del 28.09.2006 e "Variante non sostanziale" approvata ai sensi dell'art. 1 bis della L. R. 36/1987, con D.G.C. n. 208 del 18.07.2012.
- per la connessione esterna funzionale al nuovo impianto sportivo, rappresentata dal ponte ciclo-pedonale cavalcaferrovia di collegamento tra lo Stadio - via Monti di Pietralata e via Livorno in direzione della fermata Metro B1 Bologna, è declinata nel vigente "Piano di assetto per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione Tiburtina di Roma", ratificato con Ordinanza del Sindaco di Roma in data 26.04.2000 (pubblicata sul BURL 30.06.2000 n. 18), con la quale è stato approvato l'Accordo di Programma tra il Ministero dei Lavori Pubblici, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Ministero delle Finanze, la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune di Roma ed FS S.p.A. e successive varianti.

Inoltre, ai sensi dell'art. 107 delle stesse NTA del PRG vigente, dette Centralità sono classificate in parte come zona C (limitatamente agli insediamenti residenziali) e in parte come zona F (per i restanti insediamenti non residenziali).

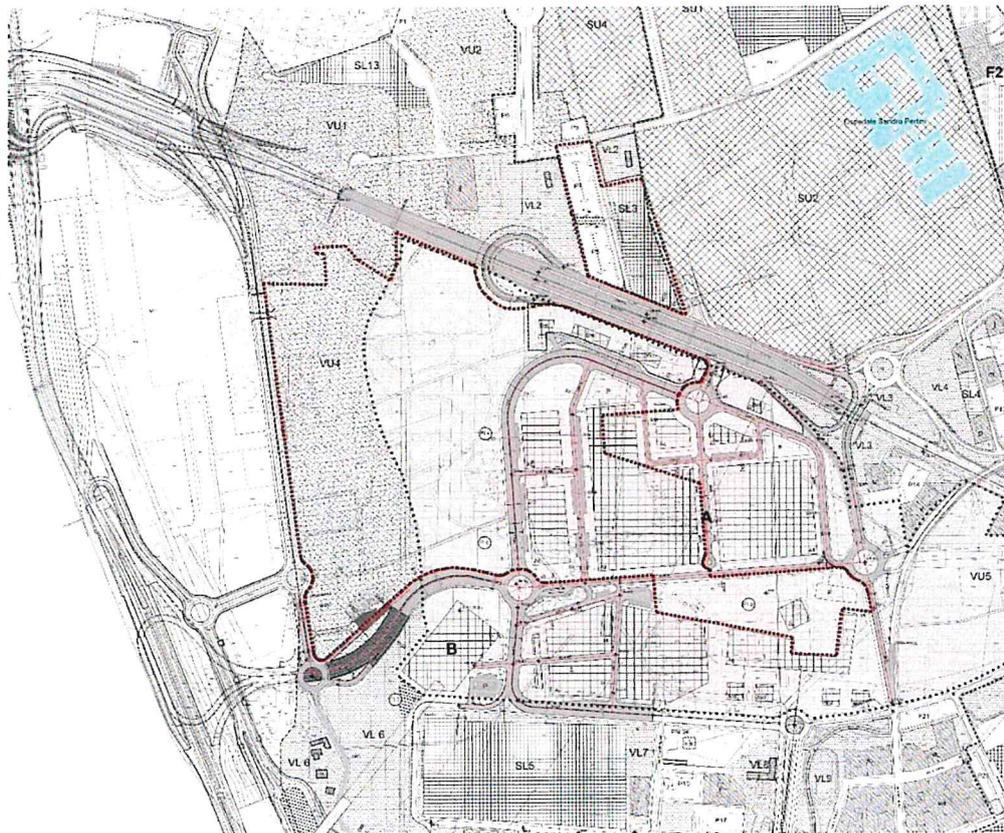
L'area di intervento interessata dallo Stadio ricade nell'elaborato prescrittivo 3. Sistemi e Regole 1.10.000 (foglio 11) all'interno della Componente di PRG Centralità metropolitane e urbane di cui all'art. 65 delle NTA di PRG vigente ed in particolare all'interno della *Centralità a pianificazione definita* di Pietralata a cui si applica, ai sensi del comma 4 dello stesso art. 65, la disciplina definita dai relativi strumenti urbanistici esecutivi, rappresentata dal piano particolareggiato del Comprensorio direzionale Pietralata, già ricompreso nel progetto direttore del Sistema direzionale orientale del PRG previgente.

Il Piano Particolareggiato del Comprensorio direzionale Pietralata è stato approvato, originariamente, con DGRL n. 79/2001, in quanto la proposta progettuale si configurava come variante al PRG all'epoca vigente. Successivamente all'approvazione originaria, con DCC 156/2006 è stata approvata, ai sensi dell'art. 1 della L.R.L. n. 36/1987, una prima variante urbanistica, mentre DGC n. 208/2012 è stata approvata, ai sensi dell'art. 1 bis della L.R. n. 36/1987 e ss.mm. e ii., la "Variante non sostanziale" del Piano Particolareggiato in trattazione, che rappresenta il quadro di riferimento della disciplina urbanistica ad oggi vigente.

In tale scenario vanno comunque considerate le ulteriori modifiche apportate al PP SDO Pietralata con DD n. QI/1369/2019 che stralcia il parcheggio interrato PI2 pari a 1,80 ha, e la relativa area verde di superficie dal piano particolareggiato del Comprensorio direzione Pietralata in quanto ricompreso nel Piano di assetto della Stazione Tiburtina.

La variante 2012 ha previsto, tra l'altro, l'unificazione in un unico perimetro delle Aree destinate ad attività direzionali e terziarie denominate A e B (in seguito Area A-B), che comunque sono state individuate in "sub-aree" ed oggetto di progettazione unitaria con indici differenziati. Per la natura delle modifiche apportate al progetto di piano si ritiene che tale variante ha di fatto superato le previsioni dei progetti unitari delle aree A e B approvati rispettivamente nel 2009 (variante progetto unitario Area A) e nel 2006 (approvazione progetto unitario Area B). Con particolare riferimento alla disciplina urbanistica dello strumento urbanistico esecutivo l'area della proposta di intervento interessa in parte le "sub-aree" denominate A e B destinate ad attività direzionali e terziarie, dove sono previsti, tra l'altro, il verde locale e i parcheggi pubblici interrati PI4 – PI5 che concorrono agli standard delle destinazioni non residenziali complessivamente previste nel piano particolareggiato, in parte Verde pubblico di livello urbano VU4, i parcheggi P7 e P8, nonché la limitrofa area a Servizi pubblici di livello locale denominata SL3.

In sostanza la proposta prevede la realizzazione di 48.000 mq di SUL (Superficie Fondiaria pari 52.000 mq), corrispondente ad un volume virtuale di mc 153.600 (ottenuto moltiplicando la SUL per l'altezza virtuale interpiano di 3,20 ml). Tale volumetria rappresenta parte del residuo non attuato del PP di Pietralata, relativo all'area denominata A-B.



Inquadramento dell'area d'intervento nel PP SDO Pietralata - Elaborato n. 3aV

Inoltre, l'area di intervento ricade in parte nell'elaborato prescrittivo 4. Rete Ecologica 1.10.000 (foglio 11) nella Componente secondaria "B" di cui l'art.72 delle NTA del PRG vigente.

Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" parte dell'area è censita tra i beni: *Preesistenze Archeologico-Monumentali*- Tipologia : *Cisterna; Officina/Bottega e Villa Romana* di cui all'art.16 delle NTA vigenti. Nell'elaborato gestionale "G8.Standard urbanistici- 1.10.000, foglio 11" la gran parte dell'area è compresa parte :

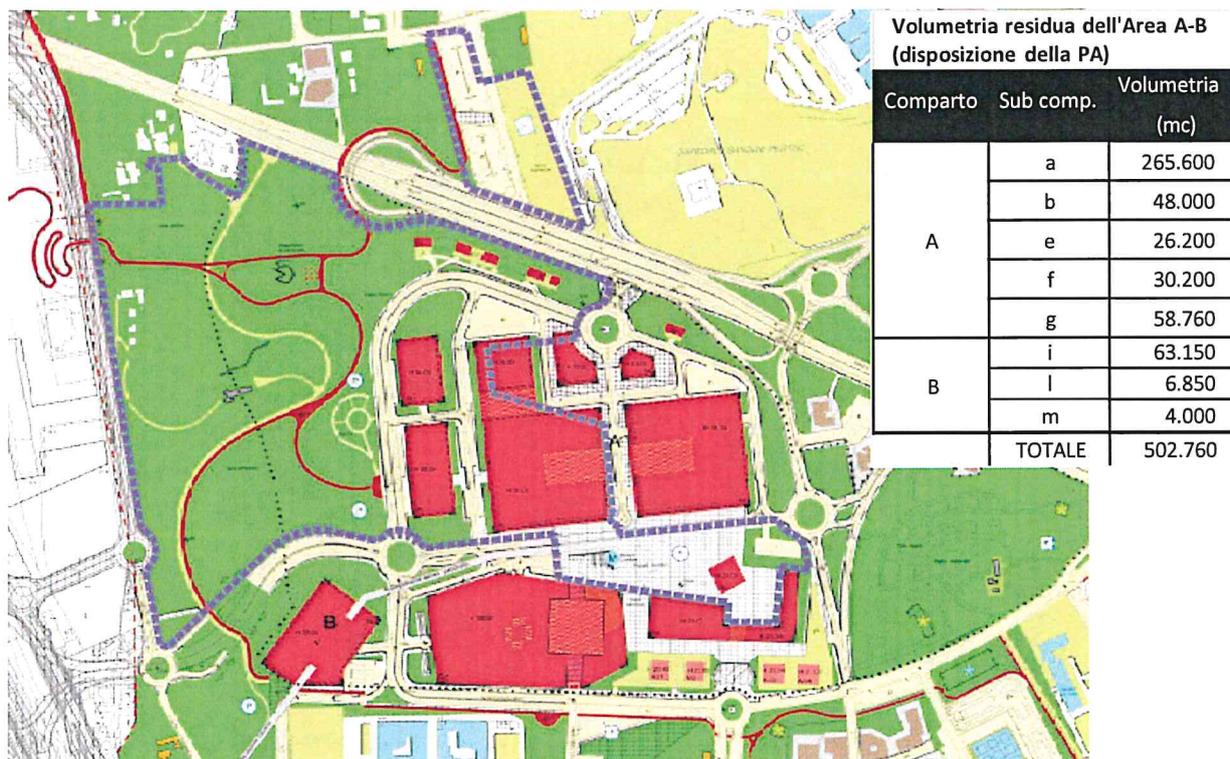
- *Verde pubblico di livello locale* (Esproprio nelle previsioni programmate);
- *Servizi Pubblici di livello locale* (Esproprio nelle previsioni programmate);
- *Parcheggio* (Esproprio nelle previsioni programmate)

5 Verifica della sostenibilità urbanistica della proposta

Gli interventi proposti per la realizzazione del Nuovo Stadio in località Pietralata, comprensivo di tutte le opere pubbliche previste a corredo e ritenute funzionali alla fruibilità dell'impianto sportivo stesso, in tal caso, ai sensi dell'art. 2-bis della L.147/2013 e ss.mm.ii., si configurano in variante urbanistica al P.R.G. vigente, ai sensi dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, da approvarsi, ai sensi e per gli effetti degli art.10, comma 1, e art. 16 dello stesso D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii.

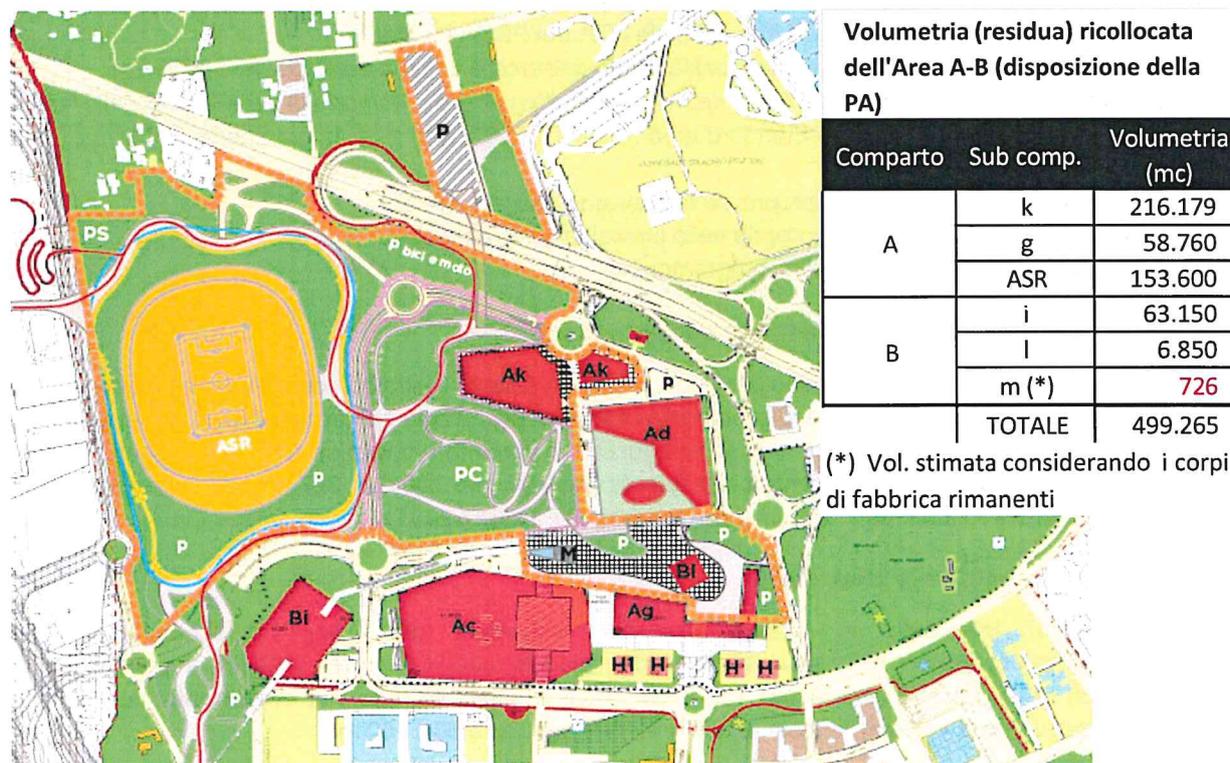
5.1 Dimensionamento della proposta

La proposta di intervento in esame prevede nell'ambito del Piano Particolareggiato una rimodulazione/rilocalizzazione delle volumetrie residue (non attuate) delle Area A-B (cfr. Figura e Tabella seguente), con destinazioni d'uso diverse da quelle previste. Pertanto, come si evince dalla tabella di cui all'immagine seguente la volumetria residua dell'Area A-B ammonta 502.760 mc



Stralcio Tav. 3bV (Variante PP Pietralata di cui alla DGC 208/2012)

Diversamente, dall'analisi della Tav. D6 sembra che venga riproposta una rimodulazione/ricollocazione delle volumetrie residue leggermente inferiore a quelle disponibili. (cfr. Figura e Tabella seguente)



(*) Vol. stimata considerando i corpi di fabbrica rimanenti

STRALCIO Tav. D6 studio di fattibilità AS Roma

Su questo aspetto si evidenzia che il parametro edilizio/urbanistico utilizzato dalla proposta di intervento è la Superficie Utile Lorda (SUL) come definita dall'art. 4 del PRG vigente, mentre in realtà il Piano Particolareggiato prevede la volumetria, come definita dal PRG previgente.

La ricaduta sul comparto A-B di tale rimodulazione è relativa alla modifica delle sub-aree "Aa" e "Ae" con funzione direzionale/terziario articolata in due sub-lotti Ak1 e Ak2 per una volumetria complessiva pari 212.690 mc (160.960 + 51.300).

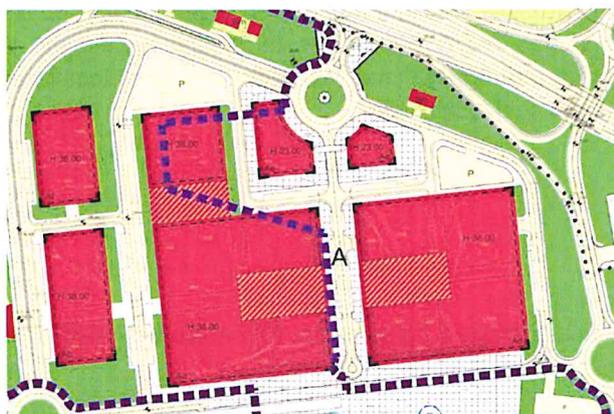


Figura 3 – PP vigente-Stralcio Planivolumetrico



Figura 4 – Proposta di PP ad esito della proposta

5.2 Parcheggi pubblici e parcheggi a servizio dello stadio

P.P. VIGENTE	SUPERFICIE (1)	POSTI AUTO (2)
P14 (interrato sotto il Verde Urbano VU4) mq. 11.200 x 3 livelli	33.600 mq	1.120
P16 (interrato sotto il Verde Urbano VU4) mq. 8.000 x 3 livelli	24.000 mq	800
P15 (interrato sotto la Piazza) mq. 18.000 x 3 livelli	54.000 mq	1.800
P7-P8 (esistente) a raso Via Monti Tiburtini/via Sequenza)	6.100 mq	244
Parcheggi a raso lungo strada	12.500 mq	500
TOTALE	130.200 mq	4.464

Nota 1 - Per i parcheggi interrati sono stati considerati tre livelli come previsto nella Relazione del P.P. vigente (variante 2012).

Nota 2 - Per il calcolo dei posti auto è stato assunto il parametro di 30 mq/p.a. per i parcheggi interrati e di 25 mq/p.a. per i parcheggi a raso.

Tabella Parcheggi pubblici P.P

Relativamente ai parcheggi pubblici, la proposta progettuale interviene su aree destinate dal piano particolareggiato a parcheggi pubblici per un totale di 130.200 mq (parcheggi interrati, parcheggi a raso interni al comparto A-B e parcheggi a raso fuori dal comparto A-B), mentre la previsione progettuale (che potremmo definire lo stato "post operam" urbanistico) è pari a 108.360¹ mq e quindi inferiori rispetto alla previsione di Piano Particolareggiato, senza considerare peraltro il fabbisogno indotto dall'infrastruttura stadio (spettatori), i parcheggi pubblici per le attività sportive previste nel Parco centrale, e il maggior fabbisogno di parcheggi pubblici indotto dal carico urbanistico delle diverse destinazioni d'uso.

Su questo aspetto si evidenzia che, diversamente da quanto rappresentato nello studio di fattibilità, i parcheggi interrati presenti nel comparto A-B concorrono al fabbisogno delle volumetrie direzionali e non residenziali previste dal Piano particolareggiato, calcolato in ragione di 0,6 mq ogni mq di Superficie lorda di pavimento (SLP).

¹ Non sono stati considerati i 12.500 mq (in realtà la variante al PP 2012 riporta il dato di 11.820 a raso all'ambito A di progettazione unitaria) in quanto in parte vengono "stralciati" dalla variante rispetto alle previsioni originarie (ad esempio i parcheggi lineari lungo le strade dei comparti Aa-Af-Ab e il parcheggio prospiciente il comparto Aa).

PARCHEGGI PUBBLICI A SERVIZIO DELLO STADIO	SUPERFICIE	POSTI AUTO
Parcheggi 3 piani sotto lo Stadio (parte dell'ex P14-P16)	32.400 mq	1.080
Parcheggi 4 piani sotto la Piazza (parte di P15)	32.040 mq	1.068
Parcheggi P7-P8 (4 livelli tt) (via Monti Tiburtina)	21.960 mq	(4) 732
TOTALE	86.400 mq	(3) 2.880
Parcheggi P6-P7 (Piano Assetto Stazione Tiburtina)	19.500 mq	(5) 780
GRAN TOTALE	105.900 mq	3.660

Parcheggi per moto e bici per circa n. 10.000 veicoli (da localizzare preferibilmente nell'area a ridosso di Via Monti Tiburtini e in modo diffuso lungo la pista ciclabile).

Tabella Parcheggi pubblici nuovo Stadio

Nella proposta di intervento, il calcolo del dimensionamento relativo ai parcheggi pubblici è stato condotto ai sensi degli artt. 7 delle NTA vigenti, considerando le destinazioni presenti nell'infrastruttura Stadio quale Servizi a CU/a, ossia pari a 15mq/10mq di SUL (comprensiva anche della dotazione della SUL di commerciale interna allo Stadio, considerando che presumibilmente la parte commerciale è a CU/m).

Pertanto, sulla base di tale assunzione e con riferimento alla sola SUL localizzata nell'infrastruttura stadio, il fabbisogno di parcheggi pubblici è pari a $48.000 \times 1,5 = \text{mq.}72.000$. A fronte di tale fabbisogno la dotazione proposta è pari 86.400^2 mq (n.2.880 posti auto) localizzati come da tabella a lato così localizzati:

I parcheggi pubblici previsti nel Progetto come riportato nella Scheda 6.10 dell'Elab. FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa risultano, in sintesi i seguenti:

	Localizzazione	Superficie mq	N. Livelli	N. posti auto
A	Parcheggio interrato sottostante lo stadio	32.400	3 interrati	1.080
B	Parcheggio multipiano interrato sotto piazza metro Quintiliani	32.040	4 interrati	1.068
C	Parcheggio multipiano fuoriterza via G. Seguenza	21.960	4	732
D	PdA Stazione Tiburtina	19.500		780
E	Parcheggio Cicli e Motocicli – (Area fronte via Monti Tiburtini)	4.165 ³	1	1.388 ⁴

La dotazione di Parcheggi pubblici ipotizzata nel progetto e reperita all'interno dell'ambito d'intervento è dichiarata per un totale di circa n.2.880 posti auto e n.10.000 posti cicli/motocicli, a cui vengono impropriamente sommati:

- 780 posti dei Parcheggi D, previsti in utilizzo nei match-day, corrispondente a quota parte del Parcheggio P6 pari a 13.329,00 mq e P7 pari a 22.011,00 mq, già ricompresi nel fabbisogno delle aree a standard del vigente P.d.A. della Stazione Tiburtina e quindi non computabili ai fini del soddisfacimento dello standard del nuovo impianto sportivo e n.
- 2.200 posti da reperire nei vicini parcheggi di scambio lungo la metro B (fonte Scheda 6.9 dell'Elab. FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa.pdf.p7m), che altrettanto non si ritengono computabili a servizio dello Stadio come da art. 7 comma 5 delle NTA del PRG vigente.

Su questo aspetto si ritiene che la proposta di intervento relativa allo STADIO debba essere "invariante" rispetto alle dotazioni di parcheggi pubblici previsti dal Piano Particolareggiato di Pietralata, nonché prevedere l'ulteriore soddisfacimento del fabbisogno dei parcheggi indotti dall'infrastruttura stessa, che deve calcolarsi, considerando la capienza massima di 62.000 spettatori, in funzione dei mezzi privati che raggiungono lo Stadio, quest'ultimi desumibili (salvo opportune verifiche del Dipartimento Mobilità) dalla ripartizione modale rappresentata nello studio di fattibilità, i parcheggi pubblici per le attività sportive previste nel Parco centrale e il differenziale di parcheggi pubblici indotti dal maggior carico urbanistico delle diverse destinazioni non residenziali previste.

² Non si considera la dotazione dei parcheggi pubblici P6 e P7 del Piano di assetto della Stazione Tiburtina, per le ragioni di seguito esposte.

³ Superficie desunta dagli elaborati cartografici (Figura in Scheda 6.10)

⁴ posti desunti dagli elaborati cartografici (Figura in Scheda 6.10):

Si evidenzia infatti che gli effetti di variante urbanistica del Progetto del Nuovo Stadio A.S. Roma sulle previsioni del PP SDO Pietralata, comporterebbero in particolare un sottodimensionamento della dotazione di standard per parcheggi pubblici relativi agli insediamenti non residenziali, inferiore al fabbisogno minimo sia da Piano particolareggiato, calcolato in ragione di 0,6 mq ogni mq di Superficie lorda di pavimento (SLP), che rispetto a quanto previsto dall'art. 5 del D.M. 1444/1968, ovvero calcolato in ragione di 0,4 mq ogni mq di Superficie lorda di pavimento (SLP).

Si evidenzia quale criticità l'inserimento nel calcolo dei Parcheggi P6 e P7 ricompresi nel Piano di Assetto della Stazione Tiburtina. Nello specifico il P6 - è stato stralciato (ex PI2) dal PP Pietralata avvenuto con DD n. QI/1369/2019 e concorre al dimensionamento del Piano della Stazione Tiburtina.

Inoltre, sulla possibilità di poter usufruire delle deroghe per i parcheggi pubblici si fa presente che non è assentibile la "riduzione alla metà" in quanto zona territoriale omogenea di tipo "B". Tale condizione non è perseguibile in quanto nel PRG vigente, ai sensi dell'art.107 delle NTA, è classificata quale zona F (*Centralità urbane e metropolitane con funzioni non residenziali*); né tantomeno se si considera la destinazione del previgente PRG : Zona I1, I2: Insediamenti misti (attività direzionali e terziarie, servizi e residenze) "... *destinata a ricostituire l'equilibrio del tessuto urbanistico nella parte semiperiferica del quadrante orientale attraverso l'insediamento di attività direzionale e terziarie di interesse urbano e di settore, di una quota di residenze, nonché di servizi e verde pubblico destinati a saldare i fabbisogni trasferiti dalle limitrofe zone territoriali omogenee di tipo B (D. M 1444/68)*".

Rispetto alla possibilità di ridurre la dotazione dei parcheggi pubblici, ai sensi del comma 15 art.7 delle NTA del PRG vigente " *Per gli edifici localizzati ad una distanza inferiore a m. 500, misurata come percorso pedonale più breve, da fermate o stazioni di trasporto pubblico ferroviario regionale o metropoli tano o da fermate poste nei "corridoi riservati al trasporto pubblico di superficie" di cui all'art. 94, comma 12, la dotazione di parcheggi pubblici può essere ridotta agli standard minimi stabiliti da norme statali o regionali (...)*" nel caso specifico il riferimento è al D.M.1444/1968 e pertanto pari a 0,4mq.

In tema di reperimento del fabbisogno di parcheggi a servizio dello stadio si evidenziano perplessità sulla possibilità di poter considerare, in parte, quelli di scambio lungo la metro B (Ponte Mammolo, Rebibbia) soprattutto nei turni infrasettimanali. Inoltre, si ricorda che ai sensi del comma 5 art.7 delle NTA vigenti i parcheggi pubblici destinati alle funzioni di scambio intermodale non concorrono alla dotazione di standard.

5.3 Verifica del fabbisogno di aree di sosta secondo le Norme Coni 1379/2008

Nella proposta d'intervento non è chiaro il calcolo del fabbisogno dei parcheggi indotto dall'infrastruttura Stadio (spettatori), che dovrebbe effettuarsi secondo la normativa CONI.

Lo Studio di fattibilità propone (anche nella sua versione aggiornata) una ripartizione modale "tarata" esclusivamente su una capienza di 55.000 spettatori e quindi non su quella massima di 62.000 spettatori, seppur nella scheda 6.10 dell'Elab.FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa.pdf.p7m, sia indicato che in caso di capienza a 62.000 spettatori, i 7.000 spettatori aggiuntivi siano da imputare tutti al trasporto pubblico.

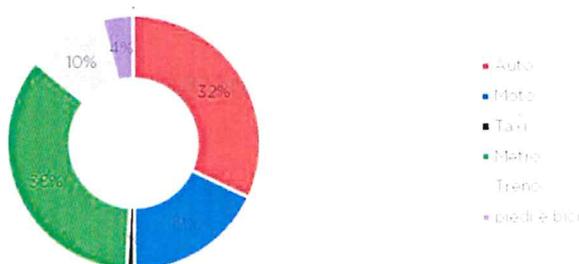


Grafico 7 Ripartizione modale tifosi

Prendendo a riferimento la ripartizione modale (cfr. fig. 5) proposta nell'integrazione dello studio di traffico (consegnato il 16 dicembre u.s.), si evince che la percentuale che raggiunge lo stadio in auto è pari al 32%, mentre in moto è del 18%. La proposta d'intervento prevede che solo una parte degli spettatori trovi parcheggio in prossimità dello Stadio, mentre per la restante parte di circa n. 2.200 auto viene indicato che possa trovare posto nei parcheggi di scambio lungo la metro B Ponte Mammolo, Rebibbia, Santa Maria del Soccorso, Laurentina, ecc).

Secondo la ripartizione modale prodotta in atti che prevede un dimensionamento di n. 2,7 utenti ad autovettura e n. 1,3 utenti a motociclo, si avrebbe:

Fabbisogno di aree di sosta secondo le Norme Coni 1379/2008 * (art. 6.3)							
Tipologia	Ripartizione modale dell'utenza	autovetture **		cicli e motocicli **		pullmann	
		utenti	superficie	utenti	superficie	utenti	superficie
		20 mq/2,7 ut	mq	3 mq/1,3 ut	mq	50 mq/60 ut	mq
Totale Spettatori: 55.000							
Totale tifosi locali: 52.250 (95%)							
con autoveicoli: 16.720 (35% del tot)							
con motocicli: 9.405 (18% del tot)							
con taxi: 523 (1% del tot)							
con metro: 18.287 (35% del tot)							
con treno 5.223 (10% del tot)							
a piedi/in bici: 9.405 (18% del tot)							
Aree di sosta a servizio dello stadio	Totale tifosi ospiti: 2.750 (5%)	137	1.015	0	0	2.338	1.948
	con autoveicoli: 137 (5% del tot)	137	1.015				
	con treno: 275 (10% del tot)						
	con pullmann: 2.338 (85% del tot)					2.338	1.948
	Addetti dello stadio***: non stimati						
	Totale Fabbisogno Parcheggi/Spettatori	16.857	124.867	9.405	21.704	2.338	1.948
	Totale fabbisogno di posti		4.995		7.235		39

* Il fabbisogno di parcheggi previsto dalle Norme CONI 1379/2008 fa salvo un più ampio dimensionamento conseguente all'osservanza di altre Leggi o regolamenti vigenti
 **Il dimensionamento di parcheggi relativo ai spettatori che si dirigono allo stadio con autovetture e motocicli fa riferimento all'Elab. integrativo FAT_T_G_501_0_A4.PDF.P7M
 *** Il fabbisogno di parcheggi relativo agli addetti impiegati nell'impianto dello stadio è assolvibile nell'ambito della quota prevista per Parcheggi pertinenziali

Tipologia		autovetture		cicli e motocicli		pullmann	
		utenti	superficie	utenti	superficie	utenti	superficie
		20 mq/2,7 ut	mq	3 mq/1,3 ut	mq	50 mq/60 ut	mq
Dati spettatori e ripartizione modale	Totale Spettatori: 55.000	16.857	124.867	9.405	21.704	2.338	1.948
	Totale tifosi locali: 52.250 (95%)	16.720	123.852	9.405	21.704	0	0
	Totale tifosi ospiti: 2.750 (5%)	137	1.015	0	0	2.338	1.948
	Addetti dello stadio***: non stimati	0	0	0	0	0	0
Fabbisogno di Aree di sosta	Utenti (n°)		16.857		9.405		2.338
	Superficie (mq)		112.380		21.704		1.948
	Posti mezzi (n°)		4.495		7.235		39
Verifica della dotazione di progetto di aree di sosta secondo le Norme Coni 1379/2008 (art. 6.3)							
Bilancio	Posti mezzi (n°)		3.456		1.388		0
	Utenti (n°)		-5.193		-7.600		-2.338
	Superficie (mq)		-25.980		-17.539		-1.948
	Posti mezzi (n°)		-1.039		-5.846		-39

* La Superficie del Parcheggio Cicli e motocicli non è stata dichiarata. La superficie è stata desunta dagli elaborati cartografici (Scheda 6.10)

La verifica delle aree di sosta necessarie ai sensi delle Norme Coni 1379/2008 non risulterebbe quindi verificata per quanto sopra riportato

5.4 Parcheggi pertinenziali

Il Piano Particolareggiato vigente, per le attività non residenziali (Direzionale e Terziario), stabilisce uno standard di parcheggi privati nella misura di 1mq ogni 7,5 mc di Volume, localizzati nei piani interrati degli edifici all'interno delle superfici fondiarie dei vari lotti dell'APU A+B.

Ad esito della rimodulazione del volume direzionale la dotazione di parcheggi privati pertinenziali del comparto Ak i relativi parcheggi pertinenziali dovrebbero essere localizzati nei piani interrati.

Relativamente all'infrastruttura Stadio applicando, eventualmente, l'art.7 delle NTA vigenti si deduce che la dotazione di parcheggio privato deve essere pari a 2 mq/10mq di SUL ovvero: SUL mq. 48.000 x 0,2mq/mq = mq. 9.600 (n. 384 posti auto)

La proposta d'intervento indica una dotazione di parcheggi privati pertinenziali pari a 112320 mq, corrispondenti a 3808 posti auto. Nel progetto però, sono state rilevate esclusivamente n.2 aree a parcheggio interrato sottostanti lo stadio, denominate Parcheggi E aventi il seguente dimensionamento:

Superficie: 9.600 mq (Scheda 6.9)

N° livelli: 2 (interrati)

N° posti auto: 384 (Scheda 6.9)

Secondo il dimensionamento della SUL previsto per il Nuovo impianto sportivo pari 48.000 mq di SUL e 153.600 mc di Volume virtuale stimato secondo un'altezza virtuale pari a 3,20 mt, si è dedotto un fabbisogno minimo di parcheggi pertinenziali come riportato nella tabella seguente.

Tipologia	L.1150/1942 art. 41-septies		da Reg. R.L. 10/2022		da PRG vigente		da PP SDO Pietralata		
	Indice 1 mq/10 mc	Superficie mq	Indice mq/mq	Superficie mq	Indice mq/10mq Sul	Superficie mq	Indice mq/7,5 mc	Superficie mq	
Parcheggi pertinenziali	per funzioni a servizi	1,00	11.488			2,00	1.600	1,00	15.317
	per funzioni commerciali	1,00	3.872	1,00	12.100	2,00	2.420	1,00	5.163
	Totale Superficie a parcheggio pertinenziale		15.360		12.100		4.020		20.480
	Totale posti auto (1 posto / 25 mq)		614		484		161		819

Parcheggi pertinenziali (art. 4 c.5 D.M. 1444/1968)

Tipologia	da PP SDO Pietralata		di progetto			
	Indice mq/7,5 mc	Superficie mq	Tipologia di Area	Superficie mq	Saldo mq	
Parcheggi pertinenziali	per funzioni a servizi	1,00	15.317	Parcheggi E Stadio	9.600	-10.880
	per funzioni commerciali	1,00	5.163			
	Totale Fabbisogno di superficie a parcheggio pertinenziale	1,00	20.480	Totale di progetto	9.600,00	-10.880
Totale posti auto (1 posto / 25 mq)					384	-435

* La Superficie del Parcheggio Cicli e motocili non è stata dichiarata. La superficie è stata desunta dagli elaborati cartografici (Scheda 6.10)

Tuttavia per le argomentazioni sopra esposte non si è trovata corrispondenza negli elaborati di progetto, in cui sono rintracciabili solo i denominati Parcheggi pertinenziali E.

Pertanto, il fabbisogno di parcheggi pertinenziali andrà verificato rispetto alla L. 1150/1942 art. 41-septies, con superficie minima che dovrebbe risultare pari a minimo 15.360 mq (pari a 1 mq / 10 mc), e rispetto al dimensionamento previsto secondo le NTA del PP SDO Pietralata, con superficie minima che dovrebbe risultare pari a minimo 20.480 mq (pari a 1 mq / 7,5 mc)

5.5 Verde pubblico urbano e locale

La proposta dell'infrastruttura Stadio ricade nel Piano Particolareggiato in parte nel *Verde Pubblico Urbano* (VU4) e in parte nella superficie destinate alle attività direzionali e terziarie (Comparto A+B) ma con funzione specifica a *Verde di uso pubblico*.

In particolare in merito alla dotazione di Verde Pubblico Urbano (VU4) pari a 77.000 mq di PP la proposta prevede una quota di riduzione di superficie del verde urbano pari a circa 29.000 mq (54.000 mq restanti).

Tuttavia Il Soggetto proponente, prevede che l' "area di massima sicurezza" di cui all'art. 8-bis del D.M. 18.03.1996 del nuovo Stadio, sia da recintare secondo i criteri tecnici dettati dall'apposita normativa e quindi che debba restare libera da ostacoli e ingombri, (pag. 15 - Scheda 1.2. dell'Elab. FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa.pdf.p7m) ma al contempo che potrà essere sistemata come spazio verde e liberamente usata come parte del Parco sportivo (Ps), nei giorni in cui non si terranno eventi sportivi. Qualora l' "area di massima sicurezza", quindi venisse inclusa nella Superficie Fondiaria del Comparto Stadio, la superficie sottratta a Verde Pubblico Urbano (VU4) e non più ricompresa nel dimensionamento del Parco Sportivo (Ps), andrebbe ad incidere ulteriormente sul dimensionamento di tale fabbisogno.

L' area verde di mitigazione è stata individuata tra l'ospedale ed il previsto parcheggio multipiano di via G. Seguenza (Parcheggio B) senza un'esatta configurazione della tipologia di standard urbanistico a cui ricondurre tale area pubblica anche ai fini della prevista variante urbanistica e delle opportune verifiche di sostenibilità degli interventi proposti. Tuttavia viene riportata in relazione tecnica una dimensione pari a 6.500 mq di detta Area.

Nel perimetro della Variante al PRG non è stata inclusa tale area a verde pubblico, già destinata a verde pubblico locale (VL6) dal PP SDO Pietralata che si sviluppa fino nei pressi del Ponte ciclo-pedonale previsto come connessione verso la Stazione Tiburtina.

Si fa presente, inoltre, quanto stabilito nelle NTA del PP dove si prescrive che la superficie interna alle aree destinate ad attività direzionali e terziarie "dovrà essere mantenuta a verde pubblico a cura e spese del soggetto attuatore", pertanto, dei soggetti attuatori del Comparto A+B.

Inoltre, non è chiara la destinazione e il suo "inserimento" tra le aree per il fabbisogno a standard (verde/parcheggi) dell'area indicata, nella Tav.D12 – verifica standard: parcheggi – come *Parcheggi moto e bici 10.000 posti* nel c.d. Parco Centrale dell'area destinata a parcheggi bici-moto.

5.6 Verifica della dotazione di attrezzature di interesse generale

Il nuovo stadio di calcio, secondo la lettura funzionale delle NTA del PP SDO Pietralata è assimilato per tipologia di funzione ad "Aree pubbliche per attrezzature di servizio di interesse urbano" (PP SDO Pietralata NTA art. 6 lett. b). Altrettanto, secondo la lettura funzionale delle NTA del PRG vigente, lo stesso impianto sportivo è assimilato per tipologia di funzione a Servizio pubblico di livello urbano" (PRG vigente NTA art. 84 c. 1 lett.e). In entrambi i casi tale tipologia di servizio pubblico di livello urbano è generante standard urbanistici ai sensi dell'art. 5 del D.M. 1444/1968 in relazione ai carichi urbanistici e alle sottofunzioni in esso previste ma non anche una dotazione di standard per attrezzature di interesse generale previste ai sensi dell'art. 4 comma 5 per le Zone F.

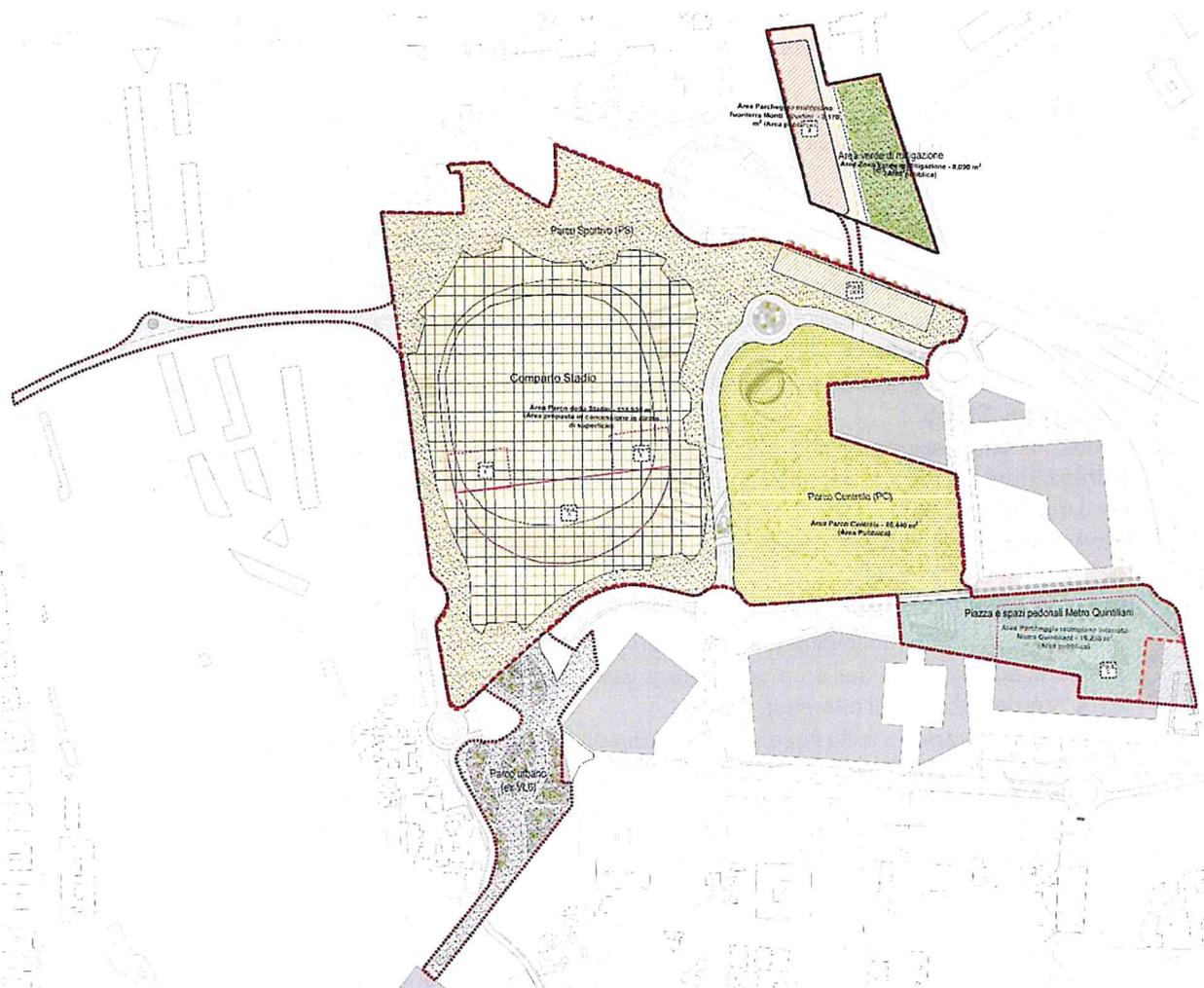
In generale, la proposta dal punto di vista funzionale propone la rimodulazione della centralità urbana la cui rilevanza presenta complessivamente ricadute sul quartiere, anche in termini di necessità di nuove/revisione delle dotazioni territoriali.

Pertanto, in conclusione in merito alla dotazione delle aree pubbliche (standard: verde, parcheggi e servizi) interessate dalla proposta di intervento si evidenzia che, dall'analisi dello strumento urbanistico esecutivo, tali

aree concorrono alla dotazione complessiva degli standard del Piano particolareggiato e non solo al soddisfacimento delle volumetrie previste nelle Aree A-B, diversamente da come rappresentato nello studio di fattibilità.

Ne consegue che la proposta di intervento incide, di fatto, sulla dotazione degli standard urbanistici del Piano particolareggiato, non chiaramente verificata nello Studio di Fattibilità e di cui non ne sono state individuate univocamente e dimensionalmente.

Tuttavia, secondo una possibile lettura delle componenti del progetto del Nuovo Stadio e delle opere pubbliche correlate, fornita da questo Dipartimento ai fini di una effettiva verifica dell'incidenza della variante urbanistica proposta al PP SDO Pietralata si potrebbe dedurre uno schema come di seguito riportato:



Schema di lettura delle componenti del progetto del Nuovo Stadio rispetto al PP SDO Pietralata

I dati desunti ai fini della verifica degli effetti di variante urbanistica delle diverse componenti progettuali analizzate per il progetto del Nuovo Stadio dell'AS Roma, ne fanno desumere:

- Superficie territoriale dell'ambito d'intervento che ricomprende tutte le opere pari a circa 25,9 Ha
- Area di trasformazione urbanistica con destinazione a servizi/terziaria del Comparto Stadio (inclusa area di massima sicurezza) con superficie fondiaria pari a circa 82.350 mq

- Parco Sportivo (PS) assimilato a Parco urbano e territoriale (Servizio pubblico di livello urbano) di superficie pari a circa 52.400 mq
- Parco centrale assimilato a Verde pubblico di livello locale di superficie pari a 46.440 mq
- Verde di mitigazione verso Ospedale Pertini assimilato a Parco urbano e territoriale (Servizio pubblico di livello urbano) di superficie pari a circa 6.500 mq
- Parco urbano ex VL6 nei pressi del ponte di collegamento verso Stazione Tiburtina di superficie pari a circa 17.470 mq;
- Piazze e spazi pedonali nei pressi di Metro Quintiliani ricompresi nelle aree per le infrastrutture per la mobilità;
- Parcheggio A - pubblico multipiano interrato sottostante lo Stadio di 32.400 mq e n. 1.080 Posti auto
- Parcheggio B - Pubblico multipiano fuoriterza via G.Seguenza di 21.960 mq e n. 732 Posti auto
- Parcheggio C – pubblico multipiano interrato sotto piazza metro Quintiliani di 32.040 mq n. 1.068 Posti auto
- Parcheggio pubblico Cicli e Motocicli – (Area fronte via Monti Tiburtini)
- Parcheggi E pertinentiali sottostanti lo stadio di 9.600 mq e N° posti auto: 384

5.7 Elementi della variante nell'ambito del Piano particolareggiato Pietralata

La proposta progettuale presentata risulta essere in variante al PRG vigente e nello specifico allo strumento attuativo del Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale Pietralata per i seguenti elementi:

- cambio di destinazione di una SUL di 48.000 mq, da "Direzionale e terziario" parte delle "sub-aree" denominate A e B (Aa, Ab; Af) ad "Attrezzature sportive e per il tempo libero" o "Attrezzature sportive agonistiche -Stadio" ;
- cambio di destinazione di una superficie di 52.000 mq da "Verde pubblico di livello urbano VU4" ad "Attrezzature sportive e per il tempo libero" o "Attrezzature sportive agonistiche - Stadio" (Superficie fondiaria dello Stadio);
- cambio di destinazione da "Direzionale e terziario" (area centrale del comprensorio) a "Verde Pubblico Urbano" (Parco Centrale);
- Eliminazione dei "Parcheggi pubblici a raso P7 di 3.300 mq e P8 di 2.800 mq con realizzazione di Parcheggio pubblico multipiano n.4 piani fuori terra (B);
- cambio di destinazione dell'area destinata a Servizi pubblici di livello locale denominata "SL3" di 10.400 mq a "Verde pubblico di interesse urbano";
- cambio di destinazione della superficie fondiaria da "Direzionale e terziario" di sub-aree denominate Bm – n.3 a "Parcheggi" (moto e bici) - Parco stadio;
- rimodulazione della superficie fondiaria con destinazione direzionale/ terziaria e dell'assetto planivolumetrico delle sub-aree "Ae" e quota parte di "Aa" in un nuovo lotto denominato "Ak".
- Conversione di parte dell'ex Verde pubblico locale VL6 per circa 17.470 mq in Verde pubblico di livello urbano
- Eliminazione "Verde pubblico di livello urbano VU4" 77.000 mq
- Eliminazione dei parcheggi pubblici interrati a standard per gli insediamenti non residenziali consistenti in: ex PI4 di 33.600 mq (11.200 mq x 3 liv); ex PI5 di 54.000 mq (18.000 mq x 3 liv) ed ex PI6 di 24.000 mq (8.000 mq x 3 liv).

Inoltre, risulta in variante all'elaborato prescrittivo "4. Rete Ecologica 1.10.000- foglio 11- del PRG vigente e nello specifico alla "Componente secondaria B"

Su questo aspetto, potrebbero essere valutate la presenza di eventuali area extra standard, tenendo conto che il PRG vigente (2008) porta in seno, come si evince dall'elaborato G.8 Standard urbanistici, ai fini del bilancio degli standard di piano, le aree pubbliche previste nel PP di Pietralata (ancorché con riferimento alla stesura originaria del 2001/ variante del 2006). Quindi qualsiasi considerazione sulla rimodulazione delle aree pubbliche del Piano Particolareggiato va fatta tenendo conto questa assunzione.

6 IL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

6.1 Analisi economico-finanziaria

Dal punto di vista finanziario la proposta si inquadra nel Partenariato Pubblico Privato, con finanziamento dell'investimento complessivo a carico delle Società, conferimento delle aree (che rimangono di proprietà comunale) in diritto di superficie per 90 anni, al termine del quale le opere realizzate passano in proprietà al Comune.

Gli investimenti complessivi previsti nel Piano Economico Finanziario asseverato (PEF) al netto dell'IVA ammontano a 440,32 Milioni di euro di cui 360,32 per opere e sicurezza, 40 per imprevisti, spese tecniche e consulenze e 40 per contributi di costruzione e canone concessorio, articolati come segue

Quadro economico intervento

- Costo realizzazione stadio	€ 262.249.661,00
- Parcheggi	€ 80.983.758,00
- Opere di urbanizzazioni	€ 17.086.581,00
- Imprevisti e spese tecniche	40.000.000,00
- Totale	€ 400.320.000,00

Contributo di costruzione e oneri concessori

- Oneri di Urbanizzazione	€ 13.000.000,00
- Oneri di costruzione	€ 21.000.000,00
- Oneri di concessione	€ 6.000.000,00
- Totale contributi	€ 40.000.000,00

Nel PEF non è previsto alcun contributo pubblico iniziale a carico dell'amministrazione.

Il complesso di attività, lavori, servizi e forniture previste sarà remunerato con i proventi di gestione.

Il PEF è stato sviluppato infatti tenendo in considerazione le voci di ricavo elencate a seguire

Ricavi attesi

- retrocessione di una quota parte dei ricavi da biglietteria
- ricavi derivanti dalla cessione dei diritti di denominazione dello stadio (naming rate);
- ricavi derivanti dalla vendita degli spazi pubblicitari previsti all'interno dell'impianto sportivo;
- ricavi derivanti dalla gestione diretta del museo e del fan store;
- canoni di locazione degli spazi retail all'interno dell'impianto;
- ricavi da parcheggi.

Complessivamente è previsto che i ricavi raggiungano il 69,8 milioni di euro al decimo anno dall'inizio dei lavori, con un tasso di crescita del 2,75% annuo.

L'insieme dei costi operativi considerati (personale, canone concessorio, assicurazioni, IMU e Tari, spese generali ed amministrative) al netto dei costi del personale ammontano a 9,4 mil di euro annui, proiettati con un tasso di crescita pari al tasso di inflazione atteso (1,6%).

Il PEF prevede che il fabbisogno finanziario totale, stimato in 572,60 Mil di euro, sia coperto facendo ricorso per il 30% a mezzi propri e per il 70% a capitale di debito, ed in particolare alle seguenti fonti di finanziamento:

- equity	€ 145.400.000,00
- linea di finanziamento IVA	€ 88.100.000,00
- linea di finanziamento bancario	€ 339.200.000,00

L'ammortamento degli investimenti realizzati è effettuato secondo il criterio finanziario a quote costante, su un periodo coerente con la durata ipotizzata per la concessione. Al termine della concessione il valore contabile residuo risulta pertanto pari a zero.

Da quanto emerge dal PEF il Margine Operativo Lordo (o EBITDA) presenta un andamento positivo per l'intera fase di gestione.

La convenienza economica del Progetto è stata verificata attraverso il confronto tra l'IRR degli azionisti ed il

costo del capitale proprio. Il PEF presenta i seguenti indici di redditività e sostenibilità finanziaria:

- WACC: 6,56%
- Ilr azionisti: 10,89%
- Ke (costo capitale proprio): 10,81%
- DSCR minimo: 1,50x
- LLCR medio: 1,61x

I valori dei parametri utilizzati per la stima del costo dell'equity sono coerenti con le condizioni attuali di mercato e con il profilo di rischio dell'iniziativa, consentendo di considerar il PEF in equilibrio e di escludere situazione di extra-redditività iniziale.

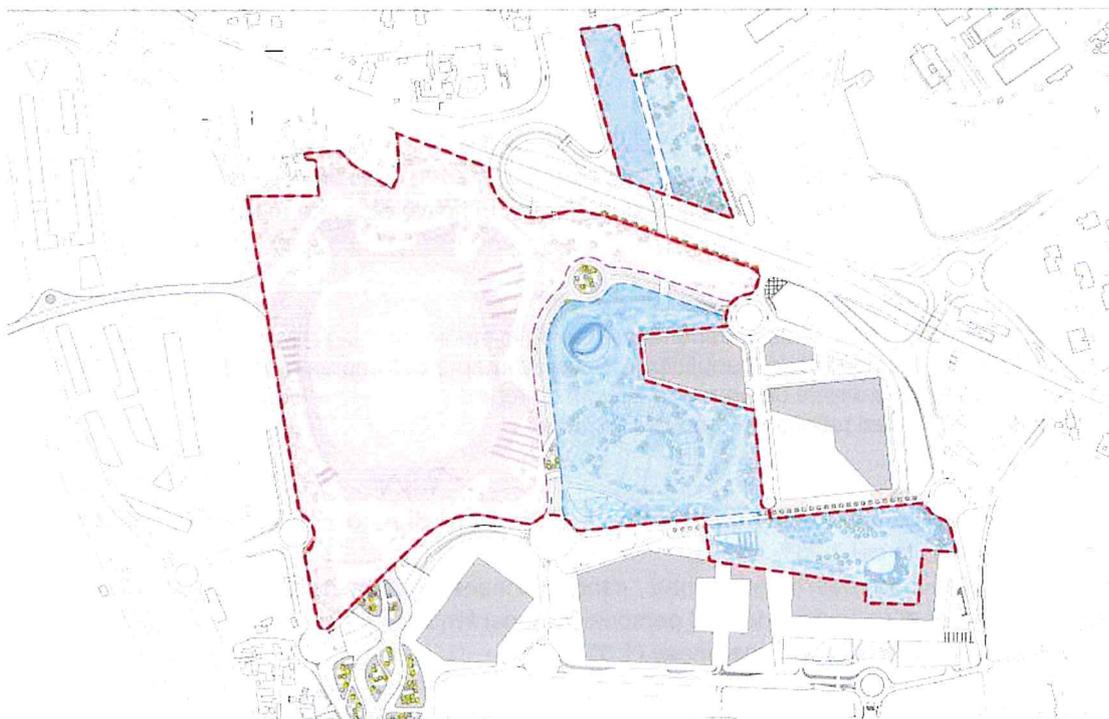
6.2 Attuazione degli interventi (PEF/Cronoprogramma)

Si prevede una durata dei lavori di 24 mesi per la realizzazione di tutte le opere. I lavori avranno inizio con le opere di bonifica limitate al solo comparto stadio (4 mesi) e successivamente saranno avviate contemporaneamente tutte le opere

L'attuazione è quindi prevista in 3 anni complessivi, compresa la progettazione.

6.3 Concessione del Diritto di superficie

Il "Soggetto proponente" per la realizzazione e gestione del nuovo Stadio e opere connesse, prevede che Roma Capitale, quale proprietaria delle aree, rilascerà un diritto di superficie per la durata di 90 anni, al termine del quale il suolo, comprensivo della nuova infrastruttura Stadio, tornerà nella piena disponibilità del Comune.



Aree richieste in diritto di superficie (Stralcio dell'Elab. FAT-A-M-602-00-A0 Regime dei suoli)

Dall'esame cartografico, la superficie dell'area richiesta in diritto di superficie, si configura come pari a circa **139,000 mq**. Nel Piano Economico Finanziario tra i costi stimati come aggiuntivi e legati alla costruzione dello stadio è stata inclusa la voce: **Oneri di Concessione per 6 € Mln**, presumibilmente riconducibile al canone concessorio, senza però alcun accenno alle modalità di calcolo con cui è stato stimato tale onere.

La cessione delle aree richieste in diritto di superficie per la realizzazione del Nuovo Stadio della A.S. Roma S.p.A. e delle opere funzionali ad esso, è a carattere oneroso, e il relativo valore si caratterizzerà in tutto o in parte come eventuale contributo dell'Amministrazione Capitolina alla realizzazione degli interventi di interesse pubblico e dovrà essere calcolato tenendo conto dei costi di acquisizione delle aree, maggiorati delle quote proporzionali ai volumi od alle superfici degli immobili risultanti dalle trasformazioni previste, dei costi delle opere di urbanizzazione realizzati dal Comune, Nel calcolo del valore di superficie si dovrà tenere altresì conto del limite temporale del godimento dell'area, che alla scadenza del 90 ° anno rientrerà nella piena proprietà del Comune. Il Soggetto Attuatore dovrà formalizzare apposita istanza ad Agenzia delle Entrate per la verifica della determinazione del corrispettivo dovuto per il diritto di superficie delle aree, oltre alla relativa rata annua da corrispondere a Roma Capitale ai fini dell'attuazione della trasformazione urbanistica prevista (canone concessorio), sulla base delle specifiche assunzioni ricomprese tra gli obblighi convenzionali del *Soggetto Proponente*.

6.4 Contributo di costruzione

Il contributo di costruzione, ai sensi dell'art. 16 del D.P.R. 380/2001 e ss.mm.ii. è in tal caso dovuto in quanto la tipologia di opere non è ricompresa tra quelle di cui all'art. 17 comma 3 lett. c) dello stesso D.P.R. 380/01, che risultano esonerate dal contributo di costruzione.

Al fine del calcolo del costo di costruzione, dovrà essere prodotto adeguato Computo metrico estimativo delle opere, redatto secondo la vigente "Tariffa dei prezzi, edizione Luglio 2022, e che dovrà risultare includente di tutte le opere effettivamente situate all'interno del denominato Comparto Stadio, ivi inclusi ad esempio i costi relativi alla realizzazione dei parcheggi pertinenziali; ai fini della corretta determinazione del contributo dovuto pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria, dovrà essere determinato il Volume costruito (Vc) e/o il Volume fuori terra (Vft): di cui all'art. 4 c. 3-4 delle NTA del PRG vigente.

Saranno dovuti solo gli oneri di urbanizzazione primaria; gli oneri di urbanizzazione secondaria non sono dovuti. Secondo quanto contenuto nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario pervenuto con prot. QI/2022/0202718 (pag. 33 dell'Elab. FAT-G-G-104-1-A4) sono stati determinati i seguenti oneri:

- un contributo pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria -	€ 6.500.000
- un contributo pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione secondaria -	€ 6.500.000
- un contributo sul costo di costruzione pari a	€ 21.000.000
Contributo di costruzione totale stimato da A.S. Roma S.p.A.	€ 34.000.000

Invece, in tal caso, ai sensi dell'art. 19 comma 2 del D.P.R. 380/2001 e ss.mm.ii. è stato verificato dallo scrivente Dipartimento, che è dovuta la corresponsione dei seguenti oneri:

- un contributo pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria, che secondo quanto aggiornato ai sensi della D.A.C. n. 28 del 03/05/2022 è da determinarsi come $Oup : V \times Up \times Tab "C1" \times 0,9$
- un Contributo sul costo di costruzione pari al 5% del costo di costruzione documentato (art.10 della D.C.C. Deliberazione C.C. n. 2966 del 30/05/78);

Secondo quanto fino ad oggi documentato nel Piano Economico-finanziario, è stato stimato come costo di costruzione del "Comparto stadio" una somma pari a € **332.065.587,00**, che dovrà comunque essere documentato nelle successive fasi con adeguato Computo metrico estimativo delle opere, redatto secondo la vigente "Tariffa dei prezzi, edizione Luglio2022, e che dovrà risultare includente di tutte le opere effettivamente situate all'interno di detto comparto, ivi inclusi ad esempio i costi relativi alla realizzazione parcheggi pertinenziali.

Sempre nel piano economico finanziario sono considerati tra gli investimenti (capex) gli importi dovuti per la cessione del diritto di superficie e per il contributo di costruzione, per un totale di 40 milioni di euro, che non sono però inserite nel quadro economico dell'intervento alla voce "opere".

7 CONCLUSIONI

7.1 Indicazioni vincolanti

Premesso e considerato quanto sopra, la scrivente Direzione, per quanto di competenza, ritiene che la proposta sia procedibile con le seguenti **"indicazioni vincolanti"**, da recepire nelle successive fasi progettuali e ciò ai fini delle conseguenti fasi valutative da parte degli Organi di volta in volta competenti:

1. L'approvazione del progetto proposto per la realizzazione del Nuovo Stadio e delle relative infrastrutture complementari e/o funzionali alla fruibilità dell'impianto sportivo, come previsto dall'art. 4 del D. Lgs. 38/2021, costituirà Variante allo strumento urbanistico comunale ai sensi e per gli effetti degli articoli 10, comma 1, del testo unico in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327. Pertanto a tal fine, l'ambito di progetto proposto in variante al P.R.G. vigente, dovrà comprendere tutte le aree interessate dagli interventi complementari o funzionali alla fruibilità dell'impianto sportivo, comprese quindi le tre connessioni ciclopedonali con la stazione Tiburtina, Via Livorno e via G. Seguenza, anche ai fini dell'eventuale apposizione del vincolo espropriativo sulle stesse aree interessate dagli interventi. La proposta progettuale, qualora condizioni aree esterne al perimetro del Progetto stadio, previa specifica indicazione di Roma capitale, dovrà prevedere la loro ripianificazione per il corretto coordinamento delle previsioni della "Centralità Pietralata".
2. Il progetto dovrà essere adeguato con il soddisfacimento del fabbisogno di aree di sosta previsto dalle Norme Coni 1379/2008, in relazione alla ripartizione modale definitiva degli utenti/spettatori che verrà validata dagli Enti competenti e secondo opportuna stima degli addetti previsti per il nuovo impianto sportivo e relative funzioni in esso previste, anche ai fini dell'omologazione di detto stadio. Si evidenzia, infatti che secondo l'ultima ultima ripartizione modale prodotta in atti con Elab. integrativo "FAT_T_G_501_0_A4" pervenuto con prot. QI/2022/0214074, non risulta dimostrato il soddisfacimento del fabbisogno di aree di sosta in relazione a tutte le tipologie di mezzi previsti (autoveicoli privati, motocicli, pullman).
3. La proposta di intervento dovrà prevedere, oltre il soddisfacimento del fabbisogno di aree destinate a parcheggi strumentali all'infrastruttura stadio, (considerando la sua massima capienza), anche il soddisfacimento di parcheggi per le superfici (48.000 mq di SUL) relative alle destinazioni complementari, nonché i parcheggi a servizio delle ulteriori attrezzature sportive previste nel denominato Parco centrale (Pc). La dotazione di aree a standard dovrà essere dimostrata almeno rispetto al fabbisogno minimo previsto da D.M. 1444/1968, nonché da quanto disposto dal Regolamento regionale 11 agosto 2022 n. 10, attuazione e integrazione della legge regionale 6 novembre 2019, n.22 (Testo Unico del Commercio), concernenti le attività commerciali in sede fissa e le forme speciali di vendita.

Dalla dotazione di Parcheggi pubblici di progetto, che dovrà risultare verificata in conformità alla vigente normativa, non potranno essere considerati:

- i Parcheggi denominati D, previsti in utilizzo nei match-day, corrispondente a quota parte del Parcheggio P6 pari a 13.329,00 mq e P7 pari a 22.011,00 mq, già ricompresi nel fabbisogno delle aree a standard di altro strumento attuativo (P.d.A. della Stazione Tiburtina);
- i 2.200 posti auto da reperire nei vicini parcheggi di scambio lungo la metro B (fonte Scheda 6.9 dell'Elab.FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa), che altrettanto non si ritengono computabili in quanto ai sensi del comma 5 art.7 delle NTA del PRG vigente, i parcheggi pubblici destinati alle funzioni di scambio intermodale non concorrono alla dotazione di standard.

Dovranno essere dimensionati correttamente i *Parcheggi moto e bici*, localizzati peraltro all'interno di porzione del Parco Sportivo (PS) di cui non risulta essere stata dichiarata la superficie di sviluppo, e che la stessa desunta dagli elaborati cartografici (Scheda 6.10 dell'Elab. FAT-G-G-500-00-A3 Integrazioni alla Relazione Tecnico Illustrativa) sembrerebbe configurarsi con una superficie pari a 4.165 mq e quindi con n° di stalli pari invece a circa n. 1.388 posti (3mq/posto) e quindi non congruente con i *10.000 posti* dichiarati.

Ai fini del soddisfacimento del fabbisogno di aree a standard per parcheggi pubblici si fa inoltre presente che:

- non è condivisibile l'ipotesi di una riduzione del 50% del fabbisogno di standard di cui all'art. 4 del D.M. 1444/1968 per le ZTO "B", in quanto la Centralità urbana e metropolitana a pianificazione definita, quale è quella di Pietralata (art. 65 delle NTA di PRG vigente), ai sensi dell'art. 107 delle

stesse NTA del PRG vigente, è classificata in parte come zona omogenea di tipo "C" (limitatamente agli insediamenti residenziali) e in parte come zona di tipo "F" (per i restanti insediamenti non residenziali) di cui al DM 1444/68;

- Qualora nella dotazione di aree a standard per parcheggi pubblici, si deroghi rispetto al fabbisogno previsto da PRG vigente, si rappresenta che tale deroga, consentita dai commi 13 e 15 dell'art. 7 delle NTA del PRG vigente, dovrà essere verificata secondo i contenuti di cui all'art. 7 c.16 delle NTA del PRG vigente, nonché previa monetizzazione secondo la vigente Disciplina comunale, di cui alla D.C.C. n. 73 /2010. e alla D.G.C. n.115/2011;
4. Il progetto dovrà essere adeguato anche rispetto al reperimento della dotazione di parcheggi pertinenziali, che dovrà essere dimostrata almeno rispetto al fabbisogno minimo previsto da L.1150/1942 art. 41-septies e alle disposizioni contenute nel Regolamento regionale 11 agosto 2022 n. 10, attuazione e integrazione della legge regionale 6 novembre 2019, n.22 (Testo Unico del Commercio), concernenti le attività commerciali in sede fissa e le forme speciali di vendita.
 5. La proposta di intervento dovrà inoltre verificare la sostenibilità urbanistica della parte rimanente del PP SDO Pietralata, con particolare riferimento al fabbisogno di standard interno ed esterno previsto dallo stesso.
 6. In merito alla dotazione delle aree pubbliche (standard: *verde, parcheggi e servizi*) interessate dalla proposta di intervento si evidenzia che, tali aree concorrono alla dotazione complessiva degli standard del Piano particolareggiato e non solo al soddisfacimento delle volumetrie previste nelle Aree A-B, diversamente da come rappresentato nello studio di fattibilità. Ne consegue che la proposta di intervento incide, di fatto, sulla dotazione degli standard urbanistici del Piano particolareggiato, che quindi andranno verificati nella parte rimanente, considerando lo stato di fatto (compromissione di alcune aree indicate quale standard) e di diritto, dello strumento urbanistico complessivo.
Su questo aspetto, potrà essere eventualmente valutata la presenza di aree extra standard, tenendo conto che il PRG vigente (2008) porta in seno, come si evince dall'elaborato G.8 Standard urbanistici, ai fini del bilancio degli standard di piano, le aree pubbliche previste nel PP di Pietralata (ancorché con riferimento alla stesura originaria del 2001 e successiva variante del 2006).
 7. La concessione dell'area in diritto di superficie sarà a carattere oneroso, e concorrerà, in tutto o in parte, alla composizione del valore finale dell'investimento, come contributo operativo di Roma Capitale all'operazione e con modalità discrezionali della medesima. Il valore della concessione del diritto di superficie dovrà essere calcolato come almeno non inferiore ai costi lordi effettivamente sostenuti da Roma Capitale per acquisizione delle aree e la realizzazione delle urbanizzazioni, rivalutati ad oggi secondo gli indici correnti;
 8. Gli oneri di urbanizzazione, da quantificare parametricamente sulla base delle tabelle vigenti per Roma capitale e da correlarsi eventualmente alle opere già realizzate, potranno essere corrisposti eventualmente sotto forma di opere pubbliche strumentali secondo le indicazioni dell'Amministrazione.
 9. Il progetto dovrà garantire la realizzazione a carico del richiedente, di tutte le opere pubbliche strumentali all'intervento, con particolare riferimento ai tre collegamenti pedonali e ciclabili, la cui realizzazione costituisce condizione necessaria per la fattibilità dell'intervento ed il riconoscimento del pubblico interesse. Tali opere, come risultanti ad esito delle successive fasi progettuali, costituiranno un'obbligazione convenzionale a carico del proponente, a prescindere dalle previsioni iniziali dei quadri tecnici economici (obbligazione di risultato). Il Soggetto Proponente dovrà assicurare la contestualità della realizzazione delle opere pubbliche previste, per assicurarne la funzionalità già al momento della prima utilizzazione pubblica.

7.2 Indicazioni per il perfezionamento della proposta

Si riportano di seguito ulteriori indicazioni utili per il perfezionamento della proposta progettuale in esame, nelle successive fasi progettuali.

ASPETTI PROGETTUALI

a. Capienza dell'impianto

- (1) Il nuovo Stadio, prevede una capienza di 55.000 spettatori, ampliabile a 62.000 in casi particolari. Ai fini della verifica del progetto è stata presa a riferimento esclusivamente la capienza di 55.000 spettatori. Risulta, quindi, non opportunamente verificato lo scenario massimo di 62.000 spettatori, e quanto gli ulteriori 7.000 spettatori pesino sul trasporto collettivo, considerato che il progetto evidenzia che il numero di parcheggi auto previsti in zona stadio non è ulteriormente incrementabile per oggettivi limiti di spazio e di funzionalità viaria.

b. Aree di servizio/sosta

- (1) Le aree di servizio/sosta per tutte le categorie di utenza e/o tipologia di veicoli previsti in arrivo allo Stadio, verificata secondo quanto anche contenuto nell'art. 6.3 delle Norme CONI 1379/2008, non appaiono adeguatamente e univocamente individuate per le seguenti categorie di utenza e/o tipologia di veicoli:
 - gli spettatori, distinguendo i sostenitori della squadra locale, i sostenitori della squadra ospite; le autorità;
 - i giornalisti e prevedendo per ogni gruppo il collegamento con gli accessi all'impianto e agli spazi ad essi dedicati;
 - gli utenti e in particolare gli utenti sportivi (atleti, giudici di gara, istruttori, allenatori, ecc.);
 - il personale addetto all'impianto e ai mezzi di manutenzione; i mezzi di soccorso (ambulanze), in prossimità dei locali di primo soccorso per gli atleti ed il pubblico;
 - i mezzi di intervento (Polizia, Vigili del Fuoco, ecc.), in prossimità dei locali di controllo;
 - i mezzi utilizzati dai media, in prossimità delle zone attrezzate per le riprese audiovisive, delle sale stampa e delle sale interviste;
 - i taxi e i pullmann.

A tal proposito, in fase di progettazione definitiva, le aree di servizio/sosta per tutte le categorie di utenza e/o tipologia di veicoli previsti in arrivo allo Stadio, dovranno essere opportunamente verificate.

c. Dimensionamento e mix funzionale dell'Infrastruttura Stadio

- (1) Dal calcolo della SUL, sembrerebbe vengano esclusi gli spalti e gli elementi accessori interni allo stadio intese come superfici accessorie in forza dell'art. 4 c. 1 delle NTA del PRG vigente ma non vengono meglio precisate. Ai fini poi della stima della superficie relativa agli Spazi per il pubblico (GA), vengono prese a riferimento precedenti esperienze e casi di studio di stadi già realizzati, assumendo come parametro di riferimento l'indice compreso fra 0,87 e 0,77 mq/spettatore, ma non sembrano essere riportati cenni di verifica dei posti a sedere dimensionati rispetto alle vigenti norme UNI 9931 e 9939.
- (2) Nello Studio di Fattibilità è stato stimato per l'Infrastruttura Stadio, un volume virtuale pari a mc 153.600, ottenuto moltiplicando la SUL per l'altezza virtuale interpiano di 3,20 ml. Nelle successive fasi della progettazione definitiva, anche ai fini della corretta determinazione del contributo dovuto pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria, dovrà essere determinato il Volume costruito (Vc) e/o il Volume fuori terra (Vft), di cui all'art. 4 c. 3-4 delle NTA del PRG vigente.
- (3) L'esatta specifica riconducibilità delle diverse funzioni previste all'interno dello Stadio in fase di progettazione definitiva dovrà essere verificata con esatto riferimento alle destinazioni d'uso di cui all'art. 6 delle NTA del PRG vigente e alle categorie funzionali di cui all'art. 23-ter del D.P.R. 380/01 e ss.mm.ii. anche per la verifica delle dotazioni territoriali previste.

d. Superficie fondiaria e idonea definizione delle aree di servizio del nuovo stadio

- (1) Il Soggetto proponente, prevede che l'"area di massima sicurezza" di cui all'art. 8-bis del D.M. 18.03.1996, sia da recintare secondo i criteri tecnici dettati dall'apposita normativa e quindi che debba restare libera da ostacoli e ingombri, ma al contempo che potrà essere sistemata come spazio verde e liberamente usata come componente del Parco sportivo (Ps), nei giorni in cui non si terranno eventi sportivi. In fase di progettazione definitiva, l'"area di massima sicurezza" potrà essere esclusa dalla Superficie Fondiaria del Comparto Stadio e inclusa nel dimensionamento del Parco Sportivo (Ps), soltanto se venga garantita la fruibilità di detti spazi durante i giorni in cui non ci sono eventi.

- (4) In fase di progettazione definitiva dovrà essere redatta un esauriente verifica del rispetto dei criteri dettati dal del D.M. 18.03.1996 per tutte le aree di servizio e le varie componenti del Comparto Stadio. Vedasi in particolare le Aree di servizio giocatori/staff e Aree di servizio tifoseria ospite che secondo quanto descritto a pag. 156 dell'Elab. FAT-G-G-100-00-A3 RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA., sembrerebbero essere state localizzate all'esterno del perimetro dell'Area di servizio dello Stadio.

e. Parco dello Stadio (PS)

- (1) Nell progetto definitivo del Parco dello stadio, si dovrà conservare il più possibile l'attuale andamento altimetrico e morfologico naturale del terreno interessato, si dovranno prevedere possibili interventi di "forestazione urbana" per mitigare gli impatti in particolare verso i vicini centri abitati e verso via dei Monti Tiburtini.
- (2) Dal perimetro del Parco dello Stadio dovranno essere escluse: le aree esterne al perimetro dell'area di intervento, i parcheggi pubblici previsti a servizio dello stadio (vedi parcheggio cicli e motocicli), qualsivoglia area di servizio dello Stadio (vedi ad esempio le Aree di servizio giocatori/staff e Aree di servizio tifoseria ospite che si sovrappongono in modo incongruente - pag. 156 dell'Elab. FAT-G-G-100-00-A3 RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA.pdf.p7m);

f. Parco centrale (PC)

- (1) Il Parco Centrale (PC), ideato come spazio pedonale di "espansione" dello Stadio destinato all'intrattenimento e all'attesa degli spettatori pre e post-partita, attrezzato per la sosta, lo sport e il tempo libero degli abitanti del quartiere, nonché degli addetti del vicino centro direzionale, dovrà essere considerato come area destinata a verde di interesse locale (di cui all'art. 3 del D.M. 1444/1968, art. 85 delle NTA del PRG vigente e art. 6 lett. e delle NTA PP SDO Pietralata)
- (2) Nel Progetto definitivo del Parco Centrale oltre a conservare il più possibile l'attuale andamento altimetrico e morfologico naturale del terreno interessato, dovranno essere previste minime attrezzature di supporto alla fruibilità dell'area in questione che dovranno essere dimensionate nel rispetto dei parametri e grandezze urbanistico-ecologiche di cui all'art. 85 c.2 delle NTA del PRG vigente. Dovranno altresì essere previsti degli spazi minimi destinati a parcheggio pubblico in prossimità degli ingressi a tale area pubblica attrezzata.

g. Area verde di mitigazione verso Ospedale S. Pertini

- (1) L' area verde di mitigazione potrebbe essere interessata da interventi di "forestazione urbana" con esatta configurazione della tipologia di standard urbanistico a cui ricondurre tale area pubblica anche ai fini della prevista variante urbanistica e delle opportune verifiche di sostenibilità degli interventi proposti.
- (2) Ai fini della verifica della fattibilità urbanistica della realizzazione di tale area verde rispetto al cronoprogramma degli interventi proposto, dovrà essere aggiornato il quadro delle interferenze con ricomprensione di quest'area tra quelle interessate da preesistenti attività e/o manufatti ivi insistenti, di cui dovrà esserne necessariamente verificata la legittimità urbanistico-edilizia.

h. Area verde ponte ciclo-pedonale Stazione Tiburtina

- (1) Come riportato al soprastante punto 1.a) dal suddetto univoco perimetro dell'area d'intervento, dovrà essere inclusa anche tale area a verde pubblico, già altrettanto prevista come destinata a verde pubblico locale (VL26) dalle previsioni del vigente PP SDO Pietralata che si sviluppa fino nei pressi del Ponte ciclo-pedonale di connessione verso la Stazione Tiburtina.
- (2) Ai fini della verifica della fattibilità urbanistica della realizzazione di tale area verde rispetto al cronoprogramma degli interventi proposto, dovrà essere aggiornato il quadro delle interferenze con ricomprensione di quest'area tra quelle interessate da preesistenti attività e/o manufatti ivi insistenti, previa verifica della loro legittimità urbanistico-edilizia.

i. Connessioni esterne

- (1) Lo studio di fattibilità propone, al di fuori dell'area di intervento, ma inclusa nelle opere per rendere fruibile il Comparto Stadio, tre connessioni territoriali sottoforma di collegamenti sia ciclo-pedonali che pedonali. I collegamenti ciclo-pedonali hanno la funzione di collegare Pietralata e il nuovo stadio a Sud con la stazione di Roma Tiburtina e a Ovest con via Livorno e la stazione della metropolitana Bologna e la connessione pedonale mette in relazione il Parco Centrale con il nuovo parcheggio multipiano fuori terra di via Seguenza. Si rappresenta, anche nello Studio di fattibilità nella sua versione aggiornata, non è rappresentata la ricaduta sulle componenti di PRG vigente dei tre collegamenti; in particolare non è

chiara la soluzione di sistemazione a terra e le eventuali ricadute sulle infrastrutture esistenti (es. viabilità, fascio di binari ferroviari).

j. Interferenze e compromissione delle aree

In questa sede appare necessario evidenziare che la proposta di intervento dello stadio interferisce in parte con la proposta di rilocalizzazione delle attività artigianali e commerciali per l'attuazione dei lavori della viabilità pubblica e dei comparti fondiari previste in rilocalizzazione secondo le vigenti disposizioni del PP SDO Pietralata nei Comparti denominati Bm inclusi nella proposta progettuale in esame, e per i quali l'Amministrazione Capitolina ha emanato precedenti indirizzi di cui alla D.G.C. n. 139/2013.

Nel Quadro tecnico-economico della successiva fase progettuale, la progettazione, realizzazione e manutenzione, di tutti i suddetti "Spazi esterni" di uso pubblico, dovrà essere prevista, in analogia dell'art. 13 c. 13 delle NTA del PRG vigente a totale onere del *Soggetto Proponente*. Tale "obbligazione di fare" a carico del *Soggetto Proponente*, dovrà realizzarsi anche nel caso di eventuali maggiori importi determinati per tali opere. Il *Soggetto Proponente* dovrà assicurare la contestualità della realizzazione dei suddetti "Spazi esterni" pubblici, per assicurarne la funzionalità già al momento della prima utilizzazione pubblica dell'impianto del Nuovo Stadio.

k. energy center

- (1) Nel progetto definitivo dovrà essere riportata la localizzazione, dimensionamento e definizione di dettaglio di tutte le caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche, nonché del computo metrico estimativo dell'impianto tecnologico denominato "Energy Center" con opportuna simulazione energetica ed economica con il surplus di produzione di energia prevista in cessione alla società pubblica Gestore dei Servizi Energetici (GSE), rispetto al fabbisogno annuo di energia elettrica previsto per l'impianto del Nuovo Stadio; dovrà essere verificata la possibile configurazione dell' "Energy Center" nell'ambito di una cosiddetta "CER" (Comunità energetica Rinnovabile di cui all'articolo 42-bis del Decreto Milleproroghe 162/2019, convertito con la Legge n. 8/2020 del 28 febbraio 2020, e relativi provvedimenti). Nel quadro tecnico-economico del Progetto definitivo, la progettazione, realizzazione e manutenzione come prevista ai sensi dell'art. 13 c. 13 delle NTA del PRG vigente, dell'"Energy center" dovrà essere prevista a totale onere del *Soggetto Proponente*.

ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI

l. Contributo di costruzione

- (1) Il contributo di costruzione, ai sensi dell'art. 16 del D.P.R. 380/2001 e ss.mm.ii. è in tal caso dovuto in quanto la tipologia di opere non è ricompresa tra quelle di cui all'art. 17 comma 3 lett. c) dello stesso D.P.R. 380/01, che risultano esonerate dal contributo di costruzione.
- (2) al fine del calcolo del contributo sul costo di costruzione, dovrà essere prodotto adeguato Computo metrico estimativo delle opere, redatto secondo la vigente tariffa prezzi, e che dovrà includere tutte le opere effettivamente situate all'interno del denominato Comparto Stadio, ivi inclusi ad esempio i costi relativi alla realizzazione dei parcheggi pertinenziali; ai fini della corretta determinazione del contributo dovuto pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria, dovrà essere determinato il Volume imponibile definito dalle deliberazioni vigenti..
- (3) Saranno dovuti solo gli oneri di urbanizzazione primaria, poiché gli oneri di urbanizzazione secondaria non sono dovuti;

m. Piano economico finanziario

- (1) Si richiede, in fase di redazione definitiva del PEF, di calcolare e indicare anche il Tasso interno di rendimento (TIR) di Progetto e di verificare che anche tale indicatore sia in un intorno del costo medio ponderato del capitale (WACC); si richiede altresì di calcolare il WACC con la stessa struttura finanziaria utilizzata per la determinazione del costo del capitale proprio e considerando il costo del debito al netto delle imposte.

n. Matrice Dei Rischi

- (1) nello sviluppo successivo della proposta dovrà essere fornita la matrice dei rischi, in cui siano individuati e ripartiti tra le parti del rapporto concessorio i rischi connessi all'operazione, nonché le misure idonee, se non ad eliminare, quanto meno a ridurre il concreto verificarsi dei rischi individuati;

ASPETTI GIURIDICO-LEGALI E CONVENZIONALI

- (1) Si prende nota, con riserva di ulteriori analisi e accertamenti, di quanto opinato dalla A.S. Roma S.p.A. sul tema dell'assenza di contenziosi che possano *"pregiudicare la capacità di adempiere alle obbligazioni derivanti dal presente Contratto"*, circostanza che sarebbe da escludersi anche in relazione al contenzioso relativo al progetto Stadio della Roma-Tor di Valle, e i chiarimenti forniti dalla Società; resta inteso che sarà soggetto alla totalità delle verifiche di legge l'intero tema della capacità a contrattare con la P.A. alla luce delle molteplici e variegate normative di riferimento, abbracciati sia i profili soggettivi sia quelli oggettivi, anche in considerazione della nuova normativa del Codice dei Contratti Pubblici ad oggi ancora in fase di emanazione, il quale a sua volta assumerà sicuramente cogenza anche riguardo il tema in esame.
- (2) Si prende atto della adesione sostanziale circa i prospettati temi economico-finanziari, la natura patrimoniale ed urbanistica di *"opera privata di interesse pubblico"* e del quindi del tema della peculiarità giuridica e mista del rapporto che si verrebbe ad instaurare nonché circa la durata dello stesso e gli effetti allo scadere del medesimo. Rimarrebbero da definire e delineare compiutamente, nelle successive fasi, l'assunzione sostanziale di rischio costruzione e rischio operativo, lo stato dei luoghi ed in particolare riguardo lo stato del sottosuolo e il rischio di ritrovamenti archeologici, bellici, e ciò delineando con attenzione congiuntamente i futuri termini convenzionali. Allo stesso modo saranno oggetto di puntuale regolamentazione le più volte richieste modalità di condivisione di informazioni e documentazione nonché le interferenze con altre opere pubbliche in aree coincidenti o contigue al sito di interesse.
- (3) Si prende atto della adesione *in toto* alla prospettata possibilità di attribuzione di potestà espropriative direttamente in capo al Soggetto Attuatore AS Roma S.p.A. nei casi in cui parte delle porzioni immobiliari interessate all'attuazione non risultino nella legittima titolarità/ disponibilità di Roma Capitale ovvero del Soggetto Attuatore medesimo e pertanto debbano avviarsi paralleli procedimenti amministrativi ex D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità) finalizzati all' acquisizione della piena proprietà ovvero di diritti di servitù riguardo le suddette aree di terzi, sia interne al perimetro di trasformazione e sia riguardanti opere e connessioni esterne strumentali alla *"Proposta"*. Il Soggetto Attuatore che sottoscriverà la convenzione urbanistica vedrà a proprio favore conseguentemente anche attribuiti i poteri e ruolo di *"Concessionario"* ai fini di realizzare le opere oggetto di convenzione e conseguentemente, allo stesso potrà essere conferita specifica *"Delega di Funzioni"* ai sensi dell'articolo 6 commi 8 e 9 bis del D.P.R. 327/2001 e s.m.i. e dell'articolo 14, comma 5 della L. 241/1990 ai fini di far attribuire i beni e diritti espropriati nella titolarità di Roma Capitale. La *"delega di funzioni"* rivestirà espressamente la peculiare natura giuridica di *"sostituzione amministrativa traslativa di funzioni"* e il *"Soggetto Attuatore"* agendo per l'esecuzione di ciascuna opera non in rappresentanza dell'amministrazione sostituita (ma beneficiaria finale dell'espropriazione), assumerà di fronte all'espropriato o al titolare del bene tutti gli obblighi relativi al pagamento delle indennità o all'eventuale ristoro dei danni. La legittimazione passiva anche processuale nelle eventuali controversie promosse dall'espropriato per la determinazione delle indennità o del risarcimento del danno spetterà esclusivamente a detto *"Soggetto Attuatore"* e non anche a Roma Capitale. Conseguentemente, ai sensi dell'art. 29 del D. Lgs. 1 settembre 2011, n. 150, il *"Soggetto Attuatore"* essendo divenuto titolare dei poteri pubblicistici dell'autorità espropriante sarà anche obbligato a partecipare a eventuali giudizi sulla stima delle indennità con manleva di Roma Capitale riguardo gli effetti dei medesimi.
- (4) Si prende atto della disponibilità del soggetto proponente ad inserire le clausole richieste in materia di tracciabilità dei flussi finanziari pur non ritenendosene direttamente obbligato. Tuttavia, a sua volta questa Amministrazione sottolinea che l'iniziativa prevede il versamento o comunque l'assolvimento degli oneri concessori di varia natura (primarie, c.d. contributo per costo di costruzione ecc) nonché il *"versamento"* del corrispettivo/prezzo riguardante la costituzione del diritto di superficie, il tutto ovviamente ancora da quantificarsi. Si rammenta infine che, trattandosi di opera di interesse pubblico che verrà realizzata attraverso uno strumento di P.P.P. regolamentato dal Codice dei Contratti (presumibilmente il futuro) ciò assoggetta automaticamente il tema sin da ora, all'applicabilità della normativa di riferimento. Difatti, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera o), del Codice dei contratti pubblici, rientrano nella nozione di stazione appaltante, le *«amministrazioni aggiudicatrici»* di cui alla lettera a) del citato art. 3; gli *«enti aggiudicatori»* di cui alla lettera e) del citato art. 3; i *«soggetti aggiudicatori»* di cui alla lettera f) del citato art. 3; gli *«altri soggetti aggiudicatori»*, di cui alla lett. g) del citato art. 3. In materia ed in particolare, a tutto titolo esemplificativo risultano cogenti l'art 3 della legge 13 agosto 2010,

n. 136 come modificato dalla legge n. 217/2010 di conversione del decreto legge n. 187/2010, l'art. 6 della stessa legge n. 136/2010 in tema di sanzioni, l'art. 6 del suddetto decreto legge n. 187/2010 convertito con legge n. 217/2010 che contiene la disciplina transitoria e alcune norme interpretative e di attuazione del predetto articolo 3. Le prime indicazioni operative su tale disciplina sono state fornite dall'Autorità nelle Determinazioni n. 8 del 18 novembre 2010 e n. 10 del 22 dicembre 2010, sostituite dalla Determinazione n. 4 del 7 luglio 2011, la quale è stata aggiornata al Decreto Legislativo 19 aprile 2017, n. 56 recante "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50" con la Delibera n. 556 del 31 maggio 2017.

- (5) Stante la peculiare natura del rapporto che verrebbe ad instaurarsi, sarà integrato lo schema di convenzione in ragione dell'offerta che sarà presentata in sede di gara. Inoltre in relazione alla realizzazione delle correlate opere di urbanizzazione si trasfonderanno nella convenzione medesima, fondendosi nella stessa e creandosi un unico corpus convenzionale composto da molteplicità di negozi giuridici tra loro funzionalmente collegati, gli elementi tipici della convenzione urbanistica oggi scaturente dalla deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 32 del 2015, (nel testo oggi vigente come emendato (per adeguamento al Codice dei Contratti) con D.D. Pau n. 1282/2017). Da tener presente che l'emanazione e l'entrata in vigore di un Nuovo Codice dei Contratti Pubblici (approvato dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 16.12.2022 ma ancora ad oggi non pubblicato) imporrà una revisione più o meno estesa (ad oggi non misurabile) dello stesso modello convenzionale circa modalità attuative di versamento/scomputo dei diritti edificatori e degli oneri e della realizzazione delle opere di urbanizzazione a scomputo.
- (6) Nel testo convenzionale definitivo dovranno essere indicate tutte le cauzioni da procurare. Pertanto il medesimo testo convenzionale sarà integrato per riflettere tutte le coperture assicurative che il concessionario sarà obbligato a procurare ai sensi di disposizioni inderogabili di legge.
- (7) Riguardo l'art 35 (recesso) la A.S. Roma Spa ha confermato la disponibilità a confrontarsi su tali previsioni sottolineando però che – fatte salve ipotesi inderogabili di legge – considerata la stretta connessione tra utilizzo dell'infrastruttura e attività sportiva del concessionario la Società vorrebbe limitare le fattispecie risolutive a quelle particolarmente rilevanti.
- (8) Si concorda circa l'opportunità di presentare – secondo tempistiche condivise – un' "istanza di interpello" all'Agenzia delle Entrate relativamente al regime fiscale complessivo, fermo restando che, ove a seguito di tale riscontro si modificassero le assunzioni del P.E.F., sarà necessario adeguare quest'ultimo ai fini dell'ovvio impatto del carico tributario sul concessionario. Quale mera prima lettura del regime fiscale del corrispettivo per il diritto di superficie, si rappresenta che la fattispecie in questione è una concessione di costruzione e gestione su suolo pubblico che però viene realizzata su suolo patrimonialmente di proprietà capitolina, a titolo oneroso, previa costituzione di diritto di superficie ex artt. 952 e seguenti del Codice Civile Per tale ragione il concessionario sarà tenuto a versare il relativo corrispettivo e con relativo carico fiscale (presuntivamente I.V.A.).
- (9) Infine riguardo i parcheggi e stante la natura di standard pubblici o a destinazione pubblica almeno di quota degli stessi, sarà necessaria una ulteriore regolazione circa la suddivisione delle quote di ricavo del medesimo. In ciò dovrà tenersi conto delle caratteristiche dell'intervento in questione. Tali peculiarità rappresentano sin da ora elementi necessari per la regolamentazione attuativa di maggior dettaglio dell'intervento, ivi compreso un sostanziale modello gestionale. In particolare, per quanto riguarda i parcheggi (ovvero altri beni) privati ma destinati ad uso pubblico si insiste nel considerare gli stessi quali beni che, per loro intrinseca natura o finalizzazione risultano comunque funzionali al perseguimento e al soddisfacimento degli interessi della collettività e dei quali la loro realizzazione è strumentale a tale destinazione funzionale. Pertanto devono ritenersi "comuni", prescindendo dal titolo di proprietà, risultando così recessivo l'aspetto dominicale a fronte di quello della funzionalità del bene rispetto ad interessi della collettività. In altre parole, in tale prospettiva che pone in secondo grado la mera dominicalità di tali beni, gli spazi privati destinati a parcheggio di uso pubblico, in quanto concretizzanti sempre sostanzialmente opere di urbanizzazione, vanno ritenuti per definizioni "pubblici" o, appunto, "comuni", con la conseguenza di non potersi consentire in alcun modo convenire con una fruizione riservata limitata, anche e soprattutto sotto il profilo economico-finanziario. La attuale mancanza di tale "Capitolato di gestione" dei beni pubblici o comunque di standards pubblici (da allegarsi alla convenzione) attualmente non consente una oggettiva e compiuta analisi dell'istituendo contenuto sotto il suddetto profilo gestionale. Ma, come detto, i medesimi beni non potranno, una volta realizzati, che apportare una patrimonializzazione almeno monetario -finanziaria per l'Ente Roma Capitale. (v. per tutti T.A.R. Veneto sez 2 n. 1072 del 22.11.2018 e Consiglio di Stato sez.V n.5372 del 13.9.2018).



- (10) E' palese come la concreta quantificazione sia di questi ultimi elementi come di tutte le peculiarità e puntualizzazioni impattanti, più o meno sommessamente nel tema economico-finanziario-gestionale, comporteranno inevitabilmente un non formale o banale momento di rielaborazione del P.E.F. e quindi dell'Accordo Finale.
- (11) Ciò premesso anche per ragioni di efficienza operativo-gestionale, il testo di convenzione sarà oggetto importanti rielaborazioni soprattutto riguardo i contenuti sostanziali del medesimo strumento convenzionale che diverrà norma regolatrice dell'intero rapporto.

Il Dirigente
U.O. Rigenerazione e Progetti Speciali
(Responsabile del Procedimento)
Arch. Enrica De Paulis

Il Direttore
Direzione Pianificazione Generale
Arch. Silvia Capurro

Il Direttore del Dipartimento
Arch. Gianni Gianfrancesco

