



| |
|---|
| ROMA CAPITALE 7.DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI |
| 10 GEN. 2023 |
| Prot. N. QG/... 1014 |

RIF. QG/2022/37137

Al Dipartimento Programmazione e Attuazione
Urbanistica

**OGGETTO: Studio di fattibilità per la realizzazione e gestione di un nuovo Stadio in località Pietralata, presentato dalla Soc. A.S. Roma S.p.A.
Rif. QI/170280/2022**

Premesso che:

- con nota prot. QI /170280 del 12 ottobre 2022 codesto Dipartimento ha indetto una Conferenza di servizi Preliminare ex art. 14 c. 3 della L.241/1990 e ss.mm.ii. sullo "Studio di Fattibilità per la realizzazione e gestione del nuovo Stadio, in località Pietralata, presentato dalla Società A.S. Roma S.p.A." e che a seguito dell'esame della documentazione costituente lo Studio in parola questo Dipartimento ha richiesto integrazioni con la nota prot. QG 39619 del 27/10/2022;
- che con nota QI/207790 del 05/12/2022 sono state rese disponibili integrazioni non comprendenti quelle richieste dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti;
- che, successivamente con nota prot. QI/214877 del 16/12/2022, codesto Dipartimento ha reso disponibile il documento "Integrazioni alla relazione sul traffico e sulla mobilità", redatto dalla Società proponente in data 14/12/2022;

dall'esame della documentazione resa e in particolare dei seguenti documenti:

- Relazione tecnico Illustrativa 3 ottobre 2022
- Relazione sul Traffico e Mobilità 3 ottobre 2022
- Piano Economico e Finanziario 3 ottobre 2022
- Integrazioni alla relazione sul Traffico e sulla Mobilità 14 dicembre 2022

si rileva che detti elaborati non consentono di esprimere valutazioni complete in quanto non risultano esaustivi delle analisi e proposte necessarie alla trattazione.

Le integrazioni prodotte rispondono solo parzialmente a quanto richiesto, limitando le analisi ad un singolo scenario di simulazione, pur se corrispondente all'ora ritenuta di massimo afflusso allo stadio (fascia oraria 19.00/20.00 per l'inizio dell'incontro alle 20.45) di un giorno feriale tipo, e circoscrivendo l'area indagata ad un perimetro non adeguato ad una esaustiva valutazione degli impatti di un tale attrattore sulle componenti di mobilità del territorio capitolino.

Non risultano altresì approfonditi, nei documenti finora prodotti, i raccordi con i sistemi di parcheggio previsti e i relativi tempi di afflusso e deflusso (punto h richiesta integrazioni), né tantomeno le verifiche di coerenza del sistema viario relativo alle trasformazioni urbanistiche già realizzate, pianificate e in corso di attuazione e/o finanziate (punto i richiesta integrazioni).

Si riportano quindi nel dettaglio le valutazioni sulla proposta in esame che si elencano a seguire suddivise per tematiche.

Capacità dello Stadio

Si rileva disomogeneità nella quantificazione degli spettatori attesi riportata all'interno degli elaborati proposti: nella relazione illustrativa nel paragrafo 2.3 "*Dimensionamento di massima e requisiti dell'area di possibile localizzazione dello Stadio come Complesso sportivo multifunzionale*" la capienza, ovvero «*massimo affollamento ammissibile*», è indicata pari a 55.000 spettatori circa, sebbene ampliabile fino a 62.000, mentre al paragrafo 5.3.3 risulta una ulteriore quantità di utenti riferita ad altri eventi di intrattenimento in presenza dei quali il campo potrà ospitare altri spettatori, attestandone l'affollamento a numeri superiori a 65.000. Nello scenario di massimo riempimento riportato nella "*Relazione sul traffico e sulla mobilità e relativa integrazione*", la capacità è quantificata in 55.000 spettatori, risultando così il dato presupposto dello studio non corrispondente al numero massimo di utenti attesi.

Studio di impatto sulla Mobilità

- a) Si evidenzia preliminarmente, in relazione allo "Scenario di Progetto", la necessità che lo stesso sia sviluppato in coerenza con tutti i programmi previsti dalla A.C. (insediativi e infrastrutturali) nell'ambito urbano di riferimento - in termini sia di addetti che di utenti - nonché tenendo in debito conto l'effettiva e concreta fattibilità delle opere programmate considerandone le possibili varianti in corso per piani già approvati (p.es. PdA Stazione Tiburtina). A tale proposito sarà pertanto necessario l'apporto degli Uffici della A.C. competenti nelle tematiche programmatiche e attuative ai fini della redazione dello Scenario di Progetto secondo i due diversi scenari sopra illustrati.
- b) L'area d'esame deve essere estesa oltre quella considerata nello studio: i soli tre nodi analizzati nelle "*Integrazioni alla relazione sul traffico e sulla mobilità*" non risultano infatti esaustivi. Il livello di servizio delle infrastrutture deve essere analizzato anche con microsimulazioni dinamiche dei flussi di traffico, al fine di valutare il necessario dimensionamento degli elementi stradali sia in termini di funzionalità che di sicurezza.
- c) Si ribadisce che è necessario determinare la distribuzione della domanda attesa in termini di direzionalità, anche attraverso indagini specifiche, ciò al fine di valutare la sostenibilità della rete sia a livello macro (viabilità primaria e trasporto pubblico urbano e metropolitano) che a livello micro (viabilità di accesso all'area d'intervento).
- d) I livelli di offerta del trasporto pubblico - locale, metropolitano e ferroviario - devono essere approfonditi in relazione alla effettiva capacità residua del sistema attuale, ciò anche al fine di valutare l'elasticità del sistema di trasporto pubblico in tutte le sue componenti, tenendo

- conto anche e soprattutto della diversione attesa sul trasporto pubblico nel PUMS.
- e) Gli studi trasportistici prodotti - "*Relazione sul traffico e sulla mobilità*" del 3/10/2022 e le successive integrazioni del 14/12/2022 – prendono in esame un solo scenario di simulazione corrispondente all'ora di massimo afflusso allo stadio di un giorno feriale tipo. Al riguardo, si evidenzia la necessità di svolgere approfondimenti anche in relazione ad altri scenari (con eventi corrispondenti ad altri orari del giorno feriale tipo nonché ai festivi e prefestivi).
 - f) Non appare considerata l'interazione tra le utenze delle funzioni presenti nel comparto (Istat, Università, ecc..) durante gli eventi dello Stadio in termini di accessibilità veicolare alle viabilità e ai parcheggi limitrofi non destinati al parcheggio esclusivo (nell'orario oggetto di studio presumibilmente in egresso).

Viabilità

- a) Gli elaborati grafici, le planimetrie e gli schemi di circolazione sono redatti in modo schematico e con effetti sfumati tali da non rendere chiare le scelte progettuali adottate.
- b) Il progetto in parola deve essere posto in coerenza con i programmi insediativi ed infrastrutturali previsti dalla A.C. nell'ambito urbano interessato dallo stesso e pertanto, ad esempio, dovrà essere tenuto in debito conto anche il vigente P.d.A. della Stazione Tiburtina nella sua configurazione approvata. A tal riguardo si evidenzia che il citato Piano prevede la realizzazione di due viabilità ciclo pedonali di sovrappasso del vallo ferroviario, una delle quali, il proseguimento di via Michele di Lando, risulta soppressa nel progetto del nuovo Stadio. Tenuto conto che detta viabilità è prevista oltre che in funzione degli utenti pedoni, anche per i mezzi di soccorso, devono essere chiarite le alternative proposte a fronte dell'eliminazione dell'infrastruttura citata.
- c) Si rilevano variazioni rispetto al P.d.A. già citato anche in relazione alla configurazione di via dei Monti di Pietralata, nel tratto compreso tra la rotatoria di via G. Chiaramonte e quella a Sud in corso di attuazione, in quanto nel progetto del nuovo Stadio detta viabilità risulta monodirezionale mentre nel Piano citato è a doppio senso di circolazione e con carreggiata di ampiezza ben maggiore.
- d) Nel paragrafo 5.2 Accessibilità e gestione dei flussi della Relazione Illustrativa, il progetto prevede la localizzazione di tre check points, due interni e uno esterno al perimetro dell'area d'intervento del nuovo Stadio, quest'ultimo localizzato su via dei Monti di Pietralata presso l'intersezione a rotatoria con via G. Chiaramonte. Tenuto conto che detta rotatoria costituisce l'infrastruttura di accesso di buona parte dei flussi veicolari diretti ai parcheggi dello Stadio, l'ubicazione di check points non appare coerente su una viabilità pubblica destinata al transito anche di veicoli non interessati alle attività del nuovo Stadio. Quanto sopra viene evidenziato in assenza di informazioni che specificino schemi di circolazione e discipline di traffico in occasione degli eventi sportivi (o di ulteriori viabilità di servizio).
- e) Viene proposta in modo schematico, la realizzazione di un "accesso diretto allo Stadio" su

- f) via dei Monti Tiburtini (per le squadre e i mezzi di soccorso) localizzato poco oltre l'attuale impianto di distribuzione carburanti. Al riguardo è necessario chiarire le funzioni di tale accesso, al fine di collocarne la fattispecie all'interno della tipologia del passo carrabile o della viabilità pubblica. Ad ogni modo si evidenzia che, analogamente all'accesso relativo al P.P. Pietralata, per tale "accesso diretto" andrà realizzata un'apposita controstrada (o prolungamento della controstrada esistente)
- g) Il progetto prevede di riservare, in occasione degli eventi sportivi, alcune viabilità alle utenze dell'Ospedale S. Pertini (ad es. il cavalcavia su via dei Monti Tiburtini) senza illustrare la fattibilità e modalità di tali riserve. La proposta dovrà essere verificata tenuto conto che la piena accessibilità all'ospedale deve essere sempre garantita, anche studiando soluzioni alternative in presenza degli eventi.
- h) Seppure tra i presupposti urbanistici della scelta localizzativa (par 2.1 Relazione Illustrativa) sia accennata la necessità "di prevedere un piano di accesso orientato verso il trasporto pubblico e a altre forme di mobilità sostenibile e alla limitazione degli accessi e parcheggi veicolari", si rileva che non è esplicitata alcuna misura specifica in tal senso.

Ciclabilità

Dall'analisi degli interventi programmati si rileva l'interferenza del sistema proposto con la pista ciclabile finanziata da PNRR denominata "Monti di Pietralata-Stazione Tiburtina". Il tracciato, infatti, interessa un tratto stradale di 1,5 Km a partire dall'ingresso al Parco dell'Aqua Virgo, situato su via di Pietralata, e prosegue verso la Stazione Tiburtina.

Ulteriori piste ciclabili risultano programmate nell'ambito urbano di riferimento e sono:

- Lotto 4 "Via Tiburtina dal tunnel di S. Bibiana a v.le Regina Elena" - Lotto 5 " V.le Regina Elena a Stazione Tiburtina" finanziati con fondi PON ed inserite nel PUMS;
- pista ciclabile C2.02 "Via Tiburtina", prevista nel PUMS, da Stazione Tiburtina alla fermata Metro B di S. Maria del Soccorso.

Detti tracciati sono individuati lungo la Via Tiburtina, nel tratto compreso tra la Stazione Tiburtina e la fermata metro B di Santa Maria del Soccorso, pertanto non interferenti con l'intervento Stadio della Roma.

Si ravvisa l'opportunità di connettere in modo organico e senza soluzione di continuità i percorsi ciclopedonali previsti dall'intervento in esame con la programmazione in atto, al fine di favorire l'uso intermodale della rete ciclabile.

Nodi di scambio

Nell'Integrazione alla Relazione sul Traffico e sulla Mobilità al paragrafo 8, per i veicoli privati diretti alle aree di parcheggio, si prevede che 3660 automobili troveranno posto nei parcheggi riservati agli eventi Stadio e 2860 nei parcheggi di scambio di Rebibbia, Ponte Mammolo e Santa Maria del Soccorso ovvero nei nodi di scambio collocati nella direzione metro contrapposta a quella valutata per gli afflussi sul trasporto pubblico. Posto che questa ipotesi sovrastima, comunque, la capacità dei suddetti parcheggi, la cui reale capienza totale è di circa

2600 posti, si rappresenta che gli stessi, in ragione della loro funzione, non si potranno comunque considerare asservibili nella loro totale capacità agli eventi Stadio.

Pertanto, si concorda con RSM sulla necessità di approfondimenti rispetto all'effettiva capacità di sosta residua nella fase di accesso allo stadio nei parcheggi intermodali, che nello studio del proponente vengono utilizzati a saturazione dalla domanda degli spettatori.

Trasporto Pubblico

- a) In relazione alla stima della domanda di trasporto di TP si rileva che non risulta indicato
- b) sulla base di quale studio/modello sia stato stimato che il 35% dei tifosi che accedono allo stadio usufruiranno del trasporto pubblico urbano; analogamente non è definito sulla base di quali considerazioni la capacità disponibile della rete (quindi utilizzabile dai tifosi) sia, nella fascia 19-20, pari al 35% e nella fascia del deflusso, 22.30-23.30, pari all' 80%.
- c) Nel merito dell'analisi di impatto sulla rete di trasporto pubblico (paragrafo 8) la stima effettuata sulla capacità di trasporto dei treni della linea Metro B, pari a 1200 passeggeri a convoglio, si ritiene troppo elevata in quanto, seppur tale valore venga indicato come capacità massima, nella realtà tale dato si attesta su un valore pari a circa 1.000 persone (con concentrazione di 4 persone a mq); ciò determina già in partenza una riduzione del 20% della capacità di trasporto reale per ogni singolo treno rispetto al dato presupposto e impiegato per il dimensionamento delle componenti meccaniche e degli impianti dello stesso, ma non può oggettivamente essere riferito alla sua capienza, stante la concentrazione di 6 persone/mq sull'intero pavimento del vano viaggiatori. Tale considerazione, unita alla evidenza che nella fascia oraria 22.30-23.30 i treni presenti sul ramo Rebibbia-Quintiliani-Tiburtina - ipotizzabile direzione di maggior utilizzo - risultano pari a 7-8 con una frequenza di passaggio a fatica garantibile sotto i 6 minuti (nel rispetto dei 150-180 secondi sul ramo comune), solleva una fondata incertezza sulla gestione della fase di deflusso per 20.000 tifosi in tempi accettabili (in un intorno di 1h - 1h 30' dal termine dell'evento sportivo); i tempi stimabili per le operazioni si dilaterebbero infatti in misura molto più significativa.
- d) È altresì necessario un approfondimento dei dati inseriti nella tabella 12, dove non si fa riferimento alle frequenze ma ai passaggi alle fermate bus/metro in un'ora; deve essere esplicitato sia la metodologia di rilievo che il periodo di riferimento dello stesso, nonché per ciascuna linea il verso considerato per l'afflusso e il deflusso.
- e) Si sottolinea che anche alcune linee ferroviarie regionali indicate presentano ultime partenze precedenti alla fase di deflusso (22.30-23.30) e quindi non risultano funzionali al trasporto dei tifosi (es. FL2 Roma-Tiburtina-Tivoli ultima partenza da Tiburtina ore 22.00). In tale scenario, quindi, si rileva che - potenzialmente - il flusso in andata, che potrebbe distribuirsi su servizi ferroviari di scala metropolitana e regionale peserebbe, al ritorno, su servizi di scala urbana, dovendosi concentrare sulla metropolitana o servizi di autolinee regionali.

- f) Si specifica - peraltro - che per l'aumento della capacità dell'infrastruttura della linea B potrebbero declinarsi attività quali la sostituzione/implementazione del sistema di segnalamento.
- g) Occorre valutare la compatibilità dei flussi passeggeri con l'offerta disponibile non solo nelle fermate ad una distanza pedonale dallo stadio, ma sull'intera rete su ferro, possibilmente con produzione di diagrammi di carico;
- h) Anche sulle linee di trasporto pubblico di superficie dovranno essere valutati gli incrementi indotti dalla domanda in accesso/egresso dallo stadio comparandoli con le capacità residue effettive e determinando gli eventuali potenziamenti necessari.

Conclusioni

Tutto ciò premesso e considerato, anche sulla base dei contributi acquisiti da Atac e RSM, si ritiene che – pur atteso che l'area interessata dall'intervento si presenta altamente infrastrutturata sia dal punto di vista stradale che del trasporto pubblico urbano ed extraurbano - debbano essere approfonditi, nella fase dell'iter procedimentale ritenuta opportuna da codesto Dipartimento, tutti i temi atti a garantire, anche con l'individuazione di interventi infrastrutturali:

- per quanto attiene alla viabilità, adeguati livelli di servizio sia per i nodi principali maggiormente interessati dai flussi stadio che per la viabilità di distribuzione al comparto;
- per quanto attiene al trasporto pubblico, un adeguato livello di offerta che garantisca al minimo la quota modale attesa ed indicata nello studio dallo stesso proponente;
- per quanto attiene, infine, al sistema della sosta, il cui dimensionamento è demandato agli uffici competenti, lo stesso deve essere adeguatamente indagato in ordine ai potenziali e conseguenti effetti critici sulle aree limitrofe e sui nodi di scambio.

Rilevata la necessità di porre in essere tutte le azioni utili al raggiungimento degli obiettivi sopra richiamati, si ritiene che debba essere costituito un tavolo tecnico congiunto tra Roma Capitale (con l'ausilio di Atac e RSM), RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente, da attivarsi nella fase progettuale ritenuta opportuna dal Dipartimento procedente, anche per verificare, in relazione alle criticità segnalate in ordine ai livelli di servizio sulla viabilità già oggi esistenti, i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato, quali, ad esempio per la linea metro B, il suo prolungamento fino a Casal Monastero, e, come già richiamato in premessa, l'implementazione del sistema di segnalamento.

All.ti

prot. QG/2023/520 del 4 gennaio 2023

prot. QG/2023/797 del 9 gennaio 2023


Il Direttore
Ing. Antonello Fatello