

STADIO DELLA ROMA

STUDIO DI FATTIBILITA'

PROPRIETA'

EURNOVA S.R.L.

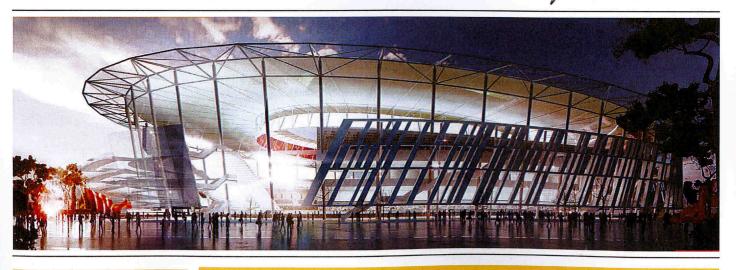
Redazione Studio di Fattibilità
EURNOVA S.r.I.

Coordinamento generale

Parsitalia Real Estate s.r.l.









INDICE

P	REMES	SA	4
		LEZIONE DELL'AREA DI PROGETTO	7
1	RIFE	RIMENTI NORMATIVI	9
	1.1	La nuova normativa per gli impianti sportivi	
2	PRC	CEDIMENTO AMMINISTRATIVO	_ 10
	2.1	Altri enti, pareri e assensi	_ 12
3	IL P	ROGETTO COMPLESSIVO	14
	3.1	Il programma proposto	
	3.2	I Soggetti Attuatori	_ 16
4	LOS	TUDIO DI FATTIBILITÀ	
5	INQ	UADRAMENTO	_ 20
6		ADRO PROGETTUALE A – STADIO	_ 21
	6.1	DESCRIZIONE DELLE OPERE	22
	6.1.1		
	6.1.3		
	6.1.4		
	6.1.5		
	6.1.6		
	6.1.7		34
	6.1.8		
	6.2	STIMA SOMMARIA DEI COSTI	_ 35
	6.3	ANALISI ECONOMICA FINANZIARIA	_ 36
	6.3.1	Principali assunzioni	36
	6.3.2	Identificazione del Contributo alle Opere Infrastrutturali dell'operatore privato "Stadio"	37
	6.3.3	Profilo di aleatorietà dei flussi prospettici: analisi di sensibilità	37
	6.3.4	Conclusioni Analisi Economica Finanziaria Quadro A	41
7		GIUNGIMENTO DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO E di sostenibilità	
te	erritorio	ale	_ 42
	7.1	SOSTENIBILITÀ ECONOMICO – FINANZIARIA	_ 42
	7.2	SOSTENIBILITÀ TERRITORIALE	_ 47
	7.3	RAGGIUNGIMENTO EQUILIBRIO ECONOMICO - FINANZIARIO	_ 47
8	QUA	ADRO PROGETTUALE B – STADIO e BUSINESS PARK	_ 50
	8.1	DESCRIZIONE DELLE OPERE	_ 52
	8.1.2		
	8.1.3		54



8.1	.4 Sistema di connettività "interna"	58
8.1	.5 Opere di urbanizzazione	59
8.1	.6 Opere di mitigazione, compensazione e ottimizzazione ambientale (vedi Appendice 3)	60
8.2	STIMA SOMMARIA DEI COSTI	61
8.3	ANALISI ECONOMICA FINANZIARIA	62
9 VA	LUTAZIONI DI SOSTENIBILITA' E CONCLUSIONI	63
9.1	CONCLUSIONI SULLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO – FINANZIARIA	63
9.2	CONCLUSIONI STUDIO DI FATTIBILITA'	63



PREMESSA

A seguito dell'accordo con la AS Roma (allegato D), Eurnova, il Promotore, con il coordinamento e il monitoraggio di Protos S.p.A. e di KPMG Advisory S.p.A. ha redatto il presente Studio di Fattibilità.

L'A.S. Roma S.p.A. (nel seguito "A.S. Roma"), nell'aprile 2012, ha avviato un processo per la selezione di un'area idonea alla realizzazione di un nuovo stadio, in accordo con la Legge n.147/2013 - al tempo in corso di approvazione (nel seguito "la Legge di Stabilità" o "la nuova Legge sugli Stadi").

Cushman & Wakefield (nel seguito "C&W"), Real Estate Advisor, è stato incaricato dall'A.S. Roma di fornire servizi di consulenza finalizzati alla definizione dei prerequisiti essenziali dell'area ed alla successiva valutazione delle aree presentate dai diversi soggetti proponenti, attraverso l'attribuzione di un punteggio ad ognuno dei criteri pre-definiti.

L'esito di tale attività ha portato l'A.S. Roma a selezionare l'area proposta da **Eurnova S.r.I**. (nel seguito "la Società" o "Eurnova" o "il Promotore"), situata nel quadrante Sud di Roma, nella zona dell'*ex* ippodromo di Tor di Valle.

Eurnova, in accordo con la società sportiva AS Roma (Allegato E), si è fatta quindi Promotore del Progetto denominato "Tor di Valle" (nel seguito "il Progetto") che, oltre alla funzione Stadio, relative opere di urbanizzazione, strutture per l'allenamento e spazi commerciali (nel seguito "Stadio") prevede a titolo di compensazione, per il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario complessivo, la realizzazione di ulteriori SUL a destinazione direzionale e commerciale (nel seguito "Business Park").

Il comma 304, punto a) della Legge 147/2013, prevede infatti che siano previsti interventi:

"... strettamente funzionali alla fruibilità dell'impianto e al raggiungimento del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'iniziativa e concorrenti alla valorizzazione del territorio in termini sociali, occupazionali ed economici e comunque con esclusione della realizzazione di nuovi complessi di edilizia residenziale...",

e che:

"... il Promotore che intende realizzare l'intervento presenta al Comune interessato uno Studio di Fattibilità, a valere quale progetto preliminare, redatto tenendo conto delle indicazioni di cui all'art.14 del DPR del 5 ottobre 2010, n. 207, e corredato da un Piano Economico Finanziario e dell'accordo con una o più associazioni o società sportive utilizzatrici in via prevalente...".



Il presente **Studio di Fattibilità** è stato elaborato anche con riferimento a quanto previsto dal comma 304 della legge 147/2013 ed è stato strutturato come segue:

- Riferimenti normativi (Cap. 1) e Procedimento amministrativo (Cap. 2) esplicitano il quadro normativo e procedurale entro cui si muove il Progetto e con esso il presente Studio.
- Il Progetto (Cap. 3) breve presentazione del progetto complessivo e dei soggetti attuatori;
- Lo Studio di Fattibilità (Cap. 4) esprime sinteticamente la modalità espressiva (creazione di due Quadri Progettuali di analisi) e il filo logico che sottende il presente studio al fine di renderne più agevole l'analisi.
 - <u>Inquadramento</u> (Cap. 5 Appendice 1) inquadramento del Progetto sotto più scale d'indagine: inquadramento territoriale, demografico e socio economico, urbanistico e ambientale.
 - <u>Quadro Progettuale A</u> (Cap. 6) presentazione di un "metaprogetto" unicamente costituito dall'opera "Stadio" e dalle infrastrutture ad esso necessarie.
 - Raggiungimento dell'equilibrio economico, finanziario e territoriale (Cap 7)
 - Quadro Progettuale B (Cap. 8) presentazione del Progetto proposto (Stadio + Business Park), che si struttura, nel corpo dello Studio di fattibilità, nell'implementazione delle opere del Quadro Progettuale A con l'aggiunta del Business Park.
 - Valutazione di sostenibilità e Conclusioni (Cap. 9)
 - Appendici:
 - 1. Appendice Inquadramento
 - 2. Appendice Relazione tecnica delle OO.UU.
 - 3. Appendice Opere di mitigazione, compensazione e ottimizzazione ambientale
 - 4. Appendice Analisi della domanda e dell'offerta
 - 5. Appendice Sostenibilità Economica-Sociale (analisi costi-benefici)
 - Allegati:

A. Elaborati tecnici:

- N.00 Relazione Illustrativa
- N-1a Inquadramento Territoriale
- N-1b Inquadramento Territoriale
- N-1c Inquadramento Territoriale
- N-1d Inquadramento Territoriale
- N-1e Inquadramento Territoriale
- N-02 Planimetria catastale e proprietà
- N-03 Stato di fatto
- N-4a Viabilità di progetto
- N-4b Schema flussi di traffico
- N-5a Schema di zonizzazione su base catastale
- N-5b Schema di zonizzazione su base catastale
- N-6 Schema di planivolumetrico esecutivo
- N-7 Planivolumetrico esemplificativo
- N-8 Dati di progetto e linee N.T.A.
- B. Verifica Trasportistica
- C. Sostenibilità ambientale e paesaggistica
- D. Progetto architettonico preliminare dello Stadio



PLANIMETRIA GENERALE

I EXTENDED TO THE PROPERTY OF					
D1.	zonizzazione su base catastale				
<u>PIANTE</u>					
D2.1	pianta piano terreno – livello 1 - quota +00m				
D2.2	pianta piano terreno livello intermedio – quota +5.20m				
D2.3	pianta atrio principale - quota +13.26m				
D2.4	pianta piano intermedio – quota +18.85m				
D2.5	livello VIP –livello 4 - quota + 25.40m				
D2.6	piano stampa – livello 5 quota +22.20m				
D2.7	piano superiore livello 6 quota + 32.30m				
D2.8	piano superiore – quota +46.20m				
D2.9	piano copertura				
PROSPET	<u>TI</u>				
D3.1a	prospetti				
D3.1b	prospetti				
<u>SEZIONI</u>					
D4.1a	sezioni				
D4.1b	sezioni				

sezioni - particolari E. Accordo con la società sportiva AS Roma.

D4.2



LA SELEZIONE DELL'AREA DI PROGETTO

"Cushman & Wakefield LLP" (C&W) è stata scelta dall'A.S. ROMA Spa ("AS Roma") quale Advisor nel processo d'individuazione e selezione di aree ubicate preferibilmente all'interno del territorio del Comune di Roma, ma anche di Comuni con lo stesso confinanti, di superficie non inferiore a 10 Ettari (le "Aree"), dove insediare il nuovo stadio della Roma (l' "Operazione").

Le aree selezionate da C&W saranno sottoposte alla valutazione di A.S. ROMA che, a suo insindacabile giudizio, potrà proporre ai relativi proprietari di intraprendere trattative dirette finalizzate allo sviluppo dell'Operazione"¹

Al fine di poter meglio comprendere le esigenze legate alla costruzione di uno stadio e stabilire i criteri utili di selezione delle diverse alternative progettuali, è stata avviata preliminarmente l'analisi di 13 "Case Studies" internazionali (sia esistenti che in fase di pianificazione) che ha consentito di evidenziare la best practice in merito a:

■ **DIMENSIONE** generalmente tra i 50.000 e i 60.000 spettatori,

LOCALIZZAZIONE vicino al centro città (tra i 3 e i 10 km),

 COLLEGAMENTI INFRASTRUTTURALI ben collegato attraverso mezzi di trasporto pubblici,

 ACCESSIBILITA' facilmente accessibile con mezzi di trasporto privati,

L'AS ROMA ha ricevuto n. 82 proposte, che sono state esaminate mediante *analisi multi-criteria*, basata sui criteri di seguito indicati:

- PRE-REQUISITI ESSENZIALI, in mancanza dei quali l'alternativa è stata scartata:
 - LOCALIZZAZIONE: preferibilmente entro il Comune di Roma o nelle immediate adiacenze (in comuni confinanti),
 - DIMENSIONE MINIMA RICHIESTA: 10 ettari.
- CARATTERISTICHE TECNICHE,
- URBANISTICA E VINCOLI,
- ACCESSIBILITÀ,
- PROPRIETÀ.

_

¹ "Procedura per l'individuazione e selezione di aree dove localizzare il nuovo stadio AS ROMA" – Estratto della pubblicazione del 19 e del 23 aprile 2012 apparsa sul Messaggero.



La seguente tabella riporta la schematizzazione dei pesi assegnati ad ognuna delle caratteristiche analizzate:

Tabella 1. Attribuzione pesi per singola caratteristica analizzata

	PESI	
Caratteristiche tecniche	35%	
Ubicazione dell'area		60%
Contesto		20%
Forma del lotto		10%
Morfologia del terreno		10%
Rel. Score (1-5)		100%
<u>Jrbanistica e vincoli</u>	25%	
Compatibilità con PRG		55%
Vincoli Paesaggistici		15%
Vincoli Archeologici		15%
Altri vincoli		15%
Rischio idraulico		-
Rel. Score (1-5)		100%
<u>Accessibilità</u>	35%	
Vicinanza a stazioni metro		40%
Vicinanza a stazioni ferroviarie		20%
Vicinanza a stazioni corridoio preferenziale		10%
Collegamento diretto dall'aeroporto		10%
Distanza da autostrada /GRA		10%
Distanza da strada di scorrimento		10%
Proprietà	5%	
Disponibilità del bene		25%
Numero di proprietari		50%
Caratteristiche del proponente		50%
Rel. Score (1-5)		100%
	100%	

Le caratteristiche tecniche dell'Area Tor di Valle, come la possibilità di recuperare un'area già edificata ed attualmente non utilizzata in un contesto urbano consolidato, la sua posizione strategica, che gli garantisce ottime doti di accessibilità, collocandosi nelle immediate vicinanze della metropolitana ed all'intersezione tra il Grande Raccordo Anulare e l'autostrada che collega Roma all'aeroporto internazionale di Fiumicino, l'hanno resa l'area preferibile dall'AS Roma.



1 RIFERIMENTI NORMATIVI

Di seguito si sintetizzano le norme introdotte dalla Legge di stabilità 2014 per la realizzazione di impianti sportivi.

1.1 La nuova normativa per gli impianti sportivi

- 1) L'art. 1 co. 304 L 147/2013 (Cd. legge di stabilità 2014) ha introdotto una disciplina specifica per favorire l'ammodernamento o la costruzione di impianti sportivi (prioritariamente mediante recupero di impianti esistenti o localizzazione in aree già edificate), con semplificazione delle procedure amministrative e la previsione di precise scansioni temporali per l'approvazione dei relativi progetti.
- 2) La nuova normativa si basa sui seguenti principi:
 - i. l'impianto sportivo può essere realizzato su aree di proprietà pubblica o privata.
 - Nel primo caso il progetto è oggetto di idonea procedura di evidenza pubblica, con possibilità di ricorrere al *project financing*.
 - Nel secondo caso, l'intervento è finanziato interamente da capitali privati.
 - Lo studio di fattibilità deve essere corredato di un piano economico-finanziario e dell'accordo con la società sportiva utilizzatrice.
 - ii. Il procedimento è scandito da precise fasi temporali con tempi certi di risposta da parte delle Amministrazioni pubbliche: 90 gg. per la dichiarazione di pubblico interesse del progetto da parte del comune; 120 gg. per l'approvazione del progetto definitivo in conferenza di servizi (180 gg. nel caso di necessità di variante urbanistica, con coinvolgimento della Regione);
 - iii. in caso di inerzia e/o mancato rispetto dei tempi indicati al punto precedente, l'approvazione del progetto di grandi impianti è rimessa al consiglio dei Ministri, che deve pronunciarsi in tempi prefissati.



2 PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO

Di seguito si sintetizza la procedura per la realizzazione di un impianto sportivo su area privata.

1) PRESENTAZIONE DELLE PROPOSTA – STUDIO DI FATTIBILITÀ

- 1. Il privato, unitamente, all'accordo con la società sportiva utilizzatrice dell'impianto, presenta al comune un progetto preliminare costituito da uno studio di fattibilità corredato di piano economico-finanziario.
- 2. Lo studio di fattibilità si compone dei seguenti elaborati (ricavati indicativamente dall'art. 14 D.P.R. 207/2010):

a) Relazione illustrativa generale contenente:

- a1) l'inquadramento territoriale e socio-economico dell'area oggetto dell'intervento
 - corografia, stralcio del piano regolatore generale comunale, verifica della compatibilità con gli strumenti urbanistici;
 - le caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali, economico-finanziarie dei lavori da realizzare;
 - la descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento, dei requisiti dell'opera da progettare, delle caratteristiche e dei collegamenti con il contesto nel quale l'intervento si inserisce, con particolare riferimento alla verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici interferenti sulle aree o sugli immobili interessati dall'intervento, nonché l'individuazione delle misure idonee a salvaguardare la tutela ambientale e i valori culturali e paesaggistici.
- a2) l'analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione con riferimento:
 - al bacino d'utenza;
 - alla stima dei bisogni dell'utenza mediante utilizzo di parametri fisici riferiti alla specifica tipologia dell'intervento, quali i flussi di traffico e il numero di accessi.
- a3) analisi sommaria delle tecniche costruttive e indicazione delle norme tecniche da applicare;
- a4) cronoprogramma.
- elaborati progettuali tra quelli previsti dall'art. D.P.R. 207/2010 pertinenti al tipo di intervento proposto;

c) piano economico finanziario

Analisi della fattibilità finanziaria (costi e ricavi) con riferimento sia alla fase di costruzione che alla fase di gestione dell'impianto sportivo e delle strutture connesse necessarie per la sostenibilità economica dell'intervento.

Devono essere quindi indicati i costi delle opere e le relative coperture finanziarie



ovvero gli interventi necessari al riequilibrio dell'intervento.

Lo studio potrà prendere in considerazione esclusivamente:

- gli interventi strettamente funzionali alla fruibilità dell'impianto sportivo (opere strutturali e di urbanizzazione);
- altri interventi (spazi per commerciale, uffici, servizi alle persone, ecc.) necessari al raggiungimento del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'iniziativa, con esclusione di interventi residenziali.

2) CONFERENZA DI SERVIZI PRELIMINARE

Il Comune indice la Conferenza di Servizi per l'esame dello studio di fattibilità, nella quale sono convocate tutte le Amministrazioni interessate all'intervento al fine di indicare le condizioni necessarie per ottenere i successivi atti di assenso sul Progetto.

In caso di esito positivo della Conferenza di Servizi il Comune, entro 90 giorni dalla presentazione della proposta, con delibera dell'Assemblea capitolina:

- a) dichiara il pubblico interesse della proposta;
- b) formula gli indirizzi al Sindaco ai fini della successiva Conferenza di Servizi decisoria;
- c) provvede su tutti gli altri aspetti di sua competenza (es.: carta per la Qualità, variante urbanistica ecc.)

In parallelo alla Conferenza di Servizi preliminari dovranno essere espletate le seguenti attività:

- avvio partecipazione pubblica ai sensi della o.c.c. 57/2006;
- avvio procedimento espropriativo ai sensi degli artt. 11 e 16 D.P.R-327/2001 T.U. Espropri per le aree relative alle infrastrutture viarie non di proprietà del proponente (a tal fine, il progetto dovrà essere corredato da piano particellare delle aree da espropriare).

3) PRESENTAZIONE PROGETTO DEFINITIVO

Tenendo conto dei pareri e delle prescrizioni resi nella Conferenza di servizi preliminare, il proponente predispone il progetto definitivo completo, idoneo a consentire il rilascio del permesso di costruire degli interventi proposti, ivi incluse le opere infrastrutturali e di urbanizzazione.

Il progetto è quindi presentato al Comune.

4) CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA

La Conferenza di Servizi, alla quale devono partecipare tutti i soggetti titolari di competenza sul progetto, è convocata dal Comune se l'intervento è conforme alla normativa urbanistica vigente ovvero dalla Regione se l'intervento comporta variante urbanistica. Nell'ambito della conferenza di servizi dovranno essere espletate le procedure di VAS e VIA.

Il comune o la Regione, all'esito positivo della conferenza di servizi, deliberano in via



definitiva sul progetto rispettivamente nel termine massimo di 120 gg nel caso di competenza comunale e 180 gg. nell'ipotesi di competenza regionale.

La delibera (comunale o regionale) di approvazione sostituisce ogni autorizzazione o permesso comunque denominato necessario alla realizzazione dell'opera e determina la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza delle opere.

Per l'attuazione dell'intervento, in considerazione della complessità delle opere, appare necessaria, anche se non espressamente prevista dalla norma, la stipula di apposita convenzione urbanistica tra il proponente e l'Amministrazione comunale

5) RIMEDI IN CASO DI INOSSERVANZA DEI TERMINI

Per gli impianti omologati per un numero di posti pari o superiore a 4.000 al coperto e 20.000 allo scoperto, in caso di superamento dei termini di cui sopra e decorsi inutilmente ulteriori 30 giorni, il Consiglio dei Ministri, al quale è invitato a partecipare il Presidente della regione interessata, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici (che si deve esprimere entro trenta giorni dalla richiesta), adotta entro il termine di sessanta giorni i provvedimenti necessari.

2.1 Altri enti, pareri e assensi

Oltre ai pareri dei competenti uffici comunali e regionali, così come illustrato al precedente paragrafo *"Il Procedimento Amministrativo"*, esistono altri assensi da ottenere in seno alle conferenze di servizi preliminare e decisoria, e che, pur non meno importanti di quelli predetti, non richiedono lo svolgimento di procedure alternative o speciali; e cioè:

- a) il parere della **Provincia** di compatibilità con il PTPG;
- b) il parere dell'Autorità di bacino in ordine alla compatibilità con il PS5;
- c) i pareri degli Enti proprietari o gestori delle linee ferroviarie o trasportistiche, quindi: la Regione, quale Ente programmatore; Trenitalia, quale Ente proprietario e gestore delle Linee FL1 e Termini-Fiumicino, nonché proprietario della linea Roma-Lido; l'Atac quale Ente gestore della linea Roma-Lido;
- d) i pareri di altri Enti o Aziende che subiscono o possono subire interferenze, e cioè: **Acea**, in quanto proprietario e gestore dell'attiguo depuratore;
- e) i pareri dei soggetti (Enti o Aziende) proprietari o gestori dei servizi idrici e fognari, e delle forniture di energia elettrica e gas (Acea, Eni, Italgas, Enel);
- f) il parere preventivo igienico-sanitario reso dalla **ASL** sul piano urbanistico e su progetto preliminare e definitivo;
- g) il parere preliminare della **Soprintendenza Archeologica**, necessario al fine di concordare gli scavi preventivi di ricognizione, nonché la salvaguardia di beni già accertati posti in prossimità;
- h) il parere della Soprintendenza capitolina ai Beni Culturali e della Soprintendenza ai Beni Architettonici e per il Paesaggio (già coinvolta ai fini dell'autorizzazione paesaggistica),



relativamente alla demolizione dell'attuale ippodromo di Tor di Valle (che comunque non risulta vincolato quale bene culturale, ai sensi del Codice dei beni culturali e paesaggistici) e alla conseguente modifica della Carta per la qualità.



3 IL PROGETTO COMPLESSIVO

Come anticipato in premessa, Eurnova, in accordo con AS Roma (Allegato E), si è fatta quindi Promotore del Progetto denominato "Tor di Valle" che, oltre alla funzione di "Stadio" (stadio, relative opere di urbanizzazione, opere Infrastrutturali d'interconnessione esterna, strutture per l'allenamento e spazi commerciali) prevede a titolo di compensazione, per il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario complessivo, la realizzazione di ulteriore SUL a destinazione direzionale e commerciale ("Business Park").

Il concept del progetto (vedi Allegato A – Elaborati tecnici) è stato studiato da professionisti di scala mondiale come Dan Meis (Stadio) e Libeskind (Business Park), con il coordinamento generale di Stefano Cordeschi e Maria Cristina Accame e si struttura su due punti forti:

- Un tessuto urbano pedonale che conduce al nuovo Stadio attraverso un sistema di connettività "interna";
- Un'ampia area verde, suddivisa in due parchi tematici.

In riferimento a questo ultimo punto Il masterplan è strutturato su due grandi aree verdi pubbliche ognuna con un proprio carattere definito.

- a) L'area a Nord, in collegamento diretto con l'alveo del fiume Tevere sarà un parco naturalistico con una zona umida e connessa al sistema dei corridoi ambientali del fiume. Il parco verso Nord, offrirà ai visitatori dell'area e agli abitanti delle zone limitrofe un'opportunità per godere delle risorse ambientali del fiume e della natura in un'area a basso impatto urbano con scenari aperti in continuità con le aree verdi che sono previste dal PRG di Roma.
- b) Il parco verso Sud è definito come un parco tematico urbano, un'area concepita per un utilizzo antropico ad alta intensità. E' concepito per completare e implementare la nuova area con percorsi attrezzati per le attività sportive, per lo svago e il tempo libero. E' ipotizzabile che si possa realizzare un'ampia zona a prato per manifestazioni e per concerti all'area aperta in linea sui migliori esempi delle metropoli di tutto il mondo, Tiergarten a Berlino o Central Park a New York.

3.1 Il programma proposto

Il Progetto complessivo (vedi Allegati Tecnici – Tavola N-02) si sviluppa su un'area di :

- 547.015 mq di proprietà Eurnova;
- Circa 86.716 mq di proprietà pubblica
- Circa 451.789 mq di proprietà di privati che sarà assoggetta ad esproprio.



Figura 1. Perimetrazione identificativa della proprietà delle aree.

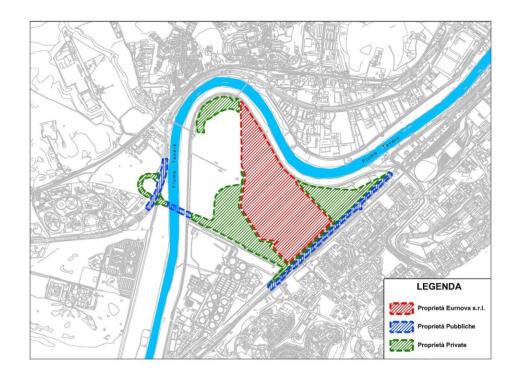


Figura 2. Masterplan del progetto complessivo





3.2 | I Soggetti Attuatori

EURNOVA / PARSITALIA

Eurnova s.r.l, società proprietaria del terreno di Tor Di Valle, è una delle società di scopo del Gruppo Parsitalia, società leader nel settore dello sviluppo immobiliare italiano; la Società opera da oltre 40 anni nel settore dello sviluppo immobiliare italiano, occupandosi di sviluppare, costruire e commercializzare iniziative nel settore residenziale, direzionale e commerciale.

Il Gruppo vanta una specifica e consolidata esperienza nella gestione di tutti gli aspetti legati al business dello sviluppo immobiliare, dalle attività connesse all'acquisizione delle aree da sviluppare, alla gestione delle pratiche urbanistiche, al finanziamento dei progetti di sviluppo, al project and construction management, alle attività di general contracting e gestione gare pubbliche, fino alla definizione delle strategie finalizzate alle attività di commercializzazione e marketing.

La Società, dalla sua nascita, ha gestito iniziative di sviluppo immobiliare per circa 1 milione e 500 mila mq. di superfici realizzate con 700.000 mq. nel settore residenziale e 800.000 mq. tra uffici e spazi commerciali.

Nel prossimo quinquennio, supportata dal rafforzamento della struttura aziendale, Parsitalia ha in programma la realizzazione di importanti iniziative di sviluppo immobiliare per oltre 2 milioni di mq. Tale programma di crescita ha richiesto un importante cambiamento organizzativo. Grazie all'apporto di un team di manager di altissimo profilo, il Gruppo ha posto una crescente attenzione agli aspetti di pianificazione e gestione manageriale delle attività ed ha riorganizzato il proprio profilo di business.

L'articolazione societaria del Gruppo Parsitalia è basata su una holding di indirizzo e controllo delle diverse società operative del Gruppo: Parsitalia Real Estate, attiva nello sviluppo immobiliare; Parsitalia General Contractor, attiva nel business delle costruzioni; Parsitalia Properties, dove sono conferite le proprietà di aree e partecipazioni nelle società di gestione degli asset e nei fondi d'investimento. Parsitalia, grazie ad una comprovata competenza professionale ed agli elevati standard qualitativi del proprio operato, è in grado di stabilire proficue relazioni con partner di primo livello. Il Gruppo può oggi vantare delle solide strutture di collaborazione con investitori nazionali ed internazionali.



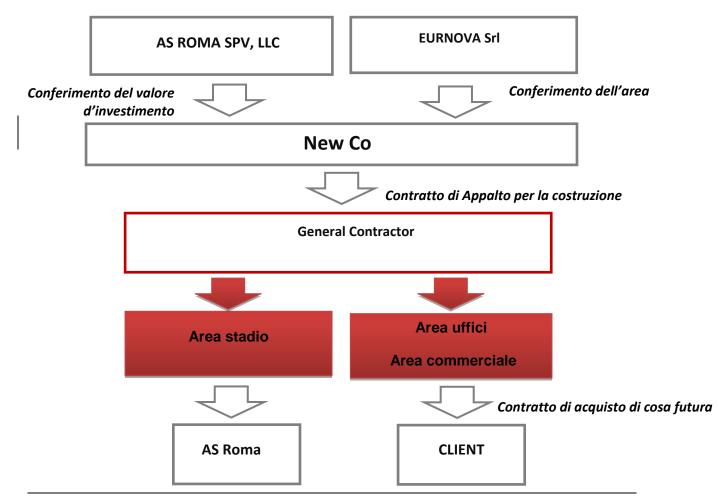
AS Roma SPV, LLC, ED

AS Roma SPV, LLC ("TopCo"), è una società dedicate all'operazione del nuovo stadio di calcio, ad ha come Amministratore Delegato Mister James J. Pallotta; James J. Pallotta è inoltre il CEO e Direttore Generale del Raptor Group, gruppo fondato nel 2009 che si occupa di investment management e advisory services investendo sia nel settore pubblico che nel privato. Il gruppo vanta inoltre, tramite le sue società operative collegate, oltre 20 anni di attività nello sviluppo e gestione nel campo di Sport, Media, Entertainment, Technology, Hospitality e Consumer goods a livello internazionale.

AS Roma S.p.A.

La A.S. Roma e' una societa' calcistica professionistica la cui prima squadra partecipa al Campionato di calcio Serie A. La strategia perseguita e' volta allo sfruttamento ed alla valorizzazione dei diritti televisivi, dei diritti di trasmissione tramite nuove tecnologie, nonchè alla massimizzazione dei ricavi da attività promo-pubblicitaria ed allo sviluppo delle attività di merchandising.

Tabella 2. Rappresentazione schematica dei soggetti coinvolti





4 LO STUDIO DI FATTIBILITÀ

Tale Studio ha valore di progetto preliminare ai sensi dell'art. 14 del D.P.R. del 5 ottobre 2010, n.207 e utilizza come riferimento anche quanto disposto al comma 304 della legge 147/2013; persegue il fine di dimostrare la fattibilità e la sostenibiltà del Progetto proposto sia da un punto di vista economico-finanziario, sia da un punto di vista territoriale e ambientale.

Si struttura principalmente in quattro fasi:

- Fase 1: Inquadramento (Cap. 5 – Appendice 1)

Inquadramento del Progetto sotto più scale d'indagine: inquadramento territoriale e ambientale, demografico e socio economico, urbanistico.

Si pone l'obiettivo di descrivere il contesto in cui il Progetto si va ad insediare, e rappresenta il punto di partenza della progettazione tecnica che mira all'integrazione dell'opera con il contesto territoriale, sociale, ambientale e urbano di riferimento.

- Fase 2: Quadro Progettuale A (Cap. 6)

Descrizione e presentazione del progetto "Stadio".

Attraverso l'analisi del progetto, individua le opere pubbliche e private strettamente necessarie all'impianto sportivo, ne valuta le caratteristiche tecniche determinando la stima dei costi.

Ha l'obiettivo, puramente teorico e funzionale di evidenziare l'insostenibilità economico-finanziaria e l'inefficienza del solo impianto sportivo come a se stante.

Il "Quadro Progettuale A" da un punto di vista schematico si compone delle seguenti opere:

- o Stadio
- o Trigoria
- o Spazi commerciali
- o Sistema di connettività "interna"
- Opere di urbanizzazione
- o Opere infrastrutturali d'interconnessione esterna
- Opere di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione ambientale

Fase 3: Raggiungimento dell'equilibrio economico, finanziario e territoriale (Cap. 7)

- Fase 4: Quadro Progettuale B (Cap. 8)

Descrizione e presentazione del progetto proposto (Stadio + Business Park).

Implementa il Quadro Progettuale A con il Business Park, dimostrando la necessità di ottimizzare l'utilizzazione del suolo mediante l'uso promiscuo e combinato delle opere infrastrutturali necessarie per l'impianto sportivo (strade, interconnessioni esterne, parcheggi, ecc.).



Dimostra la capacità dell'operatore privato di sostenere il costo delle ingenti e costose opere infrastrutturali con il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario dell'investimento generato dalla implementazione delle SUL.

Fase5: Valutazione di sostenibilità e conclusioni(Cap. 9)

Valutazioni di sostenibilità affrontate su più fronti, con particolare riguardo all'analisi economica finanziaria del progetto.



5 INQUADRAMENTO

Il presente capitolo ha lo scopo di descrivere il contesto in cui si insedia il Progetto, approfondendo, verificando, indagando i vari aspetti:

- 1.1 Territoriale e ambientale;
- 1.2 Demografico e socio economico;
- 1.3 Urbanistico;

Ovvero:

- FASE 1: *Inquadramento* territoriale e ambientale (Appendice 1 Cap. 1.1) analizza il contesto d'inserimento a livello urbano da un punto di vista "fisico" secondo più scale d'indagine: sistema insediativo, infrastrutturale, dei servizi ed ambientale;
- FASE 2: *Inquadramento* socio-economico (Appendice 1 Cap. 1.2) analizza il contesto d'inserimento a livello demografico ed economico, esaminando pertanto: la struttura demografica della popolazione, il suo grado di benessere e di conseguenza la sua capacità di spesa, ed il contesto macroeconomico generale.
- FASE 3: *Inquadramento* urbanistico (Appendice 1 Cap. 1.3) analizza il contesto d'inserimento a livello urbanistico, ovvero gli strumenti di piano cui l'opera è assoggettata, le prescrizioni derivanti e i vincoli esistenti a livello territoriale, per trasmettere, rimandando anche agli allegati tecnici, la compatibilità dell'opera con il quadro normativo e con gli strumenti di pianificazione.

Si pone inoltre l'obiettivo di trasmettere la sostenibilità dell'opera in una chiave d'integrazione con il contesto urbano di riferimento.



6 QUADRO PROGETTUALE A – STADIO

Il Quadro Progettuale A è strutturato nei seguenti paragrafi:

1. DESCRIZIONE DELLE OPERE

Tale paragrafo descrive le opere che compongono il Quadro Progettuale A, ovvero: l'opera primaria Stadio, l'impianto sportivo Trigoria, l'area commerciale ricadente nella funzione Stadio, le opere di urbanizzazione necessarie a rendere accessibile e fruibile l'opera.

2. STIMA SOMMARIA DEI COSTI

Il paragrafo ha l'obiettivo di delineare un quadro economico di riepilogo delle principali voci di costo, utili come assumption alle valutazioni di sostenibilità economico-finanziaria.

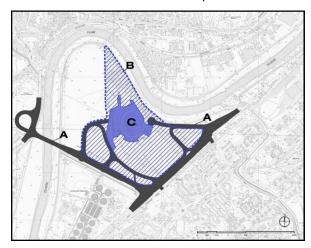
3. ANALISI ECONOMICA FINANZIARIA

Il paragrafo ha l'obiettivo di verificare la sostenibilità economica finanziaria del "Sistema Stadio" analizzandone costi e ricavi. Evidenzia il sostanziale disequilibrio generato dalla grande quantità di opere infrastrutturali necessarie rispetto alla capacità' economica finanziaria della A.S. Roma nel poterne sostenere i costi.



6.1 DESCRIZIONE DELLE OPERE

Figura 3. Schema sintetico delle opere



- A: Opere infrastrutturali viarie
- B: Opere infrastrutturali
- C: Stadio Attività commerciali connesse

In riferimento al Quadro Progettuale A "Stadio" il programma d'intervento prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- 1) impianto sportivo "Stadio", per 60.218 posti, costituito dal campo di calcio vero e proprio il quale, come si approfondirà nel seguito, ospita nella parte inferiore della struttura una serie di funzionalità di servizio (Uffici, Reception, Sala Conferenze, Cucine, Ufficio postale, Lavanderia, ecc.);
- 2) impianto sportivo "Trigoria", che comprende i campi di allenamento e una serie di servizi accessori (Panoramic Restaurant, Broadcast Studio, Hall of Fame, ecc);
- **3) area commerciale**, posizionata a *nord* del nuovo stadio e collegata con le strutture per l'allenamento, che comprende un grande negozio Nike ed altre attività commerciali da definirsi;
- **4) sistema di connettività interna**, consistente nel sistema carrabile e pedonale ad uso dello Stadio, Trigoria e area commerciale;
- 5) opere di urbanizzazione, costituite da:
 - Parcheggi pubblici, tale da soddisfare almeno lo standard richiesto sia ai sensi delle
 NTA del PRG di Roma, sia le norme Coni 1379/2008;
 - Verde pubblico, tale da soddisfare almeno lo standard richiesto ai sensi delle NTA del PRG di Roma e dal Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Tevere;
 - Viabilità pubblica;
 - Fognatura pubblica;
 - Interramento elettrodotto e sottoservizi;
- **6) sistema infrastrutturale della connettività "esterna",** ovvero l'adeguamento del sistema infrastrutturale esistente al fine di garantire la sostenibilità trasportistica, e consistente nelle seguenti opere:
 - contributo adeguamento tratta ferroviaria Eur-Magliana Tor di Valle per prolungamento metro B;
 - l'ampliamento e adeguamento della via Ostiense Via del Mare:
 - Allaccio viabilità lato Autostrada Roma Fiumicino;
 - Adeguamento viabilità Via del Mare GRA.



realizzazione di un nuovo collegamento viario tra l'autostrada Roma-Fiumicino e via
 Ostiense con ponte sul Tevere

7) opere di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione ambientale:

- Sistemazione idraulica del Fosso di Valleranello;
- Fascia verde di continuità ecologica tra i due corridoi ambientali;
- Rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico;
- Barriera verde di mitigazione percettiva e olfattiva a confine con l'impianto di depurazione pre-esistente,
- Realizzazione vasche di laminazione e riduzione prelievi acque di falda.

6.1.1 Lo stadio

Il nuovo Stadio della Roma è stato progettato dall'architetto **Dan Meis**, *Global Director of Sport* dello studio internazionale Woods Bagot e riconosciuto come uno dei più importanti progettisti di impianti sportivi del mondo.

Il progetto prende ispirazione dal Colosseo. La struttura in acciaio e cemento è avvolta da un rivestimento in pietra che rievoca la facciata ritmica della famosa arena. La copertura, in materiali polimerico e tessuto, richiamerà nella forma il Velarium, il tessuto usato dagli antichi romani per coprire gli spalti superiori del Colosseo.

Lo stadio è concepito per assumere diverse configurazioni a seconda dell'evento; il sistema di protezione del manto erboso favorirà la flessibilità dell'edificio per la modalità concerto.

Esso poggerà su una piastra rialzata di circa 13 mt. dal piano campagna, all'interno del quale sono contenute le aree di servizio.

L'edificio comprenderà 50 Palchi e un Club da 8.000 posti, una Tribuna d'Onore di 700 posti, 3 club esclusivi per soci di cui uno da 200 posti alla quota del campo da gioco da cui, attraverso una vetrata, sarà possibile assistere all'entrata in campo dei giocatori.



Figura 4. Rendering tridimensionale del nuovo stadio



Capienza e qualità dei posti

Come anticipato, la capienza totale dello stadio ammonta a 60.218 posti, di cui 52.594 permanenti; è previsto un anello superiore temporaneo dotato di ulteriori 7.624. Particolare attenzione è stata posta sulla comodità degli spettatori: sono scomparsi i predellini ancorati alle gradinate, tutte le sedute permanenti avranno profondità pari a 50 cm. e larghezza variabile (a seconda della categoria dei posti) da 50 a 60 cm.

Tutti i posti sono progettati per avere una visuale ottimale cosi come richiesto dalle normative FIFA. Le balaustre saranno in materiale trasparente in modo da non occludere la vista. Nella tabella seguente è illustrata la distribuzione dei posti spettatori all'interno della struttura.

Tabella 3. Posti a sedere spettatori – distribuzione per tipologia

NUOVO STADIO A.S. ROMA TOR DI VALLE - DISTRIBUZIONE POSTI								
Piano o Anello	Anello Inferiore (Mezzanino e II	Anello M	ediano	Anello Superiore (V, VI e VII piano)				
	piano)	III piano	IV piano	(v, vi e vii piano)				
Tipologia posto	N° posti							
Tribuna d'onore	934							
Tribune, Distinti e Curva Nord								
(sedute da 50cm di larghezza)	a 50cm di larghezza) 17986							
Curva Sud (sedute da 50cm di								
larghezza)	5288	384	3	4544				
disabili e accompagnatori	402							
Poltrone Club 60 cm		6.830						
Logge			410					
Posti temporanei		710		6914				
Palchi Tribuna Est da10 posti			300					
Palchi Tribuna Ovest da 14 posti			280					
Palco Presidenziale			24					
Posti a sedere l= 50 cm.				11753				
Totale posti Anelli	24610	11383	1014	23211				
Totale generale	Totale generale 60218							

Accessibilità

- Accessi principali allo Stadio

<u>L'accesso principale per il pubblico</u> si troverà a nord, nella piazza del Roma Village in cui è previsto anche un grande negozio Nike, sulla cui facciata uno schermo gigante proietterà partite e concerti. In tali occasioni la piazza del Roma Village si trasformerà in un grande cinema all'aperto.

I cancelli di entrata si troveranno ai piedi delle scalinate. Nei giorni di partita, l'accesso alla piastra sottostante lo stadio è quindi riservato ai soli spettatori muniti di biglietto, che effettueranno un secondo controllo prima dell'accesso allo stadio vero e proprio.



<u>Gli accessi per il personale di servizio</u> si trovano al piano terra, in cui sono collocati anche i loro spogliatoi, la cucina, e tutti i locali di supporto. Lo staff avrà rampe di scale dedicate e 5 montacarichi, 4 al lato est e ovest, e uno a nord, in corrispondenza della cucina.

- Circolazione pedonale interna all'opera Stadio

In merito alla circolazione pedonale all'interno della struttura, il progetto prevede che l'ingresso pubblico allo Stadio avvenga fra il primo e il secondo anello.

La circolazione è organizzata in modo da permettere alle varie parti di non interferire fra di loro, nel seguente modo:

<u>I corridoi pubblici di circolazione</u> da cui si accede agli spalti si trovano rispettivamente:

- al II piano, in corrispondenza della sommità della gradinata inferiore
- al VII piano, in corrispondenza della parte bassa della gradinata superiore

I vari livelli sono collegati fra di loro mediante rampe di scale poste lungo il perimetro dello stadio, la cui dimensione e' stabilita della normativa antincendio locale.

I corridoi privati di circolazione si trovano:

- al I piano (mezzanino): accesso alla Tribuna d'Onore
- al III piano (all'interno della gradinata intermedia): accesso ai posti Club
- al IV piano (in corrispondenza della sommità della gradinata intermedia): accesso ai Palchi
- al V piano (fra il secondo e terzo anello): accesso alla Tribuna Stampa

I livelli privati sono collegati tra di loro mediante rampe di scale e ascensori. Inoltre una scala mobile a ovest e a est collegherà il secondo piano (livello del podio) con il terzo piano (club).

Sicurezza

E' prevista una Stazione di Polizia e un Centro di Controllo situati al piano terra. Tutto lo Stadio sarà dotato di telecamere a circuito chiuso monitorate dal centro di controllo. E' previsto anche un centro di osservazione situato al 5° piano con alta visibilità su tutte le sedute. Il Centro Controllo funzionerà 24 ore su 24 e dal pannello di controllo si gestiranno la videosorveglianza e l'allarme antincendio (collegato con la stazione dei pompieri più vicina).

Aree di servizio

Gli uffici amministrativi sono localizzati al piano terra e avranno un'entrata privata e un'area parcheggio all'interno dello stadio.

Saranno dotati dei seguenti spazi:

- Reception



- Ufficio del Direttore Generale
- Uffici per Coordinatore di eventi
- Direttore Dipartimento Finanziario
- Uffici del Dipartimento Finanziario
- Uffici Amministrativi come da normativa FIFA
- Sala Conferenze
- Sala di Lavoro
- Cucina
- Ufficio postale
- Deposito

Aree private di servizio: al piano terra in vicinanza alla zona dei giocatori, sono localizzate le seguenti aree:

- Lavanderia
- Deposito uniformi
- impianti

Sul lato sud, in vicinanza con l'area del palco:

- Deposito per materiali di allestimento del campo
- Camerini artisti
- Ufficio del Direttore Operativo
- impianti

Lato nord:

- Cucina
- Stoccaggio
- Ufficio guardiania
- Deposito macchinari per la manutenzione del campo da gioco
- Deposito spazzatura e punto di riciclaggio
- Carico e scarico
- Impianti

Le aree comuni destinate al pubblico, si trovano al primo e al terzo anello; in tali aree si trovano i 210 punti di ristoro con tavola calda, cablati e muniti di televisione, oltre a 35 chioschi temporanei, e i servizi igienici a norma.

Impianti

Gli spazi interni dello stadio saranno provvisti di riscaldamento, aria condizionata e sistema di ventilazione; gli spalti e i corridoi di circolazione verranno considerati come spazi esterni . Tubature di acqua calda e fredda saranno distribuite per tutto lo stadio e provvederanno al riscaldamento e raffrescamento. La ventilazione naturale sarà garantita da sistemi di condizionamento la cui localizzazione verra' definita nel progetto definitivo. Lo scarico delle acque nere sarà connesso con la fognatura locale.



Struttura e materiali

■ Fondazioni

Data la natura del terreno e le dimensioni dell'edificio, il sistema di fondazioni sarà su pali in c.a con un diametro di 600mm per i primi 25-30 m di profondità, successivamente con Φ 450mm. Il campo da gioco sarà anch'esso su fondazioni a pali le cui dimensioni e geometria verranno approfondite in una fase successiva. Il solaio del campo sarà in soletta piena in c.a di spessore 350mm , alloggiato su plinti di fondazione, anch'essi in c.a.

Struttura

La geometria della struttura dello stadio nasce da una griglia radiale costituita da 52 assi. La massima distanza fra gli assi è pari a 14m.

Il telaio strutturale è previsto in travi e pilastri in cemento armato prefabbricato, con solai alveolari in cemento armato precompresso composti da lastre di 400 mm completate da 75 mm di massetto. La struttura della cavea sarà divisa in quattro quadranti separate da giunti di dilatazione per assecondare i movimenti dell'edificio.

Sistema di Copertura

Il sistema tensostrutturale adottato per la copertura del nuovo stadio si basa sul principio dei raggi a tirante. Il rivestimento della copertura e' costituito da materiali polimerico e tessuto.

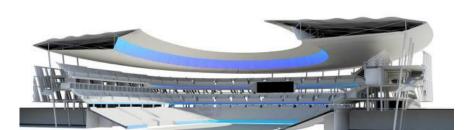


Figura 5. Sezione tridimensionale dello stadio

Facciata

All'esterno lo Stadio e' rivestito da una "quinta" in pietra che richiama l'aspetto del Colosseo ed avvolge tutto l'edificio, eccetto la Curva Sud (quest'ultima con facciata in vetro). Essa e' composta da pannelli di pietra di spessore da definire, fissati su una struttura di metallo a sua volta fissata alla struttura principale dello Stadio.





Figura 6. Vista esterna dello stadio

Sostenibilità (Energy Saving)

La progettazione dello stadio si basa su concetti innovativi e altamente efficienti che lo renderanno uno stadio unico nel suo genere in Italia e in Europa. Il consumo energetico dello stadio dipenderà soprattutto dagli impianti di illuminazione e di climatizzazione degli spazi chiusi; essi saranno pertanto progettati con l'obiettivo di minimizzare il consumo energetico. La natura degli eventi che si svolgeranno nello stadio, richiede un elevato consumo di energia in archi di tempo limitati, con conseguenti massicce emissioni di CO₂; nella fase di progetto avanzata, verranno sviluppate soluzioni progettuali volte alla riduzione di tali emissioni. Va comunque sottolineato come nella maggior parte del tempo (quando quindi non ci saranno eventi o partite) l'edificio produrrà una quantità di CO2 estremamente ridotta.

L'elevato consumo d'acqua che si prevede di utilizzare, principalmente a scopi irrigui ed igienici, verrà limitato con un attento disegno del paesaggio, con l'utilizzo di impianti irrigui automatizzati ed "intelligenti". L'acqua di irrigazione del paesaggio sarà limitata grazie ad appositi impianti automatizzati, e saranno scelte pavimentazioni resistenti al traffico pedonale.

I materiali di risulta provenienti dalle demolizioni verranno reimpiegati per quanto possibile, e verrà posta particolare attenzione al risparmio dell'energia necessaria per produrli trasportarli e trattarli, riducendo in tal modo anche il conseguente inquinamento dell'atmosfera. I materiali da costruzione prescelti saranno reperiti, quando possibili, da fornitori locali, al fine di ridurre i tempi di trasporto, e sostenere l'economia locale.



6.1.3 Trigoria

Situato nell'area nord del lotto, tale impianto ospiterà oltre ai due campi e un mezzo campo di allenamento della prima squadra e delle squadre giovanili, palestre e strutture di riabilitazione fisica e relative strutture di supporto (spogliatoi, bagni, bar, ecc.), anche una serie di servizi accessori (Panoramic Restaurant, Broadcast Studio, Hall of Fame, ecc.);

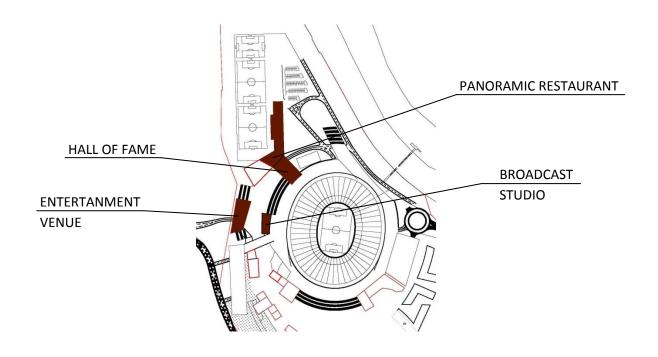


Figura 7. Rendering campi di allenamento

Tabella 4. Parzializzazione Servizi Trigoria (superfici in mq)

		Broadcast Studio	1.880	
	Somiri (Cu/a)	Self. Directed Entertainment Venue	4.680	13.840
Trigoria	Servizi (Cu/a) Services	Hall of Fame	2.000	13.840
	Services	Team Program	4.000	
		Panoramic Restaurant	1.280	

Figura 8. Mappa servizi





6.1.4 L'area commerciale

L'area commerciale è posizionata a *nord* del nuovo stadio e collegata con le strutture per l'allenamento, essa includerà anche un grande negozio Nike ed ulteriori attività commerciali da definirsi;

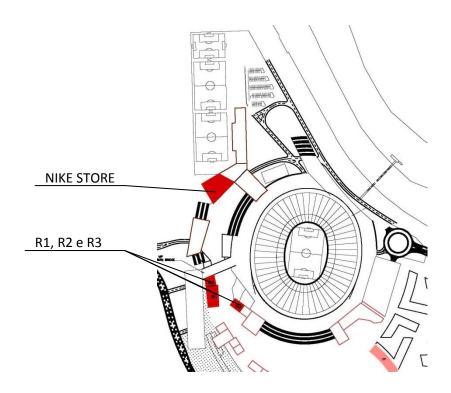
Figura 9. Rendering spazi commerciali



Tabella 5. Parzializzazione Commerciale (superfici in mq)

		R1	1.480	
Commorcialo	Commerciale (Cu/m)	R2	760	5.795
Commerciale	Retail (medium size)	R3	1.455	5.795
		Nike Store	2.100	

Figura 10. Mappa del Commerciale





6.1.5 Sistema di connettività "interna"

Il sistema di connettività interna, a servizio della fruibilità del sistema Stadio, Trigoria ed area commerciale, progettato al fine di ottimizzare i flussi veicolari e pedonali, con particolare riguardo ai flussi dei mezzi pubblici e privati, evitando per quanto possibile conflitti di circolazione, risulta costituito da:

- Connettività pedonali: spazi pertinenziali esterni che garantiscono il sistema di connessione pedonale. Il progetto prevede la realizzazione di un grande giardino urbano con funzione di collegamento e ricucitura. Al suo interno si sviluppa un podio verde pedonale su cui poggia lo Stadio della Roma e su cui affacciano una serie di edifici con terrazzi e giardini.
- Connettività veicolari: viabilità interna di accesso allo stadio, Trigoria e ai relativi spazi commerciali, a garanzia dell'accessibilità carrabile delle opere:

Accesso giocatori e mezzi di soccorso: i veicoli dei giocatori ed i mezzi di soccorso accederanno allo Stadio mediante una strada di servizio situata sul lato est. Lo stadio è dotato al suo interno di una strada interna carrabile ad anello, connessa con tre strade esterne e con i tre vomitori interni per garantire l'accesso in campo delle ambulanze e dei mezzi di manutenzione del campo da gioco.

Accesso vetture di servizio: l'area di carico e scarico è dimensionata per la manovra ed il parcheggio di tre autocarri snodati e si trova nella parte nord dell'edificio, alla quota del campo ed in prossimità della cucina.

<u>Accesso VIP-stampa-personale interno</u>: sono previste due strade dedicate ai VIP, alla Stampa, al personale dell'amministrazione, che collegheranno la viabilità esterna allo stadio da est e da ovest.

Accesso al parcheggio interrato: attraverso una viabilità carrabile riservata è previsto ai parcheggi interrati per gli addetti ai lavori.

6.1.6 Opere di urbanizzazione

Oltre alla quantità minima degli spazi pubblici o pertinenziali ad uso pubblico necessari a far vivere lo stadio (verde pubblico necessario per lo standard e per la compensazione ambientale del corridoio fluviale, parcheggi pubblici) comprendono anche il sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti strettamente necessari alla funzionalità dello stadio.



Parcheggi

Ai fini del calcolo del fabbisogno di parcheggi pubblici, si è fatto riferimento sia alla disciplina di PRG, dettata dall'art. 87, sia alla normativa CONI approvata con deliberazione n. 1379 del 25 giugno 2008 (par. 6.3 "Aree di sosta"). Infatti l'art. 7, comma 15 delle NTA afferma che quando gli edifici o le attrezzature sono situati a meno di 500 mt da fermate di linee ferroviarie, il calcolo dei parcheggi pubblici può essere effettuato con riferimento alle normative regionali o statali.

E' importante sottolineare che tali parcheggi verrebbero utilizzati principalmente in occasione degli eventi nello stadio, generando pertanto una forte sottoccupazione degli stalli di parcheggio.

Si riportano di seguito le tabelle per il calcolo degli spazi da destinare a parcheggi:

Tabella 6. Norme Coni 1379/2008 - Aree di sosta (parcheggi pubblici + privati)

	Mezzo di trasporto	Numero Utenti*	Utenti a Mezzo	Numero Mezzi	Aree d	i Sosta
			n		m	q
90	cicli/motocicli	19.500	1	19.500	3 x NM	58.500
STAI	autovetture	18.000	3	6.000	20 x NM	120.000
	autopullman	3.500	60	58	50 x NM	2.917
	trasporto pubblico	21.218	-	-	-	
TOTALE		62.218	-	-	181.	417
* cnot	tatoro (60 000) + uton	te sportivo + personale	addette			

^{*} spettatore (60.000) + utente sportivo + personale addetto

Tabella 7. NTA PRG - Aree di sosta (parcheggi pubblici + privati)

	Destinazione d'uso			Parcheggi _I	oubblici	Parcheggi	privati
				mq		mo	1
	Stadio	Servizi (Cu/a)	30.140	1,5 x SUL	45.210	0,2 x SUL	6.028
0	Trigoria	Servizi (Cu/a)	13.840	1,5 x SUL	20.760	0,2 x SUL	2.768
STADI	Negozi	Commerciale (Cu/m)	5.020	1,0 x SUL	5.020	0,3 x SUL	1.506
ST		TOTALE STADIO		70.990 10.302			02
	TOTALE STADIO		49.000	81.292			

Ne deriva che la quantità di parcheggi minima necessaria per il fabbisogno dello stadio è di **181.417 mq** (infatti 181.417 mq > 81.192 mq), ovviamente l'ipotesi di progetto dovrà prevedere quantità superiori allo standard minimo computato a rigore di Legge.

Tale quantità, per opportuni motivi di sicurezza, sostenibilità dei trasporti, sostenibilità ambientale e qualità architettonica e ambientale del sistema del verde del corridoio fluviale, si assume venga realizzata:

- di preferenza a raso, nelle aree esterne soggette ad esproprio;
- in parcheggi multipiano interni e prossimi allo stadio.



Verde pubblico

Per il calcolo dello standard di verde pubblico si è fatto riferimento a quanto disposto all'art. 8 delle NTA del PRG di Roma, si riporta di seguito la tabella:

Tabella 8. NTA PRG - Aree di verde pubblico

		Destinazione d'uso	SUL	Verde p	ubblico
		Destinazione a uso	mq	m	q
	Stadio	Servizi (Cu/a)	30.140	0,4 x SUL	12.056
0	Trigoria	Servizi (Cu/a)	13.840	0,4 x SUL	5.536
AD	Negozi	Commerciale (Cu/m)	5.020	0,4 x SUL	2.008
STAI	TOTALE STADIO		49.000	19.6	500

Ne deriva che la quantità di verde pubblico minima di standard necessaria per il fabbisogno dello stadio è di **19.600 mq**. Tale quantità deve essere ulteriormente implementato della quantità necessaria a garantire la compensazione di quanto sottratto alla permeabilità profonda delle acque così come richiesto dalle NTA del PRG di Roma e dal Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Tevere.

Viabilità pubblica (vedi Appendice 2 – Relazione tecnica delle OO.UU.)

Alla base delle considerazioni costruttive, è stato assunto l'impianto di zonizzazione urbanistica, che ha permesso la calibrazione delle opere necessarie alla definizione dell'assetto stradale primario richiesto. L'impianto stradale complessivo recepisce l'assetto di viabilità verificato attraverso lo studio della mobilita. Le strade sono distinte in strade di quartiere e strade locali. I criteri di dimensionamento delle strade rispondono alle indicazioni di normativa (PGTU e Normativa Nazionale). Anche in questo caso è previsto il ricorso all'istituto dell'esproprio per i tracciati di nuova viabilità che ricadono in aree di proprietà terzi.

Fognatura pubblica (vedi Appendice 2 – Relazione tecnica delle OO.UU.)

E' composta dalla rete delle fognature bianche (primarie, secondarie e vasche di prima pioggia), dalla rete delle fognature nere e relativi impianti necessari al fabbisogno dello Stadio.



Interramento elettrodotto (vedi Appendice 2 – Relazione tecnica delle OO.UU.)

Sull'area è presente un elettrodotto aereo interferente con la quota delle strutture di attraversamento stradale dell'alveo fluviale. Il tratto interferente della linea elettrica presente sarà oggetto di una deviazione trasversale aerea e l'interramento del successivo tratto, fino al raggiungimento del primo traliccio non interferente, presso il quale sarà realizzato il sollevamento e ricongiunta la catenaria interrotta.

6.1.7 Sistema infrastrutturale della connettività "esterna" (vedi allegati tecnici – Tavola N-4a)

Per assicurare l'integrazione del "sistema stadio" con le infrastrutture esistenti è necessario intervenire sul sistema della connettività "esterna" con importanti opere di seguito elencate:

- adeguamento tratta ferroviaria Eur-Magliana Tor di Valle per prolungamento metro B;
- l'ampliamento e adeguamento della via Ostiense Via del Mare:
 - Allaccio viabilità lato Autostrada Roma Fiumicino;
 - Adeguamento viabilità Via del Mare GRA.
- realizzazione di un nuovo collegamento viario tra l'autostrada Roma-Fiumicino e via Ostiense (considerata all'interno delle Opere di urbanizzazione) con ponte sul Tevere.

6.1.8 Opere di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi Appendice 3)

L'impatto del Quadro Progettuale A "Stadio" sulle componenti ambientali e paesaggistiche, comporta azioni di mitigazione su di esso.

In particolare, per quanto riguarda l'impatto sulle componenti aria, acqua e clima acustico, le opere di mitigazione saranno oggetto di accorgimenti progettuali delle singole opere e in esse computate, mentre per ciò che riguarda morfologia e assetto idrogeologico si prevede di intervenire sulla regimazione idraulica del fosso di Vallerano, che costituisce l'elemento idrografico che genera attenzione.

Per la compensazione degli effetti dell'attraversamento del corridoio fluviale con le opere infrastrutturali è necessario prevedere la realizzazione di un'isola di naturalità che compensi tre volte la superficie sottratta al corridoio stesso, a tale riguardo la quantità di verde pubblico prevista dovrà essere notevolmente superiore allo standard.

Infatti sarà necessario prevedere la realizzazione di un'isola di naturalità che compensi almeno tre volte la superficie sottratta al corridoio stesso. Inoltre in relazione alla realizzazione di ampie zone a parcheggi esterni all'area del Quadro Progettuale A, in "Zone naturalistiche a carattere estensivo, si



prevede che siano realizzate con pavimentazioni permeabili e sistemazione a verde per almeno 30% delle aree, il che non comporta aumenti di spese realizzative.

6.2 STIMA SOMMARIA DEI COSTI

Sulla base delle opere sopra riportate si e' proceduto a redigere una stima parametrica dei costi che verra' necessariamente approfondita durante le successive fasi di sviluppo progettuale. Se ne riporta di seguito la stima sommaria.

COSTO DI COSTRUZIONE OO.UU	IMPO	ORTO OPERE PUBBLICHE	
PARCHEGGIO PUBBLICI A RASO		€	21.007.603,25
PARCHEGGI MULTIPIANO STADI	0	€	37.845.500,00
VERDE PUBBLICO (standard + co	ompensazione ambientale)	€	4.215.715,00
OPERE STRADALI		€	92.893.690,04
FOGNATURE		€	12.661.880,00
ESPROPRI (per viabilità pubblic	€	28.473.625,00	
INTERRAMENTO ELETTRODOTTO		€	1.150.000,00
BONIFICHE SUPERFICIALI		€	501.784,66
ARCHEOLOGIA (1% STRADE E PA	€	1.982.480,13	
	TOTALE	€	200.732.278,07
CONNESSIONI ESTERNE		IMPORTO	
PONTE		€	39.424.500,00
CONTRIBUTO ADEGUAMENTO TO VALLE PER PROLUNGAMENTO M	RATTA FERROVIARIA EUR-MAGLIAN - TOR DI METRO	€	10.000.000,00
ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-	Allaccio viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino	€	9.919.129,00
VIA DEL MARE	Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA	€	5.158.616,00
	TOTALE	€	64.502.245,00
Opere di mitigazioni, compens	azione ed ottimizzazione ambientale (vedi appe		IMPORTO
Sistemazione idraulica del fos	so di Valleranello	€	3.000.000,00
Fascia verde di continuuità ec	ologica tra i due corridoi ambientali	€	380.000,00
Rafforzamento della fascia di d	continuità del corridoio ecologico	€	350.000,00
Barriera verde di mitigazione ¡ l'impianto di depurazione per-	percettiva ed olfattiva a confine con esitente	€	120.000,00
	aminazione e riduzione prelievi acque di	€	500.000,00
	TOTALE	€	4.350.000,00
	TOTALE GENERALE	£	269.584.523,07



Ne deriva che il valore complessivo delle opere strettamente funzionali allo Stadio è pari a circa **270** milioni di euro.

6.3 ANALISI ECONOMICA FINANZIARIA

Il Piano Economico Finanziario (nel seguito "PEF") del Quadro Progettuale A ha l'obiettivo di verificare, analizzando costi e ricavi associati alle opere descritte nel precedente paragrafo 6.1 e il cui costo parametrico complessivo è stato stimato pari in circa 270 milioni di euro, la sostenibilità economica finanziaria nel poter sostenere i costi infrastrutturali gia' evidenziati .

6.3.1 Principali assunzioni

Il PEF si basa sulle seguenti principali assunzioni:

- Tempistica di costruzione: dalla data di avvio dei cantieri sono previsti circa 30 mesi di lavori per il completamento delle opere;
- Costi di costruzione: i costi complessivi di costruzione delle opere private sono stati stimati pari ad Euro 341 mln e sono principalmente riconducibili a:

Stadio: Euro 254 mln;Trigoria: Euro 12 mln;

- Spazi Commerciali: Euro 75 mln;

Costi di costruzione - timetable								
€mln	1 semestre	2 semestre	3 semestre	4 semestre	5 semestre	Totale		
Stadio	11	25	49	72	97	254		
Trigoria	0	1	2	3	5	12		
Roma Village	3	8	15	21	29	75		
Totale	14	34	66	96	130	341		

- Finanziamento: ipotizzato il completo finanziamento dei costi della fase di construction con una linea capex con rimborso ammortising in 20 anni. In particolare la linea di finanziamento ipotizzata presenta le seguenti caratteristiche:
 - Tasso di interesse: 6% annuale;
 - Rata annuale: costante e pari ad Euro 32 mln;
 - Balloon: 20% da rimborsare con pagamento unico al ventesimo anno.

La struttura del financing potrebbe prevedere l'introduzione di un periodo di pre-ammortamento in relazione a flussi di cassa "ridotti" in fase di apertura della struttura.

Ricavi: stimati pari a circa Euro 62 mln su base annuale, di cui:



- il 45% relativi alla vendita dei biglietti, non direttamente spettanti alla AS Roma, relativi agli eventi sportivi ed agli altri eventi;
- il 40% per pubblicità e sponsorship;
- il 15% per altri ricavi (ristorazione, merchandising ecc.).

Spettatori allo Stad	io 2004 - 20	12							
	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	Media
Abbonati	632.054	477.242	474.183	499.738	529.682	441.294	359.290	352.130	470.702
Media gara	33.266	25.118	24.957	26.302	27.878	23.226	18.910	18.533	24.774
Paganti	218.023	212.313	215.528	188.559	197.203	316.843	299.350	368.430	252.031
Media gara	11.475	11.174	11.344	9.924	10.379	16.676	15.755	19.391	13.265
Abbonati + paganti	850.077	689.555	689.711	688.297	726.885	758.137	658.640	720.560	722.733
Media gara	44.741	36.292	36.301	36.226	38.257	39.902	34.665	37.924	38.039

- Costi di gestione: stimati pari ad Euro 13 mln su base annuale;
- Imposte: Ires ed Irap ad aliquote correnti;
- Orizzonte temporale di pianificazione: 20 anni, tempistica coincidente con la durata del contratto di financing e coerente con il periodo in cui si prevede non vengano sostenuti interventi di "revamping" dell'impianto (ipotizzati ogni 20 anni).
- Inflazione: i ricavi ed i costi sono stati inflazionati nell'arco del periodo del piano all'1%.
- Obiettivo di redditivita' sul capitale investito (i.e. ROIC return On invested Capital): considerando la tipologia di progetto e quindi il rischio connesso all'investimento si identifica un ritorno minimo pari al 7%, stimato sulla base del rapporto tra risultato operativo al netto dell'effetto fiscale e il valore complessivo dell'investimento. Tale valore (7%) appare allineato al costo dell'indebitamento finanziario ed implica quindi una remunerazione per l'investitore che si colloca nell'intervallo minimo rispetto alle proxy di mercato per progetti comparabili.

6.3.2 Identificazione del Contributo alle Opere Infrastrutturali dell'operatore privato "Stadio"

Le tabelle di seguito riportano i dati economici prospettici del Quadro Progettuale A che, rispettando le assunzioni sopra descritte e allineandosi con l'obiettivo di redditivita' minimo richiesto (7%), evidenziano una capacita' di contribuire nella misura massima di 50 milioni di euro verso la copertura delle Opere Infrastrutturali complessive, gia' stimate in precedenza pari a 270 milioni di euro.

6.3.3 Profilo di aleatorietà dei flussi prospettici: analisi di sensibilità

Al fine di rappresentare il profilo di aleatorietà intrinseco al Progetto e quindi il profilo di incertezza in capo al promotore connesso al perseguimento dei risultati in precedenza rappresentati, si è



proceduto altresì a predisporre un'analisi di sensibilità configurando uno scenario di riferimento maggiormente prudenziale (tuttavia coerente alla realtà del mercato oggetto di analisi), stimando l'impatto di una riduzione dei ricavi attesi dallo Stadio pari al 10%.

I risultati dell'analisi evidenziano come in presenza di tale scenario di riduzione dei ricavi i risultati economici ed i flussi di cassa generino un ritorno dell'investimento insignificante, sottolineando come il contributo al costo delle opere infrastrutturali identificate (50 milioni di euro) risulti necessariamente il massimo sostenibile da qualsiasi operatore privato del settore.



Quadro Progettuale A – Scenario Base

Hussi di cassa	1	2	3	4	5	9	7	8	6	10	111	112	113	14	115	16	17	18	19	20
Ticket	28,3	28,5	28,7	29,0	29,2	26,5	26,7	25,0	25,3	25,5	25,8	26,1	26,3	26,6	56,9	27,1	27,4	27,7	6'22	28,2
Altri ricavi	10,0	10,0	10,0	10,1	10,1	10,2	10,2	10,2	10,3	10,3	10,4	10,4	10,4	10,5	10,5	10,6	10,6	10,7	10,7	10,7
Pubblicità e Sponsorship	24,3	24,5	24,8	25,0	25,3	25,5	25,8	26,1	26,3	26,6	26,8	27,1	27,4	7,72	27,9	28,2	28,5	28,8	29,1	29,4
Ricavi	62,5	63,0	9'89	64,1	64,6	62,2	62,7	61,3	61,9	62,4	63,0	63,6	64,1	64,7	65,3	62,9	66,5	67,1	2'19	68,3
Spese di gestione	(13,0)	(13,1)	(13,3)	(13,4)	(13,5)	(13,7)	(13,8)	(13,9)	(14,1)	(14,2)	(14,4)	(14,5)	(14,6)	(14,8)	(14,9)	(15,1)	(15,2)	(15,4)	(15,5)	(15,7)
Operating Cash How	49,5	49,9	50,3	20,7	51,1	48,5	48,9	47,4	47,8	48,2	48,6	49,1	49,5	49,9	50,4	20,8	51,3	51,7	52,2	25,6
Rimborso debito	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)
Imposte	(6,5)	(9'6)	(6,7)	(8'6)	(6'6)	(9,2)	(6,3)	(0,6)	(9,1)	(9,2)	(6,3)	(9,4)	(9'6)	(10,0)	(10,5)	(11,0)	(11,4)	(11,9)	(12,5)	(13,0)
Free Cash How	9,8	8,8	9,1	9,4	2'6	2,8	8,1	6'9	7,2	7,5	2,8	8,2	8,4	8,4	8,4	8,3	8,3	8,2	8,2	8,1
Dati economici	1	2	3	4	5	9	7	8	6	10	11	12	13	14	115	16	17	18	19	20
Ricavi	62,5	63,0	63,6	64,1	64,6	62,2	62,7	61,3	61,9	62,4	63,0	63,6	64,1	64,7	65,3	62'9	66,5	67,1	2'19	68,3
Spese di gestione	(13,0)	(13,1)	(13,3)	(13,4)	(13,5)	(13,7)	(13,8)	(13,9)	(14,1)	(14,2)	(14,4)	(14,5)	(14,6)	(14,8)	(14,9)	(15,1)	(15,2)	(15,4)	(15,5)	(15,7)
EBITDA	49,5	49,9	50,3	20'1	51,1	48,5	48,9	47,4	47,8	48,2	48,6	49,1	49,5	49,9	50,4	20'8	51,3	21,7	27'5	52,6
Ammortamenti	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)
EBIT	41,0	41,3	41,7	42,1	42,5	39,9	40,3	38,8	39,2	39,7	40,1	40,5	40,9	41,4	41,8	42,2	42,7	43,1	43,6	44,0
Interessi	(23,0)	(22,5)	(22,0)	(21,4)	(20,8)	(20,1)	(19,4)	(18,7)	(18,0)	(17,1)	(16,3)	(15,4)	(14,4)	(13,4)	(12,3)	(11,1)	(6'6)	(8,6)	(2,2)	(2,8)
EBT	17,9	18,8	19,8	20,7	21,7	19,8	20,9	20,1	21,3	22,5	23,8	25,1	26,5	28,0	29,5	31,1	32,8	34,5	36,4	38,3
Imposte	(6,5)	(9,6)	(6,7)	(8'6)	(6'6)	(9,2)	(6,3)	(0'6)	(9,1)	(9,2)	(6,3)	(9,4)	(9'6)	(10,0)	(10,5)	(11,0)	(11,4)	(11,9)	(12,5)	(13,0)
Utile	8,5	6'3	10,1	11,0	11,9	10,6	11,6	11,1	12,2	13,3	14,5	15,7	16,9	17,9	19,0	20,2	21,3	22,6	23,9	25,2



Quadro Progettuale A – Sensitivity Analysis

•														ŀ						8
HISSI O CASSA		7	3	4	C	0		0	6	2		71	1.3	14	CT	91	1	18	13	R
lidet	25,4	25,6	25,8	26,1	26,3	23,8	24,0	22,5	22,8	23,0	23,2	23,5	23,7	23,9	24,2	24,4	24,7	24,9	25,1	25,4
Altririavi	0′6	0′6	0′6	9,1	9,1	9,1	9,2	9,2	6/3	9,3	6/3	9,4	9,4	9,4	9,5	9,5	9,5	9'6	9/6	2'6
Pubblicità e Sponsorship	21,9	22,1	22,3	22,5	22,8	23,0	23,2	23,4	23,7	23,9	24,2	24,4	24,6	24,9	25,1	25,4	25,6	25,9	26,2	26,4
Ricavi	26,3	26,7	57,2	21,7	58,2	26,0	56,4	55,2	25,7	56,2	26,7	57,2	21,7	58'3	58,8	59,3	29,8	60,4	6'09	61,5
Spese di gestione	(13,0)	(13,1)	(13,3)	(13,4)	(13,5)	(13,7)	(13,8)	(13,9)	(14,1)	(14,2)	(14,4)	(14,5)	(14,6)	(14,8)	(14,9)	(15,1)	(15,2)	(15,4)	(15,5)	(15,7)
Operating Cash How	43,3	43,6	43,9	44,3	44,6	42,3	42,6	41,3	41,6	42,0	42,3	42,7	43,1	43,5	43,8	44,2	44,6	45,0	45,4	45,8
Rimborso debito	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)	(31,5)
Imposte	(8,0)	(8,0)	(8,1)	(8,2)	(8,3)	(7,7)	(7,8)	(7,5)	(2'0)	(1,7)	(7,8)	(6')	(8,0)	(8,0)	(8,4)	(8,8)	(6/3)	(8'6)	(10,3)	(10,8)
Free Cash How	3,8	4,1	4,3	4,6	4,8	3,0	3,3	2,3	2,5	2,8	3,1	3,3	3,6	3,9	3,9	3,9	3,8	3,7	3,6	3,5
Dati economici	1	2	3	4	5	9	7	8	6	10	111	112	113	14	115	16	17	118	19	20
Ricavi	56,3	26,7	57,2	27,72	58,2	26,0	56,4	55,2	55,7	56,2	26,7	57,2	27,7	28'3	58,8	59,3	29,8	60,4	6'09	61,5
Spese di gestione	(13,0)	(13,1)	(13,3)	(13,4)	(13,5)	(13,7)	(13,8)	(13,9)	(14,1)	(14,2)	(14,4)	(14,5)	(14,6)	(14,8)	(14,9)	(15,1)	(15,2)	(15,4)	(15,5)	(15,7)
EBITDA	43,3	43,6	43,9	44,3	44,6	42,3	42,6	41,3	41,6	42,0	42,3	42,7	43,1	43,5	43,8	44,2	44,6	45,0	45,4	45,8
Ammortamenti	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)
EBIT	34,7	35,0	35,4	35,7	36,0	33,7	34,1	32,7	33,0	33,4	33,8	34,1	34,5	34,9	35,3	35,6	36,0	36,4	36,8	37,2
Interessi	(23,0)	(22,5)	(22,0)	(21,4)	(20,8)	(20,1)	(19,4)	(18,7)	(18,0)	(17,1)	(16,3)	(15,4)	(14,4)	(13,4)	(12,3)	(11,1)	(6'6)	(8,6)	(7,2)	(2,8)
EBT	11,7	12,5	13,4	14,3	15,3	13,6	14,6	14,0	15,1	16,3	17,5	18,8	20,1	21,5	23,0	24,5	26,1	27,8	9,62	31,4
Imposte	(8,0)	(8,0)	(8,1)	(8,2)	(8,3)	(7,7)	(7,8)	(7,5)	(2'2)	(1,7)	(2/8)	(6')	(8,0)	(8,0)	(8,4)	(8,8)	(6,3)	(8'6)	(10,3)	(10,8)

Dati economici	1	2	3	4	2	9	7	8	6	10	111	12	113	14	15	16	17
Ricavi	56,3	26,7	57,2	21,7	58,2	26,0	56,4	55,2	55,7	56,2	26,7	57,2	21,7	58,3	28'8	26'3	29,8
Spese di gestione	(13,0)	(13,1)	(13,3)	(13,4)	(13,5)	(13,7)	(13,8)	(13,9)	(14,1)	(14,2)	(14,4)	(14,5)	(14,6)	(14,8)	(14,9)	(15,1)	(15,2)
EBITDA	43,3	43,6	43,9	44,3	44,6	42,3	42,6	41,3	41,6	42,0	42,3	42,7	43,1	43,5	43,8	44,2	44,6
Ammortamenti	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)	(8,6)
EBIT	34,7	35,0	35,4	35,7	36,0	33,7	34,1	32,7	33,0	33,4	33,8	34,1	34,5	34,9	35,3	32'6	36,0
Interessi	(23,0)	(22,5)	(22,0)	(21,4)	(20,8)	(20,1)	(19,4)	(18,7)	(18,0)	(17,1)	(16,3)	(15,4)	(14,4)	(13,4)	(12,3)	(11,1)	(6'6)
EBT	11,7	12,5	13,4	14,3	15,3	13,6	14,6	14,0	15,1	16,3	17,5	18,8	20,1	21,5	23,0	24,5	26,1
Imposte	(8,0)	(8,0)	(8,1)	(8,2)	(8,3)	(2,7)	(2,8)	(2,5)	(2,6)	(7,7)	(7,8)	(2,9)	(8,0)	(8,0)	(8,4)	(8,8)	(6,3)
Utile	3,7	4,5	5,3	6,1	7,0	5,8	8'9	6,5	7,5	8,6	6,7	10,9	12,2	13,5	14,6	15,7	16,8



6.3.4 Conclusioni Analisi Economica Finanziaria Quadro A

L'analisi pertanto evidenzia come <u>il Quadro Progettuale A, sebbene dimostri la sostenibilità finanziaria di tutte le opere private descritte, risulta non in grado di sostenere le opere di urbanizzazioni funzionali al progetto Stadio. Risulta quindi evidente come ci sia un complessivo disequilibrio economico finanziario di circa 220 milioni di euro, derivante come differenza dai costi complessivi delle urbanizzazioni funzionali all'opera (pari a 270 milioni di euro) e il contributo finanziario massimo da parte dell'operatore privato dello Stadio (pari a 50 milioni di euro).</u>



7 RAGGIUNGIMENTO DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO FINANZIARIO E DI SOSTENIBILITÀ TERRITORIALE

7.1 SOSTENIBILITÀ ECONOMICO – FINANZIARIA

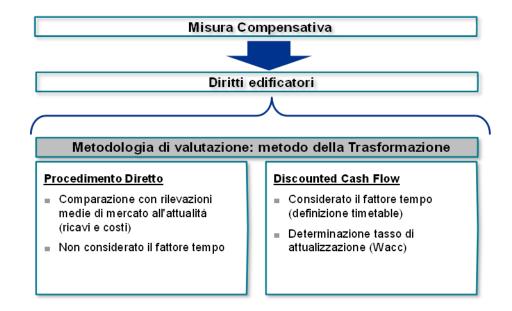
Approccio metodologico ai fini dell'individuazione dell'equilibrio economico finanziario

Come in precedenza illustrato la Legge del 27 dicembre 2013 n. 147, per favorire l'ammodernamento o la costruzione di impianti sportivi e delle opere funzionali alla fruibilità degli stessi (prioritariamente mediante recupero di impianti esistenti o localizzazione in aree già edificate), prevede a titolo di compensazione, per il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario complessivo e per la valorizzazione del territorio in termini sociali, occupazionali ed economici, la <u>realizzazione a favore del Promotore di ulteriore SUL con esclusione della realizzazione di nuovi complessi di edilizia residenziale</u>. Ne deriva quindi che le funzioni ammesse in "compensazione" possono essere solamente quelle legate al direzionale, commerciale, servizi privati (cd "Business Park").

In via generale l'approccio adottato per definire i diritti edificatori sulla base di misure compensative si basa sulla considerazione che l'equilibrio economico finanziario di un'opera i cui ricavi, come nel caso di applicazione del vigente PRG, risultino insufficienti a generare adeguati ritorni economici, ma la cui realizzazione genera rilevanti esternalità positive in termini di benefici sociali indotti dall'infrastruttura, è finalizzata in modo primario a definire un modello per la stima della misura perequativa funzionale a garantire l'equilibrio economico finanziario dell'iniziativa.

Alla luce della natura del meccanismo perequativo, che nel caso di specie prevede il riconoscimento di diritti edificatori premiali a fronte dei significativi oneri infrastrutturali a carico del privato, i diritti edificatori da riconoscere in compensazione al privato sono stati analizzati da un punto di vista valutativo sulla base dell'applicazione del "metodo della trasformazione applicato tramite procedimento diretto" in quanto caratterizzato da un maggior grado di oggettività, razionalità e dimostrabilità anche nell'ottica dell'amministrazione.





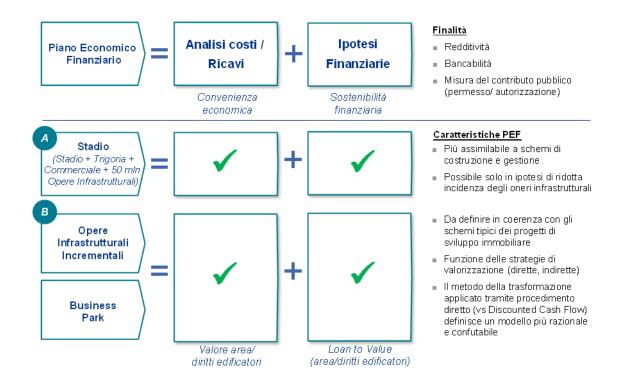
Il Metodo Residuale o della Trasformazione si basa sull'assunto che il valore di un bene oggetto di trasformazione è dato dalla differenza tra il valore di mercato del bene, al termine della trasformazione ("as completed"), e i costi della trasformazione stessa.

Il metodo può essere applicato con diversi procedimenti/criteri:

- il Procedimento Diretto, che considera costi e ricavi ad un medesimo istante e senza alcuna considerazione del fattore tempo se non in termini di oneri finanziari a carico del progetto di investimento, definiti su parametri di mercato (costo del finanziamento e leva di mercato);
- il Procedimento a Flussi di Cassa Scontati (Discounted Cash Flow), che invece, tiene conto del fattore tempo, attraverso l'attualizzazione del flusso di cassa associato al progetto. Alla base di questa metodologia vi è il concetto che un promotore immobiliare è disposto a pagare per un bene il valore corrispondente all'attualizzazione di tutti gli incassi ed i costi generati dallo stesso, in un periodo prefissato, al tasso di rendimento atteso, funzione delle caratteristiche intrinseche e di localizzazione del bene, le quali influenzano il grado di rischio dell'operazione immobiliare. Il flusso di cassa da scontare si basa su poste attive rappresentate da redditi lordi (ricavi di vendita, in termini di acconti e saldi, etc..) e le poste passive dai costi di trasformazione/intervento, comprensivi dei costi di struttura. L'analisi del flusso di cassa considera un orizzonte temporale di durata limitata, in genere legato alla durata dell'intervento o allo scadere dell'interesse/diritto che insiste sull'immobile.

Nel caso di specie il procedimento più idoneo è sicuramente il Procedimento Diretto, rispetto al Discounted Cash Flow, in quanto presenta una minor complessità ed aleatorietà delle ipotesi sottostanti all'applicazione dello stesso.

EURNOVASocietà a Responsabilità Limitata



Il capitolo precedente ha evidenziato come, al fine di riequilibrare da un punto di vista economico e finanziario la realizzazione delle Opere Infrastrutturali funzionali al progetto dello Stadio sia necessario trovare una copertura finanziaria per la quota parte mancante, pari a Euro 220 mln.

Ai fini di determinare l'onere puntuale a carico del privato connesso alle Oneri Infrastrutturali si è proceduto altresì a determinare i costi indiretti e gli oneri finanziari associati a tali opere ed in particolare:

- Costi indiretti: relativi principalmente ai costi sostenuti per spese per progettazione esecutiva, spese tecniche per commissioni giudicatrici, incentivo RUP, direttori lavori, sicurezza e collaudatori sono stati stimati pari al 2,6% delle Opere Infrastrutturali, secondo i parametri del D.lgs 163/2006 e ss.m.ii, pari a circa Euro 6 mln;
- Oneri finanziari: sono stati stimati ipotizzando il finanziamento del 50% delle Oneri Infrastrutturali e dei Costi indiretti (quindi Euro 220+6 mln) ad un tasso d'interesse del 6% per una durata di 5 anni. Gli oneri, calcolati sulla base delle ipotesi di finanziamento sopradescritte, sono pari a Euro 34 mln

Costi Opere Infrastrutturali Incrementali	
Euro min	
Opere Infrastrutturali Incrementali	220
Costi indiretti	6
Oneri finanziari	34
Totale Costo Opere Infrastrutturali Incrementali	260



Mediante tale procedimento è possibile quindi identificare l'effettivo costo che il soggetto privato dovrà sostenere per supportare la copertura mancante dei costi delle Opere di Urbanizzazione e, conseguentemente, definire il valore economico da perequare a mezzo di SUL in compensazione. Tale valore è quindi pari a Euro 260 mln, come indicato nella tabella sopra riportata.

Al fine di determinare la quantità di SUL da perequare si è proceduto a calcolare, mediante una analisi parametrica basata sul metodo di trasformazione (sopra descritto), il più probabile valore di mercato per mq di SUL urbanizzata.

Pertanto si è provveduto a:

- realizzare una dettagliata analisi di mercato sulla base delle funzioni identificate come coerenti con la normativa sopra discussa (principalmente commerciale e direzionale), identificando quindi i più probabili valori di mercato perseguibili per funzioni commerciali e direzionali (vedi appendice 4 Analisi della domanda e dell'offerta).
- utilizzare due indici che, secondo i normali rapporti parametrici dello sviluppo immobiliare, permettono di identificare da un lato il rapporto tra superficie costruita per singolo mq di SUL (pari a 1.5), e dall'altro la superficie di vendita sempre per singolo mq di SUL (pari a 1.09);

CONSISTENZE SVILUPPI IMMOBILIA	RE			
Destinazioni	GBA mq		SLV mq	
Capacità edificatoria		mq 1		mq1
Uffici	100%	1,00	100,00%	1,00
Balconi	10%	0,10	10,00%	0,01
Parti comuni	10%	0,10	0,00%	-
Interrati	30%	0,30	25,00%	0,08
TOTALE SUPERFICIE EDIFICABILE		1,50		1,09

• stimare, sulla base di simili realizzazioni, il più probabile costo di costruzione, relativo al singolo mq di Superficie Lorda Costruita;

COSTI DI COSTRUZIONE	GBA	COSTI DI	COSTRUZIONE
	mq	€/mq	
Uffici	1,00	1.500	1.500
Balconi	0,10	300	30
Parti comuni	0,10	800	80
Interrati	0,30	400	120
Totale costi di costruzione	1,50		€ 1.730



- stimare gli oneri comunali relativi al costo di costruzione pari a circa 105 €/mq di SUL, secondo quanto stabilito dalla delibera di giunta regionale n 412 del 06/08/2012;
- ipotizzare circa 4% per spese generali e 8% per spese tecniche; 2% per commissioni di vendita e marketing; 5% per contingency;
- valutare oneri finanziari sulla base di ipotesi di finanziamento per il 50% del costo di costruzione complessivo, con durata media di 7 anni ad un tasso del 6%;
- stabilire che l'utile per il promotore sia pari al 20%, congruo con il tipo di rischio connesso ad operazioni immobiliari similari;
- definire il prezzo di acquisto dell'area complessivamente pari a Euro 42 mln quindi circa 77 €/mq (area totale pari a 54,7 ha);
- Applicare al valore dell'area ottenuto per detrazione dai potenziali ricavi di tutte le voci sopra descritte, un fattore parametrico di correzione del 20-30% funzionale a riflettere forfetariamente l'ipotesi di cessione in blocco dell'Area/l'illiquidità dell'investimento.

SIMULAZIONE DI STIMA INDIPENDENTE (RESIDUAL METHOD)		
Totale ricavi al lordo delle provvigioni (broker fees)		4.449
A dedurre costi di marketing e provvigioni (2%)		(89)
Vt Valore post trasformazione		4.360
Cc Costi Capitalizzabili (costi costruzione + oneri urbanizzazione)		1.730
=%Cc Costi Operativi (assicurazioni, spese generali e amministrative, spese tecniche)		313
Contingency (5% costo costruzione)		87
Ct Costi di Trasformazione		2.129
Hp. Finanziamento su 50% costi di sviluppo		
Durata media esposizione su costi di sviluppo (anni)	7	
Tasso di interesse	6%	
Of Oneri Finanziari		421
U Utile del promotore	20%	872
•		
VALORE IMPLICITO DI MERCATO AREA EDIFICABILE		940
Costo acquisizione dell'area Tor di Valle per mq di area (54.7 ha)		77
Valore implicito unitario area edificabile		863
Fattore parametrico illiquidità/cessione in blocco - range		20-30%
·		
VALORE SUL PER COMPENSAZIONE (€/mq)		660 - 720

Mediante tale metodo di trasformazione è possibile quindi identificare il più probabile valore di SUL da considerare nel calcolo della compensazione economica (660-720 €/mq); pertanto, posto che il costo complessivo delle opere da coprire è stato identificato pari a Euro 260 mln (avendo considerato anche i derivanti costi indiretti e oneri finanziari) è possibile identificare la SUL necessaria per compensazione in un range variabile tra 361.000 mq e 394.000 mq.



7.2 SOSTENIBILITÀ TERRITORIALE

La stima realizzata mediante valore di trasformazione identifica un range di SUL necessaria a compensare la copertura economica delle opere di urbanizzazione funzionali allo Stadio. Pertanto al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Progetto, così come anche richiesto dalla Legge 147/2013, e quindi la capacità del privato di sostenere l'opera, il Progetto dovrebbe prevedere un incremento della capacità edificatoria, portando l'indice di edificabilità territoriale da 0,15 mq/mq a 0,81-0.87 mq/mq.

Tale Indice di Edificabilità risulta tuttavia particolarmente elevato sia rispetto al territorio circostante sia rispetto alle capacità intrinseche del lotto di ricevere una tale quantità di SUL aggiuntiva. Pertanto, al fine di definire una quantificazione ottimale della densità insediativa, basti ricordare:

- che nel precedente PRG gli insediamenti terziari, pubblici o privati, di rango urbano o locale, localizzati nelle zone M (M1, M2, M3), beneficiavano di un indice territoriale pari a 2 mc/mq, corrispondente, se espresso in SUL, a 0,625 mq/mq;
- che nell'attuale PRG le aree per i "Servizi pubblici di livello urbano", al cui interno è possibile realizzare impianti sportivi di rango urbano, hanno un indice ET di 0,5 mq/mq, che aumenta a 0,6 per le attrezzature religiose e fino a 1 mq/mq per attrezzature sanitarie e ospedaliere; con la media aritmetica, non ponderata di 0,7 mq/mq;

Pertanto, anche sulla base di quanto sopra, si ritiene congruo, almeno da un punto di vista territoriale, identificare l'indice di edificabilità ottimale pari a circa 0.70 mq/mq, rimanendo pienamente in linea con il principio generale del PRG che consente l'aumento della capacità edificatoria a fronte di "vantaggi pubblici" variamente definiti (housing sociale, compensazioni, contributo straordinario per finanziare infrastrutture e servizi, acquisizione di aree a destinazione pubblica, incentivi per il rinnovo edilizio). L'obiettivo è quello di mirare al raggiungimento di una nuova filosofia urbana, che vede nel recupero interno alla città la possibilità di rigenerare altri tessuti, altre parti di città; la strategia è quella di evitare il consumo del suolo recuperando parti di territorio ormai in disuso, come appunto l'ippodromo, integrandole in un sistema urbano ed infrastrutturale consolidato, con il quale è possibile avviare sinergie tese allo sviluppo di economie di scala e di scopo.

Tale assunto implica quindi una modifica del PRG vigente e il riconoscimento da parte dell'Amministrazione di una SUL incrementale pari a circa 304.000 mq (data dalla differenza tra 385.645, totale SUL da Programma Proposto, e 82.050 mq, totale SUL da PRG).

7.3 RAGGIUNGIMENTO EQUILIBRIO ECONOMICO - FINANZIARIO

Partendo dall'indice ET identificato (circa 0.70mq/mq) è evidente come ci sia una SUL residuale per il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario e territoriale che non può essere collocata sull'area. Sarà pertanto necessario trovare altre modalità compensative



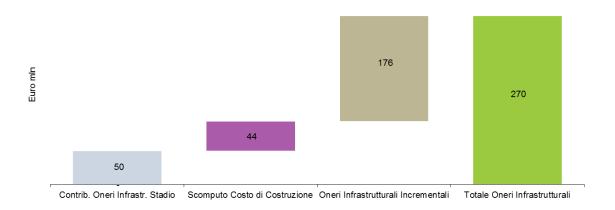
Stima del valore NON perequabile con indice ET 0).70mq/m	nq
Ipotesi Min: 361.000mq - 304.000 mq = 57.000 mq	660	€ 37.620.000
Ipotesi Max: 394.000mq - 304.000 mq = 90.000 mq	720	€ 64.800.000

Al fine di recuperare la differenza economica sopra riportata si propone lo scomputo del contributo di costruzione connesso con le opere private dello stadio e del Business Park, stimabili (sulla base delle dimensioni identificate nelle tavole di progetto N 5° e N5b come da allegato A –Allegati tecnici), in circa **Euro 44 milioni di euro**, come meglio identificati nella tabella sotto riportata.

Tipologia di oneri	Unità di	COMPARTO	COMPARTO	COMPARTO	TOTALE
	misura	STADIO	B. PARK	COMMERCIALE	
Contributo costo costruzione	euro	9.117.870	34.009.416	1.507.212	44.634.498

Pertanto, la copertura economico-finanziaria delle Opere di Urbanizzazione individuate, si raggiunge come segue:

- Sono stati individuati i costi di Opere Infrastrutturali necessarie per la funzionalità dello Stadio meglio identificato nel Quadro A, pari a 270 milioni di euro;
- E' stato individuato il contributo massimo che l'operatore privato dello Stadio può sostenere per la realizzazione delle opere sopra descritte, pari a 50 milioni di euro;
- E' stata motivata la necessità di scomputare il costo di costruzione delle opere private al fine di ridurre l'impatto economico da perequare in SUL, anche per rispettare un indice di edificabilità territoriale in linea con i principi generali del PRG.
- È stata individuata per differenza la somma necessaria che il soggetto privato perequerà con SUL incrementale (aggiungendo tuttavia su tale differenza gli ulteriori oneri derivanti da costi indiretti e oneri finanziari), in coerenza con quanto previsto dalle nuove norme sugli stadi.





La modifica del PRG vigente implica pertanto il riconoscimento da parte dell'Amministrazione di una SUL incrementale pari a **303.595 mq** (data dalla differenza tra 385.645, totale SUL da Programma Proposto, e 82.050 mq, totale SUL da PRG).



8 QUADRO PROGETTUALE B – STADIO E BUSINESS PARK

Nel capitolo 6 "Quadro Progettuale A – Stadio", all'esito delle considerazioni effettuate sull'equilibrio economico finanziario (par. 6.3.4), sebbene si dimostri la sostenibilità finanziaria di tutte le opere private, risulta non in grado di sostenere le opere di urbanizzazioni funzionali al progetto Stadio. Risulta quindi evidente come ci sia un complessivo disequilibrio economico finanziario di circa 220 milioni di euro, derivante come differenza dai costi complessivi delle urbanizzazioni funzionali all'opera (pari a 270 milioni di euro) e il contributo finanziario massimo da parte dell'operatore privato dello Stadio (pari a 50 milioni di euro).

Nel precedente capitolo 7 si è dimostrato che l'equilibrio economico, finanziario e territoriale si può raggiungere con una SUL incrementale, a destinazione non residenziale (c.d. Business Park) di 303.595 mq (par 7.3). L'unione del Business Park con il Quadro Progettuale A (Stadio) determina il "Quadro Progettuale B", ovvero il progetto unitario di intervento presentato insieme al presente Studio di Fattibilità, (vedi Allegato A – Elaborati tecnici).

L'affiancamento del Business Park allo stadio nasce:

- dalla necessità di garantire l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento, quindi dalla capacità dell'operatore privato di sostenere il costo delle ingenti e costose opere infrastrutturali, che va ben al di là degli ordinari oneri di urbanizzazione; opere di connessione esterna che, a loro volta, garantiscono la sostenibilità urbanistica del maggior carico insediativo.
- dalla necessità di integrare lo Stadio con importanti funzioni direzionali o di servizio, assicurando il pieno funzionamento del sistema tutti i giorni dell'anno, e dall'opportunità di insediare funzioni d'eccellenza, ad alta qualificazione, che portano a conseguire il rango e la strategicità dell'area prima auspicato;
- dalla necessità di ottimizzare, mediante un uso promiscuo e combinato, esteso per molte ore al giorno, l'ingente e costosa mole di parcheggi pubblici generata dallo stadio, che altrimenti resterebbe inutilizzata per molti giorni della settimana, generando uno spreco di suolo, economico e territoriale;
- dalla necessità di ottimizzare l'utilizzo delle ingenti opere di connessione esterna che occorre realizzare per assicurare la piena funzionalità dello stadio di calcio, nonché le rilevanti infrastrutture di mobilità presenti, rendendole finanziariamente sostenibili nel lungo termine.

Le ricadute positive di tale nuovo quadro progettuale, possono essere così riassunte:

- ottimizzazione dell'utilizzo del suolo;
- ottimizzazione dell'utilizzo di parcheggi pubblici generata dallo stadio;
- ottimizzazione dell'utilizzo delle ingenti opere di connessione esterna da realizzare e delle rilevanti infrastrutture di mobilità presenti;



 mutamento di rango e di ruolo dell'area di Tor di Valle, da insediamento sportivo-ricreativo a bassa densità, a Centralità di rango metropolitano a densità medio-alta.

Tutto ciò in coerenza con quanto previsto dalle nuove norme sugli stadi.

Il Quadro Progettuale B è strutturato nei seguenti paragrafi:

1. DESCRIZIONE DELLE OPERE

Tale paragrafo descrive le opere che compongono il Quadro Progettuale B, ovvero: il Quadro Progettuale A già descritto nel cap.6, l'implementazione della funzione commerciale ed il polo direzionale con annessi i servizi alle persone, i pubblici esercizi con bar e ristoranti ed il sistema turistico ricettivo costituito dai due alberghi.

2. STIMA SOMMARIA DEI COSTI

Il paragrafo ha l'obiettivo di delineare un quadro economico di riepilogo delle principali voci di costo, utili come assumption alle valutazioni di sostenibilità economico-finanziaria.

3. ANALISI ECONOMICA, FINANZIARIA E TERRITORIALE



Figura 11. Masterplan del progetto complessivo



8.1 DESCRIZIONE DELLE OPERE

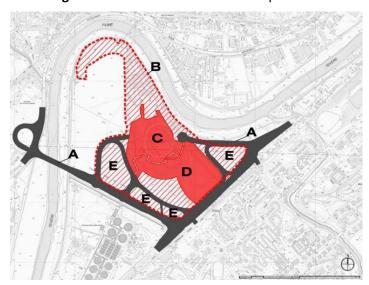


Figura 12. Schema sintetico delle opere

Il **Quadro Progettuale B**, ovvero il Progetto unitario proposto, prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- 1) Quadro Progettuale A;
- **2)** "Business Park", con le funzioni di direzionale privato, commerciale, turistico-ricettivo, servizi alle persone e pubblici esercizi.
- 3) sistema di connettività interna al Business Park, sia carrabile sia pedonale.
- 4) opere di urbanizzazione aggiuntive rispetto a quelle del quadro progettuale A, costituite da:
 - Parcheggi pubblici, tali da soddisfare lo standard richiesto sia ai sensi delle NTA del PRG di Roma;
 - Verde pubblico, tale da soddisfare lo standard richiesto ai sensi delle NTA del PRG di Roma.
- 5) Opere di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione ambientale:
 - Specchio lacuale.



8.1.2 Quadro Progettuale A

Vedi quanto riportato nel capitolo 6. "QUADRO PROGETTUALE A".



8.1.3 Business Park

La realizzazione del cosiddetto sistema "Business Park" comporterà:

- l'implementazione del sistema commerciale;
- l'integrazione di nuove funzioni, rispetto a quelle principalmente sportive-entertainment presentate nel Quadro Progettuale A, ovvero: la funzione di direzionale privato (uffici e studi professionali, servizi alle imprese, ecc.), con i relativi servizi alle persone (amministrativi, sociali, assistenziali, sanitari, istruzione, culturali, fitness, ecc.), pubblici esercizi (bar, ristoranti, pub, locali notturni in genere) e una funzione turistico-ricettiva, con la previsione di due alberghi.

Il polo direzionale

Il polo direzionale è previsto in prossimità della via Ostiense e della fermata Tor di Valle ad est dello stadio. Il Business Park è configurato come un organismo unitario fortemente caratterizzato per essere facilmente identificato e per sostenere il confronto con la struttura dello stadio.

La parte centrale del sistema è occupata da tre edifici a sviluppo verticale che racchiudono una piazza. I tre volumi saranno progettati in modo da creare un simbolo urbano unitario della nuova area Stadio della Roma – Tor di Valle. I tre edifici e i volumi connessi ad essi creano uno spazio aperto a quota +7.30 concepito come una piazza urbana, luogo di incontro e di relazione.

La piazza, metafora di civiltà, avrà un suo simbolo nello skyline delle torri a scala del paesaggio urbano ed una sua relazione a scala umana nelle dimensioni misurate dei suoi elementi propri degli spazi aperti, quali aree verdi, sedute, giochi d'acqua e piccole attività commerciali di servizio quali bar, ristoranti e servizi alla persona.

Il comparto direzionale, completamente pedonalizzato, è collocato su un basamento di parcheggi pertinenziali. I parcheggi pubblici e privati ad uso pubblico, sono previsti in parte a raso e in parte in strutture multipiano.

Efficienza energetica (Energy saving)

Energie rinnovabili, sostenibilità, risparmio energetico, limitate emissioni di CO2, sistemi di recupero, sono le parole chiave oggi per un progetto moderno che si inserisce nell'ambiente cercando di rispettarne gli equilibri complessivi. E' in quest' ottica che vengono proposte strategie progettuali e tecnologie volte alla sostenibilità bioclimatica e al contenimento dei consumi energetici, intervenendo sia all'interno degli edifici, nella scelta degli impianti necessari alla fruibilità degli spazi, che modificando opportunamente il microclima esterno, ricorrendo al sistema di raffrescamento e ventilazione naturale.



Sotto il profilo della sostenibilità ambientale il progetto si pone come obbiettivi la riduzione dei consumi, sia energetici che materici, la copertura di parte del fabbisogno, attraverso il ricorso alle fonti rinnovabile di energia, nonché la ricerca di un elevato grado di comfort per i fruitori della struttura.

Questi input progettuali, relativi agli spazi indoor, saranno conseguiti attraverso una scelta opportuna delle stratigrafie di involucro e tramite soluzioni architettoniche che tengano conto delle condizioni ambientali (clima, inquinamento acustico, polluzione, etc);

La scelta accurata dei materiali edilizi utilizzati a seconda delle destinazioni e delle esposizioni in modo da limitare le dispersioni e sfruttare nel miglior modo l'orientamento del fabbricato per incamerare calore gratuito del sole d'inverno e facilitarne invece lo smaltimento in estate. Utilizzo di elementi di delimitazione del volume riscaldato (tamponature opache, superfici vetrate, coperture) con valori di trasmittanza secondo le recenti norme sul contenimento dei consumi. Utilizzo di schermature sulle superfici vetrate per ridurre l'apporto di calore per irraggiamento solare.

Strategie impiantistiche

Si farà utilizzo delle più moderne tecnologie atte ad ottimizzare i rendimenti e minimizzare i consumi; sfruttamento delle fonti di energia rinnovabili; recupero del calore dai fumi di scarico (caldaie a condensazione).

Per la produzione dell'acqua calda sanitaria può essere prevista l'installazione in copertura di pannelli solari ad alta efficienza collegati a serbato idi accumulo termico. Una parte consistente della superficie di copertura può essere prevista per accogliere pannelli fotovoltaici utilizzati per produzione di energia elettrica che verrà utilizzata per l'illuminazione degli spazi comuni e per l'illuminazione serale. Per la climatizzazione invernale possono essere utilizzate esclusivamente pompe di calore sia acqua-aria che acqua-acqua. La combustione locale di gas può essere il più possibile limitata e la relativa produzione di CO2 può essere comunque notevolmente ridotta tramite l'utilizzo di caldaie a condensazione.

Parte delle macchine destinate al riscaldamento invernale (pompe di calore) e alle climatizzazione estive (gruppi refrigeratori di acqua) possono essere accoppiate ad un sistema di condotti interrati, il cui scopo è quello di realizzare un raffrescamento dell'area in estate ed una mitigazione dell'area di ventilazione in inverno. Il sistema a condotti interrati, che va sotto il nome di *ground cooling*, sfrutta il fatto che la temperatura del terreno è praticamente costante durante tutto l'anno (circa 15°C) già a circa un metro di profondità. L'area che viene fatta passare nei condotti viene quindi raffrescata in estate e preriscaldata in inverno.

Tutte le unità di trattamento dell'aria di rinnovo possono essere previste con sistema di recupero del calore dall'aria espulsa; i gruppi refrigeratori di acqua possono essere previsti con sistema di recupero del calore di condensazione.

I terminali in ambiente possono essere dotati di regolazione automatica della temperatura in funzione dell'effettiva richiesta. I rubinetti dei servizi igienici possono essere previsti con sistema di miscelazione aria acqua; infine, le cassette di scarico dei wc possono essere dotate di doppio tasto per lo scarico differenziato dei volumi di acqua di risciacquo.

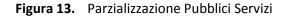
Una delle voci che maggiormente incidono nel bilancio ambientale dei moderni edifici è il consumo dell' acqua. In particolare il consumo di acqua per gli scarichi dei servizi igienici costituisce una voce imponente. Tutte le acque captate dalle superfici di copertura e da tutte



le superfici impermeabili non utilizzate da autoveicoli possono essere inviate ad una vasca di accumulo interrata e recuperate per l'irrigazione e la pulizia delle parti comuni.

Pubblici esercizi

I pubblici servizi, quindi bar, ristoranti, pub ed altre attività vengono distribuiti all'interno del masterplan secondo lo schema sotto riportato.



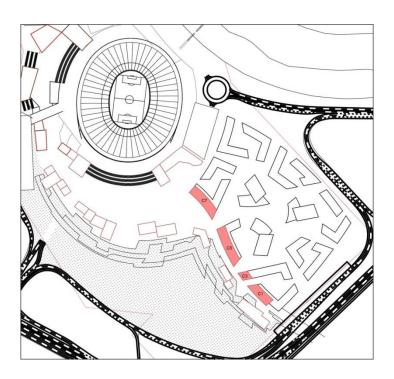


Tabella 9. Ipotesi di parzializzazione Pubblici Servizi (superfici in mq)

		C1	1.100	
Dueimage Daule	Pubbl.esercizi (Cu/m)	C3	390	4.700
Business Park	Bar & Restaurants	C5	1.740	4.760
		C7	1.530	



Commerciale

Il sistema commerciale collegamento delle due principali opere: lo stadio e il polo direzionale si distribuisce all'interno del masterplan secondo lo schema sotto riportato, creando di fatto una promenade che "accompagna" i visitatori dalla stazione di Tor di Valle fino alle grande piazza davanti allo Stadio.

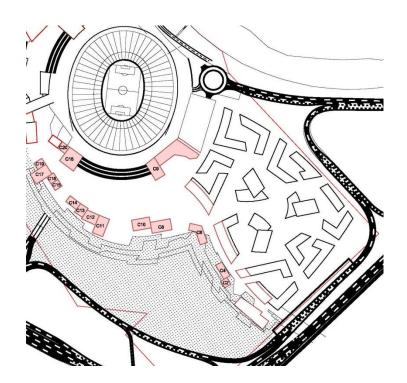


Figura 14. Parzializzazione Commerciale

Tabella 10. Ipotesi parzializzazione del Commerciale (superfici in mq)

		C2	260	
		C4	530	
		C6	1.700	
		C8	1.040	
		C9	2.000	
		C10	1.840	
		C11	960	
	Commorciale (Cu/a)	C12	1.380	
Commerciale	Commerciale (Cu/a)	C13	450	17.943
	Retail (large size)	C14	450	
		C15	300	
		C16	300	
		C17	975	
		C18	1.320	
		C19	638	
		C20	350	
		EATALY	3.450	



8.1.4 Sistema di connettività "interna"

Il Business Park è stato concepito con un impianto organico e definito, in relazione con il percorso pedonale che conduce allo stadio, all'area verde prospiciente, verso l'asse di Via Ostiense e i quartieri residenziali circostanti.

Il nuovo centro sarà chiamato a integrare, nel medesimo plesso e per migliaia di utenti, la domanda di qualità di vita e di consumi, l'informazione e la conoscenza, la qualità ambientale e l'urbanità, guardando nella direzione della città totale, che sa riconoscere e mettere in relazione componenti diverse ma tutte legate al nostro essere e alla nostra cultura contemporanea.

Il Business Park è articolato in corti, percorsi e spazi aperti.

- a. Corti, il concetto architettonico deriva dallo studio volumetrico di una tipologia a corte segmentata e ricomposta al fine di creare edifici a schema aperto in relazione tra loro e il contesto.
 - Gli edifici sono posizionati nell'area in modo da avere le corti aperte verso l'interno dell'area e le parti più compatte verso l'esterno. L'assetto tende a creare spazi raccolti verso il cuore dell'area e ad avere fronti "urbani" verso l'esterno dell'area.
- b. Percorsi, i percorsi interni sono trattati come risorsa preziosa, capace di fare ancora incontrare le persone a scala umana. Al posto dei centri della grande distribuzione, si aprono i luoghi di un commerciale di scala minore che si intreccia con gradevolezza alle attività di lavoro, di ricezione e di svago.
 - Alla qualità delle relazioni, contribuisce il particolare investimento che è stato fatto di prediligere gli spazi pedonali a quelli riservati alle auto. La circolazione all'interno dell'area separa i flussi veicolari, posti a quota zero, da quelli ciclopedonali a quota +7.30, ad esclusione dell'accessibilità carrabile di servizio e di sicurezza che sarà effettuata a tale quota.
- c. Spazi aperti, il progetto degli spazi aperti è strutturato su differenti livelli altimetrici. Gli ingressi veicolari sono distribuiti lungo l'intero perimetro in modo da evitare una concentrazione su alcuni punti di intersezione ed evitarne la possibile congestione. L'accesso ai parcheggi al di sotto della piastra costituisce infatti il sistema della viabilità di accesso ai magazzini interrati entro i quali avvengono le operazioni di carico e scarico e la sosta dei mezzi.



8.1.5 Opere di urbanizzazione

TOTALE COMMERCIALE

Parcheggi

Come abbiamo già detto nel Quadro Progettuale A, la realizzazione del business e dell'area commerciale, generano un complesso insediativo che per sua vocazione impegna la disponibilità di parcheggio in modo non contemporaneo allo stadio, questo consente di applicare quanto previsto dall'art. 7, comma 16, lett. a), delle NTA del PRG, e cioè di considerare le fasce orarie (o giornaliere) di esercizio delle distinte attività e destinazioni d'uso previste nello stesso complesso insediativo.

Per il calcolo della dotazione di parcheggi l'art. 7, NTA del PRG detta precise disposizioni per il calcolo dei parcheggi privati e pubblici.

Sulla base di questi articoli delle NTA del PRG è stato effettuato il calcolo della richiesta minima di parcheggi pubblici e privati, tale calcolo è riportato nelle tabella sottostante:

SUL Parcheggi pubblici Parcheggi privati Destinazione d'uso mq mq mq Pubbl. esercizi (Cu/m) 4.760 0,6 x SUL 2.856 0,4 x SUL 1.904 8.000 Servizi alle per. (Cu/m) 20.000 0,6 x SUL 12.000 0,4 x SUL **BUSINESS PARK Business Park** Turistico ricett (Cu/m) 15.200 0,6 x SUL 9.120 0,4 x SUL 6.080 Dir. Privato (Cu/b) 278.742 0,4 x SUL 111.497 0,4 x SUL 111.497 127.481 135.473 **TOTALE BUSINESS PARK** 318.702 262.954 COMME 17.943 35.886 0,2 x SUL Negozi Commerciale (Cu/a) 2 x SUL 3.589

17.943

35.886

3.589

39.475

Tabella 11. NTA PRG - Aree di sosta (parcheggi pubblici + privati)

Ne deriva che la quantità minima di parcheggi pubblici necessaria per il fabbisogno del Business Park è di 135.473 mq, se a questa quantità aggiungiamo la quantità minima di parcheggi pubblici necessaria per lo Stadio calcolata secondo quanto disposto dalle NTA del PRG di Roma (cfr. Tabella 10 del Quadro Progettuale A) pari a 70.990 mq, otteniamo che il fabbisogno complessivo di parcheggi pubblici è di 216.775 mq ovvero solamente 35.348 mq di parcheggio ulteriore (infatti abbiamo visto nel paragrafo 6.1.7 "Parcheggi" che la quantità minima dei parcheggi da garantire per lo Stadio è almeno 181. 417 mq).



Verde pubblico

Per il calcolo dello standard di verde pubblico si è fatto riferimento a quanto disposto all'art. 8 delle NTA del PRG di Roma, si riporta di seguito la tabella:

Tabella 12. NTA PRG - Verde pubblico

Destinazione d'uso			SUL	Verde pubblico	
			mq	mq	
BUSINESS PARK	Business Park	Pubbl. esercizi (Cu/m)	4.760	0,4 x SUL	1.904
		Serv. persone (Cu/m)	20.000	0,4 x SUL	8.000
		Turistico ricett. (Cu/m)	15.200	0,4 x SUL	6.080
		Dir. Privato (Cu/b)	278.742	0,4 x SUL	111.497
	TOTALE BUSINESS PARK		318.702	127.481	
NE LE	Negozi	Commerciale (Cu/a)	17.943	0,4 x SUL	7.177
COMME	TOTALE COMMERCIALE		17.943	7.177	

Ne deriva che la quantità di verde pubblico minima necessaria per il fabbisogno del Business Park e del Commerciale è di **134.658 mq**, soddisfatta quasi totalmente dalla quantità stimata per il solo Quadro Progettuale A.

8.1.6 Opere di mitigazione, compensazione e ottimizzazione ambientale (vedi Appendice 3)

Il sistema delle opere di mitigazione, compensazione e ottimizzazione ambientale previste per il Quadro Progettuale A soddisfano pienamente il totale delle opere previste nel Quadro Progettuale B.

La sola criticità riguarda in termini di approvvigionamento idrico, la difficoltà di reperire l'acqua necessaria per la conduzione dell'impianto dalla falda ai fini dell'irrigazione, la realizzazione della vasca lacuale è già azione di mitigazione e ottimizzazione ambientale ed è utile anche ad attenuare altri punti di criticità come l'invarianza idraulica oltre ad essere determinazione di isola di naturalità.



8.2 STIMA SOMMARIA DEI COSTI

Si riporta di seguito la stima parametrica dei costi complessivi del Quadro Progettuale B (Quadro Progettuale A + Business Park).

Tabella 13. Stima dei costi Quadro Progettuale B

COSTO DI COSTRUZIONE OO.UU REV.12_1 - QUADRO B	ı	MPORTO OPERE PUBBLICHE
PARCHEGGIO PUBBLICI A RASO	€	21.007.603,25
PARCHEGGI MULTIPIANO STADIO	€	37.845.500,00
PARCHEGGI MULTIPIANO COMMERCIALE	€	14.360.000,00
VERDE PUBBLICO (standard + compensazione ambientale) Quadro Progettuale A	€	4.215.715,00
VERDE PUBBLICO (standard + compensazione ambientale) Quadro Progettuale B	€	1.183.315,00
OPERE STRADALI	€	92.893.690,04
FOGNATURE	€	12.661.880,00
ESPROPRI (per viabilità pubblica e parcheggi pubblici) Quadro Progettuale A	€	28.473.625,00
ESPROPRI (per viabilità pubblica e parcheggi pubblici) Quadro Progettuale B	€	1.885.205,00
INTERRAMENTO ELETTRODOTTO	€	1.150.000,00
BONIFICHE SUPERFICIALI	€	501.784,66
ARCHEOLOGIA (1% STRADE E PARCHEGGI PUBBLICI) Quadro Progettuale A	€	1.982.480,13
ARCHEOLOGIA (1% STRADE E PARCHEGGI PUBBLICI) Quadro Progettuale B	€	18.852,05
TOTALE	€	218.179.650,12
CONNESSIONI ESTERNE		IMPORTO
PONTE	€	39.424.500,00
CONTRIBUTE ADECUANTATIO TRATTA FERROLITATIA FERROLITATIA		
CONTRIBUTO ADEGUAMENTO TRATTA FERROVIARIA EUR-MAGLIAN - TOR DI VALLE PER PROLUNGAMENTO METRO	€	10.000.000,00
	€	9.919.129,00
PROLUNGAMENTO METRO Allaccio via bilità lato Autostrada – Roma Fiumicino		
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE VIA DEL MARE	€	9.919.129,00
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Allaccio viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA	€ €	9.919.129,00 5.158.616,00
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Allaccio viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE	€ €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Allaccio viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3)	€ €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Allaccio viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3) Sistemazione idraulica del fosso di Valleranello	€	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO 3.000.000,00
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3) Sistemazione idraulica del fosso di Valleranello Fascia verde di continuuità ecologica tra i due corridoi ambientali	€ €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO 3.000.000,00 380.000,00
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3) Sistemazione idraulica del fosso di Valleranello Fascia verde di continuuità ecologica tra i due corridoi ambientali Rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico Barriera verde di mitigazione percettiva ed olfattiva a confine con l'impianto di	€ € €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO 3.000.000,00 380.000,00 350.000,00
ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Adeguamento viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3) Sistemazione idraulica del fosso di Valleranello Fascia verde di continuuità ecologica tra i due corridoi ambientali Rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico Barriera verde di mitigazione percettiva ed olfattiva a confine con l'impianto di depurazione per-esitente	€ € €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO 3.000.000,00 380.000,00 120.000,00
PROLUNGAMENTO METRO ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3) Sistemazione idraulica del fosso di Valleranello Fascia verde di continuuità ecologica tra i due corridoi ambientali Rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico Barriera verde di mitigazione percettiva ed olfattiva a confine con l'impianto di depurazione per-esitente Realizzazione delle vasche di laminazione e riduzione prelievi acque di falda	€ € € € €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO 3.000.000,00 380.000,00 120.000,00 500.000,00
ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Adeguamento viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3) Sistemazione idraulica del fosso di Valleranello Fascia verde di continuuità ecologica tra i due corridoi ambientali Rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico Barriera verde di mitigazione percettiva ed olfattiva a confine con l'impianto di depurazione per-esitente Realizzazione delle vasche di laminazione e riduzione prelievi acque di falda VASCA LACUALE Quadro Progettuale B	€ € € €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO 3.000.000,00 380.000,00 120.000,00 500.000,00
ADEGUAMENTO VIA OSTIENSE-VIA DEL MARE Adeguamento viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA TOTALE Opere di mitigazioni, compensazione ed ottimizzazione ambientale (vedi appendice 3) Sistemazione idraulica del fosso di Valleranello Fascia verde di continuuità ecologica tra i due corridoi ambientali Rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico Barriera verde di mitigazione percettiva ed olfattiva a confine con l'impianto di depurazione per-esitente Realizzazione delle vasche di laminazione e riduzione prelievi acque di falda VASCA LACUALE Quadro Progettuale B TOTALE	€ € € € €	9.919.129,00 5.158.616,00 64.502.245,00 IMPORTO 3.000.000,00 380.000,00 120.000,00 500.000,00 850.000,00 5.200.000,00



Ne deriva che i costi aggiuntivi per l'infrastrutturazione del Business Park sono sostanzialmente contenuti all'interno del Quadro Progettuale A a meno di una piccolissima differenza di circa 18 milioni di euro che sarà a carico del Promotore.

Le opere descritte saranno realizzate in almeno due fasi separate secondo cronoprogramma da concordare con l'amministrazione pubblica, che tenga conto delle diverse necessità sia della struttura di interesse pubblico (stadio) che delle strutture private (business park e commerciale).

8.3 ANALISI ECONOMICA FINANZIARIA

Si rimanda a quanto già esposto nel capitolo 7.



9 VALUTAZIONI DI SOSTENIBILITA' E CONCLUSIONI

9.1 CONCLUSIONI SULLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO – FINANZIARIA

Le valutazioni di sostenibilità sono state affrontate su più fronti:

Analisi domanda-offerta - utile a verificare, alla luce dell'analisi della domanda-offerta di mercato, il potenziale di assorbimento dell'opera e quindi il suo grado di utilità e potere attrattivo rispetto al bacino d'utenza e al contesto d'inserimento. (vedi Appendice 4 – Analisi della domanda e dell'offerta).

- **Sostenibilità trasportistica** utile a verifica se la domanda attuale e la domanda potenziale generata dall'opera saranno soddisfatte da un'offerta trasportistica potenziale, derivante dall'integrazione dalle opere infrastrutturali esistenti e quelle previsionali di Progetto (vedi Allegato B verifica trasportistica).
- Sostenibilità ambientale e paesaggistica indicazione delle azioni correttive (derivanti dalla preliminare analisi localizzativa, normativa e d'impatto ambientale dell'opera) consistenti nelle principali misure previste per eliminare o mitigare gli effetti negativi sull'ambiente e delle eventuali misure compensative e azioni di prevenzione da considerare nella progettazione e poi da adottare al fine di rendere l'opera sostenibile a livello ambientale e paesaggistico. (vedi Appendice 3 opere di mitigazione, compensazione e ottimizzazione ambientale).
- Sostenibilità economico-finanziaria utile a verificare l'equilibrio economico-finanziario dell'opera (vedi paragrafo 7.3).
- Sostenibilità economico-sociale utile ad appurare il grado di utilità dell'opera per la collettività, perseguendo l'obiettivo di verificare il reale miglioramento del livello di benessere sociale complessivo a seguito dell'effettuazione del Progetto(vedi Appendice 5 sostenibilità economico-sociale (analisi costi-benefici).

9.2 CONCLUSIONI STUDIO DI FATTIBILITA'

Il presente Studio di fattibilità, ponendosi l'obiettivo di presentare la fattibilità dell'opera nel complesso (Stadio + Business Park), giunge, in seguito alle verifiche di sostenibilità su riportate, ad appurare:

l'interesse potenziale dell'opera da un punto di vista di mercato (In seguito all'ANALISI DELLA DOMANDA-OFFERTA delle varie funzioni presentate), considerando la necessità di integrare lo Stadio con importanti funzioni direzionali o di servizio, assicurando pertanto il pieno funzionamento del sistema tutti i giorni dell'anno, e l'opportunità di



- insediare funzioni d'eccellenza, ad alta qualificazione, che portano a conseguire il rango e la strategicità auspicata, di nuova centralità urbana;
- la necessità di ottimizzare l'utilizzo delle ingenti opere di connessione esterna che
 occorre realizzare per assicurare la piena funzionalità dello stadio di calcio, nonché le
 rilevanti infrastrutture di mobilità presenti;
- la garanzia dell'equilibrio economico-finanziario dell'investimento, quindi la capacità dell'operatore privato di sostenere il costo delle ingenti e costose opere infrastrutturali, che va ben al di là degli ordinari oneri di urbanizzazione; opere di connessione esterna che, a loro volta, garantiscono la sostenibilità urbanistica del maggior carico insediativo.
- la necessità di **ottimizzare**, mediante un uso promiscuo e combinato, esteso per molte ore al giorno, l'ingente e costosa mole di **parcheggi** generata dallo stadio, che altrimenti resterebbe inutilizzata per molti giorni della settimana, generando uno spreco di suolo, economico e territoriale;
- la necessità di **ottimizzare l'utilizzo delle ingenti opere di connessione esterna** che occorre realizzare per assicurare la piena funzionalità dello stadio di calcio, nonché le rilevanti infrastrutture di mobilità presenti.

Le ricadute positive del Progetto proposto possono essere così riassunte:

- ottimizzazione dell'utilizzo del suolo;
- ottimizzazione dell'utilizzo di parcheggi pubblici generata dallo stadio;
- ottimizzazione dell'utilizzo delle ingenti opere di connessione esterna da realizzare e delle rilevanti infrastrutture di mobilità presenti;
- mutamento di rango e di ruolo dell'area di Tor di Valle, da insediamento sportivoricreativo a bassa densità, a Centralità di rango metropolitano a densità alta.