DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA

DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA

DOSSIER DI PROGETTO

DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA

Il presente Dossier ha per oggetto una proposta di project financing presentata dalla società A.S. Roma S.p.A. ed è composto da due sezioni: la prima, a cura di Roma Capitale, che illustra l'inquadramento generale della proposta, e la seconda, a cura del club calcistico, che contiene la descrizione dell'intervento.

Considerando che la realizzazione del nuovo stadio è prevista su aree prevalentemente pubbliche e che avrà impatto sull'ambiente, sulla città o sull'assetto del territorio, l'Amministrazione ha stabilito che il Progetto di fattibilità (PFTE) deve essere oggetto di consultazione pubblica, ai sensi dell'art. 22 del D.Lgs. n. 50/2016, e i contributi e i resoconti saranno pubblicati unitamente ai documenti predisposti dall'Amministrazione Capitolina relativi a tale procedimento. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte saranno valutati in sede di predisposizione delle ulteriori fasi progettuali e saranno successivamente discusse in sede di Conferenza di Servizi decisoria e concorreranno alla valutazione della proposta.

Al fine di permettere una partecipazione consapevole e informata si segnala che tutti i documenti ufficiali e gli elaborati progettuali finora prodotti relativamente alla presente proposta sono pubblicati sul sito ufficiale di Roma Capitale e consultabili al seguente indirizzo:

http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg/aggiornamenti/stadio-roma-pietralata.html

Introduzione

Maurizio Veloccia
Assessore all'Urbanistica

Non è certo la prima volta che si parla di Stadio a Roma. Molti sono stati i progetti avanzati anche in anni recenti che tuttavia, per ragioni diverse, si sono arenati.
La nuova proposta di realizzare uno stadio per il calcio nel quadrante di Pietralata presentata da A.S. Roma nei mesi scorsi ha almeno quattro elementi significativi che la distinguono dalle precedenti e che impongono a noi tutti una attenta riflessione sul merito.
Innanzitutto, essa rappresenta una iniziativa di interesse pubblico attuata attraverso la valorizzazione di aree pubbliche e non private, di proprietà di Roma Capitale, che vengono concesse in diritto di superficie e che pertanto torneranno nella piena disponibilità di Roma Capitale al termine della concessione. In secondo luogo, il progetto riguarda aree già pianificate per il Sistema Direzionale Orientale (SDO) e non prevede la realizzazione di ulteriori cubature rispetto a quelle già stabilite dal piano regolatore né l'impegno di ulteriore suolo agricolo. In terzo luogo, la proposta prevede la costruzione del solo impianto sportivo e delle opere necessarie al suo corretto funzionamento, all'inserimento nel contesto urbano, all'attuazione e completamento di interventi di urbanizzazione, senza ulteriori edificazioni private di natura diversa. Infine, per la prima volta il progetto è oggetto di un dibattito pubblico e di un processo partecipativo che, prima della definizione del progetto definitivo, possa dare spazio alla più ampia informazione e confronto con i cittadini e con tutti i soggetti interessati proprio per rendere più forte, consapevole e giusta la decisione finale.
Per questa Amministrazione il quadrante di Pietralata rappresenta un'area di straordinarie potenzialità e rilevanza strategica per il futuro assetto della città. Un'area di proprietà pubblica, a ridosso della città storica, con alti livelli di accessibilità a scala locale, metropolitana, nazionale: è servita da 3 fermate della metro B (Bologna, Stazione Tiburtina, Monti Tiburtini), 3 linee di ferrovie regionali (FL1, FL2, FL3), in prossimità della stazione Tiburtina dell'alta velocità e direttamente connessa all'aeroporto di Fiumicino.
Il progetto dello SDO di Pietralata rappresenta un caso unico ed emblematico a Roma dove una parte di città è stata progettata sulla base di una regia pubblica, espropriando le aree dove sono state (ancora parzialmente) realizzate le opere di urbanizzazione prima dello sviluppo edilizio, dove la metropolitana è in esercizio dal 1990 e la fermata di Quintiliani aperta dal 2003, dove Roma Capitale ha progettato e sta realizzando strade e sottoservizi con un investimento di circa 100 milioni di euro, dove è in corso di ultimazione il nuovo studentato dell'Università La Sapienza che sta progettando un Campus previsto fin dal 2011, dove sta per prendere avvio la realizzazione della sede dell'ISTAT e dove, infine, nascerà la sede del Rome Technopole, un centro di formazione e ricerca multi-tecnologico promosso da università e imprese.
In questo contesto, la proposta di AS Roma coglie uno degli obiettivi programmatici di questa Amministrazione, ovvero attrarre investimenti privati, nazionali e internazionali, da

orientare verso la trasformazione di aree strategiche e promuovere uno sviluppo territoriale positivo e duraturo per imprese e lavoro; in questo quadro il progetto dello Stadio a Pietralata si integra e contribuisce a dare attuazione, dopo oltre 20 anni di attesa, a una parte significativa del progetto dello SDO previsto nel piano del 1962, localizzando nuove funzioni e grandi attrezzature di interesse urbano e metropolitano, rafforzandone il carattere di *centralità*, integrando il sistema delle funzioni pubbliche con attrezzature private di rilevante attrattività in coerenza con quanto previsto dal vigente piano regolatore.
La proposta della AS Roma prevede infatti un investimento di circa 530 milioni di euro di fondi esclusivamente privati in un'area libera di 20 ettari, di proprietà pubblica. Come già detto, la proposta non prevede la realizzazione di superfici aggiuntive rispetto a quelle pianificate, ma l'utilizzazione di quelle già destinate ad attività terziarie per realizzare servizi strettamente connessi alle attività sportive, in gran parte aperte e fruibili non solo in occasione delle partite. Intorno allo stadio sono previste, sempre con fondi privati, un parco di circa 10 ettari e un parco centrale nel comprensorio direzionale, sul quale affacciano le nuove attrezzature in corso di realizzazione e previste dal progetto SDO, la riqualificazione della stazione della metro, tre ponti ciclo-pedonali di collegamento con la Stazione Tiburtina, Piazza Bologna e Monti Tiburtini, la realizzazione di una parte consistente dei parcheggi previsti nel piano attuativo.
Nella delibera dell'Assemblea capitolina del maggio scorso, Roma Capitale ha individuato i 10 elementi qualificanti della proposta, che costituiscono gli estremi per la dichiarazione dell'interesse pubblico, individuati sulla base del progetto presentato, dei risultati della conferenza dei servizi preliminare, dei 29 contributi e pareri espressi dagli enti e dalle amministrazioni consultate.
Si tratta di motivazioni di carattere generale, riferite al posizionamento competitivo di Roma nel contesto internazionale, e motivazioni di carattere più specifico legate alla compiuta riqualificazione di un settore strategico della città, al suo sviluppo economico e sociale, al potenziamento delle dotazioni di servizi e infrastrutture, alla valorizzazione di ingenti investimenti pubblici che sono stati fatti nell'area di Pietralata e che da anni attendono un esito concreto nella loro definitiva attuazione.
La delibera contiene anche un dettagliato elenco delle condizioni e prescrizioni necessarie al raggiungimento dell'approvazione del progetto definitivo. Si tratta di aspetti essenziali attraverso i quali gli interventi possono inserirsi in modo corretto nel contesto urbanistico, infrastrutturale, ambientale, storico-culturale e sociale del quadrante di Pietralata e nel quadro della programmazione economica, finanziaria e patrimoniale dell'Amministrazione capitolina.
Il dibattito pubblico che ci accingiamo ad avviare è un altro dei passaggi essenziali di questo percorso. Il progetto definitivo dovrà essere redatto anche tenendo conto delle indicazioni e dei contributi emersi nel processo partecipativo. Ma la necessità di dare corso al più ampio processo di informazione, partecipazione e confronto nasce come detto dalla eccezionale rilevanza degli interventi proposti. Per questo mi auguro che questo confronto, partendo dal presente documento che racchiude una sintesi del lavoro fin qui fatto, possa essere il più possibile aperto, partecipato e propositivo. Buon lavoro a tutti.

DIBATTITO PUBBLICO
STADIO AS ROMA

Sezione 1

INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI

a cura di Roma Capitale

Indice

SEZIONE 1 1

INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI 1

1 LA PROPOSTA 1

1.1 LA LEGGE STADI 1
1.2 LA GENESI 2
1.3 LA PROPOSTA DI UN NUOVO STADIO A PIETRALATA 3
1.4 LE CARATTERISTICHE PRINCIPALI 3
1.5 ITER PROCEDURALE 5
1.6 LA CONFERENZA DEI SERVIZI PRELIMINARE 5
1.7 CONTENUTI DI INTERESSE PUBBLICO E VALUTAZIONI 6
1.7.2 Sintesi delle Prescrizioni 8
1.9 LA PROSECUZIONE DELL'ITER APPROVATIVO 12
1.9.1 Il tavolo tecnico sulla mobilità 12
1.9.2 Nuova Legge Stadi 12

2 IL TERRITORIO 14

2.1 PROCESSO FORMATIVO 14
2.2 SISTEMA INSEDIATIVO 15
2.3 SISTEMA INFRASTRUTTURALE 16
2.4 SISTEMA STORICO-AMBIENTALE 17

3 LA STRUMENTAZIONE VIGENTE DI ROMA CAPITALE E INDIRIZZI 18

3.1 PIANO REGOLATORE GENERALE 18
3.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE 19
3.3 LA CENTRALITÀ PIETRALATA 21
3.3.1 Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Pietralata 24
3.3.2 Il Comparto Stadio nel Comprensorio Direzionale Pietralata 29

4 PROPRIETÀ DELLE AREE ED ESPROPRI 31

4.1 PREMESSA 31
4.2 AREE INTERNE AL PERIMETRO DELLO STADIO E DELLE OPERE CONNESSE 32

5 LO STUDIO DI FATTIBILITÀ PROPOSTO 33

5.1 LE COMPONENTI DEL PROGETTO 33
5.2 LO STADIO 35
5.3 IL PARCO CENTRALE 37
5.4 INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ 37
5.5 DOTAZIONE DI PARCHEGGI 38

Sezione 1

INQUADRAMENTO GENERALE DEGLI INTERVENTI

a cura di Roma Capitale

1 La Proposta

1.1 La legge stadi

Le procedure per favorire l'ammodernamento e la costruzione degli impianti sportivi, dal 2014, sono state disciplinate dalla legge n. 147, in parte modificata ed integrata dall'art. 62 del Decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50 convertito con modificazioni dalla Legge n. 96/2017.

Sulla base di tale disciplina (allora vigente) nell'ottobre del 2022, l'A.S. Roma S.p.A., in qualità di Soggetto Proponente, ha presentato a Roma Capitale una proposta per la realizzazione e gestione di un nuovo Stadio di Calcio nella zona urbana di Pietralata.

A seguito della proposta Roma Capitale, sempre nel mese di ottobre 2022, ha indetto la Conferenza di Servizi preliminare.

Nel corso dello svolgimento della Conferenza di Servizi, dal 1° gennaio 2023, è divenuto efficace il D.Lgs. n. 38/2021 (c.d. "Nuova Legge Stadi"), il quale ha abrogato l'articolo 1, comma 304, della Legge n. 147/2013, nonché le previsioni rilevanti di cui all'articolo 62 del Decreto-legge n. 50/2017, convertito con modificazioni dalla Legge n. 96/2017.

La nuova disciplina, in realtà, per la costruzione e l'esercizio degli impianti sportivi mantiene sostanzialmente immutate le fasi del procedimento e, in particolare, la disciplina relativa alla prima fase riguardante l'istruttoria della proposta in sede di Conferenza di Servizi preliminare e successiva dichiarazione di pubblico interesse della stessa.

La Nuova Legge Stadi non prevede specifiche disposizioni transitorie per i procedimenti avviati nella vigenza della precedente disciplina; il D.Lgs. n. 38 del 28 febbraio 2021, delinea, infatti, un percorso autorizzativo per la costruzione dei nuovi impianti sportivi in gran parte analogo a quello previsto dalla precedente Legge del 2013.

In estrema sintesi la nuova disciplina non prevede più la presentazione di uno studio di fattibilità a valere come Progetto di Fattibilità Tecnica Economica (PFTE), ma un "documento di fattibilità delle alternative progettuali" che è già contenuto nel PFTE presentato dal proponente.

In linea con il principio di non aggravamento dell'azione amministrativa e con l'obiettivo di semplificare le procedure amministrative volte a favorire l'ammodernamento e la costruzione degli impianti sportivi, Roma Capitale ha ritenuto valida, anche ai sensi del D.Lgs. n. 38 del

28 febbraio 2021, la procedura ad oggi espletata, in ottemperanza a quanto dettato dall'allora vigente normativa, in gran parte analoga a quella prevista dalla nuova Legge Stadi (che verrà applicata per le successive fasi della procedura autorizzativa dell'intervento in oggetto).

1.2 La genesi

L'esigenza di realizzare un nuovo stadio a Roma è testimoniata in primo luogo dalle numerose iniziative che hanno animato un acceso dibattito negli ambienti sportivi e amministrativi degli ultimi decenni.

Ancora oggi, infatti, le partite del campionato di calcio della Serie A si svolgono nello Stadio Olimpico, un impianto che, seppur ampliato per i Mondiali del 1990, non corrisponde più agli standard internazionali più avanzati che privilegiano modelli e strutture multifunzionali come già sperimentato in molti dei principali paesi europei.

Già nel 1987, per volontà del presidente Dino Viola e in previsione dei Mondiali di Italia '90, la A.S. Roma S.p.A. aveva presentato la proposta di un nuovo stadio alla Magliana, non ottenendo l'allora necessario contributo dalle finanze pubbliche alla luce dei già imponenti impegni per l'ammodernamento dell'Olimpico.

Una ventina di anni dopo, nel 2009, sempre la A.S. Roma S.p.A. propose la realizzazione di un nuovo impianto sulla via Aurelia, in zona Massimina. Anche questa proposta, però, non raccolse il supporto statale e le problematiche legate ai vincoli paesaggistici ed archeologici che interessavano l'area ipotizzata non permisero lo sviluppo dell'iniziativa.

Più recentemente, nel 2014, è stata presentata una nuova proposta nella zona dell'ex Ippodromo di Tor di Valle che prevedeva l'insediamento di numerose altre attività parallele all'impianto sportivo. La mole del nuovo insediamento, considerata da molti eccessiva, e le complessità non solo idrogeologiche, insite nell'operare in una ansa del Tevere, hanno portato, nel 2021, all'annuncio dell'annullamento del iter avviato.

Figura 1 - vista dell'area di Pietralata da est. In blu l'area interessata dall'intervento (Google Maps)

1.3 La proposta di un nuovo stadio a Pietralata

L'esigenza di A.S. Roma di realizzare un nuovo stadio di calcio affonda le sue radici nel processo evolutivo del ruolo dello stadio nelle città contemporanee.

Lo stadio infatti ha modificato nel tempo la sua funzione storica e si sta sempre più trasformando in una struttura atta a soddisfare differenti bisogni, non solo connessi alla fruizione dell'avvenimento sportivo, ma anche al perseguimento di obiettivi economici, sociali e ambientali e può rappresentare un elemento chiave del marketing di una società di calcio, oltre che un rilevante fattore di sviluppo economico - sociale del territorio interessato.

L'attuale stadio Olimpico è progettato come una infrastruttura "calcistica" basata su una concezione, figlia di un contesto sociale diverso da quello attuale, che risulta obsoleta e non in grado di competere con gli stadi europei e di svolgere il ruolo a cui oggi sono chiamati tali impianti.

Il modello di riferimento nei principali paesi europei è infatti quello dello stadio per il calcio multifunzionale, che si contraddistingue per la sua idoneità a divenire parte integrante della società civile rappresentando a tutti gli effetti un "contenitore di esperienze" eterogeneo, non limitato al solo evento sportivo.

Al fine di essere fruito nei suoi diversi usi, un moderno stadio da calcio multifunzionale deve essere di facile accesso alle comunità locali e, quindi, collegato alle principali arterie urbane della città in maniera di costituire un'occasione di riqualificazione urbana ed un collettore di nuove attività. Inoltre, la realizzazione di un impianto sportivo di nuova generazione, nasce anche dall'esigenza di dotare la capitale di un nuovo stadio in linea con gli standard internazionali più avanzati in grado di migliorare il confort degli spettatori, con condizioni di sicurezza molto più efficaci dell'impianto attuale.

Per tutte le ragioni suesposte il nuovo impianto potrà inoltre accrescere, secondo quanto affermato dai proponenti, il posizionamento della A.S. Roma S.p.A. nel ranking internazionale, superando il deficit competitivo con le principali città europee.

In tale quadro s'inserisce la proposta di realizzazione di un nuovo stadio nella zona Pietralata, oggetto del presente Dibattito Pubblico, in una delle zone più robuste della rete della mobilità pubblica e privata della capitale.

1.4 Le caratteristiche principali

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

Il Progetto interessa un'area complessiva di circa 20 ha in località Pietralata, di proprietà di Roma Capitale e prevalentemente libera da edificazioni che la A.S. Roma chiede in diritto di superficie per 90 anni, trascorsi i quali l'infrastruttura realizzata verrà ceduta in proprietà a Roma Capitale.

L'ambito urbano interessato dalla proposta è compreso all'interno del Piano Particolareggiato per il Comprensorio direzionale SDO Pietralata e prevede una variante alla strumentazione urbanistica esecutiva.

La Superficie Utile Lorda di progetto è pari a circa 48.000 mq (circa 35.900 mq a Servizi e 12.100 mq Commerciale) e comprende tutte le funzioni ed i servizi finalizzati a qualificare la futura struttura come Complesso sportivo multifunzionale.

L'intervento proposto si articola su 3 principali livelli:

- Infrastrutture Stadio, comprensive di aree Hospitality & MICE[2], Ricettive, Benessere e Intrattenimento e aree parcheggio;
- Spazi Esterni, suddivisi in Parco Centrale, comprensivo di Playground e Aree Entertainment a disposizione della comunità, e in Parco dello Stadio, caratterizzato da aree verdi;
- Opere di Urbanizzazione a supporto dell'area di interesse e per migliorare il sistema degli accessi all'impianto.

Dal punto di vista finanziario la proposta si inquadra nell'ambito degli interventi di Partenariato Pubblico Privato, con finanziamento dell'investimento complessivo a carico di A.S. Roma, conferimento delle aree (che rimangono di proprietà comunale) e delle necessarie dotazioni di SUL edificabile in diritto di superficie per 90 anni, al termine dei quali le opere realizzate passano gratuitamente in proprietà al Comune; gli investimenti complessivi previsti nel Piano Economico Finanziario asseverato (PEF) ammontano a circa 528 milioni di euro di cui 360 per opere e sicurezza, circa 100 per i parcheggi, 20 per le urbanizzazioni, 128 per somme a disposizione e 40 per contributi di costruzione e canone concessorio.

Non è previsto che Roma Capitale corrisponda alcun contributo pubblico al concessionario.

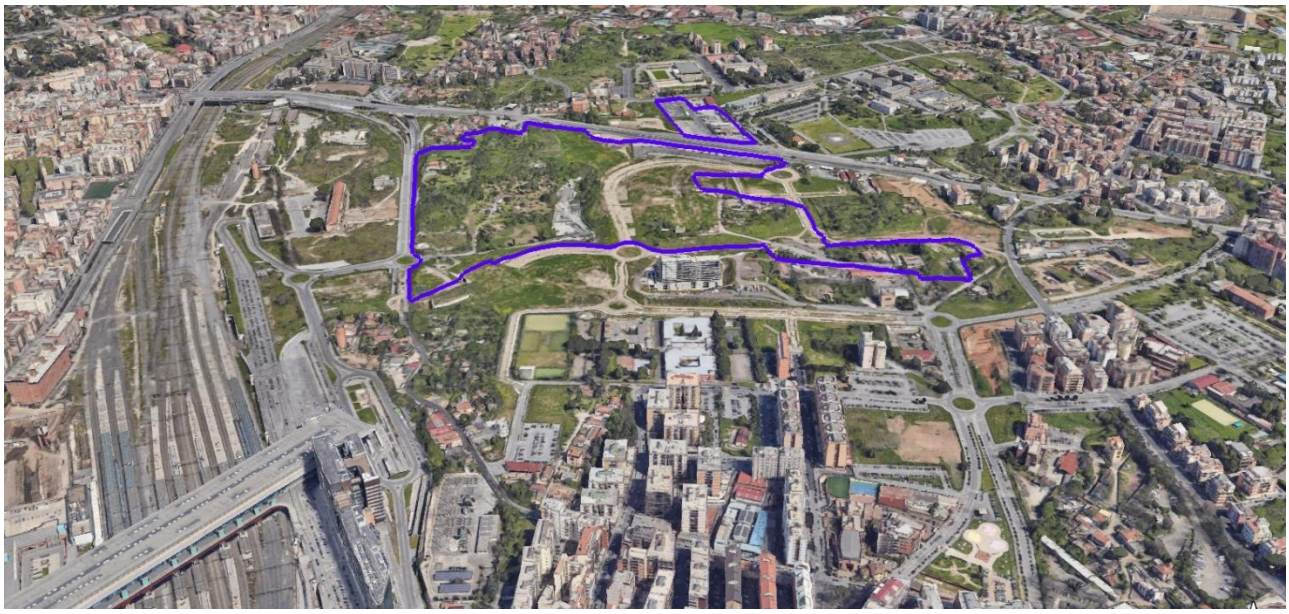

Figura 2 - Vista dell'area di Pietralata da sud. In blu l'area interessata dall'intervento (Google Maps)

[2] Meetings, Incentives, Conferences and Exhibitions

1.5 Iter procedurale

Il 3 ottobre 2022 la A.S. Roma S.p.A., in qualità di soggetto proponente, ha presentato a Roma Capitale uno studio di fattibilità per la realizzazione e gestione in Project Financing di un nuovo stadio di calcio in un'area di proprietà del Comune, in località Pietralata, ai sensi dell'art.1 legge 147/2013 (*Disciplina speciale sugli impianti sportivi*) co. 304 e 305 e dell'art. 62 del DL 50/2017 convertito con modificazioni dalla legge 96/2017.

Nel novembre 2022 è stata poi indetta la Conferenza dei Servizi preliminare, ai sensi e per gli effetti della L. 147/2013 e s.m.i., per l'esame dello Studio di fattibilità - conclusasi a gennaio 2023 - a seguito della quale la Giunta Capitolina ha approvato, il 7 febbraio 2023, una delibera che riconosce il pubblico interesse allo studio di fattibilità per il nuovo stadio della A.S. Roma, delibera che, previo passaggio nelle commissioni competenti e nel Municipio Roma IV, è stata discussa ed approvata, con prescrizioni, dall'Assemblea Capitolina il 9 maggio 2023 per la dichiarazione definitiva del pubblico interesse.

Il passaggio successivo è rappresentato dal presente Dibattito Pubblico che, come anticipato, costituisce l'occasione per acquisire tutti i contributi che le diverse realtà cittadine intendono promuovere per la più ampia condivisione del processo decisionale e programmatorio.

Il percorso procedurale fino ad ora sviluppato è così sintetizzabile:

- ottobre 2022: presentazione della proposta, corredata da studio di fattibilità, da parte della società A.S. Roma e contestuale richiesta di convocazione della Conferenza di Servizi preliminare;
- novembre 2022: indizione da parte del Comune competente della conferenza di servizi preliminare;
- gennaio 2023: chiusura della conferenza dei servizi e pubblicazione del verbale conclusivo della conferenza di Servizi preliminare su sito del Comune e sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio;
- maggio 2023: dichiarazione di pubblico interesse da parte del Comune, sulla base degli esiti della conferenza di servizi preliminare, con indicazione delle condizioni necessarie per ottenere i successivi atti di assenso sul progetto;
- settembre 2023: svolgimento del "dibattito pubblico" di cui all'art. 22 del D.Lgs. 50/2016, di durata massima di 4 mesi

1.6 La Conferenza dei servizi preliminare

La procedura di Conferenza di Servizi Preliminare si è conclusa il 10 gennaio 2023 con l'espressione delle determinazioni degli Enti coinvolti, che hanno indicato ad A.S. Roma le prescrizioni e le condizioni affinché il progetto possa essere valutato positivamente nella successiva fase progettuale. Si sono espressi durante la conferenza 30 soggetti coinvolti su tutti i temi di rilevanza per il progetto di cui si da conto nel verbale conclusivo e che sono stati recepiti nella deliberazione di dichiarazione di interesse pubblico. Per la consultazione del documento completo si rimanda alla Relazione istruttoria del Responsabile del procedimento (Allegato 3 alla Delibera 73/2023) disponibile sul sito di Roma Capitale.

1.7 Contenuti di interesse pubblico e valutazioni

La Delibera di Assemblea Capitolina n.73 del 09.05.2023, prendendo atto delle risultanze della Conferenza di Servizi preliminare, ha dichiarato il Pubblico Interesse della proposta di realizzazione del nuovo stadio di calcio multifunzionale e delle opere infrastrutturali connesse, presentata dall'A.S. Roma S.p.A. con diverse prescrizioni e condizioni.

Dall'analisi della proposta e sulla base delle prescrizioni indicate negli atti di Roma Capitale la dichiarazione di pubblico interesse si è basata sui seguenti aspetti:

1. la realizzazione di un nuovo stadio multifunzionale, divenuto ormai modello di riferimento dei principali paesi europei, può rappresentare un rilevante volano di sviluppo economico e sociale dell'area interessata, in grado di rispondere a differenti bisogni della comunità e divenire parte integrante della società civile, rappresentando a tutti gli effetti un contenitore di esperienze eterogeneo, non limitato al solo evento sportivo;
2. la localizzazione del nuovo impianto sportivo in un'area della città servita dal trasporto pubblico locale e ben collegata alle principali arterie viarie della zona, consentendo il facile accesso ai tifosi e alle comunità locali attraverso il TPL e la modalità ciclabile e pedonale, potrà favorire la riduzione dell'impatto sulla città dell'attuale modalità di fruizione dello stadio Olimpico;
3. la strategicità dell'intervento proposto per il territorio di riferimento potrà contribuire alla complessiva rigenerazione di un esteso ambito urbano attualmente incompiuto; per la zona di Pietralata infatti la realizzazione del nuovo impianto multifunzionale rappresenta la possibilità di un impulso al completamento dell'attuazione di tutte le opere e le previsioni del Piano Particolareggiato del Comparto SDO[3], realizzando la cubatura non espressamente destinata alle sedi della Pubblica Amministrazione e ultimando le infrastrutture viarie, molte delle quali già in corso di attuazione, nonché l'occasione per una compiuta ed auspicata cucitura e rigenerazione urbanistica del quadrante urbano in cui si colloca, un'opportunità unica per valorizzare il quadrante urbano, riqualificare la stazione metro Quintiliani, migliorare le condizioni di vita e di socializzazione dei cittadini residenti;
4. la realizzazione di un nuovo impianto sportivo multifunzionale di nuova generazione, un nuovo stadio in linea con gli standard internazionali più avanzati che, negli obiettivi dei proponenti, migliorerà il comfort degli spettatori e accrescerà una modalità di fruizione più orientata alle famiglie, con condizioni di sicurezza molto più efficaci dell'impianto attuale; il nuovo impianto potrà inoltre accrescere, secondo quanto affermato dai proponenti, il posizionamento della A.S. Roma S.p.A. nel ranking internazionale, superando il deficit competitivo con i principali paesi europei;
5. il potenziamento della dotazione di aree verdi fruibili, aree ricreative e sportive all'aperto, quali il playground e le aree entertainment, che possono diventare un nuovo spazio di aggregazione con libero accesso per i cittadini di tutte le età senza barriere e totalmente

[3] Per una più ampia trattazione dello strumento urbanistico attuativo si rimanda al paragrafo 3.3.1

gratuito, che può contribuire non solo alla riqualificazione e al rilancio del quartiere ma anche alla promozione, specialmente verso i più giovani, della pratica sportiva come facilitatore per l'aggregazione e la fruizione consapevole dello spazio pubblico;

6. la realizzazione di un intervento articolato che, nel suo complesso, può costituire nuova centralità della città, vissuta 365 giorni l'anno ed in tutte le ore del giorno, e con potenziali ritorni di immagine e incremento di turismo a livello cittadino, in un contesto urbano che attualmente presenta molte criticità;
7. la realizzazione di una serie di connessioni urbane pedonali e ciclabili con il contesto urbano limitrofo, che consentono il superamento delle attuali cesure dovute alle infrastrutture esistenti, come la ferrovia e via dei Monti Tiburtini o di connessione diretta con la stazione Tiburtina, creando condizioni di integrazione dell'ambito di progetto con il quadrante urbano di riferimento;
8. la realizzazione di tutte le opere pubbliche strumentali all'intervento a carico del richiedente;
9. il presumibile e significativo indotto produttivo ed occupazionale che può generare la realizzazione dell'intervento, in termini di gettito fiscale legato al fatturato generato direttamente ed indirettamente dallo stadio, e alla creazione di nuovi posti di lavoro, incluse le esternalità positive sulle attività produttive della zona, in quanto lo stadio potrà essere collettore di nuove attività commerciali e produttive, e sul mercato immobiliare, per le ricadute positive in termini di valorizzazione degli immobili limitrofi;
10. l'incremento della sicurezza urbana attraverso la concreta attuazione di interventi di trasformazione in attuazione della pianificazione urbanistica solo parzialmente realizzata, con la sottrazione dall'incuria di ampi territori acquisiti da Roma Capitale ma non ancora utilizzati per finalità pubbliche;

A quanto finora esposto deve però essere aggiunto che l'opzione 0, ossia la prosecuzione dell'utilizzo dello Stadio Olimpico per le partite in casa della A.S. Roma, rappresenterebbe la conferma di una situazione che, nonostante la mal tollerata consuetudine, evidenzia criticità ripetutamente segnalate dai cittadini su diverse tematiche a partire dall'accessibilità e la sicurezza, alle quali si aggiunge l'impegno di tutte le strutture coinvolte in uno sforzo forse eccessivo per raggiungere e mantenere le condizioni minime sufficienti per lo svolgimento degli eventi sportivi.

Inoltre la trasformazione dello stadio Olimpico in un moderno stadio da calcio comporterebbe l'inevitabile soppressione della pista di atletica con la conseguente necessità di realizzare un nuovo impianto dedicato all'atletica di livello internazionale.

Un ultimo aspetto che rende eccessivamente complessa l'ipotesi di ristrutturazione dello stadio Olimpico è l'impossibilità di individuare, in città, un impianto alternativo dove svolgere, adeguatamente, le partite di calcio durante lo svolgimento dei cantieri.

1.7.1 Sintesi delle Prescrizioni

La Delibera di dichiarazione del Pubblico Interesse riporta inoltre la descrizione delle principali condizioni e prescrizioni il cui recepimento da parte del proponente costituirà il presupposto necessario per l'ottenimento dei successivi atti di assenso.

Tali prescrizioni sono di seguito sintetizzate suddivise per argomento.

Aspetti urbanistici, edilizi ed infrastrutturali

- la proposta progettuale è in variante alla disciplina urbanistica vigente ed in particolare al Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale di Pietralata: ne consegue che l'approvazione del progetto proposto del nuovo stadio di calcio e delle relative infrastrutture complementari e/o funzionali alla fruibilità dell'impianto sportivo costituirà variante allo strumento urbanistico comunale anche ai fini dell'apposizione dell'eventuale vincolo preordinato all'esproprio delle aree che non risulteranno nella disponibilità del Soggetto Attuatore Concessionario;
- oltre alle verifiche delle dotazioni urbanistico-edilizie dell'ambito di intervento, la proposta progettuale dovrà essere verificata anche all'interno nel più ampio ambito che comprende sia l'intero comparto di Pietralata che il Piano di Assetto della Stazione Tiburtina ;
- il progetto deve garantire la dotazione di parcheggi pubblici e pertinenziali relativi alle Superfici Utili Lorde delle funzioni complementari calcolate ai sensi delle normative urbanistiche vigenti e soddisfare le dotazioni previste dalla normativa CONI;
- il tracciato delle opere di urbanizzazione in corso di esecuzione da parte di Roma Capitale nell'ambito d'intervento deve essere correttamente rispettato e recepito nel progetto definitivo di A.S. Roma;
- il progetto dovrà garantire la realizzazione a carico di A.S. Roma di tutte le opere pubbliche strumentali all'intervento, ivi inclusi i tre collegamenti pedonali e ciclabili;
- il cantiere dovrà essere realizzato in modo da minimizzare i fattori di disturbo del vicino ospedale *"Sandro Pertini"* durante lo svolgimento dei lavori;
- in materia di sicurezza urbana e prevenzione del crimine, dovranno essere adottati quanto più possibile, i criteri e le raccomandazioni relative alla "Prevenzione della criminalità attraverso la pianificazione urbana".

Aspetti relativi alla mobilità e la sosta

- per quanto attiene alla viabilità, dovranno essere garantiti adeguati livelli di servizio sia per i nodi principali maggiormente interessati dai flussi stadio che per la viabilità di distribuzione al comparto; in particolare dovranno essere previste le opere necessarie per evitare ulteriore congestionamento del traffico locale e si dovrà prevedere apposita viabilità di emergenza per la struttura ospedaliera, così da evitare il rischio di indisponibilità e inefficienza del servizio sanitario e di pronto soccorso nelle fasi di utilizzo della struttura sportiva;
- per quanto attiene al trasporto pubblico, dovrà essere assicurato un adeguato livello di offerta e che non peggiori le condizioni del servizio attuale e assicuri la capacità del

sistema di trasporto pubblico, e dovrà essere realizzata una soluzione strutturale che consenta sempre e comunque l'accesso all'ospedale Pertini per i mezzi di emergenza;
- per quanto attiene, infine, al sistema della sosta, il dimensionamento della stessa deve essere adeguatamente indagato in ordine ai potenziali e conseguenti effetti critici sulle aree limitrofe e sui nodi di scambio, valutando anche l'eventuale reperimento ed implementazione di parcheggi aggiuntivi presso i nodi di scambio delle fermate della linea metropolitana B (Ponte Mammolo, S. Maria del Soccorso, Pietralata, Monti Tiburtini);
- in generale, l'accessibilità dovrà incentrarsi su modelli di trasporto prevalentemente pubblico su ferro, anche attraverso azioni e politiche di promozione del Trasporto Pubblico Locale volte a migliorare la mobilità alternativa ed in particolare le connessioni ciclo pedonali.

Aspetti economico-finanziari
- la concessione dell'area e dei diritti edificatori di Roma Capitale in diritto di superficie sarà a carattere oneroso e dovrà essere calcolato dall'Agenzia dell'Entrate tenendo conto dei costi lordi sostenuti da Roma Capitale per acquisizione delle aree e la realizzazione delle urbanizzazioni, rivalutati ad oggi secondo gli indici correnti;
- gli oneri di urbanizzazione potranno essere corrisposti eventualmente sotto forma di opere pubbliche strumentali secondo le indicazioni dell'Amministrazione;
- gli oneri relativi al costo di costruzione non potranno essere scomputati per la realizzazione di opere di urbanizzazione ma dovranno essere corrisposti a Roma Capitale;
- dovrà essere elaborata una matrice dei rischi con indicazioni di quelli posti in capo all'amministrazione e quelli trattenuti dal concessionario;
- il Piano Economico Finanziario dovrà contenere il valore delle opere infrastrutturali e le eventuali acquisizioni delle aree necessarie alla loro realizzazione.

Aspetti giuridico-legali, convenzionali e patrimoniali
- le aree interne al perimetro oggetto dell'intervento che non risultano di proprietà di Roma Capitale dovranno essere oggetto di procedura espropriativa e/o procedure atte a garantirne il possesso a carico di A.S. Roma.

Aspetti ecologico-ambientali e storico, culturali e paesaggistici
- la proposta sarà sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale, pertanto si rimanda agli esiti di tale valutazione;
- dovranno comunque essere adottate le più moderne e performanti tecniche di mitigazione acustica allo scopo di isolare l'inquinamento acustico sensibili con particolare riferimento all'Ospedale Pertini e alle residenze;
- il progetto dovrà essere sottoposto alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico;
- il progetto dovrà tenere conto che la Stazione dell'alta velocità di Roma Tiburtina è stata riconosciuta di particolare carattere artistico con apposito Decreto del 28 agosto 2014.

Inoltre la delibera n.73/2023 che dichiara il Pubblico interesse, stabilisce che, prima dell'avvio della Conferenza di Servizi decisoria, l'Amministrazione verificherà l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni, condizioni e raccomandazioni risultanti dalla Conferenza di Servizi preliminare nonché a quelle emerse nell'ambito del previsto Tavolo tecnico tra Roma Capitale, RFI, FSSU, Regione Lazio e Soggetto Proponente con particolare riferimento alle seguenti condizioni inderogabili che sinteticamente si riportano:

a) Dotazioni di aree a standard e parcheggi: la dotazione di parcheggi aggiuntivi dovrà essere localizzata prioritariamente nell'ambito del PP Pietralata o nell'area di immediato interesse dello stadio. Una quota di tale dotazione potrà essere realizzata fuori dall'area di interesse dello stadio, in aree adiacenti alle stazioni e alle fermate della rete di trasporto su ferro e della linea metropolitana B, prevalentemente nella tratta verso Rebibbia o lungo i percorsi ciclopedonali e gli assi di accesso allo stadio, in aggiunta all'attuale dotazione di parcheggi di scambio a disposizione della cittadinanza, con l'obiettivo di potenziare l'offerta di trasporto multimodale; la dotazione di aree a standard per il verde pubblico deve essere progettata e realizzata in modo tale da costituire un sistema continuo e liberamente fruibile, integrato nell'organizzazione degli spazi pubblici, con particolare attenzione alle fasce più deboli della popolazione, e preminentemente con caratteri naturalistici.

b) Infrastrutture di trasporto pubblico: deve essere garantito che almeno il 50% degli utenti dello stadio possa raggiungere l'impianto sportivo con le infrastrutture di trasporto pubblico e della mobilità ciclabile e pedonale, al fine di massimizzare il trasporto su ferro e di minimizzare l'impatto del trasporto privato su gomma sull'intera viabilità dell'area di diretta influenza dello stadio; deve inoltre essere prevista la riqualificazione della fermata "Quintiliani" della Metropolitana linea B adeguando l'atrio e gli spazi di accesso ai nuovi flussi di passeggeri attesi e ai principi del *'design for all'*; si devono valorizzare le forme di mobilità sostenibile e condivisa, con riferimento ai collegamenti ciclabili e pedonali, e anche alla sharing mobility in un'ottica di ulteriore limitazione del traffico privato motorizzato.

c) Collegamenti ciclo-pedonali: devono essere realizzati i tre collegamenti pedonali e ciclabili tra l'area dello stadio e:
   - il quartiere Bologna/Nomentano (via Livorno);
   - l'area della stazione Tiburtina (piazzale ovest);
   - via Giuseppe Seguenza/via Monti Tiburtini/Ospedale Pertini;

   la rete dei percorsi ciclo-pedonali previsti devono essere integrati e messi in rete con quelli esistenti e previsti nel Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale Pietralata e nelle aree limitrofe anche al fine di garantire un'alternativa sostenibile alla mobilità del quartiere e di accesso verso l'infrastruttura sportiva, verificando inoltre gli interventi per la sistemazione, la riqualificazione e la messa in sicurezza di un percorso di accesso ciclo-pedonale, anche di tipo naturalistico, lungo via dei Monti Tiburtini, tra via dei Durantini e la Circonvallazione Nomentana.

d) Infrastrutture stradali: devono essere definite soluzioni capaci di mitigare e garantire il corretto afflusso e deflusso dell'area attraverso la rete stradale locale e principale garantendo condizioni di sicurezza e livelli di servizio a tutela dei residenti nelle aree limitrofe; gli scenari di valutazione dell'impatto dello stadio dovranno tenere conto dell'evoluzione urbanistica e trasportistica definita dagli strumenti di pianificazione vigenti, assumendo un livello di domanda attesa coerente con la capacità massima dello stadio e dei servizi connessi; sull'intera viabilità dell'area di diretta influenza dello stadio le opere di carattere infrastrutturale e tecnologico dovranno garantire, su tutte le presenti lungo gli itinerari della viabilità principale di accesso allo stadio, un adeguato livello di servizio; deve essere realizzata una soluzione infrastrutturale coerente e adeguata che garantisca sempre e comunque l'accesso carrabile, quanto più diretto e immediato, da parte di tutti i possibili utenti all'Ospedale Pertini anche durante le fasi di accesso ed esodo degli spettatori dall'impianto sportivo.

e) Assetto paesaggistico e ambientale: la dotazione delle aree verdi deve essere concepita in base a principi di sostenibilità ambientale, economicità nella manutenzione, sicurezza urbana, mitigazione dell'impatto delle infrastrutture, massima fruibilità, ponendo particolare attenzione al tema della permeabilità dei suoli, alla gestione delle acque meteoriche, alla tutela delle alberature di pregio esistenti e al recupero e allo sviluppo delle biodiversità e della forestazione urbana come elemento di mitigazione ambientale; la realizzazione delle nuove strutture dovrà rispettare l'obbligo di utilizzare fonti di produzione di energia rinnovabile nei limiti stabiliti dalla normativa vigente.

f) Impatti acustici: devono essere adottate le più aggiornate e performanti soluzioni tecniche per l'isolamento acustico dello stadio e idonee e adeguate misure di mitigazione nelle aree circostanti al fine di minimizzare, in fase di costruzione e di esercizio dell'impianto, gli impatti sul clima acustico dell'Ospedale Pertini e delle zone residenziali prossime nei limiti stabiliti dalla vigente normativa nazionale.

g) Variante urbanistica: il Proponente si farà carico di predisporre tutti gli elaborati necessari per l'approvazione della variante allo strumento urbanistico comunale, variante che consegue all'approvazione del progetto del nuovo stadio di calcio e delle relative infrastrutture complementari e/o funzionali alla fruibilità dell'impianto sportivo; la proposta progettuale, inoltre, configurandosi come un innesto all'interno del Piano Particolareggiato esistente, rende necessaria la ripianificazione dell'intero ambito di Piano con il fine di armonizzare dal punto di vista urbanistico e funzionale i diversi interventi già realizzati e/o in corso di realizzazione con quelli di nuova previsione.

h) Sostenibilità economico finanziaria: la verifica di convenienza economica e di sostenibilità finanziaria della proposta sarà effettuata dall'Amministrazione sulla base del PEF aggiornato e attualizzato, della matrice dei rischi, del cronoprogramma Lavori e di tutti gli altri documenti necessari allo scopo.

1.9 La prosecuzione dell'iter approvativo

Come anticipato, lo svolgimento del presente Dibattito Pubblico, fortemente voluto dall'Amministrazione Capitolina, rappresenta il primo passaggio previsto dalla Delibera di Dichiarazione di Pubblico Interesse per la prosecuzione dell'iter approvativo della proposta per il nuovo stadio. Gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte saranno valutati in sede di predisposizione del progetto definitivo e saranno discusse in sede di Conferenza di Servizi decisoria.

1.9.1 Il tavolo tecnico sulla mobilità

Nella consapevolezza che la proposta per il nuovo stadio implica un notevole livello di complessità in particolare sui temi legati alla mobilità, la Delibera di Dichiarazione di Pubblico Interesse impone un passaggio di approfondimento, proprio su questi temi, propedeutico alla stesura del Progetto Definitivo.

Viene, infatti, dato mandato al Direttore Generale di Roma Capitale di promuovere e formalizzare la costituzione di uno specifico Tavolo Tecnico tra Roma Capitale (con l'ausilio di Atac e Roma Servizi per la Mobilità), comprensivo dei Dipartimenti competenti per materia e dei Municipi II e IV, e RFI, FS Sistemi Urbani, Regione Lazio e A.S. Roma al fine di individuare, in ordine alle criticità segnalate sulla viabilità esistente nella Conferenza di Servizi preliminare, i necessari interventi di adeguamento e potenziamento del sistema di trasporto pubblico e privato.

Le risultanze dei lavori di questo tavolo dovranno essere recepite, per quanto di competenza, da A.S. Roma nel progetto definitivo e concorreranno alla valutazione positiva del predetto progetto.

1.9.2 Nuova Legge Stadi

A seguito della dichiarazione di pubblico interesse, dei contributi del dibattito pubblico e delle risultanze del tavolo tecnico sulla mobilità la procedura, ai sensi della *"Nuova Legge Stadi"* (D.Lgs 38/2021), potrà seguire il seguente sviluppo:

- presentazione a Roma Capitale del progetto definitivo da parte di A.S. Roma, corredato di un piano economico-finanziario asseverato e di una bozza di convenzione con l'amministrazione proprietaria per la concessione di costruzione e gestione, che specifichi, oltre all'obbligo della preventiva o contestuale realizzazione delle opere di urbanizzazione, le caratteristiche dei servizi e della gestione nonché la durata della cessione del diritto di superficie o di usufrutto;
- presentazione alla Regione Lazio da parte di A.S. Roma di Istanza di Valutazione di Impatto corredata da uno Studio di Impatto Ambientale, il cui procedimento, a seguito dell'espletamento di tutte le attività istruttorie e di consultazione previste dall'allegato A della DGR 884/2022, si conclude con la convocazione da parte della Regione della conferenza dei servizi decisoria; svolgimento della conferenza dei servizi decisoria in forma semplificata e in modalità asincrona, a cui partecipano tutti gli enti e le amministrazioni coinvolte nell'acquisizione di uno o più pareri, intese, concerti, nulla

osta o altri atti di assenso e che può richiedere al proponente le modifiche strettamente necessarie ai fini della valutazione positiva del progetto e in approvazione in via definitiva entro 60 giorni dalla presentazione dello stesso;

- emanazione del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) che comprende il provvedimento di VIA, l'approvazione del progetto definitivo, la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dell'opera e l'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio;
- l'approvazione del progetto da parte della Conferenza dei servizi costituisce altresì Variante allo strumento urbanistico comunale e sostituisce ogni autorizzazione o permesso comunque denominato necessario alla realizzazione dell'opera;
- svolgimento di idonea procedura ad evidenza pubblica per l'individuazione del concessionario per la redazione del progetto esecutivo, la realizzazione e la gestione dell'impianto sportivo, sulla base del progetto definitivo approvato, alla quale è invitato anche il soggetto proponente, ovvero l'A.S. Roma. Quest'ultimo, che assume la denominazione di Promotore, potrà esercitare il diritto di prelazione entro 15 giorni dall'aggiudicazione definitiva nell'ipotesi in cui non risulti aggiudicatario e divenire Aggiudicatario se dichiara di assumere la migliore offerta presentata;
- aggiudicazione della Concessione e stipula della convenzione. La convenzione conterrà anche gli elementi tipici della convenzione urbanistica relativi ad aree a standard urbanistico, modalità di realizzazione delle opere di urbanizzazione e del relativo scomputo, ammontare degli oneri eventualmente dovuti, garanzie, termini di realizzazione, nonché modalità di gestione dei parcheggi pubblici o comunque dei beni di standard ovvero destinati a fruizione pubblica.

Figura 3 - Vista aerea dell'area di Pietralata da ovest. In blu l'area di intervento dello Stadio (Google Maps)

2 Il territorio

2.1 Processo formativo

L'ambito urbano interessato dalla proposta per il nuovo stadio è situato in zona Pietralata nel settore orientale del territorio comunale a ridosso dell'anello ferroviario nel territorio del Municipio Roma IV.

Il comprensorio di Pietralata è delimitato verso ovest dal quartiere Nomentano ed in particolare dall'impianto urbano radiale impostato su piazza Bologna. Sul lato settentrionale l'area è fortemente caratterizzata dalla presenza del fiume Aniene e dal sistema insediativo lineare che si sviluppa lungo via di Pietralata mentre sul lato orientale è localizzato il quartiere Pietralata propriamente detto. Il lato meridionale è particolarmente definito dalla presenza della via Tiburtina che divide l'ambito dai quartieri di Casal Bruciato e Casal Bertone/Portonaccio.

Il quadrante urbano presenta caratteri molto eterogenei direttamente conseguenti da un articolato processo storico - formativo che ha generato, nel corso del tempo, un territorio fortemente antropizzato in quanto oggetto di insediamento umano almeno dal III sec. a.C., epoca a cui risale la costruzione della via Tiburtina per il collegamento di Roma con Tibur, l'attuale Tivoli.

Nel corso dei secoli questa zona, esterna al centro cittadino e alla cinta delle mura Aureliane, ha continuato a presentare un paesaggio sostanzialmente agricolo fino a quando, negli anni '60 dell'800, viene realizzata, lungo il tracciato del fosso della Marranella, la Strada ferrata "*Pio Centrale*", un collegamento ferroviario interno allo Stato Pontificio verso il porto di Ancona. In corrispondenza della via Tiburtina venne realizzata la stazione di Portonaccio (poi stazione Tiburtina) che rappresenterà il limite esterno dello sviluppo urbano previsto dai Piani Regolatori approvati dopo il 1870 quando Roma diventa capitale del regno d'Italia.

Con il Piano Regolatore del 1931 lo sviluppo edilizio si estende per la prima volta anche nelle parti esterne al fascio ferroviario e nel secondo dopoguerra l'assetto complessivo dell'area è sostanzialmente completato per quanto riguarda il lato ad ovest del fascio ferroviario (quartiere Nomentano – Italia) mentre il lato est verso Pietralata risulta ancora privo di una urbanizzazione organica anche se negli anni '50 e '60 prosegue la realizzazione di edifici prevalentemente residenziali lungo via Tiburtina e via di Pietralata.

Il PRG del 1962 rappresenta un punto di svolta sostanziale per l'area in questione perché sancisce e formalizza il progetto per lo SDO – Sistema Direzionale Orientale con l'obiettivo di realizzare una nuova città amministrativa e direzionale, allontanando dal centro storico le sedi delle principali Istituzioni statali (Governo, Ministeri ecc.) per trasferirle nel settore orientale della città lungo un asse viabilistico ad alto scorrimento tangenziale.

La realizzazione dello SDO, di cui l'area di Pietralata rappresenta uno dei nodi strategici nonché uno dei 4 comprensori in cui era suddiviso l'ambizioso progetto, è stato oggetto, nei decenni successivi, di un ampio dibattito che ha portato a successivi ripensamenti,

modifiche e ridimensionamenti delle previsioni originarie. La sua mancata attuazione, tuttavia, ha consentito di preservare il cuore del comparto di Pietralata libero dai processi edificatori che hanno riguardato le aree limitrofe. L'intervento pubblico ha consentito la realizzazione, intorno al 1990, di diverse attrezzature di interesse collettivo, come l'Ospedale Sandro Pertini, accompagnate da un ampio sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie, come via dei Monti Tiburtini, la Tangenziale Est ed il prolungamento della Metro B (anche se la stazione Quintiliani sarà aperta solo nel 2003).

Sempre a partire dal 1990, anno in cui viene promulgata la Legge per Roma Capitale, vengono avviate, per il solo comprensorio SDO Pietralata, le procedure per l'espropriazione delle aree a valere sui fondi straordinari previsti dalla stessa legge. Il complesso iter amministrativo per l'acquisizione delle aree, accompagnato da una rinnovata stagione pianificatoria che ha visto l'approvazione di più programmi attuativi, può dirsi, a distanza di più di 30 anni, sostanzialmente concluso, come illustrato nel dettaglio nel successivo capitolo 4.

Successivamente la situazione rimane sostanzialmente invariata a meno di alcuni interventi che hanno modificato l'assetto delle aree circostanti quali la riorganizzazione del piazzale ovest della stazione Tiburtina con la realizzazione del terminal bus Tibus e, più recentemente, la rigenerazione dell'area in via della Lega Lombarda, in cui dal 1939 sorgeva l'ex deposito ATAC. Nel 2010 viene realizzato il Polo Natatorio federale di Pietralata.

Nel 2011 viene inaugurata la nuova Stazione Tiburtina e un anno dopo, nel 2012, viene realizzata la Nuova Circonvallazione Interna che bypassa il relativo tratto della Tangenziale Est.L'ultimo intervento di notevole rilevanza è rappresentato dalla realizzazione, nel 2016, della nuova sede BNL BNP Paribas.

Attualmente è in fase di completamento l'intervento per la costruzione di un edificio destinato a residenze e servizi correlati per gli studenti dell'Università Sapienza di Roma.

2.2 Sistema insediativo

Il risultato del processo di urbanizzazione appena descritto è un ambito urbano molto eterogeneo e costituito da brani di città a volte consolidati, da insediamenti privi di una adeguata definizione morfologico-funzionale e da numerose aree libere in cui non è più riconoscibile il paesaggio originario dell'Agro romano.

Mentre ad ovest del fascio ferroviario è in corso un processo di consolidamento del tessuto urbano favorito dai recenti lavori di demolizione della sopraelevata e di riqualificazione del p.le ovest della Stazione Tiburtina, nelle parti ad est dei binari è possibile riscontrare contesti urbani molto diversi fra loro.

Nella fascia lungo la via Tiburtina ai tessuti prevalentemente residenziali con densità medio-alte, si susseguono senza soluzione di continuità edifici e manufatti non residenziali da tempo oggetto di un processo di ristrutturazione con cambio di destinazione funzionale verso attività commerciali e terziarie di vario genere, tra i quali emergono gli STUDIOS negli ex Stabilimenti De Paolis.

La fascia subito a nord è caratterizzata dalla compresenza di frammenti urbani disarticolati fra loro e contraddistinti da gruppi di edifici residenziali con densità medio-alta alternati a manufatti artigianali, depositi, singoli edifici residenziali, aree dismesse e parcheggi affiancati da attività di interesse collettivo come il mercato rionale, alcune scuole, attrezzature ludico-sportive ed un parco pubblico.

E' questa la zona in cui si concentrano la maggior parte delle aree che si sono mantenute libere in funzione dei vincoli espropriativi introdotti ai tempi della perimetrazione dello SDO e che sono state oggetto, come già detto, delle procedure di acquisizione pubblica a partire dal 1990. Dall'attuazione delle previsioni del Piano Particolareggiato SDO Pietralata discende la notevole presenza delle numerose ed ampie aree di cantiere funzionali alla realizzazione delle infrastrutture previste dallo strumento attuativo.

La fascia più prossima al lato est del fascio ferroviario è caratterizzata dalla presenza di aree ferroviarie oramai per lo più dismesse o sottoutilizzate sulle quali il Piano di Assetto per la Stazione Tiburtina prevede un processo di recupero e valorizzazione ambientale ed insediativa attualmente in fase di revisione.

A nord della via dei Monti Tiburtini si ritrovano le principali attrezzature pubbliche (Ospedale Sandro Pertini, Polo Natatorio ed attrezzature scolastiche), circondate ancora da una fascia di aree prevalentemente libere o solo in parte attrezzate come nel caso del Parco Pertini.

2.3 Sistema infrastrutturale

La dotazione delle attrezzature infrastrutturali risulta ampia e diversificata in termini di offerta di trasporto sia pubblico che privato.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico la stazione Tiburtina rappresenta uno dei principali scali cittadini sia per l'Alta velocità che per la rete ferroviaria ordinaria nazionale e internazionale. Da qui transitano o si attestano, inoltre, 3 linee delle Ferrovie regionali (FL1 Orte/Fara Sabina - Fiumicino aeroporto, FL2 Tivoli - Roma Tiburtina e FL3 Viterbo/Cesano - Roma Tiburtina), nonché numerose autolinee con percorrenze sia nazionali che internazionali.

Tutti questi collegamenti extraurbani trovano ampie modalità di distribuzione urbana sia grazie alla Linea B della metropolitana, che nell'ambito in oggetto presenta 3 fermate (Tiburtina, Quintiliani e Monti Tiburtini), sia attraverso il terminal dei bus urbani che ospita 13 linee gestite da ATAC.

Anche per quanto riguarda la rete del trasporto privato l'area di Pietralata si caratterizza per la presenza di alcune delle più importanti infrastrutture viabilistiche di scorrimento cittadino, a partire dal tronco di penetrazione urbana dell'autostrada A24 Roma - L'Aquila, che assicura un efficace collegamento con il Grande Raccordo Anulare e con la rete autostradale nazionale, e dalla Nuova Circonvallazione Interna presente sul lato est del fascio ferroviario che rappresenta il principale itinerario tangenziale del settore orientale della città. Alla scala urbana la via Tiburtina e via dei Monti Tiburtini permettono la penetrazione verso la parte centrale della città ed il collegamento con i principali assi di attraversamento urbano. Anche

verso sud l'ambito di studio è collegato alla via Prenestina ed alla via Casilina dai due itinerari tangenziali Portonaccio/Acqua Bullicante e Fiorentini/Serenissima/Tor 'de Schiavi/Primavera.

2.4 Sistema storico-ambientale

Come già accennato nel paragrafo di descrizione del processo formativo di questo ambito urbano, i ritardi nell'attuazione delle previsioni dello SDO e delle procedure espropriative hanno avuto come conseguenza il mantenimento di ampi spazi non edificati in un quadrante urbano, per il resto, ampiamente urbanizzato.

La qualità ambientale di queste aree libere risulta tuttavia molto frazionata e diversificata anche se non trascurabile in quanto alcune porzioni presentano una discreta copertura prativa, arbustiva e arborea.

L'elemento più importante dal punto di vista naturalistico è, ad ogni modo, rappresentato dalla vicina Riserva Naturale della Valle dell'Aniene che costeggia l'area di studio sul lato nord anche se molto scarsi sono i punti e gli itinerari di collegamento.

Su questo punto si sono concentrati in particolare gli interventi e le azioni previsti dalla pianificazione attuativa dell'intero comprensorio, con l'obiettivo di creare una rete ecologico – ambientale che valorizzi, in una visione prospettica, la continuità delle infrastrutture verdi e blu e che incrementi la fruizione degli spazi verdi, superando le attuali discontinuità e interruzioni.

Dal punto storico-archeologico l'area non risulta particolarmente ricca anche se alcune preesistenze archeologiche sono segnalate nella porzione nord-occidentale.

Una caratteristica particolare è invece rappresentata dalla presenza di due acquedotti sotterranei: il primo, *l'Aqua Virgo*, risalente al I secolo a.C., attraversa il comprensorio da sud a nord prevalentemente in sotterranea ed emerge solo in corrispondenza dell'attraversamento del Fosso della Marranella nei pressi della confluenza con l'Aniene dove è visibile un ampio tratto in elevato su arcate, lungo circa 320 m; il secondo, *l'Acquedotto Pio-Marcio*, attraversa l'intera area di studio in direzione est-ovest ed è stato realizzato nella seconda metà dell'800 per ripristinare l'antico acquedotto romano dell'Acqua Marcia.

Figura 4 - Vista della stazione MB Quintiliani (Google Maps)

3 La Strumentazione vigente di Roma Capitale e indirizzi

3.1 Piano Regolatore Generale

Il Consiglio Comunale con Delibera n. 18 del 12 febbraio 2008 ha approvato il nuovo Piano Regolatore di Roma Capitale, il principale strumento urbanistico che regola l'attività edificatoria all'interno del territorio comunale e che definisce le modalità e le procedure per orientarne il proprio sviluppo.

I principi cardine del PRG sono sintetizzabili nell'orizzonte metropolitano cui si riferiscono le strategie di assetto urbano, nel decentramento e policentrismo, nella tutela ambientale e del patrimonio storico-culturale, nell'incremento dei servizi e delle funzioni urbane per le periferie e nella cura del ferro.

Con la Deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri dell'Assemblea Capitolina n. 48 del 7 giugno 2016 si completa l'iter del nuovo PRG con l'approvazione del disegno definitivo.

La città immaginata dal Piano Regolatore è una struttura urbana policentrica, con una forte maglia di ferrovie e strade a garantire facili spostamenti, immersa in una ruota verde i cui raggi - i grandi parchi - penetrano fin nelle parti più interne. Una città aperta al suo spazio metropolitano, accessibile e fruibile, ricca di tanti importanti "*Centri*" distribuiti in tutte le sue parti, compatta nella configurazione fisica dei suoi bordi.

Principi, questi, ancor più validi alla luce delle nuove sfide che Roma Capitale ha di fronte a sé come il Giubileo 2025 e la candidatura a Expo 2030.

I processi di qualificazione e modernizzazione alla grande scala si organizzano intorno a una struttura urbana policentrica costituita da 18 Centralità di livello urbano e metropolitano progettate per ospitare poli universitari, centri direzionali pubblici, spazi fieristici, centri con funzioni turistiche, ricettive e ricreative.

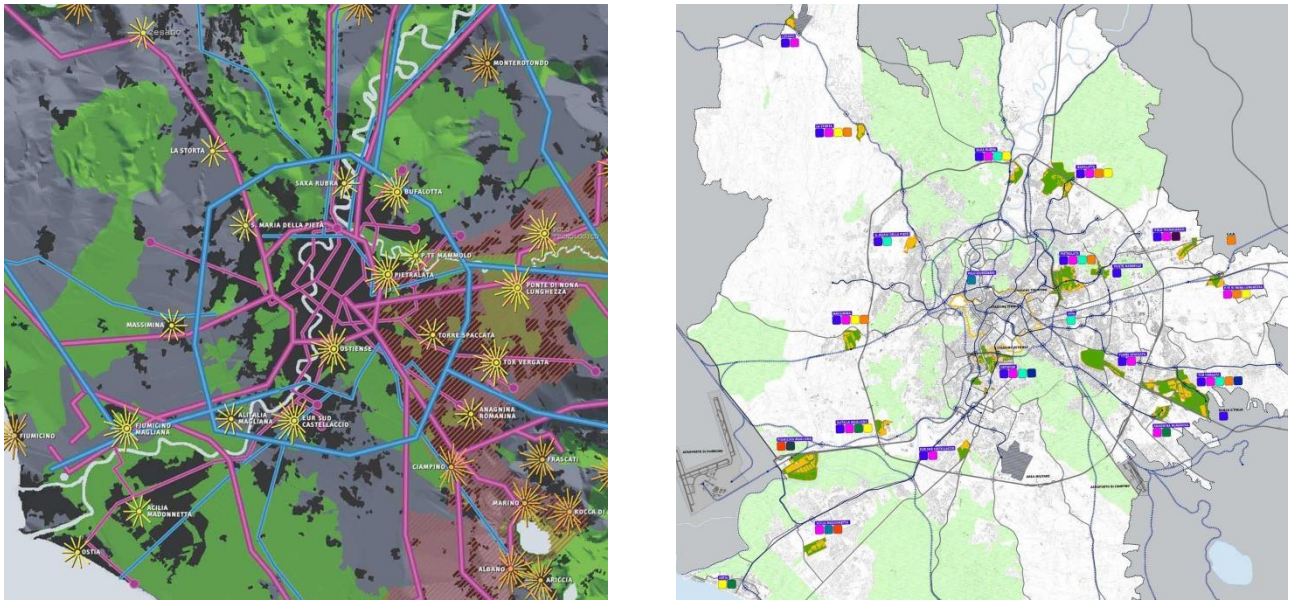

Figura 5 - Le "centralità" del PRG

Nelle Centralità urbane e metropolitane - tutte esterne al centro storico, servite dal trasporto pubblico su ferro e qualificate da funzioni pregiate - vive l'organizzazione policentrica della città, in un sistema che pone le basi per lo sviluppo autonomo dei futuri municipi metropolitani e per la valorizzazione delle risorse locali esistenti. In primo luogo vi è una nuova idea di città. A differenza di quanto proponeva il Piano Regolatore del 1962 con il Sistema Direzionale Orientale - la cui visione è del tutto superata concettualmente e nei fatti - le nuove Centralità non sono separate, ma integrate con i tessuti da riqualificare e costituiscono la struttura portante delle nuove città di Roma garantendo la diffusione dell'*effetto-città*, cioè la costituzione di magneti di diversa natura nel cuore della periferia.

Riconoscendone il ruolo urbano e metropolitano, le aree del Comprensorio SDO Pietralata e della Stazione Tiburtina sono individuate nel PRG come *Centralità a pianificazione definita* e la pianificazione attuativa, avviata a partire dalla già citata Legge per Roma Capitale del 1990 e dall'Accordo Quadro del 2000 tra Comune e Ferrovie, viene assunta quale riferimento per disciplinare la trasformazione delle aree.

3.2 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato in via definitiva nel 2022, è un piano strategico che definisce una nuova visione del sistema della mobilità, con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo:

- lo scenario di breve periodo è costituito dalle opere più urgenti per l'Amministrazione e per i cittadini della Capitale (residenti, city users, studenti fuori sede e turisti);
- lo scenario di medio periodo contempla opere rilevanti che possono richiedere tempi di progettazione più lunghi dettati dalla complessità dell'opera, ovvero avere un livello di priorità inferiore;
- lo scenario di lungo periodo racchiude tutte le opere ritenute fattibili ed utili alla collettività, nell'ottica di mantenere l'impianto della rete metropolitana a quattro linee, già previsto dagli strumenti di pianificazione vigenti.

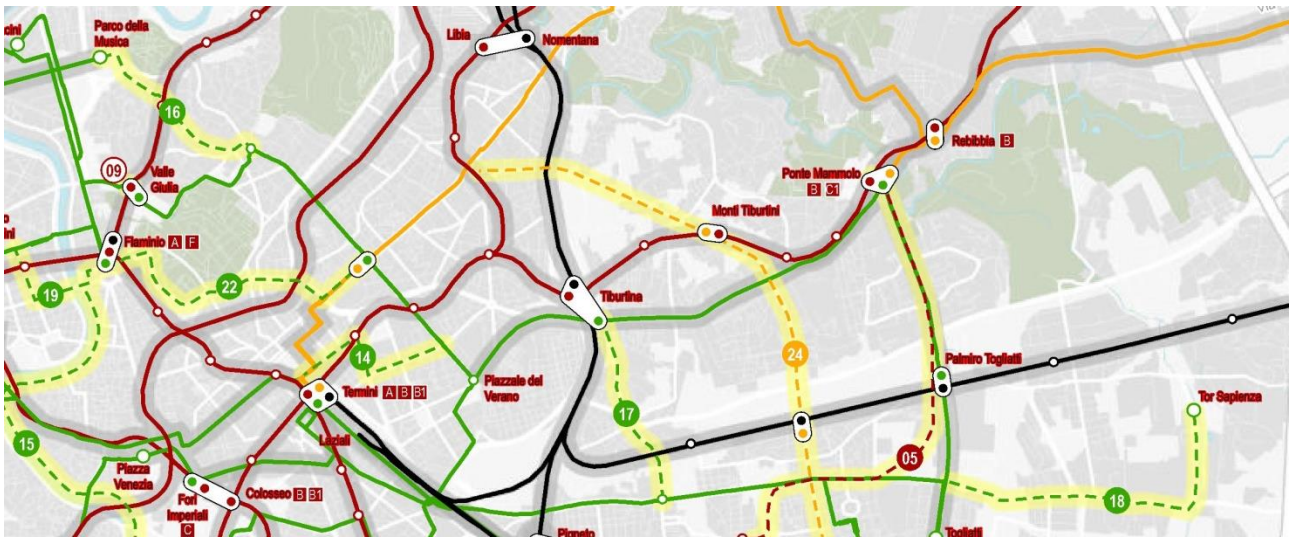

Figura 6 - PUMS Scenario tendenziale (stralcio)- Evidenziati in giallo gli interventi previsti nello scenario tendenziale e in grigio quelli previsti nello senario di Piano e di riferimento

I principi ispiratori del PUMS sono l'integrazione, la partecipazione, la valutazione e il monitoraggio.

Il PUMS ha posto al centro i cittadini e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, con un approccio trasparente, partecipativo e che ha previsto il coinvolgimento di tutti i portatori di interesse, fin dall'inizio del suo processo di definizione.

Con il PUMS si è operata una rivoluzione, dalla pianificazione dei trasporti alla mobilità sostenibile: è decaduto infatti l'approccio ex post sul traffico in quanto "criticità", ed è emersa come priorità la valutazione delle esigenze di spostamento delle persone e della relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile.

Perché un Piano Urbano della Mobilità sia sostenibile è stato studiato un sistema urbano dei trasporti per:

- garantire a tutti cittadini opzioni di trasporto per accedere alle destinazioni e ai servizi;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- aumentare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- contribuire all'attrattività del territorio e alla qualità dell'ambiente urbano.

In particolare nell'ambito urbano interessato dalla proposta oggetto del presente Dibattito Pubblico, il PUMS prevede la realizzazione di una nuova linea tramviaria dal piazzale del Verano alla Stazione Tiburtina, già finanziato ed il suo prolungamento lungo la via Tiburtina fino a Ponte Mammolo, in fase di definizione.

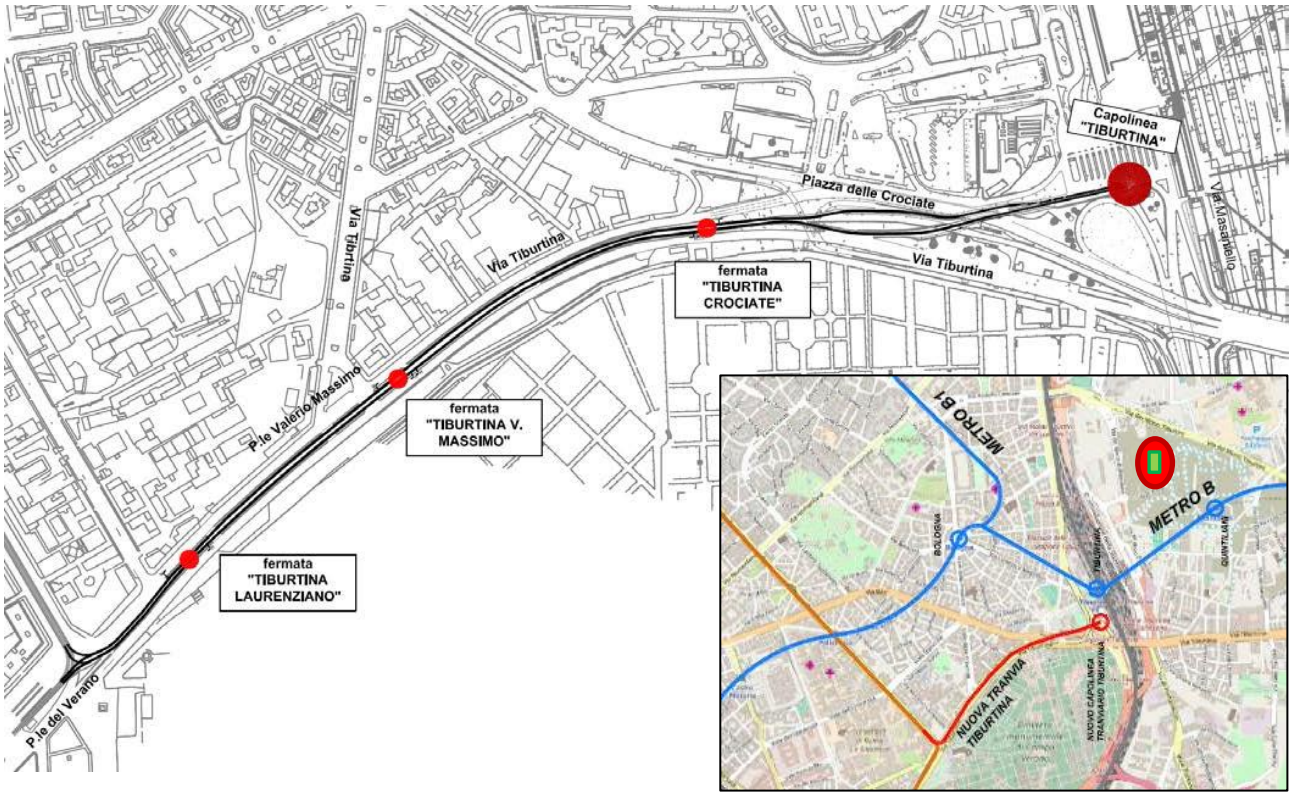

Figura 7 - Il tracciato della tramvia Tiburtina e localizzazione rispetto al nuovo stadio

3.3 La centralità Pietralata

Secondo il PRG vigente, le aree interessate dallo Studio di fattibilità per il nuovo stadio, sono classificate come componente del Sistema insediativo - Progetti strutturanti - Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita che individuano ambiti per i quali sono stati già approvati o sono in corso di approvazione strumenti urbanistici esecutivi e programmi d'intervento e per i quali la disciplina urbanistica complessiva cui far riferimento è quella prescritta dagli specifici strumenti attuativi approvati.

La Centralità Pietralata si compone di due ambiti specifici strettamente interrelati fra loro:

- il Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale di Pietralata
- il Piano di Assetto della Stazione Tiburtina

In effetti la Centralità Pietralata è il punto di incontro e di contatto di due macro-sistemi, l'Ambito di Programmazione Strategica Cintura Ferroviaria ed il Sistema Direzionale Orientale, diversi fra loro per origine, storia e finalità anche se presentano alcuni tratti comuni soprattutto per quel che riguarda la lunga fase di definizione, la rigida offerta funzionale e le notevoli problematiche attuative. Attraverso gli Ambiti di programmazione strategica, il PRG "sollecita la riscoperta, il potenziamento e la reinvenzione di relazioni visive, funzionali ed ecologiche, partecipando al ridisegno della forma urbana e orientando l'offerta localizzativa di nuove centralità"[4] . Insieme al Tevere, alle Mura, all'asse Flaminio – Fori – EUR e al Parco archeologico - monumentale dei Fori e dell'Appia antica, l'Ambito di programmazione strategica Cintura ferroviaria rappresenta uno dei cinque segni urbani che configurano l'immagine della città e riguarda e in particolare le relazioni che si instaurano o che potenzialmente potrebbero essere sviluppate nelle aree attraversate dall'intero tracciato dell'anello ferroviario (Figura 8).

Posto a cavallo tra la città storica e quella consolidata, l'Ambito di Programmazione Strategica Cintura Ferroviaria è un progetto strutturante del PRG attraverso il quale l'Amministrazione comunale individua e coordina studi e interventi legati alle principali tematiche espresse dai programmi delle ferrovie, della mobilità, del sistema ambientale per l'intero anello formato dalle infrastrutture ferroviarie e dagli ambiti urbani ad esse connesse.

Le principali iniziative promosse in questo contesto sono rappresentate dai Piani di Assetto (PdA) correlati all'Accordo di Programma del 2000 per la riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree ferroviarie di *Tiburtina*, *Tuscolana*, *Ostiense* e *Trastevere-Porto Fluviale-Quattro Venti* e sono stati, a diversi livelli, oggetto di interventi di attuazione.

Allo stato attuale il PdA della Stazione Tiburtina risulta attuato per la parte relativa all'edificio stazione ponte (Comparti ST1, C4) e alla nuova sede BNP Paribas (Comparti C5, C4 sud) per una SUL totale di 40.461 mq di direzionale e di 38.101 mq di servizi di stazione. Sono state avviate le procedure attuative i Comparti C1 (albergo) e C10 (Università Sapienza) per una SUL totale di 12.000 mq di ricettivo e 4.200 mq di attrezzature universitarie.

---

[4] Estratto da C. Gasparrini, Strategie, regole e progetti per la Città storica, in Urbanistica 116, INU Edizioni, Roma 2001

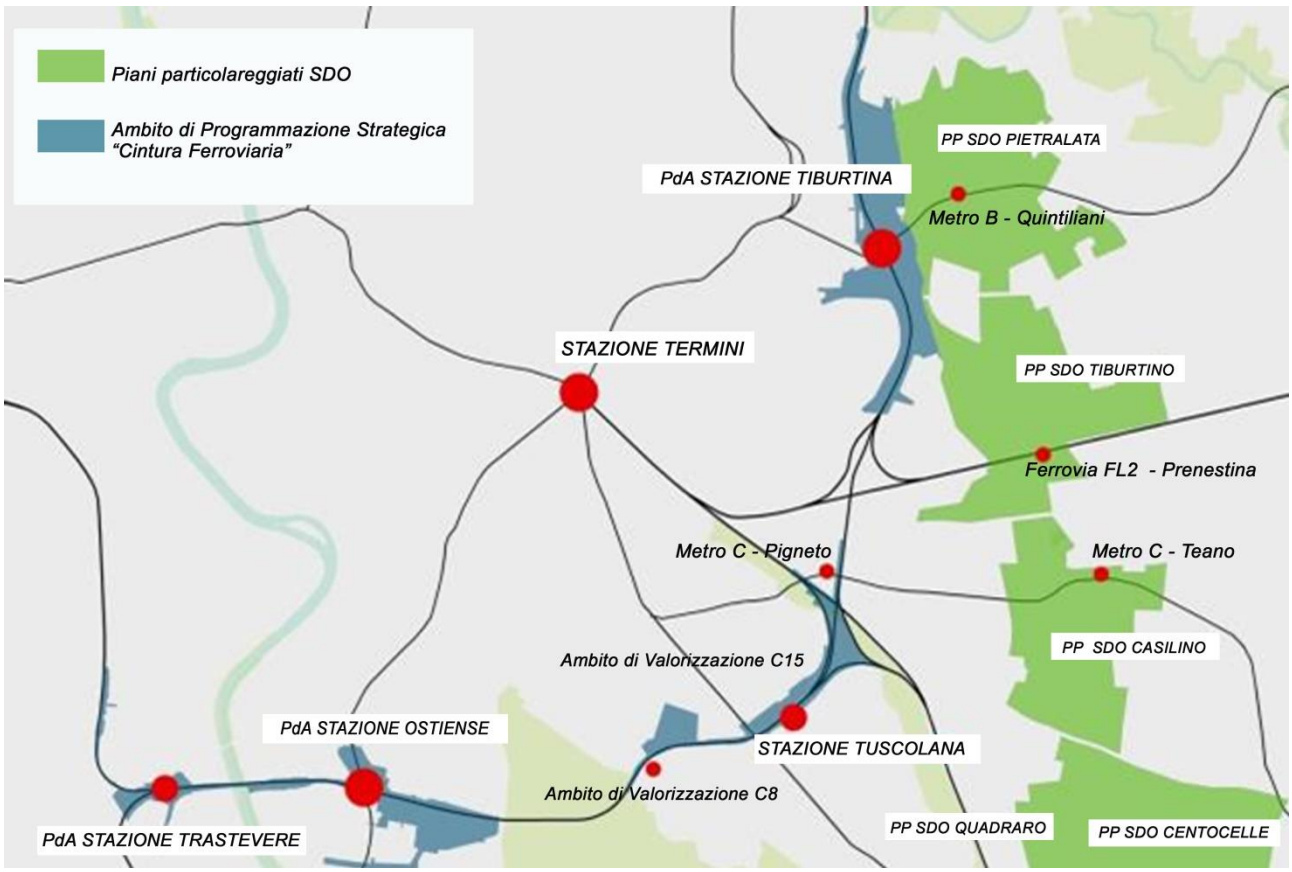

Figura 8 - L'APS Cintura Ferroviaria nel settore orientale della città e lo SDO

Il PdA pertanto presenta ancora una edificabilità residua non attuata pari a 100.200 mq di SUL per funzioni direzionali, commerciali e culturali e a 10.554 mq di servizi di stazione.

Per quanto riguarda l'attuazione delle aree pubbliche, sono state realizzate numerose opere infrastrutturali che hanno notevolmente decongestionato il nodo dal traffico di attraversamento (galleria NCI), incrementando la quota di parcheggi e riqualificando il piazzale ovest di stazione, lavori questi ultimi ancora in corso.

Pur non essendo stati completate tutte le opere relative agli spazi per verde e i servizi pubblici anche in relazione alle mutate condizioni di contesto, sono stati aperti al pubblico numerosi parcheggi pubblici, specialmente intorno agli ingressi alla stazione. Il PdA, in ogni caso, prevede una dotazione di extra-standard (spazi pubblici previsti oltre i minimi di legge) pari a 44.747 mq.

Sulla base delle teorie sul decentramento urbano sviluppatesi negli anni '50, il Sistema Direzionale Orientale – SDO è stato concepito come un insieme di centralità direzionali rispondente agli obiettivi di decongestionamento del centro storico e di riqualificazione della periferia. Ancora oggi, nonostante la sua mancata attuazione ed il suo evidente superamento, il sistema dello SDO riveste un ruolo strategico ai fini della sostenibilità urbanistica della città di Roma ed in particolare del settore orientale della periferie cittadina.

Esso è composto da 4 comprensori (Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle/Quadraro) che, oltre ad essere accessibili dalle linee di mobilità su ferro ed integrati ai tessuti urbani consolidati, si presentano potenzialmente disponibili a nuovi sviluppi di valorizzazione

territoriale attraverso interventi integrati tra ambiente e mobilità sostenibile, anche in considerazione della ridottissima porzione attuata delle previsioni insediative contenute nei relativi piani urbanistici, approvati a partire dagli anni 2000, che ha preservato ampie aree libere da edificazioni.

Allo stato attuale il Piano Particolareggiato SDO Pietralata risulta attuato esclusivamente nel comparto G per un totale di 41.300 mq di edifici residenziali, ai quali è necessario aggiungere i comparti che sono stati oggetto di avvio di procedure attuative e realizzative per un totale di 71.638 mq di attrezzature universitarie (Comparto Ac - Università Sapienza) e 60.000 mq di direzionale privato (Comparto Ad - ISTAT). Per quanto riguarda le aree pubbliche, il Piano Particolareggiato, dimensionato con una dotazione di extra-standard (spazi pubblici previsti oltre i minimi di legge) pari a 525.239 mq, è stato attuato solo per quel che riguarda alcuni servizi locali, giardini e parcheggi, concentrati soprattutto nelle aree di margine con i quartieri limitrofi. Un grande programma di infrastrutturazione pubblica dell'intero Comprensorio ha prodotto una profonda trasformazione del territorio con la costruzione, ancora in corso, di un nuovo sistema di collegamenti locali e urbani che consentirà uno snellimento dei flussi di traffico sulla via Tiburtina e sulle arterie limitrofe.

A più di venti anni dalla loro ideazione è dunque giunto il momento per una revisione organica e complessiva dei due piani urbanistici, il Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale di Pietralata ed il Piano di Assetto della Stazione Tiburtina, al fine di dare nuovo impulso al processo di riqualificazione e rigenerazione di un ambito strategico per l'intero organismo urbano di Roma Capitale.

Per la sua prossimità alla Centralità Pietralata, è utile accennare, infine, alla approvazione (con Del. A.C. n. 70 del 31.10.2019) del PRINT (Programma Integrato 6/6a Pietralata) ricadente a nord del Piano Particolareggiato Comprensorio SDO Pietralata per il quale sono previsti interventi privati che finanzieranno una serie di opere pubbliche, secondo una modalità di attuazione per fasi e stralci.

Tra gli obiettivi prioritari del PRINT c'è la valorizzazione degli spazi urbani e delle emergenze storiche attraverso la creazione di nuove micro-centralità di livello locale anche grazie alla demolizione e rilocalizzazione delle strutture per attività non compatibili con la vita di quartiere. Più in generale si punta alla realizzazione di un sistema che metta in coerenza le aree verdi già pianificate e quelle ancora libere, con la realizzazione di un circuito ciclo-pedonale che unisca le aree verdi sul versante sud del Programma a quelle del versante nord, con la realizzazione di una centralità sul Belvedere di Casale Rocchi, di corridoi ambientali -collegati fra loro e con le aree verdi attrezzate- che garantiranno l'accessibilità diretta al Parco dell'Aniene. Per quanto riguarda la mobilità si prevedono numerosi interventi: l'adeguamento e potenziamento di via di Pietralata con la realizzazione di marciapiedi e di parcheggi pubblici a raso; l'adeguamento e potenziamento del sistema stradale che parte da via di Pietralata, per migliorare l'attraversamento dei quartieri e garantire l'accesso a via dei Monti Tiburtini e più in generale al territorio circostante; la realizzazione di rotatorie per l'organizzazione delle intersezioni viarie con via di Pietralata.

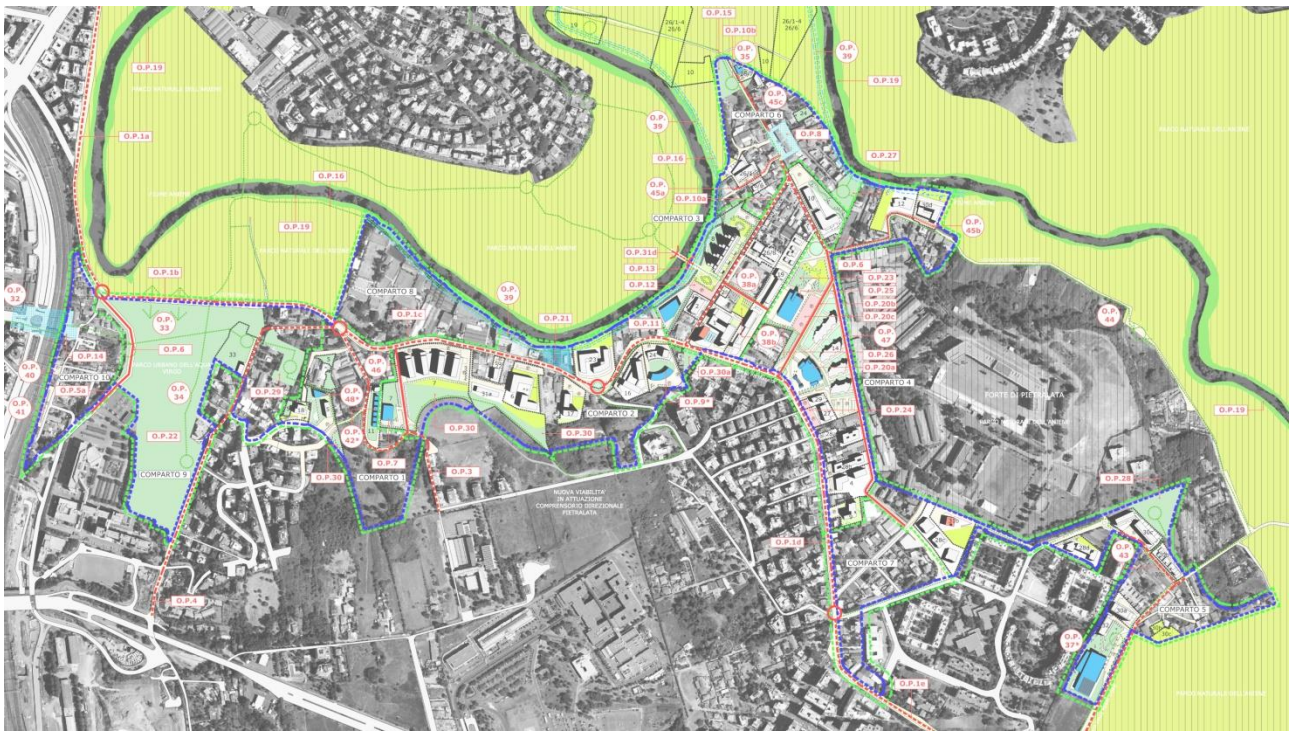

Figura 9 - Il PRINT 6/6a Pietralata

3.3.1 Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Pietralata

Il Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Pietralata, come già detto, si inserisce in un contesto urbano fortemente infrastrutturato ed in progressiva trasformazione. E' collocato infatti in adiacenza alla stazione Tiburtina, in diretto collegamento con la Nuova Circonvallazione Interna (NCI), ed è servito dalla linea metropolitana B, con 3 stazioni funzionali all'accessibilità: Tiburtina, Monti Tiburtini e Quintiliani, quest'ultima in posizione assolutamente baricentrica rispetto al Comprensorio Direzionale.

L'offerta di trasporto pubblico si completa con il servizio delle linee bus su gomma lungo le principali direttrici.

Attualmente è in via di completamento la viabilità interna al comprensorio, a servizio delle nuove edificazioni, che si collegherà alla rete portante di settore costituita oltre che dalla NCI, con caratteristiche di viabilità primaria, dalle vie Monti Tiburtini e Tiburtina, rispettivamente viabilità principale e secondaria, nel suo tratto più interno.

Dal punto di vista attuativo l'iter del PP SDO Pietralata ha inizio con la Legge n. 396/1990, *Interventi per Roma Capitale della Repubblica*, che ha regolamentato e finanziato la realizzazione del Sistema Direzionale Orientale e delle connesse infrastrutture, allo scopo di rilocalizzare le sedi della Pubblica Amministrazione anche attraverso una riqualificazione del tessuto urbano e sociale del quadrante est della città di Roma.

Nel 1994 il Programma Pluriennale per la realizzazione dello SDO (approvato con Delibera di C.C. n. 226 del 25.10.1994) definisce i perimetri dei comprensori direzionali e un anno dopo viene approvato (con Del. C.C. n. 75 del 20.04.1995) il Progetto Direttore per l'attuazione dei 4 Comprensori Direzionali Orientali, aventi destinazione I – Centri Direzionali nel PRG allora vigente.

Nel 2000 viene siglato un Protocollo d'Intesa tra i Ministri per le Aree Urbane, per la Funzione Pubblica, per l'Agricoltura, per l'Ambiente, il Presidente della Giunta Regionale del Lazio, il Presidente della Provincia ed il Sindaco di Roma, per l'avvio del programma di rilocalizzazione delle sedi della Pubblica Amministrazione e per la riqualificazione dell'Area di Pietralata.

Con Delibera di G.R.L. n. 79/2001 viene approvato il Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale di Pietralata, il cui percorso tecnico-amministrativo si è prolungato negli anni. Con l'approvazione, del Piano Regolatore Generale di Roma (2008) l'ambito di Pietralata è classificato come Centralità Urbana Metropolitana a pianificazione definita (ambiti per i quali sono stati già approvati o sono in corso di approvazione strumenti urbanistici esecutivi e programmi d'intervento).

Successivamente, nel 2012, viene approvata la proposta di "Contratto di valorizzazione urbana del Comprensorio Direzionale Pietralata" (CVU) – parte integrante del più esteso Programma di Riqualificazione Urbana (PRIU) del Comprensorio Direzionale Pietralata SDO predisposto dall'Amministrazione Capitolina - da inserire nel "Piano Nazionale per la Città" dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate (Figura 10).

Nel 2014 il Contratto viene sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Roma Capitale e, nello stesso anno, vengono approvati anche i progetti definitivi ed i relativi quadri economici dei 6 interventi per il finanziamento del MIT.

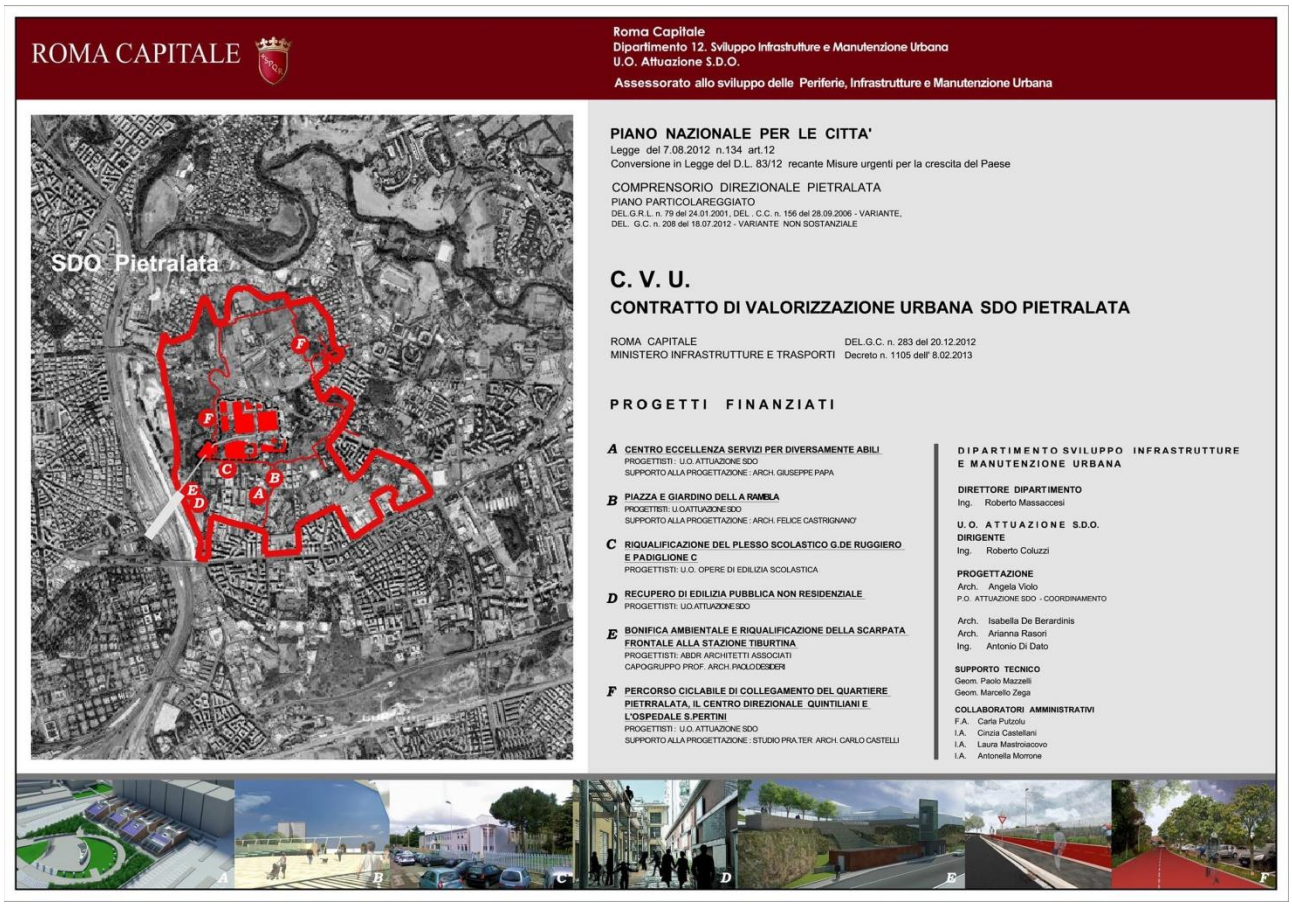

Figura 10 – Le opere del Contratto di Valorizzazione Urbana SDO Pietralata

Gli interventi, finanziati per un importo complessivo pari a Euro 12.960.000 sono di seguito elencati:

A. Centro eccellenza servizi diversamente abili;
B. Piazza e Giardino della Rambla;
C. Riqualificazione del Plesso Scolastico G. De Ruggero e Padiglione C;
D. Recupero di edilizia pubblica non residenziale;
E. Bonifica ambientale e riqualificazione della scarpata frontale della Stazione Tiburtina;
F. Percorso ciclabile di collegamento del quartiere Pietralata con il Centro Direzionale Quintiliani e l'Ospedale S. Pertini.

Nel 2020, per il progetto B "Piazza e Giardino della Rambla", è stata aggiudicata la gara di appalto per la realizzazione delle sistemazioni superficiali. Per i due progetti A "Centro eccellenza servizi diversamente abili e il progetto" – 1° stralcio e F "Percorso ciclabile di collegamento del quartiere Pietralata con il Centro Direzionale Quintiliani e l'Ospedale S. Pertini" – 1° stralcio sono invece stati aggiudicati gli appalti per la Progettazione Esecutiva.

Sempre nel 2012, con Delibera di G.C. n. 208/2012 viene approvata la cosiddetta "Variante non sostanziale (ai sensi dell'art. 1 bis della L.R. n. 36/1987 e ss.mm. e ii) del Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale Pietralata" che conforma in un unico provvedimento le rimodulazioni alle prescrizioni di piano succedutesi negli anni. Tale variante interviene dislocando la volumetria residua all'interno dei comparti, migliorando la dotazione di "Aree pubbliche di livello locale", (con una previsione superiore allo standard di legge), e incrementando le "Aree pubbliche di livello urbano".

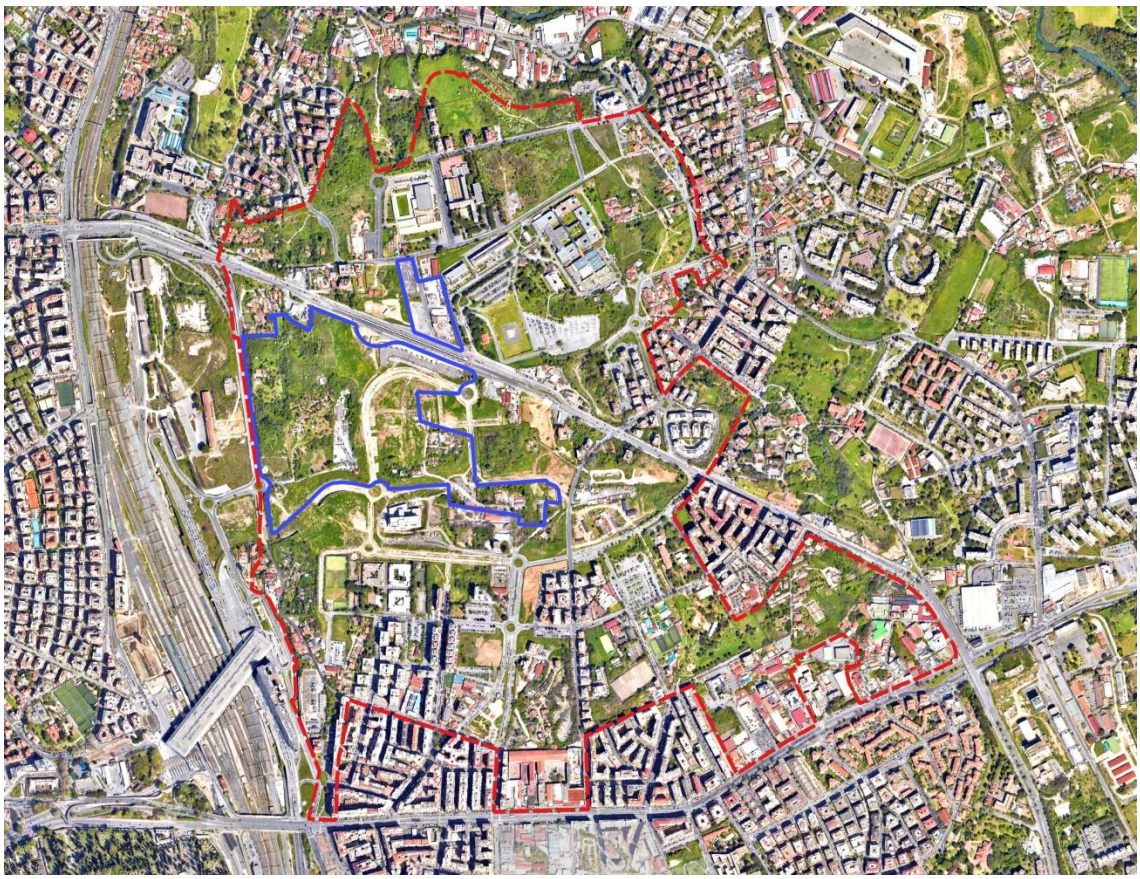

Figura 11 - Vista aerea dell'area interessata dal PP SDO Pietralata (in rosso) e l'area interessata dalla proposta per lo stadio (in blu)

Il Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Pietralata, in aggiunta alle numerose aree con destinazione pubblica, prevede:

- un'area destinata ad attività direzionali e terziarie;
- un'area di trasformazione terziaria;
- comparti misti di trasformazione edilizia e urbanistica;
- aree residenziali di ristrutturazione edilizia e urbanistica;
- comparti e lotti residenziali di conservazione del tessuto edilizio;
- lotti pubblici non residenziali di conservazione del tessuto edilizio.

Si riportano di seguito le principali informazioni sullo stato di attuazione del Piano Particolareggiato[5]:

Dati complessivi sullo stato attuale (Variante non sostanziale 2012)

AREE E COMPARTI FABBRICABILI

• SUV complessiva massima edificabile		829.600 mq	(100%)
- residenziale	403.900 mq		(48,7%)
- non residenziale	425.700 mq		(51,3%)
• SUV esistente o già attuata (G)		437.200 mq	
• SUV residua da attuare		392.400 mq	
- residenziale	76.100 mq		(19,4%)
- non residenziale	316.300 mq		(80,6%)

AREE PUBBLICHE

• Superficie complessiva standard urbanistici		1.436.400 mq
- verde	722.000 mq	
- servizi	345.700 mq	
- parcheggi	368.700 mq	
• Superficie complessiva extra-standard		525.200 mq

È evidente quindi che il Piano Particolareggiato SDO Pietralata, allo stato attuale, è stato attuato per una porzione marginale rispetto alla sua trasformabilità complessiva.

Per quanto riguarda le aree pubbliche risulta attuato un discreto numero di aree di parcheggio, di servizi locali e di aree verdi, tra cui il Parco Pertini ed il Parco in via Filippo Meda. Fondamentali per creare le condizioni di trasformazione dell'area sono i lavori attualmente in corso per la realizzazione del sistema viabilistico di accesso e distribuzione correlati alla via Sublata.

Per quanto riguarda, invece, le nuove edificazioni, le principali previsioni attuate sono rappresentate dal Comparto residenziale G e dal Servizio Urbano SU4 (Polo Natatorio) a cui

[5] I dati originari del P.P. espressi in mc di Volumetria sono stati trasformati in mq di Superficie Utile Lorda Virtuale – SUV - secondo il rapporto di 3,20 m di altezza virtuale degli edifici

si aggiunge la porzione del Comparto A/B destinato alle residenze universitarie che è in fase avanzata di realizzazione. Per la prevista nuova Sede Istat, sempre nel comparto A/B, con Determina del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2019 è stato aggiudicato in via definitiva il Concorso di progettazione - SEDE UNICA ISTAT - Primo classificato ABDR Architetti Associati S.r.l. (mandataria).

Figura 12 - PP Comprensorio Direzionale Pietralata – Variante non sostanziale - Tav. 3aV – Piano delle aree fabbricabili e dei comparti (2012)

Allo stato attuale è inoltre in fase di valutazione la destinazione di quota parte dell'edificabilità residua del comprato A/B ad ospitare la sede del Rome Technopole: un centro di eccellenza per studenti, ricercatori e scienziati non solo di Roma e del Lazio, ma di tutta Italia ed Europa. All'iniziativa, finanziata con fondi PNRR e fondi regionali, partecipano, oltre a Roma Capitale e Regione Lazio, le sei università di Roma e del Lazio, i quattro enti di ricerca nazionali, l'Inail, la Camera di Commercio di Roma, Unindustria, e poi venti aziende tra cui Leonardo, Acea, Aeroporti di Roma, Eni e Unicredit. Altre iniziative sono al momento in corso di valutazione per una potenziale revisione ed implementazione del previsto Campus dell'Università Sapienza di Roma.

Il lungo e complesso iter realizzativo delle previsioni del Piano Particolareggiato per lo SDO Pietralata è da ricondurre, in larga parte, alle modalità attuative imposte dalla normativa del PRG previgente ovvero dalla citata Legge 396/90 per Roma Capitale (art. 8) che prevedevano, per la realizzazione dello SDO, il ricorso all'esproprio di tutto il comprensorio, a

seguito del quale il Comune realizza le infrastrutture pubbliche e cede i comparti edificatori in parte in diritto di proprietà e in parte in diritto di superficie. Le procedure di acquisizione delle aree, avviate già a partire dalla metà degli anni '90, e la successiva realizzazione delle opere pubbliche si sono molto dilatate nel tempo, impedendo di fatto un coordinato sviluppo dell'intero progetto che, dopo una prima intensa fase pianificatoria, si è notevolmente rallentato in fase realizzativa.

3.3.2 Il Comparto Stadio nel Comprensorio Direzionale Pietralata

Collocata nella parte nord occidentale del Comprensorio Pietralata, l'area della proposta di realizzazione del nuovo Stadio occupa una superficie pari a 200.460 mq, circa il 12% della Superficie territoriale del Piano Particolareggiato (182 ha), ed è suddivisa in 5 macro-aree con diversa destinazione funzionale.

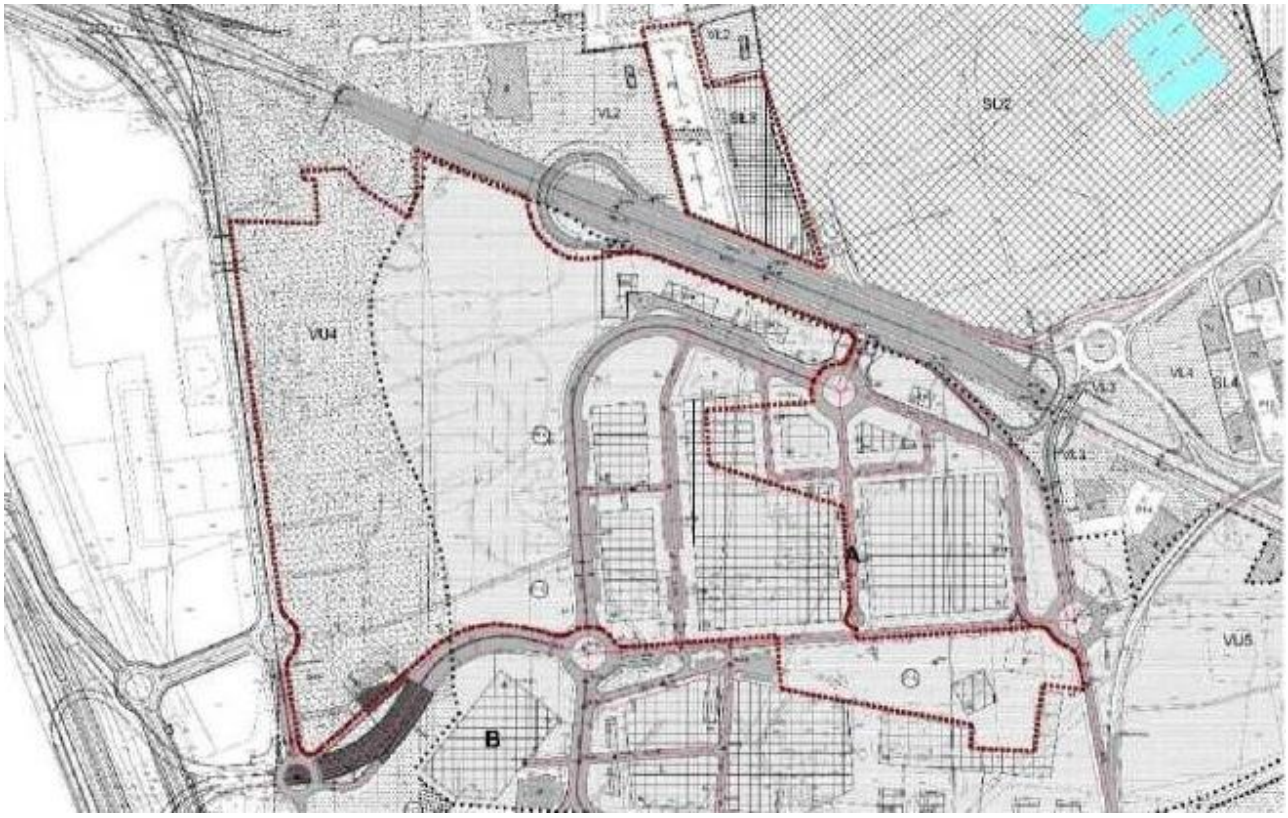

Figura 13 - Inquadramento dell'area d'intervento (evidenziata in rosso) nel PP SDO Pietralata - Elaborato n. 3aV.

Rispetto alle previsioni di azzonamento del Piano Particolareggiato, il progetto dello Stadio interessa le seguenti aree/comparti come illustrato in Figura 13:

1. Ambito di progettazione unitaria A/B:
   - Comparti Aa, Ab, Ae, Af, Bl,
   - Comparto Bm destinato al trasferimento delle attività artigianali;
   - Verde locale e parcheggi pubblici interrati PI4 - PI5 che concorrono agli standard delle destinazioni non residenziali complessivamente previste nel Piano Particolareggiato.
2. Verde pubblico di livello urbano VU4;
3. Parcheggi pubblici P7 e P8,
4. Servizi pubblici di livello locale SL3.

L'impianto sportivo e le strutture annesse (cfr. cap. 5) vengono collocate in un nuovo comparto, denominato ASR, sul quale si prevede la realizzazione di 48.000 mq di SUL Tale Superficie Utile Lorda rappresenta parte del residuo non attuato del P.P. di Pietralata, relativo all'ambito A-B che attualmente risulta pari a 157.112 mq .

La proposta di intervento prevede in particolare una rimodulazione/rilocalizzazione delle edificazioni previste dell'ambito A-B (cfr. Figure 14a/b e Tabelle). La ricaduta sull'ambito A-B di tale rimodulazione produce una modifica delle superfici dei comparti Aa, Ab, Ae e Af con funzione direzionale/terziario che, per le parti non assorbite nel comparto ASR (Stadio), vengono riarticolate nei due sub-lotti Ak1 e Ak2 per una edificabilità complessiva pari a 67.556 mq. Con l'eccezione del comparto Bm destinato alla ricollocazione delle attività artigianali esistenti che viene ridimensionato alle sole quantità delle strutture rimanenti, le superfici e quantità edificabili dei comparti Bi e Bl rimangono invariate.

Figura 14a - Stralcio Tav. 3bV (Variante PP Pietralata di cui alla DGC 208/2012)

Superficie Utile Lorda residua dell'Area A/B (disposizione della PA)		
Comparto	**Sub-comp.**	**SUL mq**
A	a	83.000
	b	15.000
	e	8.187
	f	9.438
	g	18.362
B	i	19.734
	l	2.141
	m	1.250
	TOTALE	**157.112**

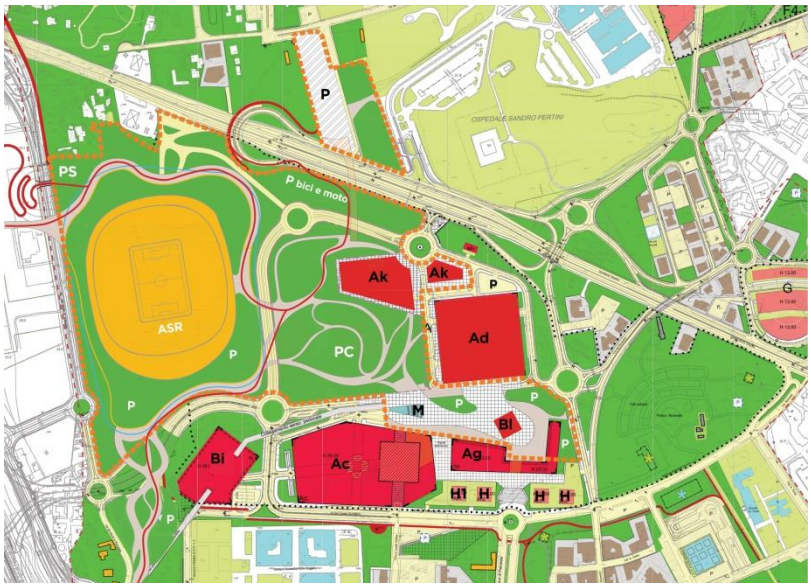

Figura 14b – Il progetto dello Stadio e le modifiche alla Variante PP Pietralata di cui alla DGC 208/2012

Superficie Utile Lorda (residua) ricollocata dell'Area A/B		
Comparto	Sub comp.	SUL (mq)
A	k	67.556
	g	18.362
	ASR	48.000
B	i	19.734
	l	2.141
	m (*)	227
	TOTALE	**156.020**
(*) superficie stimata considerando i corpi di fabbrica rimanenti		

4 Proprietà delle aree ed espropri

4.1 Premessa

La Legge 396/1990 (Legge Roma Capitale) indicava tra gli obiettivi di preminente interesse nazionale per l'assolvimento da parte della Città di Roma del ruolo di Capitale della Repubblica la realizzazione di un Sistema Direzionale Orientale (S.D.O.) e delle connesse infrastrutture, anche attraverso una riqualificazione del tessuto urbano e sociale del quadrante est della città.

Tra i quattro comprensori compresi nel Progetto Direttore, il Comune di Roma diede priorità all'attuazione dello SDO Pietralata.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n.226 del 25 ottobre 1994, è stato approvato il Programma Pluriennale per la realizzazione dello S.D.O. con definizione del perimetro degli ambiti da acquisire tramite espropriazione e con delibera del Consiglio Comunale n.114 dell'11 luglio 1997 è stato adottato il piano particolareggiato del Comprensorio Direzionale di Pietralata, approvato dalla Giunta Regionale del Lazio con deliberazione n. 79 del 24 gennaio 2001.

Le perizie di stima elaborate per indennizzare i proprietari espropriati, hanno accertato il valore di mercato delle aree su base comprensoriale, cioè verificando il valore dell'intera superficie del comprensorio medesimo in base alla complessiva suscettività edificatoria dei lotti con destinazione direzionale, residenziale, commerciale e produttiva attribuita dal PRG vigente, e ciò non considerando il singolo lotto edificabile o la singola area destinata ad utilizzazione pubblica, ma con riguardo l'intero comprensorio oggetto di valutazione, indipendentemente, quindi, alla definitiva allocazione delle aree fondiarie rispetto a quelle da destinarsi a viabilità e servizi.

Alcune aree ricomprese all'interno del perimetro del comprensorio erano già pubbliche in quanto acquisite con precedenti provvedimenti per la realizzazione di opere pubbliche:

- la sede stradale di Via dei Monti Tiburtini (anno 1965);
- viabilità e piazze pubbliche (via dei Durantini, Largo Camesena, ecc);
- la stazione della Metropolitana "Quintiliani" espropriata con procedura antecedente a quella dello SDO (decreto n.1374/1991) ed opere connesse (parcheggi, manufatti per l'aereazione, ecc);
- l'Ospedale Sandro Pertini;
- i plessi scolastici di via Achille Tedeschi, Scuole Medie Statali "L. L. Radice" e "Andrea Torre", l'ITIS "Antonio Meucci";
- Aree del Demanio dello Stato Ramo Ferrovie.

Per tutte le restanti la procedura acquisitiva al Patrimonio di Roma Capitale si è conclusa con l'emissione dei decreti di esproprio o con la stipula di atti notarili di cessione che hanno riguardato complessivamente circa 500 "Ditte" (cioè proprietà o insieme delle comproprietà di una singola proprietà immobiliare).

La dimensione complessiva delle aree acquisite in tutto il Comprensorio ammonta a circa 100 ha e il valore medio delle aree espropriate, stabilito da sentenze nel periodo 2005 – 2020, si è attestato tra gli 80 e i 150 Euro/mq. Nel caso di espropriazione di un'area legittimamente edificata, l'indennità è stata determinata in ultima istanza, nel rispetto delle norme vigenti, in base al valore di mercato del bene stabilito da specifiche perizie.

Tutti i decreti sono stati resi esecutivi con la redazione dei verbali di immissione in possesso. Gli importi delle indennità sono stati o liquidati ai proprietari oppure depositati presso il Ministero dell'Economie e Finanze.

Ad oggi sono in fase di completamento presso l'Agenzia delle Entrate le attività di trascrizione e voltura dei decreti di esproprio e dei propedeutici aggiornamenti catastali.

Le aree interessate dalle opere di urbanizzazione sono state consegnate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna con l'apertura dei cantieri. I lavori di realizzazione delle opere sono ancora in corso con la presenza sul territorio dei relativi cantieri.

In Attuazione delle Deliberazioni del Consiglio Comunale n.4/2002 e n.6/2006 nel 2007 due lotti sono stati assegnati e ceduti a titolo oneroso in diritto di superficie rispettivamente all'Università la Sapienza ed all'Istituto Nazionale di Statistica (I.S.T.A.T) e i relativi cantieri sono in corso.

Per alcune aree ed immobili, che al momento dell'immissione in possesso erano utilizzate come residenze e attività artigianali/commerciali, nelle more dell'apertura dei cantieri, gli utilizzatori sono stati nominati "detentori precari" ossia hanno ricevuto il permesso di proseguire le loro attività sulle aree espropriate in attesa dell'effettivo avvio dei cantieri con l'obbligo del rilascio delle aree stesse a favore di Roma Capitale a seguito di una semplice richiesta.

4.2 Aree interne al perimetro dello stadio e delle opere connesse

In merito alle aree interessate dalla proposta progettuale del nuovo stadio si precisa quanto segue:

- all'interno del perimetro, solo tre aree di proprietà privata (per una superficie pari a circa il 1,5% della superficie complessiva) sono state stralciate dal procedimento espropriativo dello SDO Pietralata in sede di controdeduzione alle osservazioni al Piano Particolareggiato, in accoglimento delle osservazioni presentate in fase di pubblicazione del Piano: una piccola area, posizionata sul lato ovest del perimetro occupata da un'abitazione e due aree posizionate sul margine nord del perimetro (limitrofe all'agglomerato abitativo di via del Sedano ed alla vicina stazione di servizio);
- tutte le restanti particelle presenti nel perimetro sono state acquisite al Patrimonio di Roma Capitale o attraverso i decreti di espropri (n.30) o atti notarili di cessione;
- tutti i decreti di esproprio sono stati resi esecutivi con l'immissione in possesso delle aree a favore del Comune di Roma.

5 Lo Studio di fattibilità proposto

5.1 Le componenti del progetto

Il progetto per il nuovo stadio è sviluppato sulla base delle seguenti caratteristiche:

- Capienza complessiva di 55.000 posti estendibile a 62.000, con 7.000 posti utilizzabili su richiesta per specifici eventi o, in caso di capacità ridotta per eventi privati/ corporate o come spazi commerciali per gli sponsor;
- 5.500 posti dedicati ai tifosi VIP, suddivisi tra tribune e spazi privati con configurazioni e livelli di servizio differenti, ossia skybox, terraces e field box;
- 10.000 stalli per motorini e biciclette e 4.044 posti auto dislocati su diverse aree dell'impianto e con diverse configurazioni (e.g. parcheggi interrati, multipiano);
- Spazi interni allo Stadio e accessibili al Pubblico suddivisi tra circa 9.000 mq di aree Hospitality & MICE e circa 17.100 mq di spazi retail, a loro volta organizzati tra aree Ricettive, Benessere & Intrattenimento;
- diversi spazi multifunzionali all'esterno dello stadio per una superficie di 11.300 mq per promuovere l'identità del club (Museo della Roma e Fan store ufficiale) e rispondere ai bisogni di ristorazione. Una parte del nuovo complesso sarà dedicato ad attività finalizzate al divertimento e alla salute e alla cura della persona, attraverso quattro spazi per una superficie complessiva di 5.800 mq: centro fitness, centro medico, asilo e centro sport.

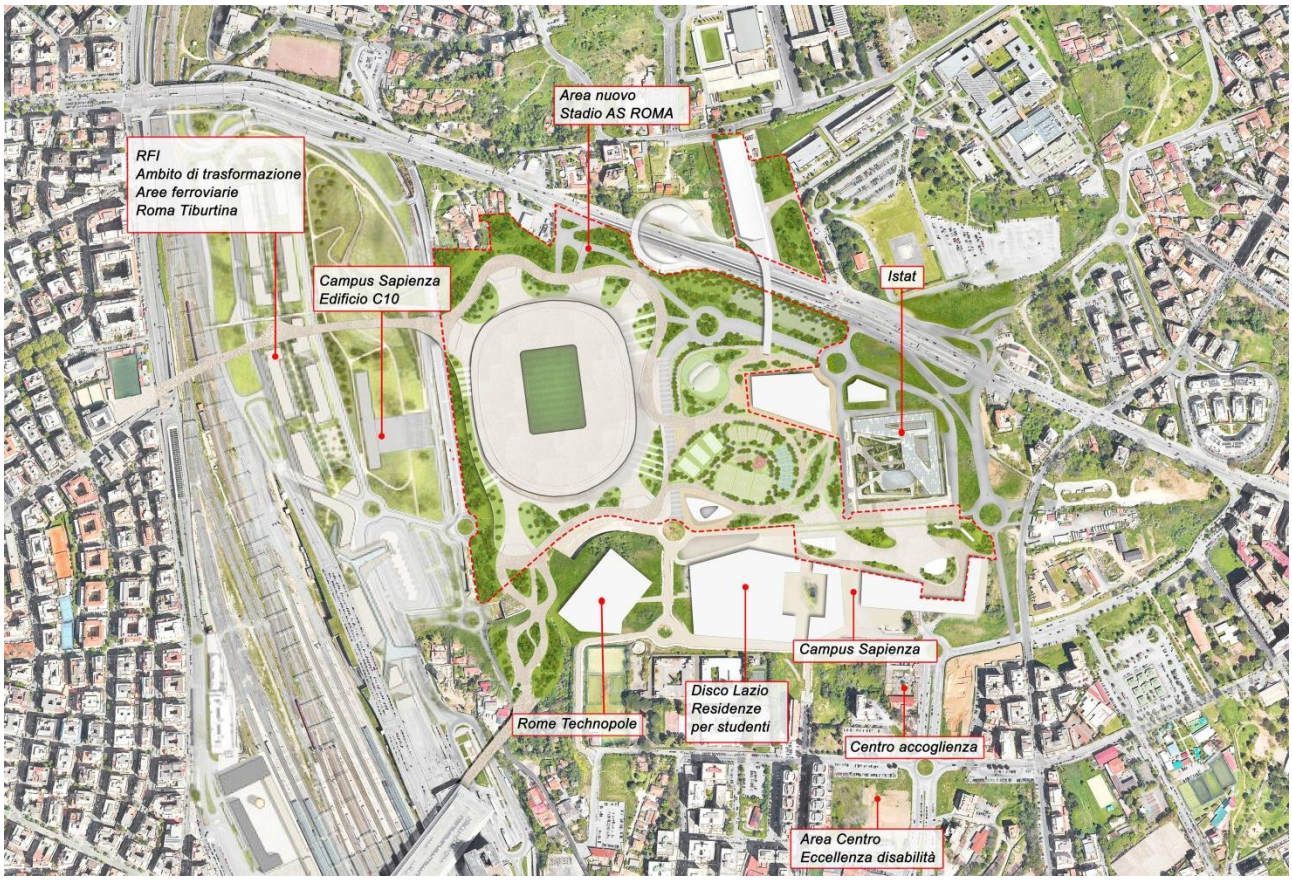

Figura 15 - Masterplan

La proposta progettuale si completa con un sistema di interventi puntuali che hanno l'obiettivo di migliorare non solo l'esperienza di accesso ed esodo dallo stadio durante i giorni di partita, ma anche, e soprattutto, aumentare la qualità percettiva e fruitiva dell'intera area di Pietralata.

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

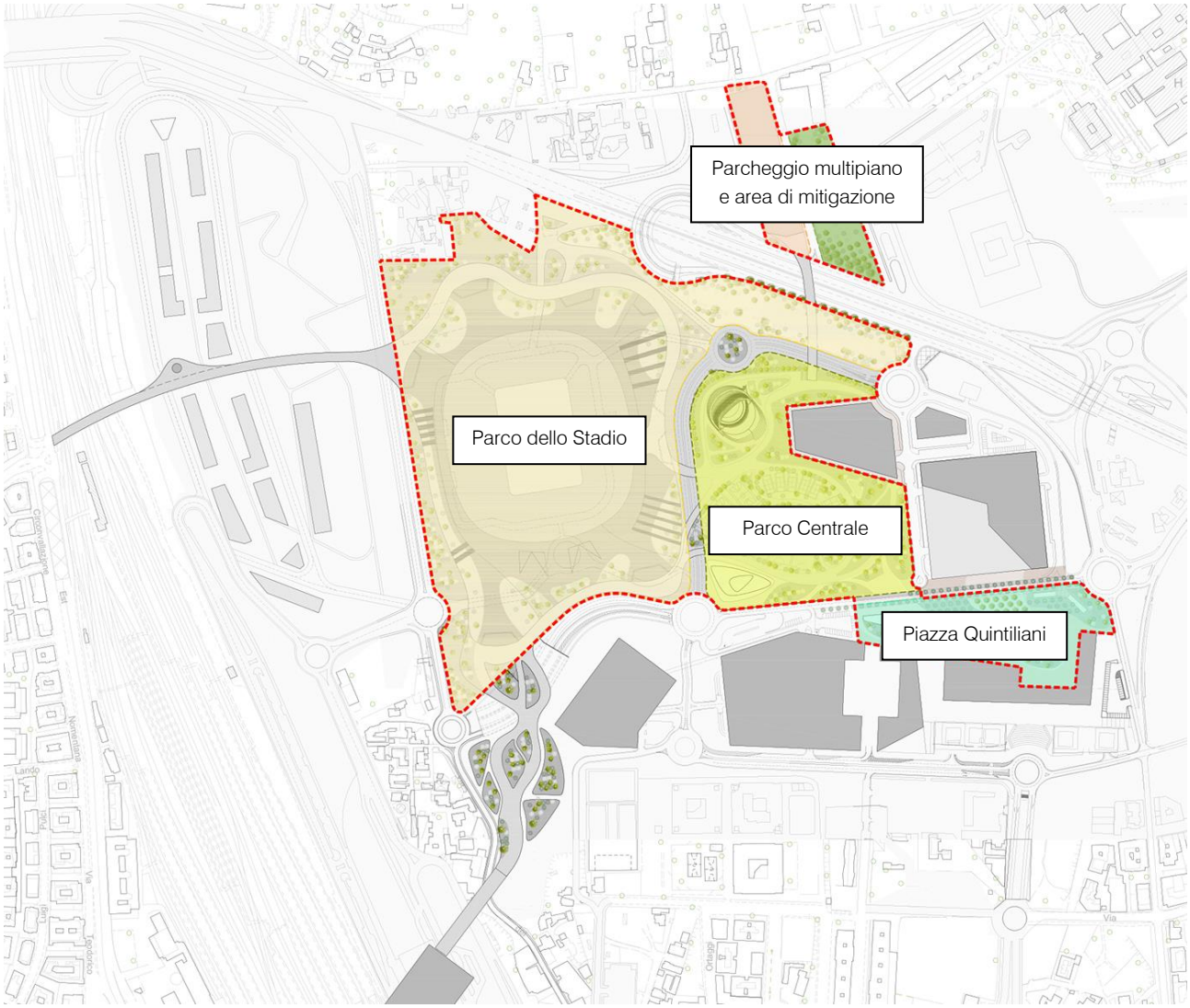

Figura 16 - Perimetro dell'intervento e macroaree

Al di fuori dell'area di intervento la proposta individua tre connessioni territoriali sotto forma di collegamenti aerei sia pedonali che ciclo-pedonali, con la funzione di collegare Pietralata e il nuovo stadio a sud con la stazione di Roma Tiburtina e a ovest con via Livorno e la stazione della metropolitana Bologna, ai quali si aggiunge la realizzazione di un terzo elemento di connessione pedonale che mette in relazione il Parco Centrale con il nuovo parcheggio multipiano fuori terra di via Seguenza (Figure 16 e 17).

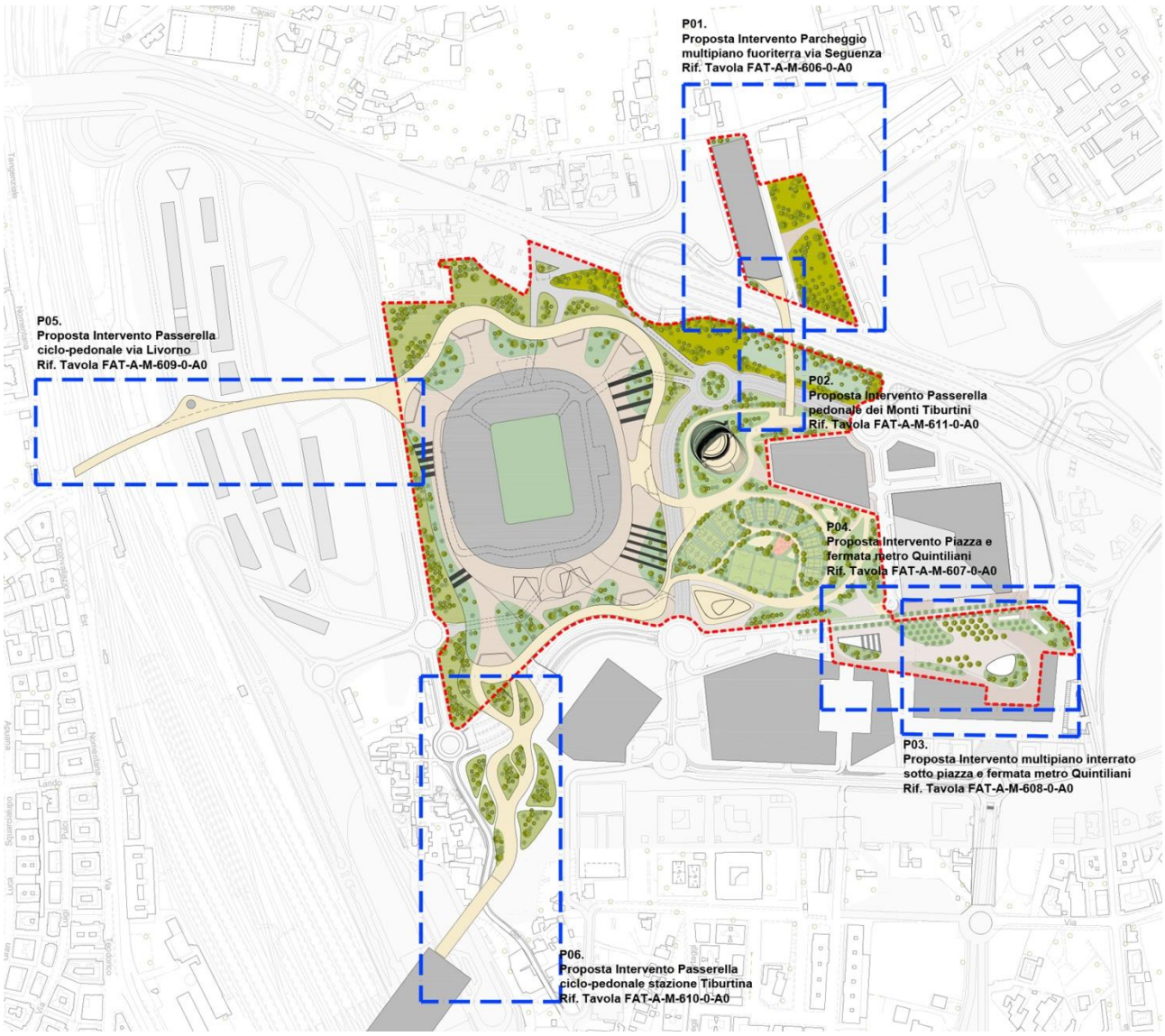

Figura 17 - Planimetria degli interventi

5.2 Lo Stadio

L'idea della proposta del nuovo Stadio è stata sviluppata traendo ispirazione da riconosciuti modelli inglesi basati su un mix funzionale che garantisca l'utilizzo delle strutture per tutto l'anno e non solo durante i match day e che sia in grado di offrire elevati livelli di sicurezza e di servizi al tifoso.

L'obiettivo è il raggiungimento della Categoria 5 UEFA, massima categoria che consentirà di ospitare manifestazioni internazionali. All'interno dello Stadio, dimensionato, come già illustrato, per una capienza di 55.000 spettatori (ampliabile a 62.000), il campo è stato posizionato con un orientamento dell'asse del terreno di gioco nord/sud con una leggera inclinazione verso ovest, in accordo con l'utilizzo migliore rispetto alla latitudine del sito.

<u>Dimensioni fisiche della costruzione</u>

- Superficie fondiaria mq 52.000;
- Dimensioni del campo da gioco 68x105 m;
- Dimensione stadio 210x248 m (sagoma di ingombro esterno);

- Altezza: variabile da un min di 38,00 mt ad un max di 55,00 mt fuori terra;
- Livelli: n. -3 interrati e n. 7 fuori terra;
- SUL (superficie utile lorda) di circa 48.000 mq., articolata come da tabella seguente:

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

Intorno allo Stadio è prevista un'area di "massima sicurezza" rappresentata da un anello della larghezza di circa 25/30 m che si estende attorno alla sagoma dell'impianto per una superficie pari a circa 31.000 mq., nel rispetto di una densità di affollamento paria circa 2 spettatori per mq come previsto dall'art.5 del D.M. 18 marzo 1996 (Figura 18).

Tale area, da recintare secondo i criteri tecnici dettati dalla suddetta normativa, dovrà restare libera da ostacoli e da ingombri e, al contempo, potrà essere sistemata come spazio verde e liberamente usata come componente del Parco urbano di uso pubblico (il Parco sportivo Ps) nei giorni in cui non si terranno eventi sportivi.

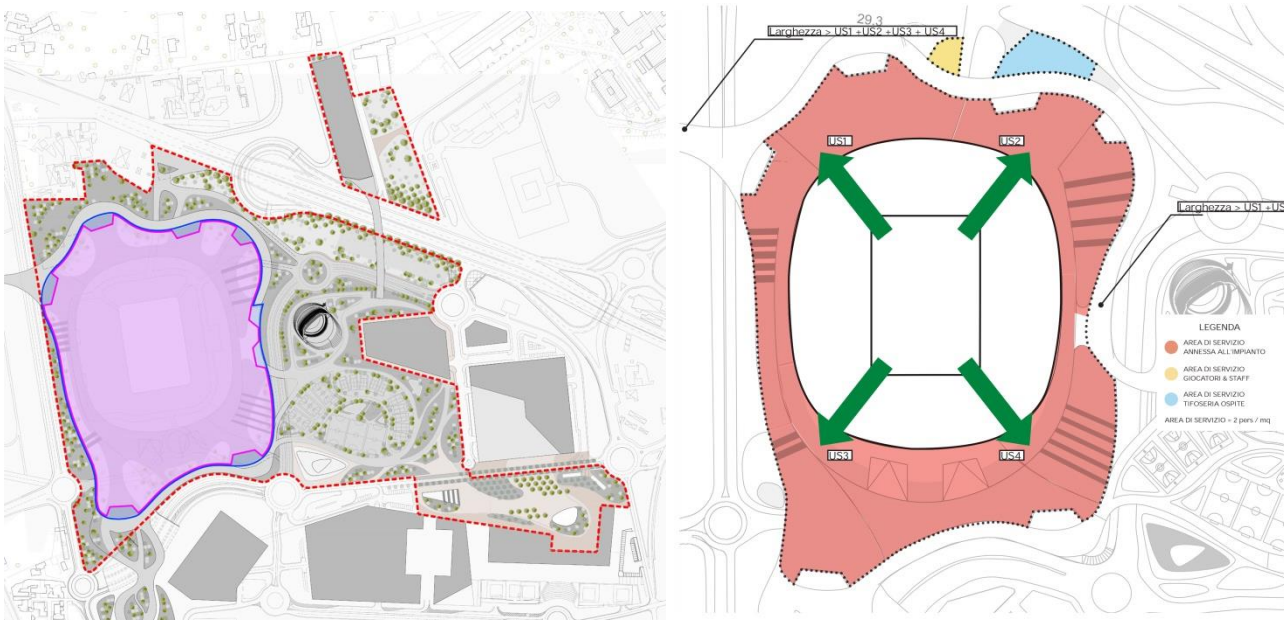

Figura 18 - Area di massima sicurezza e area riservata (a sx) Area di servizio e uscite spettatori (a dx)

5.3 Il Parco Centrale

Il fulcro verde del nuovo assetto proposto è rappresentato dal "Parco centrale" di circa 4,7 ettari comprensivo di Playground e Aree Entertainment a disposizione della comunità.

Sul Parco, di forma quasi rettangolare e con lo Stadio come fondale, prospetteranno, sui lati lunghi, gli edifici dell'Università, gli Uffici del Centro Direzionale e del previsto «Rome Technopole» e la stazione della metropolitana Quintiliani.

Il Parco Centrale, ideato come spazio pedonale di "espansione" dello Stadio, sarà destinato all'intrattenimento e all'attesa degli spettatori pre e post-partita e verrà attrezzato per la sosta, lo sport e il tempo libero degli abitanti del quartiere, nonché degli addetti del vicino centro direzionale.

Tra l'ospedale S. Pertini ed il previsto parcheggio multipiano a nord di via dei Monti Tiburtini è prevista un'area verde di mitigazione che si aggiunge a un'ulteriore area sistemata a verde è prevista nei pressi del Ponte ciclo-pedonale di connessione verso la Stazione Tiburtina.

5.4 Infrastrutture per la mobilità

Il progetto prevede alcune modifiche e integrazioni alla rete viaria di accesso allo Stadio ed in particolare la realizzazione di una nuova rotatoria e aste viarie di accesso da via dei Monti Tiburtini e via dei Monti di Pietralata oltre che una rete di percorsi pedonali.

Come già illustrato (par. 5.1), all'esterno dell'ambito del Piano Particolareggiato SDO Pietralata assume particolare rilevanza la previsione di tre connessioni ciclo pedonali con il territorio ed in particolare (Figure 19, 20 e 21):

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

Figura 19 - Ponte pedonale e ciclabile sulla ferrovia

Figura 20 - Ponte pedonale e ciclabile su via dei Monti Tiburtini

Figura 21 - Passerella pedonale di collegamento con la Stazione Tiburtina

5.5 Dotazione di parcheggi

Il calcolo del dimensionamento relativo ai parcheggi pubblici è stato condotto ai sensi dell'art. 7 delle NTA del PRG vigente, che prevedono, per le attrezzature a Carico urbanistico alto (Cu/a), un fabbisogno pari a 15mq/10mq di SUL.

Sulla base di tale parametro e con riferimento alla sola SUL localizzata nell'infrastruttura stadio, il fabbisogno di parcheggi pubblici è stato calcolato in 72.000 mq pari a 48.000 mq SUL x 1,5. A fronte di tale fabbisogno la dotazione proposta è pari 86.400 mq corrispondente a 2.880 posti auto.

Ad integrazione di tale dotazione si aggiungono, nella proposta presentata, ulteriori parcheggi afferenti al Piano di Assetto della Stazione Tiburtina (22.500 mq), per un totale di 105.900 mq contro i 103.200 mq previsti dal Piano Particolareggio SDO Pietralata.

	Localizzazione	Superficie	N. Livelli	N. posti auto
A	Parcheggio interrato sottostante lo stadio	32.400	3 interrati	1.080
B	Parcheggio multipiano interrato sotto piazza metro Quintiliani	32.040	4 interrati	1.068
C	Parcheggio multipiano via G. Seguenza	21.960	4 fuoriterra	732
	Totale	**86.400**		**2.880**
	Parcheggi P6 e P7 PdA Tiburtina	22.500	A raso	780
	Totale	**105.900**		**3.660**

Sono inoltre previsti 10.000 posti auto per moto e motocicli.

Nel reperimento di aree per il soddisfacimento del fabbisogno di parcheggi a servizio dello stadio vengono inoltre considerati, in parte, i parcheggi di scambio lungo la metro B (Ponte Mammolo, Rebibbia).

Per quanto riguarda la dotazione di parcheggi privati pertinenziali il progetto prevede una superficie dedicata di 112.320 mq, corrispondente a 3.808 posti auto localizzati in parte nelle 2 aree a parcheggio interrato sottostanti lo stadio, denominate Parcheggi E.

Figura 22 - Vista di via dei Monti Tiburtini nel tratto interessato dalla proposta (Google Maps)