A-PDF Watermark DEMO: Purchase from www.A-PDF.com to remove the watermark

ROMA CAPITALE

BOZZA DI STAMPA

Protocollo RC n. 17866/14

Anno 2014
Ordine del giorno n. 49

163ª Proposta (Dec. G.C. n. 83 del 4 settembre 2014)

"Stadio della Roma a Tor di Valle" - Studio di fattibilità. Dichiarazione di pubblico interesse della proposta, ai sensi della legge n. 147/2014, art. 1, c. 304, lett. a.

Premesso che in data 1° gennaio 2014 è entrata in vigore la legge 27 dicembre 2013 n. 147 che stabilisce, al comma 304, quanto segue: "Al fine di consentire, per gli impianti di cui alla lettera c) del presente comma, il più efficace utilizzo, in via non esclusiva, delle risorse del Fondo di cui al comma 303, come integrate dal medesimo comma, nonché di favorire comunque l'ammodernamento o la costruzione di impianti sportivi, con particolare riguardo alla sicurezza degli impianti e degli spettatori, attraverso la semplificazione delle procedure amministrative e la previsione di modalità innovative di finanziamento:

a) il soggetto che intende realizzare l'intervento presenta al Comune interessato uno Studio di fattibilità, a valere quale progetto preliminare, redatto tenendo conto delle indicazioni di cui all'articolo 14 del Decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, e corredato di un piano economico-finanziario e dell'accordo con una o più Associazioni o Società sportive utilizzatrici in via prevalente. Lo Studio di fattibilità non può prevedere altri tipi di intervento, salvo quelli strettamente funzionali alla fruibilità dell'impianto e al raggiungimento del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'iniziativa e concorrenti alla valorizzazione del territorio in termini sociali, occupazionali ed economici e comunque con esclusione della realizzazione di nuovi complessi di edilizia residenziale. Il Comune, previa Conferenza di servizi preliminare convocata su istanza dell'interessato in ordine allo Studio di fattibilità, ove ne valuti positivamente la rispondenza, dichiara, entro il termine di novanta giorni dalla presentazione dello studio medesimo, il pubblico interesse della proposta, motivando l'eventuale mancato rispetto delle priorità di cui al comma 305 ed eventualmente indicando le condizioni necessarie per ottenere i successivi atti di assenso sul progetto;
b) sulla base dell'approvazione di cui alla lettera a), il soggetto proponente presenta al Comune il progetto definitivo. Il Comune, previa Conferenza di servizi decisoria, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti ordinariamente titolari di competenze in ordine al progetto presentato e che può richiedere al proponente modifiche al progetto strettamente necessarie, delibera in via definitiva sul progetto; la procedura deve concludersi entro centoventi giorni dalla presentazione del progetto. Ove il progetto comporti atti di competenza regionale, la Conferenza di servizi è convocata dalla regione, che delibera entro centottanta giorni dalla presentazione del progetto. Il provvedimento finale sostituisce ogni autorizzazione o permesso comunque

LabUr www.labur.eu

denominato necessario alla realizzazione dell'opera e determina la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'opera medesima;

e) resta salvo il regime di maggiore semplificazione previsto dalla normativa vigente in relazione alla tipologia o dimensione dello specifico intervento promosso.

305. Gli interventi di cui al comma 304, laddove possibile, sono realizzati prioritariamente mediante recupero di impianti esistenti o relativamente a impianti localizzati in aree già edificate.";

Che a seguito dell'accordo del 26 maggio 2014 con la AS Roma, Eurnova S.r.l., in qualità di Promotore, con il coordinamento e il monitoraggio di Protos S.p.A. e di KPMG Advisory S.p.A. ha redatto, ai sensi della norma richiamata, lo Studio di fattibilità, trasmesso a Roma Capitale in data 29 maggio 2014 con protocollo n. 82424;

Che l'area oggetto dell'intervento, censita nel nuovo catasto terreni ai fogli nn. 857, 858, è sita nel quadrante sud del territorio comunale lungo la Via Ostiense – Via del Mare, circa al km. 9, nella zona Tor di Valle del IX Municipio del Comune di Roma ed ospita l'ippodromo di Tor di Valle, chiuso dal 2013, realizzato in occasione delle Olimpiadi del 1960. E' delimitata da Via Ostiense – Via del Mare a sud, a nord – nord ovest dall'ansa del fiume Tevere e ad est dal depuratore ACEA;

Che il progetto si sviluppa, secondo quanto indicato nello Studio di fattibilità, su un'area di:

- 547.015 mq. di proprietà Eurnova, (50,4%);
- 86.716 mq. di proprietà pubblica, (8%);
- 451.789 mq. di proprietà di privati che sarà assoggettata a esproprio, (41,6%);

per una superficie complessiva dell'intervento pari a 1.085.520 mq. (100%), già parzialmente utilizzata come impianto sportivo;

Che la proposta è articolata in un Quadro Progettuale A e Quadro Progettuale B;

Che il Quadro Progettuale A ha ad oggetto la realizzazione dell'intervento denominato "Stadio" composto delle seguenti opere:

1) Stadio;
2) Trigoria;
3) Spazi commerciali;
4) Sistema di connettività "interna";
5) Opere di Urbanizzazione;
6) Opere Infrastrutturali d'interconnessione esterna;
7) Opere di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione ambientale.

Più in dettaglio:

1) Impianto sportivo "Stadio", per 60.218 posti, costituito dal campo di calcio vero e proprio il quale, ospita nella parte inferiore della struttura una serie di funzionalità di servizio (Uffici, Reception, Sala Conferenze, Cucine, Ufficio Postale, Lavanderia, ecc.);
2) Impianto sportivo "Trigoria", che comprende i campi di allenamento e una serie di servizi accessori (Panoramic Restaurant, Broadcast Studio, Hall of Fame, ecc);
3) Area commerciale, posizionata a nord del nuovo stadio e collegata con le strutture per l'allenamento, che comprende un grande negozio di articoli sportivi ed altre attività commerciali da definirsi;
4) Sistema di connettività interna, consistente nel sistema carrabile e pedonale ad uso dello Stadio, Trigoria e area commerciale;
5) Opere di Urbanizzazione, costituite da:

labur www.labur.eu

- parcheggi pubblici, tale da soddisfare almeno lo standard richiesto sia ai sensi delle NTA del PRG di Roma, sia le norme Coni n. 1379/2008;
- verde pubblico, tale da soddisfare almeno lo standard richiesto ai sensi delle NTA del PRG di Roma e dal Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Tevere;
- viabilità pubblica;
- fognatura pubblica;
- interramento elettrodotto e sottoservizi;

6) Sistema infrastrutturale della connettività "esterna", ovvero l'adeguamento del sistema infrastrutturale esistente al fine di garantire la sostenibilità trasportistica, e consistente nelle seguenti opere:

- contributo adeguamento tratta ferroviaria Eur – Magliana – Tor di Valle per prolungamento metro B;
- l'ampliamento e adeguamento della Via Ostiense – Via del Mare:
  - allaccio viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino;
  - adeguamento viabilità Via del Mare – GRA;
- realizzazione di un nuovo collegamento viario tra l'autostrada Roma-Fiumicino e Via Ostiense con ponte sul Tevere;

7) Opere di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione ambientale:

- sistemazione idraulica del Fosso di Valleranello;
- fascia verde di continuità ecologica tra i due corridoi ambientali;
- rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico;
- barriera verde di mitigazione percettiva e olfattiva a confine con l'impianto di depurazione pre-esistente;
- realizzazione vasche di laminazione e riduzione prelievi acque di falda;

Che la consistenza e le destinazioni d'uso delle opere individuate dal Promotore ai punti 1, 2 e 3 risulta essere la seguente:

Stadio	destinazione d'uso Servizi	(Cu/a)	S.U.L. pari a mq. 30.140
Trigoria	destinazione d'uso Servizi	(Cu/a)	S.U.L. pari a mq. 13.840
Negozi	destinazione d'uso Commerciale	(Cu/m)	S.U.L. pari a mq. 5.795

Che il costo per la realizzazione delle opere di urbanizzazione dichiarate come opere strettamente funzionali allo Stadio di cui ai punti nn. 4, 5, 6 e 7, comprensivo di quello relativo alle opere necessarie per il soddisfacimento degli standard, nella già citata proposta originaria veniva stimato, dal promotore, complessivamente pari a circa 270 milioni di Euro;

Che in base alle ipotesi di costi, ricavi e modalità di finanziamento assunte nella proposta ed alle valutazioni svolte, il Promotore conclude l'analisi economica finanziaria del Quadro A affermando che "… il Quadro Progettuale A, sebbene dimostri la sostenibilità finanziaria di tutte le opere private descritte, risulta non in grado di sostenere le Opere di urbanizzazione funzionali al progetto Stadio. Risulta quindi evidente come ci sia un complessivo disequilibrio economico finanziario di circa 220 milioni di Euro, derivante come differenza dai costi complessivi delle urbanizzazioni funzionali all'Opera (pari a 270 milioni di Euro) e il contributo finanziario massimo da parte dell'operatore privato dello Stadio (pari a 50 milioni di Euro).";

Che il Promotore propone, pertanto, un secondo scenario progettuale definito Quadro Progettuale B che prevede ".... per il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario complessivo la realizzazione a favore del Promotore di ulteriore S.U.L. con esclusione della realizzazione di nuovi complessi di edilizia residenziale. Ne deriva

labur www.labur.eu

quindi che le funzioni ammesse in compensazione possono essere solamente quelle legate al direzionale, commerciale, servizi privati (cd Business Park)";

Che, in definitiva il programma proposto dal promotore consiste nella realizzazione del cd stadio (consistenza di 49.000 mq.), del cd Business Park (consistenza di 336.000 mq.), nella realizzazione di opere di urbanizzazione per 270 milioni di Euro, tra cui sono comprese quelle definite come di connettività esterna, di importo pari a 135 milioni dì Euro (dati dello Sdf) oltre al contributo di 10 milioni di Euro per l'adeguamento della tratta ferroviaria Eur Magliana – Tor di Valle per prolungamento metro, ipotizzando lo scomputo integrale del contributo di costruzione;

Che per l'istruttoria tecnica della proposta è stato istituito un gruppo di lavoro costituito con D.D. Segretario – Direttore Generale n. 2/2014 che ha approfondito questioni di merito e procedurali al fine di orientare nel modo più corretto l'istruttoria e le attività amministrative conseguenti e che tra le altre cose ha evidenziato:

a. la necessità di chiarire più esattamente gli assetti societari, i ruoli di ciascuna delle Società coinvolte, nonché i termini degli accordi sottostanti relativi a garantire la strumentalità dell'impianto sportivo con una Società sportiva, nella fattispecie la AS Roma S.p.A.;
b. la possibilità, a differenza di quanto sostenuto nella proposta (diritto alla compensazione per i costi sostenuti), di contribuire alla realizzazione dell'opera sportiva quale opera di interesse generale, attraverso la spendita dell'ordinario potere urbanistico dell'Amministrazione, ovverosia attraverso l'utilizzo dei poteri urbanistici di variante, che possano anche contribuire all'equilibrio finanziario all'interno di un quadro di sostenibilità urbanistica;
c. la possibilità che il Quadro Progettuale A possa contribuire in termini finanziari alla realizzazione delle opere pubbliche in maniera più consistente di quanto previsto dalla proposta presentata;

Che per l'esame della proposta l'interessato ha fatto specifica istanza di convocazione di apposita Conferenza di Servizi preliminare (nota prot. n. 100858 del 1° luglio 2014);

Che la Conferenza di Servizi preliminare, giusto art. 14-bis della legge n. 241/1990 e s.m.i., ha lo scopo di individuare "... Qualora non emergano, sulla base della documentazione disponibile elementi comunque preclusivi della realizzazione del progetto, …, le condizioni e gli elementi necessari per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, gli atti di consenso";

Che con nota prot. n. QI 105977 del 9 luglio 2014 – nota prot. n. QI 115802 del 25 luglio 2014 e nota prot. n. 105981 del 9 luglio 2014, ai sensi degli art. 14, 14 bis e 14 ter della L. n. 241/1990 ss.mm.ii., sono state convocate rispettivamente la Conferenza di Servizi preliminare "esterna" e la Conferenza di Servizi preliminare "interna"; che i verbali con allegati tutti i pareri resi sono agli atti dell'ufficio;

Che dai pareri espressi in seno alle Conferenze dei Servizi è emerso quanto segue:

– l'esigenza di ridurre la mobilità su gomma, a favore del trasporto pubblico su ferro: in merito all'offerta di trasporto pubblico, la proposta depositata prevede infatti di investire solo 10 milioni di Euro come contributo per il prolungamento della metro B, su un totale di Opere di urbanizzazione pari a 270 MEuro. La ripartizione modale dei 60 mila utenti dello stadio prevede che il 75% di questi usi il mezzo privato, evidenziandone il contrasto con uno degli obiettivi del piano provinciale di contenere la crescita della mobilità individuale. Previsioni oggetto di critiche da parte di più soggetti intervenuti che hanno posto l'accento, invece, l'esigenza di aumentare il servizio di trasporto pubblico e in particolare di quello su ferro, sebbene senza che si sia individuata una soluzione univoca;

Lapuil www.lapuil.eu

- l'integrazione dell'intervento di messa in sicurezza del Fosso di Vallerano con interventi di consolidamento dell'argine del Tevere nei pressi della confluenza del Fosso. Nella proposta depositata, la sistemazione ambientale con la previsione del parco è limitata a una striscia marginale, la gran parte dell'area "disegnata" a verde prospiciente il Tevere non fa parte della proposta;
- la necessità di rimodulare il profilo funzionale dell'area e del più ampio ambito urbano in riferimento alla prevista realizzazione dello Stadio e delle opere infrastrutturali di livello urbano, quali:

  a. il ponte, il tratto di viabilità tra Via della Magliana e Via Ostiense;
  b. la viabilità di innesto con la bretella autostradale Roma Fiumicino;
  c. l'adeguamento del tratto urbano, dal GRA, di Via Ostiense/Via del mare;
  d. la viabilità di innesto Via del Mare/GRA;

Che ad esito dei pareri resi in sede di CdS esterna il DPAU con prot. n. 125203 in data 11 agosto 2014 ha comunicato alla Società Eurnova il parere negativo espresso da Roma Natura per la incompatibilità tra lo svincolo con l'autostrada Roma Fiumicino, così come proposto dalla stessa Società nello Studio di fattibilità, con le norme del Piano del Parco della Riserva Naturale Tenuta dei Massimi, chiedendo nel contempo di acquisire documentazione atta a chiarire alla figura del proponente, oltre che lo Schema del contratto di locazione con la AS Roma ed il Piano particellare relativo all'intera area di intervento;

Che in merito alla figura del proponente ed allo Schema del contratto con la AS Roma è stato depositato, con nota prot. n.118903 del 31 luglio 2014, un allegato – "Integrazione ad allegato E – Accordo con la Società Sportiva AS Roma" – nel quale si ribadisce che AS Roma SPV LLC ed Eurnova sr si sono impegnate, inter alia, a realizzare il progetto stadio. Che tale impegno è fissato da un accordo concluso prima della consegna del progetto Stadio della Roma, e che, come riportato nello Studio di fattibilità, queste Società si sono impegnate a costituire una New CO, denominata StadCo come risulta dalla risposta alla nota depositata il 18 agosto 2014 prot. n. 126882, la AS Roma SPV LLC ha costituito la Stadio TDV S.p.A (StadCo) con sede in Milano. Si può concludere quindi che l'attuale proponente è Eurnova S.p.A. che agisce, in virtù dell'accordo, anche per conto dell'AS Roma SPV LLC, e che ottenute le prescritte autorizzazioni al progetto, si concluderà anche la sua adesione alla StadCo attraverso il conferimento dell'area di cui Eurnova è proprietaria;

Che in merito al contratto d'uso dello Stadio da parte della AS Roma sono stati esplicitati, con nota prot. n. 126882 del 18 agosto 2014, i termini dell'accordo in forza del quale l'AS Roma S.p.A utilizzerà lo stadio ed è stato allegato il verbale del CDA della AS Roma, del 6 agosto 2014, nel quale si è deliberato di approvare la sottoscrizione di un accordo per l'utilizzo del nuovo "Stadio della Roma";

Che con la medesima integrazione ora indicata il proponente ha confermato "… le obbligazioni già assunte dai soggetti che hanno sottoscritto l'accordo del 26 maggio 2014 ...", che riportavano l'obbligazione a "concedere l'utilizzo dello Stadio, una volta costruito, ad ASR che ... disputerà presso lo stadio le proprie partite casalinghe e sarà l'utilizzatore esclusivo o, in ogni caso, prevalente del Nuovo Stadio"; la proponente ha inoltre allegato uno schema dei termini e condizioni della stipulanda convenzione, che individua un primo periodo di utilizzo da parte della A.S. Roma S.p.A. pari a 30 anni;

Che la Società Eurnova, con prot. n. 126882 del 18 agosto 2014, in risposta al parere negativo dell'Ente Roma Natura sopra citato, ha depositato integrazione allo studio di fattibilità consistente nella nuova proposta progettuale dello svincolo con l'autostrada Roma Fiumicino (esterna al Parco della Riserva Naturale Tenuta dei Massimi). La proposta di modifica, fermo restando che dovrà necessariamente acquisire tutti gli atti

LaBUR www.labur.eu

d'assenso degli Enti preposti in sede di Conferenza dei servizi decisoria, è stata oggetto di valutazione da parte dell'ANAS come da parere reso con nota del 4 settembre 2014 prot. n. 117049;

Che la Società Eurnova, in accoglimento delle altre indicazioni emerse in sede di Conferenza di Servizi, ha poi apportato ulteriori modifiche allo studio di fattibilità, giusta Relazione allegata prot. n. 130078 del 1° settembre 2014, finalizzate ad incrementare l'offerta di trasporto pubblico su ferro (in tal modo recependo le indicazioni emerse in sede istruttoria relative alla possibilità di finanziare maggiori opere pubbliche in un quadro di equilibrio economico e finanziario della proposta come rivista) la possibilità di conseguire e, in particolare, consistente in:

a) prolungamento della linea B della Metro, da Magliana fino a Tor di Valle, costo stimato di circa 50,5 milioni, con un potenziale di circa 19.200 passeggeri, a cui si aggiungono i 14.400 passeggeri del potenziale della ferrovia Roma Lido già esistente e che sarà adeguata dal previsto intervento della Regione Lazio;
b) realizzazione di un nuovo ponte pedonale di collegamento tra la stazione di Magliana sulla FL1 Roma Fiumicino, costo stimato di circa 7,5 Milioni Euro, per consentire l'accesso diretto allo stadio con un potenziale di 7.200 passeggeri;

Che il Dipartimento Mobilità con nota del 3 settembre 2014 prot. n. QI/31265 nel merito della documentazione integrativa sopra descritta ha rilevato:

a. l'esistenza di problematiche connesse alla diramazione della linea metro B anche con riferimento alle interferenze con la funzionalità della Roma Lido, attuale e in ampliamento, e ha segnalato l'opportunità di mettere a confronto l'ipotesi di diramazione della linea B con l'ipotesi di potenziamento della Roma Lido e sua trasformazione in linea metropolitana almeno nella tratta interna fino a Tor di Valle;
b. la necessità di garantire comunque l'adeguamento dell'asse Via del Mare – Via Ostiense per ragione di sicurezza e funzionalità e ha specificato che la prescrizione posta in sede di CdS riguardante l'unificazione delle due viabilità "lato Roma" può essere rivista alla luce dell'incremento del rapporto modale a favore del trasporto pubblico, "fermo restando la necessità che il sistema venga messo in sicurezza e che avvenga un coordinamento con le attività connesse alla realizzazione con il Ponte dei Congressi di recente finanziamento";

Che per quanto riguarda il punto a) si fa presente che in sede di CdS esterna la Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti – Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti fissi ha indicato gli interventi indispensabili per l'incremento della frequenza della Roma Lido, improcrastinabili in caso di realizzazione dell'impianto sportivo, i cui costi sono stimati in 127.600.000,00 Euro per l'intera tratta;

Che per quanto riguarda il punto b) si fa presente che il progetto definitivo dell'asse Via del Mare Via Ostiense dovrà prevedere nel tratto ulteriore al progetto presentato, in direzione centro e fino al nodo di scambio di Via Marconi, interventi di messa in sicurezza;

Che da ultimo, in data 4 settembre 2014, risulta pervenuta nota a firma Mark Pannes in qualità di CEO della Stadio TDV S.p.A., con la quale si conferma e chiarisce l'impegno che nello stipulando accordo con la AS Roma spa sarà garantito l'utilizzo dell'impianto da parte della Società calcistica per la durata di anni 30, in via prevalente, prevedendo inoltre il riconoscimento di un diritto di prelazione in favore della Società sportiva in caso di trasferimento dello Stadio e la partecipazione della AS Roma S.p.A. agli utili generati dall'impianto;

Labur www.labur.eu

Considerato che, alla luce di quanto sopra riportato, ricorrono gli estremi per la dichiarazione di pubblico interesse dell'operazione, così come di seguito descritta e alle condizioni imprescindibili di seguito elencate:

In merito alla sostenibilità urbanistica:

l'Amministrazione, muovendo dall'attuale previsione di Piano Regolatore Generale (che attribuisce all'area oggetto dell'intervento una capacità edificatoria complessiva di circa 69.000 mq di S.U.L., circa 112 mila mq., se si applica l'indice previsto per i parchi tematici – l'area ricade infatti per la maggior parte nella componente "Verde privato attrezzato" del PRG vigente, destinata dal precedente PRG a zona G4), assume che tale previsione possa subire delle modifiche a seguito del diverso profilo che la realizzazione dello Stadio e delle opere infrastrutturali di maggiore e più rilevante interesse, di livello urbano, se non ancora superiore, le imprimono;
in particolare, l'intervento proposto si configura come una parte di città con una forte caratterizzazione funzionale e morfotipologica, concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale, elevata accessibilità (in particolare su ferro), come più estesamente descritto nei pareri e nella Relazione allegata, pertanto comparabile alla componente di PRG Centralità urbane e metropolitana di cui all'art. 65 delle NTA;
che, conseguentemente, si ritiene congruo definire la potenzialità edificatoria massima in relazione alla sua sostenibilità urbanistica ad esito della realizzazione delle opere infrastrutturali, complessivamente, in 354.000 mq. (49.000 mq. del cd stadio e 305.000 mq. dei cd Business Park), come da relazione allegata;
si rende quindi necessario predisporre una scheda tecnica di pianificazione che indichi i dati generali – quali la superficie territoriale, la SUL massima e le destinazioni d'uso – da rispettare nello sviluppo del progetto definitivo;
In conseguenza della variazione urbanistica, l'impianto esistente dell'Ippodromo Tor di Valle, ricadente nell'area dove sorgerà il nuovo stadio, inserito nella carta per la qualità del PRG vigente (complesso specialistico di interesse urbano), dovrà essere oggetto di stralcio con apposita indicazione in sede di approvazione del progetto definitivo; la medesima variazione comporta lo stralcio dell'area di intervento dalle componenti dell'elaborato prescrittivo 4*17.4 Rete ecologica e la deroga delle indicazioni del PGTU, approvato con D.C.C. n. 84 del 19 giugno 1999;

In merito alla mobilità:

ai fini della fruizione del nuovo impianto anche a seguito delle modifiche all'originario Studio di fattibilità depositate all'esito delle indicazioni fornite, è possibile individuare quanto segue:

I. l'accesso diretto all'area dello Stadio dalla rete del TPL su ferro potrà avvenire attraverso la stazione di Tor di Valle, ove si attesterà oltre alla esistente ferrovia Roma Lido, la Metro B che, ove risolte in sede di progetto definitivo le criticità segnalate dal Dipartimento Mobilità, potrà utilizzare la massima capacità della linea – almeno 16 treni l'ora – durante i grandi eventi, assicurando nel complesso una capacità di circa 30.000 passeggeri; tale estensione comporta inoltre i seguenti vantaggi di interesse generale:

    1) utilizzazione dei parcheggi dello Stadio come nodo di scambio gomma/ferro con la metro B (in parte anche con la Roma Lido), per chi proviene dal sud e da ovest e deve recarsi in centro e viceversa;
    2) migliore accessibilità alla metro B dai quartieri di Decima/Torrino che oggi sono sprovvisti di un adeguato sistema di trasporto pubblico e scaricano

LabUr www.labur.eu

principalmente sul trasporto su gomma le loro esigenze di mobilità o gravitano sull'Eur;

3) maggiore celerità nel deflusso del pubblico dallo stadio;

Roma Capitale in sede di Conferenza di Servizi decisoria, a seguito della risoluzione delle problematiche poste del dipartimento Mobilità con la nota già citata, si riserva di valutare il piano trasportistico definitivo a corredo dell'intervento proposto, ferma rimanendo la necessità di garantire il raggiungimento dell'obiettivo che almeno il 50% dei fruitori possa essere servito dal trasporto su ferro;

II. la realizzazione di un collegamento ciclo pedonale tra il nuovo stadio la Stazione Magliana della FL-1, il cui attuale livello di servizio ha una capacità di circa 3.600 passeggeri/ora, e il nuovo stadio, che consentirà l'accesso anche al parco sul Tevere e alla pista ciclabile;
con questi interventi si consegue un rilevante riequilibrio modale a favore del ferro, passando dai 15.400 passeggeri/ora della proposta esaminata in CdS ad oltre 34 mila passeggeri/ora del sistema di TPL su ferro pari a oltre il 50% dei fruitori dello stadio, riducendo sensibilmente la domanda di trasporto su gomma, soprattutto di quella che ha origine in centro, e producendo effetti positivi dal punto di vista della riduzione dei costi ambientali;
la rete stradale di progetto (il cui costo stimato nello studio di fattibilità pari a 132,3 MEuro) costituita, in particolare, dalla nuova viabilità di collegamento tra la Roma –Fiumicino e la Via Ostiense, compreso lo svincolo ed il nuovo ponte, (costo di 93,7 MEuro) e dalla sistemazione di Via Ostiense, fino ai raccordo con il GRA (costo di 38,6 MEuro) risolve anche una questione strutturale del quadrante urbano, ponendo finalmente in collegamento due settori urbani oggi separati dal Fiume Tevere e consentendo l'alleggerimento della congestione sull'attuale Ponte della Magliana;
nella proposta di intervento, depositata dal proponente è prevista l'unificazione della Via del Mare e della Via Ostiense, nel tratto tra il GRA e il deposito ATAC, al fine di tenere separati i flussi di andata e di ritorno dai parcheggi dello stadio e dall'autostrada in destra. Nell'ulteriore tratto urbano, seguito di un'analisi più dettagliata, si potranno prevedere, come per altro richiesto con la nota del Dipartimento Mobilità già citata, accorgimenti per l'ulteriore messa in sicurezza della strada. In ogni caso il tratto in questione sarà interessato dalla realizzazione del Ponte dei congressi e delle sue connessioni stradali.

In merito alla sostenibilità ambientale:

l'area di intervento è inclusa nel corridoio fluviale del Tevere; lungo il Fosso di Vallerano dovranno essere previsti interventi di adeguamento geometrico e strutturale; in particolare, gli interventi di riqualificazione dei rilevati arginali dovranno contenere la portata della piena di riferimento; è opportuno il potenziamento degli aspetti naturalistici, della tutela delle aree libere e della riqualificazione delle aree degradate e l'elaborazione del progetto di Parco naturalistico delle aree verdi dell'ansa del Tevere; infine è stata verificata in sede di CdS la compatibilità con i vincoli paesaggistici presenti nell'area dell'intervento;

Che pertanto concorrono a determinare il pubblico interesse della proposta:

I. la realizzazione di un nuovo e moderno impianto sportivo adeguato ai più alti standard di sicurezza e di innovazione tecnologica;

II. la riduzione dell'impatto sulla città dell'attuale modalità di fruizione dello Stadio Olimpico e l'adozione di differenti modalità di fruizione del nuovo impianto; in

Labur www.labur.eu

particolare, poiché l'Amministrazione intende promuovere modelli di trasporto alternativi e intende modificare la cultura dominante dell'auto e la dipendenza dal trasporto privato, la realizzazione di un nuovo stadio assicurerà che i fruitori utilizzino prevalentemente il TPL su ferro;

III. la realizzazione e l'apporto delle Opere pubbliche, anche a valere come patrimonializzazione di beni pubblici, alla soluzione di problemi infrastrutturali e ambientali del quadrante interessato dall'intervento e in parte già precedentemente individuati dall'amministrazione comunale;

IV. la contestualità della realizzazione delle Opere pubbliche rispetto agli interventi riguardanti l'impianto sportivo, per assicurarne la funzionalità già al momento della prima utilizzazione pubblica;

V. il legame di strumentalità tra l'impianto sportivo e la AS Roma S.p.A. in quanto primaria Società sportiva;

VI. i riflessi economici ed occupazionali per la città; il coinvolgimento, quanto più ampio e diffuso, del tessuto imprenditoriale ed economico, soprattutto nella realizzazione delle opere pubbliche;

Che l'attuazione dell'intervento sarà espressamente disciplinata da una specifica convenzione urbanistica, tra il proponente e Roma Capitale; lo Schema di Convenzione, dovrà essere approvato in sede di Conferenza di Servizi decisoria, previa approvazione del medesimo, unitamente ai relativi allegati, da parte di Roma Capitale; la convenzione dovrà essere stipulata prima dell'inizio dei lavori;

Che l'Amministrazione adotterà ogni iniziativa, anche di carattere organizzativo, per sviluppare un'azione di vigilanza, verifica e controllo sull'intervento;

Che una quota del contributo riguardante il costo di costruzione è opportuno sia finalizzata alla realizzazione del Parco Fluviale nelle aree che circondano l'ambito dello stadio e graficizzato nella proposta del proponente ma esterno al perimetro dell'intervento;

Che, l'eventuale parte residua di tale contributo potrà essere utilizzata, in tutto o in parte, per far fronte agli eventuali maggiori costi delle opere pubbliche di interesse generale se accertati e valutati dall'amministrazione in sede di progettazione definitiva e prima della stipula della convenzione, ovvero per la realizzazione delle seguenti ulteriori opere pubbliche:

a) adeguamento del sottopasso ferroviario di Via Luigi Dasti;
b) realizzazione di due attracchi per imbarcazioni fluviali in servizio pubblico, uno a servizio del Parco e uno a servizio dello stadio;

Considerato che in data 4 settembre 2014 il Dirigente della U.O. "Riqualificazione diffusa" del Dipartimento "Programmazione e Attuazione Urbanistica" ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del T.U.E.L., si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Dirigente F.to: A. Fatello";

Considerato che in data 4 settembre 2014 il Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha attestato – ai sensi e per gli effetti dell'art. 29, c.1, lett. i) e j) del Regolamento Uffici e Servizi, la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con

Labur www.labur.eu

impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore F.to: A. Graziano;

Che in data 4 settembre 2014 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che diseguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del T.U.E.L., si dichiara la regolarità contabile della proposta di deliberazione in oggetto.

Il Ragioniere Generale F.to: M. Salvi";

Che sulla proposta in esame è stata svolta, da parte del Segretariato Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97 del T.U.E.L.;

Tanto sopra premesso e considerato,

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

DELIBERA

di dichiarare, ai sensi della lettera a) comma 304, art.1 della legge n. 147/2013, il pubblico interesse della proposta di realizzazione del nuovo stadio della Roma a Tor di Valle in variante al PRG, e in deroga al PGTU presentata dalla Società Eurnova, così come meglio descritta negli elaborati in allegato, alle seguenti necessarie condizioni:

1. devono essere realizzate, a carico del proponente e senza onere alcuno per Roma Capitale, le seguenti opere di interesse generale, il cui ammontare è stimato dal proponente nei documenti allegati allo studio di fattibilità, in 195,25 milioni di Euro:
   - potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico su ferro a servizio dell'area di Tor di Valle e della città, prioritariamente attraverso il prolungamento della linea B della Metro fino a Tor di Valle, costo stimato di 50,45 milioni di Euro, con l'adeguamento della nuova stazione in corso di realizzazione da parte di ATAC e la realizzazione di un collegamento ciclo/pedonale con la stazione ferroviaria di Magliana sulla linea FL1, costo stimato di 7,5 milioni di Euro; nella Conferenza dei Servizi decisoria, a seguito della necessità di assumere e risolvere le analisi e le osservazioni formulate dal dipartimento Mobilità con la nota già citata, Roma Capitale si riserva di valutare il piano trasportistico definitivo a corredo dell'intervento proposto e sul prolungamento della Metro B si potrà prevedere, in relazione agli interventi di competenza della Regione Lazio che saranno realizzati sulla Roma Lido, una verifica del cronoprogramma e una sua differente estensione temporale;
   - adeguamento di via Ostiense/Via del Mare, fino al raccordo con il GRA come da proposta presentata, costo stimato di 38,6 milioni di Euro, e interventi per la messa in sicurezza nel tratto urbano fino al nodo di Marconi;
   - realizzazione di un nuovo tratto di viabilità di raccordo tra l'autostrada Roma-Fiumicino e Via Ostiense/Via del Mare, con un nuovo ponte sul Tevere compreso lo svincolo di connessione con la Roma Fiumicino, costo stimato di 93,7 milioni di Euro;
   - interventi di mitigazione del rischio idraulico, riguardanti la messa in sicurezza idraulica del Fosso di Vallerano e il consolidamento dell'argine del Tevere, nei pressi della confluenza del fosso, costo stimato di 5 milioni di Euro.

Il proponente dovrà assicurare la contestualità della realizzazione delle opere pubbliche riguardanti l'impianto sportivo per assicurarne la funzionalità già al momento della prima utilizzazione pubblica.

LabUr www.labur.eu

Le opere di cui al presente punto, come risultanti ad esito della progettazione definitiva confluita nella convenzione, costituiscono un'obbligazione a carico del proponente da qualificarsi come "obbligazione di fare", e da realizzarsi dunque anche se il loro costo risultasse maggiore di quello determinato con la suddetta progettazione definitiva. Viceversa minori costi determinati in sede di conferenza di servizi decisoria, anche se a seguito di apporti esterni alla realizzazione delle opere, comporteranno l'integrazione di opere indicate in sede di conferenza di servizi decisoria e ritenute di interesse generale o in alternativa in minore S.U.L. discendente dalla variante;

2. le obbligazioni inerenti l'esecuzione delle Opere pubbliche devono essere espressamente disciplinate da una specifica convenzione urbanistica, tra il proponente e Roma Capitale, il cui schema di convenzione sarà approvato in sede di Conferenza di servizi decisoria, previa approvazione del medesimi, con i relativi allegati, da parte di Roma Capitale; la convenzione deve essere stipulata prima dell'inizio dei lavori;

3. l'area di intervento, ad esito della trasformazione, assumerà la destinazione urbanistica "Centralità a pianificazione definita – Stadio della Roma", con le caratteristiche riportate nella scheda che si allega. Tale variante si consoliderà solo se verificate le condizioni sopra previste. L'area di intervento è esclusa dal campo di applicazione della Legge Regionale n. 21/2009 e/o sue modifiche e integrazioni anche successive;

4. di esprimere avviso e valutazione positiva in ordine alle conseguenti variazioni urbanistiche connesse all'iniziativa, nei limiti massimi della metratura realizzabile pari a 354.000 mq. di S.U.L., limite di tolleranza e sostenibilità urbanistica, pur all'esito della realizzazione delle opere infrastrutturali sopra indicate;

5. di ritenere integrato il requisito di cui alla lettera a) del comma 304 legge n. 147/2013, preso atto degli accordi e degli impegni intervenuti ed assunti nei confronti della AS Roma S.p.A., citati in premessa, e che garantiscono – tra l'altro – l'utilizzo dell'impianto in modo prevalente per la durata di anni 30 alla AS Roma S.p.A., opponibile a terzi in caso di vendita; l'impianto sportivo dovrà essere sine die vincolato a tale destinazione, garantendo la strumentalità di cui alla citata legge. I suddetti accordi e impegni dovranno essere formalizzati prima della stipula della convenzione urbanistica che ne dovrà dare atto;

6. che dovrà in ogni caso essere garantito il vincolo di strumentalità fra l'impianto sportivo e la AS Roma spa in quanto primaria Società sportiva, pena la decadenza dei benefici connessi alla realizzazione degli impianti ex lege n. 147/2013 e corresponsione tra l'altro, di una somma equivalente all'importo del contributo straordinario secondo le norme di piano ad oggi vigente, attualizzato al momento della corresponsione. Tale onere varrà quale onere reale inerente l'impianto e graverà sul relativo proprietario e verrà richiamato nei provvedimenti finali della Regione;

7. di prescrivere che il progetto definitivo rispetti le condizioni poste dagli Uffici ed Enti intervenuti nelle Conferenze dei Servizi e sia redatto in coerenza con le indicazione in esse contenute, così come meglio specificate nei verbali in atti;

8. che deve essere progettato a spese del proponente un landscape pian per tutti i circa 34 ettari di parco che circondano l'area e si affacciano sul Fiume Tevere. Deve essere predisposto, di intesa con la prefettura, e gestito, a spese del proponente, un sistema di video-sorveglianza di ultima generazione (CCTV) che assicuri la copertura totale di tutta l'area dell'intervento compresa quella del Parco sul Tevere, anche se esterna

LabUr www.labur.eu

alla proposta di intervento; il parco e tale sistema di CCTV devono essere completati al momento della prima utilizzazione dello stadio;

9. il mancato rispetto delle su esposte condizioni necessarie, anche solo di una, comporterà la decadenza ex tunc del pubblico interesse qui dichiarato e dei presupposti per il rilascio degli atti di assenso di Roma Capitale e della Regione Lazio, risoluzione della convenzione, con conseguente caducazione dei titoli e assensi che dovessero essere stati medio tempore rilasciati;

10. che il Master-plan dell'intero intervento e i progetti definitivi devono essere redatti utilizzando tecniche di "safe design" per contribuire in modo attivo ad aumentare la sicurezza dello spazio pubblico sia per i cittadini sia per i tifosi e a questo fine saranno sottoposti alla Prefettura;

11. che una quota del contributo riguardante il costo di costruzione è opportuno sia finalizzata alla realizzazione del Parco Fluviale nelle aree che circondano l'ambito dello stadio come graficizzato nella proposta del proponente ma esterno al perimetro dell'intervento. Che, l'eventuale parte residua di tale contributo potrà essere utilizzata, in tutto o in parte, per far fronte agli eventuali maggiori costi delle opere pubbliche di interesse generale se accertati e valutati dall'amministrazione in sede di progettazione definitiva e prima della stipula della convenzione, ovvero per la realizzazione delle seguenti ulteriori opere pubbliche:

    c) adeguamento del sottopasso ferroviario di via Luigi Dasti;
    d) realizzazione di due attracchi per imbarcazioni fluviali in servizio pubblico, uno a servizio del Parco e uno a servizio dello stadio;

12. che tutte le prescrizioni sopra elencate devono essere riportate nella convenzione urbanistica che disciplinerà l'attuazione dell'intervento sottoscritta tra il proponente e Roma Capitale; lo Schema di convenzione dovrà essere approvato in sede di conferenza di servizi decisoria, previa approvazione del medesimo da parte di Roma Capitale, la convenzione deve essere stipulata prima dell'inizio dei lavori;

13. che l'Amministrazione adotterà ogni iniziativa, anche di carattere organizzativo, per sviluppare un'azione di vigilanza, verifica e controllo sull'intervento.

LabUr www.labur.eu

Stadio della Roma a Tor di Valle – Studio di fattibilità.

Relazione tecnica

La legge 27 dicembre 2013 n. 147, entrata in vigore in data 1 gennaio 2014, stabilisce all'art. 1, al comma 304, quanto segue: *" Al fine di consentire, per gli impianti di cui alla lettera c) del presente comma, il piu' efficace utilizzo, in via non esclusiva, delle risorse del Fondo di cui al comma 303, come integrate dal medesimo comma, nonché di favorire comunque l'ammodernamento o la costruzione di impianti sportivi, con particolare riguardo alla sicurezza degli impianti e degli spettatori, attraverso la semplificazione delle procedure amministrative e la previsione di modalità innovative di finanziamento:*
a) il soggetto che intende realizzare l'intervento presenta al comune interessato uno studio di fattibilità, a valere quale progetto preliminare, redatto tenendo conto delle indicazioni di cui all'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207, e corredato di un piano economico-finanziario e dell'accordo con una o piu' associazioni o società sportive utilizzatrici in via prevalente. Lo studio di fattibilita' non puo' prevedere altri tipi di intervento, salvo quelli strettamente funzionali alla fruibilita' dell'impianto e al raggiungimento del complessivo equilibrio economico-finanziario dell'iniziativa e concorrenti alla valorizzazione del territorio in termini sociali, occupazionali ed economici e comunque con esclusione della realizzazione di nuovi complessi di edilizia residenziale. Il comune, previa conferenza di servizi preliminare convocata su istanza dell'interessato in ordine allo studio di fattibilita', ove ne valuti positivamente la rispondenza, dichiara, entro il termine di novanta giorni dalla presentazione dello studio medesimo, il pubblico interesse della proposta, motivando l'eventuale mancato rispetto delle priorita' di cui al comma 305 ed eventualmente indicando le condizioni necessarie per ottenere i successivi atti di assenso sul progetto;
b) sulla base dell'approvazione di cui alla lettera a), il soggetto proponente presenta al comune il progetto definitivo. Il comune, previa conferenza di servizi decisoria, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti ordinariamente titolari di competenze in ordine al progetto presentato e che puo' richiedere al proponente modifiche al progetto strettamente necessarie, delibera in via definitiva sul progetto; la procedura deve concludersi entro centoventi giorni dalla presentazione del progetto. Ove il progetto comporti atti di competenza regionale, la conferenza di servizi e' convocata dalla regione, che delibera entro centottanta giorni dalla presentazione del progetto. Il provvedimento finale sostituisce ogni autorizzazione o permesso comunque denominato necessario alla realizzazione dell'opera e determina la dichiarazione di pubblica utilita', indifferibilita' e urgenza dell'opera medesima;
e) resta salvo il regime di maggiore semplificazione previsto dalla normativa vigente in relazione alla tipologia o dimensione dello specifico intervento promosso.
305. Gli interventi di cui al comma 304, laddove possibile, sono realizzati prioritariamente mediante recupero di impianti esistenti o relativamente a impianti localizzati in aree gia' edificate.".

A seguito dell'accordo del 26 maggio 2014 con la AS Roma, EURNOVA srl, in qualità di Promotore, con il coordinamento e il monitoraggio di Protos S.p.A. e di KPMG Advisory S.p.A. ha redatto, ai sensi della norma richiamata, lo Studio di Fattibilità, trasmesso a Roma Capitale in data 29 maggio 2014 con protocollo n. 82424.

L'area oggetto dell'intervento, censita nel nuovo catasto terreni ai fogli 857, 858, è sita nel quadrante sud del territorio comunale lungo la via Ostiense – via del Mare, circa al km 9, nella zona Tor di Valle del IX Municipio del Comune di Roma ed ospita l'ippodromo di Tor di Valle, dismesso dal 2013, realizzato in occasione delle Olimpiadi del 1960. E' delimitata da via Ostiense – via del Mare a Sud, a Nord – Nord Ovest dall'ansa del fiume Tevere e ad est dal depuratore Acea;

Il progetto si sviluppa, secondo quanto indicato nello Studio di Fattibilità, su un'area di:

- 547.015 mq di proprietà Eurnova, (50,4 %);
- 86.716 mq di proprietà pubblica, (8%);
- 451.789 mq di proprietà di privati che sarà assoggettata a esproprio, (41,6%);

per una superficie complessiva dell'intervento pari a 1.085.520 mq (100%);

La proposta è articolata in un "Quadro Progettuale A" e un "Quadro Progettuale B".

Il "Quadro Progettuale A" ha ad oggetto la realizzazione dell'intervento denominato "Stadio", composto delle seguenti opere:

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

.....

1) *impianto sportivo "Stadio", per 60.218 posti, costituito dal campo di calcio vero e proprio il quale, ospita nella parte inferiore della struttura una serie di funzionalità di servizio (Uffici, Reception, Sala Conferenze, Cucine, Ufficio postale, Lavanderia, ecc.);*
2) *impianto sportivo "Trigoria", che comprende i campi di allenamento e una serie di servizi accessori (Panoramic Restaurant, Broadcast Studio, Hall of Fame, ecc);*
3) *area commerciale, posizionata a nord del nuovo stadio e collegata con le strutture per l'allenamento, che comprende un grande negozio di marchio sportivo ed altre attività commerciali da definirsi;*
4) *sistema di connettività interna, consistente nel sistema carrabile e pedonale ad uso dello Stadio, Trigoria e area commerciale;*
5) *opere di urbanizzazione, costituite da:*
   - *Parcheggi pubblici, tale da soddisfare almeno lo standard richiesto sia ai sensi delle NTA del PRG di Roma, sia le norme Coni 1379/2008;*
   - *Verde pubblico, tale da soddisfare almeno lo standard richiesto ai sensi delle NTA del PRG di Roma e dal Piano di Assetto Idrogeologico del Fiume Tevere;*
   - *Viabilità pubblica;*
   - *Fognatura pubblica;*
   - *Interramento elettrodotto e sottoservizi;*
6) *Sistema infrastrutturale della connettività "esterna", ovvero l'adeguamento del sistema infrastrutturale esistente al fine di garantire la sostenibilità trasportistica, e consistente nelle seguenti opere:*
   - *contributo adeguamento tratta ferroviaria Eur-Magliana – Tor di Valle per prolungamento metro B;*
   - *l'ampliamento e adeguamento della via Ostiense – Via del Mare:*
     - *Allaccio viabilità lato Autostrada – Roma Fiumicino;*
     - *Adeguamento viabilità Via del Mare – GRA.*
   - *realizzazione di un nuovo collegamento viario tra l'autostrada Roma-Fiumicino e via Ostiense con ponte sul Tevere*
7) *opere di mitigazione, compensazione ed ottimizzazione ambientale:*
   - *Sistemazione idraulica del Fosso di Vallerano;*
   - *Fascia verde di continuità ecologica tra i due corridoi ambientali;*
   - *Rafforzamento della fascia di continuità del corridoio ecologico;*
   - *Barriera verde di mitigazione percettiva e olfattiva a confine con l'impianto di depurazione pre-esistente;*
   - *Realizzazione vasche di laminazione e riduzione prelievi acque di falda."*

La consistenza e le destinazioni d'uso delle opere individuate dal Promotore, ai punti 1, 2 e 3 dello Studio di Fattibilità, risulta essere la seguente:

Stadio	destinazione d'uso	Servizi	(Cu/a)	SUL pari a mq 30.140
Trigoria	destinazione d'uso	Servizi	(Cu/a)	SUL pari a mq 13.840
Negozi	destinazione d'uso	Commerciale	(Cu/m)	SUL pari a mq 5.020

Il costo per la realizzazione delle opere di urbanizzazione dichiarate come opere strettamente funzionali allo Stadio, di cui ai punti nn. 4, 5, 6 e 7 dello Studio di Fattibilità, comprensivo di quello relativo alle opere necessarie per il soddisfacimento degli standard, è stimato, dal promotore, complessivamente pari a circa 270 milioni di euro.

Il "Quadro Progettuale A" riportato all'interno dello Studio di Fattibilità è corredato di un paragrafo denominato "Analisi economica finanziaria" che *"ha l'obiettivo di verificare la sostenibilità economica finanziaria del sistema Stadio analizzandone costi e ricavi. Evidenzia il sostanziale disequilibrio generato dalla grande quantità di opere infrastrutturali necessarie rispetto alla capacità economica finanziaria della A.S. Roma nel poterne sostenere i costi".*

In base alle ipotesi di costi, ricavi e modalità di finanziamento assunte nella proposta ed alle valutazioni svolte il Promotore conclude, quindi, l'analisi economica finanziaria del "Quadro A" affermando che *" .. il Quadro Progettuale A, sebbene dimostri la sostenibilità finanziaria di tutte le opere private descritte, risulta non in grado di sostenere le opere di urbanizzazione funzionali al progetto Stadio. Risulta quindi evidente come ci sia un complessivo disequilibrio economico finanziario di circa 220 milioni di euro, derivante come differenza dai costi complessivi delle urbanizzazioni funzionali all'opera (pari a 270 milioni di euro) e il contributo finanziario massimo da parte dell'operatore privato dello Stadio (pari a 50 milioni di euro)."*

Il Promotore propone, pertanto, un secondo scenario progettuale definito "Quadro Progettuale B" che prevede "*....per il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario complessivo la realizzazione a favore del Promotore di ulteriore SUL con esclusione della realizzazione di nuovi complessi di edilizia residenziale. Ne deriva quindi che le funzioni ammesse in compensazione possono essere solamente quelle legate al direzionale, commerciale, servizi privati (cd Business District)", ai sensi della L. n. 147/2013.*

Il programma proposto dal Promotore consiste nella realizzazione del cosiddetto Stadio (consistenza di 49.000 mq), del cd Business District (consistenza di 336.000 mq), nella realizzazione di opere di urbanizzazione per 270 milioni di Euro, oltre quelle – di importo pari a circa 18 milioni di Euro – legate al Business District, tra cui sono comprese quelle definite come di connettività esterna, di importo pari a 135 milioni di € (dati dello Sdf), ipotizzando lo scomputo integrale del contributo di costruzione.

Il Segretario-Direttore Generale con D.D. n.2/2014 ha costituito uno specifico gruppo di lavoro che ha approfondito questioni di merito e procedurali al fine di orientare nel modo più corretto l'istruttoria e le attività amministrative conseguenti e ha, tra l'altro, evidenziato:

a. La possibilità, a differenza di quanto sostenuto nella proposta (diritto alla compensazione per i costi sostenuti), di contribuire alla realizzazione dell'opera sportiva quale opera di interesse generale, attraverso la spendita dell'ordinario potere urbanistico dell'amministrazione, ovverosia attraverso l'utilizzo dei poteri urbanistici di variante, che possano anche contribuire all'equilibrio finanziario all'interno di un quadro di sostenibilità urbanistica;
b. la possibilità che il "Quadro Progettuale A" possa contribuire in termini finanziari alla realizzazione delle opere pubbliche in maniera più consistente di quanto previsto dalla proposta presentata.

In data 1.07.2014, con nota prot. DPAU n.100858, il proponente ha fatto specifica istanza di convocazione di Conferenza di Servizi preliminare per l'esame della proposta.

Sia la Conferenza di Servizi preliminare "interna" che quella "esterna sono state convocate, ai sensi degli art. 14, 14 bis e 14 ter della L. 241/90 ss.mm.ii, per il giorno 31.07.2014 (nota prot. QI 105977 del 9.07.2014 - nota prot. QI 115802 del 25.07.2014 e nota prot. 105981 del 9.07.2014), allo scopo di individuare *"... sulla base della documentazione disponibile elementi comunque preclusivi della realizzazione del progetto, .. , le condizioni e gli elementi necessari per ottenere, in sede di presentazione del progetto definitivo, gli atti di consenso";*

Dai pareri espressi in seno alle Conferenze di Servizi, sopra citate, è emerso, in particolare, quanto segue:

a. l'esigenza di ridurre la mobilità su gomma, a favore del trasporto pubblico su ferro. In merito all'offerta di trasporto pubblico, la proposta depositata prevede, infatti, di investire solo 10 milioni di euro come contributo per il prolungamento della metro B, su un totale di opere di urbanizzazione pari a circa 270 milioni di euro. La ripartizione modale dei 60 mila utenti dello Stadio prevede che il 75% di questi usi il mezzo privato.
   Entrambi le ipotesi sono state oggetto di critiche da parte di più soggetti intervenuti che hanno sottolineato, invece, l'esigenza di aumentare il servizio di trasporto pubblico e in particolare di quello su ferro, sebbene senza individuare una soluzione univoca. Inoltre la modalità di trasporto prevalentemente di tipo privato è in contrasto con uno degli obiettivi del Piano Territoriale Provinciale Generale di contenere la crescita della mobilità individuale;
b. l'esigenza di integrare l'intervento di messa in sicurezza del fosso di Vallerano con interventi di consolidamento dell'argine del Tevere nei pressi della confluenza del Fosso. Nella proposta depositata, la sistemazione ambientale con la previsione del parco è limitata a una striscia marginale, infatti, la gran parte dell'area "disegnata" a verde prospiciente il Tevere non fa parte della proposta;
c. la necessità di rimodulare il profilo funzionale dell'area e del più ampio ambito urbano in riferimento alla prevista realizzazione dello Stadio e delle opere infrastrutturali di livello urbano, riconosciute di pubblico interesse, quali:
   - il ponte e il tratto di viabilità tra via della Magliana e via Ostiense;
   - la viabilità di innesto con la bretella Autostradale Roma Fiumicino;
   - l'adeguamento del tratto urbano, dal GRA, di via Ostiense / Via del mare;
   - la viabilità di innesto via del Mare / GRA.
d. la necessità di prevedere, in merito alla tutela del paesaggio e dell'ambiente, il progetto delle aree verdi dell'ansa del Tevere come parco naturalistico e il collegamento della pista ciclabile con il piano Quadro della ciclabilità di Roma Capitale;
e. la necessità, in merito alle opere di urbanizzazione, di recepire indicazioni e prescrizioni relativamente alla opportuna realizzazione delle reti primarie; nel merito delle opere esterne all'area dell'intervento, l'amministrazione ha ritenuto di rilevante interesse pubblico nonché di necessaria realizzazione al fine dell'accessibilità e migliore fruibilità del quadrante urbano di riferimento, le seguenti opere: unificazione Via del Mare con Via Ostiense, collegamento Autostrada Roma Fiumicino, compreso scavalco del Tevere e svincolo, opere di mitigazione del fosso Vallerano;
f. l'iniziativa commerciale prevista nei comparti A1 e C1 deve essere considerata come unica Grande Struttura di Vendita - Centro Commerciale conforme alle prescrizioni dell'art. 24 c.1 lett. c, da autorizzare in deroga agli indici prevista dall'art. 12 del Documento programmatico regionale, approvato con DCR 131/2002, cosi come altre strutture commerciali con analoghe caratteristiche previste nel Business District: per le strutture commerciali viene inoltre evidenziata la necessità, in sede di progetto definitivo, di reperire le aree a parcheggio nel rispetto della normativa regionale sovraordinata;
g. in merito al trasporto pubblico i Municipi coinvolti hanno poi manifestato, in particolare, il funzionamento equivalente a servizio metropolitano della Roma Lido ed il collegamento pedonale tra stazione ferroviaria Magliana e Stadio, con ponte pedonale sul Tevere, mentre il prolungamento della Metro B deve essere pensato per collegarsi alla stazione della FL1 di Muratella;
h. l'esigenza di individuare una soluzione alternativa, compatibile con le preesistenze di valore e con il paesaggio di rilevante pregio naturalistico, all'asta di collegamento Via del Mare/via Ostiense con Autostrada Roma-Fiumicino, il cui svincolo ricade all'interno del Parco Tenuta dei Massimi;

oltre a tutte le altre condizioni ed indicazioni contenute nei pareri resi da tutti gli Enti convocati agli atti dell'Ufficio.

Ad esito della Conferenza di Servizi esterna il DPAU con prot.125203 in data 11 agosto 2014 ha comunicato alla società Eurnova il parere negativo espresso da Roma Natura per la incompatibilità

tra lo svincolo con l'autostrada Roma Fiumicino, così come proposto dalla stessa società nello Studio di Fattibilità, con le norme del Piano del Parco della Riserva Naturale Tenuta dei Massimi, chiedendo nel contempo di acquisire il piano particellare relativo all'intera area di intervento.

La società Eurnova, con prot. n.126882 del 18 Agosto 2014, in risposta al parere negativo dell'Ente Roma Natura sopra citato, ha depositato integrazione allo Studio di Fattibilità consistente nella nuova proposta progettuale dello svincolo con l'autostrada Roma Fiumicino (esterna al Parco della Riserva Naturale Tenuta dei Massimi). La proposta di modifica, fermo restando che dovrà necessariamente acquisire tutti gli atti d'assenso degli Enti preposti in sede di Conferenza di Servizi decisoria, è stata oggetto di valutazione da parte dell'ANAS come da parere reso con nota del 4/9/2014 prot.117049;

La società Eurnova, anche in accoglimento delle indicazioni emerse in sede di Conferenza di Servizi, ha poi apportato ulteriori modifiche allo Studio di Fattibilità, giusta relazione allegata prot. 130078 del 1 settembre 2014, finalizzate ad incrementare l'offerta di trasporto pubblico su ferro e, in particolare, consistente in:

a) prolungamento della linea B della Metro, da Magliana fino a Tor di Valle, costo stimato di circa 50,5 milioni, con un potenziale di circa 19.200 passeggeri, a cui si aggiungono i 14.400 passeggeri del potenziale della ferrovia Roma Lido già esistente e che sarà adeguata dal previsto intervento della Regione Lazio;
b) realizzazione di un nuovo ponte pedonale di collegamento tra la stazione di Magliana sulla FL1 Roma Fiumicino, costo stimato di circa 7,5 Milioni €, per consentire l'accesso diretto allo Stadio con un potenziale di 7.200 passeggeri.

Il Dipartimento Mobilità con nota del 3.09.2014 prot. QI131265 nel merito della documentazione integrativa sopra descritta ha rilevato:

a. l'esistenza di problematiche connesse alla diramazione della linea metro B anche con riferimento alle interferenze con la funzionalità della Roma Lido, attuale e in ampliamento, e ha segnalato l'opportunità di mettere a confronto l'ipotesi di diramazione della linea B con l'ipotesi di potenziamento della Roma Lido e sua trasformazione in linea metropolitana almeno nella tratta interna fino a Tor di Valle;
b. la necessità di garantire comunque l'adeguamento dell'asse via del Mare-via Ostiense per ragione di sicurezza e funzionalità e ha specificato che la prescrizione posta in sede di Conferenza di Servizi riguardante l'unificazione delle due viabilità "lato Roma" può essere rivista alla luce dell'incremento del rapporto modale a favore del trasporto pubblico, "*fermo restando la necessità che il sistema venga messo in sicurezza e che avvenga un coordinamento con le attività connesse alla realizzazione con il Ponte dei Congressi di recente finanziamento*".

A conclusione delle diverse fasi istruttorie è possibile articolare le condizioni e le prescrizioni secondo i seguenti temi: mobilità, sostenibilità ambientale, opere che "consolidano" l'interesse pubblico, sostenibilità urbanistica, oneri e contenuto della variante di PRG vigente.

Mobilita'

Ai fini della fruizione del nuovo impianto anche a seguito delle modifiche all'originario studio di fattibilità depositate all'esito delle indicazioni fornite, è possibile individuare quanto segue:

I. l'accesso diretto all'area dello Stadio dalla rete del TPL su ferro potrà avvenire attraverso la stazione di Tor di Valle, ove si attesterà oltre alla esistente ferrovia Roma Lido, la Metro B che, ove risolte in sede di progetto definitivo le criticità segnalate dal Dipartimento Mobilità, potrà utilizzare la massima capacità della linea - almeno 16 treni l'ora - durante i grandi eventi, assicurando nel complesso una capacità di circa 30.000 passeggeri; tale estensione comporta inoltre i seguenti vantaggi di interesse generale:
    1) utilizzazione dei parcheggi dello Stadio come nodo di scambio gomma/ferro con la metro B (in parte anche con la Roma Lido), per chi proviene dal sud e da ovest e deve recarsi in centro e viceversa;

2) migliore accessibilità alla metro B dai quartieri di Decima/Torrino che oggi sono sprovvisti di un adeguato sistema di trasporto pubblico e scaricano principalmente sul trasporto su gomma le loro esigenze di mobilità o gravitano sull'Eur;
3) maggiore celerità nel deflusso del pubblico dallo Stadio;

Roma Capitale in sede di Conferenza di Servizi decisoria, a seguito della risoluzione delle problematiche poste dal Dipartimento Mobilità con la nota già citata, potrà riservarsi di valutare il piano trasportistico definitivo a corredo dell'intervento proposto, ferma rimanendo la necessità di garantire il raggiungimento dell'obiettivo che almeno il 50% dei fruitori possa essere servito dal trasporto su ferro;

II. la realizzazione di un collegamento ciclo pedonale tra il nuovo Stadio e la Stazione Magliana della FL1, il cui attuale livello di servizio ha una capacità di circa 3.600 passeggeri/ora, e il nuovo stadio, che consentirà l'accesso anche al parco sul Tevere e alla pista ciclabile.

Con questi interventi si consegue un rilevante riequilibrio modale a favore del ferro, passando dai 15.400 passeggeri/ora della proposta esaminata in Conferenza di Servizi ad oltre 34 mila passeggeri/ora del sistema di TPL su ferro pari a oltre il 50% dei fruitori dello Stadio, riducendo sensibilmente la domanda di trasporto su gomma, soprattutto di quella che ha origine in centro, e producendo effetti positivi dal punto di vista della riduzione dei costi ambientali.

Sostenibilità ambientale:
L'area di intervento è inclusa nel corridoio fluviale del Tevere ed è protetta dagli argini maestri del Tevere, l'Autorità di Bacino in Conferenza di Servizi non ha rilevato rischi di esondazione. Sarà necessario invece prevedere interventi di recupero naturalistico delle aree come la realizzazione del parco naturalistico delle aree verdi dell'ansa del Tevere. Il rischio idraulico riguarda invece il fosso di Vallerano, esterno all'area dello stadio, che lambisce le aree abitate come quelle del quartiere di Decima. Lungo il fosso di Vallerano dovranno essere previsti interventi di adeguamento geometrico e strutturale, in particolare, gli interventi di riqualificazione dei rilevati arginali dovranno contenere la portata della piena di riferimento; è poi opportuno il potenziamento degli aspetti naturalistici, della tutela delle aree libere e della riqualificazione delle aree degradate.
Infine, ma non ultimo, il progetto, in fase definitiva e attuativa, dovrà assumere non solo il rischio nelle attuali condizioni ma farsi carico delle necessarie verifiche di sicurezza dagli impatti climatici e fare della gestione del ciclo delle acque un elemento caratteristico del progetto stesso.

Opere che consolidano l'interesse pubblico
Ad esito dei pareri raccolti e delle considerazioni sopra richiamate è possibile individuare in via conclusiva le opere che si ritiene possano "consolidare" l'interesse pubblico della proposta – oltre a quelle già indicate dall'Ufficio Piano Regolatore Generale[2] del DPAU - ed il cui ammontare, stimato dal proponente nei documenti allegati allo studio di fattibilità, è pari a 195,25 milioni di euro:

1. La rete stradale di progetto (il cui costo stimato dal proponente nello Studio di Fattibilità è pari a 132,3 milioni di euro) costituita, in particolare, dalla nuova viabilità di collegamento tra la Roma-Fiumicino e la via Ostiense, compreso lo svincolo ed il nuovo ponte (costo di 93,7 milioni di euro), e dalla sistemazione di via Ostiense, fino al raccordo con il GRA (costo di 38,6 milioni di euro) che risolve anche una questione strutturale del quadrante urbano ponendo finalmente in collegamento due settori urbani oggi separati dal Fiume Tevere contribuendo ad alleggerire la congestione sull'attuale Ponte della Magliana.
   Nella proposta di intervento depositata dal proponente è prevista l'unificazione della via del Mare e della via Ostiense, nel tratto tra il GRA e il deposito Atac, al fine di tenere separati i flussi di andata e di ritorno dai parcheggi dello stadio e dall'autostrada in destra. A seguito di un'analisi più dettagliata si potranno prevedere, come per altro richiesto con la nota del Dipartimento Mobilità già citata, accorgimenti per l'ulteriore messa in sicurezza della strada.

---

[2] Il ponte e il tratto di viabilità tra via della Magliana e via Ostiense,
l'adeguamento del tratto urbano, dal GRA, di via Ostiense / Via del Mare,
la viabilità di innesto con la bretella Autostradale Roma Fiumicino,
la viabilità di innesto via del Mare / GRA.

In ogni caso il tratto in questione sarà interessato dalla realizzazione del Ponte dei Congressi e delle sue connessioni stradali.

2. Le opere che potenziano l'offerta di trasporto pubblico su ferro a servizio dell'area di Tor di Valle e della città, prioritariamente attraverso il prolungamento della linea B[3] della Metro fino a Tor di Valle, costo stimato di 50,45 milioni di euro, con l'adeguamento della nuova stazione in corso di realizzazione da parte di Atac e la realizzazione di un collegamento ciclo/pedonale con la stazione ferroviaria di Magliana sulla linea FL1, costo stimato di 7,5 milioni di euro. Nella Conferenza di Servizi decisoria, a seguito della necessità di assumere e risolvere le analisi e le osservazioni formulate dal dipartimento Mobilità con la nota già citata, Roma Capitale valuterà il piano trasportistico definitivo a corredo dell'intervento proposto e sul prolungamento della Metro B e potrà prevedere, in relazione agli interventi di competenza della Regione Lazio che saranno realizzati sulla Roma Lido, una verifica del cronoprogramma e una sua differente estensione temporale.
3. Interventi di mitigazione del rischio idraulico, riguardanti la messa in sicurezza idraulica del fosso di Vallerano e il consolidamento dell'argine del Tevere, nei pressi della confluenza del fosso, costo stimato di 5 milioni di euro.

E' infine opportuno, per assicurare la contestualità tra la realizzazione delle opere pubbliche e degli interventi privati, stipulare apposita convenzione urbanistica nella quale specificare che il proponente deve realizzare le infrastrutture in modi e tempi tali da assicurare al momento della prima utilizzazione dello stadio il loro completamento nonché la relativa entrata in esercizio.

Sostenibilità urbanistica

Muovendo dall'attuale previsione di piano regolatore generale (che attribuisce all'area oggetto dell'intervento una capacità edificatoria complessiva di circa 69.000 mq di SUL, ai sensi dell'art. 87 co1 delle NTA, o di circa 112 mila mq se si applica l'indice previsto per i parchi tematici – applicabile al caso di specie in quantol'area ricade infatti per la maggior parte nella componente "Verde privato attrezzato" del PRG vigente, destinata dal precedente PRG a zona G4, ai sensi dell'art. 87 co 4 delle NTA-) si assume che tale previsione possa subire delle modifiche a seguito del diverso profilo che la realizzazione dello Stadio e delle opere infrastrutturali di maggiore e più rilevante interesse, di livello urbano, se non ancora superiore, le imprimono. La valutazione strettamente urbanistica procede quindi su un duplice criterio, da un lato la sostenibilità urbanistica dell'area, il cui esito è considerato prioritario, e, dall'altro, la SUL equivalente alle opere pubbliche di interesse generale.

Nel parere reso dalla UO PRG di questo DPAU si conclude affermando che:

"...In sintesi affinché per l'Amministrazione sia percorribile l'ipotesi di dichiarare l'utilità pubblica dell'intervento è necessario contemperare l'equilibrio economico-finanziario con un dimensionamento sostenibile della SUL di PRG e con un pertinente insieme di opere pubbliche stradali e ferroviarie.

Il PRG consente, nell'ipotesi di parco divertimenti contemplata dalle nta, una capacità insediativa di 112.845 mq di SUL destinata prevalentemente ad attrezzature collettive e inibita all'uso del direzionale privato.

E' evidente che non era nelle intenzioni del pianificatore un'attrezzatura di livello urbano o addirittura superiore come quella dello Stadio. Questa novità comporta non solo una rimodulazione del profilo funzionale dell'area ma una revisione completa dell'impianto urbanistico e del sistema delle grandi infrastrutture urbane. Ne deriva che devono essere chiaramente individuate, esternamente e in aggiunta alle urbanizzazioni dovute per legge, quindi ripartendo in maniera più appropriata le opere di urbanizzazione del quadro A, le opere di interesse pubblico di livello urbano necessarie alla corretta fruizione dell'attrezzatura e che ne sostanziano il differente profilo urbanistico. ....

Al momento nello studio presentato (estrapolate dalle opere di urbanizzazione dovute) possono essere annoverate tra le infrastrutture di pubblico interesse di livello urbano:

- *Il ponte e il tratto di viabilità tra via della Magliana e via Ostiense,*

[3] Il prolungamento della Metro B a Tor di Valle è anche previsto nella prospettiva di una sua ulteriore estensione fino alla stazione sulla FL1 a Muratella.

- *l'adeguamento del tratto urbano, dal GRA, di via Ostiense / Via del Mare,*
- *la viabilità di innesto con la bretella Autostradale Roma Fiumicino,*
- *la viabilità di innesto via del Mare / GRA.*

Ovviamente altre opere potranno essere aggiunte in adempimento alle prescrizioni della presente c.d.s. e nel proseguimento dell'iter istruttorio.
Dal punto di vista del dimensionamento della SUL equivalente alle opere di pubblico interesse si ritiene opportuno utilizzare, per analogia con quanto già praticato dall'Amministrazione in altre occasioni di valutazione dei valori immobiliari, il metodo analitico del valore della trasformazione, con adeguata formula inversa. Stabilito l'ammontare dei costi delle opere di pubblico interesse (orientativamente nello studio presentato pari a circa 135 M€) viene stimato il valore di mercato immobiliare massimo al mq del prodotto edilizio finito con destinazione direzionale che si può spuntare nella zona, e applicato alle superfici commerciali di vendita. In una prima simulazione largamente orientativa i valori si aggirano intorno agli 800 €/mq e quindi a una capacità insediativa aggiuntiva intorno ai 160 /190.000 mq di SUL equivalente al valore delle opere urbanistiche.
A salvaguardia della correttezza del metodo, applicando la formula del valore di trasformazione al tradizionale calcolo del contributo straordinario, si osserva che il valore finanziario delle opere pubbliche corrisponde a circa il 66% dell'incremento di valore immobiliare della trasformazione privata. Pertanto l'Amministrazione può mettere a disposizione dell'iniziativa la SUL equivalente al costo delle opere di livello urbano necessarie al nuovo profilo urbanistico che dovrà assumere l'area."

L'intervento proposto che prevede la realizzazione dello Stadio, si configura come una parte di città con una forte caratterizzazione funzionale e morfotipologica, concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale, elevata accessibilità (in particolare su ferro), ed è comparabile con la componente di PRG vigente Centralità urbane e metropolitana di cui all'art. 65 delle NTA.

Verifica di sostenibilità della SUL equivalente

Come riportato nel parere della UO PRG, per il calcolo della SUL equivalente si è applicato il metodo analitico del valore della trasformazione, con adeguata formula inversa.
Atteso il costo di 195.250.000 di Euro delle opere individuate come di interesse pubblico, ottenuto con il metodo della trasformazione - in *analogia con quanto già praticato dall'Amministrazione in altre occasioni di valutazione dei valori immobiliari* – il valore di 805,5 Euro/mq, si ha:
195.250.000/805,5 = 242.396 mq di Sul incrementale equivalente.

Tale *"SUL equivalente"* in aggiunta alla capacità insediativa di 112.000 mq consentita dal PRG vigente determina una SUL massima di 354.000 mq.

Verifica

A maggior tutela dei principi di interesse pubblico ma anche per favorire la confrontabilità di questo intervento "speciale" con quelli ordinari, si è verificata la correttezza delle determinazioni formulando le ipotesi di applicazione del Contributo straordinario (CS) di seguito descritte.

Ad esito della verifica è agevole dimostrare che applicando la formula del valore di trasformazione all'ordinario calcolo del contributo straordinario, il valore finanziario delle opere pubbliche previste dal programma risulta essere, sempre, superiore al 66,6% della valorizzazione legata alla trasformazione.

In ogni caso, e a salvaguardia dell'interesse pubblico si dovrà prevedere che qualora in sede di progetto definitivo, e quindi in fase di convenzione, i costi delle opere pubbliche di interesse generale dovessero risultare inferiori a quelli stimati nello Studio di Fattibilità dal Promotore, Roma Capitale si riserva di procedere o alla riduzione della SUL equivalente o alla previsione di altre opere pubbliche interessanti il quadrante urbano di riferimento.

Variante urbanistica

Il compendio immobiliare interessato dalla proposta di trasformazione in esame è destinato a subire delle modifiche a seguito del diverso profilo che la realizzazione dello Stadio e delle opere infrastrutturali di maggiore e più rilevante interesse pubblico, di livello urbano e metropolitano le imprimono.

Nello specifico, come si evince dall'elaborato prescrittivo "3* Sistemi e Regole 1:10.000 – Individuazione delle modifiche e integrazioni" – foglio 17, la variante urbanistica interesserà le aree destinate dal PRG vigente a:
- Verde privato attrezzato (per la gran parte), art. 87 NTA
- Strade (interne all'area d'intervento), artt. 89 – 99 NTA
- Verde Servizi Livello locale, art. 85 NTA.

In base a tali previsioni è consentito l'insediamento di una SUL massima di circa 112000 mq con le destinazioni d'uso ammesse dall'art. 87 comma 4 delle NTA.

L'intervento proposto configurerà una parte di città con una forte caratterizzazione funzionale e morfotipologica, concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale, elevata accessibilità, in particolare su ferro, pertanto assimilabile, ad esito della trasformazione funzionale in esame, alla componente di PRG Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita di cui all'art. 65 delle NTA del PRG vigente, e quindi in variante rispetto alle attuali previsioni sia per la SUL insediabile che per le destinazioni d'uso ammesse e consentite.

Ad esito della trasformazione, il compendio assumerà la destinazione urbanistica "Centralità a pianificazione definita – Stadio della Roma", con le indicazioni (Superficie territoriale, SUL massima ammissibile, destinazioni d'uso ammesse) riportate nella scheda allegata.
Sono escluse dal perimetro di tale compendio i tracciati delle infrastrutture quali l'asta di collegamento di via del Mare-via Ostiense con l'Autostrada Roma Fiumicino, il tratto di via del Mare-via Ostiense adiacente all'area dell'intervento, che attualmente, come si evince da Sistemi e Regole, foglio 17 – Individuazione delle modifiche e integrazioni – ricadono i nelle seguenti destinazioni urbanistiche:
- strade, artt. 89 – 99 NTA
- verde servizi livello locale, art. 85 NTA
- infrastrutture tecnologiche, art. 102 NTA.

Tali tracciati, come individuati nel progetto definitivo, assumeranno la destinazione urbanistica "strade", ai sensi degli art. 90 e 95 delle NTA.

La superficie territoriale del compendio, che assumerà la destinazione urbanistica "centralità a pianificazione definita – Stadio della Roma", è pari a 890.808 mq.
Da tale superficie sono escluse le opere esterne al perimetro, quali l'asta di collegamento di via del Mare-via Ostiense con l'Autostrada Roma Fiumicino, quali il tratto di via del Mare-via Ostiense adiacente all'area dell'intervento.
La Superficie Utile Lorda massima, ritenuta ammissibile, è pari a 354.000 mq.

L'area di intervento è poi interessata dalle componenti A, B e C della "Rete ecologica", come si evince dall'elaborato 4*17.4 e disciplinate ai sensi dell'art. 72 delle NTA;
L'impianto esistente dell'Ippodromo Tor di Valle, ricadente nell'area dove sorgerà il nuovo stadio, è individuato nell'elaborato G1.17 Carta per la qualità come "complesso specialistico di interesse urbano".
Conseguentemente, per consentire l'attuazione dell'intervento, si rende necessario:
- lo stralcio dell'area di intervento dalle componenti dell'elaborato prescrittivo 4*17.4 Rete ecologica;
- lo stralcio dell'ippodromo di Tor di Valle dall'elaborato G1.17 Carta per la qualità;
- la deroga dalle indicazioni del PGTU, approvato con D.C.C. n. 84 del 19/06/1999;

e l'aggiornamento di tutti gli elaborati allegati al PRG che ad esito dell'approvazione del progetto definitivo si renderà necessario.

Oneri di urbanizzazione
Il costo delle opere di urbanizzazione primaria interne all'area del perimetro dell'intervento verrà valutato all'esito del deposito dei relativi progetti definitivi.
In tale fase si verificherà se esiste o meno un eventuale residuo di oneri di urbanizzazione da corrispondere, e quindi da inserire in convenzione, fermo restando che sempre in tale fase dovrà essere dimostrato il reperimento delle aree per il soddisfacimento degli standard urbanistici di legge e la loro cessione all'Amministrazione Capitolina. Reperimento che dovrà avvenire in funzione della normativa CONI per lo stadio e di quanto stabilito, secondo le modalità ivi previste, dalle NTA del PRG e dalla normativa sovraordinata per le destinazioni commerciali e direzionali.

Costo di costruzione
La determinazione dell'importo relativo al costo di costruzione, da corrispondere a termini di legge, potrà avvenire solo all'esito del deposito dei progetti definitivi a cui dovranno essere allegati i relativi computi metrici estimativi.

Compatibilità con i vincoli paesaggistici/archeologici ed alla tutela idrogeologica
In relazione alla compatibilità con i vincoli paesaggistici/archeologici presenti e con la normativa in materia idrogeologica, dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi esterna è possibile ritenere che non esistono allo stato attuale – superato il problema dello svincolo della nuova tratta stradale in corrispondenza della Roma-Fiumicino - elementi preclusivi alla realizzazione dell'opera fermo restando che i progetti definitivi dovranno essere redatti sulla base delle indicazioni fornite e delle condizioni imposte e che la loro approvazione è subordinata all'acquisizione delle autorizzazioni necessarie.

Valutazione Ambientale Strategica (VAS)
Con nota prot. 115105 del 24.07.2014, è stata trasmessa l'istanza per l'attivazione della procedura Valutazione Ambientale Strategica di cui all'art. 13 del D. Lgs. 152/2006 ove si provvederà ad approfondire ulteriormente l'analisi domanda – offerta delle funzioni proposte, la sostenibilità economico sociale, l'analisi degli effetti cumulativi in termini di ricadute sulle componenti ambientali.

La Valutazione di Impatto Ambientale dovrà essere avviata nella fase di progetto definitivo.

P.O.
Arch. Iolanda Fiori

Il Direttore
Ing. Antonello Fatello

Scheda " Stadio della Roma"		
Municipi IX - XI		
Dati generali		
Superficie territoriale	(St) mq	890.808
Superficie Utile Lorda massima	(SUL) mq	354.000
Destinazioni d'uso ammesse		***SUL (mq)***
*Servizi - direzionale privato**	*Cu/b*	*247.097,00*
Servizi - servizi alle persone	*Cu/m*	*20.000,00*
Servizi - pubblici servizi	*Cu/m*	*4.760,00*
Servizi - connessi all'mpianto sportivo (Stadio)	*Cu/a*	*30.140,00*
Servizi - (Trigoria)	*Cu/a*	*13.840,00*
totale Servizi		***315.837,00***
Commerciale	*Cu/a*	*17.943,00*
Commerciale (Stadio)	*Cu/a*	*5.020,00*
totale Commerciale		***22.963,00***
Turistico ricettivo	*Cu/m*	***15.200,00***
Prescrizioni		
E' esclusa la destinazione d'uso residenziale. L'area di intervento è esclusa dal campo di applicazione della legge regionale n. 21/2009 e sue modifiche e integrazioni.		
*La SUL indicata nello Studio di Fattibilità dal Promotore è stata decurtata ad esito delle verifiche effettuate dalla Pubblica amministrazione.		