

IL PROGETTO / A NEW YORK INTESA MARINO-PALLOTTA

# Stadio della Roma "Metro e meno cemento"

STADIO della Roma, è fatta. Il sindaco esce dal vertice di New York con il patron Pallotta incassando l'ok alle sue proposte: finanziare una nuova tratta della metropolitana, creare un parco verde sul

Tevere e costruire un ponte pedonale sul fiume che collegherà la ferrovia Roma-Fiumicino all'area sportiva. Ancora: i metri cubi delle costruzioni scenderanno da un milione a poco meno

di 900 mila, in quanto il Comune riconoscerà solo una parte delle opere pubbliche da compensare.

PAOLO BOCCACCI A PAGINA V



# Stadio della Roma dagli Usa via al progetto "Metro ok e meno cemento"

New York, il sì dopo l'incontro tra Marino e Pallotta  
 "Nascerà anche un parco sul Tevere". Nuovo piano entro agosto

Il sindaco: "Abbiamo ottenuto tutto". Il patron: "Sarà un'attrattiva per milioni di persone"

PAOLO BOCCACCI

STADIO della Roma, è fatta. Il sindaco esce dal vertice di New York con il patron della squadra giallorossa James Pallotta e il suo braccio destro Mark Pannes incassando l'ok alla sua proposta: finanziare, con 50 milioni dei 320 messi a disposizione dalla società per le infrastrutture, una nuova tratta della metropolitana dalla fermata Magliana della linea B1 fino a Tor di Valle, ristrutturando l'omonima stazione della Roma-Lido, che già esiste. E di nuovo spunta anche la creazione di un parco verde sul Tevere ai bordi dell'impianto. Non solo: ci sarà un ponte pedonale sul fiume, da 7 milioni e mezzo di euro, che collegherà la ferrovia Roma-Fiumicino, all'altezza della stazione Magliana, all'area sportiva. Ancora: tutta la zona sarà videosorvegliata e i metri cubi delle costruzioni scenderanno da un milione a poco meno di 900 mila, in quanto il Comune riconoscerà solo una parte delle opere pubbliche da compensare.

«Adesso aspettiamo che loro ci presentino entro la fine di agosto un nuovo studio di fattibilità con tutto quello che non era incluso

nel progetto iniziale della proprietà e del costruttore romano Parnasi» annunciano Marino e l'assessore all'Urbanistica Caudo all'uscita dalla riunione, in un palazzo nel cuore della Grande Mela. Poi entro il 3 settembre il Comune confermerà l'utilità pubblica dello stadio. Fine lavori prevista per gennaio 2017, in tempo per celebrare i 90 anni della Roma.

«Siamo soddisfatti» aggiunge il sindaco «abbiamo ottenuto tutto ciò che abbiamo chiesto. È un'opera che entrerà nella storia dell'architettura. Gli interventi saranno ultimati insieme». E Pallotta: «I romani siano orgogliosi della propria amministrazione. Lo stadio sarà una zona di intrattenimento per milioni di persone. Vorrei finirlo già per la fine del 2016. A costo di portare Totti in spalla lo voglio vedere dare il calcio d'inizio nel nuovo impianto».

E Marino sottolinea: «Il progetto è in linea con la visione ambientalista della nostra città. La frequenza dei treni dovrà arrivare ad almeno otto all'ora. In questo modo circa il 55/60% delle persone arriveranno con mezzi pubblici». Commenta Caudo: «Avevamo delle perplessità rispetto al progetto iniziale, ma ora si può andare avanti».

Così parte l'avventura di un colosso: cinquantaduemila e cinquecento posti a sedere, estendi-

bili a 60 mila, con un progetto dell'architetto Dan Meis ispirato al Colosseo, un Roma Village su 13.500 metri quadrati con 245 punti vendita, tra cui quello della Nike, uno degli sponsor, con piazza e megaschermo, parcheggi interni per 7000, un museo giallorosso e poi le tre torri di uffici, grattacieli di oltre cento metri di altezza e 30 metri di lato, disegnate da Libeskind l'archistar della Freedom Tower che sorgerà a Ground Zero. Il costo previsto è di 300 milioni per l'impianto sportivo e 700 per le infrastrutture. Non solo: tecnologia avanzatissima, interattività che consentirà di ordinare magliette e cibo seduti ai proprio posto, eco-sostenibilità, palchi premium e una curva modello 'muro', con l'ambizione di far partire i lavori nel gennaio del 2015. E tra gli sponsor, oltre alla Nike, c'è anche il gigante della Disney.

E intanto arriva un "allarme sicurezza" dal prefetto Pecoraro: «I tempi

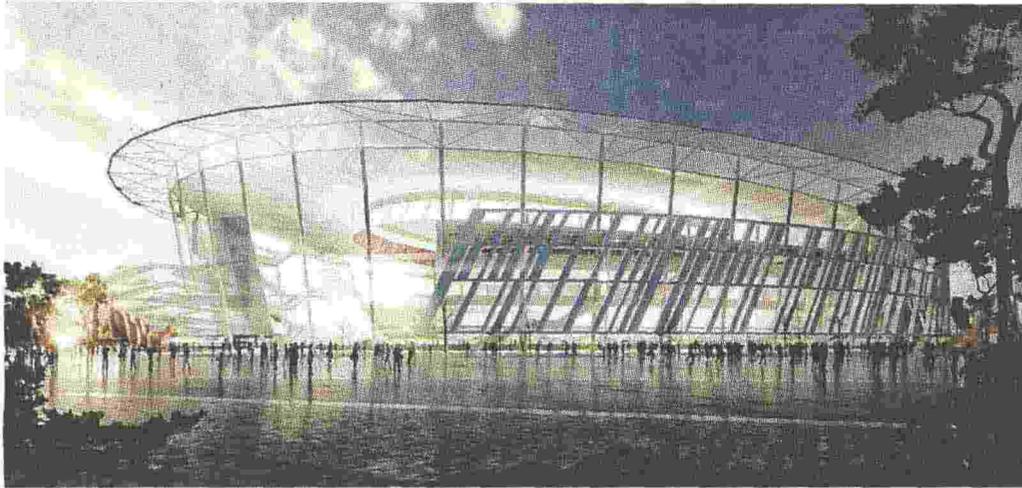
di deflusso dello stadio devono essere garantiti in un'ora e mezza e le strade di accesso, le complana-

ri della Roma Fiumicino, la via del Mare e via Ostiense sono gli standard minimi». Non solo: «Deve essere garantita la mobilità dei mezzi d'emergenza».

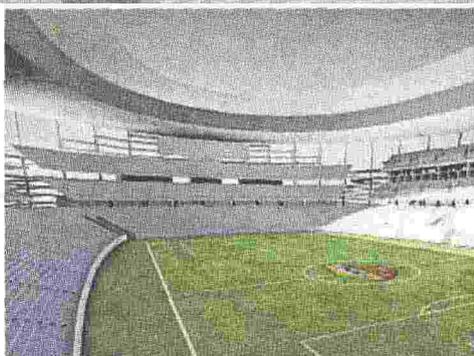
Parla il vicesindaco Nieri: «Dobbiamo portare allo stadio quanti più tifosi è possibile con i mezzi pubblici. Sia perché è nella filosofia della nostra amministrazione, sia per evitare problemi di viabilità in quartieri già congestionati».

Contrario al progetto Sel. «Se per risolvere i problemi di Roma è sufficiente regalare centinaia di migliaia di metri cubi di cemento, da realizzare in zone che l'attuale piano regolatore destina ad inedificabilità assoluta, allora non si vedono differenze con quello che è accaduto a Roma dagli anni Sessanta in poi» attacca il deputato Filiberto Zaratti «Davvero complimenti alla capacità moderna ed innovativa del sindaco. È sempre la stessa ricetta: distruggere il territorio a vantaggio dei privati».

Contro anche Italia Nostra: «Anche il prefetto ha lanciato l'allarme sulla "sicurezza a rischio" del progetto attuale in merito all'assicurazione ancora non garantita di averla possibilità di un deflusso di un'ora e mezza degli spettatori. Perché non viene proposta dall'assessore Caudo un'area edificabile alternativa già servita dalla metropolitana e vicina al Gra?».



**IL RENDERING**  
 Ecco come sarà il nuovo stadio della Roma. Sotto, Ignazio Marino e James Pallotta a New York



**GLI URBANISTI**

**L'Inu: "Come oneri il 66% dei guadagni"**

**S**UL nuovo stadio interviene anche la sezione laziale dell'Inu, l'Istituto nazionale di urbanistica. «Secondo le dichiarazioni rilasciate in questi giorni dall'assessore Caudo» affermano il presidente, Domenico Cecchini, e il membro del direttivo Daniel Modigliani «le sorti del progetto del nuovo stadio della Roma a Tor di Valle dipenderebbero dalla disponibilità o meno dei promotori a pagare un contributo di 50 milioni di euro, necessario (e sufficiente?) a realizzare un nuovo tratto di metropolitana in superficie per collegare lo stadio alla fermata Eur Magliana della linea B. È tanto? E poco? La valutazione non può essere soggettiva. Il Piano regolatore vigente dà una risposta chiara: il contributo straordinario, da sommare agli oneri ordinari che devono essere versati dal soggetto attuatore al Comune, è pari al 66% del plusvalore immobiliare conseguibile a seguito della trasformazione. Tale misura può essere ridotta fino ad un minimo del 60% al fine di incentivare la qualità progettuale degli interventi. La regola è chiara. Basta solo che il Campidoglio la applichi».

