

**ORDINANZA DEL SINDACO-COMMISSARIO DELEGATO AI SENSI DELL'ORDINANZA
DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 26 SETTEMBRE 2006, N. 3543**

N. 129 DEL 27 NOVEMBRE 2008

OGGETTO:

Piano Parcheggi previsto dall'art. 1, comma 2, lett. b) dell'O.P.C.M. 26 settembre 2006, n. 3543. Modifiche ed integrazioni e prime disposizioni da adottarsi per la realizzazione degli interventi. Modifiche ed integrazioni alla Convenzione per la concessione del diritto di superficie.

IL SOGGETTO ATTUATORE
ASSESSORE SERGIO MARCHI

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO VII
ING. ALESSANDRO D'ARMINI

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO
EXTRADIPARTIMENTALE PARCHEGGI
DR. MAURIZIO BIANCHINI

IL DIRIGENTE DELLA U.O. PARCHEGGI PRIVATI
DELL'UEP
ING. ANGELA MUSSUMECI

IL SOGGETTO ATTUATORE
ASSESSORE MARCO CORSINI

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO VI
ING. ERICO STRAVATO

IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE I DEL
SEGRETARIATO GENERALE
DR. CLAUDIO SACCOTELLI

IL SOGGETTO ATTUATORE
DIRETTORE DELL'UFFICIO SPECIALE
EMERGENZA TRAFFICO E MOBILITA'
DR. SSA DANIELA BARBATO

IL COMMISSARIO DELEGATO

Premesso che con decreto in data 4 agosto 2006 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della Capitale della Repubblica;

che con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 settembre 2006, n. 3543, in relazione alla situazione di grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità nella Città di Roma, suscettibili di compromettere la qualità della vita della collettività interessata, il Sindaco di Roma è stato nominato, fino al 31 dicembre 2008, Commissario delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza dichiarata nel territorio della Capitale;

che, in particolare, l'art.1, commi 3 e 4 della citata O.P.C.M. indicano i poteri attribuiti al Commissario delegato e che l'art.4, per il compimento in termini di somma urgenza delle iniziative previste, autorizza il Commissario a derogare alle disposizioni legislative e regolamentari ivi indicate;

che l'art. 1, comma 2, lett. b) dispone che il Commissario delegato provveda alla predisposizione di un Piano parcheggi recante la definizione urgente delle progettazioni e la successiva realizzazione di parcheggi pertinenziali, a rotazione, sostitutivi e di scambio ovvero l'ampliamento e la riqualificazione di parcheggi già esistenti con le modalità ivi indicate;

che con ordinanza commissariale n. 115 del 16 luglio 2008 il Commissario delegato ha individuato i Soggetti attuatori degli interventi inseriti nel Piano di riqualificazione delle infrastrutture viarie e per la mobilità e nel Piano Parcheggi;

che con Ordinanze n. 2/06, n. 52/07, n. 95/07 e n. 98/07 il Commissario delegato pro-tempore ha predisposto un Piano parcheggi nel quale allo stato risultano inseriti n. 277 interventi;

che, stante l'imminente scadenza dello stato di emergenza, pur considerando l'eventuale già richiesta proroga dello stesso, comunque temporalmente limitata, si ritiene che le attività da svolgersi debbano essere improntate a criteri di concreta fattibilità, onde poter utilizzare la specialità dei poteri concessi in termini di massima e realistica operatività, tali da consentire la sollecita chiusura delle procedure attuative e la effettiva realizzazione dei parcheggi;

che, a tali fini, si ritiene che l'entità numerica degli interventi inseriti nel citato Piano, se rapportata alla complessità ed alla tempistica delle procedure da attuarsi ed alla presenza di consistenti vincoli presenti sul territorio cittadino, sia non rispondente ai suddetti criteri di concreta fattibilità nei termini concessi, pur utilizzando gli strumenti derogatori previsti;

che, inoltre, la dislocazione degli interventi sul territorio, qualora contestualmente o in stretta successione avviati ad esecuzione, determinerebbe ulteriore congestionamento del traffico in ragione della compresenza di molteplici cantieri anche nel medesimo ambito urbano, sì da realizzare l'effetto opposto a quello dichiarato;

che, per i motivi sopra detti, si ritiene indispensabile dettare specifici criteri da adottare per l'attuazione del Piano parcheggi, individuando priorità di carattere attuativo tali da allineare il numero dei parcheggi da realizzare con i poteri speciali, ai tempi di vigenza dello stato di emergenza;

che, in considerazione del progressivo sviluppo del sistema insediativo in prossimità ed oltre il Grande Raccordo Anulare e del conseguente incremento del carico di traffico veicolare lungo le arterie di penetrazione urbana e gli itinerari tangenziali, nelle more della realizzazione della nuova linea D della Metropolitana di Roma, dei prolungamenti delle linee esistenti e della chiusura dell'anello ferroviario, si ritiene prioritaria la realizzazione di ulteriori nodi di scambio ferro-gomma e ferro-ferro;

che, pertanto, ai fini di una adeguata riqualificazione del sistema della mobilità cittadina, occorre privilegiare, sia pur in termini di approvazione della progettazione, la realizzazione di appositi nodi scambiatori, in corrispondenza degli assi di penetrazione e dei centri di attrazione, capaci di intercettare gli attuali flussi di traffico e di rendere possibile una appropriata intermodalità tra i vettori privati e quelli pubblici tramite l'interconnessione con il sistema di trasporto pubblico sia su gomma che su ferro;

che, allo scopo, sulla base degli studi effettuati e degli atti di intesa già intervenuti con gli enti competenti, sono stati individuati i nodi di scambio pubblico – privato e nodi di interconnessione ferro – ferro, indicati nell'allegato A alle presente Ordinanza, il cui ampliamento, realizzazione, anche con il metodo della sopraelevazione prefabbricata modulare, o messa in sicurezza si ritiene prioritaria al fine di disincentivare progressivamente l'uso del mezzo privato e consentire un assetto compiuto della rete della mobilità cittadina, come meglio specificato nel citato Allegato;

che, pertanto, l'attivazione dei poteri speciali per l'attuazione delle procedure di realizzazione di siffatti interventi potrà consentire di pervenire ad una sollecita approvazione dei diversi livelli di progettazione;

che, inoltre, in considerazione della accertata carenza di risorse finanziarie disponibili, la realizzazione dei nodi di scambio potrà essere promossa anche tramite il ricorso a capitali privati con il sistema della finanza di progetto ovvero della locazione finanziaria;

che, al fine di garantire la sostenibilità economica e rendere conveniente la realizzazione e la gestione di tali interventi ai promotori privati, per i nodi di scambio inseriti nel citato Piano Parcheggi, la progettazione del nodo potrà prevedere volumetrie per l'erogazione di servizi di interesse pubblico, anche non complementari allo scambio, destinati ad attività socio-sanitarie, ricreative e per il tempo libero, suscettibili di gestione economica da parte dello stesso promotore, con un indice di edificabilità territoriale incrementato rispetto a quello attualmente previsto sia per i nodi di livello urbano che per i nodi di livello metropolitano;

che, con riferimento ai parcheggi ad iniziativa privata da realizzarsi su suolo pubblico in concessione, per quanto sopra esposto, si ritiene di dover indicare quale criterio di prioritaria attuazione, in applicazione del principio di realistica prevedibilità di conclusione delle relative procedure approvative in relazione ai tempi di durata dello stato emergenziale, la realizzazione di parcheggi fino al numero massimo di 5 interventi per ciascun Municipio;

che, tenuto conto della limitazione quantitativa sopra introdotta, al fine di soddisfare per quanto più possibile le esigenze di parcheggio sostitutivo della sosta su strada, si ritiene che gli interventi debbano essere individuati dando priorità a quelli che presentano la maggiore dotazione di parcheggio;

che, ulteriormente, possono individuarsi, quali criteri di prioritaria attuazione, la prossimità del parcheggio con centri di attrazione della mobilità collettiva, caratterizzati dalla presenza o dalla compresenza di attività di servizio all'utenza, quali presidi ospedalieri, Università, Amministrazioni o enti pubblici, centri commerciali, mercati nonché la localizzazione all'interno o a margine del Centro storico cittadino ovvero la prossimità del fiume Tevere, ciò in quanto la loro realizzazione si assume di carattere strategico, prioritario ed affatto non rinviabile a fronte del superiore interesse pubblico volto a perseguire la finalità istituzionale di consentire il decongestionamento della sosta privata in tali aree urbane ed in vista della prevista pedonalizzazione del "Tridente";

che, in conseguenza del nuovo mandato elettorale municipale, è stata esperita apposita indagine conoscitiva al fine di acquisire il parere dei Municipi in ordine alla realizzazione dei parcheggi ricadenti sul territorio comunale di rispettiva pertinenza;

che, a tali fini, sono stati individuati gli interventi di cui all'Allegato B per i quali è stato acquisito il parere favorevole dei Municipi competenti per territorio;

che al fine di assicurare continuità all'azione amministrativa, si ritiene che le attività di approvazione dei progetti degli interventi inseriti nel Piano parcheggi, già in fase di avanzata istruttoria alla data della presente Ordinanza, individuati nell'allegato C, e quelle relative ad interventi da realizzarsi su area privata, individuate nell'Allegato D, da considerare non particolarmente impattanti in termini di mobilità generale, proseguono l'iter procedimentale;

che per i parcheggi individuati nell'Allegato E, stante il parere contrario alla realizzazione rilasciato dai Municipi di riferimento territoriale, si ritiene di procedere, in questa fase, alla loro espunzione dal Piano Parcheggi;

che, ai sensi dell'art.1, comma 2, lett. b) dell'O.P.C.M. n. 3543/06, per gli interventi individuati di prioritaria attuazione si ravvede la necessità di prescindere dal parere negativo rilasciato dai Municipi territorialmente competenti;

che si ritiene, altresì, necessario prescindere dal parere negativo rilasciato dai Municipi competenti anche nel caso di interventi per i quali si sia già provveduto alla stipula della convenzione per la concessione del diritto di superficie;

che, ove richiesto dai Municipi territorialmente competenti, al fine di incrementare la dotazione di parcheggi a disposizione della collettività, una quota pari al 40% della dotazione di parcheggio dei parcheggi di cui agli Allegati B e C, è costituita da stalli da destinare ad uso dei privati, anche in deroga al vincolo di pertinenzialità;

che, per i parcheggi di cui al comma precedente, al fine di incrementare, per quanto possibile, il numero dei posti auto da realizzare, si ritiene che almeno una quota pari al 10% della dotazione di parcheggio pertinenziale debba essere costituita da stalli;

che, al fine di contribuire al miglioramento del quadrante cittadino interessato dalla costruzione dell'opera, si ritiene che gli oneri versati dai concessionari per la costituzione del diritto di superficie per la costruzione dei parcheggi ad iniziativa privata su suolo pubblico, accertati in entrata con provvedimento dirigenziale dell'Ufficio extradipartimentale parcheggi, siano assegnati, sulla base di progetti unitari coordinati dalla Amministrazione comunale, ai Municipi territorialmente competenti e destinati alla realizzazione di opere per il miglioramento della mobilità;

che la realizzazione prioritaria dei parcheggi e dei nodi di scambio sopra indicati e degli ulteriori interventi ricompresi nel Piano parcheggi risponde ad un'esigenza improcrastinabile ed imprescindibile di riqualificazione urbana cui deve necessariamente corrispondere una elevata qualità dei manufatti edificati sia in termini progettuali e funzionali che architettonici e di integrazione ambientale con l'ambito urbano circostante;

che, per tale motivo, sono state definite linee guida per la qualità della progettazione dei parcheggi e per la messa in sicurezza degli stessi a salvaguardia dell'incolumità fisica delle persone che, allegata alla presente Ordinanza (Allegato F) ne costituiscono parte integrante, e devono essere rispettate ai fini dell'approvazione dei relativi progetti;

che, al fine di valorizzare gli aspetti di inserimento ambientale, la definizione progettuale delle sistemazioni superficiali dei citati parcheggi, ove ubicati nelle piazze cittadine, potrà essere acquisita anche con il ricorso a concorsi di progettazione, da espletarsi a cura dell'Amministrazione con oneri a carico del concessionario;

che, sulla base dell'esperienza pregressa, nell'intento di meglio definire le fasi e gli adempimenti procedurali presupposti alla stipula della convenzione sono stati espunti dallo schema di convenzione per la concessione del diritto di superficie, approvato con Ordinanza commissariale

n. 53 del 27 luglio 2007, gli elementi preordinati alla approvazione del progetto, alla esecuzione di preventive indagini archeologiche ed ulteriori elementi contestualizzati in momenti precedenti alla stipula;

che gli elementi di cui al comma precedente sono stati ricompresi nell'allegato G che costituisce parte integrante della presente Ordinanza,

che, di conseguenza, è necessario procedere alla approvazione del nuovo schema di convenzione per la concessione del diritto di superficie, emendato delle parti dianzi indicate ed opportunamente armonizzato in modo organico, il cui testo novellato, allegato alla presente Ordinanza, sostituisce integralmente quello precedentemente vigente;

che, per l'effetto, è necessario revocare l'Ordinanza commissariale n. 53 del 27 luglio 2007;

che, a seguito della ricognizione effettuata e sopra menzionata, i Municipi hanno individuato nuove aree di proprietà comunale, indicate nell'allegato H alla presente Ordinanza, ove localizzare, se prorogato lo stato di emergenza, la realizzazione di parcheggi ad uso della collettività, da inserire nel Piano parcheggi con successiva Ordinanza;

che, a tali fini, l'Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità procede ad accertare, d'intesa con il Dipartimento III, il regime dominicale dell'area e, d'intesa con la Sovrintendenza comunale, ad effettuare la verifica preventiva di interesse archeologico,

che rispetto a tali nuove aree, fatte salve eventuali rilocalizzazioni di interventi espunti dal Piano parcheggi con la presente Ordinanza, la concessione del diritto di superficie può avvenire, subordinatamente all'approvazione del progetto, sulla base di apposite convenzioni in favore di soggetti privati promotori di interventi da realizzare con il sistema della finanza di progetto, ovvero in favore di società a partecipazione comunale che provvedono alla realizzazione dei parcheggi con il ricorso a procedure ad evidenza pubblica, locazione finanziaria o tramite il sistema della finanza di progetto.

VISTO l'art. 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 225;

VISTA la legge 17 agosto 1942, n. 1150 ed, in particolare, l'art. 10;

VISTA la legge 15 dicembre 1990, n. 396 ed, in particolare, l'art.2;

VISTO l'art. 107, comma 1 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112;

VISTO il decreto legislativo 17 agosto 1942, n. 267 ed in particolare gli artt. 42 e 48

VISTO il decreto legge 7.9.2001, n. 343, convertito con modifiche nella legge 9.11.2001 n. 401;

VISTO l'art. 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 4 agosto 2006;

VISTA l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 settembre 2006, n. 3543 ed in particolare l'art. 1, comma 2, lett. b) e l'art. 4, comma 1 con specifico riferimento alla deroga all'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

VISTA l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 9 febbraio 2007, n. 3564 ed in particolare l'art. 2, comma 4;

VISTE le Ordinanze del Commissario delegato n. 2/06, n. 52/07, n. 95/07 e n. 98/07

DATO ATTO che la presente ordinanza non ha rilevanza contabile;

ASSUNTI i poteri speciali e derogatori di cui all'O.P.C.M. 26 settembre 2006, n. 3543;

per i motivi indicati in premessa

ORDINA

1. Il Piano Parcheggi di cui all'art.1, comma 2, lett. b) dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 settembre 2006, n. 3543 è costituito dagli interventi indicati negli allegati A, B, C, D alla presente Ordinanza. Tra gli interventi da realizzarsi su suolo pubblico, nell'ambito del citato Piano Parcheggi, si procede in via prioritaria alla realizzazione dei nodi di scambio di cui all'allegato A, anche in deroga all'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e dei parcheggi di cui all'allegato B alla presente Ordinanza.
2. In deroga agli artt. 42 e 48 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e all'art. 10 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, con riferimento ai nodi di scambio inseriti nel Piano Parcheggi di cui all'Allegato A, in sede di approvazione dei rispettivi progetti, gli indici di edificabilità territoriale indicati all'art. 95, comma 3 delle Norme Tecniche di Attuazione del Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma, possono essere incrementati oltre i limiti ivi previsti sia per i nodi di livello urbano che per i nodi di livello metropolitano. Con riferimento ai medesimi nodi di scambio, oltre a quelle previste dal citato art. 95, comma 3 possono realizzarsi anche volumetrie per l'erogazione di servizi di interesse pubblico, anche non complementari allo scambio, destinati ad attività socio-sanitarie, ricreative e per il tempo libero.
3. Gli oneri relativi agli studi di fattibilità ed alla progettazione preliminare dei nodi e parcheggi di scambio inseriti nel Piano con la presente Ordinanza trovano copertura a valere sulle disponibilità pari a € 1.000.000,00 di cui all'intervento del Programma di Roma Capitale D2.1.8 "progettazione parcheggi nodi di scambio Anagnina Laurentina e Fidene" che conseguentemente è così ridenominato "progettazione nodi e parcheggi di scambio".
4. Al fine di assicurare continuità all'azione amministrativa, le attività di approvazione dei progetti degli interventi inseriti nel Piano parcheggi, già in fase di avanzata istruttoria alla data della presente Ordinanza – individuati nell'Allegato C - e quelle relative ad interventi da realizzarsi su area privata – individuati nell'Allegato D proseguono l'iter procedimentale avviato.
5. Per i parcheggi individuati negli allegati B e C, ove richiesto dai Municipi territorialmente competenti, la quota da destinare a rotazione ad uso dei privati, anche in deroga al vincolo di pertinenzialità, è fissata al 40% della dotazione di parcheggio complessiva di ciascun parcheggio. Per i medesimi parcheggi, una quota pari al 10% della dotazione di parcheggio pertinenziale è costituita da stalli.
6. Gli interventi individuati nell'allegato E alla presente Ordinanza sono espunti dal Piano Parcheggi.
7. Gli oneri versati dai concessionari per la costituzione del diritto di superficie per la costruzione dei parcheggi ad iniziativa privata su suolo pubblico, accertati in entrata con provvedimento dirigenziale dell'Ufficio extradipartimentale parcheggi, sono assegnati, sulla base di progetti unitari coordinati dalla Amministrazione comunale, ai Municipi territorialmente competenti e destinati alla realizzazione di opere per il miglioramento della mobilità.

8. Nell'ambito della progettazione dei parcheggi inseriti nel Piano parcheggi sopra citato devono rispettarsi le "Linee guida per la qualità della progettazione dei parcheggi interrati" che, allegata alla presente Ordinanza (Allegato F), ne costituiscono parte integrante.

9. L'Ordinanza commissariale n. 53 del 27 luglio 2007 è revocata. E' approvato il nuovo schema di convenzione per la concessione del diritto di superficie per i parcheggi di cui all'art. 9, co. 4 della legge 122/89 che, allegato alla presente Ordinanza, ne costituisce parte integrante. Gli elementi tecnici preordinati alla approvazione del progetto per la successiva stipula della convenzione sono indicati nell'allegato G alla presente Ordinanza.

10. Le aree individuate nell'allegato H alla presente Ordinanza, ove prorogato lo stato di emergenza, sono utilizzate per la realizzazione di parcheggi ad uso della collettività, da inserire nel Piano Parcheggi con separata Ordinanza.

11. Rispetto a tali aree l'Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità procede ad accertare, d'intesa con il Dipartimento III, il regime dominicale dell'area e, d'intesa con la Sovrintendenza comunale, ad effettuare la verifica preventiva di interesse archeologico. Fatte salve eventuali rilocalizzazioni di interventi espunti dal Piano parcheggi con la presente Ordinanza, su tali aree la concessione del diritto di superficie può avvenire, subordinatamente all'approvazione del progetto, sulla base di apposite convenzioni in favore di soggetti privati promotori di interventi da realizzare con il sistema della finanza di progetto, ovvero a favore di società a partecipazione comunale che provvedono alla realizzazione dei parcheggi con il ricorso a procedure ad evidenza pubblica o locazione finanziaria o tramite il sistema della finanza di progetto.

12. Le disposizioni di cui alla presente Ordinanza si applicano anche ai progetti dei parcheggi in corso di istruttoria.

IL SINDACO DI ROMA
COMMISSARIO DELEGATO
GIOVANNI ALEMANNI

NODI DI ATTESTAMENTO METROPOLITANO E URBANO

	QUADRANTE	PIANO ETM	CODICE	DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO	LINEA	MUNICIPIO	(1)			(2)		
							POSTI AUTO			QUADRANTE	NUOVO/AMPL.	RINOMINATO
							ATTUALI	DI PROGETTO	INCREMENTO			
1	NORDEST	ES	D1.1-12	Nodo di scambio Settebagni (P.F.)	FM1	4	70	300	230	NE		R
2		ES	B1.3-001	Nodo di scambio "Fidene".	FM1	4	252	500	248	NE		R
3		EM	(D1.1-10)	Nodo di scambio Salario - Prati Fiscali	D FM1 FM2	4	0	575	575	NE		
4		NI	B1.3-009	Progettazione nodo di scambio Serpentara	B1	4	0	1980	1980	NE		
5		NI	B1.3-010	Progettazione nodo di scambio Bufalotta	B1	4	0	1190	1190	NE		
6		EM	(D1.1-07)	Nodo di scambio Jonio	B1 D	4	0	231	231	NE		
7		NI	B2.3-002	Nodo di scambio Ponte Mammolo (potenziamento) (P.F.)	B	5	2007	2547	540	NE	A	
8		EM	(D1.1-08)	Nodo di scambio Casal Monastero	B	5	0	3368	3368	NE		
9		NI	B1.3-011	Progettazione nodo di scambio Ponte di Nona	FR2	8	0	750	750	NE	N	
10		ES	C2.1-01	Nodo di Termini - 3° stralcio funzionale (I^ fase)	A B TRENI	1				NE		
11	SUDEST	ES	B1.4-006	Nodo di scambio Setteville (P.F.)	FR2	5	0	885	885	SE		R
12		NI	B1.3-012	Progettazione nodo di scambio Colle Mattia	FR6	8	75	375	300	SE	N	
13		NI	B2.3-003	Progettazione nodo di scambio Anagnina (potenziamento)	A	10	1930	2500	570	SE	A	
14	SUDOVEST	ES	B1.3-007	Nodo di scambio Marconi (P.F.)	B	11	50	650	600	SO		R
15		NI	B2.3-004	Progettazione nodo di scambio Laurentina (potenziamento)	B	12	1268	1653	385	SO	A	
16		NI	B1.3-013	Progettazione nodo di scambio Trigoria	Filovia	12	0	900	900	SO	N	
17		NI	B2.3-005	Progettazione nodo di scambio Tor di Valle	LIDO	12	400	840	440	SO	A	
18	NORDOVEST	NI	B2.3-006	Progettazione nodo di scambio Montebello e asse ferroviario Roma - Viterbo	RM-VT	20	354	662	308	NO	A	
19		NI	B2.3-007	Progettazione nodo di scambio Ipogeo degli Ottavi	FR3	19	280	530	250	NO	A	
20		NI	B2.3-008	Progettazione nodo di scambio Saxa Rubra	RM-VT	20	499	998	499	NO	A	
21		NI	B1.3-014	Progettazione nodo di scambio Tor di Quinto	RM-VT ANELLO	20	0	300	300	NO	N	

P Stima, IET non previsto in PRG.

7185

21734

14549

NODI DI COLLEGAMENTO ED INTERCONNESSIONE

		(1)		(2)			
QUADRANTE	PIANO ETM	CODICE	DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO	LINEA	MUNICIPIO	TIPO DI COLLEGAMENTO	NUOVO/AMPL.
1	SE	NI	C2.1-13 Progettazione nodo di interconnessione Pigneto	C FR146	6	colleg.to ferro - ferro	N
2	SE	NI	C2.1-14 Progettazione nodo di collegamento Tuscolano - Ponte Lungo	A FR	9		N
3	SE	NI	C2.1-15 Progettazione nodo di interconnessione Porta Furba	A FR7	9		N

(1) *La capacità di progetto è il numero di posti complessivi, comprensivo di quelli già esistenti.*

(2) *L'incremento è il maggior numero di posti auto rispetto a quelli esistenti.*

Quando l'intervento non comporta un incremento di posti auto, è prevista la messa in sicurezza del parcheggio.

N Parcheggio o nodo di scambio di nuova realizzazione
 A Ampliamento di parcheggio o nodo di scambio esistente
 S Messa in sicurezza

NE Intervento localizzato nel quadrante Nordest di Roma
 SE Intervento localizzato nel quadrante Sudest di Roma
 SO Intervento localizzato nel quadrante Sudovest di Roma
 NO Intervento localizzato nel quadrante Nordovest di Roma

NI Nuovo inserimento nel Piano ETM
 ES Intervento già compreso nel Piano ETM
 EM Parcheggio previsto in intervento Metro già compreso nel Piano ETM

PARCHEGGI DI SCAMBIO

	QUADRANTE	PIANO ETM	CODICE	DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO	LINEA	MUNICIPIO	(1)			QUADRANTE	NUOVO/AMPL.	RINOMINATO
							POSTI AUTO					
							ATTUALI	DI PROGETTO	INCREMENTO			
1	NORDEST	EM	(D1.1-11)	Parceggio di scambio Conca d'Oro	B1	4	0	217	217	NE		
2		EM	(D1.1-07)	Parceggio di scambio Pratone delle Valli	B1	4	0	483	483	NE		
3		ES	B1.3-003	Parceggio di scambio "Monti Tiburtini Ovest"	B	5	0	309	309	NE		
4		ES	B2.3-001	Potenziamento parceggio di scambio Rebibbia - I e II lotto	B	5	328	600	272	NE		R
5		EM	(D1.1-07)	Parceggio di scambio Annibaliano	B1	2	-	283	283	NE		
6	SUDEST	ES	B1.3-005	Parceggio di scambio "Borghesiana"	C	8	0	296	296	SE		
7		ES	B1.3-008	Parceggio pubblico di scambio Arco di Travertino (variante)	A	9	418	902	484	SE		
8	SUDOVEST	NI	B1.3-015	Progetto parceggio di scambio Acilia Sud e Asse ferroviario Roma - Lido	LIDO	13	0	400	400	SO	N	
9		NI	B2.3-009	Progetto parceggio di scambio Magliana - Parri	B	15	1113	1563	450	SO	A	
10		NI	B1.3-016	Progetto parceggio di scambio Casaletto	TRAM 8	16	0	500	500	SO	N	
11	NO	ES	B1.3-004	Parceggio di scambio "Battistini"	A	18	177	415	238	NO		
12		ES	B1.3-06	Messa in sicurezza parcheggi di scambio del programma strategico per la mobilità nelle aree metropolitane (L. 472/99)		vari						R

2036	5968	3932
------	------	-------------

9221	27702	18481
------	-------	--------------

ALLEGATO B

INTERVENTI PRIORITARI			
MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
1	B1.4-002	Parcheggio Galoppatoio Villa Borghese (P.F.)	700
2	B1.4-009	Campo di calcio Testaccio	265
3	B1.4-010	Trafofo	800
4	B1.4-035	Mercato Testaccio (tra Via Volta, Via Ghiberti e Via Zabaglia)	95
5	B1.4-134	Lungotevere Marzio	386
6	B1.4-011	Lungotevere Arnaldo da Brescia	461
7	B1.4-012	Piazza Mancini	202
8	B1.4-013	Parco Virgiliano (angolo Martignano - Panaro)	270
9	B1.4-015	Via di Santa Costanza	316
10	B1.4-048	V.le B. Buozzi	188
11	B1.1-073	Viale XXI Aprile	220
12	B1.4-060	Mercato Via Catania	177
13	B1.1-074	Via J. Sannazzaro A	150
14	B1.4-017	Via Val D'Ala (ex V. Val Maggia) - Dietro scuola A. Magnani	150
15	B1.4-067	Via Camillo Jacobini	73
16	B1.4-069	Viadotto Gronchi angolo Renato Fucini	148
17	B1.4-073	Largo Valtournanche	173
18	B1.1-076	Punto Verde Qualità 5.19-Parco Feronia (Art.9 c.1)	160
19	B1.1-078	P.zza Balsamo Crivelli	154
20	B1.4-082	Via Luigi Lodi	512
21	B1.4-140	P.zza Balsamo Crivelli (angolo Via Zampieri)	300
22	B1.4-084	Via Filarete	168
23	B1.4-086	V.le della Serenissima	296
24	B1.4-087	Via Anagni	246
25	B1.4-088	V.le Partenope, 2	121
26	B1.4-090	Campo di calcio V.le della Primavera	192
27	B1.1-007	Via Tovaglieri F.	180
28	B1.4-093	Stazione Metro Primavera	1.000
29	B1.4-094	P.zza dei Gerani/V.le Gardenie	630
30	B1.4-021	Mercato Via Magna Grecia	67
31	B1.4-100	Via Albalonga	227
32	B1.4-101	P.zza dei Castelli Romani	227
33	B1.4-103	Largo Vercelli	120
34	B1.4-156	Via Aosta	287

	MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
35	10	B1.4-005	Parcheggio viale Tito Labieno (P.F.)	468
36		B1.4-022	Viale G. Agricola	344
37		B1.4-023	Via Nobiliore M.F.	270
38		B1.4-109	V.le dei Consoli	161
39	11	B1.1-008	Via Cialdi	150
40		B1.1-083	Via Francesco Negri	87
41		B1.1-084	Via C. Colombo angolo Via A. Severo	103
42		B1.4-114	Piazza Pecile	119
43		B1.4-115	P.zza Rosa Guarnieri Carducci	123
44	12	B1.4-118	P.le Don Sturzo	579
45	13	B1.4-122	P.le Stazione di Ostia Lido	103
46	15	B1.1-086	Via Einstein (Lato Tevere)	208
47		B1.4-001	Parcheggio sostitutivo "P.le della Radio"	521
48		B1.4-027	Via Fermi Enrico	419
49		B1.4-124	Piazza Meucci	117
50	16	B1.1-009	Via Rolli - Via Portuense	241
51		B1.1-010	Via dei Capasso	104
52		B1.1-088	Via Virginia Agnelli	120
53	17	B1.2-002	Via Montesanto (Mercato Vittoria)	300
54		B1.2-003	Piazza dell'Unità (Mercato Prati)	380
55		B1.2-004	Via Trionfale (Mercato dei Fiori)	450
56		B1.4-030	Lungotevere Mellini (Giudizio amm.vo)	277
57		B1.4-031	Lepanto - Ferrari	309
58	18	B1.1-098	Via Tardini	56
59		B1.1-099	Piazza Pio XI	81
60		B1.4-157	Circonvallazione Cornelia	660
61	20	B1.1-104	Corso Francia/Via Cassia	100
62		B1.1-105	Corso Francia/Via di Vigna Stelluti	200
63		B1.1-106	Corso Francia/Via F.S. Nitti	140
64		B1.4-133	Largo di Vigna Stelluti	140
				16.991

 Interventi con permesso di costruire

ALLEGATO C

INTERVENTI CON PROCEDURE AVVIATE O CON OPERE IN CORSO DI REALIZZAZIONE			
MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
1	B1.1-001	Via Giulia, Largo Perosi, Vicolo della Moretta	405
2	B1.1-059	Piazza Indipendenza A	83
3	B1.1-060	Piazza Indipendenza B	84
4	B1.1-102	Piazza Testaccio (Ricollocazione di Via Pecchio/Via Nitti)	96
5	B1.4-036	Piazza Ponte Umberto	84
6	B1.4-037	Largo dei Fiorentini	84
7	B1.4-158	Via della Renella	120
8	B1.4-159	Area compresa tra Via F. Crispi e Via Zucchelli	85
9	B1.1-015	Piazza Addis Abeba (Variante)	119
10	B1.1-017	P.zza Gentile da Fabriano	139
11	B1.1-062	Piazza Manila	100
12	B1.1-063	Via J. Palach	100
13	B1.1-065	Via Emilio dei Cavalieri - Via Paisiello	70
14	B1.1-067	P.zza Verbano/San Saturnino	298
15	B1.1-069	Via Oglio e Via Adige	70
16	B1.1-070	Viale del Vignola	80
17	B1.1-071	Via Allegri/Largo Tartini (Via Pinciana)	200
18	B1.1-072	Piazza Ankara	122
19	B1.2-001	Piazza Alessandria (Mercato Nomentano)	250
20	B1.4-004	Realizzazione di un Parcheggio interrato sotto il suolo stradale di Via Guido Reni (P.F.)	407
21	B1.4-007	Parcheggio Piazza Verdi (P.F.)	235
22	B1.4-014	Piazza Santiago del Cile	120
23	B1.4-034	Parcheggio pertinenziale P.zza della Muse	590
24	B1.4-039	Cardinal de Luca	240
25	B1.4-040	Etiopia-S. Maria Goretti	186
26	B1.4-042	Via Parenzo	84
27	B1.4-043	P.zza Trento (ex Via Ombrone)	96
28	B1.4-044	P.zza Sabazio	84
29	B1.4-045	Largo Somalia	148
30	B1.4-047	Via Lisbona	150
31	B1.4-050	Via Jacometti	96
32	B1.4-051 B1.4-052	Viale Parioli (1 e 2)	583
33	B1.4-053	Via Mascagni/Via Leoncavallo	123
34	B1.4-054	Via Stern	83
35	B1.4-056	Via Poggio Catino	70

MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
36	B1.4-057	Piazza Euclide	150
37	B1.4-058	Via Raimondi	78
38	B1.4-059	Viale Bruno Buozzi 2 (già Via Stoppani/P.zza Ungheria) (ex art. 6 ora art.9 c.4)	209
39	B2.1-001	Via Mascagni - Boito (variante in corso d'opera)	77
40	B2.1-002	Via Donizetti (variante in corso d'opera)	97
41	B2.1-003	Piazza Ledro (variante in corso d'opera)	97
42	B2.4-001	Via Tripoli (variante in corso d'opera)	821
43	B2.4-004	Mercato Via Chiana (ampliamento parcheggio sottostante)	78
44	B2.4-005	Mercato Via Giovanni Antonelli (ampliamento parcheggio sottostante)	60
45	B1.4-016	Area compresa tra Via Pavia - Via Como - Via Agrigento	287
46	B1.4-061	C.ne Nomentana, 1	266
47	B1.4-062	C.ne Nomentana, 2	296
48	B1.4-063	C.ne Nomentana, 3	246
49	B1.4-064	C.ne Nomentana, 4	265
50	B1.1-003	Via dei Prati Fiscali	97
51	B1.1-012	Parcheggio P.zza dell'Ateneo Salesiano	91
52	B1.1-019	Via Val D'Ossola (Convenzionato)	110
53	B1.1-020	Via Gaspare Pacchiarotti	100
54	B1.1-075	Via J. Sannazzaro B	83
55	B1.4-065	Via Suvereto	104
56	B1.4-066	V.le Gottardo (con mercato sovrastante)	94
57	B1.4-068	Via della Verna	315
58	B1.4-070	Piazza Vimercati (Convenzionato)	183
59	B1.4-072	Via Val Sugana/Via Val d'Aosta	130
60	B1.1-027	Via Pietro Ottoboni (L.go S.G.Artigiano)	72
61	B1.1-077	Via C. Massini	100
62	B1.4-075	Colli Aniene-Via Compagna 50 p.a.	50
63	B1.4-076	Colli Aniene-Via Santi 124 p.a.	124
64	B1.4-077	Colli Aniene-Via Ruini 88 p.a.	88
65	B1.4-078	Colli Aniene-Sommovigo 106p.a.	106
66	B1.4-079	Colli Aniene-Via Corsanego 134 p.a.	134
67	B1.4-080	Via di San Romano	187
68	B1.4-081	Largo Camesena	140
69	B1.4-160	Via dei Crispolti	133

MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
70	B1.1-029	Via Policastro	82
71	B1.1-030	Via Giovenale	49
72	B1.4-083	Via Zenodossio	107
73	B1.4-085	Via Rovigno d'Istria	131
74	B1.4-091	Parco Taverna (Venezia Giulia)	136
75	B1.4-092	Piazza del Pigneto	172
76	B2.1-004	Largo Perestrello (variante in corso d'opera)	102
77	B1.1-032	P.zza dei Larici	39
78	B1.1-033	Via dei Noci	63
79	B1.4-018	Tor de' Schiavi	150
80	B1.4-096	V.le delle Betulle	144
81	B2.1-008	Parcheggio Via dei Frassini	117
82	B1.1-057	Via Imera	107
83	B1.1-081	Via Taranto (convenzionato)	105
84	B1.4-020	Via Siria (Autoparco)	288
85	B1.4-099	P.zza Tuscolo/Via Soana	209
86	B1.4-102	Via Nocera Umbra	127
87	B1.4-104	L.go Tacchi Venturi	113
88	B1.4-105	L.go Falvaterra	179
89	B1.4-106	Piazza Asti	172
90	B1.4-107	Largo Frassinetti	128
91	B1.4-108	Via Cesena	221
92	B2.4-002	Viale Cesare Baronio (variante in corso d'opera)	133
93	B1.1-058	Viale S.Giovanni Bosco	180
94	B1.1-082	Viale Spartaco	87
95	B1.4-110	P.zza Decemviri	147
96	B2.1-005	Via Pulvillo O. (variante in corso d'opera)	110
97	B1.1-013	Parcheggio via Leonardo da Vinci	84
98	B1.1-014	Parcheggio via Luca Tarigo (Convenzionato)	64
99	B1.1-038	Via Pullino	103
100	B1.1-039	Via Ibsen/V.le Moliere	110
101	B1.4-024	Circonvallazione Ostiense (da ricollocare)	200
102	B1.4-111	Piazza G. da Lucca	182
103	B1.4-117	Via Malfante (ampliamento)	150

	MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
104	12	B1.1-042	Via Aldo Banzi (Convenzionato)	83
105		B1.1-043	Via Augusto Renzini (Convenzionato)	64
106		B1.4-119	Viale della Civiltà del Lavoro	825
107		B2.1-006	Via Saba U. (variante in corso d'opera)	96
108	13	B1.1-045	Via Aristide Carabelli	55
109		B1.4-123	V.le dei Romagnoli-Canarie	85
110	15	B1.1-087	Via A. Einstein / V.le G. Marconi	110
111		B1.4-026	Tenuta della Chiavichetta	960
112	17	B1.1-096	Piazzale Clodio	209
113		B1.1-097	Viale delle Milizie - Via della Giuliana	85
114		B1.4-028	Lungotevere Castello	609
115		B1.4-032	Via Teulada	168
116		B1.4-127	Piazza Strozzi	181
117		B2.1-007	Via Corridoni Filippo - Piazza Cascino (variante in corso d'opera)	126
118		B2.4-003	Piazza Cavour (ampliamento)	389
119	18	B1.4-128	Largo Oreste Giorgi (Convenzionato)	99
120	19	B1.4-130	P.le delle Medaglie d'Oro (Convenzionato)	221
121	20	B1.1-011	Piazza Monteleone da Spoleto (Convenzionato - Variante)	193
122		B1.1-055	Piazza Stefano Jacini	82
123		B1.1-056	Via al Sesto Miglio	68
				20.551

 Interventi con permesso di costruire

ALLEGATO D

INTERVENTI SU SUOLO PRIVATO			
MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
1	1	B1.4-038 S. Marcella	120
2	3	B1.1-018 S. Tommaso Moro	40
3	4	B1.1-021 Gesù Bambino a Sacco Pastore	45
4		B1.1-022 S. Achille	55
5		B1.1-023 S. Gemma Galgani	55
6		B1.1-025 S. Ponziano	100
7		B1.1-028 S. Maria del Soccorso	70
8	6	B1.1-031 S. Maria Consolatrice	70
9	8	B1.1-024 S. Giovanni Leonardi	100
10	9	B1.1-034 SS. Fabiano e Venanzio	40
11		B1.1-035 SS. Nome di Maria	60
12	10	B1.1-037 Assunzione di Maria	70
13	11	B1.1-040 S. Galla	50
14		B1.1-041 SS. Annunziata e Via Ardeatina	50
15	15	B1.1-046 S. Gregorio Magno	60
18		B1.1-049 Sacra Famiglia a Via Portuense	80
16	16	B1.1-047 S. Damaso	50
17		B1.1-048 S. Maria della Provvidenza	70
19		B1.1-050 S. Giulio	60
20	17	B1.1-051 S. Lucia	23
21	18	B1.1-052 SS. Protomartiri Romani	150
22		B1.1-053 S. Maria Juana Coeli	60
23	19	B1.1-054 S. Ottavio e Compagni Martiri	70

	MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
1	1	B1.4-135	Via Marsala, 42 (PUP 22 - Art.6)	297
2		B1.4-136	Via Marsala, 42 (PUP 53 - Art.6)	424
3	2	B1.4-137	Via Salaria 138 e 138/a (Art.6)	211
4		B1.4-138	Via Micheli (Art.6)	700
5	4	B1.1-108	Via Franco Sacchetti (Art.6)	276
6	5	B1.1-026	Via Peirce (Art.6)	239
7		B1.4-139	Via di Pietralata, 237 (Art.6)	156
8		B1.4-141	Via Capellini (Art.6)	546
9		B1.4-142	Via R. Fabiani, 116 (Art.6)	20
10		B1.4-143	Via Filippo Fiorentini (Villa Fassini -Art.6)	498
11		B1.4-144	Via G. Galantara (Art.6)	450
12		B1.4-145	Via delle Messi d'Oro (Art.6)	152
13		B1.4-146	Via di Portonaccio (Art.6)	187
14		B1.1-109	Via Carlo Caneva (Art.9 c.1)	135
15		B1.1-110	Via dei Durantini (Art.6)	650
16	9	B1.4-097	Via dei Cessati Spiriti (Art.6)	258
17		B1.4-147	Via dei Colli Albani (Art.6)	252
18	11	B1.4-025	Via Gozzi Gaspare 25	400
19		B1.1-111	Via Badoero (Art.9 co.1)	80
20	15	B1.4-148	Via Casetta Mattei, 30 (Art.6)	419
21		B1.4-149	Via A. Fusinieri (Via dell'Imbrecciato - Art.6)	313
22		B1.1-112	Via Kossut (Art.9 co.1)	
23	16	B1.1-089	Via Pietro Manzi (Art.6)	144
24		B1.4-125	Via F. dall'Ongaro/Viale Trastevere (Art.9 c.4+Art.6)	177
25		B1.4-150	Via Zambarelli - variante (Art.6)	213
26		B1.4-151	Via Passeri-Via Stradivari (Art.6)	104
27	17	B1.4-126	Via Faravelli (Art.9 c.1)	173
28	18	B1.4-152	Vicolo Gelsomino (Art.6)	340
29		B1.4-153	Via di Valle Aurelia (Art.6)	406
30		B1.4-154	Via Girolamo Vitelli (Art.6)	133
31	19	B1.4-155	Via D. Ciampoli (Art.6)	91
32		B1.1-113	Via della Balduina / Via Festo Avieno (Art.6)	350
33	20	B1.1-103	Corso Francia, 203 - variante (Art.6)	435
				10.777

 Interventi con permesso di costruire

ALLEGATO E

INTERVENTI ESPUNTI DAL PIANO			
MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA	NUMERO POSTI AUTO
1	1	B1.1-061 Piazza Albania**	88
2	2	B1.1-016 P.zza Vescovio*	96
3		B1.1-064 Via Reno**	70
4		B1.1-066 P.le Belle Arti/Lungotevere Flaminio**	70
5		B1.1-068 Via Savoia**	70
6		B1.4-046 Via Panama**	70
7		B1.4-055 Via Panaro**	73
8	4	B1.4-071 Via Val Maggia*	153
9		B1.4-074 Piazza Sempione*	105
10	5	B1.1-079 Via Galantara**	120
11		B1.1-080 Via Meda**	80
12	7	B1.4-095 V.le delle Gardenie*	112
13	9	B1.4-098 Campo Romulea*	282
14	10	B1.1-036 Piazza dei Consoli, 550*	124
15	11	B1.1-085 Piazza Silvio D'Amico*	67
16		B1.1-107 Via Costantino - Via C. Colombo*	195
17		B1.4-112 Circonvallazione Ostiense - 1*	160
18		B1.4-116 Via Tiberio Imperatore*	164
19	12	B1.4-003 Parcheggio viale Beethoven (P.F.)*	300
20	13	B1.4-121 V.le dei Romagnoli-Ostia*	87
21	17	B1.1-090 Largo Trionfale*	84
22		B1.1-091 Largo Gonzaga del Vodice*	76
23		B1.1-092 V.le Mazzini, 1*	112
24		B1.1-093 V.le Mazzini, 2*	150
25		B1.1-094 V.le Mazzini, 3*	252
26		B1.1-095 V.le Mazzini, 4*	123
27		B1.4-029 Via della Giuliana*	200
28	18	B1.1-100 Via San Silverio*	188
29	19	B1.1-101 Piazza C. Mazzaresi (Mercato Belsito)*	140
30		B1.4-033 Piazza della Balduina*	178
31		B1.4-129 P.zza Giovenale*	191
32		B1.4-131 P.zza Monte Gaudio*	195
33		B1.4-132 Largo Maccagno*	144
			4.519

* Interventi con parere negativo Municipio competente

** Interventi con problematiche tecniche



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

Linee guida per la qualità della progettazione e realizzazione dei parcheggi interrati

Le presenti Linee guida sono da intendersi come integrazione ed evoluzione di quanto già previsto dalle norme vigenti e dall'Ordinanza Commissariale n° 53 del 27 luglio 2007, con specifico riferimento all'articolo 4 "Caratteristiche dell'intervento e progetto del parcheggio".

Lo scopo delle Linee guida è quello di uniformare e migliorare la qualità del progetto del parcheggio sul piano della funzionalità e dell'estetica dell'intervento, nell'intento di renderlo elemento di riqualificazione delle condizioni ambientali e di traffico oltre che di integrazione e valorizzazione dei caratteri propri del tessuto urbano coinvolto.

1. Il sistema di accesso al parcheggio

Il parcheggio rappresenta evidentemente una origine e destinazione di traffico importante che produce interferenze non trascurabili con i flussi veicolari locali, specie nel caso di nuove realizzazioni dalle dimensioni significative, ovvero nel caso in cui gli schemi di utilizzo siano tali da concentrare la domanda di parcheggio in tempi limitati.

Al fine di ridurre tali interferenze è indispensabile che, in fase di progetto, vengano identificati tutti gli itinerari di accesso ed uscita dei veicoli per uno sviluppo tale da individuare la posizione più idonea per la segnaletica di indirizzo al parcheggio e dal parcheggio verso le principali destinazioni.

Ad integrazione pertanto di quanto previsto all'articolo 4 punto 12) della Ordinanza Commissariale n°. 53 si dovrà produrre una adeguata planimetria ove dovranno essere sovrapposti gli itinerari di accesso ed uscita ai flussi veicolari locali e gli itinerari del trasporto pubblico, in una scala e con una grafica tale da mettere in evidenza i tratti di eventuale interferenza e/o conflitto. Conseguentemente sulla medesima tavola si dovranno indicare le posizioni previste per tutti gli elementi di segnaletica di indirizzamento al parcheggio, specificandone tipologia e funzione (p.es. indicazione di direzione, segnalamento svolte, informazioni sulla disponibilità di stalli nel caso di rotazioni, definizione delle tipologie di sosta previste: a pagamento, a tempo limitato, sosta riservata, etc).



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

Gli accessi e le rampe

Gli accessi e le uscite al parcheggio dovranno essere caratterizzate da adeguata segnaletica

1. informativa, indicante il numero di stalli disponibili (pannello a messaggio variabile);
2. di orientamento, finalizzata alla semplice e più rapida individuazione della destinazione da parte dell'utente (direzione per l'itinerario e piano di parcheggio).

I portali di ingresso ed uscita del parcheggio dovranno essere cromaticamente caratterizzati in modo che sia immediatamente percepibile che l'impianto appartiene al Piano Parcheggi del Comune di Roma. Allo scopo si adotterà una verniciatura con colorazione rosso pompeiano sul telaio del portale sino ad una altezza da terra pari a 1.0 m.

Tale segnale cromatico dovrà caratterizzare tutti i pilastri interni al parcheggio stesso.

Tutti gli elementi verticali, strutturali (p.es. pilastri) e non strutturali (p.es. tamponature), al di sopra della quota di 1.0 m dovranno essere verniciati (o rivestiti con adeguati elementi compatibili con le normative di sicurezza vigenti) con colorazione chiara (p.es. avorio o grigio).

Le rampe di accesso al parcheggio dovranno essere ubicate preferibilmente sulla viabilità locale o su aree esterne alla viabilità principale e, comunque, mai in prossimità delle intersezioni stradali.

Al riguardo si rammenta che le rampe che servono più piani interrati di una autorimessa, costituenti ciascuno compartimento antincendio, devono essere del tipo "aperto" o "a prova di fumo". Questa tipologia di rampe è però più invasiva ed interferente con l'architettura urbana di superficie rispetto alla soluzione, da preferire, di una rampa che serve un unico compartimento distribuito su più piani di parcheggio.

La geometria delle rampe dovrà essere verificata in modo da eliminare o ridurre ad un minimo compatibile l'interferenza con i flussi veicolari di scorrimento all'esterno del parcheggio.

A tale scopo il progetto dovrà prevedere una verifica delle immissioni nelle condizioni di veicolo che entra decelerando dalla velocità media della corrente veicolare sino alla velocità di progetto della rampa, nonché una verifica del flusso veicolare di scorrimento sulla viabilità esterna da cui inizia la traiettoria di deviazione compatibile con un flusso giornaliero medio.

Le rampe non devono avere pendenze superiori al 20%, è però buona norma non superare il valore del 15%, da ridurre al 10% se al margine della rampa è previsto un passaggio per i pedoni. Inoltre non è consigliabile superare il 12% per rampe poste all'esterno.

Queste ultime, poiché sottoposte ad eventi pluviometrici, dovranno anche essere realizzate con sovrastrutture tali da garantire una adeguata aderenza in ogni condizione meteorica (escludendo le condizioni eccezionali per cui l'uso della rampa verrà interdetto).

Per il dimensionamento dei raccordi verticali si dovrà far riferimento alle limitazioni imposte dalla normativa di progetto delle strade, più specificamente alle limitazioni dei raggi verticali imposte per evitare il contatto tra le parti del veicolo e la superficie viabile.

Sulle rampe il raggio planimetrico minimo di curvatura misurato sul filo esterno della curva non deve essere inferiore a 8.25 m per le rampe a doppio senso di marcia e di 7 m per rampe a senso unico di marcia.

Le rampe in ingresso devono essere dotate di corsie di accumulo adeguate alle dimensioni ed alla tipologia del parcheggio (tradizionale o meccanizzato); le rampe in uscita devono essere orientate in modo da garantire sempre ottimali condizioni di visibilità. Le rampe devono essere preferibilmente realizzate con pavimentazioni rigide; lo strato di usura (gettato in opera o realizzato con elementi prefabbricati), adeguatamente pigmentato con cromatismo rosso pompeiano e segnaletica orizzontale bianca, al fine di garantire sempre livelli di aderenza elevati commisurati alle pendenze delle rampe stesse, dovrà prevedere una idonea tessitura trasversale per il drenaggio delle acque meteoriche e/o di lavaggio.

2. Pavimentazioni: gli stalli e le superfici di rotolamento

Per le pavimentazioni degli stalli e delle superfici di rotolamento si utilizzeranno sovrastrutture rigide o flessibili in funzione delle esigenze tecniche dello specifico progetto.

Le pavimentazioni dovranno essere impermeabili al fine di evitare diffusioni o dispersioni di inquinanti non controllate. Il piano di rotolamento e i percorsi pedonali impermeabili consentono di garantire il recapito per ruscellamento superficiale di tutte le acque di lavaggio, nonché di eventuali impreviste venute di acqua dall'esterno, nel sistema di drenaggio e controllo di cui si dirà successivamente. Ciò consente di evitare inquinamenti o contaminazioni causate da sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, perdite occasionali di sostanze dai veicoli stazionanti o accumulo di inquinanti prodotti dalla combustione dei motori.

Le pendenze geodetiche locali (massima pendenza del piano: composizione vettoriale della pendenza trasversale e longitudinale) delle superfici carrabili e calpestabili devono essere sempre almeno pari al 2.5%.

Le soglie dei vani di comunicazione fra i compartimenti e con le rampe di accesso devono avere un livello lievemente superiore (3-4 cm.) a quello dei pavimenti contigui per evitare spargimento di liquidi da un compartimento all'altro.

Sia per pavimentazioni flessibili che rigide degli stalli e delle superfici di rotolamento lo strato di usura dovrà essere pigmentato in colore chiaro (es. avorio o grigio).

Per le pavimentazioni, da realizzare comunque con materiali antisdrucchiolevoli ed impermeabili, sarà opportuno valutare anche l'uso di materiali innovativi, come le resine colorate.

La segnaletica orizzontale nonché la segnaletica di delimitazione degli stalli dovrà essere di colore bianco, fatto salvo il caso degli stalli riservati ai veicoli di utenti diversamente abili, la cui segnaletica orizzontale dovrà essere gialla.

3. I percorsi pedonali orizzontali e verticali

I percorsi pedonali orizzontali dovranno essere segnalati a terra attraverso un camminamento di larghezza minima pari a 0.80 m, indicato da un unico cromatismo rosso pompeiano e da due strisce di bordo bianche dello spessore di 0.10 m al bordo esterno del camminamento (larghezza complessiva 1.0 m).

Le porzioni di percorsi pedonali per utenti diversamente abili dovranno prevedere una larghezza complessiva (comprensiva delle strisce di bordo) almeno pari a 1.70 m.

Nel caso in cui il percorso pedonale attraversi uno spazio carrabile si dovrà prevedere una segnaletica orizzontale a strisce bianche su fondo rosso pompeiano. La dimensione e la distanza tra le strisce dovrà essere coerente con la normativa vigente per gli attraversamenti pedonali.

L'articolazione orizzontale dei percorsi pedonali dovrà essere il più possibile lineare ed immediatamente raggiungibile da ciascuno stallo del parcheggio, in modo tale che il pedone transiti sempre in area chiaramente delimitata come percorso pedonale.

Sarà necessario garantire la continuità dei percorsi pedonali all'interno del parcheggio e verso l'esterno dello stesso.

Le uscite dal parcheggio per i pedoni sulla strada pubblica o in luogo sicuro, in numero sufficiente in funzione del massimo affollamento ipotizzabile, devono risultare il più rapidamente raggiungibili con percorsi non eccedenti i 40/50 m, se il parcheggio è protetto da impianto di spegnimento automatico. Ad ogni buon conto al massimo ogni 20 m deve essere riportata in bianco sul camminamento una freccia indicante la direzione che il pedone deve prendere per raggiungere l'uscita, nonché il pittogramma del pedone.

In corrispondenza di tutti gli ingressi pedonali dovrà essere disposta una segnaletica che consenta all'utente di identificare con chiarezza il percorso più breve per raggiungere il proprio veicolo. Nella stessa segnaletica dovrà essere indicato ogni servizio presente nel parcheggio (sistemi per il pagamento, toilette, uscite di sicurezza, estintori,...). I cromatismi utilizzati nella segnaletica dovranno essere gli stessi utilizzati nel parcheggio (ad esempio per i percorsi pedonali si dovrà utilizzare il medesimo rosso pompeiano utilizzato per la pavimentazione lungo il camminamento). Si dovrà prevedere l'eliminazione delle barriere architettoniche per coloro che hanno capacità motoria ridotta od impedita in forma permanente e temporanea. Contemporaneamente si dovrà prevedere la protezione dei percorsi pedonali solo laddove strettamente necessario.

Gli stalli riservati agli utenti diversamente abili dovranno essere collocati il più vicino possibile all'accesso dei percorsi pedonali, riducendo al minimo lo sviluppo dei percorsi orizzontali.



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

Ovviamente dovranno essere eliminate tutte le eventuali situazioni che si possano configurare come barriere architettoniche e il percorso pedonale dovrà essere libero da ostacoli, di immediato accesso e chiaramente individuabile da ogni utente.

Per percorsi verticali si intendono essenzialmente i corpi scala e gli ascensori.

Fermo il rispetto di tutte le norme di legge, le scale e gli ascensori dovranno essere progettati, per quanto possibile, in modo funzionalmente e strutturalmente integrato, in modo da evitare l'effetto torretta decontestualizzata.

I locali delle scale dovranno essere ben illuminati anche prevedendo dei percorsi luminosi (anche in emergenza) che accompagnino e suggeriscano all'utente la direzione del camminamento.

I materiali utilizzati per la realizzazione delle superfici delle scale dovranno essere tali da garantire sulla pedata aderenze molto elevate (anti scivolamento), inoltre dovrà essere previsto sempre un mancorrente di appoggio.

Anche nei locali scale si dovranno adottare colori chiari per le pavimentazioni e le pareti.

Con riferimento agli ascensori, avendo registrato nei parcheggi esistenti un frequente e diffuso degrado in corrispondenza degli elementi fuori terra, dovuto essenzialmente all'accumulo di rifiuti o anche all'utilizzo improprio da parte dei c.d. writers, si suggerisce di studiare di caso in caso tutti quei provvedimenti atti a ridurre la probabilità che possano determinarsi condizioni come quelle citate, curando che tali elementi non siano localizzati in aree marginali o ove non ci sia frequente passaggio di persone, che siano realizzati con materiale lavabile e prevedendo una adeguata estensione del sistema di videosorveglianza.

4. L'illuminazione

Il progetto del sistema di illuminazione dovrà garantire adeguata visibilità sia lungo gli itinerari veicolari sia lungo i percorsi pedonali, privilegiando, ove possibile, la realizzazione di pozzi di luce per favorire l'illuminazione naturale dei piani sottostanti. Il progetto deve tendere ad approfondire i seguenti due profili essenziali per la qualità del servizio e per l'efficienza funzionale.

Tutti gli elementi radianti dovranno essere a basso consumo e si dovrà favorire la massima efficienza anche attraverso il progetto di riflessioni e trasparenze.

Saranno da ricercare ed eventualmente privilegiare soluzioni che tendano al risparmio energetico come ad esempio una autonomia nell'alimentazione elettrica ricorrendo a sistemi basati sulle energie rinnovabili.

4.1 La gerarchia degli spazi funzionali garantita attraverso un progetto della luce

Privilegiando luce gialla si dovrà prevedere un diverso illuminamento per le aree carrabili rispetto a quelle pedonali in modo da migliorare la percezione della funzione di ogni spazio e conseguentemente incrementare la funzionalità e la sicurezza dell'esercizio del parcheggio. Più specificamente si dovrà prevedere un sistema di illuminazione a luce concentrata (sorgenti puntuali) per i percorsi pedonali, mentre per le ampie aree di parcheggio l'illuminazione dovrà essere garantita da sorgenti diffuse, anche indirette, possibilmente privilegiando schemi armonici nel posizionamento delle sorgenti piuttosto che rigide simmetrie.

4.2 Gli elementi illuminanti

L'elemento illuminante è elemento di arredo importante in genere ed essenziale in spazi chiusi per definire una percezione dei volumi e delle superfici esteticamente piacevole e di soddisfazione per gli utenti. Pertanto anche il disegno dei singoli elementi illuminanti dovrà essere studiato in modo da garantire uno standard di qualità elevato.

4.3 Illuminazione per interni efficiente

Il settore delle tecnologie per l'illuminazione efficiente è in continua evoluzione e consente di conseguire risparmi energetici molto elevati, spesso compresi fra il 30% ed il 50%, offrendo contestualmente un comfort visivo migliore.

Se si considera che l'illuminazione incide per un terzo circa della bolletta elettrica nel settore civile e si tiene conto dell'influsso positivo in termini di umore e sicurezza che una buona luminosità di un parcheggio ha sui fruitori, ne discende che la razionalizzazione dell'illuminazione è uno degli obiettivi primari da perseguire.

Si ritiene pertanto necessario provvedere alla:

- scelta in fase progettuale di componenti e sistemi di ultima generazione di elevata efficienza (lampade, alimentatori, corpi illuminanti, regolatori);
- adozione di sistemi automatici di regolazione, accensione e spegnimento dei punti luce (sensori di luminosità e di presenza negli ambienti in cui la presenza dell'utente è saltuaria come corsie di manovra, bagni, vie di esodo, ecc).

Per quanto riguarda le lampade si segnala l'impiego di lampade fluorescenti compatte e quelle a trifosforo (T5). Si sottolinea come le lampade attuali abbiano raggiunto rese cromatiche e durate eccellenti.

Per quanto riguarda gli alimentatori è bene optare per quelli elettronici, che consentono di ridurre i consumi di energia elettrica, di migliorare il funzionamento della lampada grazie alla frequenza di alimentazione più elevata e di conseguire maggiori durate rispetto a quelli magnetici.

La corretta scelta dei corpi illuminanti permette di ottimizzare la distribuzione del flusso luminoso, la temperatura interna per i tubi T5 (essenziale per massimizzarne la resa), il rendimento di riflessione e la manutenzione. A tal fine oltre alla geometria giocano un ruolo importante i materiali. Si suggerisce pertanto l'approntamento dei seguenti interventi di regolazione :

- comando manuale per aree distinte,
- controllo automatico a tempo,
- comando automatico con rilevatore di presenza,
- regolazione del flusso luminoso in funzione del decadimento delle lampade, dell'orario e dell'apporto di luce diurna.

4.4 Luce da sorgente esterna

Al fine di migliorare il risparmio energetico, perfezionare i profili estetici ed architettonici dell'intervento, qualificare gli spazi interni e gli arredi, il progetto di illuminazione, coerentemente e unitamente al progetto delle sistemazioni superficiali, dovrà tendere, ove possibile, a garantire la presenza di superfici trasparenti alla luce esterna realizzate con forma e materiali tali da perseguire due principali obiettivi oltre all'ottimizzazione dell'efficacia dell'illuminazione interna: la qualità estetica ed architettonica del manufatto, in coerenza, continuità e compatibilità con l'ambiente urbano circostante nonché la rispondenza delle forme e dei materiali utilizzati alle esigenze di manutenzione e conservazione dello stato di tali elementi.

In linea generale saranno da privilegiare coperture a cupola o superfici piane sufficientemente inclinate, mentre sono tendenzialmente da evitare superfici orizzontali, meno esposte al lavaggio operato da pioggia e vento.

5. L'areazione

La necessità di areare i parcheggi risponde a numerose esigenze: rimuovere gli inquinanti, mantenere sotto controllo i fumi e i gas caldi sprigionati nell'eventualità di un incendio, proteggendo le vie di fuga e, quindi, facilitando l'accesso alle squadre di spegnimento e soccorso. Tale aerazione naturale, indipendente per piani, deve essere sempre garantita nel rispetto della normativa di settore e deve essere quanto più possibile uniformemente distribuita.

E' il caso di rammentare che, a meno di una limitata porzione di superficie di aerazione completamente priva di serramenti, la restante può essere normalmente chiusa purchè facilmente apribile in caso di necessità. E' comunque escluso il ricorso ad elementi in vetrocemento.

Ferme restando le prescrizioni di legge che impongono altresì anche il ricorso alla ventilazione meccanica per talune configurazioni di parcheggi si ritiene che nella scelta del sistema di ventilazione si valutino oltre a sistemi tradizionali (ventilazione per immissione e/o estrazione) anche sistemi innovativi (p.es. ventilazione a soffitto a getto) assicurando l'efficacia e l'efficienza del sistema, ottimizzando anche gli aspetti di inserimento della tecnologia sotto un profilo estetico sia nei suoi elementi interni che in quelli all'esterno.



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

Soluzioni diverse dal tradizionale o ibride consentono di ridurre l'intrusione dell'impianto negli spazi del parcheggio, riducendo oltre all'ingombro anche l'impatto visivo; ancor più importante però è il vantaggio che si può perseguire in termini di versatilità del sistema considerata la possibilità di localizzare gli elementi in funzione dei vincoli strutturali del parcheggio, perseguendo ovviamente il miglior compromesso tra standard fluidodinamici, logistica, funzionalità ed estetica del progetto.

6. I sistemi di drenaggio delle acque

Per ciascun piano dovrà essere evidentemente predisposto un adeguato progetto della rete di drenaggio delle acque di lavaggio e delle acque occasionalmente ed imprevedibilmente provenienti dall'esterno.

Tale rete oltre a soddisfare i consueti requisiti idraulici deve soddisfare le seguenti esigenze.

6.1 Sicurezza del drenaggio in caso di sversamento di liquidi infiammabili

I collettori della rete di drenaggio dovranno prevedere idonei pozzetti sifonati tali da parzializzare ciascun collettore e consentire l'isolamento idraulico del tratto ove eventualmente sia presente liquido potenzialmente pericoloso. Tale confinamento consente di evitare lo sviluppo di eventi esplosivi o di incendio coinvolgenti l'intero parcheggio per propagazione dell'onda d'urto o delle fiamme nella rete idraulica. I tratti compresi tra due pozzetti sifonati non potranno avere uno sviluppo superiore a 15 m.

6.2 Sistema di recapito delle acque di piattaforma nella rete

Le acque di piattaforma sono recapitate in rete attraverso caditoie protette da griglie. In corrispondenza di marciapiedi saranno da privilegiare caditoie a bocca di lupo.

La dimensione di tali griglie e delle maglie delle griglie stesse deve essere tale da assicurare l'intercettazione di materiali grossolani che possono ridurre o annullare l'efficienza dei pozzetti sifonati nonché del deflusso nei collettori, inoltre deve poter garantire un facile ed efficace lavaggio.

L'area idraulica di competenza di ciascuna caditoia dovrà essere tale da limitare la presenza di acqua sulle superfici del parcheggio a tempi minimi, mai superiori ai 2 minuti.

La posizione di tali caditoie deve essere tale da non interferire con percorsi pedonali.

6.3 Controllo degli inquinanti

La rete di drenaggio prima di scaricare nella fognatura urbana dovrà addurre le acque in un idoneo sistema idraulico per l'abbattimento del carico inquinante per sedimentazione e flocculazione/flottazione.



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

I tempi di residenza idraulica nel sistema dovranno essere tali da assicurare un'elevata efficacia di abbattimento dei solidi sospesi e degli inquinanti chimici.

7. La funzionalità e la sicurezza delle manovre veicolari

Il progetto dovrà prevedere la verifica delle traiettorie veicolari di manovra all'interno del parcheggio, con riferimento agli stalli nelle posizioni più vincolanti ai fini delle manovre e in corrispondenza di ogni piano.

Allo scopo si dovranno produrre le adeguate planimetrie (almeno una per piano) con indicate le traiettorie di accesso ed uscita da ciascun piano e le traiettorie dei veicoli per l'accesso e l'uscita dagli stalli di sosta più sfavoriti. Tali traiettorie veicolari dovranno essere caratterizzate con l'indicazione del raggio di curvatura locale previsto per le manovre.

Il parcheggio dovrà essere dotato della adeguata segnaletica indicante gli schemi di circolazione: i sensi di marcia, le precedenza, le direzioni vietate, gli stop. Tale schema dovrà essere adeguatamente descritto in un elaborato planimetrico da allegare al progetto.

8. La sicurezza

Una delle problematiche più rilevanti che investe gli spazi chiusi e poco frequentati, specie in ambito urbano, è la sicurezza delle persone e delle cose.

In tutti i piani dovrà essere predisposto un sistema di videosorveglianza tramite telecamere che garantisca la più ampia copertura degli spazi, sia interni che esterni in corrispondenza degli ingressi e delle uscite.

Il sistema di sorveglianza dovrà garantire la registrazione dei filmati e la loro archiviazione su memorie elettroniche per un adeguato tempo. Inoltre, per i parcheggi di più ampie dimensioni, dovrà essere predisposto un sistema di controllo centralizzato al quale pervengono le immagini. Ciò consente un immediato intervento nel caso sia presente una guardiania.

Dovranno inoltre essere presenti punti di sicurezza a chiamata, costituiti da colonnine con pulsante, microfono e altoparlante. La massima distanza, su ciascun piano, tra tali presidi e ciascun punto del parcheggio dovrà essere pari a 25 m in linea d'aria e non più di 50 m misurati lungo i camminamenti pedonali orizzontali.

In tutte le aree fruibili dagli utenti deve essere prevista l'installazione della necessaria strumentazione per garantire l'utilizzo dei telefoni cellulari, ciò al fine di evitare coni d'ombra entro i quali risulta praticamente impossibile ricevere un buon segnale di telefonia mobile per assenza di copertura di rete.

Sarà quindi necessario prevedere la copertura di rete GSM (eventualmente UMTS) in tutte quelle zone sotterranee, altrimenti non coperte dai normali segnali di rete cellulare, costituendo allo scopo un sistema indispensabile per migliorare le condizioni generali di sicurezza.



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

In caso di incidenti, rischi per la persona o le cose o necessità improvvise, gli utenti devono essere in grado di connettersi alla rete telefonica cellulare per allertare direttamente ed immediatamente le centrali operative di soccorso e controllo.

Si deve prevedere pertanto la presenza di apparecchi con la caratteristica di ampliare il segnale in quei luoghi dove il segnale per i cellulari è particolarmente debole (amplificatori GSM / UMTS) che possano rigenerare il segnale cellulare di tutti gli operatori presenti all'esterno dell'area di parcheggio e di antenne omni-direzionali e/o direttive che migliorino le prestazioni del sistema garantendo l'effettiva copertura di rete anche in ambienti sotterranei, soddisfacendo al contempo le normative vigenti al riguardo e le essenziali esigenze di ridurre drasticamente la potenza d'uscita del telefonino onde evitare il pericolo di esposizione ai campi elettromagnetici per gli utenti.

Oltre ai dispositivi sopra indicati, dovranno essere installati con intervalli non superiori a 20 metri, pannelli opportunamente illuminati contenenti la planimetria di piano del parcheggio con riportate almeno le seguenti indicazioni:

- ubicazione delle scale e delle vie di evacuazione;
- dei mezzi e degli impianti di estinzione disponibili;
- dei dispositivi di arresto degli impianti di distribuzione dell'elettricità;
- del dispositivo di arresto del sistema di ventilazione;
- del quadro generale del sistema di rivelazione e di allarme;
- degli impianti e locali che presentano un rischio speciale;
- degli spazi calmi.

Nello stesso pannello dovranno essere riportati i numeri telefonici di chiamata per soccorso tecnico urgente e procedure di emergenza.

9. Arredo degli spazi interni e comfort

Gli spazi interni dovranno essere progettati in modo da garantire, attraverso un adeguato arredo, la qualità dell'intervento sotto il profilo estetico. A tal proposito al di là delle colorazioni degli elementi verticali di cui si è già detto, finalizzate all'uniformità ed identificabilità degli interventi del Piano, sarà utile prevedere elementi di arredo da coordinare con il sistema di illuminazione e con l'articolazione dei camminamenti pedonali e delle geometrie delle manovre. Tali elementi di arredo hanno il principale scopo di migliorare la vivibilità di chi transita ed utilizza il parcheggio riducendo l'effetto claustrofobico o di appesantimento psicologico indotto dall'ambiente chiuso ed ipogeo. A tale scopo la letteratura ha posto in evidenza come elementi verticali pittorici di arredo (anche retroilluminati) che richiamino il panorama in superficie rappresentino strumenti di grande efficacia, poiché consentono da una parte di migliorare l'estetica di insieme introducendo colori e forme gradevoli, sobrie ed eleganti, dall'altra di confortare l'utente che visualizzando, anche in forma stilizzata, l'ambiente di superficie sa dove si trova e si rassicura potendosi orientare.



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

Per tutti questi elementi i materiali da privilegiare sono materiali leggeri e trasparenti, traslucidi, opachi o riflettenti come l'alluminio, il vetro, il plexiglas, etc. Nella scelta dei materiali vanno evidentemente tenute presenti le esigenze di comportamento al fuoco e di manutenzione ordinaria e pulizia.

Dovranno essere adottate corrispondenze cromatiche con riferimento al codice alfanumerico che individua ciascuno stallo, riportato sulla pavimentazione al centro dello stallo stesso, e la segnaletica di riferimento che indica piano e settore dei posti di parcheggio. Ad esempio individuando ciascuno stallo con un codice alfabetico "A" caratterizzato da uno specifico colore, che indica il piano o il settore, e un codice numerico "XXX" che indica il numero dello stallo, la segnaletica di riferimento del piano o del settore dovrà utilizzare il medesimo codice alfabetico e il medesimo colore.

Negli spazi sotterranei con stalli aperti, dovrà essere previsto un sistema di filodiffusione che consentirà la trasmissione di informazioni agli utenti, sia ordinariamente che in emergenza. Tale sistema dovrà essere flessibile per consentire anche la riproduzione di musica, ciò al fine di rendere il transito degli utenti più confortevole e ridurre l'affaticamento psicologico indotto dall'ambiente ipogeo.

Infine, con particolare riguardo a parcheggi o nodi di scambio, sarà necessario prevedere al primo piano interrato un adeguato spazio, costituente compartimento antincendio a sé, dotato di opportune rastrelliere per la sosta di cicli e motocicli. Per i cicli bisognerà altresì valutare la possibilità di inserire la sosta in superficie, coordinando tali spazi con il progetto di sistemazione esterna.

10. Le sistemazioni superficiali

La realizzazione del rilevante numero di parcheggi previsti dal Piano, deve essere occasione di riqualificazione, recupero, riorganizzazione degli spazi e valorizzazione del contesto urbano in cui si inserisce l'intervento. Ciò è indispensabile anche laddove l'intervento fosse limitato e circoscritto nello spazio poiché può comunque essere prefigurato l'avvio di processi tali da coinvolgere una più ampia scala urbana.

Nel contempo appare importante che tutti gli interventi coordinati nel Piano debbano essere riconosciuti come appartenenti alla medesima politica di riorganizzazione della mobilità e riqualificazione degli spazi urbani.

A tale scopo la sistemazione superficiale costituisce potenzialmente l'elemento progettuale di maggiore efficacia sia sul piano architettonico ed estetico sia sul piano funzionale. Evidentemente ciascun progetto in funzione della localizzazione, delle caratteristiche morfologiche del sedime e del contorno, delle destinazioni funzionali delle aree contermini, della funzionalità stessa del



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

parcheggio, delle attività presenti nell'area, della struttura socio-economica ed ambientale del contesto di influenza, è caratterizzato da peculiarità tali da non consentire un approccio di carattere generale.

Pertanto per ciascun progetto, in ottemperanza a quanto già previsto all'articolo 4 punto 7) dell'Ordinanza Commissariale n° 53, si dovrà provvedere alla redazione della planimetria delle sistemazioni superficiali curando che le zone di aerazione esterna a griglia, siano organizzate in modo tale da non compromettere l'unitarietà dell'area superficiale a verde o lastricata e siano realizzate con materiale dalle caratteristiche di durabilità (acciaio zincato, ghisa, ecc) e gradevolezza estetica. Al riguardo si rammenta che nelle circostanze in cui le griglie di aerazione insistano all'interno di aree destinate a giardini o al solo utilizzo pedonale, può risultare funzionale e gradevole riproporre le superfici di aerazione su pareti verticali di manufatti da utilizzare come panchine, fioriere, contenitori per la raccolta di rifiuti, ecc.

Analoghe caratteristiche di durabilità e gradevolezza estetica, dovranno avere gli eventuali elementi di arredo: panchine, cestini portarifiuti, recinzioni e fioriere.

L'impianto vegetale deve assolvere ai seguenti obiettivi:

- schermare e mitigare l'opera sotto il profilo della percezione visiva,
- proteggere ed ombreggiare impianti o aree di servizio,
- qualificare sul piano ambientale l'intervento, perseguendo un adeguato standard paesaggistico ed ambientale.
- Consentire una gestione della manutenzione agevole.

L'altezza minima di terreno ricoprente il parcheggio deve essere pari a 0.8 m e dovrà essere comunque valutata di volta in volta in funzione delle essenze vegetali scelte nel progetto di sistemazione degli spazi superficiali.

Coerentemente con la letteratura, ai fini della scelta delle essenze arboree ed arbustive, al di là delle consuete esigenze legate alla compatibilità climatica, di soleggiamento, igrometrica, micro ambientale, nonché alla compatibilità tra essenze, si dovranno valutare i seguenti aspetti:

- buona resistenza dell'essenza ai fattori inquinanti causati dai gas di scarico;
- ridotte esigenze di cura e manutenzione (impianti ecologicamente autosufficienti);
- assenza di produzioni viscosi ed imbrattanti (foglie, bacche o frutti resinosi, oleosi e simili);
- ridotta perdita stagionale di fogliame (essenze sempreverdi), che potrebbe intasare i sistemi di allontanamento e smaltimento delle acque meteoriche;
- apparati radicali tali da non costituire pregiudizio per le opere di pavimentazione contigue o per le strutture.



Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità

Ai fini di una compiuta valutazione della proposta di sistemazione superficiale, oltre alla relazione agronomica riguardante la schedatura delle essenze arboree presenti, l'analisi del terreno, l'esplicitazione delle tecniche previste per gli eventuali espianti, reimpianti e messa a dimora delle essenze vegetali e dei tappeti erbosi, oltre che dei drenaggi, irrigazione automatica ed areazione, dovranno essere prodotti elaborati comparativi fra la situazione esistente e quella proposta nel progetto, anche con simulazioni tridimensionali (rendering).

Ove l'intervento sia localizzato in slarghi o piazze e la sistemazione proposta non risulti coerente con criteri di riqualificazione e valorizzazione dell'area, potrà essere indetto un concorso di progettazione a cura dell'Amministrazione Comunale con oneri a carico del concessionario che provvederà all'affidamento della progettazione esecutiva della sistemazione superficiale al soggetto (professionista singolo o associato) che risulterà vincitore.

Nell'intento di riqualificare in termini globali gli ambiti di intervento, ove nell'area di sedime dello stesso siano localizzati i cassonetti per la raccolta dei rifiuti, previa intese con l'AMA, potrà verificarsi la possibilità di prevedere, in sede di progettazione, la realizzazione di uno scatolare in c.a. per l'installazione di cassonetti per la raccolta differenziata "a scomparsa", sulla base delle indicazioni dimensionali e tecnologiche fornite dall'AMA.

Sempre a tutela dell'ambiente, nell'ottica del necessario risparmio energetico, il progetto dovrà prevedere una modalità di illuminazione delle aree superficiali di accesso e pertinenti al parcheggio con l'impiego di sistemi di energia rinnovabile, previa un attento studio architettonico, estetico al fine di valutarne l'adeguatezza di inserimento funzionale nel contesto urbano in cui gravita l'opera edile.

Si fa riferimento in particolare:

- all'illuminazione dei giardini, aiuole ed isole di direzione con piantane e lampioni autoalimentati con celle fotovoltaiche;
- alla copertura di tettoie e manufatti di accesso/esodo con pannelli in FV integrati per la produzione di energia elettrica;
- alla alimentazione elettrica dei pannelli a messaggio variabile del parcheggio, dei corpi illuminanti nelle corsie di manovra e nelle vie di esodo, degli impianti di diffusione sonora.



ROMA

Il Sindaco di Roma
Commissario delegato per l'emergenza traffico e mobilità



ALLEGATO TECNICO

*PER LA REDAZIONE, LA VALUTAZIONE E L'APPROVAZIONE
DEL PROGETTO DI UN PARCHEGGIO
DA REALIZZARE SU UN'AREA DI PROPRIETA' COMUNALE
(E/O DEL RELATIVO SOTTOSUOLO)
IN REGIME DI CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE*

AI SENSI DELL'ART. 9, COMMA 4, DELLA LEGGE N. 122 DEL 24 MARZO 1989
E DELL'ORDINANZA DEL SINDACO-COMMISSARIO DELEGATO N..... DEL.....

INDICE

1. Il progetto: elenco elaborati e contenuti
2. Il progetto delle opere in conglomerato cementizio
3. Indagini archeologiche preliminari
4. Il Piano di monitoraggio: principali indicazioni sui contenuti
5. Il Piano Economico – Finanziario
6. Ulteriori indicazioni per il computo dei costi e altri oneri

1. IL PROGETTO: ELENCO ELABORATI E CONTENUTI

I documenti che costituiscono il progetto sono di seguito elencati. L'approfondimento tecnico degli elaborati progettuali deve corrispondere al livello definitivo di progettazione come stabilito dall'art. 93, comma 4 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Per ogni tavola, gruppo di tavole o relazione, si forniscono sintetiche indicazioni esplicative o richiami alla normativa di riferimento.

Il Proponente dovrà indicare, nelle forme e nei tempi di rito, tanto all'Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità che all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, i nominativi dei Progettisti delle opere architettoniche e strutturali ed ogni eventuale loro modifica.

I Progettisti hanno l'obbligo di riportare su tutti gli elaborati il codice con il quale il singolo intervento è stato inserito nel Piano Parcheggi di cui all'art.2 lett. b) dell'O.P.C.M. n. 3543/06.

ELENCO ELABORATI

TAVOLA	DESCRIZIONE
0	Elenco elaborati
1	Elaborato catastale con individuazione grafica e descrittiva dell'area oggetto della concessione e dell'intervento, delle opere di sistemazione superficiale e del cantiere unitamente a certificato della Conservatoria dei Registri Immobiliari attestante la proprietà comunale dell'area.
2	Planimetria aerofotogrammetrica con individuato l'ambito di influenza del parcheggio. L'ambito di influenza dell'intervento, ai fini dell'individuazione dell'utenza, (non prescritto per gli interventi collocati al di fuori del c.d. anello ferroviario), è definito come l'area ricadente all'interno di un cerchio centrato sul parcheggio di raggio pari a ml. 500: pertanto gli edifici in cui sono collocate le unità immobiliari individuabili ai fini dell'assegnazione non dovranno essere posti a più di 500 metri di distanza (scala 1:5.000 e 1:10.000).
3	Certificazione di destinazione urbanistica e tavola del PRG vigente, "Sistemi e regole", dell'area in oggetto in scala 1:5.000.
4	Rilievo fotografico dell'area esteso al contesto interessato.
5	Rilievo plano altimetrico quotato dello stato dei luoghi, ante e post operam, riportante in planimetrie e sezioni in numero e scala adeguata, la totalità delle caratteristiche e della consistenza dei soprassuoli e dei sottosuoli: sistemazione superficiale, illuminazione, attrezzature e preesistenze, impianti fognari e di smaltimento acque piovane, sottoservizi, essenze vegetali (da assoggettare ad apposita schedatura secondo la modulistica predisposta dagli uffici competenti) dimensione, tipologia, sistemi costruttivi dei fabbricati limitrofi (sopra e sotto suolo), esigenze di accessibilità, passi carrabili, ecc. È necessario, inoltre, allegare le richieste di esistenza e le risposte del singolo Ente relativamente ai sottoservizi preesistenti.
6	Rilievo della sosta legale e della domanda di sosta, sviluppata con le modalità di cui alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 22/94 e secondo le indicazioni degli

	Uffici competenti, ivi compresa l'indicazione, all'interno del raggio di influenza del parcheggio, delle eventuali interferenze con altre autorimesse contigue e loro stato di attuazione (scala 1:1000).
7	<p>Progetto architettonico completo e quotato, atto ad individuare compiutamente l'opera, riportante la dimostrazione del rispetto delle normative relative agli ingombri, alle dimensioni dei box/posti auto e delle corsie di manovra, pendenze e larghezza delle rampe di accesso, raggi di curvatura, dotazioni di sicurezza, superfici e sistemi di aerazione, rispetto delle normative per i disabili, ecc. Il progetto dovrà essere compiutamente contestualizzato in particolare rispetto ai fabbricati limitrofi, in pianta e sezione, ai soprassuoli ed ai sottoservizi, di cui dovrà esplicitare le modalità di ricollocazione attraverso idonee progettazioni specifiche. Il progetto dovrà essere descritto in scala 1:100/200 almeno attraverso le piante sviluppate a tutti i piani e n.4 sezioni (di cui almeno due comprendenti le rampe di accesso). La planimetria delle sistemazioni superficiali dovrà essere oggetto di particolare attenzione e dettaglio e corredata dei necessari particolari costruttivi e decorativi, secondo le linee guida definite (allegato "F" all'Ordinanza n.....del.....), e dovrà prevedere il riordino e la riqualificazione del contesto correlato, per una estensione territoriale e secondo le indicazioni concordate con l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi e con i Municipi competenti. La tavola dovrà, inoltre, contenere la verifica di integrazione con il PGTU.</p>
8	<p>Relazione generale descrittiva dell'intervento, contenente almeno i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - relazione tecnica con tutte le indicazioni dei sistemi costruttivi, funzionali, dei materiali, degli impianti e delle tecniche di messa in opera, nonché quant'altro necessario per la conoscenza dell'intervento e per la redazione del piano economico-finanziario; - relazione geologico-tecnica con particolare riguardo ad eventuali interferenze dell'opera con i fabbricati ed i manufatti circostanti e con le caratteristiche dei terreni. In tal caso la relazione geo-tecnica dovrà contenere una descrizione dettagliata, analitica e metrica del sistema fondale dei fabbricati limitrofi, delle caratteristiche costruttive, del numero dei piani, ecc.; - inserimento nel contesto urbano; - aspetti ambientali; - descrizione degli aspetti vegetazionali ante e post operam, con indicazione delle eventuali operazioni di espianto/reimpianto connesse alla realizzazione delle opere, e di protezione in fase di cantiere completa della specifica delle piantumazioni (schema tabellare di verifica del rispetto dei criteri delle sistemazioni di superficie in relazione a quanto disposto dal competente Ufficio comunale) ed in coerenza con lo schema di cui al punto 12; - descrizione compiuta e dettagliata delle sistemazioni di superficie e delle soluzioni impiegate per la continuità e funzionalità delle reti tecnologiche e degli impianti in soprassuolo, dei materiali impiegati e delle finiture secondo le linee guida (allegato C); - relazione sul quadro esigenziale della sosta comprendente anche le caratteristiche delle infrastrutture viarie e lo schema di circolazione nell'area,

	<p>ante, in fase di cantiere e post operam, nonché la presenza, ed eventuale interferenza, con le linee TPL;</p> <ul style="list-style-type: none"> - relazione di congruenza al D.M. 1/2/86; - descrizione dell'impiantistica. In particolare, dovranno essere obbligatoriamente applicate le tecnologie di controllo telematico, di estensione del segnale GSM all'interno delle strutture, installazione di ripetitori telefonici, attivazione dei segnali di allarme, ecc. finalizzate alla sicurezza dell'utente.
9	<p>Studio di impatto ambientale, comprensivo della descrizione delle opere volte a mitigare gli impatti in fase di cantierizzazione e di quelle previste in fase di esercizio per il loro contenimento, a dimostrazione dell'efficacia delle scelte progettuali effettuate (piano delle terre da scavo di cui alla norma vigente ivi compresi i percorsi fino a discarica).</p>
10	<p>Studio di impatto da rumore in fase di esercizio (S.I.R.).</p>
11	<p>Schemi quotati per il calcolo delle superfici e delle cubature in riferimento ai parametri delle schede/ P.U.P. approvate.</p>
12	<p>Progetto di traffico e viabilità riferito sia allo stato attuale che alla fase di cantierizzazione e di esercizio, con particolare riguardo al transito dei mezzi pubblici ed alle condizioni di accessibilità ai fabbricati limitrofi. Tale progetto dovrà prevedere il riordino e la riqualificazione del contesto correlato, per una estensione territoriale e secondo le indicazioni concordate con l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi e con i Municipi competenti.</p>
13	<p>Scheda tabellare di verifica del rispetto dei criteri delle sistemazioni di superficie in relazione alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 22/94.</p>
14	<p>Piano economico – finanziario redatto secondo le modalità esposte nel presente documento.</p>
15	<p>Computo metrico estimativo delle opere di sistemazione superficiale delle aree che saranno soggette ad uso pubblico, redatto sulla base della vigente tariffa comunale e nel rispetto delle normative specifiche del Comune di Roma e degli Enti erogatori dei servizi.</p>
16	<p>Programma di esecuzione dei lavori (comprese le fasi di indagine preventiva, anche archeologica, di spostamento dei sottoservizi e delle operazioni di collaudo).</p>
17	<p>Piano di manutenzione. Il piano di manutenzione delle aree superficiali e dei manufatti di soprassuolo dovrà essere descritto e articolato in relazione al periodo contrattuale fissato, quantificando il relativo costo annuo per tutta la durata contrattuale.</p>
18	<p>Piano di monitoraggio secondo quanto esplicitato nel presente documento.</p>
19	<p>Progetto della sicurezza ai sensi della L. 494/94 e s.m.i.</p>

20	Perizia giurata del progettista con cui si dichiara lo stato dei vincoli eventualmente presenti sull'area, redatta secondo il modello fornito dagli Uffici competenti.
21	<p>Perizia giurata del progettista, redatta secondo il modello fornito dagli uffici competenti, con cui si dichiara che il progetto è stato redatto nel rispetto di tutte le normative, disposizioni, leggi vigenti e dei parametri planovolumetrici approvati con il Programma Urbano Parcheggi particolarmente in relazione a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) localizzazione dell'intervento; b) valore della superficie massima coperta; c) volume dell'impianto di parcheggio. La cubatura è calcolata mediante la somma dei seguenti fattori: 1) attraverso il prodotto tra l'altezza massima (misurata tra la quota d'estradosso del solaio più basso e la quota della superficie del terreno), ed il perimetro individuato dall'inviluppo di tutti i volumi del parcheggio, comunque coperti e realizzati; 2) attraverso il prodotto tra il perimetro dei volumi (chiusi per almeno tre lati) eventualmente realizzati fuori terra, e la loro altezza (misurata tra la quota della superficie del terreno e l'estradosso del solaio di copertura); d) perizia giurata L. 13/89 e 104/92.

2. IL PROGETTO DELLE OPERE IN CONGLOMERATO CEMENTIZIO

Dopo la sottoscrizione della Convenzione e prima del rilascio del permesso di costruire, il Concessionario è tenuto a presentare allo Sportello Unico, presso l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, il progetto delle opere in conglomerato cementizio di cui all'art. 65 del D.P.R n. 380/01.

3. INDAGINI ARCHEOLOGICHE PRELIMINARI

Le eventuali indagini archeologiche preliminari da effettuarsi prima della sottoscrizione della Convenzione, sono autorizzate dall'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi e sono eseguite sotto la responsabilità del proponente, cui compete l'onere e la spesa per l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie.

Nel caso di opere provvisorie che richiedessero l'uso di conglomerato cementizio armato, l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, con apposita Determinazione dirigenziale, richiede all'Impresa esecutrice la stipula di una polizza fideiussoria per responsabilità civile verso terzi il cui massimale dovrà essere non inferiore ad un decimo del costo di costruzione.

Il proponente si impegna, altresì, a porre in essere le opportune forme di comunicazione ed informazione ai cittadini, previo accordo col Municipio interessato.

La vigilanza sui lavori è posta a carico del Municipio territorialmente competente.

La consegna dell'area dovrà essere oggetto di apposito verbale, ivi planimetricamente individuata, previa verifica dello stato di consistenza redatto in contraddittorio tra le parti interessate.

4. IL PIANO DI MONITORAGGIO: PRINCIPALI INDICAZIONI SUI CONTENUTI

Il Piano di monitoraggio ha lo scopo di garantire, sia in fase preventiva che in corso d'opera e a lavori conclusi, la stabilità e la sicurezza dei lavori e degli edifici contermini, che a vario titolo possono essere interessati dalla realizzazione dell'opera, attraverso serie di misure che consentano di verificare in continuità la situazione nelle varie fasi costruttive, nonché di progettare ed attuare eventuali interventi che si rendessero necessari.

Il Piano deve contenere almeno le seguenti informazioni:

- Rilievo del sito su cui insiste l'opera
- Criticità particolari
- Dati sulle falde e regime idrogeologico
- Calcoli sulla deformabilità dei terreni e loro effetto sugli edifici contermini
- Metodo di monitoraggio, principali attrezzature in utilizzo, tipologia e precisione delle misure
- Esplicitazione delle fasi del monitoraggio:
 - Ante Operam
 - Durante i lavori
 - Post Operam
- Relazione tecnica a supporto

5. IL PIANO ECONOMICO – FINANZIARIO E IL PIANO SOCIO-ECONOMICO

Premessa

Lo schema di redazione del piano economico-finanziario è conformato alle procedure metodologiche definite dai Nuclei regionali di Valutazione e Verifica degli investimenti (NUVV) ed è finalizzato a verificare/valutare la redditività finanziaria di un progetto, ovvero se la sua concretizzazione e successiva gestione può risultare redditizia per il soggetto investitore/gestore evidenziandone la misura ed i tempi.

Secondo le procedure NUVV, occorre, altresì, sviluppare un secondo piano di tipo socio-economico, finalizzato cioè a verificare/valutare se la concretizzazione e successiva gestione del progetto possa risultare utile e conveniente per la collettività ed in ogni caso per soggetti diversi dall'investitore/gestore.

Di seguito sono esemplificati gli schemi di piano economico-finanziario di piano socio-economico, da redigersi obbligatoriamente per progetti che richiedono investimenti superiori a 10 milioni, ma la cui redazione è da ritenere opportuna anche per i progetti di importo inferiore.

L'arco temporale in riferimento al quale sviluppare il piano economico-finanziario (e l'eventuale piano socio-economico) è fissato in anni.....

✓ Piano economico-finanziario

Si sostanzia in un bilancio previsionale di tipo finanziario-gestionale, imperniato su base annuale e costituito da:

- un conto finanziario (patrimoniale), ovvero il conto degli impieghi (entità degli investimenti da effettuare per realizzare l'opera ed assicurarne gli interventi di manutenzione straordinaria = fabbisogno/uscite) e delle risorse disponibili e/o attivabili (entità dei capitali di cui si dispone o di cui si può disporre = copertura/entrate);
- un conto economico (gestionale), ovvero il conto dei costi (fabbisogno) e dei ricavi (copertura) derivanti dalla gestione dell'opera in progetto.

Nel **conto patrimoniale** sono inseriti:

dal lato del fabbisogno (uscite)

- a) costi di realizzazione dell'opera e costi relativi ai suoi periodici rinnovi da effettuarsi durante il periodo di esercizio (vedi anche il paragrafo successivo).

I primi comprendono:

- i) oneri per lavori di costruzione (opere civili e impianti)
- ii) oneri per la sicurezza
- iii) oneri per la deviazione dei pubblici servizi
- iv) oneri per indagini archeologiche

- v) oneri di sistemazione superficiale
- vi) oneri di progettazione/direzione lavori/collauda
- vii) oneri per imprevisti/altro

I secondi includono:

- i) oneri per manutenzione straordinaria
- ii) oneri per risanamento conservativo

dal lato della copertura (entrate)

- a) quota di finanziamenti da parte del sistema creditizio
- b) altre entrate
- c) quota di autofinanziamento da parte del soggetto investitore (risorse finanziarie nella sua disponibilità da destinare alla copertura degli eventuali saldi patrimoniali di segno negativo)

Nel **conto gestionale** sono inseriti:

dal lato del fabbisogno (costi)

- a) i costi di esercizio così individuabili:
 - i) oneri di concessione
 - ii) oneri di assicurazione/amministrazione
 - iii) oneri per acquisti (elettricità, acqua, pulizia, ecc.)
 - iv) oneri per manutenzione ordinaria
 - v) oneri per rimborso finanziamenti bancari (i cosiddetti ammortamenti finanziari)
 - vi) altri oneri non altrove compresi

dal lato della copertura (ricavi)

- a) ricavi derivanti da cessione posti auto/moto pertinenziali (cessione diritti di superficie)
- b) ricavi derivanti da posti auto a disposizione dei privati anche in deroga al vincolo di pertinenzialità
- c) altri ricavi (da specificare, se esistenti)
- d) quota di autofinanziamento da parte del soggetto gestore (risorse finanziarie nella sua disponibilità da destinare alla copertura degli eventuali saldi gestionali annui di segno negativo)

I **parametri di redditività finanziaria** riportati nello schema allegato sono da calcolarsi sui cash flow annui previa applicazione di un adeguato tasso di attualizzazione (ad oggi, può considerarsi un tasso annuo del 6%).

✓ Piano socio-economico

E' strutturalmente analogo a quello finanziario-gestionale e comprende "voci" in entrata ed in uscita che, oltre a derivare dal piano finanziario, concernono anche altri "aspetti" in qualche modo correlati al progetto (occupazione, sicurezza, inquinamento, tempi di ricerca del parcheggio, ecc.).

Dal lato delle uscite (costi), sono inseriti:

- a) i costi per la realizzazione dell'opera (iniziali e di rinnovo)
- b) i costi d'esercizio

Dal lato delle entrate (benefici), sono inseriti:

- a) i ricavi d'esercizio
- b) i risparmi monetari per gli utenti derivanti dalla riduzione dei tempi di spostamento (in particolare dei tempi di ricerca del parcheggio) che l'opera può consentire
- c) la riduzione dei cosiddetti costi esterni (in particolare: inquinamento atmosferico ed acustico, miglioramento dei livelli di sicurezza) che l'opera, contribuendo ad una razionalizzazione circolatoria, può consentire
- d) l'incremento di occupazione e l'attivazione di valore aggiunto (reddito) connesso alla domanda di beni e servizi indotta (direttamente ed indirettamente) dal processo di realizzazione dell'opera.

Tutte le entità monetarie calcolate per il piano socio-economico dovranno essere preventivamente trasformate da valori finanziari in valori economici utilizzando i fattori di conversione richiamati nella tabella di seguito riportata.

I **parametri di convenienza economica** sono da calcolarsi sui cash flow annui previa applicazione di un adeguato tasso di attualizzazione (ad oggi, può considerarsi un tasso annuo del 6%).

TAB 1.1 – Quadro economico-finanziario/pagina 1

	1° anno	2° anno	3° anno	4° anno
A. REALIZZAZIONE DELL'OPERA*						
Fabbisogno						
1. COSTI INVESTIMENTO INIZIALI						
1.1. Lavori di costruzione (opere civili e impianti)						
1.2. Oneri di sicurezza						
1.3. Deviazione dei pubblici servizi						
1.4. Indagini archeologiche						
1.5. Sistemazione superficiale						
1.6. Oneri di progettazione/direzione lavori/collaudo						
1.7. Imprevisti						
1.8 Altro (dettagliare)						
a).....						
b).....						
1.9 Totale costi investimento iniziali (da 1.1 a 1.8)						
2. RINNOVI DELL'OPERA						
2.1 Manutenzione straordinaria						
2.2 Risanamento conservativo						
2.3 Totale rinnovi (2.1+2.2)						
3. TOTALE FABBISOGNO (1.9+2.3)						
Copertura						
4. Risorse proprie (autofinanziamento)						
5. Finanziamenti bancari						
6. Altro (dettagliare)						
a).....						
b).....						
7. TOTALE COPERTURA (4+5+6)						

*Importi in euro correnti comprensivi di IVA laddove dovuta

TAB 1.2 – Quadro economico-finanziario/pagina 2

* Importi in euro correnti comprensivi di IVA laddove dovuta

	1° anno	2° anno	3° anno	4° anno
B. GESTIONE DELL'OPERA*						
Fabbisogno						
8. COSTI DI ESERCIZIO						
8.1 Oneri concessori						
8.2 Spese assicurative/amministrative						
8.3 Acquisto servizi vari (elettricità, pulizia, ecc.)						
8.4 Manuntezione ordinaria						
8.5 Rimborso finanziamenti bancari						
a) quota capitale						
b) quota interessi						
8.6 Altro (dettagliare)						
a).....						
b).....						
8.7. Totale costi di esercizio (da 8.1 a 8.6)						
9. TOTALE FABBISOGNO (=8.7)						
Copertura						
10. Risorse proprie (autofinanziamento)						
11. Ricavi da alienazione (cessione diritti di superficie)						
12. Ricavi da subconcessione (stalli rotazionali)						
13. Altro (dettagliare)						
a).....						
b).....						
14. TOTALE COPERTURA (da 10 a 13)						
C. SALDI						
15. Fabbisogni totali (3+9)						
16. Copertura totale (7+14)						
17. SALDO (cash flow) (16-15)						
D. PARAMETRI DI REDDITIVITA' FINANZIARIA						
18. Valore Attuale Netto (VAN) (tasso di attualizzazione.....%)						
19. Tasso di Rendimento Interno (TRI) (tasso di attualizzazione.....%)						

TAB 2 – Quadro socio-economico/pagina 1

Da redigersi per progetti con costi di investimento iniziali superiori a 10 milioni

	1° anno	2° anno	3° anno
A. COSTI			
1. COSTI DI INVESTIMENTO INIZIALI E RINNOVI			
1.1. Lavori di costruzione (opere civili e impianti)			
1.2. Deviazione dei pubblici servizi *			
1.3. Indagini archeologiche*			
1.4. Sistemazione superficiale*			
1.5. Manodopera (di 1.1, 1.2, 1.3, 1.4)			
1.6. Manutenzione straordinaria e risanamento conservativo			
1.7. Altri costi			
1.8 Totale costi investimento iniziali e rinnovi (da 1.1 a 1.7)			
2. COSTI DI ESERCIZIO			
2.1 Acquisti			
2.2 Manutenzione ordinaria			
2.3 Altri costi			
2.4 Totale costi d'esercizio (2.1+2.2+2.3)			
3. COSTI TOTALI (1.8+2.4)			
B. BENEFICI			
4. Ricavi d'esercizio			
5. Ambientali (riduzione inquinamento acustico e atmosferico, sicurezza)			
6. Miglioramento accessibilità (riduzioni tempi ricerca parcheggi)			
7. Monte-salari corrisposto a manodopera impiegata nella realizzazione			
8. Attivazione reddito			
9. BENEFICI TOTALI (da 4 a 8)			
C. SALDO (cash flow) (9-3)			
D. PARAMETRI DI CONVENIENZA SOCIO-ECONOMICA			
10. Valore Attuale Netto (VAN) (tasso di attualizzazione.....%)			
11. Tasso di Rendimento Interno (TRI) (tasso di attualizzazione.....%)			

***Al netto dei costi di manodopera**

TAB 3 – Quadro socio-economico/pagina 2

Fattori di conversione dei valori finanziari in valori economici

	FATTORE DI CONVERSIONE
A. COSTI	
1.1. Lavori di costruzione (opere civili e impianti)	0,9334
1.2. Deviazione dei pubblici servizi	0,9982
1.3. Indagini archeologiche	1,0254
1.4. Sistemazione superficiale	0,8850
1.5. Manodopera	0,7400
1.6 Manutenzione straordinaria e risanamento conservativo	1,0182
1.7 Altri costi	0,8820
2.1 Acquisti	0,6480
2.2 Manutenzione ordinaria	1,0182
2.3 Altri costi	0,7144
B. BENEFICI	
4. Ricavi d'esercizio	0,5600
5. Ambientali (riduzione inquinamento acustico, atmosferico)	0,8333
6. Miglioramento accessibilità (riduzioni tempi ricerca parcheggi)	0,5994
7. Monte-salari corrisposto a manodopera impiegata nella realizzazione	0,7400
8. Attivazione reddito	0,8333

6. ULTERIORI INDICAZIONI PER IL COMPUTO DEI COSTI E ALTRI ONERI

- IMPORTO LAVORI DI COSTRUZIONE

Elaborato sulla base di un Computo Metrico Estimativo il cui prezzario di riferimento è:
REGIONE LAZIO TARIFFARIO VIGENTE
(Vanno computate tutte le lavorazioni relative all'intera opera: civili, impiantistiche e sistemazioni superficiali)

- IMPORTO ONERI DELLA SICUREZZA

Elaborato sulla base di un Computo Metrico Estimativo il cui prezzario di riferimento è:
REGIONE LAZIO TARIFFARIO VIGENTE

- IMPORTO DEVIAZIONE PUBBLICI SERVIZI

Elaborato sulla base di un Computo Metrico Estimativo il cui prezzario di riferimento è:
REGIONE LAZIO TARIFFARIO VIGENTE
(Vanno computate tutte le lavorazioni relative all'opera: civili ed impiantistiche)

- IMPORTO INDAGINI ARCHEOLOGICHE

Valutazione in economia (liste operai / tecnici / macchinari)
Computo Metrico Estimativo (dove possibile)

- IMPORTO LAVORI SISTEMAZIONE SUPERFICIALE

Elaborato sulla base di un Computo Metrico Estimativo il cui prezzario di riferimento è:
REGIONE LAZIO TARIFFARIO VIGENTE
(Vanno computate tutte le lavorazioni relative all'opera, civili ed impiantistiche, compreso collaudo)

- ALTRE OPERE

Computo Metrico Estimativo

- ONERI CONCESSIONI

Tabella comunale

- ONERI PLURIENNALI

- Manutenzione: Relazione dettagliata - Computo Metrico Estimativo
- Risanamento conservativo: Relazione dettagliata - Computo Metrico Estimativo
- Oneri finanziari: Piano di ammortamento bancario di Istituto di credito.

- ONERI DI GESTIONE

Piano di gestione pluriennale (tipo condominio)

ALLEGATO H

NUOVE AREE PROPOSTE DAI MUNICIPI		
MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA
1		Piazza San Callisto
		Piazza Dante
		Piazza San Martino ai Monti
		Piazza San Silvestro
		Lungotevere in Augusta
2		Intersezione Viale Parioli - Via della Moschea (sede VV.UU.)
		Piazza Dalmazia
4		Via Sacchetti
		Piazza Minucciano
		Via Bandello
		Piazza Talenti
		Via Cocomberti/Via E. Pinza
		Piazza Vinci
		Largo Val Sabbia
		Largo Monte San Giusto
		Via Val di Sangro (angolo Val di Lanzo)
5		Via Achille Tedeschi
		Via Carlo Amoretti
		Via E. Torelli Viollier
9		Via della Stazione Tuscolana
		Via Genzano (tra Via Rocca di Papa e V. Arco di Travertino)
		Piazza Montecastrilli
		Largo Volumnia
10		Via Pellaro (angolo Via Lucrezia Romana)
		Piazza dei Tribuni
		Via Edoardo Martini
		Via Libero Leonardi (tra chiesa San Moscati e Via A. Ruffo)
		Piazza di Cinecittà
		Viale dei Salesiani (due tratti)
		Via Valerio Publicola
		Via Tropea (p.le scuola Milanese)
		Via Appia Pignatelli
		Viale Bruno Rizzieri (tra Via Ciamarra e Via Leonardi)
		Largo Santi Romano

MUNICIPIO	CODICE	DESCRIZIONE SINTETICA
11		Via di Santa Galla
		Via Drago Mazzini
		Intersezione Via Tazio Nuvolari e Via Alberto Ascari
17		Viale Angelico nel controviale del lato Caserma (da P.zza G. Italia a Via Bettolo)
		Viale Angelico sotto la pista di pattinaggio
		Via Damiata
18		Piazza S.G.B. De La Salle
		Largo Micara
		Via Tardini (angolo Piazza Giureconsulti)
		Via Patetta-Via Stampini
		Via Gregorio VII (altezza Mercato San Silverio)
19		Via Montebruno (lato Scuola Taggia)
		Area limitrofa al mercato di Via Pasquale II
		Area del Parco di Siro Corti
		Via Damiano Chiesa (area sottostante Cassazione)
		Piazza Socrate

tot. p.a. 52.838
tot. interventi programmati 276



ROMA

Il Sindaco di Roma
Commissario delegato per l'emergenza traffico e mobilità



CONVENZIONE

*PER LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE
SU UN'AREA DI PROPRIETA' COMUNALE
(E/O DEL RELATIVO SOTTOSUOLO)
PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO*

AI SENSI DELL'ART. 9, COMMA 4, DELLA LEGGE N. 122 DEL 24 MARZO 1989
E DELL'ORDINANZA DEL SINDACO-COMMISSARIO DELEGATO N..... DEL.....

INDICE

Art. 1. Premesse	
Art. 2. Oggetto della convenzione	
Art. 3. Durata del diritto di superficie	
Art. 4. Caratteristiche dell'intervento e progetto del parcheggio	
Art. 5. Individuazione dell'area oggetto della concessione e dell'area dell'intervento	
Art. 6. Commissione di Alta Vigilanza	
Art. 7. Permesso di costruire	
Art. 8. Esecuzione delle opere e programma dei lavori	
Art. 9. Impresa esecutrice e direttore dei lavori	
Art. 10. Lotta al lavoro nero nei cantieri	
Art. 11. Oneri del concessionario	
Art. 12. Vigilanza e collaudo lavori	
Art. 13. Ritrovamenti archeologici	
Art. 14. Corrispettivo della costituzione del diritto di superficie	
Art. 15. Oneri di manutenzione	
Art. 16. Oneri di manutenzione e le opere di superficie	
Art. 17. Assicurazioni	
Art. 18. Garanzie	
Art. 19. Regolamento interno del parcheggio	
Art. 20. Subentro dei cessionari	
Art. 21. Obbligo di destinazione d'uso e vincolo di pertinenzialità, titolarità o con titolarità	
Art. 22. Disciplina del trasferimento a terzi del diritto di superficie	
Art. 23. Riorganizzazione della viabilità e della sosta nella zona circostante il parcheggio	
Art. 24. Decadenza dalla convenzione	
Art. 25. Revoca	
Art. 26. Penali e sanzione	
Art. 27. Rinuncia all'ipoteca legale	
Art. 28. Riconsegna del parcheggio-rinnovo della convenzione	
Art. 29. Foro Competente	
Art. 30. Dichiarazioni fiscali	
Art. 31. Informativa ai sensi del D.Lgs.vo 30 Giugno 2003 n. 196	
Allegato Piano Economico - Finanziario	

CONVENZIONE PER LA CONCESSIONE DEL DIRITTO DI SUPERFICIE SU UN'AREA DI PROPRIETA' COMUNALE (E/O DEL RELATIVO SOTTOSUOLO) PER LA REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO AI SENSI DELL'ART. 9, COMMA 4, DELLA LEGGE N. 122 DEL 24 MARZO 1989 E DELL'ORDINANZA DEL SINDACO-COMMISSARIO DELEGATO N..... DEL...../2008.

Il Comune di Roma in seguito anche denominato "concedente" in persona di domiciliato per la carica in Campidoglio da una parte, e in seguito denominato "concessionario" in persona di domiciliato per la carica in dall'altra parte

Premesso

che con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 4 agosto 2006, pubblicato nella G.U. del 9 agosto 2006 n. 184, è stato dichiarato, fino al 31 dicembre 2008, lo stato di emergenza per la situazione determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella città di Roma;

che con successiva Ordinanza n. 3543 del 26 settembre 2006, pubblicata nella G.U. del 30 settembre 2006 n. 228, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha nominato il Sindaco di Roma, fino al 31 dicembre 2008, Commissario delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza dichiarata nel territorio della Capitale;

che con Ordinanza n. 2 del 12 ottobre 2006 del Commissario Delegato è stato, tra l'altro, approvato il piano dei "parcheggi da realizzare con finanziamenti non a carico del bilancio comunale";

che per affrontare l'emergenza determinatasi nella città di Roma si è reso necessario procedere ad una rilocalizzazione degli interventi previsti dal Piano Urbano Parcheggi di Roma di cui alla legge 24 marzo 1989 n. 122 art.9 comma 4 "realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse";

che la rilocalizzazione sono stati accorpati più interventi lasciando invariato il numero di posti auto originariamente previsti, destinandone una quota pari al 30% all'uso di privati anche in deroga al vincolo di pertinenzialità;

che la normativa comunale attualmente vigente e contenuta nella deliberazione del Consiglio Comunale n. 231 del 10 dicembre 2004 " Patto per la mobilità: norme, linee guida ed indirizzi strategici per la realizzazione del Piano parcheggi, in coerenza con la programmazione integrata degli interventi del sistema della mobilità: dalla città per l'automobile alla città del pedone" prevedeva la possibilità di procedere alla rilocalizzazione degli interventi, anche da un municipio ad un altro, nonché la possibilità di dotare la struttura in costruzione di una quota parte di posti auto da gestire con il sistema della rotazione e quindi svincolandoli dalla pertinenzialità, nell'ulteriore intento di procedere alla definitiva conclusione delle procedure connesse all'attuazione del Piano Urbano Parcheggi;

che con Ordinanza n. 43 del 27 luglio 2007 è stata adottata la segnaletica identificativa delle opere straordinarie di cui al Piano degli interventi di riqualificazione viaria e per la mobilità e al Piano parcheggi;

che con Ordinanza n. 52 del 27 luglio 2007 è stata approvata la modifica e l'integrazione al piano parcheggi di cui alle ordinanze commissariali n. 2 del 12 ottobre 2006; n. 6 del 23 ottobre 2006 e n. 31 del 21 maggio 2007 e con successiva Ordinanza n. 53 del 27 luglio 2007 è stato modificato lo schema di convenzione per la concessione del diritto di superficie su aree di proprietà comunale e/o del relativo sottosuolo per la realizzazione di parcheggi ai sensi dell'art. 9 comma 4 della Legge 24 marzo 1989 n. 122;

che con ordinanza n. del è stata approvata la modifica e l'integrazione al piano parcheggi di cui alle precedenti Ordinanze Commissariali nonché alla modifica dello schema di convenzione per la concessione del diritto di superficie su aree di proprietà comunale e/o del relativo sottosuolo per la realizzazione di parcheggi ai sensi dell'art. 9 comma 4 della Legge 24 marzo 1989 n. 122;

che il progetto dell'intervento di realizzazione di un parcheggio interrato sito in è stato oggetto di valutazione favorevole in seno alla Conferenza di Servizi appositamente convocata;

che il Responsabile del Progetto ha attestato, con apposito verbale in data....., presente agli atti dell'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, l'avvenuto recepimento nel progetto delle osservazioni e prescrizioni formulate dagli enti competenti in sede di Conferenza di servizi;

che con deliberazione della Giunta Comunale n del, allegata al presente atto sub....., e/o Ordinanza del Sindaco – Commissario Delegato n..... del..... è stato approvato il progetto dell'intervento “.....”;

che con il presente atto il Comune di Roma e intendono regolare condizioni e rapporti inerenti la concessione del diritto di superficie, il dimensionamento dell'opera ed il piano economico finanziario, le modalità e i tempi per l'esecuzione dei lavori, nonché provvedimenti e sanzioni da applicarsi in esito ad eventuali inadempimenti.

Tutto ciò premesso tra le parti si conviene e si stipula quanto segue:

Articolo 1

Premesse

Le premesse costituiscono parte integrante della presente convenzione.

Articolo 2

Oggetto della convenzione

La presente convenzione ha per oggetto:

- 1) la costituzione in favore di che accetta, del diritto di superficie sull'area di proprietà comunale, come individuata nella planimetria che, allegata alla presente Convenzione, atto sub....., ne costituisce parte integrante e sostanziale. La citata area è individuata catastalmente come segue: foglio n particella n..... sub..... confinante con.....
- 2) la realizzazione e la gestione su detta area di proprietà comunale (ovvero nel sottosuolo della stessa) di un parcheggio, in coerenza con le caratteristiche definite dal progetto, approvato con delibera di Giunta Comunale o Ordinanza commissariale n. del, costituito ed identificato dagli elaborati allegati alla citata deliberazione/Ordinanza;

- 3) la costituzione dei vincoli anche pertinenziali e di destinazione sui posti auto/moto del realizzando parcheggio.

Articolo 3

Durata del diritto di superficie

Il diritto di superficie di cui al presente atto viene concesso per la realizzazione del parcheggio e la relativa gestione per la durata decorrenti dalla consegna dell'area, alle condizioni contenute nella presente convenzione che vengono accettate dal concessionario per sé e per i suoi aventi causa.

Per tutta la durata della concessione il concessionario ed i suoi aventi causa assumono contrattualmente a proprio esclusivo carico gli obblighi e le responsabilità sancite dalla legge impegnandosi comunque a sollevare il Comune da ogni evenienza di danno.

Ogni responsabilità diretta o indiretta nei confronti di terzi, derivante a qualsiasi titolo dalla concessione di cui al presente atto, è a carico del concessionario, rimanendo il Comune di Roma estraneo all'attività ed ai rapporti giuridici e di fatto posti in essere a qualsiasi titolo dal concessionario con i terzi.

Il concessionario è tenuto pertanto, come di fatto avviene, assumendosene con la sottoscrizione del presente atto espressa e piena cognizione, a manlevare il Comune di Roma da ogni responsabilità per danni alle persone ed alle cose anche di terzi, nonché da ogni pretesa ed azione al riguardo che derivino in qualsiasi momento e modo da quanto forma oggetto della presente convenzione.

Tutti gli impianti e le opere, fissi o mobili, realizzati in forza del presente atto, nonché tutte le attrezzature, macchinari, accessori e pertinenze e quant'altro costruito ed installato dal concessionario e dai suoi aventi causa in coincidenza sia dei soprassuoli che dei sottosuoli dell'area oggetto della concessione di cui al presente atto, diverranno "de iure" di proprietà del Comune al momento della estinzione del diritto di superficie, senza diritto ad alcun corrispettivo ed alle condizioni previste dalle leggi vigenti pro tempore.

Articolo 4

Caratteristiche dell'intervento

Le opere che dovranno essere costruite nell'ambito dell'area oggetto della presente concessione sono finalizzate alla realizzazione di un totale di n posti auto pertinenziali e n posti moto e n..... posti a disposizione dei privati anche in deroga al vincolo di pertinenzialità.

Le opere oggetto della presente convenzione dovranno essere destinate esclusivamente agli usi previsti nel progetto allegato alla deliberazione di Giunta Comunale e/o Ordinanza del Sindaco – Commissario Delegato di cui in premessa, che verrà depositato - unitamente alla presente convenzione – presso l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi. Una copia della convenzione dovrà essere trasmessa all'Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità e al Dipartimento III per gli adempimenti di rispettiva competenza.

Eventuali modifiche (ivi compresa una diversità nel numero dei posti auto) potranno essere introdotte solo per dimostrate esigenze progettuali o su espressa richiesta dell'Amministrazione Comunale e dovranno essere preventivamente sottoposte all'approvazione dell'Amministrazione Comunale stessa, con le modalità richieste dalle vigenti disposizioni normative in riferimento alle caratteristiche delle variazioni introdotte.

Nessuna modifica potrà comportare:

- a) il superamento del perimetro massimo dell'area data in concessione;
- b) il volume massimo assentito per la realizzazione dell'impianto;
- c) la funzionalità della collocazione delle rampe sulla viabilità pubblica.

Eventuali modifiche e/o integrazioni dei progetti che si dovessero rendere necessarie per l'osservanza di disposizioni normative o degli Uffici, o comunque per comprovate esigenze di pubblico interesse, dovranno essere introdotte dal concessionario, senza che questi abbia nulla a pretendere.

Il concessionario assume la piena responsabilità circa la completezza e la veridicità delle risultanze degli studi e degli accertamenti comunque effettuati in sede sia progettuale che di cantiere, con particolare riguardo a quelli geognostici e geotecnici, ed alle condizioni di stabilità dei manufatti da realizzare o vicini o, comunque, interessati dagli interventi.

Articolo 5

Individuazione dell'area oggetto della concessione e dell'area dell'intervento

L'area pubblica oggetto della concessione di cui al precedente art.2 sarà oggetto, di idonea specificazione catastale, che dovrà essere definita, a cura e spese del concessionario, prima della emissione del certificato di collaudo finale dei lavori di superficie e trasmesso in originale al competente Ufficio Extradipartimentale Parcheggi. Detta area, unitamente alle aree circostanti necessarie per l'impianto di cantiere individuate con l'elaborato n.1) di cui progetto, verrà consegnata al concessionario in via provvisoria, e per il tempo previsto dal programma lavori, ai soli fini della esecuzione dei necessari sondaggi preventivi (geologici, archeologici, ecc.) ed al successivo spostamento dei sottoservizi, prima dell'inizio dei lavori di realizzazione del parcheggio.

Gli eventuali saggi archeologici dovranno essere preventivamente concordati direttamente dal concessionario con le competenti Soprintendenze ed effettuati sotto la loro sorveglianza. I lavori relativi ai sottoservizi (spostamento provvisorio e riallocazione definitiva) potranno essere attivati solo dopo le necessarie intese con gli Enti gestori dei sottoservizi e con il Municipio competente, da intraprendersi direttamente da parte del concessionario ed a suo esclusivo e completo carico.

Solo in esito ai positivi riscontri derivanti dalle attività sopra riportate, ed in particolare, ai nulla osta da parte della Soprintendenza Archeologica competente, si potrà procedere alla consegna definitiva dell'area per l'inizio lavori.

Le attività sopra riportate sono svolte sotto la responsabilità esclusiva del concessionario, cui compete l'onere e la spesa per l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie, ivi comprese le determinazioni temporanee di traffico.

La vigilanza sui lavori, sia nelle fasi preliminari che in quelle di esecuzione delle opere, e' posta a carico del Municipio territorialmente competente che potrà avvalersi del supporto della Commissione di Alta Vigilanza relativamente alla realizzazione delle opere strutturali.

Copia completa ed originale degli atti di autorizzazione e del progetto dovranno essere conservati presso il cantiere ed esibiti a semplice richiesta dell'Amministrazione comunale.

La consegna dell'area, sia nella fase provvisoria che in quella definitiva, dovrà essere oggetto di apposito verbale, ivi planimetricamente individuata, previa verifica dello stato di consistenza redatto in contraddittorio tra le parti interessate.

Le suddette aree, considerata la natura dell'opera, non sono soggette al pagamento della tassa di occupazione suolo pubblico.

Articolo 6

Commissione di Alta Vigilanza

L'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi istituisce una Commissione di Alta Vigilanza con compiti di validazione del progetto strutturale dell'intervento. Può anche esercitare compiti di vigilanza sulla realizzazione dello stesso ove richiesto dal Municipio territorialmente competente.

Tale Commissione è composta di n. 3 membri, tutti esterni all'Amministrazione Comunale, dotati di particolare competenza ed esperienza professionale nel settore idrogeologico e/o geologico, geotecnico e strutturale.

All'atto del conferimento dell'incarico i componenti della Commissione di Alta Vigilanza dovranno dichiarare di non avere in alcun modo preso parte alla progettazione e/o alla esecuzione delle opere e di non avere alcun rapporto con il concessionario o con le imprese realizzatrici dell'intervento.

I membri della Commissione avranno la facoltà di accedere, in qualunque momento, al cantiere, assistere ai lavori, effettuare controlli e misurazioni, richiedere visione di atti e documenti, conferire con i responsabili dei lavori e del cantiere e, tramite i competenti Uffici dell'Amministrazione Comunale, dare disposizioni in ordine ad eventuali rilievi, contestazioni o accertamenti di qualunque natura.

I costi per la Commissione di Alta Vigilanza e per il suo funzionamento sono a carico del concessionario e non saranno scomputabili dai corrispettivi da esso dovuti, ai sensi dell'art. 14 del presente atto.

A tale scopo, prima della stipula della convenzione, il concessionario versa l'importo di €..., calcolato nella misura del 5 (per mille) del costo di costruzione, nel fondo appositamente costituito dall'Amministrazione Comunale per le anzidette attività di istruttoria e vigilanza.

Articolo 7

Permesso di costruire

La sottoscrizione della presente convenzione costituisce titolo per il concessionario per la presentazione della domanda per il rilascio da parte dello Sportello Unico presso l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi del titolo autorizzativo relativo al progetto approvato, ai sensi delle vigenti norme di legge ed in forza della Ordinanza del Sindaco – Commissario Delegato n. 32 del 05/06/2007.

Prima del rilascio del permesso di costruire il concessionario è tenuto a presentare allo Sportello Unico presso l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi il progetto delle opere in conglomerato cementizio di cui all'art. 65 del dpr n. 380/01.

Tale progetto verrà esaminato dalla Commissione di Alta Vigilanza, come disciplinata dalla presente Convenzione il cui parere ha natura vincolante ai fini del rilascio del permesso di costruire. L'esame della Commissione ai fini della validazione del progetto strutturale dovrà comprendere il verbale di consistenza degli edifici limitrofi all'intervento redatto da parte del concessionario, a sua cura e spese, che dovrà essere da questi attestato come congruente con gli importi assicurativi di cui ai successivi articoli.

Il mancato ottenimento del Permesso di Costruire ovvero l'impossibilità di realizzazione dell'opera in esito ad eventuali impedimenti oggettivamente ostativi, successivamente sopraggiunti e non dipendenti da cause imputabili ad una delle due parti, verificata la impossibilità di individuare una diversa e risolutiva variante progettuale rispondente all'interesse pubblico comporta la risoluzione della convenzione, senza che ciò costituisca per il concessionario stesso ed i propri aventi causa in alcun modo o per alcun motivo titolo per avere alcunché a pretendere e fermo restando per il concessionario medesimo l'obbligo di provvedere, a proprio onere e spese, al ripristino dello stato dei luoghi secondo le indicazioni dell'Amministrazione Comunale.

In caso di annullamento, revoca, decadenza e/o risoluzione della convenzione per i sopra esposti motivi, l'Amministrazione Comunale provvederà alla restituzione delle somme che fossero già state eventualmente incamerate a fronte del corrispettivo del diritto di superficie e delle fidejussioni, fatto comunque salvo ed impregiudicato il diritto, per l'Amministrazione stessa, di

trattenerle tutte o in parte a fronte di eventuali esigenze insorte e riconducibili a carenze, omissioni, o comunque colpe da parte del concessionario.

In forza di quanto previsto dall'art. 17, comma 3, lettera c, del D.P.R. n. 380/2001 nonché dall'art. 11 della legge 24 marzo 1989 n. 122, e s.i. e m., il Permesso di Costruire viene rilasciato a titolo non oneroso.

Articolo 8

Esecuzione delle opere e programma dei lavori

I lavori di costruzione dovranno avere inizio al massimo entro trenta giorni dalla consegna definitiva dell'area di cui al precedente art. 5, fatta salva ed impregiudicata la facoltà per l'Amministrazione Comunale di disporre diversamente per sopraggiunti motivi di pubblica utilità. Il concessionario ha l'obbligo di comunicare all'Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità ed all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, con idonea certificazione del Direttore dei lavori, la data di effettivo inizio degli stessi. I lavori dovranno essere ultimati, ivi comprese le opere di sistemazione superficiale e di arredo urbano, entro i termini fissati nel programma lavori costituente parte integrante del progetto di cui ai precedenti articoli e, comunque, non oltre il termine di validità del Permesso di Costruire.

L'eventuale proroga per cause di forza maggiore e/o non imputabili al concessionario potrà essere disposta con Ordinanza Commissariale. La richiesta di proroga, debitamente motivata, dovrà essere avanzata per iscritto dal concessionario all'Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità e all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, almeno dieci giorni prima della scadenza del relativo termine.

I lavori dovranno essere eseguiti a perfetta regola d'arte ed in conformità al progetto oggetto di Permesso di Costruire.

Eventuali varianti potranno essere apportate dal concessionario solo previa approvazione del concedente, con le modalità, nella forma e nei limiti precedentemente evidenziati.

In caso di ritardo rispetto al tempo massimo sopra ricordato per l'inizio dei lavori, imputabile a colpe od omissioni del concessionario, il Comune applicherà una penale (pari allo 0,02% del costo di costruzione del parcheggio e delle opere superficiali), per ogni giorno consecutivo di ritardo, a valere sulla polizza fideiussoria di cui allo specifico articolo 18 del presente atto.

Trascorsi 60 giorni consecutivi di ritardo rispetto al tempo massimo previsto per l'inizio dei lavori, l'Amministrazione Comunale procederà a notificare formale atto di diffida e messa in mora al concessionario di adempiere entro il termine massimo di 15 giorni dalla ricezione della diffida stessa.

Trascorsi inutilmente tali ulteriori 15 giorni consecutivi, l'Amministrazione Comunale è nella piena facoltà di pronunciare la decadenza dalla concessione del diritto di superficie, acquisendo il pieno ed incondizionato diritto ad incamerare a titolo di penale il 50% della cauzione di cui al successivo articolo 18, nonché la proprietà del progetto autorizzato, senza che ciò costituisca per il concessionario in alcun modo e per alcun motivo titolo per avere alcunché a pretendere.

Resta comunque ferma ed impregiudicata la facoltà per l'Amministrazione comunale di avanzare ulteriori rivalse in ordine al mancato inizio dei lavori.

L'ultimazione delle opere dovrà risultare da apposita certificazione redatta dal Direttore dei lavori nelle forme di rito, da trasmettere agli Uffici competenti per la vigilanza.

Per ogni giorno consecutivo di ritardo rispetto al termine previsto per la fine dei lavori e fino al sessantesimo giorno, l'Amministrazione comunale applicherà una penale pari allo 0,02 % del costo di costruzione, ferma ed impregiudicata l'applicazione di ulteriori sanzioni eventualmente previste nella presente convenzione.

Trascorsi 30 giorni consecutivi di ritardo dalla data di cui al comma precedente, l'Amministrazione Comunale procederà ad inviare formale diffida al concessionario di adempiere entro il termine massimo dei 15 giorni successivi alla ricezione della diffida stessa.

Trascorsi inutilmente tali ulteriori 15 giorni consecutivi, l'Amministrazione Comunale è nella piena facoltà di pronunciare la decadenza dalla concessione del diritto di superficie, acquisendo il pieno ed incondizionato diritto ad incamerare a titolo di penale il 50% della cauzione di cui al successivo articolo 18, nonché la proprietà del progetto autorizzato, senza che ciò costituisca per il concessionario in alcun modo e per alcun motivo titolo per avere alcunché a pretendere.

Resta comunque ferma ed impregiudicata la facoltà per l'Amministrazione comunale di avanzare ulteriori rivalse per eventuali diversi danni in ordine alla mancata ultimazione dei lavori.

Nei casi in cui l'Amministrazione comunale si avvale del diritto di pronuncia della decadenza dalla concessione del diritto di superficie, il superficiario è obbligato a sgomberare il cantiere (ovvero, nei casi in cui le opere di realizzazione del parcheggio non siano ancora iniziate, ripristinare compiutamente ed in piena efficienza la situazione quo ante), nel termine che verrà fissato dall'Amministrazione, previa redazione in contraddittorio di verbale di constatazione delle opere realizzate. Per ogni giorno di ritardo nello sgombero sarà corrisposta all'Amministrazione la penale pari alla tassa di occupazione di suolo pubblico, impregiudicati l'ulteriore risarcimento del danno nonché la rimozione in danno dei materiali presenti sul cantiere.

Il valore delle opere eseguite, utili per la realizzazione del parcheggio, sarà estrapolato dal C.M.E. allegato al progetto e facente parte del piano economico-finanziario.

L'importo così determinato sarà liquidato al concessionario direttamente dall'Amministrazione comunale o per il tramite dell'eventuale concessionario subentrante.

Entro 60 giorni consecutivi dalla data di ultimazione dei lavori il concessionario dovrà provvedere ad espletare a proprio esclusivo onere e spesa tutto quanto necessario ai fini dell'agibilità e della messa in esercizio sia dell'impianto che delle opere di superficie.

Il concessionario e, ove questi non sia titolare di idonea qualificazione, l'impresa che realizza l'opera, assumono integralmente gli obblighi di legge sul rispetto del complesso di tutte le norme e prescrizioni di carattere sia generale che specifico vigenti, proprie delle opere in oggetto, in tutte le fasi sia di conduzione dei lavori che di realizzazione delle opere, ed infine della loro gestione per i periodi contrattualmente stabiliti.

Articolo 9

Impresa esecutrice e direttore dei lavori

Il concessionario, si impegna a comunicare all'Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità ed all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, prima dell'inizio dei lavori, il nome e la ragione sociale della Ditta appaltatrice e successivamente, non appena sopravvenute, le successive eventuali variazioni che dovessero intervenire e a certificare comunque sia il possesso dei requisiti prescritti dalla vigente normativa antimafia che quelli richiesti per la partecipazione agli appalti di opere pubbliche (categoria da indicare OG1 di cui al D.P.R. 34/2000 e requisiti tecnici, economici ed organizzativi di cui al D.Lgs. n. 163/2006).

Il concessionario dovrà trasmettere tale documentazione all'Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità ed all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi indicando, altresì, nelle forme e nei tempi di rito, i nominativi dei progettisti dei progetti delle opere architettoniche e strutturali, dei responsabili dei lavori e della sicurezza in fase di progettazione e di realizzazione delle opere, ed ogni eventuale loro modifica.

Il concedente resta comunque estraneo a tutti i rapporti del concessionario con i suoi eventuali appaltatori, fornitori e terzi in genere, dovendosi intendere tali rapporti esclusivamente

intercorrenti tra il concessionario e i detti soggetti senza che mai si possa da chiunque invocare una responsabilità diretta o indiretta del concedente.

Articolo 10

Lotta al lavoro nero nei cantieri

Il concessionario, in qualità di datore di lavoro, nella realizzazione dell'intervento, è tenuto al rispetto della normativa vigente volta a contrastare il fenomeno del lavoro sommerso e irregolare. In particolare, ai sensi dell'art. 36-bis della Legge 248/2006, il datore di lavoro dovrà munire il proprio personale occupato nei cantieri edili di apposita tessera di riconoscimento che i lavoratori sono tenuti ad esporre o, nel caso vengano occupati meno di dieci dipendenti, annotarne gli estremi identificativi in apposito registro. La violazione di dette previsioni comporterà l'applicazione, in capo al datore di lavoro, di una sanzione amministrativa da € 100 a € 500 per ciascun lavoratore a cura del Personale Ispettivo del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale.

Il datore di lavoro è tenuto altresì a dare comunicazione al Centro per l'Impiego, con documentazione avente data certa, dell'assunzione del lavoratore il giorno antecedente a quello di instaurazione del rapporto stesso. La violazione del predetto obbligo è punita con la sanzione amministrativa da € 100 a € 500, ai sensi dell'art. 19 comma 3 del D. Lgs. n. 276/2003 a cura del Personale Ispettivo del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale.

Qualora dalle scritture o da altra documentazione obbligatoria non dovesse risultare l'impiego dei lavoratori, il datore di lavoro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni già previste dalla normativa in vigore, sarà altresì punito con la sanzione amministrativa da € 1.500 a € 12.000 per ciascun lavoratore, maggiorata di € 150 per ciascuna giornata di lavoro effettivo, a cura del Personale Ispettivo del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale. Inoltre, l'importo delle sanzioni civili connesse all'omesso versamento dei contributi e premi riferiti a ciascun lavoratore irregolare non potrà essere inferiore ad € 3.000, indipendentemente dalla durata della prestazione lavorativa.

Oltre alle predette sanzioni, come previsto dalle vigenti disposizioni, il Personale Ispettivo del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale può adottare provvedimenti di sospensione dei lavori, nell'ambito dei cantieri edili, qualora riscontri l'impiego di personale non risultante dalle scritture o da altra documentazione obbligatoria, in misura pari o superiore al 20% del totale dei lavoratori regolarmente occupati nel cantiere ovvero in caso di reiterate violazioni della disciplina in materia di superamento dei tempi di lavoro, di riposo giornaliero e settimanale, di cui al D. Lgs. 66/2003 e successive modificazioni.

Articolo 11

Oneri del concessionario

Saranno a totale carico del concessionario oneri e spese relativi:

- allo spostamento, al mantenimento in esercizio nel corso dei lavori ed al ripristino delle utenze, delle infrastrutture e delle reti dei servizi pubblici e privati sia nel sottosuolo che in superficie, secondo le prescrizioni ed in accordo con gli uffici e gli enti erogatori dei pubblici servizi;
- al mantenimento provvisorio della viabilità pubblica e privata per garantire gli accessi ai fabbricati, carrabili e pedonali, in accordo con gli uffici, gli Enti ed i Soggetti interessati;
- all'osservanza dell'Ordinanza Commissariale n. 43/07 concernente la segnaletica identificativa delle opere del Piano Emergenziale;

- alla realizzazione delle sistemazioni superficiali comprensive delle opere relative al verde ed all'arredo urbano ed al ripristino funzionale delle pavimentazioni stradali, secondo le previsioni del progetto e le prescrizioni tecniche impartite dagli uffici comunali interessati.

Il concessionario dovrà, a proprio onere e spesa, procedere alla redazione di verbali di consistenza dei manufatti preesistenti in un contesto da giudicare, da parte del tecnico incaricato dal concessionario e sotto la sua esclusiva responsabilità, di possibile interferenza e quindi oggetto di potenziale danneggiamento per la realizzazione dell'opera, restando comunque ferme ed impregiudicate tutte le responsabilità di legge oltre quanto espressamente previsto nella presente convenzione.

Il concessionario dovrà, a proprio onere e spesa, eseguire, preliminarmente all'inizio dei lavori di costruzione veri e propri, tutte le indagini preventive atte a verificare dettagliatamente sotto i profili geotecnici e idrogeologici, la situazione dei suoli sottostanti e circostanti l'area di intervento, al fine di determinare con assoluta certezza le condizioni di operatività dell'intervento stesso.

Il concessionario dovrà inoltre, a proprio onere e spesa, predisporre un sistema di monitoraggio continuo dei parametri statici e dinamici ritenuti utili per la valutazione ed il controllo dell'insorgenza di eventuali fenomenologie di dissesto per i fabbricati potenzialmente interferenti con il cantiere. Tale monitoraggio dovrà essere mantenuto per tutta la durata delle opere strutturali della costruzione e deve contenere:

- Rilievo del sito su cui insiste l'opera
- Criticità particolari
- Falde
- Deformabilità dei terreni
- Criteri di monitoraggio
- Tempi di monitoraggio:
 - Ante Operam
 - Durante i lavori
 - Post Operam
- Relazione tecnica a supporto

Sono a carico esclusivo del concessionario tutti i canoni, diritti e tariffe per la fornitura di utenze e servizi (acqua, energia elettrica ecc.) che si rendessero necessari per la costruzione e gestione delle opere da realizzarsi in esito alla sottoscrizione della presente convenzione.

Il concessionario si impegna a porre in essere tutte le indispensabili ed opportune forme di comunicazione ed informazione ai cittadini, previo accordo con i Municipi interessati, sia prima dell'attivazione del cantiere (anche per la fase di indagini preventive) che durante la realizzazione delle opere, che ad opere ultimate per ciò che attiene gli aspetti di gestione e manutenzione. In particolare, oltre alla collocazione di appositi tabelloni contenenti tutte le informazioni ed indicazioni necessarie per legge, il concessionario si impegna ad installare sui cantieri apposita segnaletica elettronica luminosa con indicazione del tempo residuo per il completamento dei lavori (orologio count down), di adeguate dimensioni e visibilità, da mantenere costantemente in funzione.

Articolo 12

Vigilanza e collaudo lavori

I lavori per la realizzazione delle opere di cui alla presente convenzione, oggetto del relativo Permesso di Costruire, saranno sottoposti a verifica e sorveglianza a cura dell'Ispettorato Edilizio del Municipio territorialmente competente. Le opere in conglomerato cementizio di cui all'art. 65

del dpr n. 380/01 saranno sottoposte a verifica e sorveglianza a cura della Commissione di Alta Vigilanza anche su richiesta del Municipio territorialmente competente.

I lavori per la realizzazione del parcheggio saranno altresì soggetti a collaudo statico ai sensi della legge del 5 novembre 1971, n. 1086 e s.i. e m. a cura e spese del concessionario e a collaudo tecnico-amministrativo sempre a cura e spese del concessionario. Le operazioni di collaudo dovranno completarsi con la emissione del certificato finale al massimo entro sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori. Il predetto certificato sarà sottoposto ad approvazione, a cura del Responsabile del Procedimento, con provvedimento formale dell'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi.

Lo svincolo finale delle polizze fidejussorie potrà avvenire solo dopo l'emissione dei relativi certificati di collaudo (statico e tecnico-amministrativo), comunque fatto salvo quanto dovesse eventualmente emergere in tale sede.

A tal fine, il concessionario provvederà a trasmettere gli atti relativi all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi.

Nell'ambito del collaudo e contestualmente alla emissione del certificato di collaudo finale, il collaudatore provvederà all'accertamento dello stato di consistenza di tutti i manufatti interferenti con l'intervento, già compresi nello stato di consistenza compilato prima dell'avvio dei lavori, in precedenza ricordato.

Detto accertamento dovrà essere allegato quale parte integrante al certificato di collaudo.

I lavori concernenti la sistemazione superficiale (soprastante il parcheggio) dovranno essere oggetto di collaudo separato, da effettuarsi per il tramite di un collaudatore nominato dal Comune di Roma ed il cui nominativo verrà indicato dal Dipartimento XII - Albo Collaudatori, ovvero per le opere di importo inferiore ai minimi di legge, attraverso emissione di certificato di regolare esecuzione redatto dal Direttore dei Lavori ed approvato dai competenti uffici dell'Amministrazione Comunale.

Tutte le spese di collaudo sono a carico del concessionario, il quale è altresì obbligato a provvedere, a sua cura e spese, ad eliminare tutti i difetti e vizi che risultassero sia nel corso di svolgimento del collaudo, sia anche successivamente, secondo i termini e le modalità previste dal Codice Civile oltre che dal presente atto.

Articolo 13

Ritrovamenti archeologici

Qualora, nel corso dei sondaggi preliminari, ovvero dei lavori di escavazione, dovessero venire alla luce reperti archeologici, il concessionario è obbligato a sospendere i lavori dandone immediata comunicazione alla competente Soprintendenza, cui spetta l'indicazione dei provvedimenti da assumere, nonché all'Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità, all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi ed al Municipio competente.

Il ritrovamento di reperti archeologici, determinerà di diritto per il concessionario, la concessione di una proroga sui tempi di esecuzione dei lavori, commisurata alle esigenze in ordine alla tutela dei beni, ovvero a quelle connesse ad una revisione del progetto che si rendesse per ciò necessaria.

In esito ai ritrovamenti in questione, la Soprintendenza Archeologica competente potrà concordare con gli uffici dell'Amministrazione comunale ed il concessionario eventuali opere ed interventi volti al recupero ed alla valorizzazione dei reperti e dei siti archeologici.

Qualora l'importanza e l'estensione dei ritrovamenti archeologici rendesse utilizzabile solo parzialmente l'area dell'intervento, le parti potranno concordemente individuare una diversa soluzione progettuale delle opere di cui alla presente convenzione, fermo restando il diritto di entrambe le parti a richiedere la risoluzione della stessa, senza che ciò costituisca per il concessionario in alcun modo e per alcun motivo, titolo per avere alcunché a pretendere, e fermo

restando per il concessionario l'obbligo di provvedere, a proprio onere e spese, al ripristino dello stato dei luoghi secondo le indicazioni della competente Soprintendenza e del Comune di Roma. Qualora l'importanza e l'estensione dei ritrovamenti archeologici rendesse al contrario inutilizzabile totalmente l'area dell'intervento si determinerà la risoluzione della convenzione, senza che ciò costituisca per il concessionario in alcun modo e per alcun motivo, titolo per avere alcunché a pretendere, e fermo restando per il concessionario l'obbligo di provvedere, a proprio onere e spese, al ripristino dello stato dei luoghi secondo le indicazioni della competente Soprintendenza e del Comune di Roma.

In caso di risoluzione della convenzione per i sopra esposti motivi, l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi provvederà alla restituzione delle somme incamerate a fronte del corrispettivo di costituzione del diritto di superficie e delle fidejussioni, fatto comunque salvo ed impregiudicato il diritto, per l'Amministrazione stessa, di trattenerle tutte o in parte a fronte di eventuali esigenze insorte e riconducibili a carenze, omissioni, o comunque colpe da parte del concessionario (ovvero ad esigenze relative all'eventuale esecuzione in danno).

Qualora se ne ravvisasse l'esigenza, il Concessionario potrà chiedere all'Amministrazione Comunale, e questa autorizzare, l'esecuzione di sondaggi ed indagini archeologiche preliminari, anche prima del rilascio del Permesso di Costruire. I sondaggi e le indagini saranno effettuate dal concessionario sotto la sua completa responsabilità ed a propri esclusivi oneri e costi, di concerto con la Soprintendenza competente, obbligandosi ad eseguire quanto necessario secondo le indicazioni e direttive di quest'ultima.

Articolo 14

Corrispettivo della costituzione del diritto di superficie

Il corrispettivo per la costituzione del diritto di superficie sull'area e per l'utilizzazione esclusiva del parcheggio per la durata di anni relativo al presente atto, è determinato in Euro e calcolato, sulla base dei parametri introdotti dalla deliberazione del Consiglio Comunale n. 6/2006, esclusivamente con riferimento alla cubatura dei posti auto pertinenziali ed è oggetto di espressa accettazione dalle parti. L'importo come sopra determinato sarà ridotto del 10% in caso di costruzione di un parcheggio di tipo meccanizzato e del 10% in caso di realizzazione dell'opera con la metodologia del top down e con la conseguente riapertura al traffico della viabilità pubblica in condizioni di sicurezza.

Il suddetto importo verrà corrisposto dal concessionario, per sé o per gli aventi causa, con le seguenti modalità:

- 50% prima del rilascio del permesso di costruire, unitamente a polizza fideiussoria a garanzia del restante 50%;
- 50% entro sei mesi dalla consegna definitiva delle aree e comunque entro dodici mesi dalla data del rilascio del permesso di costruire.

Il concessionario si impegna a versare al Comune di Roma gli interessi sull'importo delle rate successive al rilascio del permesso di costruire, calcolate al tasso legale e a decorrere dalla data del rilascio del permesso di costruire stesso.

L'importo del diritto di superficie è soggetto ad aggiornamento biennale sulla base dell'indice ISTAT.

Articolo 15

Oneri di manutenzione

Durante tutto il periodo di durata della concessione, il concessionario e/o i propri aventi causa dovranno eseguire, a propria cura e spese, tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e

straordinaria necessari ad assicurare l'ottimale funzionamento delle opere di cui alla presente convenzione, provvedendo ogni 30 anni al completo rinnovo degli impianti in modo da consegnare al Comune, alla scadenza della stessa, l'opera in ottimali condizioni di conservazione e funzionamento.

Nei primi due mesi dell'ultimo anno di convenzione, il Comune provvederà, in contraddittorio con il concessionario o i suoi aventi causa, ad accertare i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria nonché gli eventuali rinnovi parziali o totali degli impianti necessari ai fini di cui sopra, per riportare l'impianto del parcheggio alle condizioni ottimali di esercizio.

Le relative spese saranno ad esclusivo carico del concessionario e/o dei suoi aventi causa.

Articolo 16

Oneri di manutenzione delle opere di superficie

Per quanto attiene la manutenzione delle aree oggetto delle sistemazioni superficiali realizzate dal concessionario e/o dai suoi aventi causa nell'ambito delle opere di cui alla presente convenzione, il concessionario e/o i suoi aventi causa si impegna a versare al Comune di Roma ogni anno la somma (indicata nel piano di manutenzione allegato al progetto approvato) di Euro.....per una durata di anni.....(indicata nel medesimo piano in misura compresa tra un minimo di dieci ed un massimo di venticinque).

Detta somma dovrà essere versata dal concessionario e/o dai suoi aventi causa in unica soluzione entro il mese di giugno di ciascun anno, e tali importi saranno imputati ad apposita voce di bilancio a specifica destinazione in carico al Municipio competente territorialmente.

Il primo versamento dovrà essere effettuato computando in dodicesimi il periodo dell'anno residuo rispetto alla data di emissione del certificato di collaudo delle opere di superficie; data da cui inizia a decorrere il periodo di manutenzione sopra indicato.

Dai costi di cui al citato piano di manutenzione dovranno essere esclusi, nella redazione del piano stesso, solamente quelli relativi alla fornitura dell'energia elettrica per l'illuminazione pubblica e dell'approvvigionamento idrico, che saranno a carico dell'Amministrazione comunale.

L'area sovrastante il parcheggio sarà integralmente soggetta ad uso pubblico e come tale dovrà uniformarsi ai dettami dei regolamenti comunali vigenti in materia.

Spetta ai Municipi competenti territorialmente il controllo e la vigilanza sul corretto adempimento delle suddette obbligazioni.

Articolo 17

Assicurazioni

Il concessionario e' responsabile dell'integrità degli edifici considerati potenzialmente interagenti con l'area di intervento secondo quanto descritto nel verbale relativo allo stato di consistenza in precedenza indicate.

In relazione a tale evidenza, il concessionario si obbliga a garantire a propria cura e spesa, a mezzo di apposita polizza assicurativa, il risarcimento dei danni per qualsiasi evento a persona o cose, mobili o immobili, determinate da fattori umani o naturali imputabili ai lavori eseguiti, per il periodo a decorrere dal momento della consegna dell'opera sino al collaudo finale delle opere.

L'assicurazione in questione dovrà prevedere un massimale pari al valore ed allo stato degli immobili potenzialmente interferenti così come giudicato, sotto la propria ed esclusiva responsabilità, dal tecnico incaricato dal concessionario della stesura del verbale di consistenza, già citato.

Inoltre, l'assicurazione dovrà coprire gli eventuali danni alle opere da realizzare sia per azioni od omissioni proprie e dei propri dipendenti, sia per azioni od omissioni di terzi, per un massimale pari al valore stesso delle opere da eseguire.

Il concessionario dovrà consegnare all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi prima dell'inizio dei lavori di realizzazione del parcheggio l'originale delle polizze e l'originale dei premi pagati fino all'approvazione del collaudo finale.

A collaudo effettuato, prima dell'entrata in esercizio del parcheggio, il concessionario dovrà stipulare, a propria cura e spese, contratti di assicurazione contro i danni da incendio, scoppio e crollo e da qualsiasi altro evento, compresi gli eventi naturali e le cause di cui all'art. 1906 c.c, relativamente agli impianti, alle attrezzature, alle dotazioni ed a quant'altro annesso e connesso al parcheggio, verso i terzi, anche per le autovetture da questi depositate.

Tale assicurazione dovrà essere stipulata per una somma pari a quella indicata nel computo metrico estimativo come costo di costruzione e dovrà essere aggiornata ogni quinquennio, al fine di conservare nel tempo la congruità del capitale assicurato, sulla base della variazione degli indici ISTAT.

In ogni momento, qualora a seguito di migliorie, innovazioni, sostituzioni, addizioni, comunque da concordare con l'Amministrazione comunale, il valore delle cose assicurate aumentasse, il concessionario e/o i suoi aventi causa si impegnano a comunicare la nuova stima all'Ente assicuratore per le conseguenti variazioni di polizza.

Il concessionario espressamente si obbliga a depositare presso l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi l'originale delle polizze di assicurazione e delle quietanze comprovanti il regolare pagamento dei premi prima dell'avvio del parcheggio e durante tutto il periodo di concessione.

Tutte le polizze assicurative dovranno contenere il riferimento esplicito all'articolo della convenzione che dispone l'obbligo di prestare la garanzia e dovranno avere cadenza almeno biennale; inoltre dovranno essere concluse presso primaria Compagnia di Assicurazioni o Istituto di credito.

Articolo 18

Garanzie

Garanzia esatto adempimento

A garanzia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti con il presente atto, relativamente alla costruzione delle opere ed al ripristino dei servizi e fino alla loro collaudazione, il concessionario presenterà, prima del rilascio del Permesso di Costruire, garanzia fidejussoria o atto equipollente rilasciata da Istituto di Credito o Assicurativo, per un importo pari al 50% del costo di costruzione delle opere indicato nel progetto approvato, da elevare all'80% qualora i lavori vengano iniziati da parte del concessionario in presenza di un numero di prenotazioni di acquisto di posti auto pertinenti inferiore al 50% del totale.

La garanzia fidejussoria sarà oggetto di svincolo totale da effettuarsi da parte dell'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi entro il tempo massimo di sei mesi dalla data di ultimazione delle opere, solo a seguito di esito positivo delle operazioni di collaudo delle opere di superficie sancito dal relativo certificato.

Nel caso in cui il progetto preveda lo spostamento e/o la nuova piantumazione di alberature, a garanzia del loro corretto attecchimento, una quota parte della fideiussione, pari al valore delle piantumazioni, rimarrà vincolata per due anni dalla messa a dimora delle stesse.

Polizza "all risks"

A garanzia dell'opera e degli edifici considerati interagenti con l'area di intervento (preesistenze) dovrà essere stipulata dal concessionario la polizza di cui trattasi dell'importo risultante dalla somma dei punti A1.1 e A1.3, A1.4 di cui all'allegato quadro economico – finanziario e della stima delle preesistenze (stima dei fabbricati, opere, manufatti, ecc. limitrofi soggetti ad eventuale interferenza con la realizzazione dell'opera).

Polizza Responsabilità Civile contro Terzi (RCT/RCO)

Per un valore pari a quello riferito alla polizza all risks e comunque non inferiore a 5.000.000,00 di euro.

Detto massimale dovrà essere rivalutato ogni quinquennio sulla base delle eventuali variazioni dei minimi di legge per i rischi in questione.

Le fidejussioni bancarie o assicurative dovranno prevedere espressamente la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'art. 1957, comma 2 del codice civile nonché l'operatività della garanzia medesima entro quindici giorni a semplice richiesta del Comune di Roma, senza facoltà di opporre eccezioni, ivi compresa quella di cui all'art. 1944 del codice civile, salva l'eccezione di compensazione.

A cautela delle inadempienze di cui al precedente art. 8, inerenti il mancato inizio e/o ultimazione dei lavori e a garanzia dell'agibilità e del funzionamento dell'impianto nei termini stabiliti, il concessionario costituirà, prima del termine indicato per l'inizio dei lavori, deposito cauzionale pari allo 0,50% del costo di costruzione risultante dal progetto approvato, nei seguenti modi:

- a) presso la tesoreria Comunale in numerario o in titoli di Stato o garantiti dallo Stato;
- b) mediante fidejussione o atto equipollente da primario Istituto di Credito o Assicurativo.

Tale deposito decurtato delle somme eventualmente incamerate dall'Amministrazione Comunale in applicazione delle penali previste dall'art. 8, sarà restituito al termine della concessione.

Tutte le fidejussioni e il deposito cauzionale di cui al presente articolo dovranno essere adeguate a cadenza biennale in relazione all'indice ISTAT fabbricati.

Polizza di assicurazione indennitaria decennale

Il concessionario è obbligato a stipulare prima dell'approvazione del certificato finale del collaudo tecnico-amministrativo una polizza indennitaria decennale a copertura dei rischi di rovina totale o parziale dell'opera, ovvero dei rischi derivanti da gravi difetti costruttivi, ovvero da preesistenze. La polizza deve contenere la previsione del pagamento in favore del Comune non appena questi lo richieda, anche in pendenza dell'accertamento della responsabilità e senza che occorranò consensi ed autorizzazioni di qualunque specie.

Il concessionario espressamente si obbliga a depositare presso l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi l'originale delle polizze di assicurazione e delle quietanze comprovanti il regolare pagamento dei premi prima dell'avvio del parcheggio e durante tutto il periodo di concessione.

Articolo 19

Regolamento interno del parcheggio

Per la gestione del parcheggio pertinenziale gli assegnatari adottano il regolamento interno del parcheggio, che dovrà essere preventivamente trasmesso all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi per l'approvazione e che, debitamente trascritto a loro cura, dovrà essere allegato agli atti di concessione, anche successivi, dei posti auto/moto pertinenziali e dovrà disciplinare:

- a) l'individuazione del soggetto cui resterà affidata la titolarità della concessione dell'utilizzazione esclusiva del parcheggio, per quanto riguarda le parti comuni dello stesso, da parte dei cessionari;
- b) l'amministrazione del parcheggio;
- c) i criteri per la gestione delle parti comuni del parcheggio e per la costituzione graduale del fondo comune destinato ad assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria del parcheggio e delle opere di superficie;
- d) i criteri per l'assegnazione dei posti auto e moto agli aventi titolo onde assicurare la maggiore fruibilità del diritto di superficie e dell'utilizzazione esclusiva dei posti auto/moto. Tali criteri dovranno fare riferimento alle vetture di proprietà o in leasing o in uso degli aventi diritto;
- e) l'obbligo di inserire, nei contratti di assegnazione e di successiva cessione del diritto di superficie dei posti auto, tutti gli impegni verso l'Amministrazione Comunale previsti dalla presente convenzione con particolare riferimento a quelli riguardanti la manutenzione nel tempo del parcheggio e delle sistemazioni superficiali, l'obbligo di riconsegna dello stesso in buone condizioni di uso alla scadenza della convenzione precisandone le date di scadenza del diritto di superficie. Restano escluse tutte le obbligazioni concernenti le polizze e le garanzie meglio precisate agli articoli 17 e 18 della presente Convenzione, che rimangono a carico del Concessionario originario;
- f) l'eventuale possibilità di destinare i posti auto nella fascia oraria 8,00/20,00, quando gli stessi su apposita deliberazione degli aventi titolo non siano da loro occupati, attivando una modalità di gestione che permetta di utilizzare i posti auto suddetti con un sistema a rotazione esclusivamente a tariffa oraria. In tal caso dovrà essere individuato un soggetto unico della gestione.

Nel caso di parcheggi di tipo meccanizzato per i quali i posti auto siano utilizzati in maniera promiscua, il condominio assegna in modo convenzionale ciascun posto auto ad un determinato proprietario, ferma restando a livello di regolamento la facoltà di uso comune dell'intera struttura. Indipendentemente da qualsiasi azione promossa dal condominio, nel caso di accertato uso improprio del bene pertinenziale assegnato, da parte degli organi competenti, l'Amministrazione Comunale applicherà una sanzione di carattere pecuniario pari al 10% del valore convenzionale del bene stesso, determinato ai sensi dell'art. 14 comma 1 e rivalutato secondo gli indici ISTAT, intimando il ripristino delle normali condizioni d'uso; se entro tre mesi dalla notifica dell'intimazione non sarà stato adempiuto a quanto richiesto, la sanzione sarà nuovamente applicabile.

Nel caso di inottemperanza prolungata oltre tre consecutive intimazioni, il Comune potrà pronunciare la decadenza dal diritto di superficie nei confronti dell'assegnatario, con applicazione della norma di cui al successivo art. 24.

Articolo 20

Subentro dei cessionari

Con il trasferimento del diritto di superficie, che si porrà in essere a collaudo avvenuto, mediante la cessione definitiva dei posti auto/moto e la conseguente costituzione dei relativi vincoli pertinenziali i singoli cessionari subentrano pro-quota in tutti i diritti ed obblighi derivanti dalla presente convenzione, con esclusione di quelli indicati negli art. 15, 16, 17 e 18 per la parte attribuita al concessionario originario, nel rispetto del regolamento interno del parcheggio.

La responsabilità per le predette obbligazioni, pertanto, farà carico, per quanto concerne le proprietà superficiali divise e trasferite, ai singoli titolari del diritto di superficie individualmente, mentre, per quanto concerne gli impianti e le attrezzature comuni all'interno del parcheggio, agli stessi cessionari uniti tra loro con il vincolo di solidarietà.

Il trasferimento parziale del diritto di superficie mediante l'assegnazione ai beneficiari dovrà avvenire con atto pubblico o scrittura privata autenticata al fine della trascrizione nei registri immobiliari.

Nell'ipotesi in cui il concessionario non fosse in grado di subconcedere la totalità dei posti auto e/o moto, i posti auto e/o moto residui, gli stessi potranno essere affidati in locazione per un periodo non superiore a 5 (cinque) anni a coloro che abbiano i requisiti di cui all'art. 21.

Articolo 21

Obbligo di destinazione d'uso e vincolo di pertinenzialita, titolarità o contitolarità

La realizzanda opera dovrà essere destinata a parcheggio di pertinenza di unità immobiliari di proprietà site nell'ambito di influenza di cui al precedente art. 4, comma 1 ovvero a parcheggio da mettere a disposizione dei privati.

La quota del costruendo parcheggio da mettere a disposizione dei privati senza vincolo di pertinenzialità dovrà essere realizzata con le modalità previste dalla presente convenzione per la quota pertinenziale e assoggettata alle previsioni di cui al piano economico finanziario che ne individua i termini di gestione, ivi compresa l'indicazione dell'ammontare del canone annuo da versare all'Amministrazione Comunale per il periodo temporale successivo al rientro dal costo sostenuto per la realizzazione dello stesso e fino al termine della convenzione.

Gli aventi titolo all'acquisizione dei posti auto/moto pertinenziali con le relative unità immobiliari sono individuati come in appresso.

Il concessionario si obbliga ad individuare il 50% degli assegnatari entro 6 mesi dal rilascio del permesso di costruire per i parcheggi tradizionali e 8 mesi per quelli meccanizzati dalla stipula della presente convenzione; in difetto, gli effetti della concessione del diritto di superficie rimarranno sospesi e potranno prodursi solo a seguito di comunicazione all'Amministrazione Comunale degli aventi titolo che in attuazione del disposto dell'art. 9 comma 4 della legge 122/89, costituiranno il vincolo pertinenziale, di titolarità e/o contitolarità con l'unità immobiliare cui è legato il realizzando parcheggio.

Gli effetti della concessione del diritto di superficie potranno comunque prodursi qualora il concessionario, avendo individuato un numero di assegnatari inferiore a detto 50 %, si obblighi ad elevare all'80% la polizza fidejussoria prestata a garanzia dell'esatto adempimento di cui al precedente art.18.

Al fine dell'accertamento del verificarsi della predetta condizione sospensiva, dovranno essere prodotti all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, in originale o in copia autentica, i contratti preliminari di assegnazione o loro equivalenti con data certa rispetto al termine di cui sopra.

In caso di mancato raggiungimento, nei termini e con le modalità sopra indicate, della percentuale del 50% degli assegnatari, il Comune potrà revocare la presente convenzione.

Il vincolo pertinenziale con l'unità immobiliare principale verrà posto in essere e trascritto solo all'atto del definitivo trasferimento del posto auto al proprietario e/o detenente dell'immobile come sopra individuato. Sino a tale momento è in facoltà del concessionario sostituire eventuali soggetti divenuti inadempienti alle proprie obbligazioni relative alla cessione del diritto di superficie con nuovi soggetti i quali - purché legittimati per legge e nel rispetto dei requisiti stabiliti al presente articolo - subentreranno nella posizione degli inadempienti decaduti, divenendo definitivi cessionari del posto auto o moto vacante. Il concessionario comunicherà la necessità di tale sostituzione all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi che, dopo la verifica del possesso dei requisiti, autorizzerà la cessione e acquisirà il nuovo contratto preliminare.

È vietata ogni modifica della destinazione d'uso.

Gli atti di cessione agli assegnatari dei posti auto/box e/o moto non potranno essere stipulati prima dell'emissione del certificato di collaudo delle opere di superficie comprese nell'intervento.

Articolo 22

Disciplina del trasferimento a terzi del diritto di superficie

Le cessioni del diritto di superficie dei posti auto e/o moto, successive alla prima, dovranno avvenire esclusivamente a favore di soggetti aventi i requisiti indicati nel precedente articolo 21.

Il trasferimento sarà attuato mediante trasferimento mortis causa o atto inter vivos dell'unità immobiliare alla quale il posto stesso è legato dal suddetto vincolo.

La violazione del divieto di cedere a terzi, che non abbiano i requisiti richiesti, la titolarità del suddetto diritto di superficie comporta l'automatica risoluzione della convenzione stessa senza che nessun indennizzo sia dovuto al concedente e la conseguente potestà per l'Amministrazione Comunale di disporre liberamente di quel posto auto e/o moto procedendo alla sua assegnazione a soggetto dotato dei requisiti richiesti.

In ogni caso dovrà essere comunicato, a mezzo di raccomandata A/R, sia all'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi sia all'Amministrazione del parcheggio il nominativo del terzo avente diritto, con idonea documentazione atta a dimostrare il possesso dei requisiti richiesti per l'assegnazione.

L'atto di nuova assegnazione non potrà essere stipulato in via definitiva prima che l'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi abbia verificato l'esistenza dei requisiti richiesti dandone comunicazione scritta al cessionario nel termine di 60 (sessanta) giorni dal ricevimento della raccomandata sopra citata.

Articolo 23

Riorganizzazione della sosta, dell'arredo urbano della zona circostante il parcheggio

L'Amministrazione Comunale si riserva il diritto di valutare l'opportunità di delimitare la zona circostante il parcheggio quale area di controllo della sosta ai sensi dell'art. 13, primo e secondo comma, della legge 24 marzo 1989, n. 122 e successive modifiche, e di individuare all'interno di tale zona le aree di sosta regolamentata ai sensi del primo comma lett. d) dell'art. 15 della stessa legge.

Articolo 24

Decadenza e/o recesso dalla convenzione

Senza pregiudizio di ogni maggiore ragione, azione o diritto che possa al Comune competere, anche a titolo di risarcimento danni, il Comune medesimo si riserva la facoltà di promuovere la decadenza totale o parziale dalla convenzione, con conseguente estinzione totale o parziale del diritto di superficie e corrispondente automatica estensione del diritto di proprietà dell'Ente concedente, anche per una sola delle seguenti cause:

- 1) riscontro di gravi vizi o ritardi nell'inizio, nella esecuzione o nella ultimazione delle opere, inosservanza grave degli elementi progettuali con alterazione delle caratteristiche volumetriche, dimensionali, strutturali e d'uso delle relative opere o diminuzione dei posti auto;
- 2) chiusura totale e/o parziale anche temporanea del parcheggio senza giustificato motivo;
- 3) violazione del divieto di utilizzare, anche parzialmente o temporaneamente, in tutto o in parte, il parcheggio per usi o finalità diverse da quelle di cui alla presente convenzione;
- 4) violazione dell'obbligo di curare la manutenzione ordinaria e straordinaria del parcheggio nel suo complesso;

- 5) inosservanza del divieto di accendere ipoteche sui diritti di superficie e sugli immobili oggetto di proprietà superficiaria, se non a garanzia dei mutui per i finanziamenti necessari a provvedere alla costruzione ed all'acquisto degli immobili stessi;
- 6) violazione degli obblighi assunti con la presente convenzione quando il concessionario non ottemperi, nei tempi e nei modi stabiliti, alla diffida notificata dal Comune;
- 7) violazione delle disposizioni di cui alla legge 13 settembre 1982, n. 646 e successive modifiche e integrazioni.

Nel primo caso il Comune rimborserà al concessionario, a collaudo effettuato, il valore delle opere eseguite, utili per la realizzazione del parcheggio, determinato in forma peritale e decurtato del 50% a titolo di penale.

Negli altri casi il Comune rimborserà al concessionario l'importo corrispondente al valore del bene a cui si riferisce l'inadempienza, tenuto conto delle condizioni del manufatto e del tempo decorso in relazione al godimento del diritto di superficie, decurtato del 50%.

Pronunciata la decadenza, il concessionario dovrà, dietro invito del Comune mediante notifica, provvedere a consegnare entro il termine fissato dal Comune stesso, il parcheggio sgombro di ogni impedimento ed in perfetto stato di esercizio, salvo e riservato il risarcimento di ogni danno nonché quanto convenuto nel capoverso 15° del precedente art. 8. L'Amministrazione, per ragioni di pubblico interesse originarie o sopravvenute, si riserva la facoltà di recedere dalla convenzione in qualsiasi momento a suo insindacabile giudizio, rimborsando al concessionario una somma corrispondente al valore di stima delle opere eseguite maggiorata del 10% a titolo di compenso per mancati utili.

Articolo 25

Revoca

Oltre che nei casi previsti negli articoli precedenti, la convenzione potrà essere revocata dal Comune, con decisione motivata, in qualsiasi momento, prima del trasferimento a terzi del diritto di superficie, relativamente ai posti auto e/o moto pertinenti e prima della scadenza della convenzione relativamente ai posti auto rotazionali, previo preavviso di almeno un mese, nei seguenti casi:

1) fallimento

- a) fallimento del concessionario e dei suoi aventi causa;
 - b) casi di liquidazione, concordato preventivo e denuncia al tribunale di cui all'art. 2409 del c.c.
- 2) scioglimento della società nei casi previsti dall'art. 2484 c.c.
- 3) trasformazione, fusione o scissione della società conseguente ai casi di cui ai punti 1 e 2.

Qualora il concessionario appalti a terzi i lavori per la costruzione del parcheggio e venga inserita nel contratto d'appalto sottoscritto dalle parti la clausola risolutiva espressa che preveda, in caso di fallimento del concessionario:

- a) la risoluzione del contratto d'appalto;
- b) la possibilità dell'appaltatore di divenire concessionario;

il Comune di Roma potrà stipulare la nuova convenzione con l'appaltatore. Tale convenzione terrà conto delle circostanze di fatto e di diritto venutesi a verificare a seguito della revoca della convenzione originaria.

Nel caso di fallimento del concessionario prima dell'assegnazione dei singoli posti auto/moto, l'Amministrazione Comunale potrà, a sua scelta, corrispondere alla curatela del fallimento, previa perizia del C.T.U. la somma corrispondente ai lavori effettuati o permettere che la curatela fallimentare agisca liberamente per il fallimento dell'intera opera nei limiti consentiti dalla legge.

4) in caso di pubblica necessità

in caso di pubblica necessità, determinabile ad insindacabile giudizio del Comune su conforme deliberazione, anche per esigenze connesse con la mobilità ed i trasporti cittadini, il Comune potrà revocare la convenzione rimborsando al concessionario una somma corrispondente al valore di stima delle opere eseguite maggiorata del 10% a titolo di compenso per mancati utili.

Articolo 26

Penali e sanzioni

Qualora nel corso della gestione del parcheggio dovessero essere accertate violazioni del concessionario e/o dei suoi aventi causa agli obblighi assunti con la presente convenzione e, a seguito di diffida dell'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi, il concessionario e/o i suoi aventi causa non abbiano provveduto a ripristinare le condizioni della presente convenzione nel termine all'uopo assegnatogli, il concessionario e/o i suoi aventi causa saranno tenuti a corrispondere al Comune una somma pari alle spese sostenute dal Comune medesimo per il ripristino delle condizioni di cui sopra, maggiorata degli eventuali danni recati.

Il concessionario e/o i suoi aventi causa sono tenuti al pagamento della somma prescritta entro 30 giorni dalla notifica del provvedimento.

Decorso infruttuosamente tale termine, il Comune provvederà a recuperare la somma corrispondente a carico della polizza fidejussoria di cui all'art. 18, penultimo comma, concernente l'agibilità ed il funzionamento del parcheggio, in suo possesso che dovrà essere reintegrata entro i successivi 30 giorni.

In caso di persistenti gravi violazioni e recidività si procederà alla decadenza dalla convenzione ai sensi dell'art. 24.

Articolo 27

Rinuncia all'ipoteca legale

L'Amministrazione Comunale rinuncia all'eventuale ipoteca legale che possa competerle, con l'esonero da ogni eventuale responsabilità del conservatore dei registri immobiliari.

Articolo 28

Riconsegna del parcheggio - Rinnovo della convenzione

Al termine della convenzione il parcheggio, con i relativi impianti ed accessori, dovrà essere consegnato al Comune di Roma nella sua globalità e nelle condizioni di manutenzione e di funzionamento indicate negli specifici articoli del presente atto.

In tale occasione si provvederà all'accertamento dello stato di consistenza dell'edificio ed alla descrizione particolareggiata degli impianti fissi ed accessori, con l'indicazione delle condizioni di efficienza ed eventuale degrado.

Di tale stato verrà steso verbale in contraddittorio da sottoscrivere dalle parti.

Qualora al termine della convenzione la gestione del parcheggio non venga assunta direttamente dal Comune, verrà accordata agli allora concessionari e/o loro aventi causa la prelazione per una nuova convenzione alle condizioni che saranno oggetto di nuova contrattazione tra le parti.

Articolo 29

Foro competente

A cognizione di ogni controversia che dovesse insorgere tra Amministrazione Comunale e concessionario o i suoi aventi causa, avente ad oggetto l'esecuzione, l'interpretazione o la

risoluzione della presente convenzione, è riservata, ai sensi dell'art. 11 comma 5 della Legge 241/90, alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.

Il Foro territorialmente competente è quello di Roma.

Articolo 30

Dichiarazioni fiscali

Tutte le spese inerenti la presente convenzione saranno a carico del concessionario.

Alla presente convenzione è applicabile il trattamento fiscale previsto dall'art.11 della legge 24 marzo 1989 n. 122 e dall'art. 40 del D.P.R. 26/4/1986 n. 131.

La presente convenzione sarà trascritta a cura del notaio rogante.

Articolo 31

Informativa ai sensi del D. Lgs.vo 30 Giugno 2003 n. 196

Il Comune di Roma, come sopra rappresentato, ai sensi del decreto legislativo 30 giugno 2003 n. 196, e successive modificazioni, informa il Concessionario e si impegna a trattare i dati contenuti nel presente contratto esclusivamente per lo svolgimento delle attività e per l'assolvimento degli obblighi previsti dalle leggi e dai regolamenti comunali in materia.

Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità
U.O. 1 Gestione amministrativa e contabile

RELAZIONE TECNICA ALL'ORDINANZA DI APPROVAZIONE DEL NUOVO PIANO PARCHEGGI

L'Ordinanza commissariale assunta ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. b), della O.P.C.M. 26 settembre 2006, n. 3543 provvede principalmente :

1. alla predisposizione di un nuovo piano parcheggi tramite l'individuazione di specifiche priorità realizzative, dando particolare risalto ai parcheggi pubblici (c.d. nodi di scambio);
2. alla modifica dello schema di convenzione per la concessione del diritto di superficie per la realizzazione di parcheggi su suolo comunale.

1. Nuovo Piano Parcheggi

L'esigenza di provvedere ad una sostanziale rimodulazione del Piano parcheggi nasce dalla considerazione che l'entità degli interventi ad oggi previsti (n. 277) si appalesa in evidente contrasto con i tempi di vigenza dello stato di emergenza dichiarato nei settori del traffico e della mobilità nel territorio della Capitale.

In particolare, posto che l'attuale scadenza prevista al 31 dicembre 2008 è da ritenersi del tutto impercorribile, si ritiene, ad una valutazione ponderata, che la proroga del citato termine, già formalmente richiesta, possa verosimilmente essere accordata per un ulteriore periodo biennale. A tale ipotetico termine dovrà pertanto rimanere ancorato uno studio di fattibilità degli interventi da realizzare che appositamente coniughi le attività da portare a compimento con i tempi disponibili.

Su tali basi, una obiettiva valutazione di concreta fattibilità induce a individuare specifiche priorità realizzative al fine di poter utilizzare i poteri speciali concessi in termini di massima realistica capacità di conseguire risultati.

Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità
U.O. 1 Gestione amministrativa e contabile

Peraltro, l'eventuale ipotetico avvio ad esecuzione di un tale numero di interventi (277), dislocati su tutto il territorio cittadino, provocherebbe inevitabili appesantimenti della mobilità generale per la contestuale presenza di cantieri anche in ambiti urbani decisamente ristretti.

Per le considerazioni esposte, si è ritenuto di indirizzare gli sforzi selettivi verso la realizzazione di interventi davvero fattibili, e, tra questi, indicare sia parcheggi pubblici da attuare in prossimità dei grandi centri di attrazione della mobilità sia parcheggi ad iniziativa privata.

Nodi di scambio

Come è noto, nell'ambito delle infrastrutture per la mobilità, le Norme Tecniche di Attuazione del Piano regolatore Generale prevedono espressamente all'art. 95 l'individuazione di aree da destinare ai nodi di scambio di livello urbano e metropolitano, vale a dire zone dedicate al passaggio sicuro ed organizzato da un sistema di trasporto all'altro. Le potenzialità dei nodi di scambio per la risoluzione delle problematiche di traffico appaiono del tutto evidenti e conclamate sia dalla letteratura scientifica sul tema, sia dagli strumenti urbanistici di più recente elaborazione.

In tal senso, l'Ordinanza provvede ad indicare quale priorità di attuazione la realizzazione o ampliamento e messa in sicurezza di ulteriori 14 nodi di scambio, oltre agli 8 già previsti dal Piano vigente, nonché di 3 nodi di interconnessione tra le linee del ferro, tramite i quali rendere possibile una appropriata intermodalità tra i vettori di trasporto, disincentivare progressivamente l'uso del mezzo privato e conferire un assetto compiuto alla rete della mobilità cittadina.

Tali nodi sono stati individuati, nell'ambito delle previsioni del Piano Regolatore, con la collaborazione del VI, VII Dipartimento, Ufficio Parcheggi, Roma Metropolitane e con il supporto delle simulazioni elaborate da ATAC in termini di capacità e di riempimento attuale delle citate aree, in vista della quantificazione del livello di plausibile potenziamento.

Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità
U.O. 1 Gestione amministrativa e contabile

Si ritiene che l'utilizzazione dei poteri speciali, nei tempi di vigenza emergenziale programmata, possa consentire di procedere ad una sollecita approvazione dei diversi livelli della progettazione, anche di studi di fattibilità, in modo da consegnare alla città, alla scadenza del termine, strumenti esecutivi di immediata utilizzazione..

L'Ordinanza, inoltre, pone in relazione tale dichiarazione di intenti con la realistica constatazione della accertata carenza di risorse finanziarie pubbliche da destinare allo scopo. Per ovviare al problema si prevede la possibilità che la realizzazione dei nodi sia operata con il sostegno di finanziamenti privati, tramite le apposite procedure normativamente previste, provvedendo, altresì, a conferire maggiori garanzie di sostenibilità economica degli investimenti, eventualmente effettuati, tramite la possibilità di realizzare nel nodo volumetrie da destinare a servizi non specificatamente legati alla mobilità bensì suscettibili di accresciuta redditività.

Per far ciò, limitatamente ai nodi di scambio previsti nel Piano Parcheggi, si prevede la possibilità di aumentare, in sede di approvazione del progetto, gli indici di edificabilità territoriale per i nodi di livello sia urbano che metropolitano, nonché la possibilità di realizzare volumetrie da destinare non solo ad attività connesse alla mobilità ma anche ad attività socio-sanitarie, ricreative e per il tempo libero.

Parcheggi ad iniziativa privata

Attualmente nel Piano parcheggi vigente, risultano inseriti n. 216 interventi ad iniziativa privata.

Com'è noto, questi risultano dalle procedure decennali derivate dall'attuazione del Piano urbano parcheggi, previsto dalla legge "Tognoli", e dalla successiva rimodulazione effettuata nell'anno 2007, con successive Ordinanze commissariali, volte alla chiusura delle citate procedure PUP e alla definitiva individuazione di interventi da attuarsi con i poteri speciali.

Alla luce delle considerazioni sopra svolte, si è ravvisata la necessità di compatibilizzare il numero degli interventi con i tempi commissariali disponibili, individuando specifiche priorità.

La logica seguita ha tratto origine dalla constatazione del fatto che le esigenze di sosta e rimessaggio per le autovetture private sono comuni a tutti gli ambiti cittadini e, per l'effetto, in ogni Municipio vi è la necessità di realizzare parcheggi interrati da

destinare sia ad uso strettamente privato sia ad uso dell'intera collettività tramite la realizzazione di stalli a rotazione.

Si è, pertanto, ravvisato quale concreto strumento di selezione il criterio di limitare quantitativamente il numero dei parcheggi da realizzare in ogni Municipio, dando a questi massima priorità di attuazione. L'Ordinanza dispone che per ogni Municipio debbano essere realizzati con precedenza n. 5 interventi.

Al fine di soddisfare per quanto possibile l'accertata esigenza di sosta, l'Ordinanza stabilisce l'ulteriore criterio che i 5 parcheggi da realizzare con priorità in ciascun Municipio, siano scelti tra quelli con la maggiore dotazione di parcheggio, in prossimità del centro storico (i LungoTevere) oltre che tra quelli da realizzarsi in prossimità dei centri di attrazione della mobilità collettiva, caratterizzati dalla presenza o dalla compresenza di attività di servizio all'utenza (ospedali, Università, sedi della Pubblica Amministrazione, mercati ...)

L'attività di selezione è stata preceduta e condizionata dall'acquisizione del parere dei Municipi territorialmente competenti.

Si è, inoltre, ritenuto, per correttezza ed economia dell'azione amministrativa, di consentire la prosecuzione delle attività finalizzate alla realizzazione di parcheggi in fase di avanzata istruttoria e, allo stesso modo, di includere tra questi anche i parcheggi da realizzarsi su suolo privato che si ritengono non particolarmente invasivi in termini di mobilità generale.

Si è ritenuto, inoltre, di espungere dal Piano i parcheggi per i quali il Municipio avesse espresso parere non favorevole, salvo futura eventuale ricollocazione all'esito di apposita individuazione da parte degli stessi Municipi di siti di realizzazione alternativi, graditi alla Amministrazione territoriale.

Diversa valutazione è stata fatta per i parcheggi da realizzarsi all'interno del centro storico cittadino o in zone ad esso limitrofe. Per questi, infatti, si è ritenuto che l'interesse pubblico alla loro realizzazione fosse da considerare prevalente rispetto all'avviso negativo espresso dai Municipi. Tale prevalenza, in particolare, è stata ravvisata nella necessità, ritenuta strategica, di dotare tale area della città di una adeguata dotazione di parcheggio da considerarsi indispensabile per porre in essere le iniziative volte al decongestionamento del centro dalla presenza della sosta selvaggia ed in vista della programmata pedonalizzazione del "tridente".

Analogamente, per evidenti ragioni di conservazione dell'azione amministrativa e di salvaguardia dei diritti acquisiti, si è ritenuto di prescindere dal parere sfavorevole dei Municipi nel caso in cui il proponente abbia già stipulato la convenzione per la concessione del diritto di superficie del suolo pubblico per la realizzazione del parcheggio.

Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità
U.O. 1 Gestione amministrativa e contabile

Sono state poi affrontate ulteriori due problematiche considerate particolarmente significative ai fini di interesse.

In primo luogo, si è ravvisata l'opportunità di utilizzare la previsione recata dall'art.1, comma 2, lett. b) dell'O.P.C.M. n. 3543/06 che consente di realizzare parcheggi da porre nella disponibilità di privati, se del caso in deroga al vincolo di pertinenzialità previsto dall'art. 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122.

In particolare, si è valutata la circostanza secondo cui, con specifico riferimento alle particolari caratteristiche socio-economiche di ciascun ambito municipale, provvedere ad una esclusiva dotazione di parcheggio di tipo pertinenziale fosse non compatibile con l'evidente esigenza di sosta non vincolata da destinare ad utenti non necessariamente residenti nel perimetro della residenzialità.

E' sembrato, in tal senso, opportuno stabilire che, per tali parcheggi su indicazione di ciascun Municipio, la percentuale a destinazione non vincolata fosse quantitativamente rilevante - anche rispetto alla prassi adottata nel passato - attestandosi al 40 % della dotazione di parcheggio. Si è altresì previsto che almeno un 10% dei parcheggi da destinare a pertinenze di immobili di proprietà, sia costituito da stalli, ovvero posti auto aperti e non box.

In tal modo, si ritiene di perseguire il duplice obiettivo di dotare il quadrante cittadino più sensibile, di posti auto (box)destinati ai residenti e posti auto (stalli) disponibili per l'intera cittadinanza.

A corollario delle azioni intraprese è posta la successiva disposizione in base alla quale gli oneri versati dai concessionari per la costituzione del diritto di superficie, a seguito dell'accertamento in entrata, siano assegnati ai municipi ove il parcheggio si realizza. Ciò a sostanziale compensazione sia del disagio arrecato alla collettività per la concreta realizzazione dell'opera, sia nell'intento di dotare le realtà territoriali di risorse finanziarie certe da destinare al miglioramento della mobilità nella zona interessata. Si può, quindi, configurare una operazione programmatica che non solo provvede alla costruzione del parcheggio ma anche alla riqualificazione dell'area e contribuisce, in tal modo, al miglioramento complessivo delle condizioni di vita.

Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità
U.O. 1 Gestione amministrativa e contabile

Proprio in tale ottica, muove l'ennesima considerazione che trae origine dalla richiesta, da più parti reclamata, di far sì che alla realizzazione del parcheggio corrisponda non solo una risistemazione migliorativa della viabilità ma anche una vera riqualificazione architettonica ed ambientale dei siti interessati.

Si è ritenuto, cioè, che fosse obbligo dei proponenti provvedere alla propria iniziativa imprenditoriale restituendo all'Amministrazione ed alla collettività un ambito cittadino migliore del precedente. Per far ciò, è indispensabile che la progettazione dei parcheggi e delle connesse sistemazioni superficiali sia improntata ad una elevata qualità dei manufatti, dei materiali impiegati, delle soluzioni architettoniche prescelte e dell'inserimento nel contesto storico-ambientale di riferimento.

A tale scopo, l'Ordinanza reca in allegato apposite Linee guida per la qualità della progettazione dei parcheggi che si sostanziano in indicazioni che dovranno essere rispettate per garantire la realizzazione di prodotti di livello elevato. Le linee guida si occupano, inoltre, di assicurare, almeno a livello di intenzione progettuale, la messa in sicurezza dei manufatti realizzati nell'intento di garantire l'incolumità fisica delle persone che li utilizzano. Muove nella direzione della qualità l'ulteriore previsione secondo cui, ove i parcheggi siano localizzati in piazze cittadine, le relative sistemazioni superficiali possano formare oggetto di appositi concorsi di progettazione al fine di coinvolgere le migliori potenzialità ideative disponibili sul mercato.

Infine, in tema di parcheggi ad iniziativa privata su suolo pubblico, l'Ordinanza dispone l'avvio di una attività ricognitiva volta ad individuare nuove aree su cui localizzare la realizzazione di parcheggi.

Su tali aree, l'Amministrazione potrà provvedere alla realizzazione dei parcheggi anche tramite società a partecipazione comunale cui concedere il diritto di superficie. Nell'intento di allinearsi con le più recenti disposizioni comunitarie, tali società potranno esperire procedure ad evidenza pubblica o ricorrere ai sistemi della finanza di progetto o di locazione finanziaria.

2. Schema di convenzione per la concessione del diritto di superficie

Commissario Delegato per
l'emergenza traffico e mobilità

Ufficio speciale emergenza traffico e mobilità
U.O. 1 Gestione amministrativa e contabile

La necessità di procedere alla revoca dell'Ordinanza commissariale n. 53 del 27 luglio 2007, approvativa dello schema di convenzione citato in rubrica, trae origine dalla circostanza che in tale schema erano contenuti specifici elementi tipici di fasi procedurali antecedenti alla stipula della convenzione stessa. In tal senso, non poteva darsi l'inconsueta situazione per cui l'atto convenzionale stabiliva per il futuro adempimenti ad esso presupposti.

In particolare, ciò vale per diversi aspetti e tra tutti per l'elenco degli elaborati tecnici costituenti il progetto di realizzazione del parcheggio nonché le attività preventive da porre in essere per accertare, prima della stipula della convenzione, l'eventuale sussistenza di preesistenze archeologiche nell'area interessata dai lavori.

Tali elementi pre-convenzionali sono stati riuniti in un apposito elaborato tecnico, allegato all'Ordinanza, da osservarsi ai fini dell'approvazione del progetto. Per l'effetto, il testo dello schema di convenzione è stato riadattato in modo organico ed anche riordinato e sistematizzato sulla base dell'esperienza sin qui acquisita.

E' stato, infine, introdotto un importante elemento di novità consistente nello stabilire diverse modalità di corresponsione degli oneri dovuti per la concessione del diritto di superficie al fine di assicurare in tempi ristretti l'introito per l'Amministrazione comunale.

Il concessionario dovrà dunque versare il 50% dell'importo complessivo prima del rilascio del permesso di costruire ed il restante 50% entro sei mesi dalla consegna definitiva delle area. Lo stesso concessionario dovrà, altresì prestare idonea polizza fidejussoria a garanzia del completo adempimento.

Va, infine, rilevato che l'Ordinanza, tramite un apposito documento esplicativo ed un modulario, annesso all'allegato tecnico, provvede a meglio chiarire le modalità di redazione del piano economico-finanziario in base al quale individuare gli elementi di sostenibilità dell'intervento a garanzia della redditività finanziaria dell'investimento.

Lo schema di Piano è stato mutuato dalle procedure metodologiche definite dai Nuclei di valutazione e verifica degli investimenti (NUVV) del Ministero del Tesoro.

E' stato, altresì, introdotto l'obbligo di presentazione di un Piano socio-economico che accerta la sostenibilità dell'intervento sotto i diversi profili allo stesso correlati quali l'impatto sociale in termini di occupazione, sicurezza, inquinamento, tempi di ricerca della sosta, miglioramento della vivibilità dell'area.

Roma 6 novembre 2008

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO
(Dr.ssa Daniela BARBATO)