



IL CASO DEL PARCHEGGIO DI VIA GIULIA

A cura del Coordinamento dei Residenti Città Storica



1. BREVE RIEPILOGO DI UNA LUNGA STORIA

L'area di Via Giulia - Largo Perosi - Via Bravaria fu destinata con un'ordinanza del Sindaco del 12 febbraio 2008 alla realizzazione di un parcheggio interrato nel quadro del Piano Urbano Parcheggi ai sensi della Legge 122/1989 meglio conosciuta come Legge Tognoli.

La lunga strada di questo parcheggio di via Giulia inizia dal 24 maggio 1991, data in cui la I.C.B. Industria Conglomerati Bituminosi S.r.l. presenta istanza per la realizzazione di un parcheggio pertinenziale in Piazza di Novella, successivamente (ottobre 2003) traslato, su richiesta della ditta, in via G.Marconi e infine, sempre su richiesta della ditta, atterrato (2005) in Largo Perosi - via San Filippo Neri - via Giulia. Nel gennaio 2007 la ICB cede il proprio ramo d'azienda, relativo ad alcuni parcheggi del P.U.P. del Comune di Roma, tra i quali la rilocalizzazione di Piazza Novella, alla Società CAM s.r.l.

In tale quadro si inserì con il D.P.C.M. del 4 agosto 2006 la dichiarazione dello stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità di Roma cui seguì la nomina a commissario straordinario del Sindaco . Lo stato di emergenza fu più volte prorogato fino ad essere dichiarato concluso il 31 dicembre 2012.

In data 14.04.2008 viene stipulata la convenzione per la concessione del diritto di superficie sull'area di proprietà comunale e/o relativo sottosuolo. Il progetto di parcheggio prevedeva allora tre piani interrati per la realizzazione di 336 box auto pertinenziali e 30 a rotazione in Largo Perosi e 39 in via Bravaria.

Il progetto venne sottoposto secondo le leggi vigenti alla V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale) Regionale e Comunale.

Il 27 settembre 2010 venne resa la pronuncia positiva di Valutazione d'Impatto Ambientale con prescrizioni per gli aspetti riguardanti le componenti geologia e rumore dopo alcune modifiche apportate dalla C.A.M.

Iniziati gli scavi archeologici vengono alla luce importantissimi reperti. La Soprintendenza dei Beni Archeologici di Roma individua un quartiere composto essenzialmente da due complessi, dei quali uno, di impianto monumentale con imponenti costruzioni con archi di travertino tamponati in opera reticolata, identificato come uno degli stabula, le scuderie delle factiones degli Aurighi che correvano nel Circo Massimo. Verso il fiume, lo scavo individua una strada lastricata su cui si affaccia un bel complesso termale (un balneum) connesso ad ambienti con pavimenti a mosaico in bianco e nero.

A questo punto, su parere della Soprintendenza dei Beni Archeologici di Roma, si rende necessaria una revisione del progetto del parcheggio, dovendo tener conto che non è più possibile costruire piani di parcheggio sotto le rovine.

La CAM s.r.l., anzichè rimodulare il vecchio progetto, presenta, invece, un nuovo progetto di finanza, firmato dall'Arch. Cordeschi, con sistemazione di superficie, albergo a 5 stelle, 28 appartamenti e urban center, tre piani di parcheggio nella porzione nord est dell'area dove al momento non sono emersi resti archeologici non asportabili, un piano di parcheggio sopra l'area archeologica, per un totale di 348 posti auto. Area archeologica, quindi, sepolta tra fondazioni e piani di parcheggio.

Il progetto inizia il suo iter approvativo incassando il parere positivo della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici e la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Roma, quest'ultima condizionandolo a trovare una "soddisfacente integrazione con le strutture archeologiche rinvenute e la loro migliore sistemazione pubblica".

Bisogna ricordare che Roma Capitale aveva presentato il 2 febbraio 2011 le proposte di 7 architetti, scelti dal Comune stesso, per lo studio e la progettazione dell'area di Via Giulia - Largo Perosi - via Bravaria. Tra queste proposte, a seguito di un improvvisato procedimento partecipativo di consultazione dei cittadini non opportunamente pubblicizzato, fu scelta quella dello spazio giardino dello studio Diener.

In seguito alle proteste di cittadini, dei comitati e di molti esponenti della cultura, non solo romana, il project financing fu "congelato". Nel frattempo la Soprintendenza dichiarò concluso lo scavo archeologico ed espresse in seguito un parere definitivo sulla compatibilità della realizzazione del parcheggio con il recupero e la valorizzazione dei reperti archeologici.

2. ULTIMI AVVENIMENTI

I consistenti rinvenimenti archeologici nell'area in oggetto imposero dunque una modifica del progetto del parcheggio PUP. In particolare i posti auto furono ridimensionati e diventarono 293 stalli distribuiti su 4 piani di cui il superiore solo parzialmente interrato. Di questi 293 stalli 30 sono a rotazione e 263 sono pertinenziali.

La Conferenza dei Servizi è stata dichiarata positivamente chiusa con Determina Dirigenziale 595 del 17.6.2014 sulla base delle risultanze del verbale del 15.5.2014 e dei pareri favorevoli e favorevoli con prescrizioni ad esso allegati.

In data 3 luglio 2014 la Giunta Capitolina con la deliberazione n. 195/2014 approva la variante dell'intervento "via Perosi - Lungotevere Sangallo (via Giulia - via della Moretta)" "limitatamente ed esclusivamente alla sola parte interrata del progetto" e "con la sola esclusione delle sistemazioni di superficie e con le prescrizioni approvate in conferenza dei servizi". Inoltre autorizzava alla stipula dell'atto modificativo della convenzione.

Il 31 luglio 2014 è stata firmata la convenzione tra CAM e Comune.

Il 9 agosto 2014 il Coordinamento Residenti Città Storica e Cittadinanzattiva Lazio hanno diffidato con atto giudiziario il Comune a proseguire l'iter del parcheggio e a concedere il permesso di costruire per tutti i motivi sinteticamente elencati nell'atto di diffida.

A settembre 2014 il Municipio Roma 1 ha attivato un processo partecipativo per decidere la sistemazione superficiale della piazza.

Il Coordinamento Residenti Città Storica è andato al processo partecipativo affermando che senza un'analisi più attenta del parcheggio, senza lo studio del rapporto tra parcheggio e piazza e senza una considerazione dell'impatto sul contesto urbanistico ed architettonico una partecipazione sulla sola sistemazione superficiale appariva largamente incompleta.

Il 3 gennaio 2015 veniva dato alla C.A.M. concessionaria dell'opera il permesso di costruire.

3. I DUE RICORSI AL TAR CONTRO IL PROGETTO E CONTRO IL PERMESSO DI COSTRUIRE

Il Coordinamento Residenti Città Storica ha inoltrato due ricorsi al TAR:

- il primo per l'annullamento con sospensione della delibera n.195 del 3 luglio 2014 con la quale l'Assemblea capitolina ha approvato la variante al progetto di parcheggio definito "interrato" previsto tra Largo Perosi, Lungotevere Sangallo, via Giulia, comprensiva dell'autorizzazione alla stipula dell'atto modificativo della convenzione con la Società costruttrice C.A.M. s.r.l.;
- il secondo per l'annullamento, previa sospensione, del permesso di costruire il parcheggio definito "interrato" in area di proprietà di Roma Capitale in "Largo Perosi - Lungotevere Sangallo (Via Giulia - Via della Moretta) rilasciato da Roma Capitale, Dipartimento mobilità e trasporti, alla società CAM s.r.l., e pubblicato in data 5.1.2015.

4. I CONTENUTI PRINCIPALI DEL RICORSO AL TAR CONTRO L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEL 3 LUGLIO 2014

Il ricorso al TAR contro la delibera di G.C. 195 del 3 luglio 2014 è stato inoltrato sui seguenti punti specifici:

4.1. Il parcheggio non è tutto interrato come scritto nel progetto e nella convenzione

La delibera ha approvato il progetto del parcheggio "interrato", ma il parcheggio è da considerarsi seminterrato ed in quanto tale condiziona pesantemente la progettazione della sistemazione di superficie e la stessa redazione di criteri utili a tale progettazione.

Infatti bisogna vedere secondo quale piano di riferimento si considera interrato il parcheggio. Evidentemente è stato considerato tale quello del sopraelevato Lungotevere Sangallo, dal quale parte la strada scoperta in discesa di via Bravaria che porta all'accesso del parcheggio all'angolo tra via Bravaria e vicolo delle Prigioni. Ma in realtà non può essere il Lungotevere il

piano di riferimento, bensì la stessa via Bravaria da dove scende la rampa coperta dal momento che, in base alla legislazione vigente, il piano di riferimento è quello dell'ingresso al parcheggio e, quando l'accesso al parcheggio avviene tramite rampa, si considera ingresso l'apertura in corrispondenza dell'inizio della stessa rampa coperta (cfr. Decreto del Ministero dell'Interno 1 febbraio 1986).

Si nota dal prospetto il profilo del volume del parcheggio sullo sfondo del Liceo Virgilio con via Giulia a sinistra e Lungotevere Sangallo a destra. Via Bravaria è in trincea sotto il livello del Lungotevere e su questa via, all'angolo di vicolo delle Prigioni, è situato l'ingresso del parcheggio con rampa coperta. Pertanto il piano di riferimento, secondo il D.M. Interno 1 febbraio 1986, risulta essere quello di via Bravaria. Rispetto a questo quindi, l'ultimo piano del parcheggio risulta fuori terra di oltre 4 metri.

4.2. Disattesi i pareri espressi in Conferenza dei servizi da soggetti istituzionali

Sono stati in larga parte disattesi i pareri espressi in sede di Conferenza dei Servizi il 17 giugno 2014 all'atto dell'approvazione della variante di progetto del parcheggio, specialmente quelli provenienti dal Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica che affermava tra l'altro:

“per quanto riguarda le sistemazioni superficiali, una progettualità insufficiente non in grado di misurarsi con la qualità richiesta da un contesto storico ed architettonico di così rilevante importanza, sia per la mancanza di un chiaro disegno di relazione con il contesto, in particolare con via Giulia, sia per un'insufficiente integrazione del parcheggio interrato con il progetto della piazza in superficie (...);

“(...) l'attuale accessibilità al parcheggio, da via di Bravaria, con esito in entrata ed uscita dal Lungotevere (...) presenti aspetti non risolti per quanto riguarda la percorrenza pedonale, compromettendo la continuità dell'asse di relazioni trasversali tra i rioni Trastevere e Regola(...)”.

Inoltre il progetto ha ottenuto un parere “non pienamente favorevole” ad opera del Dipartimento Tutela Ambientale del Comune. In particolare nella nota di questo Dipartimento del 14 marzo 2014 si afferma che “molte delle osservazioni, prescrizioni e degli impegni assunti dal proponente non sembrano siano state ad oggi recepite; si continua a ritenere che le scelte progettuali relative alla sistemazione superficiale della piazza non possano essere rinviata alla fase successiva in quanto si configurano anche come proposte di mitigazione e compensazione ambientale a fronte degli impatti generati, che devono trovare necessariamente luogo in questa fase.”

Anche Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica con nota del 27 maggio 2014 ha rilevato “lacune ed incongruenze” del progetto “...che non consentono di esprimere una valutazione complessiva ed esaustiva sul progetto” oltre ad una “progettualità insufficiente non in grado di misurarsi con la qualità richiesta da un contesto storico ed architettonico di così rilevante importanza”.

Ci sono poi pesanti rilievi anche da parte della Soprintendenza capitolina ai beni culturali che afferma con una nota del 10 giugno 2014 che “gli elaborati grafici del progetto preliminare risultano carenti...e che non sembra adeguatamente affrontato il nodo della differenza di quota tra il lungotevere e via Giulia”.

Anche il Dipartimento Mobilità e Trasporti rileva che l'intervento comporta “una modifica dell'andamento plano altimetrico della sede di via Bravaria”.

A fronte di tali determinazioni da parte di importanti dipartimenti e soprintendenze comunali, del tutto illogica ed ingiustificata appare la motivazione posta a base della delibera e cioè la necessità di avviare con urgenza i lavori prima che si sia trovata una adeguata definizione a tutti gli aspetti del progetto ed alle criticità evidenziate dai dipartimenti.

La delibera ha dunque approvato un progetto incompleto in quanto indeterminato nella sua parte superficiale che non riesce certamente ad essere risolta dalle estemporanee linee guida uscite fuori da un processo partecipativo post operam indetto dal primo Municipio che ha considerato, in acritica ottemperanza alla delibera di giunta approvata, il progetto del parcheggio come una grande invariante e la sistemazione della vasta e delicatissima area superficiale come un intervento di risulta totalmente dipendente dalle esigenze di un parcheggio non totalmente interrato che in realtà sconvolge l'intero contesto dal punto di vista della mobilità, dell'archeologia, dell'architettura, del contesto urbanistico e paesistico dei luoghi.

4.3. Le criticità del progetto di carattere idrogeologico ed archeologico

La scelta dell'area presenta notevoli problematicità idrogeologiche, già evidenziate da parte dell'Area Difesa Suolo della Regione Lazio con parere del 13 gennaio 2009 che ha evidenziato come lo sviluppo verticale del parcheggio vada ad interessare la falda nelle sue fasi di piena e che le fondazioni previste si attestano su terreno di riporto. Il progetto venne dichiarato in contrasto con le condizioni geologiche e geotecniche e per la vulnerabilità e criticità delle aree limitrofe al Tevere. Il parcheggio avrebbe dovuto essere ridotto addirittura a due piani ma, con le attuazioni delle prescrizioni, alla fine divenne a tre piani con la definitiva redazione del progetto del 2010.

Oggi il progetto del parcheggio presenta quattro piani, tre interrati ed uno in parte fuori terra. La delibera di approvazione del progetto approvato è quindi illegittima anche per palese carenza di istruttoria. Infatti il progetto approvato è completamente diverso rispetto a quello che fu portato all'esame dell'Area Valutazione Ambientale della Regione Lazio nel 2007. In quel caso si trattava di valutazione di un progetto di tre piani di parcheggio interrato mentre questo progetto di oggi è costituito, come risulta chiaramente anche in una nota del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco del 5 giugno 2014, da un piano terra e da tre piani interrati. Si tratta quindi di un'opera che avrebbe necessitato di una nuova valutazione ambientale, mai esperita.

Quindi, con il nuovo progetto verrà realizzato un parcheggio di ben quattro piani di cui il primo fuori terra senza un nuovo parere di Valutazione Impatto Ambientale.

4.4. Il carattere fortemente vincolante del parcheggio sotterraneo sulla sistemazione della parte superficiale

Già un parere del Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica denunciava il pericolo di *"un'insufficiente integrazione del parcheggio interrato con il progetto della piazza in superficie"*. Nel ricorso al TAR è stato rilevato che il progetto del parcheggio è fortemente vincolante rispetto alla futura sistemazione superficiale della piazza affidata alla elaborazione di linee guida da parte di un processo partecipativo indetto dal Municipio e condotto tra molte critiche e molte carenze metodologiche ed organizzative.

Già in sede di processo partecipativo presso il primo Municipio ci furono espliciti inviti ad una riflessione e ad uno studio più completo nell'impatto dell'intera struttura nel contesto architettonico ed urbanistico, essendo impensabile la scissione di un progetto che avrebbe dovuto essere trattato unitariamente, tra la parte inferiore e quella in superficie.

Ma quegli inviti furono considerati fuori tema da chi conduceva quel processo partecipativo.

5. L'AREA DEL PARCHEGGIO E' BENE CULTURALE *Ope legis* E COME TALE NECESSITA DI AUTORIZZAZIONE DEL MINISTERO

L'area sulla quale deve essere realizzato il parcheggio è un bene culturale *ope legis* ai sensi dell'art. 10 commi 1 e 3 del D.lgs. n.42/2004 (codice dei beni culturali). Secondo questo tali norme sono infatti beni culturali le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico,

storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante; nonché le pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico o storico.

Da questa qualità del bene ne deriva l'indisponibilità in assenza di autorizzazione del Ministero, secondo l'art. 55 del citato codice dei beni culturali. Il provvedimento di autorizzazione deve indicare le "destinazioni d'uso compatibili con il carattere storico ed artistico degli immobili e tali da non recare danno alla loro conservazione".

Si evidenzia quindi l'illegittima mancanza nel procedimento della previa autorizzazione del Ministero per la disposizione dell'area archeologica di via Giulia che avrebbe dovuto essere necessaria ed imprescindibile, vista anche la cessazione della situazione emergenziale sul traffico e la mobilità al 31 dicembre 2012 che giustificava i poteri derogatori anche con riferimento ad alcune disposizioni del codice dei beni culturali.

6. I CONTENUTI DEL NUOVO RICORSO AL TAR CONTRO IL PERMESSO DI COSTRUIRE DEL 3 GENNAIO 2015

Il secondo ricorso al TAR è stato inoltrato sempre dal Coordinamento Residenti Città Storica per l'annullamento, previa sospensione, del permesso di costruzione del parcheggio definito "interrato" in area di proprietà di Roma Capitale in "Largo Perosi - Lungotevere Sangallo (Via Giulia - Via della Moretta) rilasciato da Roma Capitale, Dipartimento mobilità e trasporti, alla società CAM s.r.l., e pubblicato in data 5.1.2015.

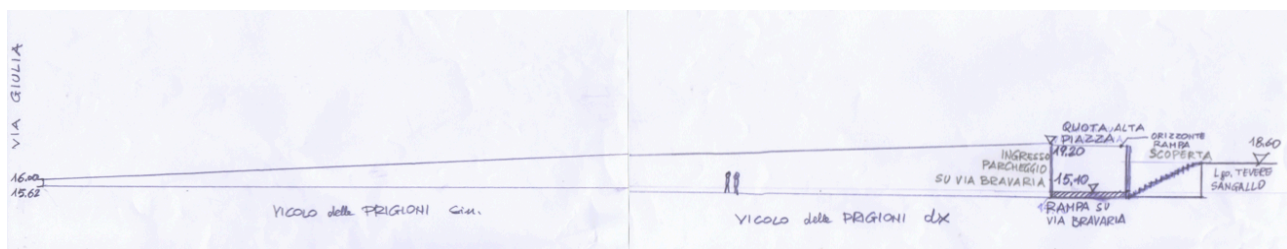
Questo ricorso è stato inoltrato in quanto tutti gli elementi potenziali che erano alla base del primo ricorso contro il progetto diventavano attuali con il permesso di costruire e, inoltre, il testo del ricorso presentava "motivi aggiunti".

Uno di questi motivi aggiunti si riferisce alla profondità della costruzione variata rispetto a quella del progetto del 2010.

E' stato infatti rilevato dai disegni che il piano più basso del parcheggio del progetto del 2014 sprofonda di circa m.2,40 rispetto al piano più basso del progetto del parcheggio del 2008-2010.

In seguito a ciò non risulta che ci siano stati pareri in Conferenza dei servizi da parte di quei soggetti come l'Autorità di bacino che si espressero con atti nel primo progetto del 2008 che aveva caratteristiche altimetriche, oltre che planimetriche e volumetriche, decisamente diverse.

Non ci risulta che la stessa Autorità di bacino abbia espresso analogo parere favorevole alla Conferenza dei servizi relativa all'attuale progetto chiusa il 17.6.2014, né risulta dagli atti che sia stata redatta una nuova Valutazione di impatto ambientale nonostante il considerevole abbassamento di quota del piano più profondo del parcheggio.



24 marzo 2015