ROMA

Protocollo RC n. 18567/2022

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA CAPITOLINA

(SEDUTA DEL 17 GIUGNO 2022)

L'anno duemilaventidue, il giorno di venerdì diciassette del mese di giugno, alle ore 12,25 nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1	Gualtieri Roberto	*Sindaco*	8	Onorato Alessandro	*Assessore*
2	Scozzese Silvia	*Vice Sindaco*	9	Patane' Eugenio	*Assessore*
3	Alfonsi Sabrina	*Assessora*	10	Pratelli Claudia	*Assessora*
4	Catarci Andrea	*Assessore*	11	Segnalini Ornella	*Assessora*
5	Funari Barbara	*Assessora*	12	Veloccia Maurizio	*Assessore*
6	Gotor Miguel	*Assessore*	13	Zevi Andrea Tobia	*Assessore*
7	Lucarelli Monica	*Assessora*			

Sono presenti il Sindaco e gli Assessori Catarci, Gotor, Patanè, Segnalini e Zevi.

Intervengono in modalità telematica gli Assessori Alfonsi, Funari, Onorato, Pratelli, Veloccia.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Pietro Paolo Mileti.
(O M I S S I S)

Interviene in modalità telematica l'Assessora Lucarelli.
(O M I S S I S)

Deliberazione n. 209

Approvazione delle Linee Guida ai fini del nuovo Programma Urbano Parcheggi.

Premesso che

- con Deliberazione del Commissario Straordinario n. 2671 del 3 novembre 1989 è stato adottato il Programma Urbano Parcheggi per il triennio 1989-1991, ai sensi della Legge n. 122 del 24 marzo 1989;
- detto Programma è stato approvato dalla Regione Lazio con deliberazione della Giunta Regionale n. 12557 del 17 dicembre 1989, ratificata dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 1132 del 22 febbraio 1990, limitatamente all'annualità 1989;
- le revisioni relative alle successive annualità sono state approvate con deliberazioni del Consiglio della Regione Lazio n. 515/1992 (annualità 1990) e n. 443/1998 (annualità 1991);
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n 231 del 10 dicembre 2004 è stato approvato il "Patto per la Mobilità";
- con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4 agosto 2006, pubblicato nella G.U. n. 184 del 9 agosto 2006, è stato dichiarato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, comma 1, della legge 24 febbraio 1992, n. 225, lo stato di emergenza – fino al 31 dicembre 2008 – per la situazione determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della città di Roma;

- con Ordinanza n. 3543 del 26 settembre 2006, pubblicata sulla G.U. n. 228 del 30 settembre 2006, 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 nei settori del traffico e della mobilità, dichiarata nel territorio della Capitale;
- con Ordinanza Commissariale n. 2 del 12 ottobre 2006 è stato approvato il Piano Parcheggi ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. b) dell'O.P.C.M. n. 3543/06;
- con le Ordinanze Commissariali nn. 52 e 53 del 27 luglio 2007, n. 98 del 13 febbraio 2008 e n. 129 del 27 novembre 2008 il Sindaco di Roma, Commissario Delegato all'Emergenza Traffico e Mobilità, ha approvato la rimodulazione e l'integrazione, con inserimento di nuovi interventi, del Piano Parcheggi approvato con Ordinanza Commissariale n. 2 del 12 ottobre 2006;
- con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 dicembre 2010 è stato prorogato lo stato di emergenza fino al 31 dicembre 2011;
- con Ordinanza Commissariale n. 436 del 16 aprile 2012 le competenze relative alle funzioni emergenziali nel settore del traffico e della mobilità di cui alle lettere a), b), c) e d), dell'articolo 1 dell'O.P.C.M. n. 3543/2006, fino ad allora attribuite all'Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità, sono state ripartite tra il Dipartimento Mobilità e Trasporti, l'Ufficio di supporto al Commissario delegato – Programma Roma Capitale ed il Gabinetto del Sindaco, ed in particolare le competenze relative al Piano Parcheggi sono state attribuite al Dipartimento Mobilità e Trasporti;
- in data 31 dicembre 2012, per effetto dell'art. 3, comma 2 del Decreto Legge 59/2012 convertito in Legge n. 100/2012, lo stato di emergenza di cui al D.P.C.M. del 4 agosto 2006, per effetto delle successive proroghe, è venuto a cessare;
- con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 21 del 16 aprile 2015 è stato approvato il Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 14 del 22/02/2022 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), un piano strategico che sviluppa una visione del sistema della mobilità, con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo;

Tenuto conto che:

- L' attuale Programma Urbano Parcheggi si compone del Programma Urbano Parcheggi (PUP), approvato in prima istanza nel triennio 1989-91 e del quale sono stati realizzati una serie di interventi, e del Piano Parcheggi approvato con le ordinanze commissariali sopracitate che, con ultimo aggiornamento pubblicato con la O.C. 129/2008, vede confluiti alcuni interventi in corso di costruzione ovvero programmati già nel PUP e nuove proposte di interventi individuati per far fronte all'emergenza traffico e mobilità della città di Roma;
- la fase attuativa del suddetto Programma, come sopra articolato, ha evidenziato diverse criticità che possono essere così riassunte:
  a) eccessiva complessità delle procedure, che si sono rilevate poco efficaci e funzionali;
  b) scarsa rispondenza dei modelli di gestione delle strutture per la sosta alle esigenze funzionali nel Sistema di Mobilità
  c) eccessiva conflittualità con la collettività;

d) ruolo del Municipi

e) contenziosi con gli operatori;

f) inadeguatezza delle riposte di alcuni operatori

Rilevato, inoltre, che

- con Determinazione n. 8 del 13 ottobre 2005, l'Autorità per la Vigilanza sui Lavori Pubblici (AVCP, oggi ANAC), ha fornito le linee guida per la "cessione del diritto di superficie per le aree pubbliche per la realizzazione dei parcheggi";
- in tale caso l'opera, anche se realizzata "*per essere asservita ad un'unità immobiliare privata è senz'altro di pubblico interesse perché soddisfa esigenze di interesse generale (il decongestionamento del traffico) e come tale è inserita in un atto di programmazione territoriale (P.U.P.), è opera d'urbanizzazione ed è destinata a ritornare, al termine della durata del diritto di superficie, nella disponibilità comunale"* (determinazione AVCP n.8/2005), ed è pertanto da qualificarsi come opera pubblica;

Considerato che

- anche al fine di superare le criticità emerse nelle fasi attuative così come sopra richiamate si è ritenuto opportuno oltre che necessario la predisposizione di uno strumento guida, coerente con le strategie generali, trasportistiche, urbanistiche ed ambientali, che a partire dal Piano Regolatore approvato, dal PUP vigente, dal Patto della mobilità, e dagli atti di pianificazione successiva, costituisca un "sistema di regole" atte a trasformare i "programmi" in un "programma urbano dei parcheggi per Roma;
- in particolare in tale documento, denominato Linee Guida del nuovo Pup, vengono definiti i criteri e le regole da seguire per la localizzazione degli interventi finalizzati alla realizzazione di parcheggi, nonché per l'individuazione dell'operatore economico;
- l'approvazione delle Linee Guida è propedeutica ai fini della futura approvazione del Nuovo Programma Urbano Parcheggi,

Visti

- la Legge 24 marzo 1989 n. 122 e s.m.i.;
- il D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.;
- le Ordinanze Commissariali n. 2/2006, n. 52/2007, n. 53/2007, n. 129/2008, n. 436/2012;
- la Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 21 del 16 aprile 2015;
- la Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 14 del 22 febbraio 2022;
- lo Statuto di Roma Capitale approvato con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 8 del 7/3/2013 e ss.mm.ii.;

Atteso che

in data 26 maggio 2022 il Dirigente della Direzione Sosta e Accessibilità, - del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D. Lgs. n. 267 del 18.8.2000 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto".

Il Direttore F.to: "G. Pepe";

in data 26 maggio 2022, il Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ha attestato - ai sensi dell'art. 30, comma 1, lettere i) e j) del Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi, come da dichiarazione in atti - la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta;

Il Direttore F.to: "A. Fatello";

in data 15 giugno 2022, il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs n. 267 del 18.8.2000, si esprime parere di non rilevanza in ordine alla regolarità contabile della proposta di cui all'oggetto".

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

sulla proposta in esame è stata svolta, ad opera del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97, comma 2, del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss. mm. e ii.

per tutto quanto in narrativa,

LA GIUNTA CAPITOLINA

DELIBERA

1) di approvare le Linee Guida per la redazione del nuovo Programma Urbano Parcheggi di cui all'allegato "A" al presente provvedimento, che forma parte integrante e sostanziale del presente atto;
2) di dare mandato agli uffici del Dipartimento Mobilità e Trasporti di procedere alla redazione del nuovo Programma Urbano Parcheggi, in conformità alle Linee Guida di cui al precedente punto 1);
3) di dare atto che il presente atto è privo di rilevanza contabile.

ALLEGATO A

LINEE GUIDA per il nuovo PROGRAMMA URBANO PARCHEGGI

PREMESSA

Il presente documento definisce gli obiettivi, i criteri e le modalità per la redazione e l'attuazione del nuovo PROGRAMMA URBANO PARCHEGGI per Roma, in coerenza con le indicazioni del Piano Generale del Traffico Urbano approvato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 16 aprile 2015 e del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato con deliberazione di Assemblea capitolina n. 14 del 22 febbraio 2022.

La costruzione del nuovo sistema dei parcheggi considera, oltre ai parcheggi pertinenziali da realizzare su suolo pubblico, anche i parcheggi a rotazione e di scambio. L'individuazione di ubicazione e caratteristiche di questi ultimi è strettamente connessa con il processo di pianificazione strategica e con la relativa programmazione attuativa dell'intero sistema della mobilità cittadina, evidentemente legati all'offerta dei servizi di trasporto pubblico e alle politiche di sviluppo degli stessi servizi.

Il Programma sarà concepito, garantendo il superamento degli aspetti critici evidenziati nel corso dell'attuazione del PUP:

- effettiva rispondenza delle soluzioni di parcheggio alle necessità del sistema di mobilità cittadino;
- efficacia delle soluzioni proposte sul riuso degli spazi urbani per pedoni e trasporto pubblico e quindi più in generale sulla qualità delle sistemazioni superficiali proposte;
- recupero degli spazi nel soprassuolo da destinare a servizi per la Città per almeno l'area di influenza dell'intervento, pari a mt. 500, con effettivo ruolo di "sostituzione" degli spazi di sosta su strada con i nuovi posti auto realizzati;
- garanzie effettive da offrire all'Amministrazione e ai Cittadini da parte di chi opera, in termini di "qualità" dei progetti e delle opere realizzate;
- attuazione di un reale processo di condivisione con i Cittadini di concerto con i Municipi territorialmente interessati.

In sintesi, il Programma deve fornire le indicazioni e i contenuti essenziali per il superamento delle criticità riscontrate, con riferimento alle procedure, alle caratteristiche del progetto, ai termini di partecipazione al processo progettuale e decisionale.

Dopo la fase della "emergenza traffico", è oggi vigente la procedura di realizzazione degli interventi nell'ambito della normativa che regola le opere pubbliche e, per quelle iniziative su impulso degli operatori privati, sarà utile riferirsi al Partenariato Pubblico Privato ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016 s.m.i. parte IV Titolo I ed alle procedure di "project financing" attraverso cui potranno essere proposti da Soggetti privati nuovi interventi nell'ambito del nuovo Programma, oltre agli interventi individuati dall' Amministrazione e che vorrà bandire.

Per le proposte giudicate di interesse pubblico, si procederà all'indizione delle gare e ad espletare tutte le procedure di legge per addivenire alla designazione del concessionario, alla stipula della Convenzione e al rilascio del titolo abilitativo per costruire.

Il Programma Urbano Parcheggi costituisce il riferimento per la ridefinizione delle modalità di presentazione delle nuove proposte di intervento da parte di privati, delle procedure autorizzative e delle responsabilità per la gestione delle proposte e delle successive realizzazioni, tra Uffici centrali e Municipi.

Le proposte dovranno essere basate sul fabbisogno attuale della sosta, o su misure alternative alla soddisfazione della domanda di sosta in ragione di processi di pedonalizzazione o finalizzate ad un diverso uso delle superfici in questione (corsie preferenziali per il trasporto pubblico o per una mobilità sostenibile).

La valutazione sul vigente Programma Urbano Parcheggi (P.U.P.), ha l'obiettivo di portare a compimento un programma ormai trentennale, e sarà compiuta sulla base delle criticità rilevate, definendo i parametri di

misura dell'interesse pubblico al fine di determinare quanto risulta "fattibile", discernendo in ragione del posizionamento strategico, della specifica vocazione, dello stato documentale e di approvazione del progetto, e non di meno della affidabilità del concessionario e dell'impegno per i tempi di esecuzione.

L'effettivo fabbisogno di sosta e le relazioni tra domanda e offerta di sosta per ciascuna zona di traffico sono dedotti in esito alle analisi trasportistiche basate sui dati urbanistici e sui dati, disponibili presso l'Agenzia RSM, di domanda di spostamento per zona, oltre che sulle caratteristiche insediative e produttive associate a ciascuna zona censuaria.

1. IL PUP DAL 1989 A OGGI

Il Programma Urbano Parcheggi (P.U.P.) costituisce il riferimento settoriale per la realizzazione di strutture per la sosta, di tipo continuativo ed autonomo, redatto e approvato dal Comune di Roma in attuazione di quanto previsto dalla Legge 24 marzo 1989 n. 122 del 1989 (c.d. Legge "Tognoli").

Obiettivo della Legge 122/1989 era di fornire ai Comuni uno strumento di operatività, rivolto ad affrontare il fabbisogno di parcheggi, sia come standard obbligatorio per i nuovi interventi edilizi (fissando il noto standard di 1 mq ogni 10 mc di costruzione) sia per fronteggiare il deficit pregresso all'interno degli ambiti urbani consolidati privi o carenti di strutture dedicate.

Obiettivo evidente per la prima volta enunciato da strumenti legislativi specifici, è quello di recuperare lo spazio di superficie sottraendolo alle automobili in sosta inoperosa.

Il Comune di Roma aveva predisposto il PUP articolandolo in: parcheggi "pubblici" (suddivisi a loro volta in parcheggi di scambio, localizzati in corrispondenza di fermate delle linee di trasporto di massa, e parcheggi sostitutivi della sosta su strada, in aree di particolare concentrazione di attività commerciali o comunque di "destinazione") e parcheggi "privati", la cui attuazione è affidata dall'Amministrazione comunale a soggetti privati suoi concessionari, attraverso stipula di apposite convenzioni che disciplinano i rapporti contrattuali.

I parcheggi appartenenti a questa seconda tipologia "Privati" si possono inquadrare in tre sottotipi:

1) parcheggi pertinenziali su aree pubbliche concesse in diritto di superficie dall'Amministrazione comunale, (art. 9 co.4);

2) parcheggi previsti in corrispondenza di aree di proprietà privata, la cui realizzazione è consentita con la concessione di costruzione e gestione, (art.6);

3) parcheggi previsti in corrispondenza di aree private (art.9 co.1), che sono oggetto al solo atto d'obbligo che impone la pertinenzialità dei posti auto realizzati e a regime di convenzione. E' bene evidenziare che questa ultima tipologia di realizzazioni, non era all'origine inserita nel Programma Urbano Parcheggi, perché attuata tramite intervento diretto con solo titolo edilizio; nel periodo emergenziale sono stati inseriti un certo numero di parcheggi art 9 co.1 nel PUP principalmente localizzati in proprietà del Vicariato di Roma.

A seguito del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4/8/2006 con il quale è stato dichiarato lo stato di emergenza fino al 2008 per la situazione in cui versava il settore dei trasporti a Roma, Il 26 settembre 2006 con Ordinanza n. 3543 del Presidente del Consiglio dei Ministri vengono attribuiti al Sindaco di Roma poteri straordinari: il Sindaco di Roma viene nominato Commissario Delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della Capitale.

Con Ordinanza Commissariale n. 2 del 12/10/2006, il Sindaco di Roma Commissario Delegato approva il

Piano degli interventi di riqualificazione delle infrastrutture viarie per la mobilità e per il Piano Parcheggi.

Con Ordinanza n. 52 del 27/7/2007 e con la successiva n. 98 del 2008, viene approvata la rimodulazione e l'integrazione dello stesso Piano Parcheggi, inserendo altri interventi e rinominando alcuni dei precedenti. Con le suddette Ordinanze, nel 2008 risultavano inseriti 277 interventi.

Viene inserita una quota da destinare alla rotazione nei parcheggi il diritto di superficie, (art. 9 co.4) nella misura massima del 40% in deroga al vincolo di pertinenzialità, mentre il 10% dei posti auto pertinenziali deve essere realizzato a stalli.

La successiva ordinanza del Sindaco 129 del 27.11.2008 costituisce un ulteriore elemento di riferimento in quanto oltre a cancellare alcuni interventi e aggiungerne altri, porta in allegato il nuovo schema di convenzione, il disciplinare tecnico, ed è tuttora l'ultimo atto che tratta in modo organico la disciplina dei parcheggi.

Tale provvedimento è stato comunque integrato in modo puntuale sia con aggiunte e cancellazioni di localizzazioni sia con modifiche alle parti normative fino all'ultima proposta nel luglio 2011 quando, con l'Ordinanza Commissariale n. 386, vengono inseriti ulteriori interventi.

Con la chiusura dell'"emergenza traffico" decadono le procedure in deroga e i poteri speciali, pertanto ogni decisione, incluse le eventuali varianti di progetti precedentemente approvati, è di nuovo demandata alla procedura ordinaria che prevede l'istruttoria dei progetti, e che termina con l'approvazione della Giunta Capitolina. Come accennato, la competenza del Piano Parcheggi è attribuita con Ordinanza 436/2012 al Dipartimento Mobilità e Trasporti; con nota del 15 maggio 2012 l'Ufficio di supporto al Commissario delegato - Programma Roma Capitale ha trasmesso l'elenco degli interventi del Piano Parcheggi; nella nota suddetta gli interventi figurano raggruppati per classi (indicate all'art. 1 comma 2 dell'O.P.C.M. 3543/2006) per gruppi omogenei in base allo stato di avanzamento dell'istruttoria:

- interventi con conferenza di servizi aperta – predisposta bozza di ordinanza commissariale di approvazione progetto;
- interventi con conferenza di servizi aperta - in fase di conclusione;
- interventi con conferenza di servizi aperta - con criticità;
- interventi improcedibili o non procedibili nei tempi emergenziali.

1.1 Gli aspetti critici nelle fasi attuative del PUP

L'offerta di posti auto complessivamente realizzata è comunque del tutto insufficiente rispetto alla domanda, a prescindere da qualunque analisi volesse svolgersi su questo tema, ed anche volendosi riferire, in via semplificativa, a quella individuata nel 1990 in sede di redazione del PUP (che ovviamente non può non ritenersi ad oggi superata).

L' analisi delle criticità del Programma Urbano Parcheggi, già messe in luce nel "Patto per la mobilità", ed in parte affrontate nel corso della fase emergenziale, analizza gli interventi relativi ai parcheggi privati, perché quelli di iniziativa pubblica con fondi pubblici scontano delle difficoltà di finanziamento e di realizzazione comuni in tutto il territorio nazionale:

a) *L'eccessiva quantità e la complessità dei passaggi che le procedure hanno richiesto ed ancora oggi richiedono, anche se con specifiche diverse, per le tipologie di parcheggi inseriti nel PUP*

I passaggi procedurali si sono rivelati complessi, poco efficaci e poco funzionali; allo stesso tempo non ha raggiunto livelli sufficienti il sistema delle "garanzie", ponendo scarsa evidenza e attenzione alle tematiche della "qualità" (dei progetti, delle realizzazioni, dell'efficacia delle soluzioni rispetto al riuso degli spazi urbani per pedoni e trasporto pubblico, delle gestioni delle strutture, etc.).

Tale complessità, infatti, non si traduce in modo diretto in una migliore qualità progettuale o realizzativa, anzi spesso genera meccanismi per i quali il risultato finale è spesso peggiore di quanto inizialmente proposto (ad esempio per le continue ripetute variazioni che occorre apportare, sia ai progetti nelle fasi approvative che ai progetti ed alle opere nelle fasi realizzative). È evidente che tale questione contribuisce a generare risultati del tutto insoddisfacenti sia sotto il profilo quantitativo, ovvero per il numero totale di p. auto realizzati negli ultimi 30 anni sia sotto il profilo qualitativo (per lo più riferibili ai risultati "visibili" delle trasformazioni superficiali o meno del territorio), ne consegue un limitato contributo che la realizzazione di strutture per parcheggi è riuscito ad apportare nel Sistema della Mobilità, o anche, più semplicemente, soltanto rispetto alle problematiche della circolazione veicolare, pubblica e privata e dei pedoni).

b) *La scarsa rispondenza dei modelli di gestione delle strutture per la sosta alle esigenze funzionali nel Sistema di Mobilità*

Lo strumento fornito dall'articolo 9 della legge 122/89 con il fine di recuperare il deficit di sosta pertinenziale per le zone della città edificate prima della vigenza dell'obbligo di dotazioni standard di questa tipologia di parcheggi, non si è rivelato aderente alle effettive e mutevoli reali esigenze degli ambiti urbani interessati.

In tale prospettiva, il Comune di Roma nel tempo ha inserito nel PUP un eccessivo numero di interventi, affidandone la realizzazione, attraverso la stipula dei necessari atti convenzionali, agli operatori titolari delle iniziative inserite nel PUP stesso. Ad oggi, con il modello tipologico e funzionale del "pertinenziale" sono state realizzate strutture a box, vincolate in modo rigido, con apposito atto notarile, ad unità immobiliari comprese nel cosiddetto "raggio di influenza".

Nel corso della gestione "emergenziale" sono state apportate modifiche all'ambito di influenza, aumentando l'area all'interno della quale era possibile reperire le unità immobiliari da legare ai box con vincolo pertinenziale e in parallelo è stata approvata con DL 5/2012, convertito in legge 35/2012, la modifica all'art. 9 co.5 in modo che oggi è consentita la cessione della proprietà dei box, fermo restando il vincolo pertinenziale che deve essere trasferito.

Attraverso tali realizzazioni:

- non si è contribuito a limitare i posti auto presenti in superficie sul suolo pubblico (e quindi a produrre quegli effetti "benefici" sull'intero Sistema della Mobilità che costituivano uno degli obiettivi della stessa Legge 122/89), perché la domanda di sosta risulta elevata, soprattutto in alcune aree, e non è stato possibile ridisegnare la superficie nonostante l'ulteriore offerta perché quantitativamente marginale.

  La localizzazione sul territorio di tale tipologia deve essere dunque oggetto di massima attenzione, calibrando l'offerta di parcamento in ragione della prefigurazione della sistemazione in superficie e della domanda di posti auto per lo standard edilizio necessario. La stessa attenzione sarà posta evitando di creare offerta aggiuntiva, e quindi riversando in alcune aree domanda delle aree limitrofe che risultano carenti.

- sono stati costruiti box che restano vuoti quando il proprietario li lascia liberi dalla propria automobile; ciò significa che lo spazio realizzato resta inutilizzato per una percentuale (stimata attorno al 40%) dell'arco del tempo (giorno, settimana, mese, anno). A fronte della evidente iper-domanda di strutture per la sosta e di spazi da recuperare in superficie, tale parziale utilizzazione è sicuramente inaccettabile. Potrebbe aggiungersi che la tipologia a box occupa per il ricovero dell'autovettura una superficie maggiore del 30% ovvero due auto in box corrispondo a circa tre auto in stalli aperti a parità di superficie.

Risulta evidente la necessità di modelli che qualifichino e differenzino l'offerta e ottimizzino l'uso degli spazi in relazione alle esigenze dei diversi contesti facendo sì che la realizzazione di strutture per la sosta contribuisca

coerentemente ad una maggiore qualità urbana ed un apporto al sistema della Mobilità, per raggiungere gli obiettivi di modificare la ripartizione modale a favore del pubblico e privilegiare l'uso degli spazi urbani, quindi dedicandoli principalmente ai pedoni ed al trasporto pubblico ed alternativo.

Il lavoro di definizione e di calibratura della domanda e dell'offerta di sosta, considerata sotto il profilo sia tipologico qualitativo che quantitativo, deve essere effettuato sulla base delle analisi dello stato attuale ed incrociato con le previsioni di attuazione delle reti del trasporto pubblico, e dal punto di vista urbanistico sulla base delle caratteristiche delle singole zone della città, composizione residenti/addetti, sia dei caratteri funzionali, sia infine alle caratteristiche ambientali, sociali e culturali.

A tale problema si è data parziale risposta nel Piano Emergenziale, con l'inserimento di posti auto non pertinenziali nelle previsioni di parcheggi privati concessi in diritto di superficie.

c) *L'eccessiva conflittualità*

L'eredità del Programma Urbano Parcheggi, formatosi in assenza di legislazione riguardante la condivisione e la trasparenza delle decisioni (cfr. le procedure di Valutazione Ambientale Strategica, e le procedure di informazione e consultazione della cittadinanza previste dalla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 2 marzo 2005), ha generato in alcuni casi contrasti con la cittadinanza a volte organizzata nelle forme di associazionismo di quartiere.

Da parte della collettività, sono state soprattutto poste in evidenza le problematiche connesse ad una scarsa partecipazione ai procedimenti e la carenza di informazione, evidenziando essenzialmente criticità per: a) mancanza di conoscenza degli impatti temuti sui fabbricati limitrofi e sulle attività presenti. La Commissione di Alta Vigilanza, è stata predisposta con lo scopo di rassicurare ed indagare questo aspetto di interferenza sotto il profilo della progettazione strutturale, in fase di progettazione e particolarmente in fase di costruzione; b) mancanza di conoscenza e partecipazione alla definizione dello spazio pubblico, con contrastanti atteggiamenti dei cittadini, di conferma dello stato attuale, senza modiche o sottrazione di posti auto, o di partecipazione al progetto dello spazio limitrofo alla propria abitazione.

È evidente che la soluzione al problema passa attraverso un complesso sistema di azioni, che rendano possibile in base alle diverse situazioni di contesto, l'eventuale modifica del modello di riferimento; che prevedano la costituzione di un adeguato sistema di informazioni, di partecipazione e di garanzie; che forniscano una contemporanea e adeguata risposta strutturale e di semplificazione delle procedure;

d) *Ruolo dei Municipi*

La partecipazione dei Municipi al procedimento attuativo ha determinato spesso la necessità di modificare localizzazioni già assentite con l'approvazione originaria del PUP e/o progetti spesso già approvati o in via di approvazione in linea tecnica, in alcuni casi approvati con provvedimento esecutivo o addirittura in presenza del contratto già stipulato.

In qualche caso si è proceduto a cancellare interventi già muniti di permesso di costruire o con il cantiere già avviato, con i conseguenti rischi di esposizione dell'Amministrazione capitolina a richieste di risarcimento danni o di ennesima ricollocazione in altro sito, eventualmente di maggior pregio.

Le localizzazioni proposte dai Municipi stravolgono il senso originario del PUP stesso, trasferendo da un sito all'altro gli interventi solo per ragioni di minore o maggiore "fattibilità" e spesso al di fuori o in contraddizione sia con una logica di sistema sia con le esigenze dei nuovi siti, spesso, ovviamente, diverse dalle precedenti.

Nel momento in cui gli interventi da rilocalizzare mettono in gioco numeri di dimensioni rilevanti, il loro trasferimento da un sito all'altro non può più essere effettuato in modo indifferente alle caratteristiche ed alle esigenze quantitative e tipologiche della domanda di sosta del contesto da cui vengono sottratti e di quello in cui vanno ad essere ricollocati.

e) *Contenziosi in essere e potenziali con gli operatori*

Il complesso delle criticità sopra descritte ha generato un contenzioso che rischia di espandersi a dismisura, e che ha trovato una sua prima risposta nella Delibera 79/2017, che ha cancellato dal Piano tutti gli interventi non procedibili.

f) *L'inadeguatezza delle risposte da parte di alcuni operatori*

Alcuni aspetti della regolamentazione delle procedure, in gran parte contenute nello schema di convenzione, si sono rivelati insufficienti a garantire la possibilità di ricondurre l'operatore inadempiente ad un comportamento virtuoso. Il sistema delle garanzie si è dimostrato alla prova dei fatti da una parte eccessivamente penalizzante per gli operatori scrupolosi, dall'altra poco incisivo con gli operatori inadempienti.

A questo riguardo, si sono determinate in particolare due situazioni:

- la prima afferisce ad operatori che hanno garantito e continuano a garantire una continua presenza "su campo", vale a dire che operano attraverso una costante e coerente attività di progettazione e realizzazione degli interventi di cui hanno la titolarità. La gestione complessa delle procedure di approvazione dei progetti ha generato delle disfunzioni e gli iter approvativi per alcuni parcheggi risultano ancora da perfezionare. Anche i tempi di costruzione spesso risultano eccessivamente lunghi, sia nelle fasi preparatorie (cantierizzazione, sottoservizi, sondaggi geognostici ed archeologici, ecc.) sia in quelle realizzative vere e proprie, a volte per mancanza di un'azione efficace e coordinata pubblico/privato. Da questo punto di vista, da una parte il concessionario deve essere supportato nell' interfacciarsi con apparati dell'Amministrazione o con le Sue partecipate nella risoluzione delle problematiche magari con una partecipazione più attiva in sede di Conferenza dei Servizi, dall'altro il sistema di garanzie per l'amministrazione deve essere ampliato, e resi più efficaci gli strumenti e le leve per poter intervenire, se del caso anche in termini risolutivi, nei confronti delle inadempienze del concessionario. I cambiamenti necessari possono essere introdotti all' interno di un'adeguata revisione degli attuali schemi di convenzione;

- la seconda afferisce a titolari di iniziative inserite nel PUP per i quali l'interesse sembra non essere tanto quello di realizzare un parcheggio, quanto piuttosto quello di incrementare il valore che l'iniziativa possiede, con l'esclusivo obiettivo di "passare la mano", con la cessione della titolarità dell'iniziativa. Tale processo determina ovviamente stasi, tempi di attesa improduttivi ed incrementi di costi, e va quindi interrotto con decisione, attraverso la fissazione di tempi rigorosi ed irrinunciabili per la realizzazione delle opere, trascorsi i quali la titolarità degli interventi stessi viene fatta decadere, fermo restando naturalmente la definizione quantitativa e qualitativa della domanda di posti auto da essi espressa, che va riproposta al mercato attraverso i meccanismi concorsuali di evidenza pubblica già ricordati.

1.2 Verifica ed attuazione procedimenti di espunzione

Il complesso dei parcheggi risulta composto dall'originario PUP di cui alla Deliberazione del Commissario Straordinario n. 2671/1989 per il triennio 1989 – 1991 e successive modifiche e integrazioni, nonché dal Piano Parcheggi oggetto dell'Ordinanza n. 129 del 27/11/2008 e s.m.i. del Sindaco – Commissario Delegato ai sensi dell'O.P.C.M. n. 3543/2006.

Il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, in attuazione di quanto prescritto dall'ANAC, nell'ottica di un più ampio processo di pianificazione strategica e di rimodulazione del Programma Urbano Parcheggi, sta procedendo all'esame degli atti e alla verifica delle condizioni di fattibilità degli interventi alla luce delle criticità emerse nel corso del tempo.

All'esito dell'istruttoria, per gli interventi che risulteranno improcedibili, si predisporrà una proposta di Deliberazione da sottoporre all'Assemblea Capitolina al fine di procedere alla loro espunzione.

2. LE INDICAZIONI DEL "PATTO PER LA MOBILITA' del 2004

Il "Patto per la Mobilità" del 2004, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 231/2004, ha costituito uno dei primi riferimenti per l'aggiornamento sistematico e per la definizione di una strategia di pianificazione dei parcheggi sviluppata in coerenza con le strategie generali, trasportistiche, urbanistiche ed ambientali, che a partire dal Piano Regolatore adottato e dal PUP in vigore, costituisse un "sistema di regole" commisurato alle esigenze di sviluppo, di potenziamento dell'intero Sistema della Mobilità, e non di meno di riqualificazione urbana. Il "Patto della Mobilità" è strumento lungimirante, ridefinisce le funzioni complessive delle strutture della sosta, l'obiettivo è individuato nel recupero dello spazio in superficie.

"La realizzazione di strutture per la sosta finalizzate a restituire gli usi dei suoli principalmente ai pedoni ed al mezzo di trasporto collettivo. Questo è il principale dei cardini del Sistema della Mobilità, e con esso, dell'intera struttura urbana e sociale del territorio e delle città. Non incrementare, quindi in modo acritico l'offerta di sosta ma, al contrario, razionalizzarne gli effetti.

La realizzazione e gestione di strutture per la sosta è un intervento che interagisce con le dinamiche di sviluppo dell'intero Sistema della Mobilità e della nostra possibilità di "muoverci", si confronta con i valori ambientali, si incrementa di complessità morfologica e funzionale, si rapporta con le tematiche d'uso degli spazi urbani e con i suoi fattori di sviluppo sociale, diviene luogo urbano, recupera le funzioni di spazio di riferimento e di identità urbana, concorre alla efficienza di quel complesso di relazioni che chiamiamo città. Solo attraverso la realizzazione di un adeguato numero di strutture per la sosta delle automobili, si potrà gradualmente restituire gli spazi della città ad un loro uso sociale: il passaggio logico necessario è la formazione di un'estesa "coscienza sociale", che acquisisca l'ineluttabilità che la possibilità di riconquistare il bene dei valori della collettività passa per la inevitabile "rinuncia" di ciascuno ad una parte di quello che oggi è un proprio "privilegio" esclusivo."

Le Linee Guida del "Patto per la Mobilità" avevano lo scopo di definire i criteri e regole per la realizzazione di nuove strutture per la sosta e per la gestione del PUP, al fine di raggiungere gli obiettivi che il "Patto" si prefiggeva.

3. LE INDICAZIONI DEL PGTU

Il **Piano Generale del Traffico Urbano** (Del. A.C. n. 21 del 16 aprile 2015) ha definito un modello organizzativo del territorio a 6 zone e per ciascuna zona indica i princìpi da seguire anche in materia di gestione della domanda, offerta e regolamentazione della sosta, sia su strada che in struttura.

In generale, il PGTU indica una nuova struttura tariffaria e un nuovo modello di organizzazione per il sistema della sosta tariffata su strada (da estendere a tutti gli ambiti che ricadono nella seconda zona e interessare sia la viabilità principale sia la locale). Per la seconda e terza zona, indica la realizzazione di parcheggi che garantiscano la caratteristica di "sostituzione" della sosta lungo la viabilità principale. I primi parcheggi di scambio si collocano nella terza zona (finalizzati alla realizzazione della politica di ripartizione modale a favore del trasporto pubblico), ma è soprattutto nella quarta che si indica la realizzazione dei parcheggi di scambio a servizio delle principali direttrici tpl.

1. **Area centrale Mura Aureliane** (sistematica applicazione della sosta tariffata su strada, con l'obiettivo di favorire l'uso quasi esclusivo di mobilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico; limitazioni di accesso alla ZTL anche in base alle caratteristiche emissive; completamente articolata in isole ambientali);

2. **Anello ferroviario** (area critica sia per congestione e per carenza di offerta di sosta; ricadute sulla qualità dell'aria; l'obiettivo è limitare il traffico veicolare privato, in attraversamento e in destinazione; sosta tariffata integrale in tutta la zona; sviluppo dei sistemi di sharing; realizzazione di parcheggi in struttura o in

superficie fuori sede stradale ai margini dell'area);

3. **Fascia verde** (obiettivo è il sostanziale equilibrio fra la componente modale autovettura e il trasporto pubblico; eliminazione sosta su viabilità portante; sosta tariffata solo per la regolazione di ambiti/attrattori specifici; parcheggi sostitutivi sosta su strada; parcheggi di scambio sulle direttrici del trasporto pubblico su ferro e micro-parcheggi sulle direttrici portanti del trasporto su gomma)

4. **GRA** (le nuove realizzazioni urbanistiche hanno prodotto importanti impatti non adeguatamente sostenuti dal sistema infrastrutturale pubblico e privato; l'obiettivo è tendere all'equilibrio fra la componente modale privata e il trasporto pubblico, attraverso politiche volte a favorire l'intermodalità; eliminazione della sosta su viabilità portante eventualmente attraverso la realizzazione di parcheggi sostitutivi; parcheggi di scambio sulle direttrici del trasporto pubblico su ferro e micro-parcheggi sulle direttrici portanti di quello su gomma);

5. **Aree urbanizzate esterne al GRA** (l'obiettivo è aumentare le condizioni di accessibilità al trasporto pubblico su ferro; parcheggi di scambio da realizzare sulle direttrici del trasporto pubblico su ferro; interventi per la riconnessione della rete viaria);

6. **La città verso il mare** (funzioni residenziali e turistico/stagionali; forte pendolarismo; l'obiettivo è aumentare l'uso del tpl/Roma–Lido per gli spostamenti sistematici verso Roma, con servizi di adduzione al servizio ferroviario; realizzazione di aree temporanee per la sosta di scambio a ridosso della via Cristoforo Colombo);

4. LE INDICAZIONI DEL "PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE"

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (adottato dall'A.C. con Del. n. 60 del 2 agosto 2019 ed approvato con la Del. n. 14 del 22/02/2022), è un piano strategico che sviluppa una visione di sistema della mobilità, con un orizzonte temporale di breve (< 5 anni), medio (5-7 anni) e lungo periodo (10 anni). Per il sistema della sosta, lo Scenario di Piano del PUMS comprende interventi sul sistema di park&ride, nodi di interscambio e hub multimodali. Per la realizzazione delle nuove infrastrutture viarie e del sistema dei parcheggi di scambio stima un impegno di 600 mln di €.

In sintesi, lo **Scenario di Riferimento** (interventi in corso di realizzazione o già programmati prima dell'adozione del PUMS stesso) prevede:

- adeguamento di nodi e parcheggi di scambio (Montebello, completamento/adeguamento Conca d'Oro e Annibaliano, Ponte Mammolo, Villa Bonelli, Anagnina, Laurentina e EUR Magliana) per 3.661 nuovi posti auto;

- realizzazione dei parcheggi di scambio di Monti Tiburtini Ovest, Muratella e Acilia sud (nuova stazione Roma-Lido) per 676 nuovi posti auto.

Alcuni dei suddetti interventi sono presenti anche nell'attuale Piano Parcheggi, inseriti nell'All. A dell'O.C. n.129/2008 (Montebello, Conca. Oro, Annibaliano, Ponte Mammolo, Anagnina, Laurentina, Eur Magliana, Monte Tiburtini Ovest, Acilia Sud).

Mentre, lo **Scenario di Piano** PUMS prevede:

- realizzazione di nodi e parcheggi di scambio presso stazioni ferroviarie e metropolitane esistenti (Settebagni, Tor di Quinto, Villa Bonelli, Capannelle, Tor di Valle, Marconi e Colle Mattia) e di nuova realizzazione (Massimina, Selinunte, Statuario e Casal Monastero);

- altri 8 parcheggi di scambio sono previsti a supporto delle stazioni/fermate delle nuove infrastrutture per il trasporto pubblico quali: sistemi a fune, people mover corridoi in sede propria (Torrevecchia, Collina delle Muse e Casalotti GRA saranno realizzati a servizio della funivia Battistini –Torrevecchia -Casalotti GRA; Mercati, Casale Nei e Porta di Roma per lo scambio modale con il people mover Jonio –Bufalotta; Casal Brunori e Tor de' Cenci serviranno rispettivamente i corridoi Colombo e Tor de' Cenci).

Il PUMS prevede infine (a più lungo termine) l'integrazione del programma dei parcheggi di scambio (scenario tendenziale) con la realizzazione delle seguenti opere per complessivi ulteriori 3.500 stalli, attraverso:

- istituzione di un parcheggio di scambio in zona extra GRA in corrispondenza dello svincolo dell'A1 nord a servizio del prolungamento metro B1;

- inserimento del parcheggio di scambio di Farnesina a servizio del prolungamento nord della metro C;

- inserimento del parcheggio di scambio di Ojetti a servizio della nuova linea Metropolitana D;

- inserimento di un Nodo di Scambio nei pressi della A1 sud a servizio del prolungamento della Roma-Giardinetti verso la polarità di Banca d'Italia;

- potenziamento parcheggio di scambio a servizio della stazione ferroviaria Aurelia;

- apertura del parcheggio Cornelia, con trasformazione da parcheggio meccanizzato a parcheggio tradizionale.

5. OBIETTIVI E CRITERI PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PUP

L'area centrale della città

L'area centrale della città nell'ambito di una politica tesa a ridurre la presenza di veicoli circolanti in maniera progressiva dalla periferia al centro, e comunque nelle zone a maggiore presenza di attività, rispetto alle zone a prevalente destinazione abitativa, induce a spostare sempre più all'esterno l'ubicazione di strutture per la sosta.

Particolare rilevanza assume, nel quadro del Sistema della Mobilità, il complesso delle aree centrali della città, evidentemente e diversamente caratterizzate.

La prima di esse corrisponde al c.d. "centro storico", che rappresenta la massima concentrazione al mondo di valori storico monumentali, architettonici, archeologici ed ambientali in ambito urbano.
Nel Sistema della Mobilità, la circolazione veicolare è assoggettata a regime di limitazione degli accessi (ZTL). L'obiettivo da perseguire è quello di garantirne il massimo grado di accessibilità con livelli di ripartizione modale prossimi al 90% in favore del trasporto pubblico e della mobilità pedonale.

La seconda corrisponde al complesso delle aree a corona del "centro storico", indicativamente comprese all'interno del perimetro delle Mura Aureliane.
Anche tali aree sono assoggettate a regimi particolari di tutela ambientale, e nel Sistema della mobilità rappresentano, con alcune eccezioni, la massima estensione territoriale su cui attivare in modo estensivo la tariffazione della sosta, nel tempo, con la dovuta gradualità e con le dovute correlazioni con lo sviluppo del trasporto collettivo.

La funzione di regolazione della circolazione veicolare individuale che l'attivazione della tariffazione della sosta consente, è logicamente coordinata al parallelo potenziamento dei livelli di accessibilità collettiva, e deve essere costantemente aggiornata e diversificata nelle tariffe in relazione alla presenza di alternative efficaci, di vicinanza all'area centrale, delle caratteristiche funzionali del contesto, ed infine, ma non da ultimo, dalla realizzazione di strutture per la sosta che consentano di rendere strutturale anziché transitorio l'effetto di regolazione generato dal complesso delle azioni poste in essere.

All'interno del PUP erano stati inseriti interventi localizzati in corrispondenza delle aree centrali della città, soprattutto di tipo pertinenziale, con l'obiettivo principale di rispondere al deficit di standard edilizio (urbanistico) esistente.

Tale deficit costituisce oggi, il principale elemento di degrado sicuramente del centro storico ed in parte dell'intera area centrale urbana, ridotta come è noto ed evidente a tutti ad un ammasso di lamiere in sosta e di auto in circolazione che da un lato rendono impercorribili gli spazi urbani soprattutto da parte dei pedoni, e dall'altro annichiliscono quella "massima concentrazione al mondo di valori storico monumentali, architettonici, archeologici ed ambientali in ambito urbano" che dovrebbe essere al contrario preservata e valorizzata, e che costituisce la fondamentale ricchezza della città, oggi ridotta nei suoi spazi ad un intollerabile garage a cielo aperto.

A fronte della irrinunciabile esigenza di restituire all'area centrale ma soprattutto al centro storico della città la vivibilità e la bellezza dei suoi spazi e delle sue architetture sottraendole alla prolificazione delle automobili, l'amministrazione comunale ha svolto accurati studi al fine di valutare, in via conclusiva, la fattibilità di interventi nel sottosuolo ovvero attraverso la riconversione di strutture esistenti in elevazione.

Le principali risorse (significativamente le uniche) oggi esistenti, sono costituite dal parcheggio al di sotto del Galoppatoio a Villa Borghese e da quello sotto il Gianicolo, realizzato in occasione del Giubileo. Entrambe le strutture restano ad oggi, come noto, sotto-utilizzate.

Tale circostanza dimostra la necessità che la realizzazione (o la presenza) di strutture per la sosta debba essere integrata funzionalmente e nelle caratteristiche di gestione, con il contesto di riferimento.

Se agli utenti è consentito parcheggiare sul marciapiede gratis e senza tema di sanzioni, il parcheggio resterà sempre vuoto, e lo spazio urbano compromesso. Progettare, realizzare e gestire in modo organico ed unitario, la realizzazione di strutture per la sosta e gli spazi urbani funzionalmente connessi, è dunque condizione irrinunciabile per raggiungere gli obiettivi di recupero della vivibilità degli spazi della città.

Aree per mobilità alternativa

Se il PUP non ha affrontato direttamente tali tematiche, nell'ambito degli interventi che definiscono nel loro insieme il Sistema della Mobilità non si può non affrontarle, considerando le potenzialità di risposta ad esse offerte dalla realizzazione di strutture per la sosta, sia attraverso la liberazione di spazi di superficie, che possono essere utilizzati per la mobilità non veicolare individuale (ad esempio aree per il car sharing, aree per biciclette, spazi pedonali, ecc.) sia attraverso l'inserimento coordinato e pianificato, di spazi adeguati all'interno delle stesse strutture.

A questo riguardo appare di fondamentale importanza, per le esigenze di regolazione della circolazione, di accessibilità alle aree centrali urbane ed infine della loro riqualificazione (anche sotto il profilo dell'inquinamento atmosferico ed acustico), l'inserimento generalizzato di spazi finalizzati all'incentivazione di forme alternative di mobilità, individuale e collettiva, e quello pianificato di spazi ed attrezzature che consentano la gestione ordinata dei flussi e della sosta dei bus turistici, dei sistemi di distribuzione delle merci, ed infine della realizzazione di una rete di trasporto collettiva ecologica e commisurata alle caratteristiche strutturali dei tessuti storici.

In definitiva, l'obiettivo è quello di dotare l'Amministrazione di uno strumento guida, sviluppato in coerenza

con le strategie generali, trasportistiche, urbanistiche ed ambientali, nuovo ed innovativo, che a partire dal Piano Regolatore adottato, dal PUP vigente, dal Patto della mobilità, e dagli atti di pianificazione successiva, costituisca un "sistema di regole" atte a trasformare i "programmi" in un "programma urbano dei parcheggi per Roma".

Un Programma commisurato alle esigenze di sviluppo e di potenziamento dell'intero Sistema della Mobilità, in grado di restituire priorità alle componenti pedonali, collettive, e quindi di contribuire a creare le condizioni per il recupero della vivibilità degli spazi urbani, e predisposto secondo regole e criteri dettati da esigenze trasportistiche, dai fabbisogni di sosta commisurata allo stato attuale dei luoghi, o da ipotesi generali di trasformazione e riqualificazione di ambiti urbani, e riferibili:

- al rapporto domanda/offerta di sosta, direttamente connesso alle caratteristiche insediative, residenziali e produttive, delle singole zone interessate;

- alla struttura e la consistenza dell'offerta di trasporto che caratterizza le zone interessate, come la copertura del trasporto pubblico, l'offerta di modalità alternative di spostamento, la rete stradale, la disponibilità di spazio pubblico;

- alle caratteristiche che definiscono l'accessibilità generale dei luoghi;

- agli specifici indici trasportistici calcolati in base ai dati insediativi e socioeconomici disponibili presso Roma Servizi per la Mobilità, aggiornati periodicamente dalla stessa RSM, determinati in funzione di:

    - la densità residenziale per zona censuaria;

    - la densità degli addetti (produttiva) per zona censuaria;

    - la disponibilità di spazio (suolo) pubblico;

- agli eventuali interventi di riqualificazione urbana previsti/programmati dall'Amministrazione;

- alle previsioni del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS, recentemente approvato, che individua un "Piano delle Isole Ambientali" e definisce 81 aree entro le quali saranno realizzate e attrezzate una o più isole ambientali, caratterizzate da discipline di traffico, servizi e funzioni prettamente locali, e oggetto di interventi di riqualificazione e valorizzazione urbana;

I criteri sopra enunciati dovranno pertanto essere assunti a riferimento per:

a) la localizzazione delle aree per la realizzazione dei parcheggi;

b) la individuazione delle priorità programmatiche;

c) procedere ad approvare espressamente un complesso di norme e regole;

d) la formulazione di procedimenti per l'attuazione dei singoli interventi secondo gli indirizzi strategici generali.

Il sistema delle regole dovrà definire:

- le procedure di verifica e approvazione dei progetti da parte dell'Amministrazione comunale, per la stipula della convenzione, per il rilascio del diritto di superficie e del permesso a costruire;

- le modalità e il ruolo dei Municipi in tutte le fasi del processo, e per la gestione e manutenzione delle aree superficiali;

- le modalità di aggiornamento delle banche dati e le analisi trasportistiche e di trasformazione urbanistica per disporre degli strumenti di analisi necessari a verificare la rispondenza delle proposte con la pianificazione e la programmazione degli interventi.

Parcheggi pertinenziali e parcheggi a rotazione

Le tipologie di strutture di parcheggio, conformemente al Sistema della Mobilità ed agli strumenti di pianificazione generale sono così riassumibili:

- parcheggi "*pertinenziali*" da realizzare su suolo pubblico (rif. ex art. 9 co. 4 Legge 24 marzo 1989, n. 122 "Tognoli");

- parcheggi "*a rotazione*";

- parcheggi di "*scambio*".

Parcheggi pertinenziali

La tipologia "*pertinenziale*", in quanto principalmente dedicata a fronteggiare il deficit dello standard edilizio (urbanistico), è correlata logicamente a quegli ambiti urbani che ne sono storicamente carenti, ed in primo luogo le aree centrali della città. In considerazione della particolare "sensibilità" ambientale di tali aree, i siti sui quali poter localizzare nuove strutture per parcheggi non possono che essere oggetto di precisa scelta pianificatoria, e costituiscono un vero e proprio "sistema" di luoghi (i principali dei quali, e forse unici come detto, sono costituiti dai lungotevere e dai colli), legati al sistema di regole per la gestione della circolazione nelle aree centrali (ZTL, sosta tariffata, ecc.) ed alle modalità di accesso (trasporto collettivo, alternativo, pedonalità). Il modello pertinenziale deve tendere, anche in questi casi, ad una gestione "evoluta" delle strutture (tendendo a correlare la pertinenzialità richiesta dalla Legge 122/89 più che al legame "fisico" tra posto auto ed immobile, a quello "giuridico" tra l'immobile e la disponibilità di posto garantita;

La tipologia dei parcheggi pertinenziali è sempre proponibile, in tutto il territorio cittadino, sia all'interno che all'esterno delle Mura Aureliane. Entro le Mura Aureliane, all'interno della ZTL, le proposte relative ai parcheggi pertinenziali saranno le uniche che potranno essere prese in considerazione.

Parcheggi a rotazione

La tipologia a rotazione dovrà essere "sostitutiva", in quanto principalmente dedicata a togliere automobili dagli spazi di superficie per poterli dedicare al trasporto collettivo, ai pedoni, ecc., è correlata principalmente ai sistemi di trasporto di secondo livello previsti dal nuovo PRG (i c.d. "corridoi per la mobilità"), con l'obiettivo soprattutto di esercire tali linee in sedi dedicate, nonché alla realizzazione di vere e proprie reti pedonali e ciclabili nella città, con una azione diffusa di riqualificazione urbana. L'eventuale offerta di sosta aggiuntiva rispetto a quella presente nel contesto, che può essere posta a carico di strutture di questo tipo, deve essere attentamente valutata, caso per caso, in ragione delle caratteristiche urbanistiche ed ambientali, delle funzioni di attrazione e delle reti di trasporto presenti, che potranno determinare la scelta di creare nuovi posti auto (e quindi aumentare i flussi veicolari privati attratti) ovvero il contrario (ad esempio in considerazione di una insufficiente rete di adduzione al contorno). Per questa tipologia, dunque, anche in considerazione della continua trasformazione degli ambiti in cui prevalentemente ricade, più che sistema di luoghi predefinito, è opportuno identificare un sistema di regole.

Parcheggi di scambio

Analogamente ai parcheggi pubblici a rotazione, sarà possibile la realizzazione di parcheggi pubblici di scambio. I parcheggi di scambio da considerare nel Programma Urbano Parcheggi corrispondono a quelli previsti nel Piano Strategico della Mobilità Sostenibile – PUMS.

In sintesi, gli strumenti per la realizzazione di strutture per la sosta risultano:

a) trasformazione del modello gestionale del PUP di attuazione privata;

b) affidamento ad ATAC della realizzazione e gestione delle strutture per la sosta;

c) piano di realizzazione di strutture per parcheggi attraverso procedure di evidenza pubblica in finanza di progetto o concessione di gestione;

6. CRITERI E VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI

6.1 Interventi individuati dall'amministrazione

Per tutti gli interventi individuati dall'Amministrazione si procederà attraverso la preliminare pubblicazione di bandi di gara di evidenza pubblica nel rispetto del D.Lgs. n. 50/2016 s.m.i., per addivenire alla designazione del concessionario, alla stipula della Convenzione e al rilascio del titolo abilitativo per costruire.

6.2 Interventi non individuati dall'Amministrazione

In caso di presentazione di proposte e dei progetti da parte dei Privati, non ricompresi tra quelli già individuati dall'Amministrazione Capitolina nel nuovo Programma Urbano Parcheggi, per la realizzazione dei parcheggi pertinenziali, a rotazione e di scambio, conseguirà una valutazione tramite un set di regole e criteri dettate da esigenze trasportistiche, dai fabbisogni di sosta commisurata allo stato attuale dei luoghi, o da ipotesi generali di trasformazione e riqualificazione di ambiti urbani.

Ciascuna proposta dovrà essere completa di verifiche di fattibilità tecnico-economica (PFTE), corredata dalla necessaria analisi trasportistica con studio dei flussi di traffico per/dal parcheggio, e sarà valutata dall'Amministrazione in coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione trasportistica e urbanistica vigenti.

In particolare, le proposte saranno valutate in relazione all'effettivo rapporto domanda/offerta di sosta, direttamente connesso alle caratteristiche insediative, residenziali e produttive, delle singole zone interessate. Unitamente a queste, sarà considerata la struttura e la consistenza dell'offerta di trasporto che caratterizza le zone interessate, come la copertura del trasporto pubblico, l'offerta di modalità alternative di spostamento, la rete stradale, la disponibilità di spazio pubblico; tutte caratteristiche che definiscono l'accessibilità generale del luogo.

I criteri di ammissione delle proposte dovranno quindi fare riferimento agli specifici indici trasportistici calcolati in base ai dati insediativi e socioeconomici disponibili presso Roma Servizi per la Mobilità, aggiornati periodicamente dalla stessa RSM. Le variabili fondamentali, che definiscono tali indici, sono dunque:

1 la densità residenziale per zona censuaria;

2 la densità degli addetti (produttiva) per zona censuaria;

3 la disponibilità di spazio (suolo) pubblico;

4 la copertura del tpl "forte" (fermate di servizi su ferro o di servizi su gomma).

Le proposte dovranno, in ogni caso, essere valutate in relazione ad interventi di riqualificazione urbana previsti/programmati dall'Amministrazione e/o offerti dagli stessi proponenti. Le stesse dovranno obbligatoriamente presentare a corredo la documentazione volta a prevedere la sostituzione della sosta su strada con contestuale riqualificazione di aree ricadenti nella zona di influenza di 500 mt., tramite -misure di valorizzazione (es.: quali, in particolare, ciclabili, preferenziali, pedonalizzazioni con la realizzazione di nuove piazze/aree di aggregazione/aree pedonali; messa in sicurezza e ampliamento dei percorsi pedonali; nuovi arredi; ecc.) e una generale offerta di modalità di spostamento alternativo all'auto privata (es.: sviluppo della pedonalità; sviluppo dei sistemi di sharing; ecc.).

A tale proposito il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – PUMS, recentemente approvato, individua un "Piano delle Isole Ambientali" che definisce 81 aree entro le quali saranno realizzate e attrezzate una o più isole ambientali, caratterizzate da discipline di traffico, servizi e funzioni prettamente locali, e oggetto di interventi di riqualificazione e valorizzazione urbana. In tal senso si dovranno declinare le proposte per la realizzazione di nuove strutture di parcheggio all'interno di tali ambiti.

Sempre in relazione a quanto previsto dal PUMS è necessario diversificare gli indirizzi da fornire relativamente alla realizzazione dei nuovi interventi tra Area Centrale (delimitata dalle Mura Aureliane che ricomprendono, a loro volta, la ZTL Centro Storico) e la restante porzione di territorio esterna alle Mura.

Tutte le procedure sono ricondotte alla Normativa vigente, per:

- la formulazione delle proposte nell'ambito di partenariati Pubblico-Privato (D.Lgs. 50/2016 s.m.i. - parte IV Titolo I), in particolare di strumenti di project financing;
- la dichiarazione di pubblica utilità da parte dell'Amministrazione comunale;
- l'indizione, le procedure di gara e l'aggiudicazione;
- la stipula della Convenzione e la concessione dei diritti di superficie;
- titolo abilitativo per costruire.

6.2.1 Interventi per l'Area Centrale (all'interno della ZTL Centro Storico e all'interno delle Mura Aureliane)

Se ricadenti all'interno della Zona a Traffico Limitato del Centro Storico, gli interventi potranno riguardare esclusivamente parcheggi pertinenziali da realizzare su suolo pubblico. Entro la ZTL Centro Storico non saranno accolte proposte per la realizzazione di parcheggi "a rotazione".

Se ricadenti all'esterno della ZTL Centro Storico, ma comunque all'interno delle Mura Aureliane, gli interventi potranno riguardare parcheggi pertinenziali e anche parcheggi "a rotazione", da realizzare su suolo pubblico. Sia gli uni che gli altri dovranno avere carattere di sostituzione della sosta su strada, e offrire proposte e/o occasione di riqualificazione e valorizzazione degli ambiti, oltre che di tutela del patrimonio storico/monumentale.

Gli interventi relativi ai parcheggi pertinenziali potranno essere presentati da privati interessati, imprese di costruzione o di società anche cooperative e pertinenti a unità immobiliari urbane ubicate entro un ambito di influenza definito in 500 mt in linea d'aria dal sito scelto (l'ambito di influenza dell'intervento è individuato come

l'area ricadente all'interno di un cerchio centrato sul parcheggio di raggio pari a 500 mt.).

Le strutture dei parcheggi dovranno essere dimensionate in modo tale che il solaio di copertura risulti assimilato, per quanto riguarda i carichi, ad un impalcato da ponte di prima categoria e, nel caso di sistemazione a verde della soprastante area superficiale, dimensionato anche per sopportare i carichi del peso del terreno nel rispetto del Regolamento di cui alla Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 17 del 12/03/2021.

Gli interventi dovranno rispettare le norme previste nel Regolamento Capitolino del Verde Pubblico e Privato del Paesaggio Urbano di Roma Capitale approvato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 17 del 12/03/2021.

I parcheggi dovranno prevedere la realizzazione di posti auto in stalli aperti (non in box) e prefigurare l'adozione di sistemi di ricarica elettrica dei posti auto, tramite colonne o wall_box.

6.2.2 Proposte presentate per l'area esterna alle Mura Aureliane

Per l'area esterna alle Mura Aureliane potranno essere realizzati parcheggi pertinenziali, a rotazione e, dalla Fascia 3 del PGTU, parcheggi di scambio.

Gli interventi relativi ai parcheggi pertinenziali potranno essere presentati da privati interessati, imprese di costruzione o di società anche cooperative e pertinenti a unità immobiliari urbane ubicate entro un ambito di influenza definito in 500 mt in linea d'aria dal sito scelto (l'ambito di influenza dell'intervento è individuato come l'area ricadente all'interno di un cerchio centrato sul parcheggio di raggio pari a 500 mt.).

Le strutture dei parcheggi dovranno essere dimensionate in modo tale che il solaio di copertura risulti assimilato, per quanto riguarda i carichi, ad un impalcato da ponte di prima categoria e, nel caso di sistemazione a verde della soprastante area superficiale, dimensionato anche per sopportare i carichi del peso del terreno nel rispetto del Regolamento di cui alla Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 17 del 12/03/2021.

Gli interventi dovranno rispettare le norme previste nel Regolamento Capitolino del Verde Pubblico e Privato del Paesaggio Urbano di Roma Capitale approvato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 17 del 12/03/2021.

I parcheggi dovranno prevedere la realizzazione di posti auto in stalli aperti (non in box) e prefigurare l'adozione di sistemi di ricarica elettrica dei p.auto, tramite colonne o wall_box.

7. GRUPPO DI LAVORO PER LA VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE

Il nuovo Programma dovrà prevedere la costituzione di un apposito "Gruppo di Lavoro" costituito da esperti e tecnici interni o esterni alla Pubblica Amministrazione, che potrà esprimere valutazioni tecnico amministrative per la definitiva approvazione delle proposte presentate, verificando la coerenza delle stesse con le previsioni degli strumenti di pianificazione e programmazione.

Il Gruppo di Lavoro potrà coadiuvare il RUP durante le fasi di esecuzione dell'intervento.

L'obiettivo è quello di supportare, all'interno dell'Amministrazione Comunale, le responsabilità proprie del RUP (relative agli aspetti tecnico-amministrativi dell'opera) con le determinazioni relative alla coerenza delle proposte presentate rispetto alle esigenze della Città e alla pianificazione degli interventi sulla mobilità a scala

urbana.

Il nuovo Programma Urbano Parcheggi dovrà prevedere l'abolizione della Commissione di Alta Vigilanza (CAV).

8. RUOLO DELLE STRUTTURE

8.1. Il ruolo del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti

Il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti curerà le procedure di evidenza pubblica per l'individuazione del Concessionario, per la stipula della convenzione e per il rilascio del titolo abilitativo a costruire.

Le proposte da parte dei Privati devono essere presentate presso gli Uffici del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti – Direzione Sosta e Accessibilità. Il Dipartimento, anche attraverso il "Gruppo di Lavoro" procede alla verifica e alla valutazione.

La predisposizione degli schemi di convenzione dovrà tenere necessariamente conto delle seguenti indicazioni:

- Per i parcheggi pertinenziali realizzati da privati su suolo pubblico, in base a quanto disposto dalla Legge 24 marzo 1989, n. 122 ("Tognoli") all'art. 9, comma 4 lettera a), la concessione del diritto di superficie farà riferimento a un periodo di tempo non superiore a 90 anni.

- Per quanto riguarda i corrispettivi per la concessione dei diritti di superficie, l'importo da corrispondere sarà calcolato sulla base di tabelle già esistenti, ma aggiornate al valore attuale del mercato immobiliare, avendo anche a riferimento i dati OMI dell'Agenzia delle Entrate, e rivalutato secondo gli indici ISTAT negli anni prossimi.

- Per i parcheggi a rotazione, realizzati su suolo pubblico da soggetti privati, il nuovo Programma dovrà prevedere una durata della concessione ai sensi della normativa vigente (DLgs 50/2016 ss.mm.ii), commisurata alla vita utile dell'opera e all'articolazione del Piano Economico-Finanziario.

8.2. Il ruolo dei Municipi

A valle delle autorizzazioni rilasciate dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, della stipula della convenzione per la concessione dei diritti di superficie e del rilascio del titolo abilitativo a costruire da parte degli Uffici centrali, i Municipi territorialmente competenti subentrano agli Uffici centrali per tutte le attività riguardanti la sistemazione superficiale, con riferimento al carattere "sostitutivo" del parcheggio, e più specificatamente per quanto riguarda:

- indicazioni programmatiche per la realizzazione delle sistemazioni superficiali (ove non già espresso), previa verifica di compatibilità con l'opera interrata;

- espressione del parere tecnico qualitativo sul progetto di sistemazione superficiale (ove non già espresso), sulla determinazione del costo dell'opera e sui tempi di esecuzione;

- controllo e verifica dell'opera di sistemazione superficiale in tutte le fasi costruttive.

Il Concessionario dovrà versare la somma indicata nel piano di manutenzione (allegato al progetto approvato) al Bilancio di Roma Capitale.

Il Municipio ha facoltà di intervenire direttamente per la realizzazione dell'intervento di sistemazione superficiale e in tal caso dovrà richiedere al concessionario il versamento dei costi di sistemazione, come da computo metrico, e provvedere in proprio all'assegnazione dei lavori attraverso l'indizione di una procedura come stabilita dal Codice dei Contratti Pubblici.

A valle della realizzazione dell'opera, il Municipio subentra nella gestione e successiva manutenzione delle parti in superficie del parcheggio, con un duplice obiettivo:

- garantire il decoro, la massima accessibilità e la sicurezza delle aree superficiali, in funzione della tipologia di sistemazione prevista per l'area (es. verde attrezzato, piazza lastricata, ecc.);

- non attribuire oneri all'Amministrazione centrale, né economici, ulteriori rispetto a quelli già versati dal concessionario, né di gestione delle aree.

I Municipi potranno, in particolare, gestire direttamente ovvero affidare a terzi attraverso procedure di evidenza pubblica, la manutenzione e gestione delle aree in superficie. Per esempio, nel caso di affidamento a gestori di chioschi per il ristoro, gli Uffici municipali potranno concordare con l'esercente dell'attività commerciale le modalità di gestione e cura dell'area in questione (anche, ad esempio, gli orari di apertura/chiusura).

L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, la suestesa proposta di deliberazione che risulta approvata all'unanimità.

Infine la Giunta, in considerazione dell'urgenza di provvedere, dichiara all'unanimità immediatamente eseguibile la presente deliberazione a norma di legge.
(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE
R. Gualtieri

IL SEGRETARIO GENERALE
P.P. Mileti

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 24 giugno 2022 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino all'8 luglio 2022.

Lì, 23 giugno 2022

SEGRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

IL DIRETTORE
F.to Angelo Gherardi