

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA  
GIUNTA CAPITOLINA**

(SEDUTA DEL 18 GENNAIO 2024)

L'anno duemilaventiquattro, il giorno di giovedì diciotto del mese di gennaio, alle ore 17,15, nella Sala dell'Arazzo, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1	GUALTIERI ROBERTO.....	<i>Sindaco</i>	8	ONORATO ALESSANDRO .....	<i>Assessore</i>
2	SCOZZESE SILVIA .....	<i>Vice Sindaco</i>	9	PATANE' EUGENIO .....	<i>Assessore</i>
3	ALFONSI SABRINA .....	<i>Assessora</i>	10	PRATELLI CLAUDIA .....	<i>Assessora</i>
4	CATARCI ANDREA .....	<i>Assessore</i>	11	SEGNALINI ORNELLA .....	<i>Assessora</i>
5	FUNARI BARBARA .....	<i>Assessora</i>	12	VELOCCIA MAURIZIO .....	<i>Assessore</i>
6	GOTOR MIGUEL .....	<i>Assessore</i>	13	ZEVİ ANDREA TOBIA .....	<i>Assessore</i>
7	LUCARELLI MONICA .....	<i>Assessora</i>			

Sono presenti il Sindaco, il Vice Sindaco e gli Assessori Lucarelli e Onorato.

Intervengono in modalità telematica gli Assessori Catarci, Patanè, Pratelli e Veloccia.

Partecipa il sottoscritto Vice Segretario Generale Vicario Dott. Gianluca Viggiano.  
(*OMISSIS*)

**Deliberazione n.3**

**Revisione delle Linee Guida ai fini del nuovo Programma Urbano  
Parcheggi, approvate con deliberazione della Giunta Capitolina n.209 del  
17 giugno 2022.**

### **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), 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 febbraio 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;

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 confluire 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

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 ;

con deliberazione del 30 maggio 2012, l'ANAC è tornata sull'argomento, evidenziando che, nonostante il mutamento del quadro normativo e la determinazione dell'Autorità in materia, il Comune di Roma continuava a realizzare parcheggi *"... da ritenersi rientranti nella nozione di opera pubblica, sulla base delle semplici proposte presentate da privati oltre venti anni fa, protraendo fino all'attualità l'effetto di procedure ormai non più coerenti con l'attuale quadro normativo ..."*;

l'ANAC ha consigliato, nelle conclusioni, di eseguire *"... una ricognizione complessiva degli interventi strettamente riconducibili al citato avviso pubblico (con il quale nel 1990 e nel 1991 l'Amministrazione aveva provveduto all'aggiornamento del P.U.P. mediante l'inserimento di interventi proposti dai privati) ancora da realizzare e al completamento degli stessi in tempi limitati, al fine di poter procedere, nel caso di nuovi ulteriori interventi, con modalità coerenti all'attuale quadro normativo ..."*;

#### **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;

con deliberazione della Giunta Capitolina n. 209 del 17 giugno 2022 sono state, pertanto, approvate le Linee Guida per la redazione del nuovo Programma Urbano Parcheggi;

in tale documento vengono definiti, quindi, 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;

con riferimento agli interventi inseriti nell'attuale Programma Urbano Parcheggi, le suddette Linee Guida precisano, inoltre, che, all'esito dell'istruttoria, per quegli interventi che risulteranno improcedibili si predisporrà una proposta di Deliberazione da sottoporre all'Assemblea Capitolina al fine di procedere alla loro espunzione;

la Direzione Sosta e Accessibilità, in attuazione di quanto prescritto dall'ANAC, nell'ottica di un più ampio processo di pianificazione strategica e di rimodulazione del Programma Urbano Parcheggi, ha avviato l'iter finalizzato all'esame degli atti e alla verifica delle condizioni di fattibilità degli interventi non ancora attuati, né approvati, e i cui procedimenti, alla luce delle criticità emerse nel corso del tempo e del tempo eccessivamente lungo trascorso, ponendosi in contrasto con l'attuale quadro normativo, non possono protrarsi *sine die*;

nell'ambito di tale attività istruttoria - così come previsto dalle Linee Guida approvate con deliberazione della Giunta Capitolina n. 209/2022 - per un primo blocco di interventi ritenuti improcedibili, sono state avviati e conclusi gli atti endo-procedimentali ed è stata predisposta una Deliberazione da sottoporre all'Assemblea Capitolina al fine di procedere alla loro espunzione;

stante, tuttavia, l'ampiezza e l'elevato numero dei procedimenti, si rende, comunque, necessario un supplemento istruttorio, al fine di procedere, nel più breve tempo possibile, alla verifica di fattibilità e di attualità di ulteriori interventi, non ancora esaminati, ed il cui esito costituisce presupposto per la redazione del Nuovo PUP, in coerenza con il PGTU approvato con D.A.C. n. 21/2015 e del PUMS approvato con D.A.C. n. 14/2022, oltre che in linea con le vigenti normative in materia di affidamento dei contratti pubblici;

nel contempo, al fine di predisporre uno strumento utile per una prima macrovalutazione di eventuali nuovi interventi da inserire nel nuovo Piano Urbano parcheggi, è stato predisposto, con il supporto della società Roma Servizi per la Mobilità s.r.l, lo *Studio e analisi in relazione agli obiettivi fissati dal PUMS, finalizzati alla redazione del nuovo PUP* (prot. QG28323/2023 successivamente integrato con prot. QG 35920/2023), con il quale è stato elaborato un aggiornamento dell'analisi delle esigenze di sosta, che ha incluso e considerato:

- lo scenario di riferimento attuale e di previsione, anche incrociato con le previsioni di attuazione di reti di trasporto pubblico, processi di pedonalizzazione, isole ambientali, corsie preferenziali piste ciclabili;
- le analisi per zone (domanda di spostamento, caratteristiche, ecc.);
- le caratteristiche insediative e produttive zone;
- le proposte per la localizzazione di nuovi parcheggi di scambio in accordo con gli indirizzi del PUMS;
- gli indici trasportistici calcolati in base ai dati insediativi e socioeconomici disponibili (densità residenziale, densità addetti, copertura TPL forte, disponibilità aree).

**Rilevato, inoltre che,**

in data 1° luglio 2023 è divenuto efficace il Nuovo Codice degli Appalti di cui al D.L.gs. n. 36/2023, che, nell'ottica di semplificazione e razionalizzazione della materia degli appalti pubblici, ha, tra l'altro, ridefinito la nozione di partenariato pubblico privato;

**Ritenuto necessario,**

alla luce mutato quadro regolamentare e normativo, nonché delle criticità emerse in fase di definizione del vigente Programma Urbano Parcheggi, procedere ad una revisione delle Linee Guida, approvate con deliberazione della Giunta Capitolina n. 209/2022, prevedendo, in particolare:

- il coordinamento con le disposizioni previste dal Nuovo Codice degli appalti di cui al D.Lgs. n. 36/2023;
- procedure con termini perentori per il completamento del vigente Programma Urbano Parcheggi, per interventi con convenzione stipulata;
- un sistema di regole più definito per la predisposizione del nuovo Programma Urbano Parcheggi (quadro esigenziale della sosta, classificazione sistema parking, kit di strumenti procedurali, modalità standard di presentazione dei progetti, modalità semplificate di gestione del vincolo pertinenziale, sistema ITS e di informazione gestionale centralizzato);

- l'integrazione con lo *Studio e analisi in relazione agli obiettivi fissati dal PUMS, finalizzati alla redazione del nuovo PUP.*

**Dato atto che**

l'approvazione della revisione delle Linee Guida è propedeutica ai fini della futura approvazione del Nuovo Programma Urbano Parcheggi, in coerenza con il PGTU approvato con D.A.C. n. 21/2015 e il PUMS approvato con D.A.C. n. 14/2022, oltre che in linea con le vigenti normative in materia di affidamento dei contratti pubblici,

**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.;
- Il D.lgs. 36/2023

**Atteso che**

in data 27/12/2023 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. Iannaccone";

in data 27/12/2023, 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 8/1/2024 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art.49, comma 1, D.lgs. del 18 agosto 2000, n.267, si dichiara la *non rilevanza contabile* della proposta di deliberazione di cui all'oggetto".

Il Ragioniere Generale

F.to: "M. Iacobucci";

sulla proposta in esame è stata svolta, ad opera del Segretariato 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.

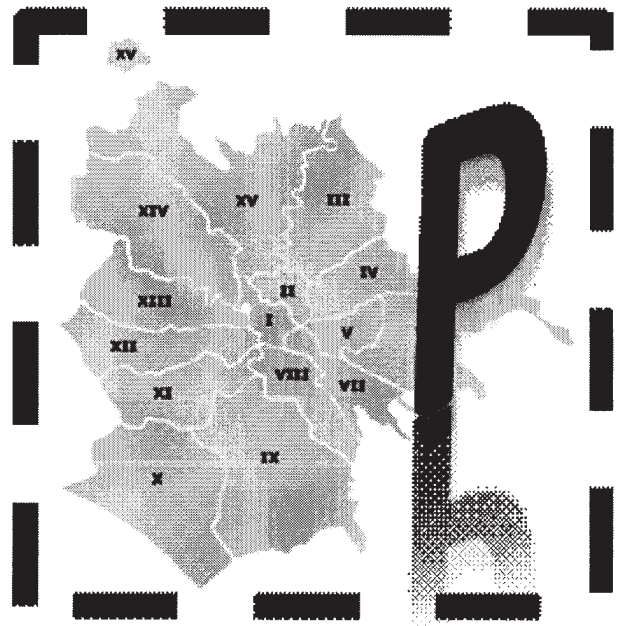
per tutto quanto in narrativa,

**LA GIUNTA CAPITOLINA****DELIBERA**

- 1) di approvare la revisione delle Linee Guida per la redazione del nuovo Programma Urbano Parcheggi di cui alla deliberazione della Giunta Capitolina n. 209/2022, allegate al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale;
- 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

**REVISIONE**  
LINEE GUIDA per il  
nuovo  
PROGRAMMA  
URBANO  
PARCHEGGI



## Indice

<b>INQUADRAMENTO .....</b>	<b>3</b>
<b>PREMESSA.....</b>	<b>5</b>
<b>1. LE INDICAZIONI DEL “PATTO PER LA MOBILITÀ DEL 2004.....</b>	<b>7</b>
<b>2. LE INDICAZIONI DEL PGTU .....</b>	<b>8</b>
<b>3. LE INDICAZIONI DEL “PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE” .....</b>	<b>9</b>
<b>4. IL PUP DAL 1989 A OGGI .....</b>	<b>10</b>
1.1 Gli aspetti critici nelle fasi attuative del PUP rilevati nel PGTU .....	11
1.2 Attività propedeutica alla redazione del nuovo PUP - Verifica ed attuazione procedimenti in corso .....	14
<b>5. OBIETTIVI E CRITERI PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PUP .....</b>	<b>16</b>
L’area centrale della città .....	16
Aree per mobilità alternativa .....	17
Parcheggi pertinenziali e parcheggi a rotazione .....	20
Parcheggi pertinenziali .....	20
Parcheggi a rotazione .....	20
Parcheggi di scambio .....	21
<b>6. CRITERI E VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI .....</b>	<b>21</b>
6.1 Localizzazione delle aree .....	21
6.2 Interventi individuati dall’amministrazione .....	21
6.3 Interventi non individuati dall’Amministrazione .....	22
6.3.1 Interventi per l’Area Centrale (all’interno della ZTL Centro Storico e all’interno delle Mura Aureliane) .....	23
6.3.2 Proposte presentate per l’area esterna alle Mura Aureliane .....	23
<b>7. Verifica di assoggettabilità alla VAS del Programma Urbano Parcheggi.....</b>	<b>24</b>
<b>8. GRUPPO DI LAVORO PER LA VALUTAZIONE DELLE PROPOSTE .....</b>	<b>24</b>
<b>9. RUOLO DELLE STRUTTURE .....</b>	<b>24</b>
8.1. Il ruolo del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti .....	24
8.2. Il ruolo dei Municipi .....	25
<b>10. STUDIO E ANALISI DOMANDA DI SOSTA IN RELAZIONE AGLI OBIETTIVI FISSATI DAL PUMS – FINALIZZATI ALLA REDAZIONE DEL NUOVO PUP .....</b>	<b>25</b>
10.1 Tempi medi di sosta per la zona di riferimento .....	28



## **INQUADRAMENTO**

Con la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile attraverso un approccio integrato fra tutte le problematiche, si rende necessario adeguare gli strumenti di pianificazione e riorganizzazione della sosta, stabilendo prioritariamente i principi che devono essere adottati per il raggiungimento degli obiettivi ivi previsti.

Le presenti Linee Guida – di aggiornamento alle Linee Guida approvate con D.G.C. n. 209/2022 - intendono sviluppare una visione di sistema della mobilità correlato e coordinato con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale e si inquadrano nelle strategie generali di intervento stabilite dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.14 del 22/02/2022, che rappresenta l'orizzonte strategico che orienterà la mobilità in senso sostenibile con un riferimento temporale di lungo periodo, confrontando la situazione attuale e quella di riferimento – intesa come linea di completamento delle opere attualmente già in corso di sviluppo e/o finanziate - con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti.

Pertanto, il nuovo Piano Urbano dei Parcheggi dovrà assumere come riferimento strategico il PUMS mentre per le attività di programmazione e pianificazione degli interventi si farà riferimento al PGTU.

### **PUMS e PGTU**

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Tale approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento *“Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”* (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea ed è in linea con quanto espresso dall'Allegato *“Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”* al Documento di economia e finanza 2017.

Il PUMS si inquadra, quindi, nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore.

In particolare, il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle *“Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico”* redatte dal Ministero dei Lavori Pubblici, in seguito a quanto disposto dall'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada.

Il PGTU, approvato con Deliberazione di A.C. n. 21 del 16/4/2015, descrive uno scenario programmatico di breve e medio periodo della mobilità a Roma, cioè tutte quelle misure e obiettivi per migliorare e razionalizzare l'organizzazione dei sistemi di mobilità esistenti. Essendo stato redatto in un periodo precedente al PUMS, nelle presenti Linee Guida, se ne assumeranno gli orientamenti compatibilmente con le indicazioni del PUMS che, in quanto di più recente redazione, risulta essere più attuale. Eventuali considerazioni inserite nel processo di formazione del nuovo PUP e inserite nel presente documento, saranno successivamente recepite nell'aggiornamento del PGTU.

Dal punto di vista gerarchico quindi l'ordine degli strumenti di Pianificazione della Mobilità a livello comunale e di Città Metropolitana sarà la seguente:

**1. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;**

**2. Piano Urbano del Traffico (PUT), a Roma Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).**

**Anche il nuovo Programma Urbano dei Parcheggi deve concorrere agli obiettivi di accessibilità e di sostenibilità della mobilità urbana e in tal senso non può prescindere dalle politiche adottate dalla Amministrazione per la regolamentazione della sosta su strada. In pratica, il sistema dei parcheggi deve far parte della strategia di *“Sustainable Urban Mobility”*.**

**Detti obiettivi rivestono grande importanza in tutto il territorio comunale, ma è nelle aree più centrali delle Città, laddove gli spazi a disposizione delle diverse componenti di traffico sono minori, che i conflitti e le criticità diventano più rilevanti.**

**Per questi motivi, diventa fondamentale definire un'organizzazione della sosta, di superficie e di parcheggi interrati, che stabilisca una “gerarchizzazione” degli spazi disponibili su strada in base a priorità stabilite dall'Amministrazione Comunale per ciascuna tipologia di utenti, lasciando alle utenze meno sensibili la disponibilità di sosta in aree di parcheggio progressivamente più esterne alla Città. Una volta stabilite le linee guida da perseguire per la definizione delle scelte più adeguate alle esigenze del territorio, il successivo passaggio dovrà portare alla loro verifica e armonizzazione con le condizioni esistenti.**

## **PREMESSA**

Il presente documento definisce, **dunque**, 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.

**Nell'ambito di un mutato quadro economico sociale e normativo, si rende necessario, rispetto alle esperienze pregresse, definire gli obiettivi e i criteri per l'avvio di un rinnovato Programma Urbano dei Parcheggi che, coerentemente con gli atti di programmazione e pianificazione generali, recepisca le attuali esigenze, sia sempre più attento alle dinamiche legate alla salute e all'ambiente, e al contempo utilizzi i nuovi strumenti normativi messi a disposizione dalla recente produzione legislativa. In particolare, stante la particolarità del contesto normativo di riferimento, nel nuovo Programma Urbano dei Parcheggi necessariamente continueranno a convivere procedure e interventi avviati nel precedente quadro legislativo e nuovi interventi che dovranno essere realizzati avvalendosi dei più recenti strumenti normativi stabiliti dal nuovo Codice dei Contratti. Si tratta di definire un set strumentale da utilizzare secondo le peculiarità di ogni singolo intervento.**

**In tal senso, la redazione e l'attuazione di un nuovo Programma Urbano Parcheggi per Roma, è finalizzato a superare alcuni schemi del Piano Parcheggi derivante dal periodo emergenziale e del vecchio Programma Urbano Parcheggi, e per correggere alcune rilevate criticità, anche in funzione di una realtà profondamente mutata sia relativamente al quadro legislativo, sia agli aspetti economico-sociali, oltre che ambientali e di politiche della mobilità.**

**Il vecchio impianto procedurale ha condotto ad esperienze spesso controverse, a qualche eccellenza e a soluzioni scarsamente funzionali, ad una limitata integrazione delle strutture con le altre componenti del traffico e del sistema della mobilità urbana, ma soprattutto ad una produzione, quantitativa e qualitativa, che non è risultata conforme alle aspettative.**

**In particolare, sono emerse significative criticità in ordine ai parcheggi privati su aree pubbliche. In linea generale non sembrano siano stati raggiunti gli obiettivi finalizzati a sostituire la sosta di superficie. Inoltre, i provvedimenti che nel corso degli anni si sono succeduti, piuttosto che introdurre elementi di semplificazione nella gestione degli atti conseguenti alla formalizzazione del vincolo di pertinenzialità, hanno determinato un ginepraio normativo da cui uscirne è diventato un impegno imperativo. Si aggiunga, inoltre, che le modalità di affidamento, non consentendo un vero e proprio confronto concorrenziale e, stabilendo di default una durata novantennale delle relative concessioni, anche per la parte "a rotazione", oltre a determinare un "mercato dei diritti acquisiti", hanno generato, esponenzialmente, un contenzioso che impegna tuttora, oltre il consentito, gli uffici dell'A.C., distogliendoli dalla gestione delle altre attività incluse nel P.U.P. come i parcheggi di scambio e i parcheggi sostitutivi della sosta su strada. Pertanto, in tal senso, in sede di revisione del Programma Urbano Parcheggi, previa ricognizione dello stato dei vari iter tecnico-amministrativi, occorrerà verificare l'Interesse Pubblico al mantenimento di quegli interventi che, dato il lungo periodo trascorso, le evoluzioni normative e le mutate condizioni socio-economiche, non corrispondono più alle esigenze della città, oltre che a porsi - in alcuni casi - in contrasto con il PGTU e con lo scenario disegnato dal PUMS. Parallelamente, per quegli interventi dove sia verificato l'Interesse Pubblico al mantenimento degli atti, introdurre elementi di semplificazione nelle procedure connesse con la gestione del vincolo di pertinenzialità. Infine, con riferimento alla deroga all'art. 9 c. 4 della Legge Tognoli (vincolo di pertinenzialità), introdotta con l'O.P.C.M. n. 3543/2006, occorrerà procedere ad una attenta valutazione se e in che misura la deroga, laddove applicata, abbia o meno apportato significativi benefici circa la sostenibilità economico-finanziaria degli interventi.**

**Il nuovo Programma Urbano dei Parcheggi dovrà assumere quale priorità la realizzazione di parcheggi di scambio e di quelli finalizzati a ridurre la sosta su strada intensificando modelli di parcheggio di tipo promiscuo**

**Per i parcheggi a tariffazione oraria andranno individuati modelli gestionali che tengano conto delle strategie adottate dall'Amministrazione in materia di sosta tariffata di superficie e di riqualificazione delle isole ambientali.**

**Sia per parcheggi sostitutivi che per quelli di scambio, si farà riferimento alla zonizzazione contenuta nel PGTU e andranno verificate le condizioni di convenienza, economica e finanziaria, nel caso in cui si ricorra a modelli realizzativi basati su partenariati pubblico privati.**

**In sede di nuova programmazione, per le aree centrali, l'individuazione delle singole localizzazioni dovrà comunque tener conto che in genere, una maggiore disponibilità di parcheggio, induce ad incrementare il traffico piuttosto che ridurlo.**

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 con particolare riferimento all'obiettivo di liberare spazi per renderli maggiormente fruibili alla popolazione;**
- **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;**
- **un sistema di garanzie, sia in fase di costruzione che in fase gestionale, che incoraggi l'operatore economico ad un comportamento virtuoso;**
- **partecipazione effettiva dei municipi sia in fase di pianificazione che in quello di realizzazione, assumendo come vincolanti gli orientamenti assunti.**

**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, consentendo ampia partecipazione e concorrenzialità, in grado di promuovere e incentivare la qualità e l'innovazione dei servizi offerti da parte degli investitori privati, nonché migliorare lo spazio pubblico, garantendo nel contempo un adeguato livello di entrate per il bilancio dell'ente.**

Dopo la fase della "emergenza traffico", **alla luce del nuovo Codice dei Contratti (D. Lgs. 36/23) e degli orientamenti espressi e ribaditi dall'ANAC (Determinazione AVCP n. 8/2005 e Deliberazione ANAC n. 57/2012), per quanto riguarda i modelli di affidamento delle opere, ad eccezione di quelli privati che insistono su aree private, si farà riferimento a quanto stabilito nel nuovo Codice e in particolare alla parte che disciplina la collaborazione pubblico privato. Pertanto, nel nuovo PUP, occorrerà definire gli interventi che l'Amministrazione, sulla base di propri atti di programmazione, riterrà necessari perché finalizzati a raggiungere gli obiettivi di mobilità sostenibile. Per questa tipologia di opere, nell'ambito delle iniziative di PPP, si potrà far ricorso, alternativamente, o a procedure di affidamento tramite concessione, ovvero ricorrendo al modello della finanza di progetto. Analogamente, occorrerà prevedere la possibilità per gli Operatori Economici, di presentare autonome proposte di realizzazione di interventi non incluse nel Programma Urbano dei Parcheggi. In questa ultima ipotesi, al fine di**

**evitare la presentazione di proposte decontestualizzate, occorrerà fare riferimento agli strumenti di pianificazione e agli studi sulla sosta adottati dalla Amministrazione.**

**In ogni caso, il ricorso al partenariato pubblico privato, presuppone il trasferimento del rischio operativo, dal lato della domanda, in capo all'operatore economico.**

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 **intervenuta stipula della convenzione**, e non di meno della affidabilità del concessionario e dell'impegno per i tempi di esecuzione.

**In linea con l'intento della Legge 122/1989 e dei successivi interventi normativi, il P.U.P. dovrà essere predisposto sulla base di una stima effettiva della domanda, correlato in linea tecnica con il PGTU e con il PUMS (scenario attuale e di piano), indicare i tempi di intervento e di attuazione, le localizzazioni previste, le tipologie di realizzazione e i parametri dimensionali.**

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. LE INDICAZIONI DEL "PATTO PER LA MOBILITÀ 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, costituisce 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.

**Il "Patto per la Mobilità", stante le criticità allora rilevate e tuttora persistenti, difatti, già si poneva l'obiettivo di avviare una "riapertura" al mercato, con effetti positivi sia sotto il profilo quantitativo che nel promuovere la concorrenza e valorizzare la qualità degli interventi, attraverso l'attivazione di**

**procedure concorsuali di evidenza pubblica (concessione di costruzione e gestione, attivazione generalizzata per ambiti urbani e/o sistemi unitari di procedure di finanza di progetto ecc).**

**Tali intenti, tuttavia, sono stati poi accantonati con l'avvento del periodo emergenziale e delle norme derogatorie introdotte per far fronte alla grave situazione determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio di Roma Capitale.**

## **2. 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 principi 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);

### **3. LE INDICAZIONI DEL “PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ 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 Ogetti 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.

#### 4. 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. È 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 rilevati nel PGTU

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 parcheggio 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 corrispondono a circa tre auto in stalli aperti a parità di superficie.

Risulta evidente la necessità di modelli che qualificano 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. **In sede di redazione del nuovo PUP, anche al fine di orientare le decisioni per la pianificazione degli interventi, sia nuovi che riproposti, dovranno essere condotte delle puntuali valutazioni circa i benefici indotti dall'uso promiscuo di questa tipologia di parcheggi.**

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 modifiche 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 **alla sola fase attuativa, senza un reale e preventivo coinvolgimento nella fase di programmazione e pianificazione**, 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. **Disfunzioni e criticità che, sedimentandosi nel corso del tempo hanno in molti casi reso inattuati gli interventi già assentiti. La riduzione dei tempi di realizzazione, insieme ad un organico e semplificato sistema di garanzie e assicurazioni, può essere una risposta in positivo alle criticità evidenziate.** 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 l'opera, quanto piuttosto quello di alimentare il "mercato delle convenzioni" che, in analogia a quello più noto dei derivati dei prodotti finanziari, è caratterizzato da plurime cessioni tra operatori economici con un affievolimento delle garanzie previste nelle originarie convenzioni, e dove anche l'attività di verifica sui requisiti soggettivi e oggettivi diventa impresa assai ardua. Anche in questo caso, oltre alla riduzione dei tempi di realizzazione, andranno previste delle garanzie a favore dell'Amministrazione, da rinnovare ad ogni cambio del titolare della Convenzione. Si dovrà prevedere, nelle nuove convenzioni, un termine tassativo di inizio dei lavori oltre il quale si procederà alla risoluzione del contratto in danno a favore dell'amministrazione. Tuttavia, un sistema più rigoroso circa la fase di realizzazione comporta delle assunzioni di responsabilità da parte dell'Amministrazione Capitolina nel senso che ogni singola iniziativa potrà e dovrà essere avviata solo laddove si disponga di un preliminare quadro di certezze che, nell'orientare l'operatore economico, riduca i rischi fisici, generalmente connessi con la costruzione di immobili nel sottosuolo capitolino, e trasportistici, derivanti dalla mancanza di adeguati studi del traffico e delle connesse esigenze di sosta.

## 1.2 Attività propedeutica alla redazione del nuovo PUP - Verifica ed attuazione procedimenti in corso

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.

**Per la redazione del nuovo PUP si rende necessario, preliminarmente, effettuare delle analisi sugli interventi inseriti nei vari strumenti di programmazione che si sono succeduti nel corso degli anni. Tale attività, da intendersi propedeutica alle future localizzazioni, non può prescindere da una verifica di attualità e fattibilità degli interventi stessi, finalizzata anche a stabilire se confermarli o meno nel nuovo PUP.**

**In tal senso 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 non ancora attuati, né approvati, e i cui procedimenti, alla luce delle criticità emerse e del tempo eccessivamente lungo trascorso, ponendosi in contrasto con l'attuale quadro normativo, non possono protrarsi *sine die*.**

**Nell'ambito di tale attività istruttoria, per un primo blocco di interventi ritenuti improcedibili, sono state avviati e conclusi gli atti endo-procedimentali ed è stata predisposta una Deliberazione da sottoporre**

all'Assemblea Capitolina al fine di procedere alla loro espunzione.

Analogamente si procederà per gli interventi, e relative localizzazioni, inseriti da ultimo nell'OdS n. 129/2008 (di epoca emergenziale) per i quali non è intervenuta né il provvedimento di approvazione del progetto né la stipula della convenzione. Tale attività istruttoria supplementare, data l'ampiezza e il gran numero dei procedimenti in corso, sarà ugualmente finalizzata a verificare le condizioni di fattibilità o meno degli interventi per addivenire in tempi non più procrastinabili alla conclusione dell'originario P.U.P.

Per gli interventi con convenzione stipulata e per i quali non è stato rilasciato il relativo permesso di costruire, e dunque dato avvio ai lavori, è necessario fissare termini certi e perentori per la riattivazione degli interventi da parte dei titolari.

A tal fine, entro un mese dalla data di esecutività della Delibera di Adozione del presente aggiornamento alle Linee Guida per la redazione del nuovo PUP, la Struttura competente provvederà attraverso formale notifica agli interessati, stabilendo un termine perentorio (pari a 30 gg) trascorso infruttuosamente il quale dovrà procedersi alla adozione degli atti finalizzati alla dichiarazione di decadenza/revoca secondo le modalità previste in convenzione nei casi di inadempimento.

Inoltre, per detti interventi con convenzione stipulata e progetti approvati ma non avviati, dato il lungo tempo trascorso dalla stipula della convenzione e dall'approvazione del relativo progetto, in ragione dei mutati scenari fattuali, regolamentari e normativi medio tempore intervenuti, si procederà mediante apposite conferenze dei servizi ex art. 14 e ss della L. 241/1990 per la conferma dei pareri espressi a suo tempo, con l'avvertenza che gli elaborati progettuali - al fine di consentire agli enti invitati a partecipare alla Conferenza di Servizi di esprimersi relativamente agli aspetti di rispettiva competenza - dovranno essere adeguati agli approfondimenti progettuali e agli elaborati minimi previsti dalla normativa attualmente vigente.

Dovrà, altresì, prevedersi l'aggiornamento dei Piani Economico Finanziari a suo tempo presentati e dei relativi allegati, l'attualizzazione degli studi di traffico e di rilievo della sosta presente, oltre che la stima di quella futura, anche sulla scorta degli scenari di piano previsti dal PUMS.

Per i parcheggi di tipo "sostitutivo" della sosta su strada, è fatto obbligo per il concessionario individuare il soggetto gestore del servizio qualora diverso dal concessionario stesso, nonché definire il piano di gestione.

Ciò in linea anche con quanto già evidenziato nel "Patto per la Mobilità" (D.C.C. n. 231/2004), atteso che per i parcheggi di tipo "sostitutivo" non viene a costituirsi diritto di superficie e, ai sensi dell'art. 21 dello Schema di Convenzione allegato all' O.C. n. 129/2008 *"la quota del costruendo parcheggio da mettere a disposizione dei privati senza vincolo di pertinenzialità [ndr. parcheggi a rotazione] dovrà essere realizzata con le modalità previste dalla presente convenzione per la quota parte 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 del costo sostenuto per la realizzazione dello stesso e fino al termine della convenzione"*.

Il predetto schema sulla base del quale risultano stipulate le convenzioni in essere, seppure non in linea con le odierne normative, prevede una durata novantennale anche per la gestione dei posti a rotazione, sotto la condizione della corresponsione di un canone una volta raggiunto il pay back period. Conseguentemente, per consentire agli uffici del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di determinarsi in ordine all'ammontare del canone annuo, da corrispondere una volta raggiunto il "punto di pareggio", in ottemperanza al richiamato art. 21 dello schema di convenzione approvato con l'OdS n. 129/2008, è necessario che i PEF, a formule aperte, riportino i dati di input e di output, sia con riferimento alla fase costruttiva che a quella gestionale e manutentiva.

Rispetto alle sole linee guida NUVV, richiamate dell'Allegato G dell'OdS n. 129/2008, inoltre, si ritiene utile, nello sviluppo dei PEF, tenere in considerazione anche le norme/indicazioni medio tempore subentrate, prevedendo l'esplicitazione di una serie di indicatori utili all'A.C. per valutare la performance economico finanziaria determinata nei PEF. Tra questi:

Valore Attuale Netto del progetto (VAN di progetto);  
 Tasso Interno di Rendimento del progetto (TIR di progetto);  
 Valore Attuale Netto dell'Equity (VAN Equity);  
 Tasso Interno di Rendimento dell'Equity (TIR Equity);  
 DSCR (Debt Service Cover Ratio)  
 LLCR (Loan Life Cover Ratio)

Si ritiene parimenti utile la redazione della matrice dei rischi, atta a definire e allocare in modo chiaro ex ante gli eventuali rischi derivanti dalla realizzazione e gestione del progetto.

Stante, infine, il lungo tempo trascorso dalla stipula delle convenzioni, anche al fine di scongiurare ulteriori tempi di attesa improduttivi e la verifica della reale capacità dei concessionari di proseguire nell'iniziativa, trattandosi di opere pubbliche di interesse generale, realizzate a vantaggio della collettività, dovrà essere assicurato il possesso dei requisiti di ordine generale e speciale previsti dal D.Lgs 36/2023, per quanto compatibili.

## 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.

**Un efficace sistema di parcheggio non può prescindere dalle politiche adottate dalla amministrazione in materia di circolazione veicolare privata, del sistema e dei livelli di tariffazione su strada e della disponibilità del trasporto collettivo (pubblico e privato). In tal senso, tanto più i rinnovati interventi di parking riescono a relazionarsi con le altre azioni in materia di mobilità, tanto più sarà possibile rendere strutturale e funzionale il singolo intervento.**

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 e **preservare l'immenso patrimonio storico culturale, costituito anche dagli spazi urbani, poco accessibile e valorizzato a causa della permanente invasione di auto private.**

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 proliferazione 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.

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 **necessaria [irrinunciabile]** per raggiungere gli obiettivi di recupero della vivibilità degli spazi della città **che deve accompagnarsi ad una indispensabile azione di controllo e sanzionatoria da parte dell'Amministrazione per reprimere il fenomeno della sosta selvaggia.**

### **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 PUMS, dal PGU, 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:
  - o la densità residenziale per zona censuaria;
  - o la densità degli addetti (produttiva) per zona censuaria;
  - o 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) **metodologia per la individuazione delle aree dove realizzare i parcheggi;**
- b) individuazione delle priorità programmatiche;
- c) **ridefinire, razionalizzare, unificare e semplificare il complesso di norme e regole tuttora vigenti;**
- d) **definire e semplificare le procedure di affidamento delle concessioni.**

Il sistema delle regole dovrà definire:

**Il quadro esigenziale della sosta che può essere soddisfatto attraverso parcheggi interrati, per ogni zona ed eventualmente, per sottozona, come individuate dal PGTU**

**Una classificazione del sistema di parking più rispondente all'evoluzione settoriale: parcheggi che svolgono una funzione prettamente finalizzata alla riduzione della sosta di superficie (pertinenziali, pertinenziali/rotazione, rotazione), quelli connessi con il sistema del trasporto pubblico per incentivare lo scambio auto/TLP, e quelli realizzati da privati su aree private**

**Un kit di strumenti procedurali applicabili secondo le caratteristiche di ogni singolo intervento, ricorrendo in via prioritaria a quelli previsti dal Libro IV (Partenariato Pubblico Privato e Concessioni) del D. Lgs. 36/23 (Codice dei Contratti)**

**Modalità standard di presentazione e di approvazione dei progetti e soluzioni progettuali e di funzionalità che favoriscano l'accesso al parcheggio superando la resistenza psicologica all'utilizzo di stalli interrati**

**Modalità semplificate per la gestione del vincolo di pertinenzialità per quelli realizzati su aree pubbliche (atti notarili, trasferimento della pertinenzialità etc etc), anche esternalizzando queste attività**

**Un sistema ITS e di informazione gestionale centralizzato in modo che ogni concessionario si doti, obbligatoriamente, di un proprio sistema informativo intercomunicabile e integrato con**



quello centralizzato. In pratica, il nuovo PUP dovrà ispirarsi ad un approccio che prevede un uso intensivo delle moderne tecnologie con l'obiettivo di utilizzare il minor numero di risorse possibili (carburante, tempo, spazio) per ottenere un parcheggio di veicoli più veloce, facile e ottimizzato durante il periodo in cui queste vetture restano inutilizzate. In tal senso lo Smart Parking è l'utilizzo della tecnologia per individuare quali spazi sono occupati e quali disponibili, e spesso per creare una mappa dei parcheggi in tempo reale. Il parcheggio intelligente diventa così un tassello importante nel contesto della smart mobility e dovrà ispirarsi ai modelli già in uso in altre capitali europee caratterizzati da sistemi operativi di tipo "*monitoring parking lots*" e "*informing driver about parking possibilities*". Il sistema ITC centralizzato, in coerenza con il Piano Triennale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione, sarà progettato mediante l'utilizzo di codici aperti mentre nel caso di software sviluppati dai singoli concessionari e/o titolari di parcheggi, dovrà essere reso disponibile il codice sorgente

**La valorizzazione delle Isole Ambientali mediante la realizzazione di parcheggi di prossimità**

Durata dei contratti e/o convenzioni strettamente determinata dal tempo necessario per recuperare il costo dell'investimento oltre ad un adeguato rendimento. Una durata ragionevole riduce il rischio di regolamentazione (in capo all'Amministrazione) soprattutto in un settore, quello della mobilità, molto sensibile a continue modifiche di carattere politico amministrativo (vedi inibizione dei veicoli a carburante in particolari aree, cambiamenti dei livelli tariffari). Nel caso di parcheggi pertinenziali in diritto di superficie, la limitazione temporale si applica per la sola parte di stalli a rotazione

La fattibilità di prevedere, all'interno dei parcheggi interrati, degli hub dedicati alla distribuzione delle merci. Nelle zone 1 e 2 del PGTU potranno essere previsti mini-hub accessibili da veicoli elettrici per lo stoccaggio delle merci e successiva distribuzione nelle aree centrali

La fattibilità di un uso promiscuo dei parcheggi interrati (rotazione – hub merci – depositi) laddove necessario per garantire l'equilibrio economico finanziario dell'investimento

Una progettazione integrata parcheggi di scambio/servizi finalizzata all'inserimento di funzioni amministrative e commerciali

Le modalità e il ruolo dei Municipi in tutte le fasi del processo realizzativo degli interventi, da quella programmatica e di pianificazione a quella realizzativa vera e propria;

Il sistema delle garanzie di esecuzione, prevedendo in ogni caso l'inserimento della clausola alla rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia all'eccezione di cui all'articolo 1957, comma 2, del Codice Civile, nonché l'operatività delle garanzie medesime entro quindici giorni, a semplice richiesta scritta dell'Ente Concedente;

Una modalità standardizzata per la presentazione di progetti da parte dei promotori privati che presupponga la messa a disposizione degli studi e delle analisi sulla mobilità da parte dell'A.C. In tal senso occorrerà prevedere la redazione di apposite Linee Guida tipo "Analisi delle esigenze di sosta" per zone e sotto-zone omogenee, che potranno essere consultate dagli operatori economici in modo di orientare le scelte progettuali, sia per i parcheggi inseriti nel PUP che per quelli che potranno essere spontaneamente presentati da promotori privati;

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.

## Parcheeggi pertinenziali e parcheeggi a rotazione

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

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

parcheeggi "*a rotazione*";

parcheeggi di "*scambio*".

### Parcheeggi 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, **sebbene cercando di superare la rigidità dei parcheggi convenzionali, dotandoli di una vocazione multimodale, che possa soddisfare quel segmento di offerta ad oggi insufficiente, un maggior utilizzo di mezzi sostenibili (Biciclette, veicoli elettrici, veicoli in sharing) in combinazione con il trasporto pubblico, in grado di disincentivare l'uso dell'auto privata soprattutto in zone con un TPL forte. Si tratterà di hub urbani, tecnologicamente attrezzati, in cui poter offrire un elevato livello di servizi diversificati, di piccole medie dimensioni, se paragonati ai grandi "parcheggi di scambio" in prossimità dei nodi, posti in un contesto periferico della città e in un tessuto meno consolidato.**

### Parcheeggi 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., ed 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.

**Detti parcheggi, potranno essere concepiti come hub intermodali, parte di un sistema di MaaS (Mobility as a Service), con spazi non solo per la sosta di auto private, così da assumere un ruolo strategico all'interno di un sistema di mobilità integrato e moderno.**

**Il fine è quello di avere sempre meno auto private e più mobilità condivisa, prevedendo localizzazioni**

in intersezione con il TPL, raccordate alle reti ciclabili e dotate di parcheggi per bici, attrezzate con punti di ricarica per mezzi elettrici, con spazi dedicati alla presa/rilascio di mezzi in sharing. Potranno altresì essere previsti servizi a supporto dell'utenza (biglietterie, punto informazioni) e attività complementari di tipo commerciale, per le aree maggiormente periferiche (zone 4, 5 e 6 del PGTU).

Per l'area interna alle Mura Aureliane, non ricadente in ZTL, e per l'area esterna alle Mura Aureliane, sarà possibile presentare proposte di Partenariato Pubblico-Privato (PPP) per la realizzazione di parcheggi pubblici "a rotazione".

### **Parcheggi di scambio**

Analogamente ai parcheggi pubblici a rotazione, sarà possibile la realizzazione di parcheggi pubblici di scambio, sia finanziate con risorse pubbliche che con risorse private. Il finanziamento con risorse private presuppone il ricorso alla figura del promotore di proposte di PPP. 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 prevedendo forme di monitoraggio come previsto dalla Linee Guida n. 9 del 27/7/2022
- 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 Localizzazione delle aree**

Alla luce dell'esperienza maturata si ritiene che gli interventi finalizzati alla realizzazione di parcheggi debbano essere attivati su aree preventivamente individuate dall'Amministrazione, anche a seguito di indicazioni da parte dei Municipi, sulla base dei criteri indicati al paragrafo 5 delle presenti linee guida.

In particolare, per quanto riguarda i parcheggi "pertinenziali", l'individuazione delle aree per la realizzazione degli stessi deve necessariamente facilitare e favorire il recupero degli spazi superficiali (almeno nelle aree circostanti – zona di influenza di 500 mt.) da destinare a servizi per la Città.

### **6.2 Interventi individuati dall'amministrazione**

Per tutti gli interventi individuati dall'Amministrazione si procederà attraverso la pubblicazione di appositi Avvisi di Manifestazione di Interesse in aderenza a quanto stabilito dal comma 11 dell'art. 193 del Codice dei Contratti, a cui seguiranno i bandi di gara per l'affidamento delle concessioni.

Una prima ricognizione, al fine di limitare il consumo di suolo, prevederà la possibilità di rifunionalizzazione di strutture di sosta esistenti (sfruttando tra l'altro disponibilità di quelle sottoutilizzate e/o non completate) o la riconversione altre strutture inutilizzate;

All'esito di detta ricognizione, si valuterà la necessità di realizzare nuove strutture (interrate o in elevazione) per far fronte alla cronica mancanza di posti auto ed ai nuovi bisogni di sosta in funzione delle nuove esigenze e servizi, quali:

- Punti di ricarica elettrica (EVC)
- Servizi di Logistica

- **Servizi di Mobilità**
- **Servizi ancillari e nuove tecnologie.**

**Le strategie da mettere in atto, volte alla razionalizzazione dello spazio da dedicare alla sosta, tendono a:**

- **Governare la domanda di sosta diurna e notturna;**
- **Efficientare il sistema dei parcheggi;**
- **Investire in modelli smart e in innovazione.**

### **6.3 Interventi non individuati dall'Amministrazione**

**In applicazione dell'art. 193 del Codice dei Contratti, in caso di presentazione di proposte e dei di 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. In tal senso si procederà ad una valutazione di aderenza dei progetti alle Linee Guida "Analisi delle esigenze della Sosta" e alla loro coerenza con gli scenari individuati dal PGTU e di PUMS.**

**Conseguentemente ogni proposta dovrà contenere un progetto di fattibilità, una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato e la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione. Il progetto di fattibilità, oltre ad essere costituito dagli elaborati del progetto di fattibilità tecnico economica sarà integrato con l'analisi trasportistica e con lo studio dei flussi di traffico per/dal parcheggio.**

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.

### **6.3.1 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.

### **6.3.2 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 PGU, 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. Verifica di assoggettabilità alla VAS del Programma Urbano Parcheggi**

**La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è uno strumento, previsto per legge, volto a proteggere e tutelare l'ambiente dai possibili impatti dovuti a piani e programmi. Il nuovo Programma Urbano Parcheggi sarà sottoposto a VAS ai sensi del D.Lgs. 152/2006 corretto ed integrato una prima volta con il Dlgs 4/2008 e poi modificato ulteriormente con D.Lgs. 128/2010.**

## **8. 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).

## **9. 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.

**Al nuovo Programma Urbano dei Parcheggi dovranno essere allegati gli schemi di convenzione aggiornati sulla base degli indirizzi contenuti nelle presenti Linee Guida e lo schema tipo del Piano Economico-Finanziario. Saranno altresì allegati schemi di regolamento condominiali per tutte quelle infrastrutture che prevedono un uso promiscuo del parcheggio e una gestione mista pubblico/privato.** 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 **pari al tempo necessario per recuperare il costo di investimento più un adeguato rendimento così come strettamente determinato dal Piano economico finanziario ai sensi della normativa vigente (D.Lgs. n. 36/2023)**

## 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).

## **10. STUDIO E ANALISI DOMANDA DI SOSTA IN RELAZIONE AGLI OBIETTIVI FISSATI DAL PUMS – FINALIZZATI ALLA REDAZIONE DEL NUOVO PUP**

Sulla scorta delle Linee Guida approvate con D.G.C. n. 209/2022 sono state condotte una serie di analisi di carattere socio-economico, trasportistico, con riguardo ai tempi medi di sosta, nonché sulla copertura offerta dal Trasporto Pubblico a Residenti e Addetti, sia nello scenario attuale che in quello di attuazione del PUMS, il cosiddetto Scenario di Piano.

L'aggiornamento delle analisi delle esigenze di sosta ha incluso e considerate:

- scenario di riferimento attuale e di previsione, anche incrociato con le previsioni di attuazione di reti di trasporto pubblico, processi di pedonalizzazione, isole ambientali, corsie preferenziali piste

ciclabili;

- analisi per zone (domanda di spostamento, caratteristiche, ecc.);
- caratteristiche insediative e produttive zone;
- proposte per la localizzazione di nuovi parcheggi di scambio in accordo con gli indirizzi del PUMS;
- indici trasportistici calcolati in base ai dati insediativi e socioeconomici disponibili (densità residenziale, densità addetti, copertura TPL forte, disponibilità aree).

La realizzazione e gestione di strutture per la sosta deve necessariamente interagire con le dinamiche di sviluppo dell'intero sistema di mobilità, pertanto il lavoro di definizione e calibratura domanda/offerta di sosta – sotto il profilo tipologico quantitativo e qualitativo – sia per il Nuovo PUP, sia per il prosieguo degli interventi in essere, sarà basato sull'analisi dello stato attuale ed incrociato con le previsioni di attuazione delle reti di trasporto pubblico; dal punto di vista urbanistico, invece, terrà conto delle caratteristiche delle singole zone, della composizione addetti/residenti, dei caratteri funzionali, delle caratteristiche ambientali, sociali e culturali.

Partendo, dunque, dalla discretizzazione del territorio comunale in zone M2 trasportisticamente omogenee, tali analisi sono confluite in una serie di elaborati come di seguito enunciati:

1. Densità di Residenti (fonte: Ufficio Anagrafe del Comune di Roma, dati al 31 dicembre 2021).
2. Densità di Addetti (fonte: ISTAT, dati rielaborati da RSM).
3. Vocazione territoriale ovvero il rapporto tra Addetti e Residenti.
4. Indice di congestione da sosta ovvero il rapporto tra spostamenti Originati e spostamenti Destinati,
5. nella fascia oraria 5-10 del mattino.
6. Tempi medi di sosta a novembre 2022 (fonte: Floating Car Data).
7. Copertura del TPL nello Scenario attuale.
8. Copertura del TPL all'attuazione dello Scenario di Piano del PUMS

L'obiettivo dello studio è stato quello di elaborare dei dati sintetici, combinando tra loro i vari dati analitici, al fine di definire una serie di carte tematiche di valore gestionale, e non prescrittivo, e che con una duplice funzionalità:

- costituire uno strumento, per gli uffici competenti, per una prima macrovalutazione di eventuali nuovi interventi;
- rappresentare una sorta di Linee Guida che i soggetti proponenti possono consultare ab origine dell'iter propositivo.

Ciò allo scopo di individuare sia possibili ubicazioni connesse e in relazione con la pianificazione strategica (PUMS e PGTU) che una consistenza di p.a. basata sull'effettivo fabbisogno di sosta, tenendo in debito conto le relazioni tra domanda e offerta, i processi di pedonalizzazione, corsie preferenziali e piste ciclabili.

Sono state, pertanto, individuate quattro Aree tematiche. Ogni Area è rappresentata da un elaborato che sintetizza quanto emerso dalle analisi dei dati che hanno contribuito alla definizione delle aree stesse.

Le quattro Aree tematiche sono:

**S1. Area dei valori ambientali, naturalistici, storico-archeologici e il Sistema dei Servizi:** tale elaborato mette in relazione i parcheggi PUP (pertinenziali e a rotazione) con le varie tipologie di parcheggio gestite da ATAC (parcheggi di scambio, a tariffa non vincolata, aggiuntivi) all'interno di un ampio quadro di riferimento rappresentato dal Sistema Storico-Archeologico (CAM, Patrimonio UNESCO, Mura Aureliane), dal Sistema del Verde (Parchi, Ville Storiche, Agro Romano) dal Sistema dei Servizi ovvero i servizi pubblici di livello urbano (Ospedali, Università, altri poli di aggregazione cittadina) e i servizi private.



L'elaborato S1 è funzionale alla valutazione dell'opera in relazione al suo inserimento nel contesto urbano di riferimento, attraverso il suo rapporto con le preesistenze in evidenza.

In particolare, l'elaborato evidenzia la collocazione dell'opera nel contesto urbano (ZTL centro storico, interno/esterno Mura Aureliane), la prossimità ad emergenze di carattere ambientale o naturalistico, archeologico o servizi di rilevanza locale e/o urbana, sistema del verde, l'esistenza di ulteriori strutture di parcheggio e aree destinate alla sosta su strada.

Le caratteristiche dell'area, come sopra individuate, consentono di verificare la domanda di sosta e l'offerta che si intende soddisfare.

**S2. Area socio-economica:** riporta gli esiti dell'analisi dati relativi ai Residenti, così come pubblicati al 31 dicembre 2021 dall'Ufficio Anagrafe di Roma Capitale, e a quelli degli Addetti, elaborati da RSM a partire dai dati ISTAT, con l'obiettivo di definire un indice pesato della Vocazione Territoriale.

Nell'elaborato S2 sono presi in considerazione i valori relativi ai residenti (al 31.12.2021 – dato Ufficio Anagrafe di Roma Capitale) e agli addetti (elaborazione RSM) per zone di traffico omogenee M2.

I valori vengono rapportati al fine di stabilire un indice di vocazione territoriale IVT

$$IVT = n^{\circ} \text{ addetti} / n^{\circ} \text{ residenti}$$

L'indice di vocazione territoriale (IVT) viene, poi, a sua volta confrontato con la somma di addetti e residenti della zona di riferimento.

Il rapporto  $n^{\circ} \text{ addetti} / n^{\circ} \text{ residenti}$  permette di definire la vocazione della area di influenza del parcheggio (vocazione residenziale, terziaria/direzionale) e, dunque, di orientare, conseguentemente le scelte progettuali.

**S3. Area della sosta e degli spostamenti:** riporta la combinazione di due dati di analisi: l'indice di congestione della sosta - ovvero il rapporto tra gli spostamenti Originati e quelli Destinati (nella fascia oraria 5-10) - con i tempi medi di sosta nelle varie zone M2 (dati FCD, novembre 2022), con lo scopo di contribuire a fornire un quadro complessivo dell'andamento della sosta.

L'elaborato S3 definisce la congestione e i tempi medi di sosta, utilizzando rispettivamente, i dati degli spostamenti originati e destinati nella fascia oraria 5.00-10.00 a.m. e i Floating Car Data (FCD) di novembre 2022.

L'indice di congestione della sosta (Cs) è definito come segue:

$$Cs = \text{spostamenti originati} / \text{spostamenti destinati}$$

dove per spostamenti originati si intendono coloro che lasciano la zona di riferimento, mentre o destinati coloro che vi giungono.

Tale indice consente di verificare se l'area è più o meno congestionata (minore è il rapporto maggiore è il grado di congestionamento. Ad esempio, un indice pari a 0,1 indica che per ogni auto che lascia la zona ne giungono 10).

Il tempo medio di sosta (Ts) è espresso in ore, sulla base dei dati *Floating Car Data* (FCD) di novembre 2022.

**S4. Area del Trasporto Pubblico: Copertura del Trasporto Pubblico a scenario attuale e S5. Area del Trasporto Pubblico: Copertura del Trasporto Pubblico all'attuazione dello scenario di Piano del PUMS.**

Gli elaborati illustrano la copertura offerta dal TPL ai residenti e agli addetti, sulla base della situazione attuale (S4) e in prospettiva dell'attuazione dello scenario di piano del PUMS (S5).

Il dato assunto per la determinazione della copertura è che ogni stazione ferroviaria e metropolitana abbia un bacino di utenza pari a 500 m di raggio; per le stazioni tranviarie e per le fermate dell'autobus ad alta frequenza, il bacino di utenza è stato ipotizzato pari a 150 m.

Quanto elaborato, consentirà agli Uffici di procedere con apposite "Istruttorie preliminari e di indirizzo" per la valutazione delle opere da includere nel PUP in funzione della compatibilità con le "Aree tematiche" individuate dagli elaborati generali di sintesi di cui sopra, con lo scopo di restituire una prima analisi delle possibili criticità e punti di forza della localizzazione prescelta, utile ai fini della valutazione di una preliminare valutazione della compatibilità con il contesto e, dunque, per i successivi approfondimenti progettuali.

### **10.1 Tempi medi di sosta per la zona di riferimento**

Per quanto riguarda l'analisi della domanda e dell'offerta di sosta nell'ambito di influenza del parcheggio di studio, il riferimento sono i dati della Divisione Sosta e Parcheggi di ATAC (estrapolati dai parcometri limitrofi all'area di interesse), che consentono un'analisi di dettaglio della sosta in termini di domanda e offerta.

Partendo dal numero di operazioni effettuate dai parcometri (ad esempio nell'ultimo semestre) e rapportandolo con la fascia tariffata di settore, è possibile definire la durata della sosta media per ogni arco stradale cui fa riferimento il singolo parcometro.

Relativamente all'offerta di sosta, i dati di ATAC consentono di rilevare la distribuzione dei parcheggi, come segue:

- residenti;
- rotazione a pagamento;
- liberi.

*L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, la suesesa 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 VICE SEGRETARIO GENERALE VICARIO  
G. Viggiano

## **REFERTO DI PUBBLICAZIONE**

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 24 gennaio 2024 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 7 febbraio 2024.

Li, 23 gennaio 2024

**SEGRETARIATO GENERALE**  
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

**IL DIRETTORE**  
F.to: L. Massimiani