



10 GEN. 2023

Prot. QL

1643

Al Dipartimento Programmazione
e Attuazione Urbanistica
Direzione Pianificazione Generale

OGGETTO: Studio di fattibilità per la realizzazione e gestione di un nuovo stadio in località Pietralata, presentato dalla Soc. A.S. Roma S.p.A.

Conferenza dei Servizi Preliminare ai sensi dell'art. 14, comma 3 della legge n. 241/1990 e ss. mm. e ii. in forma semplificata e in modalità asincrona.

Parere

Con riferimento alla nota QI 170280/2022 del 12.10.2022 arrivata allo scrivente Dipartimento con prot. QL 72013 del 12.10.2022, relativa alla Conferenza dei Servizi in oggetto, per quanto di competenza relativa al sistema del verde, fatte salve le eventuali indicazioni e/o prescrizioni di altri enti interessati, si esprime parere di massima favorevole e si rappresenta quanto segue al fine di contribuire ulteriormente alla migliore definizione delle opere nei successivi livelli di progettazione.

1. PREMESSA

In riferimento all'art. 9 della Costituzione e alla Convenzione Europea del Paesaggio è ormai indiscutibilmente riconosciuta l'importanza vitale del patrimonio vegetale come componente strutturale del paesaggio e come bene da tutelare in relazione al valore che esso stesso ha per tutte le componenti fisiche dell'ambiente, per il miglioramento della qualità della vita, per il benessere delle persone e per le fondamentali ricadute sugli aspetti sociali.

In conformità con i Criteri Minimi Ambientali D.M. n. 63 del 10 marzo 2020 e nel pieno rispetto del vigente **Regolamento del Verde Pubblico e Privato e del Paesaggio di Roma Capitale** (di seguito Regolamento del Verde), la realizzazione delle aree destinate a verde, site nel territorio di Roma Capitale, devono essere di idoneo standard qualitativo, in piena compatibilità con l'ambiente, con le indicazioni fornite dalla normativa paesaggistica e urbanistica sovraordinata, con il Piano Territoriale Paesistico Regionale per i vari sistemi ed ambiti di paesaggio, con il contesto geomorfologico e storico-urbanistico di riferimento, con le vocazioni d'uso che



Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

caratterizzano i siti, nonché con i fattori agronomici, ecologici, botanici, di biodiversità animale e vegetale.

Ogni nuovo progetto deve essere un nuovo chiaro segno di riferimento che dovrà essere capace di basarsi sul sistema del verde, di coniugarsi e dialogare con i valori esistenti, di innescare un processo di rigenerazione urbana e territoriale finalizzato all'incremento della resilienza dei luoghi stessi e, infine, capace di inserire nel processo di trasformazione anche la scala temporale, fondamentale e imprescindibile in ogni processo evolutivo.

Gli interventi di trasformazione e riqualificazione della città, oltre a contribuire al completamento e al funzionamento del sistema ambientale, devono offrire ai cittadini e alle cittadine residenti nuove opportunità per una maggiore interazione sociale, un accresciuto senso di sicurezza e un generale miglioramento dell'ambiente urbano e dei relativi servizi.

Il sistema del verde in tutte le sue declinazioni – corridoi verdi, parcheggi inverditi, giardini di quartiere, parchi urbani, verde stradale, verde attrezzato, verde sportivo etc. - deve diventare il collegamento tra poli urbani con funzioni logistiche, culturali, didattiche e residenziali, inserendosi nel tessuto urbano esistente, modificandone la percezione dei luoghi e rispondendo alle richieste ludiche, artistiche, culturali e sportive della popolazione.

In tale prospettiva il sistema del verde si estende in tutte le direzioni: confluisce nei circuiti ciclo-pedonali, nelle isole ambientali, si apre verso le piazze, si espande nei parchi e nelle aree dei parcheggi inverditi e fluisce verso il resto della città creando una rete che ricuce il tessuto urbano locale e si connette con quello circostante.

I nuovi interventi nel tessuto urbano esistente diventano preziosi in quanto rappresentano un'occasione importante per riqualificare le aree prive di servizi e identità della nostra città e possono costituire nuovi tasselli che contribuiscono a creare (e ricucire) nuove connessioni ambientali.

2. PRINCIPALI CRITERI PER LA PROGETTAZIONE DEL SISTEMA DEL VERDE

La progettazione del verde pubblico deve essere conforme alla normativa nazionale e regionale in materia, alle N.T.A del P.R.G. vigente e alle prescrizioni del Regolamento del Verde (in particolare Cap. 2, 3 e allegati).

La conformità alle norme contenute nel Regolamento del verde deve essere espressamente indicata nella relazione tecnica inserita nel progetto (art. 22 del Regolamento del Verde).

Roma Capitale
Piazza di Porta Metronia, 2 – 00183 Roma
Telefono +39 06 6710 9332 – 71238 - 9334
Mail: stefania.mazzei@comune.roma.it
mariasperanza.depape@comune.roma.it
PEC: protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it



Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

I parametri e le grandezze urbanistico-ecologiche per il verde pubblico e la dotazione a verde per le aree di parcheggio, che rientra tra gli interventi di ambientazione di infrastrutture, sono indicati nelle NTA del P.R.G. vigente all'art. 85.

La dotazione vegetazionale deve rispettare quanto previsto dalle N.T.A. del P.R.G. per la destinazione specifica.

2.1 ACCESSI E VIABILITA'

Le aree verdi devono essere facilmente accessibili e fruibili da tutti i tipi di utenti e provviste di almeno un accesso carrabile, di adeguata ampiezza al fine di consentire l'accesso dei mezzi di servizio e soccorso (min. 3.50 m). E' importante che gli elaborati contengano sia le indicazioni in merito alle connessioni delle aree verdi con il sistema stradale (passi carrabili, rampe, raccordi a raso ecc.) e sia la rappresentazione degli ingombri e delle aree di manovra dei veicoli che dovranno entrare (veicoli di soccorso, mezzi per la manutenzione del verde etc.).

La viabilità pedonale deve essere conforme alle disposizioni normative relative al superamento delle barriere architettoniche nei luoghi pubblici. È necessario garantire a tutti l'accessibilità e la fruibilità delle aree verdi prevedendo le eventuali pendenze dei percorsi e gli eventuali pianerottoli di riposo nel rispetto della normativa (DPR 503/96, L.13/89, D.M. n° 236 14.06.89) in modo tale da assicurare la mobilità a **tutti i tipi di fruitori in totale autonomia e in relazione alle proprie e particolari esigenze motorie e sensoriali** precisando che la pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%: **gli spazi comodi e sicuri** migliorano la qualità della vita di **tutti i cittadini**.

Sono da privilegiare pavimentazioni e sottofondi filtranti, posati a raso e tali da consentire il deflusso delle acque piovane verso i tappeti erbosi. Nella definizione delle pendenze dei percorsi e nella conformazione del terreno dovrà essere preso in esame lo studio e lo sviluppo dello smaltimento e del drenaggio delle acque meteoriche, al fine di impedire ruscellamenti, dilavamento del terreno e creazione di zone di ristagno, ecc.

2.2 ARREDO E VEGETAZIONE

All'art.55 - Arredi delle aree verdi del Regolamento del Verde Pubblico e Privato e del Paesaggio di Roma Capitale, è indicata la dotazione di attrezzature, impianti e arredi dei parchi e dei giardini pubblici.

Roma Capitale
Piazza di Porta Metronia, 2 – 00183 Roma
Telefono +39 06 6710 9332 – 71238 - 9334
Mail: stefania.mazzei@comune.roma.it
mariasperanza.depape@comune.roma.it
PEC: protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it

Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

L'ubicazione degli elementi vegetali e delle attrezzature/arredi nelle aree verdi deve tener conto delle eventuali fasce di rispetto (strade, elettrodotti, ferrovie, ecc.) e dei distacchi dai confini.

Le distanze tra gli elementi vegetali devono rispettare quanto stabilito agli artt. 19 e 20 del Regolamento del Verde Pubblico e Privato e del Paesaggio di Roma Capitale.

Si raccomanda di valutare sempre, e per tutte le piantumazioni di progetto ed esistenti, le interferenze dell'apparato radicale con i sotto servizi e le sovrapposizioni della chioma con eventuali impianti di illuminazione, elettrodotti in linea aerea e segnaletica stradale. Sull'area non devono insistere servitù. Le reti tecnologiche interrate dovranno preferibilmente essere previste in corrispondenza di zone pavimentate (percorsi, strade, parcheggi, ecc.) al fine di non interferire con il verde esistente e di progetto sia in fase realizzativa sia per la futura manutenzione.

Non devono essere utilizzate specie vegetali tossiche.

Per le alberature esistenti sull'area di progetto e per i nuovi impianti deve essere redatta una dettagliata relazione agronomica corredata da schede valutative di ciascun individuo arboreo che illustri gli interventi previsti sugli stessi, con indicazione delle eventuali opere di compensazione e verifiche di stabilità per eventuali alberature da mantenere, e da una planimetria in cui sia evidente l'esatta l'ubicazione delle diverse alberature **ante e post operam**. Per eventuali abbattimenti dovranno essere acquisiti le autorizzazioni e i nulla osta pervisti dalla normativa vigente. In particolare, deve essere effettuato un accurato studio vegetazionale in relazione al quale si devono effettuare le opportune scelte finalizzate alla corretta integrazione della vegetazione esistente.

In relazione a quanto esposto al paragrafo 1.PREMESSA, e ai fini di un'adeguata gestione e un'opportuna manutenzione del sistema del verde, si richiede che sia effettuata la classificazione delle aree destinate a verde in base al quadro sinottico allegato n.3 del Regolamento del Verde. Si richiedono, quindi, elaborati specifici sulle trame del verde interne all'area di progetto e sulle loro connessioni con il sistema delle aree verdi esterne alla zona di intervento, in linea con quanto previsto, a riguardo, nel PFTE (Relazione Tecnico-illustrativa 3.5 Compatibilità Ambientale).

Gli elaborati costituenti il progetto agronomico-forestale e paesaggistico di sistemazione a verde, ante e post operam, dovranno contenere planimetrie, piante, sezioni longitudinali e trasversali, e relazioni che descrivano compiutamente lo stato di fatto e poi il progetto nel suo insieme, le scelte progettuali e le specifiche tecnico-agronomiche che si intendono adottare.

In particolare, nella relazione tecnica/agronomica, devono essere chiaramente rappresentati lo stato di fatto (inquadramento paesaggistico e vegetazionale), e la valutazione delle eventuali preesistenze arboree di pregio da tutelare (eventuali aree boscate, specie rare, ecc.).

Roma Capitale
Piazza di Porta Metronia, 2 – 00183 Roma
Telefono +39 06 6710 9332 – 71238 - 9334
Mail: stefania.mazzei@comune.roma.it
mariasperanza.depace@comune.roma.it
PEC: protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it

Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

Deve essere documentato l'indice di permeabilità IP ai sensi dell'art. 85 delle NTA del PRG vigente per il quale si deve tener conto del tasso di infiltrazione delle aree pavimentate presenti nell'area verde e deve essere resa la tabella di calcolo e la rappresentazione grafica delle aree a verde pubblico, provvista delle relative misure, e dell'indicazione della modalità di delimitazione dell'area (recinzioni, muri, muri esistenti, ecc).

Deve essere documentata, con gli opportuni elaborati, la dotazione di verde per le aree di parcheggio; tale dotazione rientra tra gli interventi di ambientazione delle infrastrutture, disciplinati dalle NTA del P.R.G all'art. 85 comma 1 lett.f) e dal Regolamento del verde pubblico e privato e del paesaggio urbano di Roma Capitale.

Al fine di incrementare l'obiettivo di qualità ambientale e paesaggistica gli elaborati progettuali dovranno includere anche uno studio storico, fisico e morfologico dell'area oggetto di intervento, che ne evidenzia gli aspetti ambientali e paesaggistici e ne traccia la connettività con il contesto di riferimento.

Dovranno essere relazionate le strategie riguardanti le scelte vegetazionali in relazione alle potenzialità colturali dei siti ed alla frequentazione ipotizzata e dovrà essere predisposta la seguente documentazione:

- la descrizione degli elementi strutturali del paesaggio di riferimento attraverso indagini sullo stato dei luoghi e/o indagini storiche;
- un elaborato che evidenzia le modalità di inserimento del progetto nel contesto paesaggistico- ambientale di riferimento;
- l'elaborazione di schemi di progetto relativi alla struttura dello spazio verde, la vegetazione e la sua architettura, i materiali e gli arredi;
- la scelta delle specie vegetali di progetto suddivise per categorie e ambiti di inserimento;
- elaborati relativi al superamento delle barriere architettoniche che dimostrino l'accessibilità e la fruibilità delle aree verdi per tutti i tipi di utenti.

2.3 SEGNALETICA

È importante garantire che l'area verde sia dotata di propria identità visiva. Al fine di favorire una maggior conoscenza e fruizione del parco pubblico e delle emergenze ambientali, storiche e culturali della zona da parte dei cittadini, le aree verdi dovranno essere preferibilmente riconoscibili attraverso un'apposita segnaletica e pannelli informativi. Tali pannelli dovranno

Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

anche fornire indicazioni in merito alla modalità di fruizione in sicurezza dell'area e delle attrezzature ivi presenti. La problematica della sicurezza nelle aree verdi è stata individuata tra gli obiettivi delle Nazioni Unite nell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile: Obiettivo 11.7: "Entro il 2030, fornire accesso universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per donne, bambini, anziani e disabili". In Italia il decreto legge 20 febbraio 2017, n. 14 recante "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città", convertito con modifiche nella legge 18 aprile 2017, n. 48, ha introdotto nuove norme a garanzia della sicurezza e del decoro urbano

2.4 IMPIANTO DI IRRIGAZIONE

L'impianto di irrigazione delle aree a verde pubblico, ad elevata efficienza ai fini del risparmio idrico, deve essere correttamente dimensionato in funzione delle condizioni del sito (clima, suolo, sistema di raccolta delle acque pluviali, articolazione spaziale, morfologia del terreno, orografia, utilizzo, ecc.), della tipologia di formazioni arbustive ed erbacee da irrigare e di tutti gli elementi che costituiscono l'impianto.

Deve essere redatta documentazione tecnica completa e di dettagliata (elaborati grafici e relazione tecnica riferiti alle aree a verde) dalla quale si evinca il dimensionamento dell'impianto in relazione al fabbisogno del prato, degli arbusti e degli alberi e la corretta ubicazione degli elementi che lo compongono.

2.5 PIANO DI MANUTENZIONE

Ai sensi del comma 5 art. 21 del Regolamento del Verde Pubblico e Privato e del Paesaggio di Roma Capitale *"I progetti sul verde pubblico debbono essere sempre corredati dal piano manutentivo dell'opera con relative voci di spesa,(...). Il progetto deve indicare le soluzioni adottate a tale scopo e quantificarne i consumi e i costi di gestione"*. Nel piano di manutenzione, articolato per ambiti di intervento (compresi il verde dei parcheggi), dovrà essere evidente che la scelta e il posizionamento delle specie vegetali, tengono in considerazione le successive operazioni di manutenzione, in modo da agevolarle per ottimizzare la gestione delle pratiche ordinarie - potature, sfalci, irrigazione e consentire le straordinarie.

2.6 PARCHEGGI

Premessa

Nell'immaginario comune non c'è forse niente di più lontano da un giardino, di una desolata area

Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

a parcheggio, completamente pavimentata, impermeabile, generalmente arroventata sotto il sole estivo e battuta dalla pioggia e dai venti gelidi nella stagione invernale. Un luogo dove abbandonare l'auto, ma nel quale sostare il più breve tempo possibile.

Eppure i parcheggi rappresentano oggi uno dei paesaggi più comuni e frequentati, sia in ambito urbano che extraurbano.

Partendo allora dal presupposto che anche i parcheggi possono essere spazi vivi, molti sono i modi per tentare di riconcettualizzare il concetto di sosta, ripensando queste anonime aree come occasione per la costruzione di paesaggi urbani, di luoghi pubblici, di spazi di qualità anche dal punto di vista ambientale.

Il consumo di suolo che la mobilità veicolare richiede per la sosta erode ogni giorno quote di paesaggio e natura. Tentare di trovare soluzioni progettuali e innovazioni tecnologiche che consentano la costruzione di un paesaggio naturale in grado di accogliere i luoghi della sosta come occasioni di paesaggio resta un importante traguardo per il miglioramento della qualità paesaggistica delle CITTA' DEL FUTURO.

Futuro dove l'approccio degli utenti potrebbe diventare quello di utilizzare realmente il parcheggio in maniera **multifunzionale**, come ad esempio lavare, ricaricare il proprio veicolo, intrattenersi con i bambini in possibili aree ludiche, oppure sedersi a leggere un bel libro all'ombra di un altrettanto albero, oltre che lasciare in sosta il veicolo solo per usufruire de servizi vicini, significherebbe perciò ribaltare il concetto secondo cui «nessuno parcheggia "tanto per fare"».

Incorporando al sistema del verde le tecnologie potremmo avere un "**parceggio Greenhub**", la rivoluzione nella tecnologia viene massimizzata attraverso altrettanta rivoluzione del sistema del verde che contribuisce un'esperienza di parcheggio più piacevole e meno stressante, oltre a fare un enorme differenza nell'impronta di carbonio, senza tralasciare la qualità della vita delle comunità che servono. Gli aggiornamenti che promuovono parcheggi sostenibili e "verdi" riguardano efficienti sistemi di illuminazione (ad esempio che si accendono solo quando necessario), pannelli solari, pavimentazioni permeabili, stazioni di ricarica dei veicoli elettrici (EV), automazioni dei pagamenti (che riducono il tempo di uscita dei veicoli riducendo le emissioni di monossido di carbonio e altri gas serra) e l'utilizzo di materiali da costruzione ecologici e sostenibili (come tetti e pareti verdi che filtrando l'acqua piovana riducono l'effetto isola di calore). I parcheggi sostenibili devono concentrarsi sulla sicurezza e sulla comodità dei pedoni.

Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

2.6.1 DOTAZIONE DI ALBERATURE E AREE VERDI PER IL SISTEMA DEI PARCHEGGI

La dotazione di verde per le aree di parcheggio rientra tra gli interventi di ambientazione delle infrastrutture, disciplinati dalle NTA del P.R.G all'art. 85 comma 1 e dal Regolamento del verde pubblico e privato e del paesaggio urbano di Roma Capitale. Preme sottolineare che, le aree a parcheggio in base all'art.27 del Regolamento del verde pubblico e privato e del paesaggio urbano di Roma Capitale, devono essere oggetto di specifico progetto che, a cura di un tecnico abilitato, preveda una quota della superficie da destinare a verde e alberature e che siano realizzate prevalentemente con materiali permeabili nonché filtranti.

Le aree a parcheggio devono essere oggetto di specifico progetto che, a cura di un tecnico abilitato, preveda una quota della superficie da destinare a verde e alberature.

Le aree destinate a parcheggio sia a raso che interrato, devono essere di norma individuate in spazi già pavimentati. Quando ciò non risulti possibile deve essere tutelata l'originaria dotazione di terreni a verde e, per i parcheggi a raso, anche la dotazione di terreni permeabili. Tra i criteri da osservare nella progettazione delle nuove aree va considerato che:

- a) per ogni pianta deve essere garantita una superficie libera protetta con terra, prato o tappezzanti adeguate; inoltre l'area di parcheggio deve essere realizzata in pavimentazione permeabile e drenante;
- b) le alberature devono essere distribuite in maniera tale da fornire un razionale ombreggiamento agli automezzi in sosta;
- c) la superficie libera e il fusto delle piante devono essere adeguatamente protette dal calpestio e dagli urti, privilegiando la realizzazione di aiuole continue e non di aiuole singole.

Nella scelta progettuale occorre privilegiare alberi con chioma ampia, folta e ombrosa, assenza di frutti voluminosi e pesanti, scarsa attitudine alle infestazioni da insetti che producono deiezioni zuccherine, rusticità e solidità dei tessuti meccanici. Sono escluse specie che rilasciano sostanze o frutti vischiosi o imbrattanti.

Gli eventuali spostamenti di alberature devono essere realizzati secondo le tecniche più accreditate dall'arboricoltura urbana con macchina trapiantatrice o sistema a piattaforma rigida, in funzione della grandezza delle piante da trapiantare, e solo quando non è possibile modificare il progetto dell'opera tutelando le preesistenze arboree.

Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

La superficie a verde deve essere posta preferibilmente in rilievo rispetto al piano di calpestio e il colletto degli individui arborei protetto dagli urti mediante appositi dissuasori.

In caso di realizzazione di parcheggio o ristrutturazione a parcheggio di aree ricavate in spazi angusti e densamente urbanizzati, la superficie a verde deve essere, in toto o in parte, recuperata attraverso la previsione di verde pensile e/o verticale ai sensi dell'art. 23 del presente Regolamento.

I nuovi parcheggi interrati non possono essere realizzati sotto parchi, giardini e aree naturali di pregio e al di sotto degli alberi monumentali o di notevole interesse pubblico o di pregio. La progettazione della superficie esterna dei parcheggi interrati deve prevedere:

- a) la realizzazione di aree verdi, qualora il contesto storico-architettonico lo consenta;
- b) che il profilo del suolo, allestito in base alle buone pratiche di progettazione di

aree verdi pensili, sia di profondità adeguata alla struttura delle specie vegetali previste: per piccoli arbusti non meno di 50 cm di terreno, per piccoli alberi non meno di 1 m, per alberi di seconda e prima grandezza non meno di 2 m, nel rispetto di quanto previsto dalla norma UNI11235/2015;

- c) per i suoli di altezza minima pari ad un metro, la presenza di almeno 30 per cento di specie arboree sul totale delle specie impiantate.

I parcheggi a piano stradale, le cui coperture non siano utilizzate quali terrazzi abitabili o "attrezzati" con impianti di energia rinnovabile, devono essere preferibilmente ricoperti a verde, come previsto dalla lettera c), comma 1, art. 6 della L. 14 gennaio 2013 n. 10, ovvero, laddove non sia tecnicamente possibile, attraverso l'estensione orizzontale dell'inverdimento verticale attuato ai sensi della lettera d), comma 1, art. 6 della L. 14 gennaio 2013 n. 10 o dell'inverdimento delle recinzioni.

Le griglie ed i pozzi di aerazione dei parcheggi interrati devono essere posti alla massima distanza dalle aree attrezzate per la pubblica fruizione. I manufatti di servizio devono essere appositamente schermati con la vegetazione.

La scelta delle soluzioni progettuali dovrà essere finalizzata alla riduzione dell'impatto ambientale e all'ottimizzazione del rapporto tra funzionalità e inserimento paesaggistico.

Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

2.6.2 COMPONENTE VEGETAZIONALE

La componente vegetazionale del parcheggio dev'essere valutata in relazione a tutti gli elementi che costituiscono l'area oggetto di intervento.

La grande paura nella progettazione dei parcheggi è lo spazio. Non è necessario che un parcheggio ben progettato elimini il numero di parcheggi, al contrario, ottimizzare lo spazio è importante quanto lo è creare un ambiente gradevole e vivibile che rispetti l'ambiente attraverso l'uso di pavimentazioni differenti, si ottimizza lo spazio a disposizione.

La progettazione di un parcheggio si fonda sulla scelta della copertura erbacea, arborea e arbustiva e sulla scelta della pavimentazione permeabile e drenante.

Le piante erbacee/arbustive sono l'elemento base del "parcheggio verde", devono costituire una matrice verde che permea l'intera area di intervento e ne connette le diverse parti. Grandi le potenzialità delle coperture erbacee: pronto effetto, elevato coefficiente di evapotraspirazione per il controllo microclimatico, ottimo risultato ornamentale, capacità di crescere in pochi centimetri di suolo.

Inoltre le coperture erbacee in associazione con specifiche soluzioni costruttive sono in grado di rinverdire e valorizzare anche le superfici parcabili e carrabili del parcheggio: stalli e corselli. Esistono sostanzialmente due alternative all'asfaltatura o all'utilizzo di altre superfici dure e sono gli autobloccanti alveolati e le griglie, con una infinità di variazioni tecniche sul tema.

La scelta delle specie arboree è un elemento fondamentale del parcheggio verde. Innanzitutto influisce in modo determinante sull'architettura verticale del parcheggio e il suo posizionamento e la scelta della specie hanno importanti conseguenze sia sul piano paesaggistico che su quello funzionale. **Le specie vanno quindi ricercate tra quelle coerenti con il contesto ecologico e naturalistico circostante** e allo stesso tempo devono essere in grado di garantire elevati livelli di ombreggiamento delle autovetture, esigenza particolarmente sentita nella stagione estiva. Individuata la specie è poi fondamentale studiare la disposizione degli esemplari arborei per determinare una corretta disponibilità di zone d'ombra sull'intera superficie considerata. A cascata anche la scelta e la disposizione dell'illuminazione artificiale del parcheggio dovrà essere effettuata in modo armonico con quella degli esemplari arborei; la finalità è di assicurare sufficiente luce alle aree sosta nelle ore notturne senza che gli elementi arborei vadano ad ostacolare la capacità illuminante delle lampade.

2.6.2.1 Il progetto del verde nelle aree di sosta deve rispondere ad alcune ragioni principali:

-ragioni paesaggistiche: gli elementi arborei e arbustivi sono parte essenziale del progetto architettonico e paesaggistico di un'area di sosta, L'area di sosta con un progetto del verde è un 'valore aggiunto' dal punto di vista della valorizzazione architettonica e paesaggistica locale.

-ragioni di ecologia urbana: le aree alberate migliorano la qualità dell'aria assorbendo anidride carbonica e altri inquinanti atmosferici. Gli alberi esercitano inoltre un effetto di "climatizzatore naturale": la traspirazione e le chiome degli alberi influenzano la temperatura dell'aria, l'assorbimento delle radiazioni solari e di calore e l'umidità relativa, trattenendo l'umidità al suolo; le superfici verdi favoriscono un corretto drenaggio e rilascio delle acque meteoriche, invertendo la tendenza alla 'desertificazione' dei parcheggi pavimentati. La scelta delle specie arboree e arbustive in ambito urbano deve essere operata tenendo conto del fabbisogno idrico tipico di ogni specie, preferendo in assenza di altre ragioni progettuali le specie a basso fabbisogno. Le piante migliorano la qualità dell'aria attraverso diversi meccanismi: assorbono l'anidride carbonica e rilasciano ossigeno con la fotosintesi, aumentano l'umidità traspirando il vapore acqueo attraverso i microscopici pori delle foglie, filtrano i particolati dall'aria e aiutano a raffreddare le città soggette al cosiddetto effetto isola di calore urbana.

-ragioni di tutela della biodiversità: le aree verdi costituiscono habitat importanti e preziose nicchie ecologiche per la tutela della biodiversità in ambito urbano. Anche la semplice alberatura di un parcheggio (specialmente se esteso) può dare il proprio contributo in questo senso, fungendo da anello di collegamento tra altre aree verdi.

11

2.6.3 PARCHEGGI PUBBLICI DA PROGETTO

Come descritto negli elaborati di natura urbanistica dello studio di fattibilità, il progetto del nuovo Stadio della A.S. Roma si propone di realizzare nuovi parcheggi auto a raso, multipiano fuoriterra e interrati e parcheggi moto e bici.

Le prospettive innovative in termini di parcheggio per il nuovo Stadio richiedono una GRANDE ATTENZIONE, in virtù di quanto esplicitato in premessa e per quanto sancito nel Regolamento del verde pubblico e privato.

Il parcheggio ha un enorme effetto su ciò che accade nelle città ed è necessario che sia preso in considerazione all'inizio di un processo di fattibilità. Progettare ed attuare una strategia di



Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

parcheggio inverdito, efficace e gestito professionalmente può fare la differenza in una frustrante gestione del traffico. Migliorando il flusso si influisce anche sul risparmio di tempo, costi e inquinamento. Il parcheggio, oltre ad essere fondamentale, è un potente strumento nella ricerca di come migliorare le città. Il parcheggio inverdito e intelligente è il punto in cui la tecnologia, l'economia e l'esperienza del cliente convergono per creare comunità più vivibili e sostenibili.

Visto che Roma, a differenza di altre città anche internazionali non può vantare la presenza di parcheggi con tutte quelle caratteristiche succitate, questa è una grande occasione vista la grandezza dell'opera, per realizzare parcheggi inverditi o green parking tenendo in considerazione anche l'opportunità dei parcheggi intelligenti o smart parking.

Si ritiene dunque che dovrebbero essere progettati non come semplici parcheggi, ma come spazi pubblici paesaggistici, messi a sistema e in rete con le altre aree verdi (cfr. par. 1 e 2) che consentono il parcheggio dei veicoli e lasciano gran parte al pedone, creando aree dove il passaggio è piacevole, luoghi di incontro, e persino spazi dove giocare quando non ci sono auto parcheggiate.

OBIETTIVO del presente PARERE è quello di elaborare riflessioni e formulare proposte potenzialmente utili ad ottenere una visione piu' organica ed una lettura piu' integrata del tema del parcheggio. Una visione, cioè, che ne esprima la dimensione trasversale - e non esclusivamente di settore - rispetto alle complesse tematiche ambientali, sociali ed economiche che insieme tessono quell'importante obiettivo politico e culturale che è la sostenibilità urbana.

Tutto ciò è possibile obbedendo a dei principi fondamentali come:

- **Rompere con la logica ortogonale dei parcheggi**, la scelta della pavimentazione è rilevante. I diversi tipi di pavimentazione come calcestruzzo drenante, aree a ghiaia, grigliati, autobloccanti e aree a prato. Creando alternanza di pavimentazioni si crea movimento. Per interrompere la geometria basta inserire una linea di vegetazione che taglia il progetto, spezza la monotonia dando spazio alla vegetazione.
- **Creare con le celle di parcheggio veri paesaggi di bocage**. La componente vegetazionale deve prevedere la copertura erbacea, arborea e arbustiva, per un corretto inserimento paesaggistico con il contesto circostante e con il territorio.
- **Garantire comfort attraverso l'ombreggiamento** delle autovetture per mitigare l'effetto noto come isola di calore.



Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

- **Superfici permeabili e drenanti.** L'impermeabilizzazione contribuisce al riscaldamento globale, minaccia la biodiversità e comporta rischi elevati di inondazioni e di scarsità idrica. Una possibilità per ovviare almeno in parte al consumo di suolo consiste nell'adozione di superfici permeabili. Detti materiali aiutano a ricostituire i corretti equilibri ambientali compromessi inevitabilmente dall'utilizzo di pavimentazioni impermeabili come l'asfalto e grazie alle loro particolari proprietà impediscono lo sversamento in falda delle sostanze inquinanti provenienti dalle auto in sosta evitando il run-off (ruscellamento).

È fondamentale dunque diffondere la consapevolezza del valore degli alberi e delle superfici permeabili nelle aree di sosta e di come la loro presenza possa migliorare la nostra vita, affinché il parcheggio ben progettato diventi la norma non l'eccezione.

3. PRINCIPALE NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- L.10/2013 "Norme per lo sviluppo degli spazi urbani";
- Linee guida per la gestione del verde urbano e prime indicazioni per una pianificazione sostenibile MATTM;
- Criteri Ambientali Minimi D.M. n.63 del 10.03.2020;
- D.lgs. n.34/2018 – L.R. n.39/2002, R.R. n. 7/2005 (verifica della sussistenza di raggruppamento arboreo ascrivibile ad area boscata);
- Norme Tecniche di Attuazione del vigente P.R.G. di Roma Capitale;
- **Regolamento del Verde Pubblico e Privato e del Paesaggio Urbano di Roma Capitale Del A.C. n. 17/2021;**
- **PAESC** - Piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima di Roma Capitale (testo di riferimento per la riduzione delle emissioni climalteranti).

13

Si segnalano la Determinazione Dirigenziale G14103 del 17 novembre 2021 della Regione Lazio n. G00683 di approvazione delle *Linee Guida alla scelta di specie arboree ed arbustive da utilizzare negli interventi di forestazione urbana e periurbana nel territorio della Regione Lazio* e alcuni elaborati del PRG utili alla definizione degli interventi progettuali sulla vegetazione nelle aree verdi:

- G6 Sistema Paesaggistico,
- G7 Guida alla progettazione negli ambiti di paesaggio

Roma Capitale
Piazza di Porta Metronia, 2 – 00183 Roma
Telefono +39 06 6710 9332 – 71238 - 9334
Mail: stefania.mazzei@comune.roma.it
mariasperanza.depape@comune.roma.it
PEC: protocollo.tutelaambientale@pec.comune.roma.it



Dipartimento Tutela Ambientale
Ufficio Gestione del Patrimonio Immobiliare
Processi e Convenzioni Dipartimentali
Ufficio Piano Urbano Parcheggi

- G9.B Relazione vegetazionale con i relativi allegati
 1. Carta della serie di vegetazione del territorio comunale,
 2. Carta fitosociologica della vegetazione reale del territorio comunale,
 3. Carta delle emergenze floristico vegetazionali del territorio comunale,
- G9.7 Carta dell'Uso del Suolo e delle fisionomie vegetazionali,
- G9.8 Carta Agro-pedologica.

Per opportuna conoscenza si rammenta che per le operazioni nelle aree di cantiere, è fatto obbligo, ai sensi del vigente **Regolamento Scavi del Comune di Roma** Regolamento C.C. n 105/09, di adottare, tutti gli accorgimenti, necessari ad evitare qualsiasi danneggiamento ovvero, qualsiasi attività che, possa compromettere in modo diretto o indiretto la salute, lo sviluppo e la stabilità delle eventuali piante esistenti.

Per tutto quanto non espressamente richiamato nella presente, si fa riferimento alle normative vigenti in materia.

14

Per il Verde Pubblico
Arch. Stefania Mazzei

Per il Verde dei Parcheggi Pubblici
Arch. Maria Speranza De Pace

Il Direttore
Giuseppe Sorrentino