

**DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE, CAMBIAMENTI CLIMATICI  
TRANSIZIONE ENERGETICA E SOSTENIBILITÀ, PARCHI  
AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

<b>Progetto</b>	Realizzazione parcheggio presso Policlinico Tor Vergata in Viale Oxford snc, nel Comune di Roma (Municipio VI), Provincia di Roma, in località Tor Vergata.
<b>Proponente</b>	Astral S.p.A.
<b>Ubicazione</b>	Provincia di Roma Comune di Roma Località: Viale Oxford snc - Tor Vergata - Municipio VI.

**Registro elenco progetti n. 052/2024**

**Pronuncia di Verifica di assoggettabilità a V.I.A.  
ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006.**

**ISTRUTTORIA TECNICO - AMMINISTRATIVA**

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Arch. Paola Pelone</p> <p>ISTRUTTORI:</p> <p>Geom. Roberto Cappella</p>	<p>IL DIRETTORE</p> <p>Dott. Vito Consoli</p> <p>17 luglio 2024</p>
--	---



Attivazione della procedura

La Proponente Società Astral S.p.A. in data in data 30/05/2024 (protocollo di acquisizione n. 70545 I in pari data), ha inoltrato la richiesta di attivazione della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del combinato disposto dell'art. 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e del D.M. n. 52/2015.

L'Astral S.p.A. successivamente con nota del 31/05/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 719050 del 03/06/2024, ha trasmesso, a parziale sostituzione di quanto inoltrato, la seguente documentazione:

- Istanza di verifica di assoggettabilità a V.I.A.\_rev. I;
- Elenco Enti e Amministrazioni coinvolti nella procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. (Allegato D)\_rev. I

e ad integrazione:

- Certificato di Destinazione Urbanistica Foglio 1027 Particelle 611-612.

L'opera in esame è individuata, nell'istanza presentata dal Proponente, tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera b), della parte II, del D.Lgs. n. 152/2006 e pertanto è sottoposta a procedura di Verifica sull'applicabilità della V.I.A.

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 052/2024 dell'elenco.

Esaminati gli elaborati e la documentazione trasmessa elencata a seguire:

## ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI

N.	TAV	REV	Tipo di documento	Nome documento
1	EE00	00	Istanza e allegati	Elenco Documenti ed elaborati
2	IS01	00	Istanza e allegati	Istanza di verifica di assoggettabilità a V.I.A.
3	AL01	00	Istanza e allegati	Dichiarazione sostitutiva di atto notorio (Allegato A)
4	AL02	00	Istanza e allegati	Dichiarazione attestante il valore dell'opera a firma del proponente (Allegato B)
5	AL03	00	Istanza e allegati	Avviso pubblico per la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. (Allegato C)
6	AL04	00	Istanza e allegati	Elenco Enti e Amministrazioni coinvolti nella procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. (Allegato D)
7	AL05	00	Istanza e allegati	Documento di riconoscimento del RUP della società Proponente
8	AL06	00	Istanza e allegati	Documento di riconoscimento del progettista
9	AL07	00	Istanza e allegati	Attestazione Usi Civici
10	AL08	00	Istanza e allegati	Richiesta CDU (Certificato di destinazione d'uso)
11	AL09	00	Istanza e allegati	Ordinanza D.C.P.M. per modifica soggetto attuatore relativo all'intervento n. 85 "Parcheggio presso Policlinico Tor Vergata", incluso nel Programma dettagliato degli interventi del Giubileo della Chiesa Cattolica 2025, approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 giugno 2023.
12	AL10	00	Istanza e allegati	File kmz



## ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI

N.	TAV	REV	Tipo di documento	Nome documento
13	AL11	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente sulla legittimità delle preesistenze
14	AL12	00	Istanza e allegati	Dichiarazione autocertificata del proponente sulla titolarità alla presentazione dell'istanza
15	AL13	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente a recepire eventuali prescrizioni vincolanti volte ad evitare impatti ambientali significativi e negativi che determinerebbero il rinvio alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale
16	AL14	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente attestante la capacità produttiva massima dell'impianto in progetto
17	AL15	00	Istanza e allegati	Dichiarazione del proponente attestante l'espletamento delle procedure di verifica di assoggettabilità a V.A.S. e/o Valutazione Ambientale Strategica o dichiarazione di esclusione dalla procedura di V.A.S., ai sensi dell'art. 6 co. 12 del D.Lgs. n. 152/06
18	RE00	00	Relazione	Studio Preliminare Ambientale
19	PFTE.DG.RTG	00	Relazione	Relazione Tecnica Generale
20	PFTE.DG.RI	00	Relazione	Relazione sulle Interferenze
21	PFTE.DG.RGM	00	Relazione	Relazione Gestione Materie
22	PFTE.DG.RCAM	00	Relazione	Relazione CAM (Criteri Ambientali Minimi)
23	PFTE.DG.RTMA	00	Relazione	Relazione Tecnica Mitigazione Ambientale
24	PFTE.DG.RTA	00	Relazione	Relazione tecnica - Acustica
25	PFTE.DG.RP	00	Relazione	Relazione Paesaggistica
26	PFTE.DG.RPPM	00	Relazione	Relazione Piano Preliminare di Manutenzione
27	RE40	00	Relazione	Studio degli Impatti sulla mobilità
28	PFTE.AR.01	00	Elaborato grafico	Inquadramento urbanistico – territoriale
29	PFTE.AR.02	00	Elaborato grafico	Rilievo Topografico
30	PFTE.AR.03	00	Elaborato grafico	Planimetria stato di fatto
31	PFTE.AR.04	00	Elaborato grafico	Inserimento nel lotto: Progetto
32	PFTE.AR.05	00	Elaborato grafico	Planimetria con ottici - Documentazione fotografica
33	PFTE.AR.06	00	Elaborato grafico	Pianta Piano Livello 0 - Parcheggio P2 e P3
34	PFTE.AR.07	00	Elaborato grafico	Pianta Piano Livello 1 - Parcheggio P2 e P3
35	PFTE.AR.08	00	Elaborato grafico	Pianta della mobilità - Livello 0
36	PFTE.AR.09	00	Elaborato grafico	Pianta della mobilità - Livello 1
37	PFTE.AR.10	00	Elaborato grafico	Pianta sistemazione del verde
38	PFTE.AR.11	00	Elaborato grafico	Sezioni - Prospetti
39	PFTE.AR.12	00	Elaborato grafico	Particolari costruttivi
40	PFTE.AR.13	00	Elaborato grafico	Superamento barriere architettoniche
41	PFTE.AR.14	00	Elaborato grafico	Render e Fotoinserti

## ELENCO DOCUMENTI ED ELABORATI

N.	TAV	REV	Tipo di documento	Nome documento
42	PFTE.ST.R.GS	00	Relazione	Relazione Geologica e Sismica
43	PFTE.IIS.01	00	Elaborato grafico	Schema smaltimento acque meteoriche - Piano Livello 0
44	PFTE.IIS.02	00	Elaborato grafico	Schema smaltimento acque meteoriche - Piano Livello 1
45	PFTE.DS.RS	00	Relazione	Relazione Prime Indicazioni sulla Sicurezza
46	PFTE.DS.CC	00	Relazione	Cantierizzazione - Cronoprogramma

Con nota prot. n. 733761 del 05/06/2024, è stata data comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti Territoriali potenzialmente interessati dell'avvenuta pubblicazione sul sito web di questa Autorità dello studio preliminare ambientale e della documentazione a corredo del progetto, a norma dell'art. 19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/06.

Le Amministrazioni e gli Enti Territoriali potenzialmente interessati, individuati dalla Proponente e/o riconfermati/integrati dalla competente Area V.I.A. sono i seguenti:

- ❖ Ministero della Cultura, Segretariato Generale Regionale del Ministero della Cultura;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- ❖ Ministero della Cultura, Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma, la provincia di Viterbo e l'Etruria meridionale;
- ❖ Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare, Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio, Demanio e Patrimonio, Area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Programmazione e Gestione delle Ferrovie;
- ❖ Regione Lazio - Direzione Regionale Lavori Pubblici e Infrastrutture, Innovazione Tecnologica, Area Autorità Idraulica Regionale;
- ❖ Arpa Lazio;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento III - Ambiente e Tutela del territorio: acqua, rifiuti, energia, aree protette, Tutela delle acque, suolo e risorse idriche;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV - Pianificazione, sviluppo e governo del territorio;
- ❖ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento II – Viabilità e Mobilità;
- ❖ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, P.O. Servizio Valutazioni Ambientali (V.A.S. – V.I.A. – V.A.P. – A.I.A.);
- ❖ Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali di Roma Capitale;
- ❖ Roma Capitale, Dipartimento Pianificazione Strategica e P.N.R.R.;
- ❖ Agenzia del Demanio;
- ❖ Policlinico Tor Vergata;
- ❖ Università degli Studi di Roma “Tor Vergata”;
- ❖ ASL Roma 2;
- ❖ Vigili del Fuoco;
- ❖ Acea ATO 2 S.p.A.;



e p.c.:

- ❖ Regione Lazio - Direzione Generale, Area Coordinamento Autorizzazioni, PNRR e Supporto Investimenti, Ufficio Rappresentante Unico e Ricostruzione, Conferenze di Servizi;
- ❖ Roma Capitale, Ufficio speciale del Commissario straordinario per il Giubileo 2025;
- ❖ Ama S.p.A.;
- ❖ Terna S.p.A. Gruppo Enel;
- ❖ Areti S.p.A.;
- ❖ ITALGAS Reti SpA;
- ❖ SNAM RETE GAS S.p.A. - Distretto Centro Occidentale;
- ❖ Enel Distribuzione SpA;
- ❖ COTRAL S.p.A.;
- ❖ ATAC S.p.A.

Nel termine di 30 giorni, di cui al comma 4, dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/06 sono pervenute le seguenti osservazioni:

- Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nota prot. n. 17403-P del 13/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 771203 in pari data, con la quale ha comunicato l'avvio del procedimento di competenza e la richiesta di osservazioni endoprocedimentali alle Soprintendenze coinvolte.
- Snam Rete Gas S.p.A. con nota prot. n. 366 del 11/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 787622 del 18/06/2024, ha comunicato che *"...sulla base della documentazione progettuale da Voi inoltrata, è emerso che le opere ed i lavori di che trattasi NON interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società."*
- Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, con nota prot. n. 33992-P del 21/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 810969 del 24/06/2024, ha espresso *parere di non assoggettabilità a VIA*, relativamente agli aspetti architettonici, paesaggistici e archeologici dell'intervento in esame.
- Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità, con nota prot. n. 24508 del 24/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 814694 in pari data, ha espresso parere favorevole sull'intervento in esame.
- Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità, con nota prot. n. 24509 del 24/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 814690 in pari data, ha espresso parere favorevole sull'intervento in esame, nell'ambito dei lavori della Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14, c. 2, L. 241/90 in forma semplificata ed in modalità asincrona.
- Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, Ufficio Promozione e Gestione del Reticolo Idrografico Minore e Vincolo Idrogeologico, con nota prot. n. QL 50380 del 26/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 825037 in pari data, ha comunicato che *"...si constata l'assenza del vincolo idrogeologico nelle aree interessate dall'intervento, pertanto, nulla osta alla realizzazione dello stesso"*.
- Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 14561 del 04/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 866360 del 05/07/2024, ha inviato le osservazioni degli Uffici delle Strutture Capitoline, riguardanti l'intervento in oggetto ed in particolare:



- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico, ha espresso *parere favorevole di compatibilità acustica ambientale*;
- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Autorizzazione impianti di gestione rifiuti e attività estrattive, ha espresso *parere favorevole* sul progetto in esame;
- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Bonifica Siti Contaminati e Geologia Ambientale, *nulla è da osservare* sull'intervento in oggetto;
- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo, ha comunicato che *"...gli impatti sullo stato della qualità dell'aria locale, [...] possano ritenersi contenuti e pertanto non emergono criticità tali da rinviare a procedura di valutazione impatto ambientale."*;
- Polizia di Roma Capitale – U.O. VI gruppo Torri, nota prot. n. VH 59309 del 13/06/2024, con la quale esprime per quanto di competenza *parere favorevole*;
- Roma Capitale, Dipartimento Protezione Civile, con nota prot. n. RK 6199 del 20/06/2024, non rileva profili di competenza, *se non nel dover esprimere alcune raccomandazioni*;
- Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, con nota prot. n. QL 50380 del 26/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 825037 in pari data, ha comunicato che *"...si constata l'assenza del vincolo idrogeologico nelle aree interessate dall'intervento, pertanto, nulla osta alla realizzazione dello stesso"*;
- Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti – Direzione Apicale, con nota prot. n. QG 27982 del 28/06/2024, ha espresso *"...parere favorevole all'ampliamento delle aree di parcheggio a servizio del PTV evidenziando quanto sopra espresso in relazione alle possibili ricadute della sosta selvaggia lungo le viabilità di accesso auspicando sin d'ora la realizzazione di ulteriore offerta di sosta al completo soddisfacimento delle esigenze dell'utenza del polo ospedaliero. In relazione all'ipotesi di scambio intermodale all'interno delle aree di parcheggio di che trattasi, si esprime parere non favorevole"*.
- Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Pianificazione Strategica e Governo del territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, con nota prot. n. 117680 del 04/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 866350 del 05/07/2024, ha comunicato che *"...poiché il progetto in argomento, così come è stato dichiarato nella stessa nota di avvio della consultazione, è conforme alle previsioni urbanistiche, ai sensi del succitato art. 3, c. 8 delle Norme di Attuazione del PTPG il parere di compatibilità ex art. 20, c. 5 del D.lgs. 267/2000 non è dovuto"*.

L'Astral S.p.A. con PEC del 03/07/2024, acquisita con prot. n. 856389 in pari data, ha trasmesso, la seguente documentazione:

- Certificato di Destinazione Urbanistica Foglio 1051 Particelle 1506-1508.

La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 19617 del 08/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 876337 in pari data, ha trasmesso *"...i pareri della Conferenza di Servizi, indetta con nota prot. n. 16246 del 05.06.2024, sino ad oggi pervenuti:*

- *prot. n. 792837 del 19.06.2024* Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste – Area Governo del Territorio, Multifunzionalità e Foreste
- *prot. n. 10196 del 11.06.2024* Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP.



- prot. n. 27981 del 28.06.2024 Roma Capitale – Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti
- prot. n. 121454 del 11.06.2024 Roma Capitale – Dipartimento Infrastrutture e Lavori pubblici
- prot. n. 24508 del 24.06.2024 Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell’Agro, Forma Roma e Carta per la Qualità
- prot. n. 57599 del 10.06.2024 Polizia Roma Capitale – U.O. VI Gruppo TORRI – sezione Polizia Stradale – Reparto U.I.T.S.
- prot. n. 114561 del 06.06.2024 ASL Roma 2 – U.O.C. Servizio Interzonale – Esame progetti, Abitabilità e Acque potabili
- prot. n. 439974 del 20.06.2024 ACEA ATO 2 S.p.A.
- PEC del 05.06.2024 ITALGAS Reti
- PEC del 10.06.2024 TELECOM ITALIA S.p.A.
- prot. n. 367 del 11.06.2024 SNAM.

Oltre il suddetto termine di cui al comma 4, dell’art. 19 del D.Lgs. n. 152/06, è pervenuta la seguente osservazione:

L’AUBAC – Autorità Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 7481 del 05/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 882766 del 09/07/2024, ha inoltrato il contributo di competenza specificando che “...Il presente contributo, riferito ai principi e agli obiettivi dei Piani di competenza di questa Autorità di Bacino Distrettuale, fornisce tutti gli elementi affinché il soggetto procedente possa comunque valutare la compatibilità del progetto, comunque condizionata al rispetto di tutte le indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni sopra espresse, con detti Piani [...]. Inoltre, il contributo è reso ai soli fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui al d.lgs. n. 152/2006 e non sostituisce gli atti autorizzativi e/o i pareri di competenza di questa Autorità qualora espressamente previsti dalla pianificazione di distretto o dalla normativa vigente...”.

**Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto successivamente riportato in corsivo è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.**

### **Premessa**

Il progetto in esame riguarda la realizzazione di un parcheggio presso il Policlinico Tor Vergata in Viale Oxford snc, nel Comune di Roma (Municipio VI), Provincia di Roma, in località Tor Vergata.

### **Inquadramento dell’area e del progetto**

*L’area oggetto dell’intervento ha una superficie di circa mq 14.629,00 circa, ove trovasi un ampio parcheggio a raso con accesso da viale Oxford, nel Comune di Roma in località Tor Vergata.*

*L’intervento si pone l’obiettivo di fornire un significativo contributo alla soluzione della problematica sulla mobilità urbana. Il luogo prescelto, al livello amministrativo, ricade all’interno del territorio del Municipio VI, nell’ambito dell’area adiacente al Policlinico Tor Vergata*

*L’intervento si trova in adiacenza del Policlinico di Tor Vergata, localizzato nel quadrante est dell’area metropolitana di Roma, ricompreso tra il Grande Raccordo Anulare (ad ovest), Via Casilina (a nord), l’autostrada Roma-Napoli (a sud) e Via di Vermicino (ad est), alle pendici dei Castelli Romani rappresentata dal comune di Frascati.*

### **Motivazioni delle scelte progettuali**

*Nell’ottica di razionalizzazione del trasporto pubblico e nell’attuazione del corridoio della Mobilità Anagnina*

- Tor Vergata si prevede un'opera integrativa dell'offerta di sosta consistente nella realizzazione di una struttura sopraelevata, di tipo modulare, in modo da raddoppiare la superficie utile di parcheggio attualmente disponibile e dotare l'area di un numero superiore di posti auto.

A dare una spinta decisiva alle opere è stato il recente inserimento e finanziamento delle opere all'interno del secondo DPCM Giubileo 2025, pubblicato l'8 giugno scorso, come intervento contraddistinto con il n.85. Il citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 giugno 2023 individua l'Università degli studi di Roma Tor Vergata quale soggetto attuatore dell'intervento n. 85 "Parcheggio presso Policlinico Tor Vergata", incluso nel Programma dettagliato degli interventi connessi con il Giubileo della Chiesa cattolica 2025. La citata opera concerne la realizzazione di un parcheggio modulare in acciaio, adiacente all'area del Policlinico Tor Vergata, in aggiunta a quello multipiano già esistente, destinato ad ampliare la disponibilità di parcheggi per coloro che direttamente, o indirettamente, fruiscono dei servizi del Policlinico Universitario Tor Vergata. E' destinato a compensare la perdita di posti auto conseguente alla realizzazione della fermata bus "Policlinico" in un'area precedentemente destinata a parcheggio pubblico, prevista nell'ambito dell'attuazione del Corridoio della mobilità Anagnina-Tor Vergata e costituisce, pertanto, un'opera integrativa dell'offerta di sosta, volta a garantire alla cittadinanza una maggiore fruibilità del Servizio Sanitario Nazionale; l'intervento in questione è considerato uno degli interventi fondamentali del Programma dettagliato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 giugno 2023. L'area è stata, difatti, individuata quale sede di eventi giubilari di grande affluenza e, conseguentemente, le opere debbono necessariamente concludersi in tempi coerenti con il regolare svolgimento delle celebrazioni giubilari, previste per il dicembre 2024. Considerato, altresì, che l'Ateneo di Tor Vergata, vista la necessità di rispettare tale stringente tempistica, ha ritenuto necessario richiedere la modifica del soggetto attuatore, la Regione Lazio, con nota del 24 ottobre 2023, ha individuato quale struttura regionale più idonea ad assumere tale funzione la società Astral S.p.A.. Il corridoio della mobilità, con la presenza della fermata bus Policlinico all'interno del comprensorio ospedaliero, e l'ampliamento dell'offerta di sosta, rappresenta un collegamento integrativo e funzionale per gli spostamenti verso il centro. In effetti il parcheggio di Tor Vergata, così come immaginato, oltre ad assolvere all'importante compito di offrire una maggiore dotazione di sosta al Policlinico, introduce la possibilità di effettuare un comodo scambio con il corridoio della mobilità e, quindi, in generale con i collegamenti verso centro città attraverso la Linea A della metropolitana.

La soluzione in progetto crea un potenziale ampliamento del nodo di scambio di Anagnina, sfruttata principalmente in orari di punta dell'utenza diretta al centro città.

Questa, infatti, può parcheggiare a Tor Vergata, per scambiare con i bus del corridoio e proseguire lo spostamento verso il centro città, attraverso la Linea A della metropolitana.

In tal modo sarà possibile sfruttare al massimo le funzionalità del sistema corridoio-metro A ottenendo un incremento sostanziale della capacità di parcheggio.

I numeri della sosta in progetto consistono nella creazione nel breve termine di n° 406 nuovi posti auto, per un'offerta totale di n° 1.293 posti auto presso il Policlinico Tor Vergata.

	Parcheggio 1	Parcheggio 2	Parcheggio 3	Totale Posti Auto
Capienza originaria	166	286	288	740
Capienza post intervento 1	313	286	288	887
<b>Capienza post intervento di ampliamento</b>	313	<b>546</b>	<b>434</b>	<b>1293</b>
Incremento posti auto	147	260	146	553
INCREMENTO %	89	91	51	75





[...]

### **Caratteristiche del progetto - Dimensionamento e caratterizzazione dell'opera**

Nell'attualità l'infrastruttura è costituita da tre aree di sosta interconnesse tra loro da un punto di vista funzionale:

Parcheggio n. 1 a doppio livello (raso e primo) per n° 313 posti auto;

Parcheggio n. 2, a raso, per n° 286 posti auto;

Parcheggio n. 3, a raso, per n° 288 posti auto

Per un totale di n° 887 posti auto disponibili all'attualità.

In analogia alle precedenti scelte adottate l'ampliamento dei parcheggi n.2 e n.3 avviene con una struttura modulare, organizzata su due livelli di semplice e rapida installazione al fine di contenere i relativi costi di produzione e messa in opera, garantendo al contempo la sua riutilizzabilità presso eventuale altro sito.

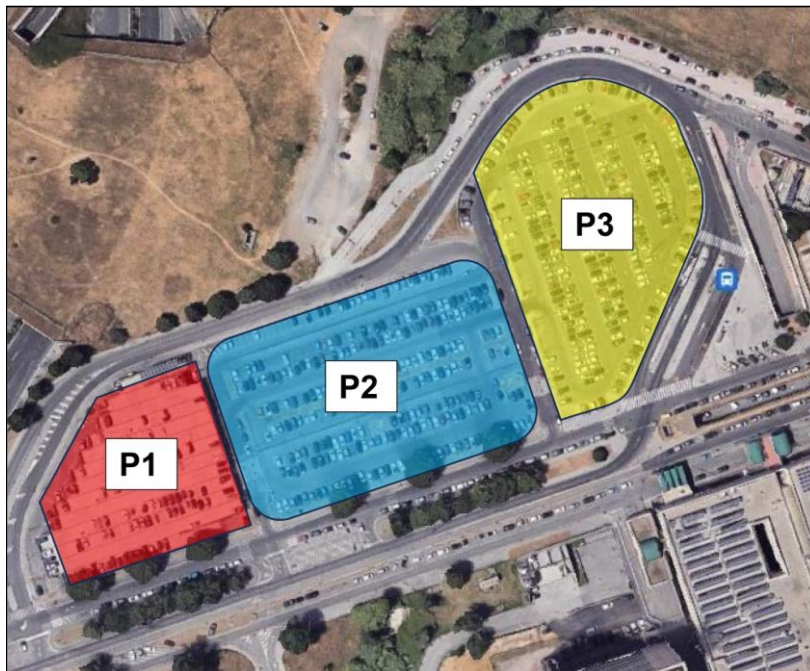
Nel medio termine, quindi, complessivamente l'infrastruttura potrà comporsi di tre parcheggi (incluso quello già realizzato) strutturalmente autonomi ma interconnessi da un punto di vista funzionale. In questa fase si descrive l'intervento riguardante il Parcheggio 2 posto al centro dell'attuale area di sosta e il Parcheggio n. 3 adiacente al capolinea del Bus.

L'area di intervento, come sopra precisato e come visibile dalla foto, si trova nelle immediate vicinanze del Policlinico, lungo viale Oxford.

1. La campitura in rosso, contrassegnata con il numero 1 individua il parcheggio modulare esistente, per una capienza di 313 posti auto, organizzato su due livelli.

2. La campitura in azzurro, contrassegnata con il n.2, individua l'area disponibile per l'ampliamento del parcheggio centrale

3. La campitura in giallo, contrassegnata con il n. 3, individua l'area disponibile per l'ampliamento del parcheggio adiacente al capolinea ATAC.



Inquadramento delle aree a parcheggio realizzate (rosso) e da realizzare (blu e giallo)

L'area di intervento interessa i due parcheggi a raso rimanenti, quello centrale e quello adiacente al capolinea. Il lotto in esame, analogamente a quello su cui è costruito il parcheggio modulare esistente, presenta un andamento piano lungo l'asse longitudinale e un andamento in pendenza intorno al 2% lungo l'asse trasversale.



*Il piano di rotolamento del piano superiore di parcheggio, a costruirsi, sarà pertanto realizzato con pendenza costante al 2% lungo l'asse trasversale sud-nord, utilizzando la stessa tipologia di montanti telescopici adottati nel parcheggio modulare in esercizio, al fine di compensare ulteriori variazioni di quota del terreno.*

*La minima altezza del piano terra è prevista di 2,50 mt, con possibili incrementi legati alla pendenza variabile del piano di appoggio.*

*Da una prima analisi, confermata dai rilievi campo, sono emersi alcuni fattori critici (evidenziati in rosso) che hanno condizionato la progettazione della struttura e che hanno richiesto l'adozione di soluzioni specifiche atte a superarli.*

*Sull'area di intervento sussistono alcuni manufatti interrati e relativi pozzetti di ispezione preesistenti che costituiscono un sistema unitario in linea d'asse con un fosso naturale esistente, tombato, che attraversa il sedime ospedaliero.*

*Sull'area insistono anche due torri faro per l'illuminazione dell'intera area di parcheggio.*

*La soluzione progettuale, in estensione, mira alla loro integrazione e salvaguardia funzionale.*

*L'area contrassegnata con la lettera A (parcheggio n.2) rappresenta lo spazio su cui collocare la struttura modulare per una superficie complessiva di mq 7.371,00 realizzata su moduli 5x5 m.*

*L'area contrassegnata con la lettera B (parcheggio n. 3) rappresenta lo spazio su cui collocare la struttura modulare per una superficie complessiva di mq 7.258,00 realizzata su moduli 5x5 m.*

*L'espansione del parcheggio modulare interessa un'area di mq 14.629,00 di cui mq 10.132,00 ranno utilizzati per le nuove strutture:*

- mq 6.266,00 per il parcheggio P2;
- mq 3.866,00 per il parcheggio P3.

*Nello spazio effettivamente disponibile l'area della nuova struttura (area A e B) è stata suddivisa in moduli 5,00x5,00 m da ognuno dei quali si ricavano due posti auto di dimensioni m (2,50 x 5,00) disposti a pettine rispetto alla corsia di marcia.*

*La struttura (area A e B) sarà dotata di 2 rampe carrabili a senso unico di marcia e 2 scale di accesso. [...]*

### **Interferenze**

*L'area interessata dall'intervento di ampliamento dell'offerta di parcheggio non presenta "interferenze" importanti con preesistenti impianti di sottoservizi.*

*In particolare l'esame delle cartografie dei vari gestori proprietari dei sottoservizi, rilevano l'assenza totale di importanti infrastrutture.*

*I sottoservizi presenti sono strettamente quelli di servizio per l'edificio esistente.*

*L'unica infrastruttura di rilievo è un canale tombato "fosso del cavaliere" che attraversa secondo un percorso rettificato l'area nel senso sud/nord.*

*La struttura, per la realizzazione del tombamento del fosso è costituita da uno scatolare carrabile in c.a. delle dimensioni di m 8 x 3 e spessore 80 cm.*

*La struttura è praticamente integrata per tutto il suo sviluppo nell'area di parcheggio esistente.*

*Al centro del parcheggio P 2 è stato eseguito un pozzo di ispezione con coperchio in acciaio, per eventuali opere di manutenzione e per non mandare in pressione lo scatolare in caso di piena eccezionale.*

*L'intervento in progetto preserva la configurazione senza alterazione alcuna.*

*Il pozzo di ispezione viene integrato nell'area di parcheggio e la problematica relativa alla gestione/manutenzione del pozzetto di ispezione del canale tombato, che attraversa l'area di parcheggio n.2, è stata risolta con l'eliminazione dei posti auto di prossimità sia al livello 0 che a livello 1, dove non viene realizzato l'impalcato, riservando spazi liberi che rendono così possibile le operazioni di manutenzione programmate.*

### **Emissioni in atmosfera**

*Le emissioni di gas in atmosfera saranno dovute a diverse situazioni ed in particolare ai veicoli degli utenti del Policlinico che accederanno al parcheggio, in virtù dell'ampliamento dei posti auto previsti*



dall'ampliamento dello stesso, ed agli utenti che si dedicano a passare qualche ora a praticare sport all'aperto nel verde pubblico circostante.

La verifica dell'incremento di veicoli è stata stimata all'interno dello studio "analisi della domanda di trasporto" redatto dall' Ing. S. Briglia nel quale l'intervallo di tempo considerato è quello che porta ad una più alta presenza di utenti all'interno del parcheggio ed è quella di punta della mattina (intervallo di tempo stimato critico per l'accesso all'area parcheggio da parte degli utenti e degli operatori sanitari all'interno dell'ospedale) 7:30-8:30.

Il numero stalli creati con l'ampliamento è pari a 428 posti auto su una offerta totale attuale pari a 887 posti, per un totale, sullo scenario futuro, pari a 1315 posti auto.

Dall'applicazione della metodologia descritta è risultato che considerando che l'incremento di offerta di sosta previsto va a colmare il deficit esistente e che non sono previste variazioni dell'attività sanitaria della struttura ospedaliera, a valle della realizzazione del parcheggio, non ci si attende un incremento dei flussi veicolari che già attualmente gravitano sulla porzione di rete interessata, bensì una razionalizzazione degli stessi con conseguente sensibile riduzione degli attuali flussi veicolari parassiti ingenerati dalle auto in cerca di parcheggio. Pertanto, avendo messo più stalli a disposizione, il numero delle auto che circolano all'interno del parcheggio e nella viabilità circostante diminuisce sostanzialmente con conseguente abbassamento delle emissioni in atmosfera.

### **Flussi di traffico generati**

L'aumento degli autoveicoli nelle aree a parcheggio sarà generato dagli utilizzatori dell'ospedale.

Nel periodo breve (Anno Giubilare 2025) il traffico sarà generato anche dai partecipanti alle manifestazioni previste nelle aree adiacenti e legate all'evento stesso.

In relazione allo studio "stima degli impatti sulla mobilità" redatto dall' Ing. S. Briglia, mediante valutazioni di tipo statistico su dati della pubblica amministrazione e indagini in situ, è stato possibile individuare il bacino di utenza dell'area a parcheggio costituito da un'area di influenza individuata è delimitata a nord, a sud e ad est dai sistemi autostradali, rispettivamente, dell'A24 Roma – L'Aquila, della Bretella AI Fiano-Valmontone edall'AI Roma Napoli, e ad ovest da via Palmiro Togliatti (vedi Figura sottostante).

L'area presenta un'estensione di circa 18.000 ettari e comprende le Zone Urbanistiche 7B Alessandrina, 7C Tor Sapienza, 7D La rustica, 7E Tor Tre teste, 7F Casetta Mistica, 7H Omo, 8A Torrespaccata, 8B Torre maura, 8C Giardinetti-Tor Vergata, 8D Acqua Vergine, 8E Lunghezza, 8F Torre Angela, 8G Borghesiana e 8H San Vittorino.

Comprende, inoltre, parte dei territori dei comuni di Zagarolo, San Cesareo, Colonna, Monte Compatri, Frascati e Galliciano nel Lazio.

La popolazione residente, così come gli addetti, si concentrano nelle zone intra GRA del V Municipio (a parte la zona di Casetta Mistica), nelle zone di Torre Angela e Borghesiana che costeggiano via Casilina [...].

L'intervallo di tempo considerato è quello che porta ad una più alta presenza di utenti all'interno del parcheggio ed è quella di punta della mattina (intervallo di tempo stimato critico per l'accesso all'area parcheggio da parte degli utenti e degli operatori sanitari all'interno dell'ospedale) 7:30-8:30.

Il numero stalli creati con l'ampliamento è pari a 428 posti auto su una offerta totale attuale pari a 887 posti, per un totale, sullo scenario futuro, pari a 1315 posti auto.

Dall'applicazione della metodologia descritta è risultato che considerando che l'incremento di offerta di sosta previsto va a colmare il deficit esistente e che non sono previste variazioni dell'attività sanitaria della struttura ospedaliera, a valle della realizzazione del parcheggio, non ci si attende un incremento dei flussi veicolari che già attualmente gravitano sulla porzione di rete interessata, bensì una razionalizzazione degli stessi con conseguente sensibile riduzione degli attuali flussi veicolari parassiti ingenerati dalle auto in cerca di parcheggio.

Non ci si attende neanche incrementi localizzati in quanto le nuove strutture vengono realizzate sopra le strutture a raso e il varco di ingresso rimane lo stesso.



Alla luce di quanto detto non essendo previsto un incremento della domanda di traffico a seguito della realizzazione dell'intervento il carico veicolare sulle infrastrutture principali rimane uguale a quello dello stato attuale.

### **Riferimenti programmatori e di pianificazione**

#### **Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.)**

In considerazione del regime vincolistico, l'area in oggetto ricade in:

#### **TAVOLA A**

##### Sistema del Paesaggio Naturale

- Paesaggio Naturale Coste marine, lacuali e corsi d'acqua

##### Sistema del Paesaggio Insediativo

- Reti, Infrastrutture e Servizi

#### **TAVOLA B**

[...] l'area in esame rientra nelle "Aree tutelate per legge" di cui all'art. 142 DLgs 42/2004:

- lett. c) – protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua con codice c058\_0241 rappresentato dal fosso del Cavaliere e relativa fascia di rispetto di 150 metri;
- lett. m) – linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto con codice ml\_1183 rappresentato da un antico tracciato e punti di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto con codice mp\_058\_2469 rappresentato da un ritrovamento preistorico sporadico.

Facendo lo screening dei vincoli finora descritto, si riassume:

L'area oggetto di intervento ricade nella fascia di rispetto dei beni succitati. Ai sensi degli art. 28 del D.Lgs 40/2004 e s.m.i.; D. Lgs. 50/2016, art. 25, artt. 38, c.8 e 41, c.4 del D.Lgs 36/2023 e s.m.i.: per le opere sottoposte all'attuazione del D.Lgs 36/2023, ovvero per le opere pubbliche o di pubblico interesse, è obbligatoria l'applicazione dell'art. 41, c.4, da svolgersi secondo la procedura dettata dall'allegato I.8, ai fini di una verifica preventiva dell'interesse archeologico sulle aree interessate alle opere da attuare. Tale verifica preventiva consente di accertare, prima di iniziare i lavori, la sussistenza di contesti archeologici ancora conservati nel sottosuolo e di evitarne la distruzione con la realizzazione delle opere in progetto.

#### **Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)**

[...] l'area in oggetto non risulta interessata da fasce e zone a rischio idraulico ed l'area più vicina soggetta a rischio è rappresentata dai nuclei intorno al canale di Tor Sapienza [...]

#### **Piano Regolatore Generale – Sistemi e regole**

L'area di intervento appartiene ai "Progetti strutturanti", così come definito dal Capo 6° art.63 delle NTA del P.R.G.. "I Progetti strutturanti sono relativi: a parti di città fortemente caratterizzate da insiemi di elementi e tracciati archeologici, storici e naturali; ad ambiti di trasformazione strategici rispetto al futuro assetto della città; a luoghi centrali dotati di forte identità locale. Per tali parti di città, ambiti e luoghi, il PRG prevede, alle varie scale, interventi di riqualificazione e di trasformazione definiti con le procedure del Programma integrato o del Progetto urbano, di cui agli articoli 14 e 15, ovvero affidati a progetti di intervento per la qualificazione degli spazi pubblici e la realizzazione di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico."

I Progetti strutturanti si articolano nelle seguenti componenti:

- a) Ambiti di programmazione strategica;
- b) Centralità metropolitane e urbane;
- c) Centralità locali.

L'intervento ricade all'interno delle Centralità metropolitane e urbane.

Ai fini dell'attuazione le Centralità metropolitane e urbane sono suddivise in Centralità a pianificazione definita e Centralità da pianificare, art.65 c.3 del N.T.A.



L'intervento ricade all'interno delle Centralità a pianificazione definita, le quali appartengono: Bufalotta, Pietralata, Ostiense, Alitalia-Magliana, Polo tecnologico, Tor Vergata, EUR-Castellaccio, Ponte di Nona-Lunghezza, Massimina, Fiera di Roma. Ai fini attuativi si applica la disciplina definita dai relativi strumenti urbanistici esecutivi, una volta approvati. Eventuali variazioni dei perimetri determinate in sede di definitiva approvazione, si intenderanno automaticamente recepite nel presente PRG.

Pertanto l'area in cui ricade l'intervento è stata pianificata al ricorso del piano attuativo definito dall'amministrazione comunale con l'approvazione dell'Accordo di Programma relativo al Piano Particolareggiato del comprensorio Universitario di Tor Vergata e alle connesse varianti di P.R.G. finalizzato al riassetto dell'ambito territoriale interessato. Successivamente con Deliberazione Consiglio Comunale n. 44 del 5 marzo 2007 è stata approvata la variante del piano attuativo, ai sensi dell'art. 1 della L.R.L. 2 luglio 1987 n. 36.

E come possiamo vedere nello stralcio del Piano Particolareggiato, l'area di intervento ricade all'interno dell'area riservata ai parcheggi pubblici, in cui è prevista la tipologia "multipiano"; quindi, l'opera in esame risulta essere compatibile con le previsioni urbanistiche dettate dal piano attuativo.

### **Rete ecologica**

Tra gli elaborati prescrittivi del P.R.G. è utile analizzare ai fini dell'inserimento paesaggistico del progetto anche l'elaborato "Rete ecologica" che rappresenta una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli elementi naturalistici che compongono il sistema ambientale, finalizzata alla migliore gestione di tale sistema. La rete ecologica comprende tre categorie di aree:

- Le componenti primarie (aree A) costituite dagli elementi più delicati e sensibili del sistema ambientale sia per le caratteristiche degli ecosistemi presenti sia per le relative connessioni (...),
- Le componenti secondarie (aree B) che costituiscono altri elementi importanti per garantire la connettività della rete e che riguardano aree in parte compromesse (...);
- Le componenti di completamento (aree C) che comprendono gli elementi di connessione sia del territorio extraurbano, sia di quello urbano (...).

Oltre alle tre categorie caratterizzanti la rete ecologica assumono importanza gli elementi connettivi in quanto permettono la continuità spaziale e funzionale della rete.

Questi possono essere di tipo naturalistico o artificiale come le reti dei percorsi verdi pedonali e/o ciclabili o la semplice alberatura della viabilità urbana.

L'area di intervento, sebbene vicina ad aree interne alla componente B, risulta estranea alla rete ecologica, pertanto l'intervento risulta compatibile.

### **Classificazione acustica**

In riferimento all'area in esame possiamo vedere, dallo stralcio del piano di zonizzazione acustica di Roma Capitale, [...], che il sedime d'intervento ricade interamente all'interno della classe III – aree di tipo misto - con limite massimo di immissione, espressi come livello equivalente in dB(A), diurno pari a 60 dBA e notturno pari a 50 dBA. [...]

### **Classificazione sismica**

[...] Nella fattispecie il Municipio VI è stato inserito nella zona 2, sottozona 2B. [...]

### **Localizzazione del progetto - Conclusioni**

La disamina della Pianificazione territoriale ha evidenziato la conformità dell'intervento agli strumenti di pianificazioni inerenti.

Al fine di esplicitare meglio quanto esposto analiticamente nei paragrafi precedenti, si riporta una sintesi tabellare sulle eventuali incoerenze e/o elementi di criticità riscontrati.



<b>ANALISI DI COERENZA TRA PROGETTO E PIANIFICAZIONE</b>		
<b>PIANO</b>	<b>VINCOLO</b>	<b>COMPATIBILITA'</b>
<i>P.T.P.R.</i>	<i>Protezione delle aree archeologiche</i>	<i>Intervento che necessita del preventivo parere della Soprintendenza archeologica di Stato che valuta, successivamente ad eventuali indagini archeologiche o assistenze in corso d'opera, l'ubicazione o determina l'eventuale inibizione delle edificazioni in base alla presenza e alla rilevanza dei beni archeologici nonché definisce i movimenti di terra consentiti compatibilmente con l'ubicazione e l'estensione dei beni medesimi.</i>
<i>P.T.P.R.</i>	<i>Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua</i>	<i>L'intervento necessita del parere paesaggistico dalla Regione Lazio</i>
<i>P.T.P.G.</i>	<i>Nessun Vincolo</i>	✓
<i>P.A.I.</i>	<i>Nessun Vincolo</i>	✓
<i>Z.P.S.</i>	<i>Nessun Vincolo</i>	✓
<i>PARCHI</i>	<i>Nessun Vincolo</i>	✓

### **VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI**

Di seguito si analizzeranno tutte le varie componenti ambientali nei loro aspetti legati al sito in esame sia su larga scala (provinciale e regionale) che su scala locale e le relative caratteristiche dell'impatto potenziale ed in particolare le seguenti componenti:

- Emissioni in atmosfera;
- Utilizzo di risorse naturali (consumo di suolo, sottosuolo etc.);
- Rumore e vibrazioni;
- Polveri;
- Impatto sul paesaggio;
- Produzione di rifiuti;
- Impiego delle risorse idriche;
- Consumi energetici;
- Traffico generato da nuova viabilità;
- Impatto fitoclimatico;
- Interferenze sugli ecosistemi;
- Interferenze sull'ambiente idrico, acque sotterranee e superficiali.

### **Emissioni in atmosfera**

#### **Descrizione delle attività che determinano gli impatti**

L'impatto sarà in larga parte dovuto alle emissioni di gas dovute a diverse situazioni ed in particolare:

- In fase cantieristica agli automezzi che si troveranno ad operare per la realizzazione dell'intervento ed in minima parte agli autoveicoli degli operai impiegati durante i lavori;
- In fase di esercizio esso sarà dovuto all'aumento dei veicoli degli utenti che accederanno al parcheggio ampliato.

Il numero di posti auto realizzati con l'ampliamento di quello esistente è pari a 428 in aggiunta agli 887 posti auto esistenti.



In particolare, il nuovo parcheggio è previsto con una struttura sopraelevata in acciaio posta in corrispondenza del parcheggio esistente.

### **Stima degli impatti e possibili interventi di mitigazione**

In relazione [...] allo studio “analisi della domanda di trasporto” redatto dall’ Ing. S. Briglia è stato possibile individuare il numero di veicoli attratti dalla realizzazione dell’ampliamento del parcheggio del Policlinico di Tor Vergata nell’intervallo di punta della mattina (intervallo di tempo stimato critico per l’accesso al parcheggio degli utenti del servizio ospedaliero), 7:30-8:30.

Occorre sottolineare che, in via cautelativa, la stima della domanda di traffico si riferisce all’intervallo della mattina ovvero quando si svolge la maggior parte delle attività ospedaliere:

- attività ambulatoriale;
- centro prelievi;
- ricoveri in regime di Day Hospital;
- dimissioni in regime di ricovero ordinario.

Nelle ore pomeridiane, infatti, i veicoli in ingresso sono inferiori a quelli della mattina e i parcheggi tendono a svuotarsi.

Nel seguito si riporta la situazione rilevata in diversi giorni feriali, così come riportati all’interno della relazione sulla mobilità. Tutti i rilievi sono stati effettuati nel mese di aprile 2024 nell’intervallo della mattina di un giorno feriale tipo.

Dall’analisi dei rilievi effettuati è scaturito che, complessivamente, nell’intervallo 6:30 – 10:15, sono state rilevate circa 1.696 auto, di cui:

- 120 auto presenti a inizio intervallo (prima delle 6:30);
- 1.576 auto in ingresso nell’intervallo 6:30-10:15;
- 18 auto in uscita nell’intervallo 6:30-10:15.

I veicoli presenti prima delle 6:30 sono stati rilevati, per la maggior parte, nel parcheggio P2 (circa il 60% delle auto presenti totali).

I flussi orari medi in ingresso/uscita dal parcheggio sono dell’ordine dei 400 veicoli/ora.

Su un totale di 887 posti auto disponibili nelle tre aree P1, P2 e P3, il coefficiente di riempimento risulta pari al 190% circa.

La mattina, inoltre, l’eventuale incremento di traffico dovuto all’intervento si va a sommare alla situazione più gravosa del traffico presente in rete (picco degli spostamenti sistematici casa-scuola casa-lavoro).

L’incremento di offerta di sosta conseguente all’ampliamento del parcheggio (da 887 a 1.315 posti auto) consente di:

- colmare, in parte, il deficit tra la domanda e l’offerta di sosta esistente;
- traslare in avanti nel tempo l’intervallo di saturazione.

Dal rapporto domanda/offerta, infatti, nello scenario di progetto risulta che la sosta “fuori stallo”, nell’intervallo di massimo carico, è pari al 22% della presenza di sosta complessiva.

Rispetto allo stato attuale, ciò si traduce in una diminuzione di 25 punti percentuali della domanda di sosta “fuori stallo”, passando dal 47% al 22% della domanda di sosta totale.

Il riempimento del parcheggio, in tali condizioni, avverrà nell’intervallo 9:00-9.15 ovvero un’ora e trenta più tardi di quando si verifica allo stato attuale. Ciò consente di limitare gli intervalli orari nei quali la domanda eccede l’offerta.

Proseguendo con l’orario, infatti, aumentano il numero di auto in uscita e, quindi, i posti auto disponibili.

Considerando che l’incremento di offerta di sosta previsto va a colmare il deficit esistente e che non sono previste variazioni dell’attività sanitaria della struttura ospedaliera, a valle della realizzazione del parcheggio, non ci si attende un incremento dei flussi veicolari che già attualmente gravitano sulla porzione di rete interessata, bensì una razionalizzazione degli stessi con conseguente sensibile riduzione degli attuali flussi veicolari parassiti ingenerati dalle auto in cerca di parcheggio.



Non ci si attende neanche incrementi localizzati in quanto le nuove strutture vengono realizzate sopra le strutture a raso e il varco di ingresso rimane lo stesso.

Alla luce di quanto detto non essendo previsto un incremento della domanda di traffico a seguito della realizzazione dell'intervento il carico veicolare sulle infrastrutture principali rimane uguale a quello dello stato attuale.

Pertanto l'impatto relativo alle emissioni in atmosfera si può considerare ininfluente.

Anzi considerando che l'aumento dell'offerta dei posti auto, come sopra detto, porta ad una conseguente sensibile riduzione degli attuali flussi veicolari parassiti ingenerati dalle auto in cerca di parcheggio, si può ipotizzare un miglioramento di quello che è il clima delle emissioni nell'area strettamente a ridosso dell'area a parcheggio.

Su scala più ampia sicuramente si avrà riduzione di emissioni sulle arterie principali quali viale Oxford e viale Heidelberg, liberate dall'incremento del flusso veicolare delle auto in cerca di parcheggio nelle aree a ridosso del Policlinico Tor Vergata.

L'impatto viene, comunque, mitigato anche dalla realizzazione di interventi di messa a dimora di essenze arbustive/arboree con le seguenti caratteristiche:

- Mitigazione 1: con funzione di schermatura visiva ed acustica, lungo il perimetro (lato viale accesso al Policlinico);
- Mitigazione 2: in modo puntuale all'interno dell'area a parcheggio 2 (P3) con funzione di miglioramento delle visuali;
- Mitigazione 3: con funzione di schermatura visiva, essenze rampicanti addossate alle pareti traforate metalliche poste lungo il perimetro del parcheggio sopraelevato.
- Mitigazione 4: con funzione di schermatura visiva, per la creazione di una siepe che corre nella mezzeria dell'area di intervento (P2) atta a creare una cortina verde finalizzata all'ombreggiamento e alla mitigazione del microclima.

Le essenze utilizzate, suddivise per tipologia di intervento, sono riportate nel seguito:

- Mitigazione 1: n. 6 *Cinnamomum camphora* (Canfora), n. 5 *Acer rubrum* (Acero rosso);
- Mitigazione 2: n. 11 *Betula alba* (Betulla bianca) all'interno del parcheggio 2 (P3);
- Mitigazione 3: n. 34 *Trachelospermum jasminoides* (Falso Gelsomino) di cui n. 18 su pareti del parcheggio 1 e n. 16 su pareti del parcheggio 2;
- Mitigazione 4: n. 25 *Populus nigra* (Pioppo cipressino) all'interno del parcheggio 1 (P2).

### **Utilizzo di risorse naturali (consumo di suolo, sottosuolo etc.)**

#### **Descrizione delle attività che determinano gli impatti**

I potenziali impatti su suolo e sottosuolo derivanti dalla costruzione ed esercizio della nuova area a parcheggio sono i seguenti:

- occupazione del suolo (consumo di elementi ecosistemici);
- interazione degli scavi con il sottosuolo;
- realizzazione di opere per il cantiere (piste di servizio, baracche per il cantiere, stoccaggio temporaneo di materiale di cantiere, regimazione delle acque meteoriche, realizzazione di piste di servizio, etc.);
- realizzazione di opere permanenti (piantumazione vegetazione, opere approvvigionamento energetico, scarichi acque meteoriche e reflue, sistemazione degli spazi pavimentati esterni)

Di seguito si analizzano in dettaglio i potenziali impatti sopra elencati.

#### **Occupazione del suolo**

[...], si precisa che la tipologia di impatto sul suolo, viste anche le caratteristiche dell'intervento, è di tipo indifferente e pertanto non necessario di mitigazioni particolari legate alla sua realizzazione. [...]

#### **Interazioni degli scavi (fondazioni) con il sottosuolo**

La tipologia di struttura utilizzata per la realizzazione dell'opera, vedi paragrafo precedente, è tale da non





necessitare di una struttura vera e propria di fondazione.

Gli elementi di sostegno verticali (profili in acciaio), dotati alla base di opportuni elementi di ripartizione/collegamento, verranno direttamente vincolati alla pavimentazione stradale esistente.

Gli unici scavi che verranno eseguiti sono quelli necessari per la realizzazione degli impianti (scarichi di acque reflue e meteoriche e impianto antincendio), i quali saranno di tipo superficiale.

Data la tipologia strutturale adottata per la realizzazione delle nuove aree di sosta e la tipologia di scavi impiantistici effettuati, questa attività non genera nessun tipo di impatto.

### **Realizzazione di opere per il cantiere**

Nella fase di cantiere sono previste sole lavorazioni legate alla perimetrazione di alcune aree del parcheggio esistente al fine dei seguenti utilizzi:

- realizzazione dei baraccamenti di cantiere (locali per personale, wc chimici, etc.);
- creazione di zone per lo stoccaggio dei materiali necessari per la realizzazione dell'ampliamento del parcheggio;
- creazione di zone adibite all'accesso in cantiere dei veicoli del personale e quelli per il trasporto dei materiali.

Sono previste le sole operazioni di scavo relative alla realizzazione delle reti impiantistiche di tipo interrato.

La realizzazione di opere per il cantiere: baracche per il cantiere, piazzali e strade interne di cantiere, non generano impatto sul suolo in quanto questo è già occupato dall'area a parcheggio esistente.

Opere di regimazione delle acque meteoriche.

Considerato che l'area di cantiere insisterà su un'area con pavimentazione di tipo impermeabile, saranno necessarie alcune opere di regimazione delle acque meteoriche sul perimetro dell'area di intervento, soprattutto per evitare ruscellamenti sui suoli già antropizzati presenti su parte dell'area.

Lo stoccaggio temporaneo di carburante, per utilizzo di cantiere, in cisterna mobile genera la possibilità di fuoriuscita e/o sversamenti di carburante la quale è da ritenersi estremamente bassa e relativamente alla quale comunque sarà prevista idonea opera di protezione del piazzale.

L'impatto prevedibile, date anche le lavorazioni presenti in cantiere, è da ritenersi pressoché inesistente.

Lo stoccaggio di materiale per il cantiere sarà momentaneo, il suolo utilizzato è quello già pavimentato ed adibito a parcheggio e non coinvolgerà altro terreno al di fuori di quello previsto all'interno della zona di intervento.

Le acque reflue, di tipo domestiche, generate dai servizi igienici del cantiere, saranno allontanate con un sistema di raccolta da parte del gestore dei wc chimici presenti nel cantiere. [...]

### **Rumore e vibrazioni**

Si evince dall'elaborato denominato "Relazione Tecnica - Acustica" quanto segue:

Nella classificazione del territorio comunale, la zona indagata si inserisce nella Classe III come da allegato del D.P.C.M. 14/11/1997 tabella B e C.

Nelle Vicinanze del parcheggio presente il PTV -Policlinico di Tor Vergata, in questa relazione sui lati della struttura PTV ove sono presenti, l'Università i laboratori e i reparti degenze e stata adottata come classificazione acustica la Classe I.

Sul lato del parcheggio, nel PTV presente l'ingresso al pronto soccorso, l'ingresso visitatori e uffici oltre a impianti di condizionamento e di ricambio d'aria posti all'esterno e/o in locali tecnici posti nei mezzanini del fabbricato.

Previsionale di impatto acustico in fase di esercizio:

Il valore limite di emissione nelle postazioni indagate rispetterà i limiti della rispettiva classe di appartenenza.

Il valore limite assoluto di immissione nelle postazioni indagate rispetterà i limiti della rispettiva classe di appartenenza e/o non altererà i valori del clima acustico.

Per le zone non esclusivamente industriali, oltre ai limiti massimi in assoluto, per il rumore all'interno degli ambienti abitativi, sono stabilite anche le differenze da non superare tra il livello equivalente del rumore



ambientale e quello del rumore residuo (d: livello differenziale di rumore): 5 dB(A) per il periodo diurno; 3dB(A) per il periodo notturno (art. 4, D.P.C.M. del 14/11/97). Specificando anche quando questi non sono applicabili al comma 2 dell'articolo citato.

Dalla valutazione di impatto acustico effettuata in facciata ai ricettori riportata nelle tabelle di misura sopra riportate, si evidenzia che il livello differenziale di rumore  $L_d$  sarà al di sotto dei limiti previsti dal D.P.C.M. citato.

Il Progetto indagato è compatibile acusticamente con la zona esaminata.

Non sono da prevedere opere di mitigazione e compensazione.

In conclusione nelle condizioni normali di lavoro, le sorgenti di rumore provocate dal parcheggio (sistema Fast Park®) che passerà da 887 a 1293 posti auto, ubicato nei pressi del Policlinico Tor Vergata, non saranno da considerarsi sorgenti disturbanti.

Previsionale di impatto acustico durante la fase di realizzazione e dismissione dell'opera:

Con le opere di mitigazione acustica (barriere acustiche) è stato valutato:

Il valore limite assoluto di immissione nelle postazioni indagate rispetterà i limiti della rispettiva classe di appartenenza e/o non altererà i valori del clima acustico.

Il valore limite assoluto di emissione nelle postazioni indagate rispetterà i limiti della rispettiva classe di appartenenza.

I valori differenziali di rumore risultano inferiori al valore limite.

Stima degli impatti vibrazionali previsti in fase di realizzazione e di dismissione dell'opera.

Nelle fasi di realizzazione e di dismissione dell'opera il rischio di impatto vibrazionale nei confronti dei recettori più prossimi all'area di cantiere si è stimato che sarà irrilevante.

Non sono da prevedere opere di mitigazione e compensazione.

### **Impatto sul paesaggio**

L'inserimento delle opere in progetto comporterà un cambiamento del paesaggio urbano relativamente poco significativo, dal punto di vista della consistenza edilizia, guardando le volumetrie esistenti (corpi di fabbrica della struttura ospedaliera), in ogni caso non qualitativo in termini percettivi del paesaggio afferente ad una porzione di territorio in cui insiste in modo prevalente la sola area a parcheggio estesa su una superficie complessiva pari a mq 14.629 circa.

Oltre ad essere un intervento di ampliamento di un ambito, quello dei parcheggi, dal punto di vista ambientale, l'area risulta idonea e strategica per la realizzazione dell'ampliamento del parcheggio, essendo posizionata subito prospiciente alla struttura ospedaliera/universitaria e collegata con elementi infrastrutturali viari di una certa importanza, viale Oxford/viale di Tor Vergata e viale Heidelberg, di collegamento tra le varie realtà presenti nell'area circostante: quartieri residenziali, polo ospedaliero e poli universitari (diverse facoltà), favorendo i flussi veicolari eliminando il traffico parassita dovuto alla ricerca degli stalli di sosta liberi.

### **Fase di cantiere**

In fase di costruzione gli elementi più impattanti saranno:

formazione di accumuli temporanei di terreno, stoccaggi di materiale da costruzione (profili ed elementi metallici della struttura, tubazioni impiantistiche, etc.), piste per il cantiere, baracche per il personale, montaggio gru il tutto come opere temporanee.

Riguardo le opere permanenti gli elementi impattanti saranno: realizzazione dei manufatti relativi alla parte di parcheggio sopraelevata, piantumazione di essenze arboree di schermo acustico/visivo, realizzazione di opere per approvvigionamento energetico (costruzione di condotta idrica, antincendio, etc.) e impianti di smaltimento acque reflue (civili e meteoriche).

### **Fase di esercizio**

Relativamente alla presenza dei moduli prefabbricati in acciaio (parte sopraelevata del parcheggio) ed ai coni visuali determinati dalla presenza dei medesimi, l'aspetto visivo dell'intervento non comporterà



*particolari variazioni di impatto visivo in virtù del fatto che sull'area insiste già una parte di parcheggio sopraelevato, gli edifici del Policlinico Tor Vergata ed elemento di separazione costituito da una quinta, seppur parziale, di essenze arboree, tra edifici dell'ospedale ed il parcheggio stesso.*

*La sistemazione degli spazi pavimentati ulteriori (creazione di stalli al piano superiore dei parcheggi), visto l'aspetto visivo attuale (pavimentazione al piano stradale), non determinerà un deterioramento dell'impatto visivo.*

*La sistemazione degli spazi a verde (creazione e/o raffittimento di quinte alberate) in opportune aree della zona a parcheggio migliorerà la qualità visiva dell'insieme.*

*In particolare si realizzerà una schermatura arborea come barriera, acustica e visiva, con il complesso ospedaliero esistente e delle piantumazioni di essenze arboree all'interno dell'area a parcheggio, scelta tra le seguenti tipologie di alberi:*

- *Canfora, Cinnamomum camphora;*
- *Acero rosso, Acer rubrum;*
- *Betulla bianca, Betula alba;*
- *Falso Gelsomino, Trachelospermum jasminoides;*
- *Pioppo cipressino, Populus nigra.*

### **Impiego delle risorse idriche**

*Relativamente al consumo di tali risorse si precisa che la presenza della rete idrica urbana presente al di sotto della viabilità adiacente, faciliterà l'alimentazione idrica, soprattutto in fase di cantiere in quanto, vista la tipologia dell'intervento, in fase di esercizio, oltre ai servizi, sarà presente anche una rete di alimentazione idranti disposti al piano terra, ai fini antincendio.*

*Sul tema antincendio il parcheggio sarà dotato di idranti all'interno della struttura, l'impianto di adduzione degli stessi sarà alimentato normalmente dall'acquedotto cittadino laddove sono garantite le caratteristiche idrauliche di continuità o da un gruppo di pressurizzazione e relativo serbatoio di accumulo collocati in apposito locale.*

*In ogni caso, essendo le risorse idriche attinte dalla rete pubblica, non si andrà ad alterare l'ecosistema idrologico locale.*

### **Impatto fitoclimatico**

*L'area interessata all'intervento proposto rientra totalmente all'interno del tessuto urbanizzato del Comune di Roma.*

*In particolare l'intervento riguarda l'ampliamento di un parcheggio esistente mediante una struttura sopraelevata posta totalmente in sovrapposizione al parcheggio esistente e costituita da elementi modulari in acciaio prefabbricati.*

*La presenza delle attuali essenze vegetali, nelle aree poste nelle immediate vicinanze, area tergo del parcheggio e aree a verde a ridosso del parcheggio, e la sovrapposizione dell'ampliamento con il parcheggio consente di affermare che l'ipotesi progettuale non costituisce un impatto fitoclimatico negativo.*

*Anzi l'intervento si può configurare come qualificativo di pregio per la zona circostante, oltre ad un indubitabile risanamento e valorizzazione ambientale dell'area di progetto, inserendo in aggiunta e/o ex novo delle quinte alberate in alcune parti del perimetro dell'attuale area a parcheggio esistente.*

*In particolare la sistemazione a verde ricomprende lavori per la realizzazione di interventi di messa a dimora di essenze arbustive/arboree [...]*

### **Interferenze sugli ecosistemi**

*L'area interessata dalla richiesta di intervento per la realizzazione dell'ampliamento del parcheggio esistente, rientra appunto all'interno dell'area dove sono già presenti stalli per il parcheggio su un piazzale pavimentato con asfalto, mentre nelle immediate vicinanze sono presenti i corpi di fabbrica del Policlinico Tor Vergata, in zone cioè modellate artificialmente dove gli spazi sono strutturati dagli edifici, e dove le aree naturali sono definitivamente antropizzate.*



Gli spazi presenti, sul lato nord del parcheggio, a ridosso del fosso del Cavaliere tra i centri abitati di Torrenova e Torre Gaia, evidenziano la presenza di specie erbacee cosmopolite ed infestanti che accompagnano la presenza dell'uomo.

Si tratta di un'associazione oligotipica, con predominanza di graminacee asteracee e la mancanza di flora naturale di rilievo.

L'assenza di specie presenti nell'elenco rosso della flora italiana permette di affermare che la richiesta di intervento in progetto non prefigura impatti fitoclimatici e/o la manomissione di aree pregiate per la flora del territorio.

## **Fauna**

Per quanto riguarda la fauna, questa può essere disturbata soprattutto in periodi particolari (soste migratorie, riproduzione ecc.) dall'accesso di veicoli, dalla presenza di operai o di altre persone nei dintorni dell'area considerata.

Si specifica a tale riguardo che l'area interessata è frequentata da fauna antropofila, già abituata ad una situazione caratterizzata dalla presenza dell'uomo (area urbana con presenza di emergenze particolari, policlinico Tor Vergata, centri abitati nelle immediate vicinanze Torrenova e Torre Gaia).

È quindi possibile prevedere la realizzazione dell'opera non generi riduzione della frequentazione della fascia di territorio più prossima all'insediamento, in quanto il tipo e livello di rumorosità già presente (passaggio e movimentazione di autoveicoli nel parcheggio con frequenze sufficientemente alte) abbiano già generato eventuali meccanismi di assuefazione alla rumorosità che questo tipo di fauna può sviluppare.

Si ricorda inoltre che l'area in oggetto risulta già connotata dalla presenza di edifici residenziali e infrastrutture (viarie, edifici a servizio, edifici residenziali, etc), per cui la realizzazione dell'ampliamento del parcheggio non andrà a modificare sostanzialmente la situazione attualmente esistente.

## **Interferenze sull'ambiente idrico, acque sotterranee e superficiali**

### **Acque superficiali**

In fase di esercizio, le interferenze potenziali sulla componente idrica sono determinate dallo smaltimento dei reflui idrici derivanti dalle attività connesse con l'intervento (acque superficiali dai piazzali ed acque reflue dei servizi).

In questa fase gli impatti possono derivare dallo smaltimento delle acque che si utilizzano e/o raccolgono all'interno dell'area in oggetto ed in particolare da quelle provenienti dalle reti fognanti realizzate.

Per la raccolta delle acque saranno realizzate n°3 distinte reti fognanti:

- Rete delle acque nere (liquami provenienti dai servizi);
- Rete delle acque bianche piazzale superiore e strada di servizio (acque meteoriche);
- Rete delle acque dell'autorimessa da trattare (acque di gocciolamento autovetture e lavaggio pavimento).

Le acque di scarico saranno recapitate nella rete fognante pubblica, direttamente (acque nere e meteoriche) ovvero previo trattamento in apposito impianto (acque di gocciolamento autovetture e lavaggio pavimento) ed avranno parametri chimico-fisici compatibili con i limiti di ammissibilità del D. Lgs. N° 152/2006.

La rete delle acque nere, per la raccolta delle acque di scarico dei servizi igienici localizzati a livello 0 dell'autorimessa (sottostante l'area coperta) sarà realizzata con tubazioni in PVC serie pesante e diametro variabile, con pendenza pari all'1% e convogliata alla rete esterna.

La rete delle acque meteoriche, per la raccolta dell'acqua di pioggia dei piazzali superiori è divisa in tronchi per assecondare le varie pendenze.

Le tubazioni di scarico saranno passanti senza interruzione, ove possibile, in PVC o PEAD posate a vista su staffaggi in verticale o orizzontale sulle strutture di sostegno del diametro variabile, attraverso pozzetti in c.a.v., completi di caditoie stradali carrabili sifonate in ghisa sferoidale, disposti in rettilineo o angolo, ad interdistanza media di circa 20 mt.



La rete di raccolta delle acque dell'autorimessa da trattare sarà realizzata con canalette grigliate di opportuna sezione poste nelle zone di attacco pianerottolo/rampa e lungo le corsie di marcia, tubazioni di scarico in PEAD a giunti saldati posate a vista con staffaggi in verticale o orizzontale sulle strutture di sostegno del diametro variabile.

Per le acque di gocciolamento e lavaggio pavimento dell'autorimessa sarà realizzato un impianto di raccolta e smaltimento con disoleatore e gruppo di rilancio, localizzato nello spazio intercluso al livello 0 dell'autorimessa.

Scarichi idrici (reflui civili): lo scarico di queste acque (servizi) viene conferito direttamente all'interno dell'impianto di smaltimento pubblico presente al di sotto della viabilità posta nelle adiacenze del parcheggio esistente.

L'impatto si può stimare di tipo indifferente.

### **Acque sotterranee**

Gli eventuali sversamenti superficiali viste le condizioni al contorno potranno interessare la falda, di tipo superficiale, mentre l'approvvigionamento idrico non interesserà la medesima falda in quanto non sono realizzati pozzi ma il prelievo idrico sarà effettuato sull'acquedotto pubblico e dovrà soddisfare i fabbisogni dei servizi igienici del parcheggio, dell'impianto antincendio.

### **Conclusioni**

Le misure di compensazione da promuovere in caso di progettazioni invasive e non, si basano sul principio che ogni tipo di intervento da realizzare su un determinato territorio, deve essere finalizzato ad un appropriato inserimento nel contesto che lo ospita e soprattutto a non diminuirne e degradarne la qualità paesaggistica.

Durante la fase progettuale per la realizzazione del parcheggio, si è tenuto conto di vari fattori per far sì che il manufatto nella sua completezza finale si sposi con le preesistenze.

Il progetto non implica cambiamento sulla morfologia dei luoghi.

Si è evitato di creare volumetrie, colorazioni e forme capaci di alterare negativamente la visione e lo skyline dei luoghi

Dal punto di vista percettivo, da luoghi o punto di vista particolari, non si è creata cesura tra il manufatto e il paesaggio, perché esso occupa una parte di terreno già segnata dalla vicinanza di infrastrutture stradale. Infatti, la tipologia della struttura utilizzata per la realizzazione del primo livello ricalca quella già realizzata per il parcheggio P1, adiacente all'area di intervento dei parcheggi P2 e P3.

Il sistema utilizzato è tipo Fast Park®, è una struttura modulare prefabbricata sopraelevata. Tutto il parcheggio è smontabile e rimontabile. Il sistema di parcheggio modulare sopraelevato si installa solitamente su aree di sosta esistente, e come già detto è già presente sull'area di parcheggio P1. In questa maniera si incrementa il numero dei posti auto in tempi brevi. La soluzione di parcheggio adottata viene assemblata in poche settimane. Le interruzioni nell'uso del parcheggio sono ovviamente limitate. È perfino possibile continuare ad usare una parte del parcheggio esistente mentre l'altra parte viene occupata per il montaggio. Confrontato con i tempi che normalmente occorrono per costruire una struttura tradizionale, mesi e a volte anni, il sistema Fast Park® permette di risparmiare tempo al fine di evitare disagi, all'utenza, trattandosi di un parcheggio al servizio del plesso ospedaliero e polo universitario di Tor Vergata.

Dal punto di vista della sostenibilità ambientale basti ricordare quanto contenuto nel Dlgs. 36/2023, che, all'articolo 57, sottolinea l'obbligo da parte delle stazioni appaltanti riguardo: "l'inserimento, nella documentazione progettuale e di gara, almeno delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali contenute nei criteri ambientali minimi adottati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Lo stesso articolo sancisce anche l'obbligo di applicazione di tali criteri minimi ambientali all'intero valore delle gare nel caso in cui le stesse interessino "affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici e per la gestione dei cantieri della pubblica amministrazione". Pertanto tutti i livelli di progettazione, così come anche le successive fasi di realizzazione



*delle opere, dovranno ispirarsi ai criteri esplicitati nel Decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dell'11 gennaio 2017. Stando alle indicazioni del citato decreto, i criteri ambientali si dividono in criteri ambientali di base e premianti (questi ultimi riferiti ai criteri di aggiudicazione). La finalità perseguita dall'amministrazione è di avviare una procedura per l'attuazione di un appalto "verde", cioè che contenga almeno tutti i criteri base per quanto applicabili al tipo di procedura indetta.*

*Essendo il contesto dei luoghi che ospitano l'area interessata dalla progettazione, capaci di accogliere cambiamenti, senza effetti di degrado della qualità complessiva, si può affermare che il progetto risulta essere compatibile sia dal punto di vista paesaggistico che dal punto di vista ambientale.*

*Infine si prevedono interventi di mitigazione con l'installazione e o rafforzamento del verde al fine di schermare sia visivamente che acusticamente la realizzazione di una struttura sopraelevata di dimensioni di poco maggiore ad un ettaro.*

\* \* \*

## ESITO ISTRUTTORIO

L'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti di cui il tecnico Ing. Valter Giustiniani, iscritto all'albo degli Ingegneri della Provincia di Latina al n. A 830, ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura.

Considerato che gli elaborati progettuali nonché lo Studio Preliminare Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente istruttoria tecnico-amministrativa e che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso la documentazione integrativa pervenuta.

Preso atto che l'opera in esame riguarda la realizzazione di un parcheggio presso il Policlinico Tor Vergata in Viale Oxford snc, nel Comune di Roma (Municipio VI), in località Tor Vergata.

Preso atto delle motivazioni addotte per la realizzazione dell'opera evidenziate nella documentazione progettuale ed in particolare:

- Nell'ottica di razionalizzazione del trasporto pubblico e nell'attuazione del corridoio della Mobilità Anagnina - Tor Vergata si prevede un'opera integrativa dell'offerta di sosta consistente nella realizzazione di una struttura sopraelevata, di tipo modulare, in modo da raddoppiare la superficie utile di parcheggio attualmente disponibile e dotare l'area di un numero superiore di posti auto. A dare una spinta decisiva alle opere è stato il recente inserimento e finanziamento delle opere all'interno del secondo DPCM Giubileo 2025, pubblicato l'8 giugno scorso, come intervento contraddistinto con il n.85. Il citato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 giugno 2023 individua l'Università degli studi di Roma Tor Vergata quale soggetto attuatore dell'intervento n. 85 "Parcheggio presso Policlinico Tor Vergata", incluso nel Programma dettagliato degli interventi connessi con il Giubileo della Chiesa cattolica 2025.
- L'intervento in questione è considerato uno degli interventi fondamentali del Programma dettagliato approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 giugno 2023. L'area è stata, difatti, individuata quale sede di eventi giubilari di grande affluenza e, conseguentemente, le opere debbono necessariamente concludersi in tempi coerenti con il regolare svolgimento delle celebrazioni giubilari, previste per il dicembre 2024. Considerato, altresì, che l'Ateneo di Tor Vergata, vista la necessità di rispettare tale stringente tempistica, ha ritenuto necessario richiedere la modifica del soggetto attuatore, la Regione Lazio, con nota del 24 ottobre 2023, ha individuato quale struttura regionale più idonea ad assumere tale funzione la società Astral S.p.A.



- Il parcheggio multipiano è legittimato nel Piano Particolareggiato del Comprensorio Universitario di Tor Vergata approvato con l'Accordo di Programma del 31 marzo 2005, pubblicato sul B.U.R Lazio n.29 del 20 ottobre 2005. Con la Deliberazione n.317 del 13 dicembre 2005, inoltre, il Consiglio Comunale adottò la variante ai sensi dell'art. 1 della L.R. 2 luglio 1987 n. 36. Successivamente con nota prot. n. 3545 del 20 settembre 2006, il Comune di Roma trasmise alla Regione Lazio gli atti relativi alla variante in argomento, per la verifica di conformità agli strumenti urbanistici vigenti ai sensi della L.R. Lazio n. 36/87, art. 1. Il Dipartimento Territorio della Direzione Regionale Territorio e Urbanistica della Regione Lazio, con nota n. 154957 del 17 ottobre 2006 n. 4261 del 19 ottobre 2006, comunicò di non avere osservazioni da formulare e che pertanto l'iter della variante fu completato con l'approvazione del Consiglio Comunale delle Delibera n. 44 del 5 marzo 2007

Preso atto dello Studio Preliminare Ambientale e di quanto esaminato nello stesso, con specifico riferimento allo studio dei potenziali effetti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera e delle azioni di prevenzione e mitigazione previste.

Considerato che sono stati acquisiti i seguenti pareri nell'ambito istruttorio, a norma dell'art. 19, comma 3 e 4 del D.Lgs. n. 152/06 che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni:

- ✓ Snam Rete Gas S.p.A. con nota prot. n. 366 del 11/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 787622 del 18/06/2024, ha comunicato che "...sulla base della documentazione progettuale da Voi inoltrata, è emerso che le opere ed i lavori di che trattasi NON interferiscono con impianti di proprietà della scrivente Società."
- ✓ Il Ministero della Cultura, Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma, con nota prot. n. 33992-P del 21/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 810969 del 24/06/2024, ha espresso *parere di non assoggettabilità a VIA*, relativamente agli aspetti architettonici, paesaggistici e archeologici dell'intervento in esame.
- ✓ Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità, con nota prot. n. 24508 del 24/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 814694 in pari data, ha espresso parere favorevole sull'intervento in esame.
- ✓ Roma Capitale, Sovrintendenza Capitolina, Direzione Interventi su Edilizia Monumentale, Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità, con nota prot. n. 24509 del 24/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 814690 in pari data, ha espresso parere favorevole sull'intervento in esame, nell'ambito dei lavori della Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14, c. 2, L. 241/90 in forma semplificata ed in modalità asincrona.
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, Area Valorizzazione del Tevere e delle aree fluviali, Ufficio Promozione e Gestione del Reticolo Idrografico Minore e Vincolo Idrogeologico, con nota prot. n. QL 50380 del 26/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 825037 in pari data, ha comunicato che "...si constata l'assenza del vincolo idrogeologico nelle aree interessate dall'intervento, pertanto, nulla osta alla realizzazione dello stesso".
- ✓ Roma Capitale, Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, E.Q. Valutazioni Ambientali, con nota prot. n. NA 14561 del 04/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 866360 del 05/07/2024, ha inviato le osservazioni degli Uffici delle Strutture Capitoline, riguardanti l'intervento in oggetto ed in particolare:
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione Inquinamento Acustico ed Elettromagnetico, ha espresso *parere favorevole*



- di compatibilità acustica ambientale;*
- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Autorizzazione impianti di gestione rifiuti e attività estrattive, ha espresso *parere favorevole* sul progetto in esame;
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Bonifica Siti Contaminati e Geologia Ambientale, *nulla è da osservare* sull'intervento in oggetto;
  - Dipartimento Ciclo dei Rifiuti, Prevenzione e Risanamento dagli Inquinamenti, Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico e Olfattivo, ha comunicato che *"...gli impatti sullo stato della qualità dell'aria locale, [...] possano ritenersi contenuti e pertanto non emergono criticità tali da rinviare a procedura di valutazione impatto ambientale."*;
  - Polizia di Roma Capitale – U.O. VI gruppo Torri, nota prot. n. VH 59309 del 13/06/2024, con la quale esprime per quanto di competenza *parere favorevole*;
  - Roma Capitale, Dipartimento Protezione Civile, con nota prot. n. RK 6199 del 20/06/2024, non rileva profili di competenza, *se non nel dover esprimere alcune raccomandazioni*;
  - Roma Capitale, Dipartimento Tutela Ambientale, con nota prot. n. QL 50380 del 26/06/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 825037 in pari data, ha comunicato che *"...si constata l'assenza del vincolo idrogeologico nelle aree interessate dall'intervento, pertanto, nulla osta alla realizzazione dello stesso"*;
  - Roma Capitale, Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti – Direzione Apicale, con nota prot. n. QG 27982 del 28/06/2024, ha espresso *"...parere favorevole all'ampliamento delle aree di parcheggio a servizio del PTV evidenziando quanto sopra espresso in relazione alle possibili ricadute della sosta selvaggia lungo le viabilità di accesso auspicando sin d'ora la realizzazione di ulteriore offerta di sosta al completo soddisfacimento delle esigenze dell'utenza del polo ospedaliero. In relazione all'ipotesi di scambio intermodale all'interno delle aree di parcheggio di che trattasi, si esprime parere non favorevole"*.
  - ✓ Città Metropolitana di Roma Capitale, Dipartimento IV – Pianificazione Strategica e Governo del territorio, Servizio I Urbanistica e attuazione del PTMG, con nota prot. n. 117680 del 04/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 866350 del 05/07/2024, ha comunicato che *"...poiché il progetto in argomento, così come è stato dichiarato nella stessa nota di avvio della consultazione, è conforme alle previsioni urbanistiche, ai sensi del succitato art. 3, c. 8 delle Norme di Attuazione del PTPG il parere di compatibilità ex art. 20, c. 5 del D.lgs. 267/2000 non è dovuto"*.
  - ✓ La Proponente Società Astral S.p.A. con nota prot. n. 19617 del 08/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 876337 in pari data, ha trasmesso *"...i pareri della Conferenza di Servizi, indetta con nota prot. n. 16246 del 05.06.2024, sino ad oggi pervenuti:*
    - prot. n. 792837 del 19.06.2024 Regione Lazio - Direzione Regionale Agricoltura e Sovranità Alimentare, Caccia e Pesca, Foreste – Area Governo del Territorio, Multifunzionalità e Foreste
    - prot. n. 10196 del 11.06.2024 Consorzio di Bonifica Litorale Nord – Settore Progettazione ed Esecuzione OO.PP.
    - prot. n. 27981 del 28.06.2024 Roma Capitale – Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti
    - prot. n. 121454 del 11.06.2024 Roma Capitale – Dipartimento Infrastrutture e Lavori pubblici





- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| prot. n. 24508 del 24.06.2024  | Roma Capitale – Sovrintendenza Capitolina – Direzione Interventi su Edilizia Monumentale – Servizio Coordinamento Gestione del territorio, Carta dell’Agro, Forma Roma e Carta per la Qualità |
| prot. n. 57599 del 10.06.2024  | Polizia Roma Capitale – U.O. VI Gruppo TORRI – sezione Polizia Stradale – Reparto U.I.T.S.  |
| prot. n. 114561 del 06.06.2024 | ASL Roma 2 – U.O.C. Servizio Interzonale – Esame progetti, Abitabilità e Acque potabili   |
| prot. n. 439974 del 20.06.2024 | ACEA ATO 2 S.p.A.   |
| PEC del 05.06.2024             | ITALGAS Reti  |
| PEC del 10.06.2024             | TELECOM ITALIA S.p.A.   |
| prot. n. 367 del 11.06.2024    | SNAM.   |
- ✓ L’AUBAC – Autorità Bacino Distrettuale dell’Appennino Centrale, Settore Gestione rischio idraulico, con nota prot. n. 7481 del 05/07/2024, acquisita a mezzo PEC con prot. n. 882766 del 09/07/2024, ha inoltrato il contributo di competenza specificando che “...Il presente contributo, riferito ai principi e agli obiettivi dei Piani di competenza di questa Autorità di Bacino Distrettuale, fornisce tutti gli elementi affinché il soggetto procedente possa comunque valutare la compatibilità del progetto, comunque condizionata al rispetto di tutte le indicazioni, raccomandazioni e prescrizioni sopra espresse, con detti Piani [...]. Inoltre, il contributo è reso ai soli fini della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui al d.lgs. n. 152/2006 e non sostituisce gli atti autorizzativi e/o i pareri di competenza di questa Autorità qualora espressamente previsti dalla pianificazione di distretto o dalla normativa vigente...”.

Considerato che le suddette Autorità interessate e coinvolte nel procedimento, non hanno rilevato significative criticità derivanti dalla realizzazione dell’opera.

Considerato infine che:

- l’area di progetto non interferisce con S.I.C., Z.P.S. e Aree Naturali Protette;
- in relazione alle opere proposte, l’analisi dei fattori ambientali, condotta nel rispetto dei criteri elencati nell’Allegato V del citato decreto e desunta dalla documentazione prodotta, non ha evidenziato impatti negativi e significativi sull’ambiente derivanti dalla realizzazione del progetto;
- dall’esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l’applicazione delle misure di seguito prescritte.

Ritenuto, pertanto, di dover procedere all’espressione di non assoggettabilità alla procedura di V.I.A. delle opere proposte ai sensi del D.Lgs. n. 152/06;

### TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Verifica ai sensi dell’art 19, parte II del D.Lgs. n. 152/2006 sulla base dei criteri di cui all’Allegato V, parte II del presente Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti si ritiene, in relazione all’entità degli interventi ed alle situazioni ambientali e territoriali descritte, di dover **escludere le opere dal procedimento di V.I.A.** individuando, ai sensi del comma 7 dell’art. 19 del citato Decreto, le seguenti vincolanti prescrizioni:

- I. Il progetto dovrà essere attuato secondo quanto previsto negli elaborati presentati, elencati nelle premesse e nel rispetto di tutte le prescrizioni impartite dalle Autorità citate nella presente istruttoria tecnico - amministrativa.



2. Nella realizzazione del parcheggio dovranno essere soddisfatte le seguenti condizioni:
  - al fine di contenere il rischio di contaminazione delle acque da metalli pesanti, gomme, particolato, le acque meteoriche provenienti dalle superfici adibite a parcheggi, dovranno essere trattate con idonei presidi idraulici (vasche di decantazione, disoleatori, ecc...) prima di essere definitivamente smaltite; l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dovrà essere dimensionato in ottemperanza alla normativa vigente e dovranno essere effettuati periodici interventi di manutenzione, considerando anche i casi di sversamenti accidentali ed effettuati lavaggi con frequenza funzionale agli eventi meteorici di rilievo;
  - le aree a parcheggio dovranno essere asservite da idonei impianti di illuminazione notturna;
  - la transitabilità all'interno delle aree di sosta dovrà essere a senso unico per limitare il più possibile incroci e attraversamenti;
  - dovrà essere adottata una segnaletica a messaggio variabile concernente la disponibilità dei posti auto all'interno delle singole aree a parcheggio;
  - dovrà essere assicurata una differenziazione dei percorsi carrabili e pedonali attraverso soprattutto una segnaletica verticale e/o orizzontale interna ed esterna alle aree di sosta affinché i percorsi pedonali siano protetti e ben identificabili per differenti profili di utenti.
3. Il progetto esecutivo dovrà recepire le indicazioni contenute nello studio preliminare ambientale relativamente all'attuazione degli interventi di mitigazione, in particolare per quanto attiene la realizzazione degli interventi di messa a dimora di essenze arbustive/arboree nelle aree specificate nel progetto.
4. Dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quale il rumore, il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili della vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di azioni idonee che attuano la mitigazione degli effetti e al ripristino delle condizioni ante-operam (innaffiamento delle terre, contenimento delle polveri con teloni sui mezzi di trasporto, lavaggio della viabilità e dei mezzi, interdizione di accesso a soggetti estranei all'attività edilizia).
5. L'eventuale approvvigionamento delle risorse naturali dovrà avvenire nell'ambito dei limiti delle concessioni legittimamente vigenti nei diversi siti di cava.
6. Eventuali modifiche riguardanti l'intervento in argomento e non specificatamente previste nel presente progetto, dovranno seguire l'iter procedimentale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 conformemente a quanto disposto dall'Allegato IV, punto 8, lettera t) del citato Decreto.

Il presente documento è costituito da n. 26 pagine inclusa la copertina.

Si evidenzia che qualunque difformità o dichiarazione mendace dei progettisti su tutto quanto esposto e dichiarato negli elaborati tecnici agli atti, inficia la validità della presente istruttoria tecnico-amministrativa.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.Lgs. n. 152/06.