



ORDINE **DEI** GEOLOGI **DEI** LAZIO



Con il Patrocinio di
ROMA CAPITALE

Il progetto architettonico di parcheggi a ROMA

IL RUOLO DEL PROGETTISTA NELLA REALIZZAZIONE DEI PARCHEGGI SOTTERRANEI
Roma 23 maggio 2012



Quadro di riferimento (Indagine di studio ARP/2012)

Nell'area centrale

- **La domanda di sosta**

dei residenti, di chi vi lavora, e di chi fruisce in modo asistematico e' quantificata in un n° di stalli pari a :

- 74.344 nelle ore notturne
- 130.304 nelle ore diurne legate alle attività lavorative

L'offerta di sosta

stimata computando il numero degli stalli accoglibili nell'area, a prescindere dal rispetto della qualità ambientale e monumentale, oltre all'offerta di stalli in n° 83 autorimesse private presenti e' pari:

- 39.000 stalli su strada teorici, effettivi in sosta legale in 22.858
- 10.300 stalli in autorimesse private





Dati Patto della mobilita 2004

	<i>Area complessiva</i>	<i>Area edificata</i>	<i>Area non edificata</i>	<i>n°Auto residenti</i>	<i>Area occupata dalle auto</i>	<i>% Area a parcheggio</i>
<i>Area ZTL</i>	5.300.000	4.100.000	1.200.000	28.000	700.000	56%
<i>Area Mura aureliane</i>	16.680.000	11.820.000	4.860.000	84.000	2.100.000	43%

Dall'incrocio delle tabelle emergono aspetti di forte criticità :

- 1. il bilancio della sosta presenta un gap incolmabile, non certo relegabile ad una politica di settore, bensì a politiche organiche e complessive sulle funzioni della città, sul potenziamento del mezzo pubblico e sulla limitazione del mezzo privato*
- 2. il recupero e riuso del suolo urbano, liberato dalla sosta, come condizione essenziale per avviare processi di riqualificazione, pedonalizzazione e comunque per innestare processi di trasformazione urbana*





Perché un programma per la realizzazione di parcheggi interrati :

- I parcheggi assolveranno, pur in una prospettiva di politica strategica della mobilità, a quella componente di domanda della sosta che risulta comunque incompressibile.
- Una opportunità fondamentale per il recupero di superfici strategiche di area pubblica da destinarsi agli obiettivi di riqualificazione
- Avviare processi di trasformazione dal piccolo, da puntuali interventi, *non solo attraverso grandi opere spettacolari, ma attraverso mille minimi interventi per ricucire il tessuto urbano, dalle periferie al cuore della città. E naturalmente bandire le automobili dai centri cittadini.*

(R.Piano,Come si trasforma la città - Repubblica 20maggio2012)



Il Piano Emergenziale del Traffico e Mobilità del Comune di Roma prevede:

- **I parcheggi per l'area centrale, 7093 p.auto**
- **I parcheggi sui grandi assi urbani in prossimità di aree ad alta densità abitativa e commerciale**
- **I parcheggi più periferici che puntualmente possono innestare processi di trasformazione**





ORDINE DEI GEOLOGI DEL LAZIO

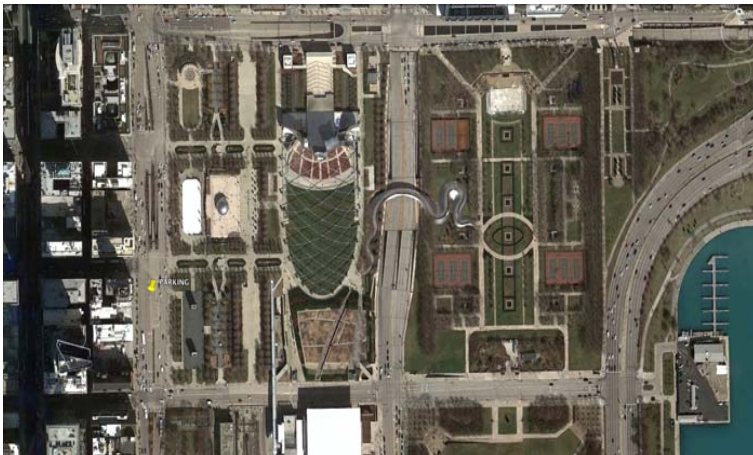
Quali esempi ...



Parigi - place de la Bourse



Torino – piazza San Carlo



Chicago – Millennium Park



Parigi – place Vendome





“Viale” Agosta: una piazza nel Prenestino 2003



STATO DEI LUOGHI ANTEOPERAM



SIMULAZIONE DEL PROGETTO IN FASE DEFINITIVA





ORDINE DEI GEOLOGI DEL LAZIO

“Viale” Agosta: una piazza nel Prenestino 2003





ORDINE DEI GEOLOGI DEL LAZIO

“Campo Artiglio”:

Parco “Villa Narducci” - Impianto sportivo Calcio attrezzato con Spogliatoi – Uffici – Centro Anziani con area verde dedicata – Sala Cittadina nel Parco – Palestra attrezzata con spogliatoi – Sala ristoro





ORDINE DEI GEOLOGI DEL LAZIO

“Campo Artiglio”:

Parco “Villa Narducci” - Impianto sportivo Calcio attrezzato con Spogliatoi – Uffici – Centro Anziani con area verde dedicata – Sala Cittadina nel Parco – Palestra attrezzata con spogliatoi – Sala ristoro

