

S.P.Q.R.

COMUNE DI ROMA

COMUNE DI ROMA
RIPARTIZIONE XVI
Edilizia Economica e Popolare

28.5.90 0004971

Ufficio Speciale Piano Regolatore
XVI Rip. Edilizia Economica Popolare

ATTUAZIONE DELLA LEGGE 18 APRILE 1962 NN. 167 PER
IL PIANO DELLE ZONE DA DESTINARE ALL' EDILIZIA
ECONOMICA E POPOLARE

PIANO
DI ZONA

15vi

TIBURTINO SUD

DELIBERAZIONE N.
004682 - 3 AGO. 1990
DELLA GIUNTA
MUNICIPALE

L'INGEGNERE DIRIGENTE
(Dr. Ing. Stefano Tarquini)

COMUNE DI ROMA
UFF. SPEC. PIANO REGOLATORE
29. MAG 1990
PROT. N. 6258

LABORAZIONE

Ing. Stefano Tarquini
Dis. Ludovico Ianniello

IL DIRIGENTE TECNICO SUPERIORE
PIRE. ANGELO...
[Signature]

TAV. 1

RELAZIONE

[Signature]

DATA OTTOBRE 1989

SCALA 1:2000

**Relazione illustrativa alla variante VI del Piano di zona
n°15 (Tiburtino Sud)**

Il piano di zona n°15 - Tiburtino Sud - interessa un comprensorio di circa 187,50 Ha ed è situato nel quadrante Est della città, delimitato dalla consolare Tiburtina a Nord e l'asse autostradale A-24 e la ferrovia Roma-Sulmona a Sud.

La necessità della presente variante urbanistica al piano di zona in questione risiede nei tre seguenti principali ordini di motivazioni:

- 1 - Necessità di adeguare la dotazione di spazi di sosta e di parcheggio a quanto dettato dal D.M. n°1444/68 in materia di pubblici parcheggi nonché privati, da localizzare nei singoli Settori del piano di zona, al fine di dare una positiva risposta al deficit evidenziato di posti auto per i residenti.
- 2 - Necessità di migliorare tratti di viabilità di tipo secondario della maglia viaria del piano di zona, non per questo peraltro di minore importanza.
- 3 - Necessità di rendere qualitativamente più rispondenti alle esigenze diversificate degli abitanti residenti nel piano di zona in tema gli assetti piano-volumetrici delle tipologie edilizie in via di completamento in particolari settori del piano.

Relativamente al primo punto si propone di destinare a parcheggio pubblico, oltre che un maggior numero di aree per parcheggi a raso, anche alcune aree tali da consentire la realizzazione di circa 50.000 mq, eventualmente su piani sovrapposti interrati, articolando così per il piano di zona un piano di parcheggi per la riorganizzazione degli spazi di sosta in maniera tale da superare ampiamente il minimo standard consentito dalla norma da una parte e dall'altra tale da soddisfare altresì sia alla domanda di "parcheggi sostitutivi della sosta su strada", di "parcheggi di scambio" e di "parcheggi residenziali".



In aggiunta della quantità sopraindicate, si prevede nella Normativa Tecnica di Attuazione di consentire la realizzazione di posti auto e/o box di pertinenza degli alloggi e servizi privati di tipo condominiale, al di sotto di aree con destinazione pubblica - verde, verde pubblico attrezzate, verde privato, spazi pedonali attrezzati, aree stradali - con la prescrizione esplicita di legare siffatte realizzazioni alla proprietà dell'alloggio o del complesso non-residenziale cui si riferiscono.

Con riferimento poi al **secondo punto** relativo alla corretta attuazione della rete stradale del piano di zona, anche al fine di migliorare le condizioni di specifici ambiti del piano si è sinteticamente previsto:

- di aumentare la sezione stradale tipo dell'asse viario di Via I. Giordani portandola a 18 mt., in vista delle localizzazioni di maggiori residenze e servizi in quel settore previsti;
- di prevedere il collegamento viario tra la Via Ruini ed i servizi scolastici già realizzati, localizzati nel centro del II Settore;
- di semplificare l'accesso all'edificio n15 del III settore, annullando pertanto il tratto di viabilità con accesso dalla Via Grotte di Gregna, anche per non sottrarre al settore spazi di verde peraltro in gran parte già realizzato a cura degli Operatori assegnatari.

Per quanto riguarda il **terzo punto**, in considerazione della verificata rispondenza complessiva della dotazione di aree ed attrezzature pubbliche del quartiere in rapporto agli abitanti previsti, con l'intento peraltro di alleggerire il peso insediativo su alcuni specifici settori ed altresì migliorare qualitativamente l'assetto delle tipologie edilizie nonché delle cubature residenziali ancora da realizzare, sinteticamente si è previsto:

- nel I e nel VI Settore un frazionamento ed una separazione delle cubature residenziali e non-residenziali ancora da realizzare, al fine di consentire una più ampia permeabilità ed accessibilità delle aree contrali dell'intero



quadrante, dove sono collocate le aree con destinazione a verde e servizi; si inoltra prevista una diversa localizzazione dell'edificio 16 destinato alla costruzione di una cubatura non-residenziale, spostandolo nel IV settore con la prescrizione della contestuale realizzazione di circa 2.400 mq di parcheggio di uso pubblico, oltre quelli già da prevedersi ai sensi della attuale normativa;

- Nel IV Settore si è prevista una diminuzione del peso insediativo attraverso lo spostamento sia di cubature residenziali che dell'insediamento artigianale in fregio alla stazione metro di Ponte Mammolo al fine di consentire una sufficiente ed adeguata dotazione di aree per la realizzazione di parcheggi del relativo nodo di scambio; si è pertanto localizzato la sola quota di cubatura artigianale non-residenziale, al di sotto dell'asse autostradale in continuità dell'area Italgas; si è quindi localizzata la residua quota di cubatura residenziale, relativa ai settori III e IV, lungo la Via I. Giordani, spostando lungo la Via Grotte di Gregna l'edificio n°21 consentendo in tal modo una maggiore dotazione di spazi attrezzati con destinazione a verde in prossimità delle due scuole di Via Santi;

- nel III settore modificando la destinazione artigianale delle cubature ivi previste, si è disposta la cubature residenziale e non-residenziale residua sulla medesima aree fondiaria originariamente stabilite.

La tavola planimetrica della presente variante è stata redatta su base aerofotogrammetrica, aggiornata con rilievo dei punti notevoli principali; rimangono inoltre invariate le destinazioni d'uso originarie in vigore prima della presente variante, che non sono state oggetto specifico di modifica urbanistica.

