

Giunta Regionale del Lazio



ESTRATTO DEL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 29 MAGGIO 1984

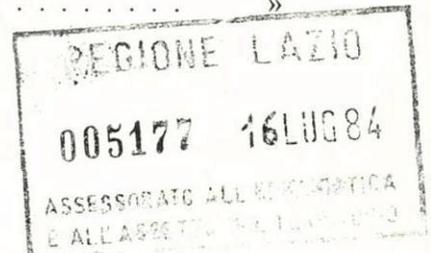
Addì ventinove maggio millenovecentottantaquattro, alle ore 9,55 nella sede della Regione Lazio in Roma, via C. Colombo, 212, si è riunita la Giunta Regionale, così composta:

PANIZZI GABRIELE	Presidente	GALLENZI GIULIO CESARE	Assessore
LAZZARO BRUNO	V. Presidente	GIGLI RODOLFO	»
ARBARELLO PAOLO	Assessore	CUTOLO TEODORO	»
BENEDETTO RANIERO	»	MONTALI SEBASTIANO	»
BERNARDI ENZO	»	PIETROSANTI GIULIO	»
GAIBISSO GERARDO	»	PONTI ETTORE	»
		PULCI PAOLO	»

Assiste il Segretario Dott. Saverio Guccione.

(*Omissis*)

Assenti: Assessori Montali e Pietrosanti.



DELIBERAZIONE N. 3365

Comune di Roma: Restituzione piano particolareggiato n. 27/L di esecuzione, in variante, del piano regolatore generale - Legge n. 1150/1942.

LA GIUNTA REGIONALE

SU PROPOSTA dell'Assessore all'Urbanistica;

VISTA la legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1971, n. 8;

VISTA la legge regionale 5 settembre 1972, n. 8;

VISTA la legge regionale 8 novembre 1977, n. 43;

VISTI gli atti e gli elaborati del piano particolareggiato n. 27/L di esecuzione, in variante, del piano regolatore generale di Roma per la località di Pantano di Grano adottato con deliberazione del Consiglio Comunale 30 marzo 1976, n. 1151;

RITENUTO che a seguito della pubblicazione degli atti sono state presentate n. 13 osservazioni-opposizioni, in ordine alle quali il Comune ha formulato le proprie controdeduzioni con deliberazione della Giunta Municipale 18 aprile 1978, n. 3285;

CHE gli atti stessi sono stati sottoposti dall'Assessorato all'Urbanistica ed all'Assetto del Territorio all'esame del Comitato Tecnico Consultivo Regionale;

VISTO il voto n. 73/8, emesso nell'adunanza del 18 novembre 1983, con il quale il Comitato Tecnico Consultivo Regionale ha espresso il parere che il piano particolareggiato di cui trattasi debba essere restituito al Comune interessato perché provveda a rielaborarlo con apposita variante sulla base delle considerazioni che di seguito integralmente si riportano:

«In via preliminare si osserva che a base dell'assetto urbanistico esecutivo del comprensorio di Pantano di Grano, dovrebbe porsi una accurata analisi dello stato di fatto sorretta da una documentazione cartografica aggiornata.

Tale esigenza è avvertita oltretutto per le seguenti motivazioni:

a) perché il piano particolareggiato discende sostanzialmente dalle previsioni di massima del vigente piano regolatore generale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica il 16 dicembre 1965 e con decreto ministeriale 6 dicembre 1970;

b) perché il piano particolareggiato si pone, sia pure in misura parziale, in variante allo strumento vigente.

In concreto, dai contenuti del piano particolareggiato in esame emerge l'opportunità di effettuare un'analisi critica dei principali concetti informativi dello strumento urbanistico di massima, verificandone gli aspetti tutt'ora validi alla luce della realtà che nel frattempo è venuta a consolidarsi.

Si ritiene che solo attraverso tale ricerca metodologica si possa proporre e pervenire ad un razionale quanto organico assetto del comprensorio.

Le componenti conduttrici di detta ricerca di base dovrebbero riguardare: la viabilità e le principali infrastrutture di comunicazione, gli insediamenti esistenti e quelli previsti, le peculiarità del suolo, il sistema idrografico e la sua salvaguardia nel contesto del bacino del Tevere.

Viabilità

Il sistema infrastrutturale delle comunicazioni poggia sulla viabilità ordinaria e sulla rete ferroviaria. La viabilità ordinaria è rappresentata da via della Magliana, Portuense, Ponte Galeria, Malagrotta. La rete ferroviaria concerne la linea Roma-Pisa, diramazione Roma-Fiumicino.

Completano il sistema delle comunicazioni la linea ferrata Maccarese-Roma smistamento a nord e l'autostrada per Fiumicino a sud.

Di tutto questo sistema infrastrutturale manca una accurata analisi dello stato di consistenza e di funzionalità in relazione ai volumi di traffico che vi gravitano e alla direzione e densità dei principali vettori di percorrenza.

Oltretutto dall'esame del piano particolareggiato emerge che non si sono adeguatamente valutati due aspetti fondamentali del sistema in questione:

1) che la linea Maccarese-Roma smistamento e l'autostrada per Fiumicino costituiscono di fatto due tangenziali del comprensorio che lo delimitano rigidamente a nord-ovest e a sud-est;

2) che la restante rete infrastrutturale, mista strada-rotai, ha un punto cruciale, di confluenza nei pressi di Ponte Galeria che viene a configurarsi come nodo critico di intersezione, confluenza e transito di volume di traffico eterogeneo: locale, urbano, comprensoriale di tipo leggero pesante.

Sistema insediativo dello stato di fatto

Del tutto carente la sua rappresentazione in quanto è confusa ed incompleta tra l'altro, si sovrappone alle previsioni del nuovo assetto.

Onde possedere la chiave di lettura delle nuove previsioni urbanistiche, è indispensabile procedere ad una analisi e documentazione accurata in scala opportuna (1:1.000 - 1:500) delle consistenze edilizie nel duplice aspetto dimensionale e delle funzioni specifiche, in primo luogo per le industrie già insediate, nonché dell'edilizia abitativa, dei servizi, e del livello di fruizione delle zone agricole sia ai fini residenziali che colturali.

Particolare riguardo merita l'analisi e la codificazione delle industrie operanti nel settore, non solo perchè tra esse si annoverano quelle insalubri, ma anche in ragione del fatto che il piano particolareggiato propone un assetto produttivo globale di Ha 252.

Altri dati conoscitivi riguardano:

- il numero degli attuali addetti del complesso produttivo esistente;
- la natura e la quantità dei prodotti lavorati, la loro provenienza e destinazione.

Tutti elementi necessari perchè nel loro insieme determinano l'assetto definitivo e sul piano zonizzativo che su quello della rete infrastrutturale.

Analisi del suolo

Del tutto trascurata l'analisi delle caratteristiche ambientali e del suolo nelle sue molteplici componenti. Tenuto conto che il piano particolareggiato si pone in variante allo strumento vigente, anche se in misura contenuta, si osserva che almeno per quei settori di territorio interessati dai nuovi assetti urbanistici si sarebbe dovuto provvedere ad una indagine conoscitiva nello spirito e in ottemperanza alla L.R. n. 72, anche in ragione del fatto che il piano particolareggiato è stato adottato nel 1976 cioè l'anno successivo all'entrata in vigore della predetta legge.

È noto poi che il comprensorio in questione è solcato nel fondo valle dal rio Galeria, da una rete di fossati suoi affluenti, nonché da canali di bonifica, il tutto costituente un bacino idrografico naturale ed artificiale che avrebbe dovuto essere analizzato e rappresentato nelle sue componenti principali onde correlarlo alle previsioni di assetto e sviluppo del comprensorio. In specie non è dato di conoscere l'attuale grado di inquinamento del Rio Galeria nè è dato di sapere se questo sia o diventi il principale collettore di scarico, oltre che del suo bacino imbrifero, anche di quello urbano verso il fiume Tevere.

Carenza di elaborati tecnici

Direttamente connessa a tale problematica risulta la carenza di alcuni elaborati tecnici essenziali per la definizione di uno strumento esecutivo:

— mancano infatti tutti gli schemi delle principali opere di urbanizzazione primaria: rete idrica, rete elettrica, rete fognante, sistema dei depuratori; manca l'elenco delle particelle catastali soggette ad esproprio per la realizzazione delle opere e dei servizi pubblici poste a carico dell'Ente pubblico e delle zone di rispetto vincolate alla inedificabilità.

Scala di elaborazione

La scala di elaborazione della cartografia tecnica non consente nel modo più categorico una precisa lettura dei contenuti del piano particolareggiato negli aspetti di dettaglio, atteso che il piano particolareggiato stesso è stato redatto su di una scala di larga massima 1:4.000 e 1:2.000, eccezione fatta per la grande viabilità redatta nella scala 1:1.000 (peraltro parzialmente).

Pareri istruttori preliminari

Tenuto presente che la zonizzazione in gran parte (escluse le zone agricole) si incentra sull'assetto e lo sviluppo degli impianti produttivi, tra cui si annoverano industrie insalubri ed inquinanti, sarebbe stato necessario recepire anche i pareri preliminari di altri organi competenti quali l'Assessorato all'Industria, e delle USL, onde procedere con tutte quelle garanzie che discendono dal rispetto di norme specifiche, di sicurezza, di tutela igienico-ambientale, che sfuggono ad una verifica affidata esclusivamente alle norme urbanistiche.

Parimenti necessaria si ritiene l'acquisizione dei pareri di merito di altri organi quali l'A.N.A.S. e le FF.SS. in quanto alcune previsioni della rete infrastrutturale convergono su settori di competenza di tali organi.

Zonizzazione

L'assetto zonizzativo può suddividersi in due principali settori ben distinti tra loro: quello di maggior peso, a carattere prevalentemente industriale e quello di Ponte Galeria di tipo misto essendo in esso presenti destinazioni residenziali, produttive, servizi, ecc.

Il primo dei due insediamenti non può assumere il valore di piano particolareggiato esecutivo poichè è stato rappresentato ed elaborato nella scala sommaria 1:4.000 - 1:2.000. In particolare, si avverte la sostanziale carenza delle locazioni relative agli impianti esistenti e di quelli previsti in ampliamento e di quelli innovativi, i quali tra loro sono pure differenziati nei settori specifici: zone per impianti petroliferi, industrie speciali. Tale carenza rappresentativa è avvertita in special modo in ordine alla organizzazione interna degli spazi spettanti alle singole zone, con particolare riferimento alla inesistenza di soluzioni planivolumetriche, di indicazioni delle tipologie edilizie anche di massima, della viabilità di distribuzione interna, dei parcheggi e di eventuali servizi specifici strettamente asserviti alle necessità delle singole zone.

Tali carenze riguardano anche il nucleo che gravita intorno alla stazione di Ponte Galeria. Qui, peraltro, la situazione urbanistica d'insieme diviene più critica per la frammentarietà e la eterogeneità delle destinazioni procostituite e di quelle ipotizzate, appesantite dalle numerose vie di comunicazione che suddividono il settore in compartimenti isolati e di non agevole intercomunicabilità.

In detto settore, la zonizzazione di piano particolareggiato avrebbe dovuto tenere, nei limiti del possibile, a contenere il già edificato, provvedendo a razionalizzarlo con la dotazione dei servizi strettamente indispensabili con ciò, evitando di prevedere ulteriori incrementi insediativi siano essi residenziali o produttivi.

In dettaglio, per le difficoltà degli accessi viari e per le loro ubicazioni eccentriche non sono giustificati o comunque appaiono discutibili i seguenti nuclei zonizzativi: l'area destinata a servizi pubblici adiacente il Rio Galeria e definito dalla linea FF.SS. Roma-Pisa, zone agricole bianche; dal lato opposto l'area a servizi con accesso diretto da via della Magliana; l'area a servizi inglobata entro l'anello dell'isola spartitraffico concernente lo svincolo stradale Portuense-Magliana-Ponte Galeria-Malagrotta; l'area a destinazione mista (residenze, produzione, servizi) delimitata tra la FF.SS. Roma-Pisa, via Portuense, Rio Galeria e nuova arteria di piano particolareggiato.

A completamento delle misure espresse sulla zonizzazione, si evidenzia la mancata introduzione delle fasce di rispetto d'ambo i lati della rete ferroviaria e la non individuazione di alcuni nuclei residenziali, presumibilmente abusivi, i quali ultimi in ogni caso vanno perimetrati, stralciati e risolti come da successivi provvedimenti comunali e regionali.

Considerazioni sulla viabilità portante

Come già accennato, nel nodo critico di Ponte Galeria confluiscono attualmente le vie Portuense, Magliana, Ponte Galeria, Malagrotta, e la linea ferrata Roma-Pisa.

La viabilità di progetto tende decisamente a ripercorrere dette direttrici di traffico urbano, prevedendone nel contempo il potenziamento, attraverso parziali percorsi innovativi e svincoli attrezzati con numerosi incroci a quote sfalzate.

Nonostante i buoni propositi e un largo dispendio di risorse in termini di percorsi multipli e di attrezzature (prevedibili oltretutto anche sul piano finanziario), il sistema viario risultante, ove analizzato occultamente, non appare funzionale e risolve in modo confuso i pesanti problemi di traffico che si prospettano nella località interessata.

Nel merito si deve osservare:

1) non appare funzionale nei percorsi ripetitivi ed interferenti, lo schema di svincolo attrezzato che si impenna sulle direttrici Magliana - Portuense.

2) Nonostante il dispendio di previsioni viarie attrezzate, tutto il sistema infrastrutturale non si aggancia agevolmente a due delle bretelle più capaci ed esistenti in prossimità del comprensorio: l'autostrada da Roma-Fiumicino e l'anello di scorrimento A.N.A.S.

Peraltro tale esigenza è stata avvertita nel disegno della viabilità ma non è stata tuttavia soddisfatta in misura sufficiente. Vedasi il previsto potenziamento della sezione di carreggiata della via Portuense (direzione anello A.N.A.S.) il quale si interrompe prima di raggiungere lo stesso, facendo in tal modo perdere efficacia alla previsione medesima.

Parimenti si osserva nel merito dello svincolo Portuense-Autostrada Fiumicino, del quale solo una limitata porzione è compresa entro il perimetro di piano particolareggiato ed è comunque tale da non assicurare un agevole e completo allaccio a detta autostrada. Inoltre lo svincolo previsto nella sua integrale concessione, ove venisse realizzato come dal disegno, risulterebbe viziato da percorsi tortuosi nonché malsicuro per via di numerosi raccordi a raso, e scambi di direzione con raggi di curvatura stretti, non rispondenti a consentire una agevole manovra del traffico pesante, senza obblighi rallentamenti e prevedibile intralcio del traffico.

3) Medesime considerazioni valgono per il potenziamento della via di Malagrotta che rappresenta l'asse portante del traffico generato dalla presenza degli insediamenti produttivi.

Detto asse attrezzato che corre grosso modo lungo il corso del Rio Galeria, la cui previsione si stima senza meno opportuna, viene però a configurarsi come un'arteria di smistamento e di scorrimento veloce del traffico autoveicolare privo o parzialmente dotato di indispensabili ed idonei sbocchi: infatti a sud si immette nello svincolo attrezzato di confluenza della Portuense - Magliana, mentre a nord è interrotto bruscamente dalla linea FF.SS. Maccarese - Roma Smistamento.

L'intersezione tra queste due direttrici presenta una strozzatura della sede carrabile all'altezza del sottopasso della linea ferroviaria stessa.

4) Del tutto improponibile appare parte della viabilità definita dal piano particolareggiato come flessibile in quanto, prescindendo dalle modalità di esecuzione private o pubbliche, non può sostanziarsi nella forma di previsione indicativa e ciò non solo perchè tale proprietà non si armonizza con le finalità di uno strumento urbanistico esecutivo, ma soprattutto di quanto la certezza della sua realizzazione è indispensabile per il raggiungimento e la fruizione delle zone da servire (vedasi ad esempio la zona dei servizi delimitata tra il Rio Galeria, zone bianche e tratto della FF.SS. Roma-Pisa, nonché il nucleo a destinazione mista posto a valle della linea ferroviaria Roma-Pisa e dal cavalcavia della Portuense).

5) Lo schema viario proposto non consente di distinguere il traffico pesante da quello leggero; non discende da un'analisi dei volumi di traffico in ragione delle intensità e delle direttrici di percorrenza e di provenienza.

Norme di attuazione

Non possono ritenersi esaurienti. Per il loro contenuto si stimano più pertinenti ad uno strumento urbanistico di massima piuttosto che ad un piano particolareggiato di esecuzione ed inoltre, in alcuni casi, non risultano aggiornate rispetto alla vigente normativa di P.R.G.

Nel testo delle dette norme dovrebbero, pertanto, essere introdotte le seguenti rettifiche, integrazioni e precisazioni anche al fine di adeguarle alla normativa di analoghi piani particolareggiati già approvati:

Art. 3 — Zone per nuove industrie e depositi

Il penultimo comma stabilisce l'obbligo di prevedere all'interno della recinzione una congrua area per il parcheggio di mezzi pesanti e dei veicoli degli addetti all'azienda, area che non potrà essere inferiore a 1 mq. netto ogni 8 mc. costruiti fuori terra. L'art. 3 - punto 5 - delle norme tecniche di attuazione del P.R.G. stabilisce, al 1° comma, che «in tutte le zone di P.R.G. devono essere riservate, al di fuori delle sedi stradali, aree per parcheggio in misura non inferiore a 1 mq. netto per ogni 15 mc. di costruzione fuori terra con destinazione non residenziale». Lo stesso articolo, inoltre, stabilisce (4 comma), che nelle zone sfornite di piano particolareggiato o fornite di piani redatti prima dell'applicazione di quelle norme per tutte le destinazioni non residenziali in sede di concessione edilizia per nuove costruzioni o ricostruzioni, oltre alle aree di

cui al 1° comma devono essere previsti *parcheggi pubblici o di uso pubblico* in misura non inferiore a 1 mq. netto per ogni mc. 12 di costruzione, la misura dei parcheggi interni risulta quindi stabilita in mq. 2 per ogni 15 mc. di costruzione.

La norma, inoltre, non indica la misura di eventuali distacchi *delle recinzioni dal filo stradale* che la citata normativa generale stabilisce in mt. 50,00 «salvo che non sia diversamente stabilito in sede di piano particolareggiato». Poichè la norma in esame fissa una distanza *minima degli edifici da filo stradale* dovrà essere necessariamente inferiore non solo a mt. 50,00 ma anche ai mt. 10,00 anzidetti e di ciò dovrà essere fatta esplicita menzione nella norma di piano particolareggiato precisando se, in mancanza di rappresentazione grafica negli elaborati di piano particolareggiato prevista al successivo art. 15 le recinzioni debbano essere realizzate al limite del distacco dal filo stradale.

Art. 4 — Zona per impianti petroliferi

Valgono le osservazioni formulate in merito al precedente art. 3.

Art. 5 — Zona per depositi petroliferi

Valgono le stesse osservazioni formulate in merito al precedente art. 3.

Inoltre al quart'ultimo comma deve essere meglio precisato che lungo le strade per le quali il piano particolareggiato prevede una specifica fascia di rispetto con conseguente arretramento della recinzione, il distacco di ciascun edificio (nella misura pari all'altezza dell'edificio stesso ed *in nessun caso inferiore a mt. 6,00*) deve intendersi riferito al filo della recinzione, come sembra peraltro nello spirito della norma ed in relazione alla normativa di P.R.G. ed alla analoga prescrizione di cui al successivo art. 7.

Art. 6 — Zona a servizi privati per installazioni speciali

Per detto articolo (ultimo comma) vale l'osservazione formulata in merito al precedente art. 3 circa la previsione dei parcheggi interni alle singole industrie.

Art. 7 — Zona per industrie speciali

Valgono le osservazioni formulate in merito al precedente art. 3.

Art. 9 — Parco privato vincolato

Tale articolo deve essere aggiornato per quanto riguarda il riferimento alla normativa di P.R.G. che attualmente disciplina le zone G1 - parco privato vincolato - con l'art. 10, paragrafo 1) e non più con l'art. 11).

Art. 10 — Agro romano - sottozona H1 - H2 - H3

Tale articolo deve essere aggiornato per quanto riguarda il riferimento alla normativa di P.R.G. che, attualmente disciplina le zone destinate ad H2 con l'art. 11 (e non più con l'art. 12).

Art. 13 — Verde pubblico organizzato

Tale articolo deve essere aggiornato per quanto riguarda il riferimento alla normativa di P.R.G. che attualmente disciplina le zone N - verde pubblico - con l'art. 15 (e non più con l'art. 16).

Art. 15 — Verde di rispetto della viabilità

Tale articolo deve essere aggiornato per quanto riguarda il riferimento alla normativa di P.R.G. che attualmente disciplina le zone L con l'art. 13 (e non più con l'art. 15).

Art. 17— Rispetto delle quote d'imposta

La quota d'imposta dei fabbricati viene stabilita nell'elaborato grafico n. 3 ma dagli atti ed elaborati di piano non risulta in modo esplicito se detta quota è correlata a quella del Rio Galeria, che attraversa in senso longitudinale l'intero comprensorio di piano particolareggiato e delle relative arginature e se per conseguenza, la misura stabilita è tale da garantire le costruzioni da eventuali esondazioni delle acque dello stesso corso d'acqua e da fenomeni di riguagito (indipendentemente dall'esistenza di impianti antirigurgito) delle acque stesse attraverso fossi affluenti ed eventuali canalizzazioni di scarico nel fiume esistenti nella zona.

Nell'ambito della normativa di piano particolareggiato, un cenno specifico merita la previsione relativa al «vincolo di inabitabilità», che nella cartografia di piano particolareggiato, si è ampliato oltre il limite delle zone industriali. Si rileva quindi una contraddizione: la norma attuativa lo impone all'interno, mentre la cartografia lo descrive all'esterno.

Inoltre la norma urbanistica attinente il vincolo non viene formulata nel testo se non con un richiamo generico ed indiretto alla corrispondente normativa di P.R.G.

Peraltro, a motivo della natura del vincolo, che potrebbe apparire insussistente nel diritto urbanistico, si ravvisa l'opportunità che venga approfondita la portata del vincolo stesso, sia per quanto attiene alla sua estensione che in ordine alle destinazioni d'uso.

Nel merito delle opposizioni presentate avverso il piano particolareggiato citate nelle premesse, si ritiene che per ora non vi sia luogo a procedere».

CONSIDERATA l'opportunità di far proprio il predetto parere del Comitato Tecnico Consuntivo Regionale;

SU proposta dell'Assessore all'Urbanistica ed all'Assetto del Territorio;
all'unanimità

DELIBERA

Il piano particolareggiato di cui alle premesse va restituito al Comune di Roma, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 della legge 6 agosto 1967, n. 765, perchè venga rielaborato con apposita variante tenendo conto delle considerazioni specificate nel voto del Comitato Tecnico Consuntivo Regionale 18 novembre 1983, n. 73/8 riprodotte nelle premesse.

L'Assessore all'Urbanistica è incaricato dell'esecuzione della presente delibera.

(*Omissis*)

IL SEGRETARIO

F.to: Dott. Saverio Guccione

IL PRESIDENTE

F.to: Gabriele Panizzi

Copia conforme all'originale

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

La Commissione di controllo sugli atti dell'Amministrazione Regionale ha consentito
l'ulteriore corso nella seduta del 20 GIU. 1984 con verbale n. 644 - 89 |

Roma, li 5 LUG 1984

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE



[Handwritten signature]