

+ S. P. Q. R.
COMUNE DI ROMA

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO COMUNALE
(SEDUTA PUBBLICA DEL 23 OTTOBRE 1969)

L'anno millenovecentosessantanove, il giorno di giovedì ventitre del mese di ottobre, alle ore 18, nel Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è adunato il Consiglio Comunale in seduta pubblica.

Presidenza: DARIDA - DI SEGNI.

Eseguito l'appello, l'On. Presidente dichiara che sono presenti i Consiglieri qui sotto riportati:

Valdoni Pietro
Muu Cautela Maria
Greggi Agostino
Amati Giovanni
Darida Clelio
Bertucci Lamberto
Bubbico Mauro
Merolli Carlo
Padellaro Nazareno
Rosato Carlo
Rebecchini Francesco
Nistri Paolo Emilio
Cabras Paolo
Cavallaro Francesco
Cini di Portocannone Renato
De Leoni Umberto
Benedetto Raniero
Mazzarello Adriano
Cazora Benito
Sacchetti Marcello
L'Eltore Giovanni

Trivelli Renzo
Salzano Eduardo
Tozzetti Aldo
Gioggi Giuliana
Vetere Ugo
Michetti Marroni Maria Antonietta
Della Seta Piero
Marconi Pio
Capritti Stelvio
D'Agostini Lorenzo
D'Alessandro Giuseppe
Aquilano Salvatore
Querzé Franco
Buffa Lucio
Elmo Aloisio
Raparelli Franco
Ippoliti Franco
Bozzi Aldo
Monaco Ottorino
Cutolo Teodoro
Delli Santi Gianfilippo

Fornario Francesco
Alciati Gabriele
Leone Roberto
Sargentini Bruno
Sapio Luigi
Ippolito Gino
Caputo Gasparino
Frajese Antonio
Martini Luigi
Turchi Luigi
Anderson Massimo
De Totto Giovanni
Ciano Francesco
Grisolia Domenico
Pala Antonio
Crescenzi Carlo
Di Segni Alberto
Pallottini Luigi
Maffioletti Roberto
Mammi Oscar
Battisti Orlando

Assiste il sottoscritto Segretario Generale reggente Prof. Giuseppe Gagliani Caputo.
(O M I S S I S)

Deliberazione n. 1040

736^a Proposta (Dec. della G. M. del 2-4-1969 n. 312)

La Giunta Municipale decide di sottoporre all'On. Consiglio Comunale il seguente schema di deliberazione:

Attuazione P.R.G. approvato con D.P. 16 dicembre 1965: piano particolareggiato n. 18/L di esecuzione delle zone industriali, situate ai lati della Via Tiburtina Valeria nel tratto compreso tra Ponte Mammolo e la località Settecamini.

Premesso che, ai sensi della legge 17 agosto 1942, n. 1150, modificata ed integrata con legge n. 765 del 6 agosto 1967, nonché della legge 25 giugno 1865, n. 2359, gli Uffici tecnici hanno elaborato il p. p. n. 18/L, in attuazione del P.R.G., approvato con D. P. 16 dicembre 1965, di esecuzione delle zone industriali, situate ai lati della Via Tiburtina Valeria nel tratto compreso tra Ponte Mammolo e la località Settecamini;

Che il piano in oggetto è stato elaborato al fine di adeguare alle prescrizioni del vigente P.R.G. ed a quanto previsto dalla variante adottata il 17 ottobre 1967, il complesso delle aree industriali della Via Tiburtina, in maniera di dare a queste un più chiaro ed unitario assetto urbanistico;

Che tali aree sono — attualmente — oggetto di vasti insediamenti industriali per circa 100 industrie, occupanti una superficie fondiaria di mq. 850.000;

Che le suddette industrie appartengono al comprensorio della zona industriale di Roma — definito con legge 346 del 6 febbraio 1941 — e del quale, peraltro, è stata richiesta al Ministero degli Interni la variazione del perimetro con deliberazione della Giunta Municipale n. 1711 del 20 marzo 1969, ai sensi della legge 22 marzo 1952, n. 187;

Che le aree suddette sono in massima parte comprese nel piano particolareggiato numero 1 della zona industriale, approvato con decreto interministeriale n. 2853 del 14 luglio 1956, prorogato con legge 26 febbraio 1969, n. 31;

Che il complesso di queste zone industriali fa parte del comprensorio che si estende parallelamente alla S.S. Tiburtina Valeria, da Ponte Mammolo alla località Settecamini, ed è limitato a sud dal fiume Aniene ed a nord dalle aree con destinazione industriale previste dal P.R.G.;

Che il comprensorio sopra definito, avente una estensione di 937 ha., comprende, comunque, nel suo ambito numerose zone a diverse destinazioni ed in particolare le zone B (conservazione dei volumi esistenti) costituite dai due quartieri INCIS di Ponte Mammolo e I.A.C.P. S. Basilio, la zona con destinazione M/1 (servizi generali) interessante le carceri di Rebibbia, nonché le zone F/1 e F/2 di Settecamini;

Che lo studio unitario del suddetto comprensorio, come pure la strutturazione di idonee connessioni con i p. p. già adottati 8/L e 9/L e delle zone industriali Prenestina e Tor Cervara, nonché con il p. p. 2/M della nuova Centrale del Latte nella zona di S. Alessandro, ha portato ad un perfezionamento della struttura della maglia viaria principale prevista dal P.R.G. approvato e dalla variante di P.R.G. adottata con deliberazione della Giunta Municipale n. 4009 dell'8 giugno 1966;

Che questi perfezionamenti, che comportano anche una variante al vigente P.R.G., autorizzata dal Ministero dei LL. PP. con note nn. 3007 e 3309 rispettivamente del 10 ottobre 1967 e 1° febbraio 1968, hanno chiarito la funzione della rete viaria principale ai vari livelli ed hanno permesso di introdurre l'arteria principale di servizio industriale, che, dipartendosi a nord del G.R.A. all'altezza del Km. 28,400, costeggia il complesso abitativo di S. Basilio ed attraverso uno svincolo attrezzato — all'altezza dell'incrocio dell'attuale Via di Tor Cervara con la Tiburtina — opera un collegamento scambio con la arteria intermedia di scorrimento orientale;

Che tale strada — subito dopo — prosegue secondo il tracciato dell'arteria principale di servizio industriale, prevista con i piani 8/L e F/L, che corre lungo la Valle del fosso di Tor Tre Teste per sboccare sul G.R.A., un chilometro prima dell'incrocio di questo con la Via Casilina;

Che l'introduzione di questa nuova arteria ha migliorato la struttura del P.R.G., restituendo all'arteria intermedia di scorrimento orientale e al G.R.A. la loro funzione di grandi collegamenti veloci al livello intersettore, in quanto ha alleggerito queste due arterie di tutto il traffico pesante, interessato a percorrere il settore est da nord a sud, ed ha creato un sicuro e stretto collegamento di tutte le zone industriali del settore est con la grande viabilità regionale;

Che, inoltre, obiettive necessità di migliorare la funzionalità del nodo previsto dal P.R.G. all'altezza dell'attuale incrocio fra la Via Tiburtina e Via di Tor Cervara hanno portato ad una diversa strutturazione di questo;

Che la succitata attrezzatura stradale, riportata in allegato all'elaborato grafico 3 «Rete viaria», è stata studiata per assolvere ad una triplice funzione:

a) mutuo scambio per le correnti veicolari che interessano l'intersettore veloce e l'arteria principale di servizio industriale;

b) attraverso un anello circolatorio di scambio con le partite carrabili dell'arteria principale di servizio industriale, inserzione del traffico industriale direttamente sullo anello di servizio industriale che è l'infrastruttura viaria fondamentale dell'intero sistema delle zone industriali tiburtine;

c) facile raggiungimento delle aree di parcheggio sottostanti, previste per 1.500 posti macchina, attesa la prevista ubicazione di una stazione metropolitana della linea B/1 proprio in asse al succitato nodo stradale, oltre alla previsione di quattro idonee aree per fermate dei mezzi pubblici in superficie, rapidamente collegate pedonalmente con il mezzanino della detta stazione;

Che — sempre riguardo alle grosse infrastrutture viarie previste nel piano in oggetto — è da mettere in evidenza il previsto adeguamento della strada statale Tiburtina Valeria, adeguamento reso indispensabile a causa della totale diretta gravitazione su questa strada di tutti i complessi industriali sorti in questa zona e della conseguente promiscuità tra traffico extra-urbano verso Tivoli e traffico locale, accessi alle industrie, sosta veicoli pesanti, ecc., ecc.;

Che la necessità di selezionare e rendere più veloce il traffico di penetrazione portava due possibilità: dare alla S.S. Tiburtina Valeria un diverso tracciato, situato a monte del limite nord delle zone industriali, del resto già previsto nel p. p. n. 1 delle Z. I. di Roma, oppure, sfruttando la possibilità di allargamento massimo dell'attuale Tiburtina a 40 ml., come garantito dalla presenza di verbali di linee e quote su lunghi tratti di questa strada, studiare la separazione tra le carreggiate veloci e quelle di servizio industriale;

Che è stata scelta questa seconda possibilità, prevedendo l'adeguamento della S. S. Tiburtina a ml. 18, con contatti a mano di scambio in punti determinati con le partite laterali di servizio, attrezzate con ritorni anch'essi da realizzare a mano in relazione della inserzione del sistema delle strade trasversali: in corrispondenza di ciascuno di questi ritorni la S. S. Tiburtina è attrezzata con sottopassi;

Che la Tiburtina, quindi, ha continui contatti con la rete viaria di servizio della zona industriale, contatti che — però — sono sempre mediati attraverso il citato anello di servizio industriale: tale anello, nel tratto interessato dalla Tiburtina, si sovrappone a questa, lasciando completamente indipendenti i due traffici;

Che i contatti con la grande viabilità territoriale sono assicurati dalla Via Tiburtina (sede veloce), che — in corrispondenza del G.R.A. — è collegata a questo attraverso un nodo a quadrifoglio ristretto;

Che, inquadrato così il p. p. in oggetto nel sistema del P.R.G., si ritiene utile riassumere i concetti che hanno informato e condizionato la struttura del piano:

1) come sopra già detto, si è voluto assicurare all'intero sistema delle zone industriali del settore est (Tiburtina, Tor Cervara, Prenestina) una sufficiente integrazione tra esse ed il territorio attraverso una specifica viabilità, che convogliasse funzionalmente una importante porzione del traffico pesante, direttamente interessato al servizio della Z. I. di Roma;

2) si è voluta sviluppare una valida e costante convergenza di interessi della intera città, incentivando i contatti di questa con la zona industriale Tiburtina. A tale scopo è stato previsto:

a) il prolungamento della linea metropolitana B/1 da Ponte Mammolo sino a Settecamini. Tale linea attraversa longitudinalmente da ovest ad est l'intero complesso delle zone industriali; con fermate dislocate strategicamente in zone per le quali possa prevedersi una valida incentivazione delle funzioni di dette aree come centri commerciali e di servizio;

b) il citato adeguamento della Tiburtina e il citato svingolo all'altezza di Via Tor Cervara al fine di facilitare i collegamenti della zona industriale con gli esistenti e futuri insediamenti residenziali previsti nel piano del settore orientale, compresi tra lo asse attrezzato ed il G.R.A., e più particolarmente con gli insediamenti già coordinati nel settore in sede di studio dei piani di zona 167;

3) si sono volute gettare le premesse di una caratterizzazione dei nuclei abitati presenti nell'ambito della zona Tiburtina (nuclei edilizi di S. Basilio, Rebibbia e Settecamini), quali nuclei residenziali di appoggio alle zone industriali contermini, al fine di realizzare una struttura integrata lavoro-residenza;

4) si è pensato di qualificare il complesso delle zone industriali in oggetto, che, a causa della infelice scelta iniziale, a 25 anni dalla loro costituzione non sono ancora riuscite a raggiungere un sufficiente ed idoneo grado di sviluppo e, quindi, per gli scarsi risultati di industrializzazione ottenuti, non hanno permesso la soluzione del problema delle zone industriali di Roma. Tale qualificazione è stata ottenuta attraverso una ristrutturazione e gerarchizzazione funzionale della rete viaria, e attraverso una selezione delle funzioni e attività industriali, oltre alla dislocazione dei citati centri di servizi industriali sociali e associativi e per il tempo libero;

La diversificazione funzionale della rete viaria è uno dei punti fondamentali su cui si basa il piano in oggetto: tale rete è costituita dall'anello di servizio industriale che si apre e chiude sul citato nodo di Via Tor Cervara, che — per la sua costituzione e posizione — deve assorbire tutto il traffico pesante della zona industriale come: alimentazione, interscambio e contatti con la grande viabilità. Su questo anello si appoggiano, attraverso attrezzature circolatorie a raso, il sistema delle trasversali, sulle quali a sua volta si articola il sistema degli anelli di servizio, che alimenteranno i singoli lotti industriali;

Per quanto attiene al problema della qualificazione economico-funzionale delle zone industriali di Roma, sono stati adottati gli stessi criteri già introdotti per i piani particolareggiati 8/L e 9/L già adottati, criteri specificati nella relazione tecnica allegata ai suddetti piani;

5) si è infine ricercato un corretto inserimento nel p. p. di tutte quelle premesse e fatti capaci di dare una « dimensione umana » all'intero complesso degli insediamenti industriali della Tiburtina;

Che questa ricerca ha interamente ispirato e condizionato la strutturazione e il « design » del p. p.. Pertanto, è stata prevista — a cavallo del sistema delle strade trasversali — una zona mediana da lasciare prevalentemente a verde, spazi liberi, parcheggi. In questa fascia con opportune localizzazioni dovranno inserirsi oltre alle stazioni della linea metropolitana, i gruppi di servizi commerciali, culturali, sociali, scolastici, sportivi, con lo scopo di permettere tutte quelle forme associative e di corretto impiego del tempo libero, che solo le grandissime industrie oggi in Italia sono in grado di offrire autonomamente ai propri dipendenti;

Che in queste zone sono stati previsti anche ampi spazi per la realizzazione di idonee iniziative assistenziali, pubbliche e private, al servizio specifico degli operai e dei loro figli;

Che questa fascia infrastrutturale è lambita da una parte dalla linea metropolitana con le sue stazioni e dall'altra da un'ampia strada, con funzioni di strada di servizio, atta a recepire il traffico automobilistico degli addetti, degli utenti, degli operatori della zona industriale;

Che tale strada, che dovrà anche avere una importante utilizzazione pedonale, dovrà dare una unità funzionale all'intero complesso industriale e permetterà di ottenere, in corrispondenza dei succitati centri di servizi, delle vaste concentrazioni di interessi, con formazione per queste zone di un « effetto città », estremamente importante al richiamo ed al soffermarsi dell'elemento umano;

Che, pertanto, questa fascia, che costituisce il « cuore verde » della zona industriale con le sue aree di concentrazione umana, è il punto di arrivo e di partenza del fluido motore dell'attività industriale: l'uomo;

Che in queste zone le maestranze troveranno la loro zona di appoggio, troveranno i servizi assistenziali, le attrezzature per il tempo libero dopo il lavoro e le scuole per una ulteriore qualificazione e cioè quanto permetterà loro di incentivare una propria libera organizzazione dei contatti interumani;

Che tutto ciò faciliterà l'inserimento in seno alla vecchia condizione socializzante del lavoro industriale di una nuova e più attiva dimensione sociale;

Che queste aree potranno, inoltre, avere una notevole qualificazione commerciale, in quanto, potranno recepire attività di mercato e di reclamizzazione « in situ » dei prodotti industriali ed attività a carattere direzionale, collaterali ad una vasta attività industriale;

Che le strade industriali, previste dal presente p. p., possono essere classificate in base alle loro caratteristiche e funzioni in:

- 1) anello principale di servizio alle industrie, con le funzioni sopramenzionate;
- 2) strade di servizio industriale, che formano la grande maglia di servizio e di accesso alle zone industriali;
- 3) strade flessibili industriali, che sono state introdotte o che potranno introdursi là dove si ravvisa la necessità di disimpegnare i singoli lotti industriali; il tracciato di tali strade secondo le succitate necessità, potrà anche essere modificato o soppresso. La realizzazione di tali strade, inoltre, è a totale carico dei proprietari interessati;

Che, per quanto attiene ai distacchi delle strade, questi sono stati indicati nel p. p. con fasce di larghezza variabile e con destinazione verde di rispetto assoluto della viabilità, vedasi art. 6 delle Norme Tecniche di attuazione del p. p., o semplicemente vincolate al rispetto della viabilità;

Che il distacco dei fabbricati dalle recinzioni prospicienti tali fasce è pari all'altezza delle costruzioni e mai inferiore a ml. 6, mentre il distacco dalle recinzioni prospicienti sul filo strada dovrà come minimo essere di ml. 10 e tali aree dovranno essere sistemate a verde con alberature di alto fusto;

Che dal contesto delle opere previste dal p. p. in oggetto sono state tenute divise dal piano finanziario, dato il loro carattere di grandi infrastrutture viarie di interesse urbano, il tratto urbano dell'autostrada degli Abruzzi, l'adeguamento della sede veloce della Via Tiburtina, l'attrezzatura viaria di contatto intersettore veloce — arteria principale di servizio industriale, la rete viaria di quartiere riguardante gli insediamenti abitativi di Ponte Mammolo, San Basilio e Settecamini;

Che il tracciato della linea metropolitana B1 nel tratto Ponte Mammolo-Settecamini è stato definito di comune accordo tra questa Amministrazione - Ufficio Speciale del Piano Regolatore - e l'Ufficio Speciale per la Metropolitana di Roma del Ministero dei Trasporti. E' stato prescelto il tracciato dell'attuale acquedotto dell'Acqua Marcia perché ancora non compromesso da costruzioni, per la sua linearità e per la ubicazione sufficientemente baricentrica alla dislocazione delle zone residenziali ed industriali;

Che la spesa per la rimozione e spostamento in altra sede, o comunque per la protezione del detto acquedotto, ricadranno sugli oneri di costruzione della linea metropolitana, a compenso delle economie che il tracciato prescelto comporta;

Che la larghezza della fascia impegnata a destinazione ferroviaria è giustificata dalla necessità, dettata da ragioni economiche, di far correre la linea metropolitana in superficie o in trincea con piccole inclinazioni delle scarpate per i tratti con i quali è necessario sotto-passare la rete viaria;

Che le stazioni sono state dislocate: la prima in corrispondenza del quartiere INCIS di Ponte Mammolo, al servizio anche dei grossi insediamenti in zone con destinazione F immediatamente a nord della Tiburtina; la seconda in corrispondenza dell'importante svincolo di Tor Cervara, attesa l'importante gravitazione a largo raggio degli insediamenti residenziali del settore, incentivata dalla convergenza nel punto prescelto di infrastrutture viarie di tipo primario; la terza in vicinanza del G.R.A.; la quarta a contatto con la più importante concentrazione di gruppi di servizi attinenti l'industria, con funzioni di smistamento del traffico degli addetti verso l'intera zona industriale; la quinta nella zona di Settecamini con funzioni di « terminal » per il servizio delle limitrofe zone residenziali e per assorbire le gravitazioni di tipo extra-urbano derivate dalle zone di Bagni, Guidonia e Tivoli;

Che per la vasta zona del P.R.G., destinata al recepimento della grossa cintura ferroviaria di Roma, della quale — comunque — non si prevede un immediato utilizzo, è stata mantenuta la destinazione M/1 a scopo cautelativo;

Che le grosse zone F/1 di San Basilio e Settecamini sono state enucleate dal piano in oggetto, in quanto si ritiene necessario, partendo dalla strutturazione viaria prevista in esso, un ulteriore approfondimento per la definizione delle densità fabbricative e tipologie edilizie da assegnare ai singoli isolati; sono invece state introdotte nel piano alcune piccole zone F/1 interamente condizionate dalla struttura del piano particolareggiato per le quali è stata definita una apposita normativa;

Che, riguardo alla differenziazione delle varie zone industriali, è stata operata una distribuzione secondo i seguenti criteri: alle grandi industrie con possibilità di comprendere in questa categoria anche industrie chimiche, fatto salvo quanto stabilito dall'art. 4 delle Norme Tecniche di attuazione del p. p. è stata assegnata per ha. 76 la zona estrema posta a Sud-Est del comprensorio; alle medie industrie per ha. 218 sono state assegnate le aree costituenti il grosso delle fasce prospicienti la Via Tiburtina, fasce che sono parzialmente impegnate dai complessi industriali in atto; alle piccole industrie ed all'artigianato industriale per ha. 22 sono state assegnate alcune aree parte in prossimità di Ponte Mammolo e Settecamini;

Che le grosse localizzazioni di servizi pubblici sono state definite in prossimità dei complessi residenziali e — quindi — dimensionate in dipendenza di questi;

Che lungo la citata fascia verde è stata prevista una sequenza articolata di servizi pubblici e privati, per assolvere i sopra menzionati compiti di integrazione delle zone industriali;

Che per le zone destinate a servizi privati, che potranno recepire anche gruppi di servizi pubblici, valgono le norme relative alle zone M/2, di cui all'art. 15 delle Norme Tecniche di attuazione del vigente P.R.G., con esclusione di tutte le attività non specificamente indicate dal piano particolareggiato;

Che l'area all'interno del perimetro di comprensorio M/2 è soggetta integralmente ad un piano planovolumetrico d'insieme, da formularsi da parte degli Enti e privati interes-

sati all'operazione riuniti in consorzio; tale planovolumetrico dovrà essere approvato da parte degli organi tecnici comunali e sarà soggetto a convenzione, considerato che gli oneri di urbanizzazione primaria di detto comprensorio sono a totale carico dei proprietari;

Che per gli impianti sportivi al servizio della Z. I. sono state previste 4 grosse aree per ha. 38, due sono state dislocate tra le anse del Fiume Aniene direttamente collegate ai centri di servizi industriali, un'altra in posizione elevata posta in prossimità del G.R.A. e l'ultima interessante il caratteristico gruppo di Casali di Torre Rossa;

Che la spesa presunta per la realizzazione delle opere, previste per la attuazione del presente p. p., è stata calcolata in L. 23.301.250.000, giusta specifica in merito stabilita nella relazione di previsione di massima delle spese occorrenti per l'acquisizione delle aree e sistemazioni generali, allegata al presente piano;

Che le opere previste nel presente piano particolareggiato dovranno essere completate entro 10 anni dalla data di emissione del relativo decreto di approvazione;

Che il piano particolareggiato in oggetto si attiene alla previsione del P.R.G. e relative norme di attuazione, approvato il 16 dicembre 1965 ed alle modifiche apportate con deliberazioni n. 4009 dell'8 giugno 1966 e n. 2777 del 17 ottobre 1967, salvo le modifiche come sopra specificate, per altro già autorizzate dal Ministero dei LL. PP.;

IL CONSIGLIO COMUNALE

delibera, subordinatamente all'autorizzazione del Ministero dei LL. PP. ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, modificata ed integrata con legge 6 agosto 1967, n. 765, di adottare e — successivamente — presentare alla superiore approvazione il p. p. n. 18/L di attuazione del P.R.G. vigente e di esecuzione delle zone industriali situate ai lati della Via Tiburtina Valeria, nel tratto compreso tra Ponte Mammo e la località Settecamini.

Detto piano particolareggiato comprende:

Una relazione tecnica, una planimetria in scala 1 : 10.000 contenente le previsioni di P.R.G., una planimetria in scala 1 : 10.000 contenente le indicazioni di variante al vigente P.R.G., due planimetrie catastali e di zonizzazione in scala 1 : 2.000 e 1 : 4.000, una planimetria della rete viaria in rapporto 1 : 2.000, due planimetrie catastali in scala 1 : 2.000 e 1 : 4.000, le Norme Tecniche di attuazione, gli elenchi catastali delle proprietà vincolate e la relazione di previsione di massima delle spese occorrenti per l'acquisizione delle aree e sistemazioni generali.

Delega, ai sensi del combinato disposto degli artt. 25 della legge 9 giugno 1947, n. 530 e 26 del R. D. 30 dicembre 1923, n. 2839, alla Giunta Municipale ogni ulteriore incombenza, tra cui quello di formulare le controdeduzioni del Comune in merito alle opposizioni che saranno, eventualmente, presentate in sede di pubblicazione e deposito degli atti relativi al progetto di piano particolareggiato, adottato con la presente deliberazione.

La spesa di L. 23.301.250.000 graverà sugli appositi fondi da stanziarsi nei bilanci futuri.

L'on. Consigliere SALZANO rammenta che, in sede di studio del piano particolareggiato in argomento, il Gruppo comunista ebbe a sottolineare l'assoluta necessità che le acque dell'Aniene fossero preservate da ogni possibilità di inquinamento. Chiede pertanto assicurazioni in proposito.

L'on. Assessore MUU CAUTELA precisa che la conservazione dello stato di purezza di tali acque è stata posta dall'Ufficio come condizione indispensabile per la realizzazione del piano di cui trattasi.

Dopo di che, l'on. PRESIDENTE pone ai voti, per alzata e seduta, il suesteso schema di deliberazione, che viene approvato all'unanimità.

(OMISSIS)

IL PRESIDENTE

F.to: C. DARIDA - A. DI SEGNI

IL CONSIGLIERE ANZIANO

F.to: P. VALDONI

IL SEGRETARIO GENERALE REGGENTE

F.to: G. GAGLIANI CAPUTO

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal 26 ottobre 1969
al 9 novembre 1969 e non sono state prodotte opposizioni.

Inviata in Prefettura il 31 ottobre 1969

Dal Campidoglio, li 10 novembre 1969

p. IL SEGRETARIO GENERALE

F.to: P. Marrella

(Revocata con delib. G. M.
n. 2825 del 3/6/1971)

Copia conforme all'originale che si rilascia in carta libera per uso amministrativo.

Dal Campidoglio, li 5 giugno 1971

p. IL SEGRETARIO GENERALE

[Signature]