

2

† S. P. Q. R.

COMUNE DI ROMA

UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE

ATTUAZIONE PIANO REGOLATORE GENERALE
appr. con D. P. 16 dicembre 1965
PIANO PARTICOLAREGGIATO DI ESECUZIONE

p.p. n.
18
L

DELLE ZONE INDUSTRIALI SITUATE AI LATI DELLA
VIA TIBURTINA VALERIA NEL TRATTO COMPRESO TRA
PONTE MAMMOLO E LA LOCALITÀ SETTECAMINI _

Il Progettista

Ing. Enzo Ingrassia

UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE

IL DIRIGENTE TECNICO

(Prof. Ing. Pietro Sampari)

UFFICIO PIANO REGOLATORE

IL DIRETTORE

(Avv. Gino Scalfi)

DELIBERAZIONE

n. **2825** del **-3 GIU. 1971**

DELLA GIUNTA MUNICIPALE

ELAB.

8

relazione tecnica

data: 22 aprile 1968

aggiornamenti: 30 marzo 1971

La Zona Industriale di Roma ha una normativa speciale, in forza della legge 6 febbraio 1941 n.346 e successive modifiche, che si aggiunge integrando le disposizioni della Legge Urbanistica 17 Agosto 1942 n.1150 modificata con legge n.765 del 6 Agosto 1967.

In conformità degli strumenti urbanistici citati il piano particolareggiato in oggetto è stato studiato sia sotto il profilo urbanistico quale strumento attuativo del P.R.G. di cui al D.P.R. 16 Dicembre 1965, con i criteri e le modalità stabilite dalla legge urbanistica, sia come piano delle opere pubbliche quale strumento attuativo del Piano Generale della Zona Industriale di Roma, di cui al D.I. 27 ottobre 1970 con i criteri e le modalità fissati dalla Legge 6 febbraio 1941 e successive modifiche.

Lo studio in esame riguarda il primo aspetto cioè quello prettamente urbanistico e considera oltre le aree industriali anche altre aree a diversa destinazione allo scopo di conferire alla zona interessata un razionale e definitivo assetto urbanistico.

Con separato provvedimento, invece, pur nella completa corrispondenza delle previsioni emergenti dallo studio urbanistico, verranno disciplinate le aree industriali e gli impianti pubblici afferenti alle medesime.

Ciò premesso, per quanto concerne gli aspetti urbanistici si preci

sarà che il piano in oggetto è stato studiato con lo scopo di adeguare alle prescrizioni del P.R.G., approvato il 16 dicembre 1965, 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.

Tali aree sono attualmente oggetto di vasti insediamenti industriali per circa 100 industrie, occupanti una superficie fondiaria di mq. 850.000. Le suddette industrie appartengono al comprensorio della zona industriale di Roma - definito con legge n° 346 del 6.2.1941 - e sono in massima parte interessate da p.p. n. 1 della zona industriale, approvato con decreto interministeriale n° 2853 del 14.7.1956 e prorogato con D.L. n° 128 del 29.3.1966.

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 alle aree con destinazione industriale previste dal P.R.G.

Il comprensorio sopra definito, 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, comprende inoltre la zona con destinazione M1 (servizi generali) interessante le Carceri di Rebibbia; le zone F1 ed F2 di Settecamini - questo comprensorio nella parte oggetto del p.p. ha una estensione di 937 ha.

Lo studio unitario del suddetto comprensorio, come pure la strutturazione di idonee connessioni con i piani particolareggiati già adottati: 8L e 9L e delle zone industriali Prenestina e Tor Cervara, 2M della nuova Centrale del Latte nella zona di S. Alessandro, ha portato ad un perfezionamento della struttura della maglia viaria prin-

cipale prevista dal P.R.G. approvato dalla variante di P.R.G. adottato con deliberazione della Giunta Municipale numero 4009 dell'8 giugno 1966.

Tali perfezionamenti che comportano variante di P.R.G. in maggior parte sono compresi nella variante di P.R.G. adottata il 17 ottobre 1966 e sono stati autorizzati dal Ministero LL.PP. con lettera n. 3007 del 10.10.67; con lettera n. 3309 dell'1.2.68, per quanto attiene gli adeguamenti richiesti alla rete viaria principale di servizio che interessa la Centrale del Latte. Tali perfezionamenti, anche se portano ulteriori modifiche alle varianti succitate sono sempre da ritenersi autorizzati dal Ministero dei LL.PP. nel quadro della citata variante generale del P.R.G.

Questi perfezionamenti hanno chiarito la funzione della rete viaria principale ai vari livelli ed hanno permesso di introdurre l'arteria principale di servizio industriale, che si diparte 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 l'arteria intermedia di scorrimento orientale. Tale strada subito dopo prosegue secondo il tracciato dell'arteria principale di servizio industriale prevista con i piani 8/L e 9/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.

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 gran-

de viabilità regionale.

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.

La succitata attrezzatura stradale riportata in allegato all'elaborato grafico 3 "Rete viaria" è stata studiata per assolvere ad un triplice funzione:

- a) Mutuo scambio per le correnti veicolari che interessano l'intersezione veloce e l'arteria principale di servizio industriale;
- b) attraverso un anello circolatorio di scambio con le partite carribili dell'arteria principale di servizio industriale, inserzione del traffico industriale direttamente sull'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 1500 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 col mezzanino della detta stazione.

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 extraurbano verso Tivoli e traffico locale, accessi alle industrie, sosta veicoli pesanti, ecc.

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.

E' 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 dell'inserzione del sistema delle strade trasversali. In corrispondenza di ciascuno di questi ritorni la S.S. Tiburtina è attrezzata con sottopassi.

La Via 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.

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.

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 voluto sviluppare una valida e costante convergenza di interessi dell'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 Mammo lo 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 servizi .
 - b) il citato adeguamento della Tiburtina e il citato svincolo 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 fra l'asse attrezzato e 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 si rimanda a quanto già precisato nella relazione tecnica che accompagna i p.p.8/L e 9/L, in quanto i criteri adottati per quei piani sono stati integralmente assunti nello studio del p.p. in oggetto.

- 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.

Questa ricerca ha interamente ispirato e condizionato la strutturazione ed il "desing" 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.

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.

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

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.

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.

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, troveranno tutto ciò che permetterà di incentivare una propria libera organizzazione dei contatti interumani.

Tutto ciò faciliterà l'inserimento in seno alla vecchia condizione socializzante del lavoro industriale una nuova e più attiva dimensione sociale.

Queste aree potranno, inoltre, avere una notevole qualificazione commerciale, in quanto potranno recepire attività di mercato e direclamizzazione "in situ" dei prodotti industriali ed attività a carattere direzionale collaterali ad una vasta attività industriale.

I costi per la realizzazione del piano in oggetto che può rilevarsi dal piano finanziario allegato sono così ripartiti:

Costi di urbanizzazione generale interessanti il Settore	£. 4.980.000.000	21,4%
Costi per le opere di urbanizzazione primaria nell'ambito delle parti di prima attuazione dei due piani	£. 10.797.250.000	46,4%
Costi di urbanizzazione secondaria	£. 7.524.000.000	32,2%
In totale	£. 23.301.250.000	100, =%
	=====	=====

Da un'analisi della distribuzione delle aree si ha:

Aree destinate a lotti industriali	mq. 3.149.378	33,8%
Aree destinate a servizi e verde attrezzato	mq. 2.806.705	30,1%
Aree destinate alle viabilità e aree verdi pertinenti	mq. 1.915.883	20,5%
Aree destinate a verde rispetto	mq. 375.203	4,2%
Altre aree e zone residenziali	mq. 1.065.864	11,4%
Area totale del p.p.	mq. 9.313.033	100, =%
	=====	=====

Da cui risulta il costo parametrico generale, al netto delle opere di urbanizzazione di P.R.G. per mq. di area dell'intero comprensorio:

$$\frac{\text{£. } 23.301.250.000}{\text{mq. } 9.313.033} = \text{£/mq. } 2.502$$

Il costo parametrico, sempre al netto delle opere di P.R.G. per mq. di aree di lotto industriale:

$$\frac{\text{£. } 10.797.250.000}{\text{mq. } 3.149.378} = \text{£/mq. } 3.428$$

Il costo per addetto, supposto che sui 3.240.000 di mq. di lotti industriali possano in media insediarsi 35.000 addetti sarà di

$$\frac{\text{£. } 10.797.250.000}{35.000} = \text{£/addetto } 308.500.=$$

Più specificatamente sono da porsi in risalto alcuni altri aspetti del Piano Particolareggiato.

Le strade industriali 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, su parere conforme della Commissione Urbanistica, modificato o soppresso. La realizzazione di tali strade, inoltre, è a totale carico dei proprietari interessati.

Per quanto attiene i distacchi dalle strade questi sono stati indicati nel p.p. con fasce di larghezza variabile e con destinazione verde di rispetto assoluto della viabilità, vedi art. 6 delle Norme Tecniche di attuazione del p.p., o semplicemente vincolate al rispetto della viabilità.

Il distacco dei fabbricati dalle recinzioni prospicienti tali fasce è pari 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.

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, S.Basilio e Settecamini.

Il tracciato della linea metropolitana B1 nel tratto Ponte Mammolo-Settecamini è stato definito di comune accordo tra l'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 perchè ancora non compromesso da costruzioni, per la sua linearità e per la ubicazione sufficientemente baricentrica alla dislocazione delle zone residenziali ed industriali.

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.

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 sottopassare la rete viaria.

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.

Per la vasta zona dal 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 M1 a scopo cautelativo.

Le grosse zone F1 di S.Basilio e Settecamini sono state enunciate 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 F1 interamente condizionate dalla struttura del piano particolareggiato per le quali è stata definita una apposita normativa.

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.

Le grosse localizzazioni di servizi pubblici sono state definite in prossimità dei complessi residenziali e quindi dimensionati in dipendenza di questi.

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.

Per le zone destinate a servizi privati, che potranno recepire anche gruppi di servizi pubblici, valgono le normative relative alle zone M2, di cui all'art.15 delle Norme Tecniche di attuazione del P.R.G., con esclusione di tutte le attività non specificatamente indicate dal piano

particolareggiato.

L'area all'interno del perimetro di comprensorio M2 è soggetta integralmente ad un piano planivolumetrico d'insieme da formularsi da parte degli Enti e privati interessati all'operazione riuniti in consorzio; tale planivolumetrico 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.

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, una altra in posizione elevata posta in prossimità del G.R.A. e d'ultima interessante il caratteristico gruppo di Casali di Torre Rossa.

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

Il piano particolareggiato in oggetto si attiene alle previsioni del P.R.G. approvato il 16 dicembre 1965 ed alle modifiche apportate dalla deliberazione della G.M. n.4009 dell'8 giugno 1966 e n.2777 del 17 ottobre 1967 salvo alcuni adeguamenti e precisazioni del P.R.G. resisi indispensabili a seguito dello studio particolareggiato.

Detto piano oltre alla presente relazione è composto dai seguenti elaborati:

- 1) Previsioni di P.R.G. 1:10.000
- 1 bis) Variante al P.R.G. 1:10.000
- 2) A Planimetria catastale e zonizzazione 1:2.000
- B " " " 1:4.000
- 3) Rete viaria 1:2.000
- 4) A Planimetria catastale 1:2.000
- B " " 1:4.000
- 5) Norme tecniche di attuazione
- 6) Elenchi catastali delle proprietà vincolate
- 7) Piano Finanziario.