

⚡ S. P. Q. R.

COMUNE DI ROMA

UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLE OPERE PUBBLICHE DI ESECUZIONE AL PIANO GENERALE DELLA Z.I. DI ROMA APPROVATO CON D.I. DEL 27 OTTOBRE 1970 AI SENSI DELLA LEGGE N°346 DEL 6 FEBBRAIO 1941 E SUCCESSIVE MODIFICHE.

p.p. n.

9
L

DELLA ZONA INDUSTRIALE COMPRESA TRA L'ARTERIA DI SCORRIMENTO ORIENTALE INTERMEDIO, IL FIUME ANIENE, L'AUTOSTRADA DEGLI ABRUZZI E IL FOSSO DI TOR SAPIENZA.

Il Progettista

(Ing. Enzo Ingrao)

Enzo Ingrao

UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE

IL DIRIGENTE TECNICO

(Ing. Pietro Samperi)

Pietro Samperi

UFFICIO SPECIALE
NUOVO PIANO REGOLATORE

IL DIRETTORE

(Avv. Gino SCAFI)

Gino Scafi

COMUNE DI ROMA

UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE

Copia conforme all'originale di cui alla
Deliberazione della Giunta Municipale
n. 2110 del 25-5-71
ratificata dal Consiglio Comunale
con atto n. 2111 del 5-11-71

IL DIRIGENTE TECNICO SUPERIORE

(Prof. Ing. Pietro Samperi)

Pietro Samperi

ELAB.

5

relazione tecnica

data 18 luglio 1967

aggiornamenti 30 marzo 1971

La Zona Industriale di Roma ha una normativa speciale in forza della legge 6 febbraio 1941 n.343 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.

Premesso che con separato provvedimento è stato disciplinato l'assetto urbanistico dell'intero territorio considerato, con il presente piano delle opere pubbliche che rispetta tutte le previsioni urbanistiche emergenti dal succitato provvedimento, sono state particolarmente regolate, sulla base delle zonizzazioni del piano generale di cui al Decreto Interministeriale citato, le aree industriali, nonchè sono state elaborate le previsioni delle infrastrutture necessarie per l'agibilità della zona industriale medesima.

Riguardo alla funzionalità generale delle zone industriali oggetto del piano in esame occorre preci-

sare che il piano in oggetto è stato studiato unitamente al piano particolareggiato di esecuzione 8/L con lo scopo di adeguare alle prescrizioni del P.R.G., approvato il 16 dicembre 1958, il complesso di aree industriali previsto nelle zone di Tor Sapienza e Tor Cervare, in maniera di dare a queste aree un più unitario e unitario assetto urbanistico.

Tali aree sono attualmente oggetto di vasti insediamenti industriali per circa n. 90 industrie, occupanti una superficie fondiaria di mq. 930.000 circa e, in quanto comprese nel comprensorio della zona industriale di Roma - definito con legge n. 346 del 6.2.1941 - sono totalmente interessate, per la parte nord, tra il fiume Aniene sino alla ferrovia Roma-Anagnina, dal p.p. n.2 della zona industriale, approvato con D. Intern. n. 2617 del 20.5.1957 e prorogato con L. n. 128 del 27.3.1960, e per la parte a sud della ferrovia Roma-Sulmona dal p.p. n.3 della zona industriale adottato con deliberazione comunale n. 1393 del 4 agosto 1951.

Il complesso di queste zone industriali interessate dal p.p. 8/L e 9, L fa parte del comprensorio definito dal P.R.G. dalla arteria intermedia di scorrimento orientale ad ovest, dal fiume Aniene a nord, dal S.P.A. ad est e dal tracciato della nuova via Frenestina a sud:

Il comprensorio sopra definito, comprende numerose zone a diverse destinazioni e in particolare: i nuclei edilizi di Tor Sapienza e della Rustica, i piani di zona di attuazione della legge 18 aprile 1962 n. 167 n. 19 n. 16 e n. 160, ed in nel suo complesso una estensione di ca. 1.000.

Tale comprensorio inoltre è attraversato da ovest ad est da due importanti infrastrutture, l'autostrada degli Abruzzi, di prossima attuazione nel tratto compreso al G.R.A. e la già citata ferrovia Roma-Sulmona, della quale se ne prevede il potenziamento in corrispondenza della stazione di Tor Sapienza, per adeguarla a scalo ferroviario al servizio delle zone industriali e del centro carni. L'autostrada degli Abruzzi divide per comodità operativa il piano p. 9/L dal piano p. 9/L.

Lo studio unitario del suddetto comprensorio 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'8.3.1966.

Questo perfezionamento ha chiarito la funzione della rete viaria principale ai vari livelli e ha permesso di introdurre due importanti infrastrutture viarie, che corrono da nord a sud parallelamente a tutte le arterie del settore ed al G.R.A.

L'introduzione di queste due nuove arterie ha perfezionato la struttura del Piano, restituendo alla arteria intermedia di scorrimento e al G.R.A. la loro funzione di grande collegamento veloce a livello intersettore. La prima arteria introdotta più ad ovest ha la funzione invece di strada interquartiere, col preciso scopo di collegare i due importanti centri di quartiere previsti con i piani di zona n. 19 di Tor Sapienza, n. 20 di Torre Maura e n. 29 di Torre Spaccata Est in corrispondenza delle 2 stazioni sulle linee metropolitane C e A₁.

Tale arteria, inoltre, ha la funzione di collegare il gruppo ospedaliero previsto a sud della nuova via Cassina con il complesso di nuclei residenziali previsti dal

P.R.G. a sud della via Prenestina.

La seconda arteria introdotta nel piano particolare regolati, corre lungo un naturale tracciato definito dal fondo valle del fosso di Tor Tre Fante, ed assolve l'importante compito di arteria principale di servizio industriale, con la funzione di convogliare direttamente dalle primarie auto-stazioni di Roma-Nord e di Roma-Sud verso l'autostrada del Sole il traffico industriale pesante, che verrà così, per quanto possibile, ad alleggerire il G.R.A. e, nello stesso tempo, a permettere una migliore selezione del traffico sulla strada intersettore veloce.

Su questa arteria industriale si innesta direttamente, ed in maniera indipendente dalla rete di quartiere ed interquartiere, l'intera rete di servizio industriale.

Tale arteria, inoltre, verrà prolungata con una deviazione ad est, parallela alla via Tiburtina, con lo scopo di legare in maniera univoca le zone industriali della zona Tiburtina, appartenenti al p.p. n.1 della zona industriale, al complesso industriale di Tor Sapienza e Tor Sovera.

Questa arteria inoltre è collegata con idonee attraversature viarie alle arterie radiali (autostrada degli Abruzzi, nuova via Prenestina, nuova via Cassina) oltre ai 2 contatti a nord e ad est col G.R.A.

I criteri generali introdotti nello studio del citato comprensorio possono pertanto riassumersi nei seguenti punti:

- 1) Assicurare alle zone industriali del settore est una sufficiente integrazione con il territorio circostante attraverso una specifica viabilità, che assolva il compito di facile convogliamento del traffico pesante oltre ed al di fuori della rete primaria e secondaria della città.
- 2) Rendere facilmente attivi i contatti della zona industriale

le con la rete ferroviaria, attraverso la creazione di opportuni rami di allacciamento alle ferrovie Roma-Sulmona, e con la previsione, per la stazione di Tor Sapienza, dell'ampliamento delle attrezzature ferroviarie e della creazione di idonei piazzali su un'area di mq. 50.000, che dovranno essere utilizzati per magazzini generali, attrezzati per il trasferimento delle merci con i moderni mezzi per contenitori.

- 3) Sviluppare una valida convergenza di interessi dell'intera città e l'ante la creazione di più diretti contatti delle zone industriali con la linea metropolitana C₁, il cui progetto per la quale è anche previsto il collegamento con la rete ferroviaria.
- 4) Incentivare una più vasta convergenza di interessi su queste zone industriali, facilitandone i collegamenti con gli esistenti e previsti insediamenti residenziali compresi tra l'Asse Attrezzato ed il C.R.A., mediante l'introduzione della citata arteria interquartiere, per la quale sono anche previsti contatti con le arterie radiali del settore.
- 5) Creare una struttura integrata zona di lavoro-residenze, in maniera da far assolvere ai nuclei residenziali, presenti nell'ambito del settore, una chiara funzione di appoggio alle zone industriali confinanti.
- 6) Qualificare il complesso di zone industriali in oggetto, che, a causa della infelice scelta iniziale, a 25 anni dalla loro costituzione, non sono riuscite ancora 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.

7) Dotare di opportune attrezzature gli insediamenti industriali in maniera di permettere, nei confronti delle maggiori aziende, l'impiego, l'assolvimento di compiti sociali e assistenziali che la città non è attrezzata, per la sua struttura, in grado di assolvere.

Esaminando più dettagliatamente l'importantissimo problema della qualificazione economico-razionale delle zone industriali, ricadenti nell'ambito della citata legge n. 346 del 2.7.1941, si deve tener presente che lo sviluppo delle zone industriali di Roma non è solo un problema urbanistico, ma deve organicamente inserirsi nello sviluppo economico e sociale della città e dei suoi circondari.

Tale qualificazione, ovviamente, non potrà che derivare dalla vicinanza di queste aree alla città, ma dovrà essere affidata alle capacità politiche di selezione e invernazioni, che l'Amministrazione Comunale e il competente Ministero saranno chiamati a fare.

Il p.p. non ha potuto che dettare le basi per tale sviluppo, esprimendo degli indirizzi, che dovranno essere perentori e completati, alla luce di ulteriori considerazioni di carattere economico e politico.

In queste, zone vicine ai centri abitati, infatti, si dovrà permettere solo l'insediamento di industrie, assolutamente non nocive, a forte impiego di mano d'opera ed a modesto ingombro. In generale dovranno insediarsi prevalentemente: industrie di tipo manifatturiero, di trasformazione, raccolta e smistamento di prodotti finiti, per le quali sia conveniente una produzione localizzata, a modesto impiego di materie prime, che abbiano sufficienti mercati su tutta l'area centro-meridionale; industrie particolari con forti aliquote di commercio con l'estero; industrie ceramiche e di produzioni di manufatti per l'edilizia.

La previsione di queste necessità trova riscontro nel concetto generale, seguito in sede di stesura dei due p. p. s. n. s. l., di operare, pur conservando l'attuale struttura, una distribuzione delle industrie e delle attività, derivante dal taglio degli isolati industriali, da una suddivisione in funzione delle tipologie industriali, che in tutti i casi dovranno avere posto, da una normativa che permetta di selezionare in maniera valida i tipi di industrie, assumendo come elemento di classificazione la dimensione delle aziende ed il tipo di industria.

A tale scopo si possono definire secondo parametri correnti: grandi industrie quelle con impiego di addetti da 250 a 1000 unità ed oltre, medie industrie quelle con addetti oltre le 100 unità. Queste sono tipi di industrie che, non avendo rigidi vincoli ubicazionali, vengono richiamate dalla presenza di una efficiente rete di infrastrutture, da una discreta disponibilità di suolo a basso prezzo, dalle misure in tese a incentivare l'industrializzazione, dalle prospettive di un mercato in formazione. Per queste industrie il lavoro aggiunto ha valore determinante, e il fattore dei trasporti non è di primaria importanza.

La definizione della dimensione delle industrie è intesa in termini funzionali: infatti queste industrie dovranno avere una gestione di tipo specializzato, una razionale struttura di comunicazioni e relazioni interne, una facile disponibilità di capitale.

Si definiscono altresì piccole industrie quelle la cui grandezza varia dai 10 ai 100 addetti. Per queste si può dire che, generalmente, non hanno una spiccata specializzazione di gestione, realizzano uno stretto rapporto personale tra direzione e dipendenti; il limite dei 100 addetti ha quindi un effettivo significato di transizione tra industrie funzionalmente diverse.

La dimensione della impresa artigianale a caratteri industriale ha dimensioni variabili tra 7 e 15 addetti.

Pertanto, nell'ambito del citato complesso di aree industriali, le zone per la piccola industria e l'artigianato sono state inserite dal P.R.G. e dal p.p. 9/L nella parte nord (Tor Cervara), legate alla maglia principale, ma strutturate in maniera indipendente.

Mentre per le medie e grandi industrie il P.R.G. e il p.p. hanno assegnato le aree a sud dell'Autostrada degli Abruzzi, per queste zone si è pensato a una più complessa organizzazione delle infrastrutture.

Allo scopo di attuare la sopra menzionata selezione è stata limitata la dimensione massima dei lotti, considerando che l'area netta necessaria alla costituzione di un posto di lavoro vari mediamente tra i 75 e i 175 mq., passando dalle piccole alle grandi industrie, salvo ovvie eccezioni legate a particolari tipi di industrie con massimi eccezionali per quelle di base e per i centri di deposito.

La scelta di industrie a forte impiego di mano d'opera, da insediare in queste zone particolarmente vicine ai centri abitati, deve permettere in un primo tempo l'assorbimento delle eccedenze di mano d'opera negli agglomerati edilizi attualmente più depressi, posti perifericamente nel settore est della città. In un secondo tempo queste zone industriali dovranno assumere il ruolo di richiamo di importanti correnti di mano d'opera, che permetteranno l'incentivazione delle citate zone residenziali, con la conseguente trasformazione di queste in vari quartieri.

A tale scopo si può prevedere che dei 293 Ha di zone industriali previste nei due piani, i 200 Ha ancora liberi avranno la suscettività di assorbire circa 16.000 unità lavorative, con possibilità di dipendenza economica per circa 56.000 abitanti.

Si ritiene necessario chiarire come lo studio in oggetto nel complesso si sia anche preoccupato di risolvere il problema di dare una "dimensione umana" all'insediamento industriale.

Avvalorato dal concetto della tendenza dell'individuo alla socializzazione e dal bisogno dell'uomo di aderire a "gruppi" è parsa immediata la conclusione che la condizione di un lavoro industriale, essendo lavoro di gruppo, è sempre una condizione socializzante; questo fatto raffrontato ad un modello di città moderna, che socialmente va sempre più caratterizzandosi come insieme sovrapposto di più sistemi di relazioni umane, ha fornito l'idea di voler incentivare, in maniera sufficientemente programmata, nell'ambito dei posti di lavoro la sopra menzionata tendenza dell'uomo a differenziarsi con una propria organizzazione dei contatti interumani.

Pertanto è stato previsto l'inserimento, opportunamente dislocato, di gruppi di servizi commerciali, assistenziali, 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.

Dal contesto delle opere previste dal p.p. in oggetto sono state tenute divise nel piano finanziario, dato il loro carattere di grandi infrastrutture viarie urbane e non di piano particolareggiato, il tratto urbano dell'autostrada degli

Abruzzi, l'arteria di scorrimento orientale intermedia, la grande strada interquartiere e la variante alla Prenestina, nonché tutte le attrezzature per gli svincoli fra tali arterie primarie.

Le strade industriali possono essere classificate, in base alle loro caratteristiche e funzioni, in

- 1) Arteria principale di servizio alle industrie, con le funzioni sopra menzionate.
- 2) Strade di servizio industriale, che formano la grande rete 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.

I costi per la realizzazione dei due piani che possono rilevarsi dai piani finanziari allegati, sono così ripartiti:

Costi di urbanizzazione generale interessante l'intero settore di P.R.G.	£. 6.637.000.000	28,8%
Costi per le opere di urbanizzazione primaria nell'ambito delle parti di prima attuazione dei due piani	£. 11.613.000.000	50,5%
Costi di urbanizzazione secondaria	£. 4.750.000.000	20,7%
	<hr/>	<hr/>
In totale	£. 23.000.000.000	100%

Da una analisi della distribuzione delle aree si ha:

Aree destinate a lotti industriali	mq. 3.240.000	52,0%
Aree destinate a servizi e verde attrezzato	mq. 1.015.000	16,3%
Aree destinate alla viabilità e aree verdi pertinenti	mq. 1.270.000	20,4%
Aree destinate a verde rispetto e altre	mq. 705.000	11,3%
	<hr/>	<hr/>
Area totale dei 2 piani	mq. 6.230.000	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:

$$\frac{\text{£. } 16.363.000.000}{\text{mq. } 6.230.000} = \text{£./mq. } 2.626$$

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

$$\frac{\text{£. } 16.363.000.000}{\text{mq. } 3.240.000} = \text{£./mq. } 5.050$$

Il costo per addetto, supposto che sui 3.240.000 di mq. di lotti industriali possano in media insediarsi 35.00 addetti, sarà di

$$\frac{\text{£. } 16.363.000.000}{\text{addetti } 35.000} = \text{£./addetto } 467.514$$

delle quali £./add. 331.800 sono relative alle sole urbanizzazioni primarie.

Entrando nel merito della strutturazione urbanistica prevista dal p.p. 9/L, più settorialmente sono da mettere in rilievo i seguenti punti:

Viabilità

Sulla citata arteria principale di servizio industriale si innestano 2 anelli viari uno a destra e uno a sinistra di questa, che seguendo in parte gli attuali tracciati viari disimpegnano completamente le aree industriali, inoltre è previsto un collegamento con il compensorio F2 situato ad ovest del G.R.A. e a nord dell'Autostrada degli Abruzzi; tale compensorio comunque dovrà direttamente gravitare sulla Borgata della Rustica.

E' previsto il mantenimento dell'attuale Via di Tor Cervara, che però inizia e si chiude sempre sulla predetta arteria principale industriale.

Su detta arteria inoltre iniziano le strade di accesso e servizio dei 2 compensori G4 previsti ai lati di questa.

Zonizzazione

Nell'ambito del piano particolareggiato sono state introdotte tutte le aree, anche a destinazione diversa da quella industriale, per la ragione di operare una pianificazione unitaria; tali aree però, quali il compensorio F2 ad ovest della Rustica, le zone G4 ai lati dell'arteria principale di servizio industriale, le zone a verde pubblico costituenti il parco dell'Aniene, sono state enucleate dal piano per essere oggetto di specifici piani particolareggiati, che ne chiariranno meglio le singole strutturazioni.

Riguardo alla differenziazione delle varie zone industriali trattandosi di aree destinate dal P.R.G. a zone per piccole industrie artigianato industriale depositi e magazzini, si è pensato di definire un'area baricentrica di mq. 15.000 destinata a zona artigianale, per tutte le altre aree previste a zona industriale dal P.R.G. o introdotte in ampliamento di queste in ottemperanza delle disposizioni del D.P. di approvazione del piano stesso, sono state destinate alla piccola industria.

E' stato operato un adeguamento a compenso delle aree occupate dalla sede stradale dell'arteria industriale nei confronti dei comprensori G4 posti ai lati di questa.

Servizi

Lungo la principale arteria industriale ad ovest, il p.p. prevede una fascia articolata di servizi pubblici e privati, per assolvere i sopra menzionati compiti di integrazione delle zone industriali.

Per le zone destinate a servizi privati, 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.

Sono state inoltre introdotte 2 aree per servizi generali M1, una situata nella parte est del comprensorio da adibire a caserma dei Vigili del Fuoco ed un'altra sulla parte ovest da adibire a officina deposito dei mezzi pubblici ATAC.

Sono state inoltre previste 2 fasce di verde pubblico organizzato, con impianti sportivi, una a nord tra il comprensorio G4 e le zone industriali, e l'altra a sud tra il comprensorio industriale e l'autostrada degli Abruzzi.

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, che destinano l'area a zona L2 (aree piccole industrie - per artigianato industriale depositi magazzini) ed a zona N (parchi pubblici ed impianti sportivi).

Contestualmente al piano particolareggiato in oggetto, viene inoltrata variante al P.R.G. per l'introduzione delle due infrastrutture viarie primarie citate nella prima parte della presente relazione.

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

- | | |
|--|----------|
| 1) Stralcio del D.I. del 27 ottobre 1970 | 1:10.000 |
| 2) Planimetria catastale e zonizzazione | 1: 2.000 |
| 3) Rete viaria | 1: 2.000 |
| 4) Norme Tecniche di attuazione | |