

COMUNE DI ROMA

Dipartimento VI - U.O. 2

Servizio complesso dei programmi complessi

Direzione Arch. Daniel MODIGLIANI

Coordinamento Arch. Giampiero COLETTI - Arch. Paolo PINTO

**PROGRAMMA DI RECUPERO URBANO L.493/93 art.11
PROPOSTA D'INTERVENTO PRIVATO - BANDO DI CONFRONTO CONCORRENZIALE**

CORVIALE - (Zona: Via Idrovore della Magliana)

Proposta d'intervento : n° 28

(Prot. 2208/98)

Sigla di identificazione: Corviale 28



**IL PROGETTISTA
Architetto Enrico RICCI**
Ordine Architetti di Roma n°4352



ELABORATO

Titolo: RELAZIONE TECNICA BIS		Tav. n° 01/R
Descrizione: Integrazione elaborati precedenti. serie BIS		Tipo: Relazione
Localizzazione: Via Casciana Terme		
Proponente: A.T.I.		Scala : //
DA.MO S.r.l. Rapp. Legale: Angelo MORI 	CONSORZIO MAGLIANA D.S.2001 Presidente: Renato URBANI 	COSTEDIL S.r.l. Rapp. Legale: Andrea MORI
		Data : 30 Giu. 1998
		Agg. : 10 Feb. 2000
		Agg. : 22 Nov. 2000
		Agg. : 20 Feb. 2001
		Agg. : ___ Ott. 2004

Documentazione modificata dalle risultanze della
Conferenza dei Servizi del 19 maggio 2004

RELAZIONE TECNICA (aggiornamento)

La presente relazione, integra la relazione e gli elaborati già prodotti ed è integrata dalle tavole allegati alla stessa.

Nell'escursus progettuale di questi anni si sono affrontati i diversi aspetti (urbanistici, economici, tecnico-prestazionali, ambientali, di servizio...), sulla base dei seguenti indici di riferimento:

1. Principi e criteri generali di impostazione della proposta d'intervento
2. Inquadramento territoriale (rispetto al contesto insediativo, *infrastrutturale*, ambientale, esistente e programmato)
3. Descrizione dello stato dei luoghi.
4. Previsioni degli strumenti urbanistici generali e attuativi e di tutela dei beni culturali, paesistici ed *ambientali*.
5. Descrizione del progetto urbanistico, con particolare riferimento ai criteri di progettazione descritti in Appendice al bando di confronto concorrenziale.
6. Descrizione di tipi edilizi, dal punto di vista distributiva, funzionale e ambientale, anche mediante parametri dimensionali e prestazionali.
7. Descrizione delle opere di urbanizzazione primaria, secondaria e straordinaria, anche mediante parametri dimensionali, economici e prestazionali.

Il contesto urbano di riferimento specifico (Corviale)

L'ambito territoriale in questione, pari a circa 790 ettari, ricade nella XV Circoscrizione.

Si può tracciare una delimitazione di larga massima, costituita dai seguenti elementi:

ad est il Parco Regionale "Valle dei Casali", vero e proprio "cuscino verde" che separa l'ambito in questione dal fronte compatto della città consolidata, riconoscibile quest'ultimo nei quartieri "Colli Portuensi" e "Villa Bonelli"; a sud il sistema ambientale fluviale del Tevere e delle sue golene; ad ovest il Parco Regionale "Torretta Massimi - Valle della Magliana" che rappresenta oggi, di fatto in questo settore urbano il vero limite tra la città e l'agro; a nord infine, dove l'individuazione di un limite appare meno certa, si può tenere presente la via della Pisana, confine se non altro amministrativo tra XV e XVI Circoscrizione.

Il territorio è prevalentemente collinare a nord, e più pianeggiante a sud.

Il contesto urbano più ampio: (Magliana-Corviale)

Dal punto di vista territoriale ed urbanistico la zona in esame (Via Idrovore della Magliana) ha dirette attinenze con più entità urbane (Magliana-Marconi, Bonelli, Corviale-Trullo, Newton-Portuense, Eur-Oceano Pacifico, Fiumicino Aeroporto, Fiumicino Comune,

Tipologia.

La Proposta riguarda nuova realizzazione e recupero di edilizia non residenziale privata, comprese le necessarie e pertinenti opere di urbanizzazione ai sensi dell'art. 3, 1° comma, lett. a) del Bando. Essa si inquadra nel più ampio ambito di una ipotesi urbanistica relativa alla maggiore Zona della quale le aree sono parte e prevede la sua integrazione nel contesto ipotizzato dal Programma preliminare del Comune, nonché interventi di miglioramento strategico viario e ambientale.

Aree interessate - Individuazione - Stato urbanistico.

Le aree interessate sono definite sopra e nel successivo contesto e sono individuate negli allegati alla proposta progettuale.

Destinazioni di PRG.

Trattasi di aree già destinate in ampia parte a verde pubblico (N, per circa 19.000 mq.) ed in minor misura a terreno agricolo (H), che ricadono in Zona a sua volta destinata, sul lato destro rispetto all'autostrada (con orientamento verso Fiumicino), in parte a terreno agricolo (H) ed in parte ad edilizia residenziale (F), e sul lato sinistro, sempre rispetto all'autostrada, prevalentemente a verde pubblico (N), salvo specifiche eccezioni per alcune aree aventi destinazioni diverse, di tipo industriale. Tali destinazioni sono state individuate dal vigente PRG del 1965.

Destinazione effettiva.

Da molti anni l'ambito territoriale nel quale è situata la Zona è stato edificato ed urbanizzato, con capannoni e manufatti perlopiù ad uso industriale, assumendo nel tempo una configurazione urbanistica totalmente divergente e contrastante rispetto alle previsioni di PRG del '65.

Nel corso degli anni il tessuto urbanistico circostante e della Zona è andato man mano adeguandosi alla destinazione di fatto, anche con aumento delle infrastrutture pubbliche, quali le vie di accesso e le aree di sosta.

I proprietari delle aree hanno realizzato altre infrastrutture di vario tipo, e così in particolare strade interne, fognature, impianti di evapotraspirazione e di smaltimento, di subirrigazione, pozzi a tenuta stagna, illuminazioni stradali, ed hanno anche creato aree a verde a confine tra le varie proprietà.

Essi poi hanno chiesto ed ottenuto, per gran parte delle opere ed edifici realizzati, concessione in sanatoria, in particolare in occasione dei condoni di cui alla L. 28 febbraio 1985, n. 47, alla L. 23 dicembre 1994, n. 724 ed alla L. 23 dicembre 1996 n. 662.

Allo stato la Zona presenta edificazioni prevalentemente regolarizzate e sanate, dotate delle infrastrutture essenziali, nelle quali sono collocati numerosissimi stabilimenti industriali ed artigianali, locali commerciali ed adibiti a servizi, globalmente assommanti ad oltre duecento unità produttive, con una forza lavorativa di oltre mille addetti; insediamenti ad attività produttiva a tutt'oggi dotati di autonoma capacità di sviluppo imprenditoriale e dell'occupazione, e frenati soprattutto dalla mancata regolarizzazione urbanistica e dalla carenza di adeguate infrastrutture.

Contenuti essenziali della proposta

L'approvazione della Proposta (n.28), unitamente alle altre tre Proposte nella stessa zona (Idrovore della Magliana) e l'inserimento di esse nei Programmi di recupero consente di eliminare le disomogeneità e le incompiutezze che la genesi spontanea degli insediamenti è venuta con il tempo creando, e così di attuare un processo di risanamento della Zona.

C'è da dire a questo proposito che il coordinamento prescritto dal Comune ed attuato dallo staff di progettisti delle quattro proposte oltre che trovare una ipotesi di soluzione di assetto viario interno al comprensorio, ha di fatto creato un asse di interconnessione diretta tra il Trullo e Via Idrovore della Magliana per mezzo di un attraversamento della Autostrada Roma-Fiumicino ed inserendosi così di fatto in una delle problematiche essenziali dell'intero quartiere di Corviale.

Per ciò che attiene i contenuti essenziali della Proposta per la parte relativa alle singole aree riguardate, essa prevede:

1. Via Casciana Terme;

L'area è di proprietà dei consorziati Sergio Urbani e Giovanna Del Duca, censita nel N.C.T. del Comune di Roma, al foglio 788, part. 122/123, dell'estensione di circa 5.000 mq., avente attualmente destinazione a verde pubblico (N), la trasformazione della destinazione dell'area in industriale (L) e la integrazione dei fabbricati già edificati (per i quali è stata già richiesta sanatoria) mediante la realizzazione di fabbricati con tale destinazione aventi una superficie interna di 1.123 mq, di cui 112 mq ad uso uffici.

Prevede l'inserimento nel lotto di riferimento, a completamento degli attuali manufatti, di volumetria a destinazione industriale fino a completare nello stato finale due capannoni di circa mq. 1.000.

2. Zona agricola a nord dell'autostrada

L'area è di proprietà del consorzio società Agricola Immobiliare Tre Ponti Tevere S.r.l., censita al N.C.T. del Comune di Roma, al foglio 786, part. 103, avente attualmente destinazione agricola (H).

Non è zona d'intervento vero e proprio, ma di cessione; verrebbe parzialmente ceduta per utilizzo come sede stradale (vedere pianta generale Piano di Recupero Urbano ex L.493/93 – Zona Corviale).

CRITERI DI PROGETTAZIONE RIFERITI AL PROGETTO

1. Funzionalità naturale

L'intervento progettuale ha tenuto conto, per quanto possibile in fase preliminare, di favorire la massima permeabilità dei suoli con l'utilizzo di pavimentazioni discontinue e ove possibile l'utilizzo di pavimentazioni permeabili.

Le acque meteoriche ove le condizioni lo hanno reso possibile, saranno convogliate tramite piccoli bacini di raccolta e, ove non riutilizzate, trattate, in attesa di servizi definitivi, in sub irrigazione.

2. Morfologia naturale e paesaggio

Vista la natura pressoché pianeggiante dell'intera zona l'intervento non prevede di fatto variazioni ai profili naturali del terreno ed i movimenti di terra e le opere di sostegno (quasi inesistenti) sono quelle minime ed indispensabili alla corretta esecuzione dei manufatti. Le aree di particolare interesse paesaggistico (come le zone golenali del Tevere) sono esterne ed a distanza dal lotto d'intervento.

3. Preesistenze

Le preesistenze naturalistiche, architettoniche, storiche ed archeologiche, inesistenti sull'area d'intervento sono peraltro in minima parte rilevabili nelle aree circostanti ed in particolare nell'area di esondazione del Tevere.

4. Relazioni con il contesto

Nella progettazione è stata perseguita la massima integrazione con gli insediamenti esistenti di tipo industriale (capannoni).

In particolare è stata assicurata:

- l'accessibilità dagli insediamenti circostanti e dal contesto urbano;
- il collegamento dell'insediamento previsto con le funzioni urbane esterne nelle cui aree di servizio esso ricade;
- la continuità con le reti veicolari e pedonali circostanti e con la rete del trasporto pubblico;
- la coerenza con le direttrici insediative esistenti;
- le connessioni e la continuità tra le aree verdi contigue.

5. Impianto urbanistico

L'impianto urbanistico, di per se modesto e su un unico lotto, prevede l'integrazione dei fabbricati esistenti (capannoni industriali ed artigianali di medio piccola dimensione) in armonia con i circostanti preesistenti.

6. Tipologia edilizia

Il tipo edilizio utilizzato è capannone industriale di altezza m. 6.50 – 7.00, ad integrazione delle tipologie esistenti nel lotto e condonate.

L'integrazione permetterà l'ottenimento di due capannoni regolari ed identici di mq. 1.000 cadauno ed il restauro ed il risanamento conservativo delle volumetrie preesistenti.

Le aree immediatamente attinenti sono utilizzate a spazi di percorrenza veicolare e parcheggio.

7. Rete stradale e percorsi

La gerarchia della rete e il relativo uso pubblico o privato è chiaramente individuata nella tavola d'inquadramento territoriale.

8. Integrazione funzionale

L'integrazione funzionale tra residenza, terziario, commerciale, attività produttive e attrezzature pubbliche, nell'ambito dell'intera area (zona Idrovore della Magliana) è assicurata attraverso la compresenza di tali funzioni nello stesso spazio edificato o nello stesso tipo edilizio.

9. Identità

Per gli spazi esterni è stata identificata la corretta destinazione di uso pubblico anche in funzione della loro gestione.

I diversi tipi di spazio (strade commerciali, corti residenziali, piazze polifunzionali, aree di sosta, ecc.) sono definiti e delimitati ai fini della successiva toponomastica.

10. Parcheggi

Le singole aree di parcheggio all'aperto non superano la superficie di 2.000 mq. e sono previste a protezione dai raggi solari eventuali pergolati e, ove necessario, alberature diffuse ad alto fusto e chioma larga, nella misura minima di una pianta ogni 2 posti macchina.

11. Verde, alberature e spazi pubblici

Gli elementi naturali (vegetazione, acqua, suolo) costituiscono parte integrante dell'immagine complessiva dell'intervento.

12. Permeabilità

Sono di tipo permeabile:

- le pavimentazioni delle aree ad esclusivo uso di parcheggio, ivi comprese le aree di manovra;
- le pavimentazioni dei percorsi pedonali indipendenti dalla rete stradale principale;
- le pavimentazioni delle strade;
- le aree a verde.

13. Interventi di miglioramento ambientale

Le aree interessate da trasformazione (scavi, terrapieni, piazzali, margini delle strade e dei parcheggi, ecc.) incluse quelle utilizzate in fase di cantiere saranno oggetto di interventi di miglioramento ambientale.

Gli interventi di miglioramento ambientale prevedono:

- la rimozione di rifiuti solidi e collocazione a discarica autorizzata;
- il taglio della vegetazione infestante di origine non autoctona;
- l'eventuale messa a dimora di specie arbustive o arboree autoctone nel rispetto delle norme previste e dai regolamenti comunali;
- la costruzione di attrezzature per la sosta (capanni, tavoli, panche, ed altre strutture rimovibili);

14. Tutela dei corsi d'acqua

Al fine di salvaguardare l'integrità del reticolo idrografico e le sue funzioni ecologiche e idrogeologiche, nella fascia di rispetto dalla sponda o dal piede dell'argine di fiumi e torrenti di cui alla legge 431/85 e nella fascia di rispetto dalla sponda o dal piede dell'argine di tutti i corsi d'acqua, sono evitati tutti gli interventi che possono modificare gli equilibri idrogeologici ed ecologici.

15. Gestione dei flussi di risorse e rifiuti

La progettazione delle opere è stata orientata all'uso efficiente delle risorse e alla riduzione delle emissioni di rifiuti, sia in fase di realizzazione che in fase di funzionamento.

In particolare, riguardo alla fase di realizzazione, è stata data priorità all'uso di materiali e componenti edilizi rinnovabili o riciclabili, durevoli e di facile manutenzione, tecnologie e procedimenti costruttivi che consentano la riduzione dei consumi di cantiere (energia e acqua), il recupero in sito dei materiali di risulta (demolizioni e movimenti di terra), la tutela degli habitat naturali (organizzazione del cantiere).

Per quanto riguarda la fase di funzionamento, sarà assicurato il contenimento delle emissioni connesse al riscaldamento e condizionamento degli ambienti.

16. Allacci alle reti impiantistiche

Sono stati individuati i punti di connessione con le reti impiantistiche della città e le relative soluzioni tecniche.

17. N.T.A. Zona : Piccola industria e artigianato.

In tale sottozona è consentita la costruzione di edifici e impianti al servizio dell'industria piccola, per l'artigianato industriale e relativi depositi e magazzini. Sulle aree predette sono vietate le case di abitazione, eccetto che per gli artigiani, purché localizzate in modo da restare direttamente connesse agli spazi riservati alle rispettive attività ~~e comunque disciplinate dal Piano particolareggiato o da un Piano di lottizzazione convenzionato con il Comune.~~

Gli edifici industriali e artigianali possono sorgere su appezzamenti di terreno aventi una superficie di terreno non inferiore a 2.000 m², debbono risultare distaccati dai confini per una misura pari all'altezza della fronte del fabbricato verso il confine e, comunque, non inferiore a 10 m sul fronte stradale le recinzioni degli edifici industriali devono risultare distaccate dalle strade in ragione di 25 m dal filo stradale, *fatte salve le preesistenze condonate salvo che non sia diversamente stabilito in sede di Piano particolareggiato.* L'altezza massima assoluta dei fabbricati non può essere superiore a 15 m.

Le fasce di terreno corrispondenti agli anzidetti distacchi dalle strade debbono restare vincolate a verde per una profondità minima di 8 m con idonei varchi per gli autoveicoli e per tutto lo sviluppo del lotto fronteggiante la strada; la parte rimanente di dette fasce deve avere idonea sistemazione superficiale al fine di consentirvi la sosta e la manovra degli autoveicoli.

Le recinzioni devono essere arretrate in corrispondenza degli ingressi carrabili di una misura almeno pari alla larghezza dell'ingresso.

(N.B.: le frasi interlineate s'intendono superate)