

COMUNE DI ROMA

DIPARTIMENTO VI
U.O. 3 Ufficio Progetti Urbani

Programma di recupero urbano "Magliana"
art. 11 L.493/93

Proposta privata 19

Soggetto proponente:

G. & G. Di Stefano S.p.A.

Rappresentante legale:

Dott. Gualtiero Marra

Responsabile di progetto:

PROGER

Arch. Franco Agresta

Coordinamento:

Arch. Marta Del Cimmuto
Arch. Pier Giorgio Stefani

Progettazione urbanistica:

Prof. Arch. Stefano Cordeschi
A.B.T. s.r.l.



Relazione tecnica BIS

1

Questo elaborato grafico è di proprietà della Proger S.p.A. pertanto non può essere riprodotto né integralmente, né in parte senza l'autorizzazione scritta dello stesso. Da non utilizzare per scopi diversi da quelli per cui è stato fornito.

Operatore		Commissa		Lotto		Opera		Cod. Elab.		
Ident. FILE	reltec ott04	P	025	99	D	00	00	RL	21	01
Data	Rev.	Descrizione	Redatto	Controllato	Approvato		Scala			
10/2004	00	Emissione	DEL CIMMUTO	DEL CIMMUTO	PALLAVICINI					

Proger S.p.A.
Il Direttore Generale
(Dott. Ing. Umberto SGAMBATI)



Responsabile di progetto
(Dott. Arch. Franco AGRESTA)

Progettista

Documentazione modificata dalle risultanze della
Conferenza dei Servizi del 23 luglio 2004

Regione Lazio
Il Presidente della Conferenza dei Servizi
Arch. Antonino Bianco

Comune di Roma
Il Dirigente
Arch. Giampaolo Coletti

INDICE

1. PRINCIPI E CRITERI GENERALI D'IMPOSTAZIONE DELLA PROPOSTA DI INTERVENTO	1
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	2
3. DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI	3
4. PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI GENERALI ED ATTUATIVI E DI TUTELA DEI BENI CULTURALI, PAESISTICI ED AMBIENTALI	4
5. DESCRIZIONE DEL PROGETTO URBANISTICO	5
5.1 STUDIO TRASPORTISTICO SUGLI EFFETTI DELL'INSEDIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE	11
Studio dell'andamento della domanda in un giorno critico	11
Stima del traffico attratto/generato	15
6. DESCRIZIONE DEI TIPI EDILIZI	18

ALLEGATI

Allegato 1 Tracciamento viabilità: svincoli Newton – Roma Fiumicino – Magliana

Allegato 2 Profili rampe principali: svincolo Newton – Roma Fiumicino – Magliana

Allegato 3 Quadro riepilogativo: interventi di 1a fase – proposta

1. PRINCIPI E CRITERI GENERALI D'IMPOSTAZIONE DELLA PROPOSTA DI INTERVENTO

La fase di impostazione della proposta ha tenuto conto dei seguenti criteri generali:

- individuazione delle destinazioni d'uso da inserire in base alle caratteristiche insediative e socio-economiche della zona ed all'integrazione funzionale sia interna alla proposta stessa, sia orientata verso le funzioni presenti all'esterno dell'area dell'intervento;
- individuazione dei pesi insediativi in base a:
 - livello di accessibilità all'area (programmata)
 - morfologia naturale e paesaggio;
 - funzionalità dei nuovi insediamenti;
- individuazione dell'impianto planimetrico urbanistico in base a:
 - accessibilità dagli insediamenti circostanti e dal contesto urbano;
 - collegamento dell'insediamento previsto con le funzioni urbane esterne nelle cui aree di servizio essa ricade;
 - continuità con le reti veicolari e pedonali circostanti e con la rete di trasporto pubblico (linea ATAC 128 e nuova fermata FM Newton);
 - coerenza con le direttrici insediative esistenti;
 - connessioni e continuità tra le aree verdi contigue;
 - creazione di spazi di relazione (piazze-giardini);
 - contenimento del livello di occlusione dei suoli e garanzia della permeabilità profonda dei suoli;
 - conservazione e valorizzazione delle preesistenti naturalistiche;
- individuazione delle tipologie edilizie in base a:
 - funzionalità delle attività;
 - inserimento nel paesaggio circostante con particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali; alla conformazione di un nuovo skyline urbano riconoscibile.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Lo stesso allegato al bando del PRU Magliana dà indicazione sull'assetto complessivo dell'area a vasta scala.

L'area, oggetto della presente proposta privata, è ubicata in aderenza dello svincolo tra l'autostrada Roma Fiumicino, Viale Isacco Newton, via della Magliana, via della Magliana nuova; confina, ad ovest, con la linea ferroviaria FM 1.

E' in programma il potenziamento dello svincolo ed il completamento di parte della viabilità locale. L'ambito circostante l'area di intervento si connota per la presenza di capannoni artigianali produttivi ubicati soprattutto tra lo svincolo ed il Fiume Tevere.

Il tessuto residenziale presente è di tipo spontaneo (non intensivo) o costituito da zone di edilizia pubblica (intensivo).

Le aree libere sono incolte od occupate ed utilizzate abusivamente in vario modo.

Appare pleonastico ribadire la situazione di degrado in cui verte, in generale, tutto l'ambito.

Basti pensare alla situazione scolastica, alle questioni igienico sanitarie carenti per il mancato reinterro dell'intera zona di circa sette metri rispetto al piano di campagna (che avrebbe consentito un miglioramento del sistema di smaltimento fognatizio).

Appare altrettanto importante sottolineare una cospicua carenza di accessibilità.

Via della Magliana infatti, risulta sotto dimensionata rispetto al carico di flussi veicolari che deve sopportare, provenienti dal centro urbano, dall'autostrada Roma Fiumicino, dalla Isacco Newton.

Rispetto alle risorse naturali e ambientali, è da segnalare la presenza, ad ovest del tracciato ferroviario, di una vasta area a verde ora ricompresa nell'area protetta della Valle dei Casali.

Nonostante la situazione di margine, tale area rappresenta comunque il primo filtro naturale a tutela delle zone più centrali del parco.

L'unico servizio di quartiere presente nelle vicinanze è rappresentato dalla scuola media statale Quartiraro. Ciò è giustificato dal fatto che gli insediamenti residenziali sono ubicati in una zona più a nord dell'area dell'intervento.

3. DESCRIZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI

L'area oggetto della proposta, e quindi nella piena disponibilità dei proponenti, ha superficie complessiva di mq 83.243. A questa vanno aggiunti mq 10.613 di sedime stradale. La superficie complessiva dell'area oggetto della proposta risulta dunque di mq 93.856.

La maggior parte dell'area (mq 60.403) ha destinazione urbanistica di PRG L2. Quota parte della superficie è coperta da un nucleo di capannoni industriali per una cubatura complessiva di circa 51.300 mc ed uno stabilimento impiantistico e deposito carburanti per complessivi 8.700 mc.

Tali impianti coprono circa 1/5 della superficie L2. La restante parte è libera e non utilizzata.

La parte restante (sempre di proprietà privata) per circa 27.323 mq. da una originaria destinazione F1 con la variante delle certezze è stata destinata a zona N.

Inoltre, con la Lr 29/97 la stessa area diventa l'area protetta Valle dei Casali; è in corso il procedimento per l'elaborazione del Piano di Assetto del relativo Parco.

La morfologia dei luoghi denuncia, per la zona L2 un andamento leggermente acclive che porta il piano di campagna da quota + 10.00 SLM ca., all'altezza dello svincolo, a quota + 13.00 SLM ca. nei pressi della scuola media statale.

Anche l'area ricadente nell'area protetta della Valle dei Casali, per la parte ricompresa nella proposta, risulta leggermente acclive con lo stesso orientamento sud-nord della prima.

Entrambe le aree sono tagliate trasversalmente da via Lombardi (che collega la borgata Petrelli a via della Magliana scavalcando la ferrovia).

4. PREVISIONI DEGLI STRUMENTI URBANISTICI GENERALI ED ATTUATIVI E DI TUTELA DEI BENI CULTURALI, PAESISTICI ED AMBIENTALI

Allo Stato attuale, l'area oggetto della proposta presenta, con riferimento alla Tavola n. 4 allegata:

UDUA n. 1 - è l'area ad ovest della linea FM.

Il PRG del 62 la destinava in parte a zona N ed in parte a zona F1.

La variante "Callegari" conferma le stesse destinazioni.

Con la variante delle Certezze la quota di F1 è variata a zona N.

La stessa area è soggetta inoltre a vincolo di tutela orientata dal PTP regionale.

Con LR 29/97 la zona è inserita nell'area protetta Valle dei Casali.

UDUA n. 2 - porzione marginale dell'area privata a ridosso dell'esistente svincolo che il PRG e le successive varianti destinano a viabilità per il potenziamento e la razionalizzazione dello svincolo stesso.

UDUA n. 3 - corrisponde alla parte più ampia della proposta. La destinazione urbanistica di PRG è L2 ed è presente già nella versione del 62.

L'area è sottoposta dal PTP regionale a vincolo di Tutela Limitata.

UDUA n. 4 - corrisponde alla parte di area più a nord.

Fino all'adozione del Piano delle Certezze l'area era destinata a verde pubblico. Oggi è destinata a M3.

Vige anche in questo caso il vincolo di Tutela Limitata imposta dal PTP regionale.

UDUA n. 5 - rappresenta la prosecuzione ad est di via della Magliana della UDUA 4.

La situazione è uguale a quest'ultima.

UDUA n. 6 - congiunge la zona a parco con la superficie dedicata al vero e proprio intervento immobiliare e ricade su via Lombardi nel punto in cui sovrappassa il sedime ferroviario.

Il PRG destina tale area a ferrovia.

5. DESCRIZIONE DEL PROGETTO URBANISTICO

Sulla scorta di quanto descritto nei documenti comunali, e sulla base delle analisi svolte, risulta prima di tutto evidente la strategicità dell'area nel più ampio contesto territoriale per il suo potenziale di soddisfacimento della forte domanda di accessibilità al quadrante urbano e per il suo grado di trasformabilità.

Elementi come la nuova fermata FM, la presenza di un nodo viario che convoglia e ridistribuisce flussi importanti di traffico con provenienza e destinazioni che si irradiano in ogni direzione fanno di questo punto un luogo che, per il suo rinnovato livello di accessibilità può essere destinato a funzioni che risultano anche attrattori di traffico.

Altro criterio su cui ragionare è rappresentato dalla necessità di riconvertire questo "non luogo" a spazio urbano rappresentativo e più qualificato che, in un contesto monofunzionale come è il quartiere "Piano Due Torri", articoli l'offerta di servizi, rompa l'emarginazione, dia identità certa al contesto urbano di riferimento.

La posizione "di margine" rispetto al tessuto residenziale più intensivo e consolidato rende l'area poco idonea alla ubicazione dei servizi di quartiere più legati all'accessibilità locale (meglio se pedonale) rispetto alla accessibilità più ampia consentita dalle infrastrutture di trasporto utilizzabili.

Arrivando a ragionare di servizi ed attrezzature mancanti, le analisi svolte hanno dimostrato carenza di vario genere: dai cinema alle discoteche; dai servizi locali amministrativi ai centri medici; dalle attrezzature ricettive ai ristoranti; dagli uffici di tipo ubiquitario ai centri di vendita qualificata. Tutto ciò insomma che può diventare motore di una rinnovata qualità della vita senza per questo trasformare le caratteristiche sociali della popolazione residente.

Interrelando tali ragionamenti dunque, è sembrato opportuno operare delle scelte sulle destinazioni d'uso più appropriate, orientate all'inserimento di attrezzature ricettive, di un centro commerciale con supermercato e spazi di vendita qualificati, di spazi per attività di livello locale amministrativo e non, di spazi per uffici.

E se quota parte del centro commerciale è sicuramente attrattore di traffico veicolare proveniente, in parte, anche da ambiti al di fuori del quartiere, il resto delle funzioni insediate sono attrattori di utenti e clienti che hanno più convenienza ad usare il trasporto pubblico

(uffici-albergo) od a non usare affatto alcun mezzo di trasporto (banche, agenzie viaggi, negozi di quartiere).

Rispetto ai pesi insediativi, una volta valutato il potenziale di accessibilità, si è partiti dall'esigenza di rendere pienamente funzionali (e funzionanti) tutte le attività insediabili.

La superficie disponibile dell'area, la sua morfologia ed il contesto ambientale circostante sono diventati altri elementi vincolanti per il dimensionamento dell'intervento proposto.

Utilizzando la superficie utile lorda come unità di misura, la proposta prevede la realizzazione, sull'area a valle della ferrovia, di:

- un centro commerciale di circa 20.000 mq. di cui la superficie di vendita è pari a 13.000 mq.;
- uno spazio separato ma connettabile al primo di servizi privati e attività amministrative di tipo locale distribuite a conformare una quinta di una nuova piazza urbana per complessivi 2.000 mq.;
- un edificio per attrezzature ricettive di 13.000 mq. per circa 250 - 300 stanze, con annessa un'area commerciale di 1.000 mq.;
- un ulteriore attrezzatura da destinare a servizi privati, anche di uso pubblico, per 3.375 mq..

L'area a monte della linea ferroviaria viene mantenuta a destinazione di PRG "N" (verde pubblico) e costituisce il primo filtro a difesa delle parti retrostanti dell'area protetta della Valle dei Casali.

L'impianto viario

L'intervento prevede da un lato l'eliminazione della Via Lombardi per ragioni di restauro paesistico della zona a parco pubblico, e dall'altro la creazione di un nuovo punto di tangenza fra la viabilità di progetto ed il sistema delle infrastrutture urbane ad alto scorrimento. In questo punto, situato in corrispondenza del confine fra i comparti edificatori C2 e C3, si collocano uno degli ingressi ed una delle uscite dall'insediamento.

In totale sono previsti 3 punti di ingresso:

- a) al di sotto della viabilità di collegamento con la via Frattini
- b) nel punto di tangenza tra la via Magliana e la viabilità interna
- c) prima della rampa che da via Magliana porta sulla Roma Fiumicino.

Le uscite invece sono previste in due punti in corrispondenza dei suddetti ingressi a) e b).

Rispetto alla prima soluzione presentata che prevedeva un unico punto di uscita e di ingresso, questo assetto viario costituisce sicuramente un elemento migliorativo e più funzionale.

L'asse viario adiacente alla linea ferroviaria FM1 si costituisce come vera e propria spina dorsale dell'assetto viario complessivo. Pensato come vero e proprio "boulevard" e dotato quindi di una sezione generosa, comprensiva di un ampio marciapiede opportunamente arredato adiacente ai corpi di fabbrica, questo asse garantisce l'accesso alle autorimesse interrato sottostanti a ciascun edificio, lo smistamento del traffico merci destinato ai corpi di fabbrica commerciali ed il collegamento diretto fra i due poli di parcheggio pubblico ubicati alle estremità nord e sud dell'area di intervento.

Il collegamento veicolare del Borgo Petrelli con il circostante tessuto urbano è assicurato da un nuovo collegamento con la Via Isacco Newton consentendo il recupero di un importante asse di collegamento est – ovest a livello pedonale.

Le aree pubbliche a verde e parcheggi

Lo zoning funzionale complessivo dell'insediamento risulta regolato e ritmato dalla presenza delle aree a verde e parcheggi pubblici che ne qualificano le estremità nord e sud.

Sul versante sud troviamo un insieme costituito da un'area verde di circa mq. 3.000 con funzione di margine strategico rispetto allo svincolo autostradale, un piazzale parcheggio con un livello interrato di circa mq. 6.200 ed un parcheggio pluripiano per complessivi mq. 19.200 circa a stretto contatto con l'adiacente struttura commerciale.

Lo stesso schema aggregativo si verifica alla estremità nord dell'insediamento, con l'eccezione del parcheggio multipiano questa volta non contemplato.

Il dimensionamento delle componenti a verde e parcheggi di ciascun "polo" è stato calibrato in funzione dei pesi edilizi immediatamente adiacenti ai poli stessi.

Una ulteriore zona a verde pubblico è prevista sul fianco nord della viabilità di ingresso all'insediamento, concepita come vero e proprio cortile verde riferito al corpo di fabbrica destinato a servizi privati all'interno del comparto C3.

Il frazionamento e la polarizzazione delle zone a verde pubblico rispecchia l'intenzione di creare delle aree a "dimensione architettonica" che contribuiscano alla calibratura della struttura morfologica complessiva stabilendo, al contempo un rapporto dialettico fecondo con l'ampia zona a parco pubblico prevista sul versante ovest della ferrovia.

Per tutte le zone a verde pubblico è prevista la sistemazione a parco secondo criteri progettuali che dovranno fare riferimento ad un unico progetto integrato degli spazi verdi.

I comparti edificatori

L'insediamento risulta suddiviso in tre comparti edificatori a diversa destinazione d'uso prevalente.

Il maggiore dei tre, il comparto Z1 a prevalente destinazione commerciale, di superficie fondiaria pari a circa mq. 16.000 prevede la realizzazione di una volumetria pari a mc. 104.500. Il comparto si salda al successivo comparto Z2 lungo una linea coincidente con il bordo meridionale della Via Lombardi della quale si propone la eliminazione. Tale linea di demarcazione in apparenza virtuale, trova la sua ragion d'essere nella eventualità di edificazione scaglionata fra comparti adiacenti, consentendo di raggiungere certezze dimensionali e configurative rispetto ai medesimi.

L'estremità nord del comparto Z1 è caratterizzata dalla presenza di una vasta piazza pedonale privata di uso pubblico, vero fulcro della vita collettiva di tutto l'insediamento. La piazza, intesa come elemento a forte carica morfologica, si costituisce come segno di mediazione prospettica fra l'asse della Via Magliana Nuova e la retrostante zona a parco pubblico.

Il comparto Z2, a prevalente destinazione ricettiva, consta di una superficie fondiaria di circa mq. 4.500 con un potenziale edificatorio pari a mc. 48.700. Il comparto si affaccia a sud sulla piazza pedonale di progetto ed a nord sulla viabilità di accesso all'insediamento, ricomprendendo al suo interno tutto il sedime della Via Lombardi. Il comparto prevede la realizzazione di una volumetria ricettiva a forte sviluppo verticale con funzione di segnale di presenza dell'intervento stesso, soprattutto rispetto al vicino svincolo autostradale che viaggia ad una quota altimetrica notevolmente superiore. La verticalità della struttura ricettiva ha anche il compito di consentire lo sviluppo di rapporti morfo-tipologici con altri elementi di caratterizzazione architettonica dell'intorno urbano quale il Palazzo della Civiltà del Lavoro, ubicato in rapporto percettivo diretto con l'insediamento.

Il comparto Z3, ubicato alla estremità nord dell'area di progetto, prevede l'edificazione di circa mc. 10.000 a destinazione a servizi privati, su un sedime fondiario di circa mq. 3.500. Il comparto, di configurazione irregolare, si sviluppa intorno ad un'area a verde pubblico che si

costituisce come vera e propria corte dell'edificato. La volumetria è caratterizzata da una previsione di edificazione a ponte che, scavalcando la viabilità di accesso all'insediamento, si salda all'edificato del comparto Z2.

Tutto l'edificato risulta servito da un sistema continuo di parcheggi pertinenziali privati ubicati ai piani interrati collegati, oltre che con i sovrastanti edifici anche con la piazza pedonale ubicata fra i comparti Z1 e Z2.

I tracciati di conformazione morfo-tipologica

L'edificazione dell'insediamento risulta controllata da un insieme di regole e segni che ne garantiscono la qualità urbana senza vincolarne eccessivamente l'identità architettonica.

Tutto l'edificato è concepito come potenzialmente coincidente con la superficie fondiaria di riferimento. Questa coincidenza virtuale viene poi regolata dalla imposizione di un distacco rispetto alle infrastrutture viarie variabile fra i mt. 5,00 ed i mt. 10. Nel caso invece dell'asse viario adiacente alla ferrovia, dato il suo carattere di "boulevard" urbano, l'edificazione risulta regolata dall'obbligo di rispetto del filo fisso coincidente con il margine interno dell'ampio marciapiede a servizio della strada.

La griglia di scansione morfologica dell'insediamento, costituita dal sistema viario interno e dall'insieme delle aree pubbliche, trova un rimando alla scala architettonica nel sistema di percorrenze pedonali continue che collegano, attraversandone i volumi interni tutti gli spazi edificati, garantendo quindi un fruibilità pedonale integrale a tutto l'intervento.

La tutela dell'integrità morfologica e della qualità architettonica dell'intervento sono altresì demandate alla previsione di progettazione unitaria per ciascun comparto ed all'obbligo di soluzione architettonica singolare e coordinata dell'episodio della piazza pedonale di uso pubblico.

Gli interventi esterni al perimetro della proposta

La soluzione agli attuali problemi di traffico e congestione dell'area è inoltre garantita dalla completa riorganizzazione del nodo stradale sia a livello urbano (completamento dello svincolo tra Autostrada Roma-Fiumicino e Viale Isacco Newton) sia a livello locale con il completamento e la risagomatura della Via Magliana Nuova e Vecchia con la creazione di un grande anello a senso unico a tre/quattro carreggiate collegato a Viale Isacco Newton e all'Autostrada Roma Fiumicino. E' inoltre previsto il completamento dell'attuale Via Frattini con allaccio su Via Magliana.

Ben più importante è la proposta progettuale relativa al potenziamento della viabilità esterna all'area della proposta.

Sono stati infatti studiati completamenti, rampe, svincoli al fine di migliorare le condizioni di traffico sulla Magliana (al di là della presenza o meno delle nuove attività oggetto della proposta) e di creare il giusto livello di accessibilità e di fluidità del traffico in entrata/uscita all'area di intervento.

Nel complesso, l'impianto urbano pensato consente l'edificazione, compreso parcheggi e sedi viarie di meno della metà della superficie disponibile complessiva, lasciando inalterata e permeabile la quota parte restante dei suoli disponibili.

Riguardo ai pesi insediativi e le capacità della viabilità, si rimanda allo studio specialistico di seguito riportato.

E' stato anche redatto uno studio trasportistico di maggiore dettaglio che fa parte di una trattazione separata e non allegata al presente documento.

5.1 STUDIO TRASPORTISTICO SUGLI EFFETTI DELL'INSEDIAMENTO DEL CENTRO COMMERCIALE

Studio dell'andamento della domanda in un giorno critico

Per "giorno critico" si intende un giorno caratterizzato da una domanda commerciale particolarmente alta: un giorno tipico, sotto questo punto di vista, è il sabato.

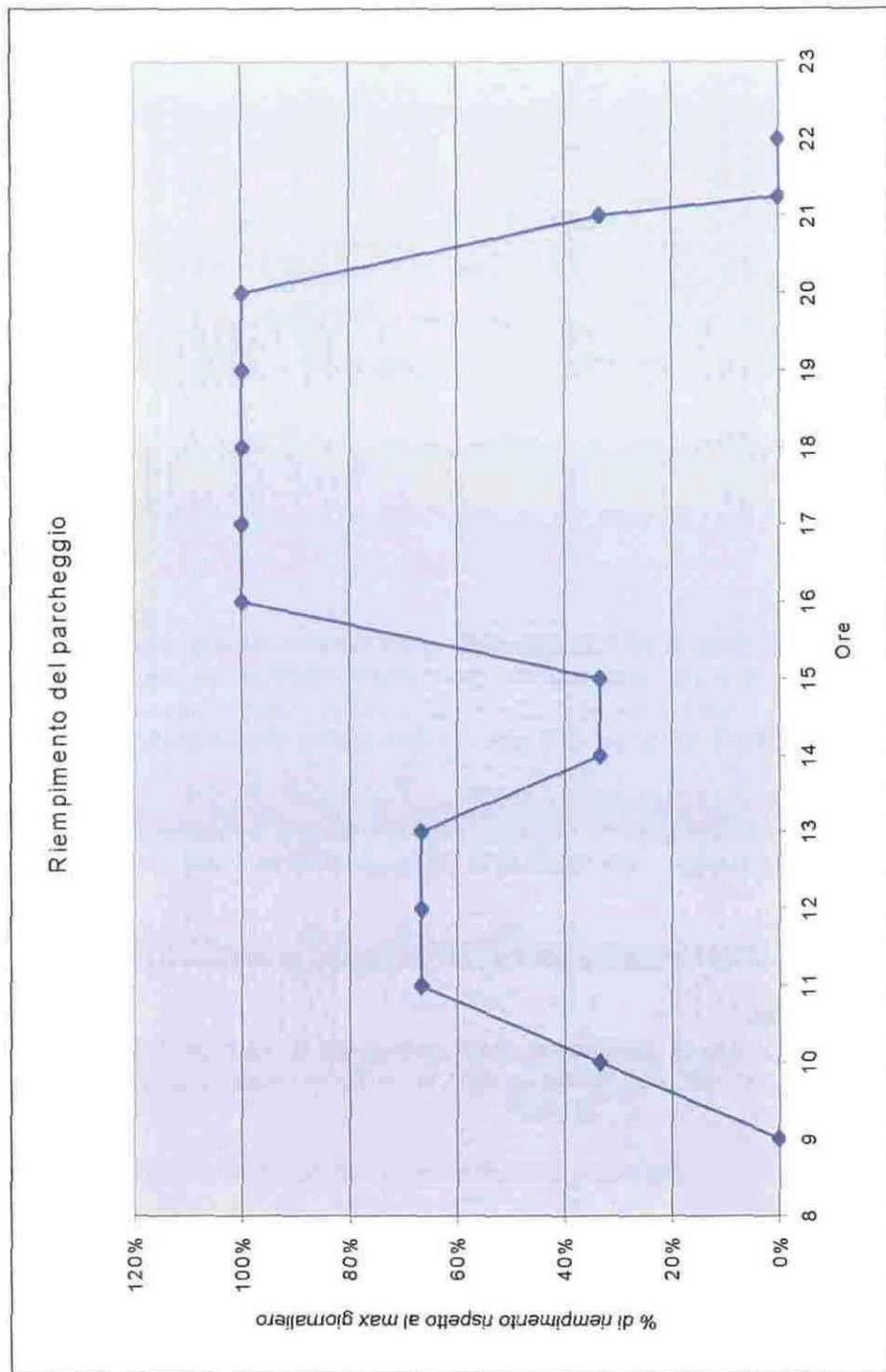
Si considerata una disponibilità teorica di circa 1.500 posti auto, data dalla somma dei posti auto pertinenziali all'insediamento commerciale (circa 750) e dei parcheggi pubblici di standard (circa altri 750 posti).

Detto numero rappresenta il complesso dei parcheggi convenientemente utilizzabili dalla clientela per localizzazione e comodità di accesso e tiene pertanto conto, non solo dei parcheggi richiesti per il centro commerciale dalla normativa vigente, ma di tutti i posti auto teoricamente disponibili all'interno dell'insediamento proposto.

L'osservazione dell'andamento della domanda in situazioni simili consente di definire un tempo medio di permanenza della clientela all'interno dell'infrastruttura, pari a circa 90 minuti ed un andamento del riempimento del parcheggio come quello presentato in figura 1, ovvero:

- inizio del riempimento del parcheggio alle ore 9:00;
- riempimento del parcheggio a 2/3 del livello max giornaliero alle ore 11:00;
- inizio parziale svuotamento del parcheggio alle ore 13:00, fino al raggiungimento di un livello pari ad 1/3 del valore massimo alle ore 14:00;
- inizio del nuovo riempimento alle ore 15:00, fino al raggiungimento del valore massimo giornaliero alle ore 16:00;
- mantenimento del livello massimo fino alle ore 20:00;
- svuotamento fino ad 1/3 del valore max alle ore 21:00 (orario di chiusura);
- completo svuotamento alle ore 21:15.

Figura 1



Il numero di vetture V in sosta complessivamente nell'arco della giornata è pari a A/TS , dove A è l'area sottesa dal grafico di figura 1, e TS il tempo medio di sosta per autovettura (come si è detto, si considera un valore di TS pari a 1,5 ore).

Da un punto di vista della quantificazione dei flussi di traffico, va innanzitutto evidenziato che la Società interessata alla gestione del centro commerciale, si propone di trasferire all'interno della struttura una serie di esercizi commerciali di minori dimensioni, già presenti in ambito locale.

A questo scopo la Società suddetta, ha già effettuato, sulla base della domanda verificata nel complesso dell'ambito urbano di riferimento, studi finalizzati al dimensionamento degli spazi necessari al trasferimento.

Detti studi tengono conto sia dell'andamento temporale del flusso di visitatori che della loro origine/destinazione.

In particolare per la giornata di sabato, che come si è detto, corrisponde alla punta massima di affluenza, risulta un numero prevedibile di visitatori sulla cui base è possibile assumere un valore $V = 6.160$ autovetture.

Questo valore consente di risalire ad A ($A = 6.160 * 1,5 = 9.240$ autovetture* ora) e, con semplici calcoli geometrici, al valore massimo di veicoli in sosta contemporaneamente nel piazzale del parcheggio, pari a 1.126 autovetture, che risulta pienamente compatibile con l'offerta ipotizzata pari a 1.500 posti auto. L'andamento delle presenze sarà quello ipotizzato in tabella 1.

Tabella 1

Ora	Presenze (autovetture)	Flusso orario monodirezionale (autovetture/ora)
9:00	0	0
10:00	375	250
11:00	750	500
12:00	750	500
13:00	750	500
14:00	375	250
15:00	375	250
16:00	1.126	750
17:00	1.126	750
18:00	1.126	750
19:00	1.126	750
20:00	1.126	750
21:00	375	250
21:15	0	0

Stima del traffico attratto/generato

Per la stima del traffico in entrata e in uscita appare possibile trascurare, almeno in prima approssimazione, lo sfalsamento delle entrate e delle uscite, ipotizzando flussi simmetrici sia in entrata che in uscita.

Ciò risulta sicuramente plausibile, se si considera la presenza di soste molto brevi ad inizio e fine giornata.

Sulla base di questa ipotesi, il flusso monodirezionale di entrata (e quello simmetrico in uscita), è dato dal numero delle presenze diviso per il tempo medio di sosta TS, pari, come già detto, a 1,5 ore.

La terza colonna della tabella presenta, a meno di alcuni arrotondamenti, l'andamento del flusso orario di entrata/uscita dal parcheggio dell'ipermercato.

Lo studio preliminare effettuato dalla società di gestione dell'ipermercato ha anche fornito una prima ripartizione della domanda per direzione di provenienza. Per la giornata di sabato, tale studio fornisce i seguenti valori percentuali:

- Via Frattini: 2.710 autoveicoli/giorno, pari al 44% della domanda;
- Via della Magliana direzione centro: 1.355 autoveicoli/giorno, pari al 22% della domanda;
- EUR - Ponte della Magliana: 1.602 autoveicoli/giorno, pari al 26% della domanda;
- Viale Isacco Newton - Via della Magliana direzione GRA: 493 autoveicoli/giorno, pari all'8% della domanda.

Sulla base di queste percentuali è quindi desumibile un andamento orario dei flussi generati dall'intervento per direttrice, così come riportato nella successiva tabella 2.

Tabella 2

Ora	Via Frattini	Via della Magliana direzione centro	EUR - Ponte della Magliana	3 Viale Isacco Newton - Via della Magliana direzione GRA
(flussi monodirezionali espressi in autovetture/ora)				
9:00	-	-	-	-
10:00	110	55	65	20
11:00	220	110	130	40
12:00	220	110	130	40
13:00	220	110	130	40
14:00	110	55	65	20
15:00	110	55	65	20
16:00	330	165	195	60
17:00	330	165	195	60
18:00	330	165	195	60
19:00	330	165	195	60
20:00	330	165	195	60
21:00	110	55	65	20
21:15	-	-	-	-

Si è già detto come i flussi presentati nella tabella 2 debbano intendersi come monodirezionali di entrata/uscita, come esplicitamente riportato nella tabella stessa.

Saranno proprio questi i flussi di traffico aggiuntivo che impegneranno la semicarreggiata relativa a ciascuna direttrice.

Come si è visto nella tabella 1, il flusso orario monodirezionale massimo generabile dall'intervento sarà di circa 750 autoveicoli/ora. In termini complessivi, ovvero considerando sia i veicoli in entrata che quelli in uscita, tale valore dovrà essere, al massimo, raddoppiato.

La nuova domanda generata dall'insediamento va però ad interessare un'offerta infrastrutturale ben diversa da quella attuale.

Infatti, al di là della realizzazione o del completamento di collegamenti attualmente non esistenti (Via Frattini, Via della Magliana Nuova, ecc.), l'assetto futuro del nodo viario presso il quale si dovrebbe realizzare l'intervento proposto, prevede una completa riprogettazione del sistema e di ottimizzazione delle gerarchie funzionali, con la conseguente eliminazione delle intersezioni a raso tra viabilità principale e locale, sostituite da attraversamenti a livelli sfalsati o da zone di scambio fra corsie in affiancamento.

In particolare, i tratti di viabilità locale direttamente interessati dalle direttrici di accesso al nuovo insediamento (per i quali la proposta di intervento ipotizza un generale incremento delle carreggiate), non risulteranno più interessati da gran parte degli attuali flussi di attraversamento.

In questa fase preliminare si ritiene che, il conseguente incremento di offerta, sia assolutamente compatibile con l'incremento di domanda generato dal centro commerciale, fermo restando che, nelle successive fasi progettuali, si procederà a dimensionamenti e verifiche di maggiore dettaglio, sulla base delle metodologie abitualmente impiegate nel campo dell'ingegneria del traffico.

E' da osservare, infine, come la viabilità interna al centro commerciale abbia uno sviluppo tale da poter assorbire code di diverse centinaia di metri di lunghezza generabili da picchi di domanda particolari (quali quelli che si hanno tipicamente nel periodo natalizio) senza influire sulla viabilità esterna.

Questo aspetto consente di eliminare uno dei problemi tipici di queste attività, che si riscontrano in periodi dell'anno abbastanza limitati, ma che sono comunemente causa di forti disagi.

6. DESCRIZIONE DEI TIPI EDILIZI

Le destinazioni d'uso previste dalla proposta, soprattutto per quanto concerne il centro commerciale, si avvalgono di tipologie funzionali ed edilizie ormai consolidate.

In questa fase di elaborazione del progetto, molta attenzione è stata rivolta alla permeabilità degli spazi, alla possibilità di realizzare, lungo l'asse principale dell'intervento (sud-nord), un percorso pedonale continuo di distribuzione dei flussi da e verso il parcheggio di scambio, i parcheggi pubblici, la nuova fermata FM e le strutture commerciali, ricettive e per servizi. Percorso pedonale che dal parcheggio di scambio sottopassa la linea ferroviaria, raccoglie gli utenti FS, corre all'aperto fino alla piazza centrale, vero cuore dell'intervento, e da qui distribuisce i flussi:

- all'interno del centro commerciale al chiuso attraverso la grande mall (connessa a sua volta al parcheggio pubblico in elevazione);
- agli altri spazi paracommerciali ed ai servizi amministrativi di livello locale aperti sulla piazza;
- al Parco oltre la ferrovia sfruttando il sedime dell'esistente via Lombardi trasformato in percorso pedonale;
- alla struttura ricettiva e, attraverso un percorso in quota al centro servizi ubicato nella testata a nord.

E' stata assicurata la permeabilità anche lungo l'asse est-ovest attraverso l'apertura di varchi che, oltre a creare tante opzioni per il futuro utente, consentono soprattutto di avere un concreto collegamento, visivo e pedonale, tra il fronte sulla Magliana ed il Parco della Valle dei Casali.

Il centro commerciale, con un ingombro a terra di 150 per 60 mt circa (quest'ultima dimensione a sezione variabile) accoglie, al di sopra di un piano pilotis, due livelli di superficie commerciale (supermercato e negozi) distribuita da una grande mall che ha origine dalla piazza centrale.

La soluzione esemplificativa proposta prevede il piano di copertura di questo corpo ad altezza variabile per differenziare lo spazio a supermercato, la mall trasparente, i negozi a sezione variabile. L'altezza prevista nella soluzione esemplificativa è di circa 15 mt f.t..

L'utilizzazione del pilotis ha la doppia funzione di raccogliere una quota parte dei parcheggi pertinenziali evitando così di scendere troppo in un sottosuolo idrogeologicamente scadente per la presenza di falde superficiali (si ricorda la depressione dell'area rispetto al bacino del Tevere) e, consentendo le giuste altezze per l'area di carico e scarico merci.

Il centro commerciale è connesso sia funzionalmente sia fisicamente al sistema di attrezzature di servizio e commercio che si apre intorno alla nuova piazza urbana.

Tale piazza, di dimensioni di circa 50 per 50 mt, potrà avere la stessa quota di imposta della mall e degli accessi agli altri spazi di servizio, proponendo così una nuova quota urbana, rispetto alla quota della Magliana.

Il complesso ad U che gli gira intorno, a formare una quinta edificata ma aperta verso il Parco nello stesso tempo, ha una superficie di circa mq 2.000 distribuita su due piani con una massima altezza raggiungibile di 15 mt come quella del centro commerciale.

Nella sua ala laterale più a nord l'edificio si svuota nel suo primo livello per accogliere e sovrappassare il percorso pedonale di collegamento al Parco e diventare, subito dopo, base della struttura ricettiva.

L'albergo svetta su questo "zoccolo", punto di riferimento urbano e di identità del "non luogo" attuale.

Con un'altezza che può raggiungere i 65-70 mt (base di mt 10 e struttura a torre di mt 60), l'albergo, di dimensioni in pianta di circa 24 per 50 mt, è stato posizionato in senso trasversale rispetto all'asse principale dell'intervento al fine di costituire un primo piano rispetto al fondale costituito dal paesaggio del Parco senza, per questo, ostruirne la visuale ma, anzi, esaltandola.

La superficie complessiva dell'albergo, di mq 13.000 potrà ospitare fino a 300 stanze.

Sul lato verso la ferrovia dell'albergo, in connessione col percorso pedonale di collegamento al Parco che si origina nella nuova piazza, è previsto un ulteriore percorso pedonale coperto a collegamento continuo con un piccolo centro destinato a servizi privati anche di uso pubblico (ad esempio, una nuova sede circoscrizionale di circa 1.000 mq). L'area sulla quale è ubicato questo piccolo complesso torna ad una quota di imposta più bassa (quella naturale esistente) rispetto a quella della piazza; l'edificio potrà avere tre livelli f.t..

I parcheggi pertinenziali trovano posto nel piano pilotis del centro commerciale e nel piano sottostante che corre lungo tutto il corpo del centro commerciale stesso, sotto la nuova quota della piazza urbana; infine, al di sotto della base della struttura ricettiva.

L'edificio per i restanti servizi privati, localizzati nell'area a verde nella testata a nord dell'intervento, ha i propri parcheggi pertinenziali nel sottosuolo.

Confronto volumetrie edificabili secondo i diversi strumenti urbanistici

<i>Dest. PRG</i>	<i>Sup. PRG</i>	<i>Vol. PRG</i>
L2	55.760	338.000*
F1	16.898	25.347*
M3	5.924	11.848**
N	9.170	0
totale	86.645	375.195
<i>Dest. Art. 27</i>	<i>Sup. art. 27</i>	<i>Vol. art.27</i>
M2	86.645	183.500
N	27.200	0
<i>Dest. Art. 11 prel.</i>	<i>Sup. art.11 prel</i>	<i>Vol. art.11 prel.</i>
M2	90.512	183.500
N	27.200	0
<i>Dest. Art. 11 def.</i>	<i>Sup. art.11 def</i>	<i>Vol. art.11 def</i>
M2	86.819	126.400
N	26.800	0

Note: *concessione edilizia industriale con esito favorevole al TAR ed esito pendente al Consiglio di Stato

** volumetria edificabile su zona M3

ALLEGATO 1
QUADRO RIEPILOGATIVO
INTERVENTI DI 1A FASE
PROPOSTA

