



# 15 MUNICIPI 15 PROGETTI per la città in 15 MINUTI

**MUNICIPIO XI** - ambito urbano MAGLIANA  
progetto di riqualificazione dello spazio pubblico



documento di indirizzi alla progettazione



# 15 MUNICIPI 15 PROGETTI PER LA CITTÀ IN 15 MINUTI

DOCUMENTO DI INDIRIZZI ALLA PROGETTAZIONE

## MUNICIPIO 11 AMBITO URBANO MAGLIANA

crediti

### Roma Capitale

Assessorato Urbanistica  
Assessore: Maurizio Veloccia

*Staff dell'Assessorato all'Urbanistica*  
Elena Andreoni  
Guido Staffieri

Assessorato Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti  
Assessore: Andrea Catarci

*Staff dell'Assessorato Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti*  
Donato Mattei  
Fabrizio Milani

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica  
Direttore del Dipartimento: Gianni Gianfrancesco

*Direzione Trasformazione Urbana*  
Direttore: Paolo Ferraro

*U.O. Rigenerazione Urbana e Progetti Speciali*  
Dirigente: Enrica De Paulis

Dipartimento Decentramento, Servizi Delegati e Città in 15 minuti  
Direttore del Dipartimento: Gaetano Altamura

*Direzione Decentramento e Servizi al Territorio*  
Direttore: Salvatore Monni

### Municipio 11

Presidenza  
Presidente: Gianluca Lanzi

Assessorato Urbanistica e rigenerazione urbana  
Assessore: Alberto Belloni

*Direzione tecnica*  
Direttore: Stefano Introini

### Risorse per Roma SpA

Amministratore Unico: Simone De Santis

Area Territorio  
Direttore: Massimo Mengoni

*Unità Pianificazione e Progettazione Urbana*  
Responsabile: Marco Tamburini

*Gruppo di lavoro*  
Responsabile di progetto: Mariangela Meola  
Francesca Bianco  
Maria Cristina Campanelli  
Vania Cutuli  
Alessandra De Gregorio  
Claudia Sabina Giordano  
Dino Marra  
Raffaele Mastrorilli  
Maria Giovanna Ripepi  
Susanna Quarra  
Alessio Sacquegna  
Fabrizio Verde

Responsabile Unico del Procedimento: Enrica De Paulis



## Sommario

1.1	La città dei 15 minuti.....	7
1.2	Le principali fasi del Programma.....	8
2.	OGGETTO DELL'INCARICO .....	9
2.1	Master Plan di riqualificazione dell'ambito.....	9
2.2	Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) .....	9
2.3	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) .....	10
3.	L'AMBITO URBANO DI INTERVENTO .....	11
4.	STATO DI FATTO .....	12
4.1	Il sistema insediativo.....	12
4.2	Spazi pubblici o d'uso pubblico e regime proprietario.....	12
4.3	Sistema del verde e rete ecologica.....	13
4.4	Il sistema della viabilità e dei trasporti .....	13
5.	PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE VIGENTE E INTERVENTI IN FASE DI REALIZZAZIONE .....	16
5.1	La pianificazione vigente generale e sovraordinata.....	16
	Pianificazione urbanistica comunale.....	16
	Il sistema dei vincoli: Carta dei beni culturali e paesaggistici - Carta per la Qualità - SIT .....	16
	Pianificazione paesistica (PTPR).....	17
	Piano di Assetto Idrogeologico.....	17
	Piano bacino del fiume Tevere - Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce..	17
5.2	Interventi in fase di realizzazione.....	17
6.	LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE.....	28
6.1	Sintesi valutativa e interpretativa .....	28
6.2	Obiettivi generali .....	28
6.3	Obiettivi specifici del Municipio .....	28
6.4	Linee guida per la progettazione sostenibile delle opere.....	29
7.	MODALITÀ DI SVOLGIMENTO ED ELABORATI RICHIESTI.....	31
7.1	Coordinamento e progettazione partecipata .....	31
7.2	Elaborati da produrre da parte dei progettisti incaricati .....	31
7.3	Materiali messi a disposizione dei progettisti .....	31
7.4	Cronoprogramma.....	31
8.	ITER APPROVATIVO .....	32
9.	QUADRO ECONOMICO.....	33
10.	MODALITÀ DI AFFIDAMENTO .....	34



# DOCUMENTO DI INDIRIZZI ALLA PROGETTAZIONE

## MUNICIPIO 11

### AMBITO URBANO MAGLIANA



## 1. PREMESSA

### 1.1 La città dei 15 minuti

Per unire Roma “dalle periferie al centro” è necessario un grande piano di rigenerazione urbana coerente con i bisogni e le vite delle romane e dei romani, mettendo al centro una politica urbanistica integrata che, a partire dalla consapevolezza del valore sociale dello spazio pubblico, crei attorno ad esso connessioni, valorizzando le vocazioni e funzioni esistenti e aggiungendone nuove.

La rigenerazione passa sia per la riqualificazione dello spazio pubblico in senso globale sia per il recupero degli spazi urbani degradati, favorendo la realizzazione di progetti di “prossimità” che coinvolgano le comunità locali.

La rigenerazione urbana, in un momento storico complesso come quello che stiamo attraversando e in una città disomogenea e di dimensioni così estese come quella di Roma, deve quindi necessariamente avere come prerequisito una conoscenza capillare dei territori, delle loro criticità e delle loro identità. Solo con un approfondimento che tenga realmente conto delle differenze tra le parti per valorizzarne le risorse, si può intervenire sullo spazio pubblico in modo consapevole e con l’obiettivo di ridurre quel differenziale presente tra le parti della città. La rigenerazione deve dare spazio alle specificità locali così come ai temi sempre più rilevanti della resilienza e della sostenibilità.

Raggiungere questo obiettivo non è possibile senza un nuovo modello di governance che parta dal concetto di sussidiarietà arricchendolo con quei valori di collaborazione e partecipazione necessari per sviluppare una reale pianificazione integrata del territorio. Le strutture centrali dell’Amministrazione Capitolina hanno pertanto costruito, in collaborazione con i Municipi, un programma di trasformazione urbana finalizzato alla rigenerazione che interviene sulla città di prossimità in chiave ecosostenibile.

Le linee di mandato esposte dal Sindaco nella seduta del 19 novembre 2021 dell’Assemblea Capitolina delineano l’obiettivo previsto per i “Servizi al territorio per la Città dei 15 minuti”, ispirandosi alle esperienze maturate nella città di Parigi e poi riprese in Italia anche dal Comune di Milano, in esito alle quali si prevede di riorganizzare gli spazi urbani in modo che la cittadinanza possa trovare, in un arco temporale prossimo ai 15 minuti a piedi o in bicicletta dalla propria abitazione, un ampio ventaglio di servizi e strutture utili per la migliore fruizione del proprio quartiere, con l’ottimizzazione dei caratteri identitari dello stesso, sia pur in un’ottica di ricucitura unitaria della città.

La sopradescritta filosofia, esplicitata nella Memoria della Giunta Capitolina n. 80 del 16 dicembre 2021 ed avente ad oggetto “Indirizzi politici per l’ideazione, la progettazione e la realizzazione di servizi al territorio per la Città dei 15 minuti”, va declinata in una serie di iniziative destinate ad attuarsi a decorrere dall’anno 2022 e fino al 2026 ed oltre, culminanti in una griglia di interventi idonei a configurare presso la comunità cittadina una prima tangibile e concreta impronta della “Città dei 15 minuti”.

Il Programma denominato 15 Municipi 15 Progetti per la città in 15 minuti si colloca all’interno di questi indirizzi, ed è stato sviluppato in collaborazione tra l’Assessorato all’Urbanistica e l’Assessorato Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti, con un lavoro tecnico e amministrativo congiunto tra Dipartimenti e Municipi.

La programmazione operativa delle iniziative, selezionate sulla base della loro trasversalità funzionale ed operativa e della loro valenza in chiave di rilancio territoriale, è ispirata ad un’ottica di progressiva riduzione dei diaframmi socio-economici, civici e di servizio interni al territorio di Roma.

La strategia alla base del Programma risiede nell’ampio coinvolgimento dei singoli Municipi, a partire dalle prime fasi di individuazione dell’ambito di studio e della programmazione degli interventi attuativi fino alla loro conclusione, proprio al fine di garantire la sinergia e l’attuabilità delle trasformazioni proposte.

Questo consente di sperimentare una procedura virtuosa, in grado di valorizzare gli aspetti di governance innovativa e condivisa costruendo la coerenza territoriale anche degli interventi più minuti, creando così una buona pratica che può essere sistematizzata e divenire prassi replicabile mantenendosi al contempo suscettibile di integrazioni e arricchimento nelle fasi successive.

Il programma è in grado di riavviare il dialogo con i territori recuperando il lavoro iniziato con le Conferenze municipali del 2014 e dando uno sbocco operativo alle istanze dei cittadini, utilizzando e sistematizzando un patrimonio di conoscenze ed esperienze maturate negli anni dall’amministrazione capitolina, per delineare un nuovo modo di trasformare gli spazi pubblici in chiave ecosostenibile.

Nel dettaglio si prevede di realizzare una prima serie di 15 interventi (uno per ogni Municipio), inseriti all’interno dei rispettivi Ambiti territoriali scelti, aventi come elemento centrale la scuola, intesa nel suo concetto più esteso ed inclusivo di incubatore dal punto di vista culturale e sociale nel ridisegno della città di prossimità e motore di trasformazione per i quartieri.

La prima serie di interventi sarà la base di partenza per la trasformazione dell'ambito scelto in una "Città dei 15 minuti", il cui masterplan diviene documento di indirizzi per la trasformazione del territorio consentendone una progressiva realizzazione, con diverse modalità, nelle successive annualità. Tale approccio permette una visione di insieme che garantisce la coerenza e il valore non episodico delle scelte progettuali: ciò che si sta facendo è disegnare non un insieme di opere pubbliche ma un nuovo modo di trasformare la città.

## 1.2 Le principali fasi del Programma

Le fasi principali del Programma si sono snodate attraverso un percorso di attività iniziato con la ricognizione degli studi, delle analisi e dei percorsi di partecipazione svolti negli anni dall'Amministrazione Capitolina, che, per loro natura, rappresentavano un bagaglio di conoscenza del territorio romano con le sue carenze e i suoi punti di forza, nonché delle opinioni e dei bisogni dei cittadini che lo abitano.

Attraverso questa fase di ricognizione sono stati individuati, per ognuno dei 15 Municipi, possibili Ambiti territoriali sui quali concentrare le successive fasi di progettazione caratterizzati:

- dalla maggior concentrazione delle istanze dei cittadini (frutto dei percorsi di ascolto del territorio svolti negli anni precedenti)
- dalla loro suscettibilità a diventare esempi di città in 15 minuti (per disegno di suolo, per localizzazione delle funzioni)
- dalla presenza di aree ed edifici (in particolare scuole) di proprietà di Roma Capitale

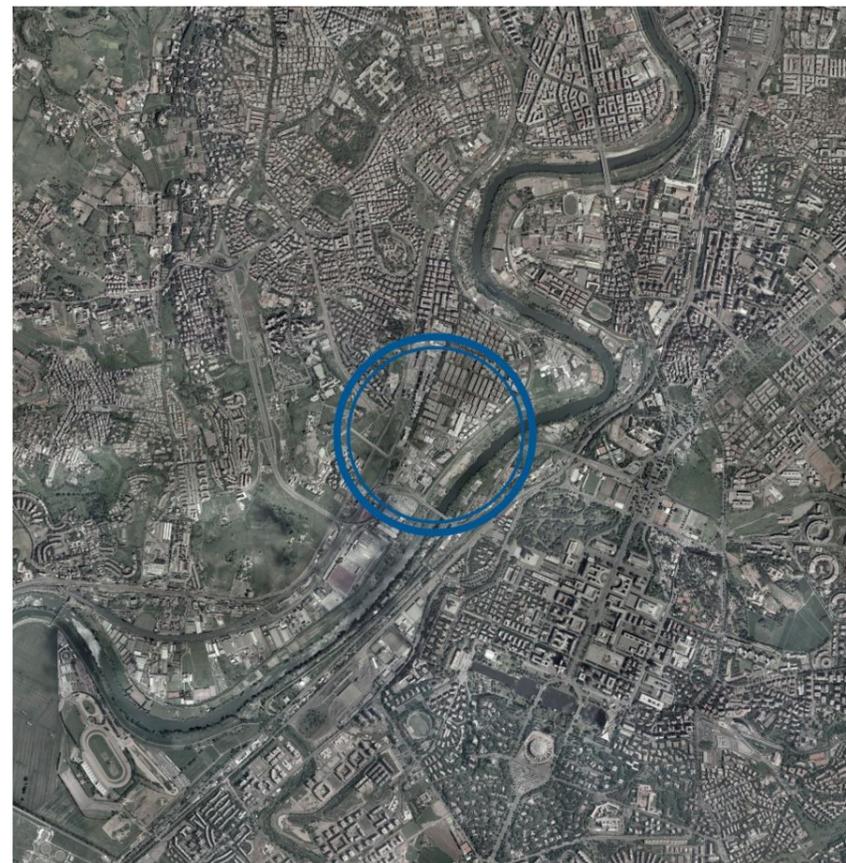
Una volta individuati più di 50 ambiti da proporre su tutta Roma, si è dato avvio alla seconda importantissima fase del Programma: la condivisione degli obiettivi e la scelta degli Ambiti territoriali con i Municipi.

Il 28 aprile 2022 gli Assessori all'Urbanistica e al Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti hanno presentato il Programma a tutti i Direttori dei Municipi, ai Presidenti e ai loro Assessori maggiormente coinvolti per competenza.

Nei mesi successivi sono stati svolti incontri con ogni Municipio e, con un intensissimo lavoro tecnico istruttorio realizzato in modo congiunto, i Municipi stessi hanno selezionato l'Ambito che ritenevano più adatto e coerente con gli obiettivi generali del Programma e con la singola e specifica realtà locale. Filo rosso che lega tutti gli Ambiti scelti è la presenza di almeno un edificio scolastico.

Ogni Municipio è stato inoltre invitato ad evidenziare gli obiettivi prioritari da raggiungere ed eventuali interventi strategici da attuare (es. connessioni ciclopeditoni, riqualificazione/valorizzazione di aree verdi o di altri spazi pubblici): tale materiale è diventato parte integrante del presente Documento di indirizzi alla progettazione. Questo elaborato, specifico per ognuno dei 15 Ambiti, ha la finalità di fornire ai progettisti le principali basi di conoscenza del territorio coinvolto tramite un'analisi dello stato di fatto e della pianificazione/ programmazione esistente, nonché una serie di obiettivi ritenuti prioritari nella definizione progettuale dell'Ambito stesso.

I progettisti si impegnano a predisporre un masterplan per l'intero ambito che definisca una proposta unitaria di trasformazione urbana che tenga conto degli obiettivi suddetti e possa costituire un prototipo replicabile, e ad approfondire fino ai livelli minimi di progettazione gli interventi più rilevanti per la riqualificazione dello spazio pubblico, in un percorso condiviso con Dipartimenti e Municipi e nel rispetto delle linee guida per una progettazione sostenibile e attenta al paesaggio.



## 2. OGGETTO DELL'INCARICO

### 2.1 Master Plan di riqualificazione dell'ambito

Per l'ambito di studio definito di concerto con il Municipio, si prevede in una prima fase la redazione di un Masterplan, con l'obiettivo di definire una proposta unitaria di riqualificazione degli spazi aperti/attrezzati pubblici compresi nell'ambito, che risolva le criticità e le problematiche segnalate dai Municipi e dalla cittadinanza o emerse in fase di studio, con particolare riferimento all'accessibilità ai servizi urbani, (marciapiedi, percorsi pedonali, piste ciclabili) alla sistemazione degli spazi scoperti (spazi pedonali, piazze etc.) e aree verdi, sia in termini di funzionalità e di efficienza, che in termini di qualità, e sostenibilità ambientale.

Il Masterplan dovrà quindi sviluppare un disegno urbano unitario per l'attuazione futura di un insieme coordinato e coerente di interventi infrastrutturali, paesaggistici, architettonici ed urbanistici, finalizzati alla valorizzazione delle aree oggetto di studio, e alla individuazione di alcuni interventi di riqualificazione prioritari, di cui uno da realizzare nel breve periodo, garantendone la coerenza con l'assetto attuale e futuro dell'area e la fattibilità economica in relazione al budget previsto.

In molti casi gli ambiti di studio includono le "centralità locali" indicate dal PRG vigente, che costituiscono i luoghi più rappresentativi dell'identità locale e corrispondono agli spazi urbani dove il PRG localizza le funzioni in grado di rivitalizzare e riqualificare i tessuti circostanti, oltre ai principali servizi necessari per la migliore organizzazione sociale e civile del Municipio.

Per gli ambiti di studio che includono tali "centralità locali" del PRG (vedi art. 66 delle NTA) i masterplan dovranno tener conto di quanto riportato nell'elaborato 12 "Schemi di riferimento delle Centralità locali" del PRG vigente.

### 2.2 Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP)

Per due degli interventi individuati dovrà essere elaborato un documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali in maniera che gli stessi possano essere inseriti nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023-2025 così come previsto dal comma 3 dell'art.21 del D.Lgs 50/2016.

Il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) è redatto nel rispetto dei contenuti del quadro esigenziale espresso nel presente Documento di Indirizzi alla Progettazione ed individua ed analizza le possibili soluzioni progettuali che nella fattispecie possono riguardare:

- la localizzazione dell'intervento per le opere di nuova costruzione;

- le scelte modali e le alternative di tracciato per le infrastrutture di trasporto;
- le diverse soluzioni tipologiche, tecnologiche, impiantistiche, ambientali da adottare per la realizzazione dell'intervento, anche in relazione agli interventi su opere preesistenti.

Il DOCFAP prende in considerazione ed analizza anche la cosiddetta "opzione zero", ossia l'ipotesi di non realizzazione dell'intervento, al fine di consentire un effettivo confronto comparato tra le diverse opzioni alternative. Per gli interventi di adeguamento o ampliamento di opere esistenti, il DOCFAP evidenzia gli impatti sul contesto territoriale, ambientale e paesaggistico, nonché sulle caratteristiche storiche, architettoniche, strutturali e tecnologiche dell'opera oggetto di intervento.

Il DOCFAP, in relazione alla specifica tipologia ed alla dimensione dell'intervento da realizzare, si compone, coerentemente con gli obiettivi illustrati nel DPP, di una relazione tecnico-illustrativa che deve contenere:

- inquadramento nel Masterplan di inserimento urbanistico delle opere di cui al punto precedente;
- individuazione, tramite elaborati descrittivi, cartografici e grafici, delle possibili alternative progettuali e relativo confronto sulla base delle caratteristiche funzionali, tecniche, impiantistiche, economico-finanziarie e gestionali, anche in relazione agli aspetti connessi alla manutenibilità, con riferimento ai seguenti aspetti: sicurezza nei confronti delle pericolosità naturali ed antropiche; compatibilità ambientale e paesaggistica, presenza ed idoneità dei collegamenti con il contesto nel quale l'intervento si inserisce;
- descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità territoriale ed ambientale, delle alternative progettuali esaminate;
- indicazione dei tempi previsti per la progettazione e la realizzazione;
- stima sommaria dei costi.

Il progettista, nelle considerazioni finali del DOCFAP, dà conto della valutazione di ciascuna alternativa progettuale esaminata, in termini qualitativi, tecnici ed economici, nonché sotto il profilo della compatibilità ambientale, e propone alla stazione appaltante la soluzione progettuale che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività e per l'ambiente, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire.

La stazione appaltante, valutato il DOCFAP, può richiedere chiarimenti ed integrazioni in merito alla soluzione progettuale proposta ed alle alternative progettuali esaminate. La valutazione si conclude con un atto di



approvazione della stazione appaltante. In relazione all'esito dell'istruttoria, viene disposta dalla stazione appaltante, secondo le procedure stabilite dal codice, l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica.

### 2.3 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE)

Nella seconda fase, per l'intervento di riqualificazione dello spazio pubblico individuato come progetto da realizzare a breve termine, sarà sviluppato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, con le finalità di cui ai commi 5 e 6 dell'articolo 23 del D.Lgs 50/2026 (Codice dei contratti).

Una volta approvato il PFTE e reperite le risorse per la sua attuazione, l'intervento sarà inserito nel Programma Annuale delle opere Pubbliche 2023.

I contenuti del PFTE dovranno in particolare essere basati sui seguenti criteri generali:

- a. qualità del processo e qualità del progetto, per quanto concerne gli aspetti legati sia alle regole tecniche, sia ai principi della sicurezza e della sostenibilità economica, territoriale ed ambientale dell'intervento, con particolare riferimento alla compatibilità territoriale in termini di sicurezza e della pubblica e privata incolumità, nonché nel rispetto della tutela del patrimonio storico-archeologico dello Stato e del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione;
- b. riduzione dei rischi da pericoli naturali ed antropici, efficienza energetica, anche in riferimento a quanto previsto all'articolo 34 del Codice, durabilità dei materiali e dei componenti, facilità di manutenzione e gestione, sostituibilità degli elementi tecnici, compatibilità tecnica e ambientale dei materiali e agevole controllabilità delle prestazioni dell'intervento nel tempo, minimizzazione dell'impegno di risorse materiali non rinnovabili e massimo riutilizzo delle risorse naturali impegnate dall'intervento e dei materiali impiegati, prevenzione della produzione di rifiuti e incremento delle operazioni di riutilizzo, riciclaggio e di altri tipi di recupero dei rifiuti prodotti dall'attività di realizzazione dell'opera progettata, nonché, ove ne ricorrano le condizioni, riduzione del consumo di suolo e rigenerazione urbana. I progetti devono tener conto del contesto in cui l'intervento si inserisce, in modo che esso non pregiudichi l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti
- c. rispetto degli standard dimensionali, ove previsti, in modo da assicurare il massimo rispetto e la piena compatibilità con le

- caratteristiche del contesto territoriale e ambientale in cui si colloca l'intervento, sia nella fase di costruzione che in fase di gestione;
- d. conformità alle regole e alle norme tecniche stabilite dalla legislazione vigente al momento della loro redazione;
  - e. minimizzazione dei rischi per i lavoratori nella fase di costruzione e in quella di esercizio dell'opera, per gli utenti nella fase di esercizio, nonché per la popolazione delle zone interessate per quanto attiene la sicurezza e la tutela della salute. Per quanto sopra esposto, particolare rilievo nella predisposizione del PFTE è, dunque, la attenta valutazione delle caratteristiche tecniche, naturali e di antropizzazione del terreno e del territorio nel quale andrà inserita la nuova opera, compatibilmente con le preesistenze (anche di natura ambientale, paesaggistica ed archeologica)

Il PFTE, sulla base del materiale acquisito da Roma Capitale e delle analisi svolte, dovrà pervenire alla definizione di:

- assetto geometrico-spaziale dell'opera (localizzazione sul territorio);
- tipologie fondazionali, strutturali (in elevazione) e funzionali dell'opera medesima;
- eventuale interferenza con il patrimonio ambientale e culturale archeologico ed eventuali misure di mitigazione e compensazione degli impatti;
- di una previsione di spesa attendibile e non largamente approssimata.

Il PFTE dovrà tenere conto, per quanto possibile, delle caratteristiche orografiche e morfologiche limitando le modifiche del naturale andamento del terreno (e conseguentemente il consumo di suolo e i movimenti terra) salvaguardando, altresì, l'officiosità idraulica dei corsi d'acqua (naturali e artificiali) interferiti dall'opera, l'idrogeologia del sottosuolo e la stabilità geotecnica dei circostanti rilievi naturali e dei rilevati artificiali. Particolare attenzione dovrà essere rivolta:

- a. alla compatibilità ecologica della proposta progettuale privilegiando l'utilizzo di tecniche e materiali, elementi e componenti a basso impatto ambientale;
- b. alla adozione di provvedimenti che, in armonia con la proposta progettuale, favoriscano la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale;
- c. all'utile reimpiego dei materiali di scavo (nella qualità di sottoprodotti e/o per interventi di ingegneria naturalistica), minimizzando i conferimenti a discarica;
- d. alla manutenibilità dell'opera;

- e. alla adattabilità e flessibilità dell'opera rispetto ai potenziali sviluppi tecnologici futuri, con particolare attenzione ai temi della resilienza e della sostenibilità ambientale e sociale.



L'ansa del Tevere e la Piana Due Torri prima della sua urbanizzazione. A sx il fascio infrastrutturale di via della Magliana e della ferrovia Roma Civitavecchia



### 3. L'AMBITO URBANO DI INTERVENTO

Ubicato nel quadrante sud-ovest di Roma Capitale, nel territorio dell'XI Municipio (ex XV), l'ambito Magliana impegna un'area pianeggiante circoscritta tra linea ferroviaria FL1 Fara Sabina – Fiumicino aeroporto e il fiume Tevere, che in questo tratto descrive un'ampia ansa (Pian Due Torri) a sud di Valco San Paolo.

Nello specifico, partendo dalla stazione ferroviaria Villa Bonelli a nord, il perimetro dell'ambito di studio segue verso est l'asse di via dell'Impruneta fino al margine naturale del fiume e prosegue a sud fino al ponte della Magliana, per poi chiudersi ad ovest lungo il tracciato della ferrovia.

Il contesto urbano è riferibile al settore meridionale di Roma percorso dal Tevere, un territorio alluvionale pianeggiante delimitato dalle colline del quartiere Portuense a ovest e dal quartiere EUR ad est.

Il sistema della mobilità è strutturato intorno all'omonima strada (via della Magliana), che, in direzione nord - sud, collega il centro città con la direttrice autostradale Roma-Fiumicino (A91) e che, presso il viadotto della Magliana, si innesta con la viabilità veloce diretta verso l'EUR e a ovest verso viale Isacco Newton. Tutte queste infrastrutture risultano sottodimensionate rispetto al carico di flussi veicolari provenienti o diretti al centro che trovano in questo sistema viario uno degli unici accessi da sud alla città.

Il quartiere della Magliana è identificato anche con il toponimo Pian Due Torri per la costruzione a due torri appartenuta al cardinale Orsini, mentre la denominazione Magliana Vecchia riguarda la zona più ampia che comprende anche l'area urbana di Muratella e di Parco de' Medici.

La tenuta di Pian Due Torri, di proprietà dal 1565 al 1839 delle confraternite romane del Gonfalone e del Sancta Sanctorum, occupava una zona poco salubre a causa delle frequenti alluvioni del Tevere, finché nel 1923 un senatore piemontese, l'ingegnere agronomo Michele Angelo Bonelli, acquista la Piana, si stabilisce nella villa che ancora porta il suo nome, e bonifica l'area mediante l'installazione di più pompe idrauliche, trasformando la palude in terra agricola e fertile.

Pochi anni dopo, con l'obiettivo di espandere Roma verso il mare, il regime fascista avvia un vasto programma di opere pubbliche e vengono realizzati, lungo l'asta del fiume, la Ferrovia del Lido, la via del Mare, il Porto fluviale e l'Idroscalo di Ostia, che dovevano integrarsi con i progetti poi non attuati di uno Snodo merci a Ponte Galeria, della rettificazione del Tevere a Mezzocammino e l'Idroaeroscalo della Magliana.

Da un punto di vista insediativo, il primo disegno urbanistico complessivo si deve a Vittorio Cini che, nel Progetto-documento per l'Esposizione del

1942, propone di realizzare "nuclei urbani senza soluzioni di continuità tra vecchio e nuovo", nelle aree lasciate libere dal Piano Regolatore del 1931. A Pian Due Torri erano previsti un Ponte monumentale e una Grande Circonvallazione ferrotranviaria.

Con l'alluvione del 1937 e l'entrata in guerra nel 1940, l'esperienza della tenuta si conclude e nel 1941 Bonelli cede la gestione della proprietà, determinando definitivamente la fine dell'uso agricolo dell'area.

Il completamento nel 1948 del Ponte della Magliana accelera l'urbanizzazione di Pian Due Torri e nel 1954 viene approvato, in variante al PR 1931, il Piano particolareggiato 123 per l'urbanizzazione della Magliana Nuova, che prevedeva standard intensivi con caseggiati alti 8 piani.

La costruzione degli edifici era condizionata alle prescrizioni del Ministero, che, per prevenire gli allagamenti, stabilì che nessun edificio doveva sorgere sotto l'argine fluviale e che tutto quanto si trovava al di sotto doveva essere ricoperto con materiali di risulta. Tuttavia, l'obbligo di interrare i primi due piani dei palazzi non è stato mai rispettato e il quartiere viene edificato con condomini di otto piani invece dei sei permessi.

Lo sviluppo del quartiere comincia negli anni '60 del '900 quando vengono realizzati la maggior parte degli edifici fra via dell'Impruneta e via Pescaglia. Nel decennio 1965-1975 vengono costruiti oltre tre milioni di metri cubi di appartamenti, ma con il flusso dei baraccati di Prato Rotondo, la pressione sul quartiere, non dotato degli standard necessari a una popolazione così numerosa, provoca un incremento del sovraffollamento abitativo che ancora oggi fa della Magliana una delle zone più dense di tutta la città.

Per anni la Magliana è stata considerata come una parte distinta dalla Capitale, difficile da includere nel tessuto urbano e soggetta a continui allagamenti, tanto che la ferrovia Roma-Civitavecchia, che costeggia il quartiere fin dal 1859, ha visto l'apertura di una fermata qui soltanto nel 1996 (staz. Villa Bonelli).

Oggi, grazie ai numerosi investimenti sugli spazi pubblici e alla partecipazione attiva dei cittadini, il quartiere si sta avviando a una fase di consolidamento delle identità locali, anche se non mancano ancora fenomeni diffusi di degrado e di abbandono. Per questo motivo, il Piano urbanistico di Roma Capitale, approvato nel 2008, nel riconoscere le caratteristiche morfologiche stabilmente configurate dell'impianto urbanistico, classifica le parti edificate del quartiere come Città Consolidata e in particolare, per ovviare alle densità edilizie molto alte, propone il *diradamento complessivo delle zone in cui i tessuti sono inseriti, anche allo scopo di recuperare spazi per il verde e per i servizi collettivi o di interesse pubblico* (art. 47 NTA).



## 4. STATO DI FATTO

### 4.1 Il sistema insediativo

Lo sviluppo urbanistico dell'ambito inizia nel 1948, anno della morte di Michele Angelo Bonelli, quando il nuovo proprietario, Adriano Tournon, comincia a lottizzare i terreni della piana e a edificare le prime abitazioni.

Con la realizzazione delle nuove infrastrutture del Ponte della Magliana, della linea metropolitana B sulla sponda opposta del fiume e dell'Aeroporto di Fiumicino, si avvia la grande trasformazione dei suoli e la cementificazione intensiva ed estranea a qualsiasi controllo urbanistico.

A causa dell'inosservanza alle prescrizioni della variante al Piano Regolatore di effettuare il rinterro delle parti sottostanti la quota dell'argine fluviale, gli edifici, alti 7/8 piani, si ritrovano ad essere totalmente privi di insolazione e di aerazione e senza le distanze minime fissate dalla norma urbanistica.

Il quartiere della Magliana, cresciuto sprovvisto di servizi e di qualità architettonica, si presenta come un "magma cementizio" ad alta densità abitativa e con un significativo indice di affollamento degli alloggi. Costruito al di sotto del livello del fiume è ancora oggi costantemente esposto al potenziale rischio di inondazione nel caso di piena del Tevere.

La maggior parte del territorio (il 63%) è destinata all'edificazione privata, mentre soltanto il 32% è occupato dalle strade e da fabbricati non residenziali. All'inizio del suo sviluppo, solo il 5% dell'ambito è stato riservato alla chiesa e a un'unica scuola, insufficiente per ospitare tutti gli studenti del quartiere.

Nella parte più ampia della piana fluviale, l'impianto urbano è articolato in isolati rettangolari definiti da una fitta rete di strade secondarie che disegnano una maglia regolare impostata sull'andamento rettilineo di via della Magliana.

Gli edifici, tutti uguali nella composizione delle sagome e dei prospetti, sono prevalentemente a tipologia in linea e sono disposti per file parallele fino a riempire gli interi isolati e, per sfruttare al massimo i distacchi di legge, non lasciano spazio a cortili o spazi comuni.

Ai margini dell'argine fluviale, le tipologie edilizie si fanno meno intensive e alla casa in linea si sostituisce la classica palazzina romana a 4/5 piani con densità edilizia più bassa.

Lo sviluppo intensivo ha tuttavia lasciato alcuni vuoti urbani al centro e al margine del tessuto edificato, spazi liberi che sono perlopiù utilizzati come parcheggi a pagamento, sempre molto frequentati a causa della carenza di spazi per la sosta pubblici e privati.

Grazie al basso valore dei terreni, la parte più a ridosso dello svincolo di via Magliana con l'omonimo viadotto, è stata nel tempo occupata da grandi capannoni e magazzini per il commercio e da strutture per la vendita di automobili, conferendo così alla zona un carattere di frangia urbana. In questa zona, lungo il tracciato di via Greve, si trovano anche numerosi servizi pubblici, soprattutto scolastici come l'IC Sandro Onofri, la scuola materna comunale, la scuola d'arte cinematografica Gian Maria Volonté e la Scuola di Musica "Arvalia".

Questa parte meno consolidata del quartiere è stata oggetto, negli anni 2000, di un Programma di recupero urbano ex art. 11 L. 493/93 – *Magliana*, ancora in corso di realizzazione, che prevede, oltre a interventi sugli spazi pubblici e sulla viabilità, la ristrutturazione urbanistica degli spazi di frangia attraverso l'inserimento di funzioni residenziali, commerciali e di servizio.

Le altre attrezzature presenti nel quartiere si attestano sulle principali arterie viarie che svolgono anche il ruolo di assi commerciali. I servizi sociali del Municipio su via della Magliana e il comando dei Carabinieri su via della Magliana Nuova, rappresentano degli importanti presidi pubblici in un territorio che spesso è stato teatro di episodi di degrado e di emarginazione.

Fulcro del quartiere è piazza Certaldo, dove si trova la chiesa di S. Gregorio Magno, costruita nel 1977 come nuova sede della parrocchia ospitata dal '63 in un locale destinato a negozio in via Pescaglia. Di fronte alla chiesa, sul lato nord di piazza Certaldo, si apre lo spazio alberato di piazza Fabrizio De André, uno dei vuoti urbani che è stato recuperato e adibito a spazio di relazione.

### 4.2 Spazi pubblici o d'uso pubblico e regime proprietario

Gli interventi sugli spazi pubblici che si sono avvicendati negli anni hanno sicuramente incrementato la scarsa dotazione originaria e hanno portato alla realizzazione di scuole, piazze o giardini attrezzati, anche se per le elevate densità abitative le aree attrezzate di piazza Certaldo, di piazza Fabrizio De André e del Parco del Tevere Magliana localizzato lungo il margine che prospetta sul fiume, non risolvono la domanda di luoghi di relazione e di incontro.

Dall'analisi della Carta delle proprietà pubbliche, edita da Roma Capitale nel 2016 ma da aggiornare e verificare nel dettaglio, oltre alle aree demaniali del Parco del Tevere, risultano di proprietà di Roma Capitale le aree per le attrezzature scolastiche, il verde attrezzato che si attesta su via Greve e qualche lotto residuo, quale, ad esempio, quello compreso tra via Greve e via Scarperia, e la fascia di edifici che prospetta su via Vaiano.



#### 4.3 Sistema del verde e rete ecologica

Sebbene l'area della piana abbia perso i suoi caratteri di naturalità e di uso agricolo, sulle colline, lungo il fiume e nelle valli a sud del viadotto della Magliana persistono ancora ampi spazi liberi che sono stati strappati all'urbanizzazione e mantengono una importante funzione ecologica da salvaguardare e valorizzare.

La Riserva naturale regionale della Valle dei Casali, istituita nel 1997, costituisce un corridoio verde all'interno di un'area urbana che si estende da villa Pamphili a nord, fino alle sponde del Tevere a sud ed è caratterizzata da un altopiano che digrada fino al livello del fiume con un andamento movimentato da colline e da fossi.

Anche se la continuità ambientale tra l'Ambito di studio e la Riserva naturale è interrotta dalla presenza di tante barriere antropiche come la ferrovia, via Isacco Newton e il denso tessuto edificato del quartiere Portuense, sulle colline ad ovest qualche residuo di spazi ancora liberi rimane ancora leggibile nelle aree a verde da riconfigurare limitrofe a via Riccardo Lombardi e soprattutto nel parco di Villa Bonelli, aperto al pubblico e non distante dal quartiere della Magliana.

Sul lato opposto dell'abitato, le sponde del Tevere rappresentano un vero e proprio ecosistema di vegetazione composta soprattutto da salici e pioppi e mai interrotta nonostante la presenza degli impianti sportivi. Con la realizzazione nel 2014 del Parco Tevere alla Magliana di 9,5 ettari, si sono restituiti alla comunità tutti gli spazi pianeggianti compresi tra l'argine e l'acqua, che sono stati attrezzati e resi ben accessibili dal quartiere e dalla pista ciclabile che segue il corso del Tevere nel tratto urbano.

Nel 2020 la Regione Lazio, in applicazione della Legge Regionale n. 10/2019 relativa all'amministrazione condivisa dei beni comuni, ha firmato un patto di collaborazione con l'Associazione Una Finestra Laica sul Territorio per la cura e la gestione del Parco di affaccio sul fiume.

In adiacenza con il limite sud del Parco, il progetto per il Nuovo Ponte dei Congressi, situato poco a sud del viadotto della Magliana, prevede, tra le opere complementari, la riqualificazione e l'attrezzamento a parco delle banchine del Tevere nel tratto compreso tra i due ponti.

La valorizzazione e la salvaguardia di una struttura reticolare di spazi aperti che possano contribuire a preservare la continuità ecologica tra spazio urbano e spazio extraurbano è affidata dal PRG alla Rete ecologica che, a seconda del grado di naturalità delle differenti componenti, individua un sistema prescrittivo di regole finalizzato a garantirne l'attuazione.

I territori della Riserva Naturale Valle dei Casali e le aree golenali del Tevere sono inseriti in una Componente primaria A delle Rete Ecologica di PRG dove sono inibiti interventi di nuova edificazione.

Nel tentativo di aprire un varco nell'urbanizzato e di connettere tra loro le aree fluviali con la Valle dei Casali, il PRG individua una componente di completamento C - da definire in sede di attuazione degli strumenti esecutivi - che interessa parti di città la cui trasformazione urbanistica deve garantire comunque la continuità ecologica in ambiente urbanizzato. In particolare tali relazioni sono oggetto del progetto di ristrutturazione del nodo viabilistico via della Magliana - A91 - via I. Newton inserito nel Programma di recupero urbano ex art. 11 - *Magliana*.

#### 4.4 Il sistema della viabilità e dei trasporti

Per la presenza di barriere naturali ed artificiali (Tevere e ferrovia), l'ambito di studio soffre della carenza di connessioni con il resto della città, e, pur essendo attraversato da una direttrice di penetrazione urbana, lo rendono difficilmente raggiungibile dal resto della città.

L'asse di via della Magliana, con tracciato parallelo alla linea ferroviaria FL1, si connette direttamente al viadotto della Magliana e alla autostrada verso l'Aeroporto di Fiumicino, ma risulta congestionato per gran parte della giornata quando al traffico di attraversamento si sovrappone la sua funzione di asse commerciale locale.

Lo svincolo Magliana rappresenta un importante nodo di connessione per tutto il quadrante sud della città e su di esso si innestano le principali infrastrutture che provengono da tutti i settori urbani. In questo punto transitano ogni giorno migliaia di veicoli che entrano in città o si dirigono all'EUR a est, alla Portuense a ovest e all'Aeroporto a sud.

Sul tracciato ferroviario, che delimita il quartiere, si svolge il servizio della linea regionale FL1 che ferma nella stazione FL1 Villa Bonelli, aperta nel 1996 e ubicata a nord del perimetro d'ambito. Da Fiumicino Aeroporto i treni, con frequenze di circa 15 minuti, percorrono l'anello ferroviario sud fino a Roma Tiburtina per poi utilizzare la linea ferroviaria Firenze-Roma fino a Orte.

Dall'altra parte del fiume il trasporto su ferro è assicurato dalla linea B metropolitana con fermata EUR Magliana, ma in assenza di un collegamento diretto tra le due linee, l'accessibilità tra l'Aeroporto di Fiumicino e il quartiere direzionale dell'EUR risulta difficile se non addirittura inibita.

La zona è servita dal trasporto pubblico su gomma dalle linee autobus 128, 755, 780, 781, 711 e C7 che percorrono via della Magliana e si dirigono verso il Portuense, l'EUR e il centro storico.

Per migliorare le connessioni trasversali tra le sponde del fiume, il PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) prevede, nell'ambito territoriale in esame, la realizzazione del Sistema a fune Magliana - EUR che rientra tra le opere che l'Amministrazione Capitolina nel 2017 ha individuato come Punti Fermi per il potenziamento del trasporto pubblico locale.

Il tracciato approvato collega la stazione EUR Magliana della Metro B e della Roma Lido con la stazione ferroviaria di Villa Bonelli (FL1), scavalcando il fiume Tevere ed il viadotto della Magliana ed effettuando una fermata intermedia presso piazza Certaldo.

Ad integrazione dell'opera saranno realizzati un percorso pedonale meccanizzato tra la stazione della funivia e la stazione ferroviaria, un parcheggio di scambio per 210 posti auto e un sovrappasso della ferrovia verso il quartiere Portuense e la collina di via Frattini.

Lo scenario di piano del PUMS recepisce il progetto del nuovo Ponte dei Congressi, un intervento che, sebbene si trovi all'esterno del perimetro d'ambito, permetterà di ridurre notevolmente la congestione oggi presente sullo svincolo del viadotto della Magliana e sulle strade che afferiscono a questa infrastruttura.

Il nuovo sistema viabilistico persegue l'obiettivo di raddoppiare la capacità nel nodo attraverso la realizzazione di un anello rotatorio che utilizza nel "verso entrante" (direzione Roma) il nuovo Ponte dei Congressi e nel "verso uscente" (direzione Fiumicino) il ponte esistente della Magliana, mantenendo inalterate le connessioni dirette tra l'Autostrada Roma Fiumicino, via Isacco Newton e l'EUR.



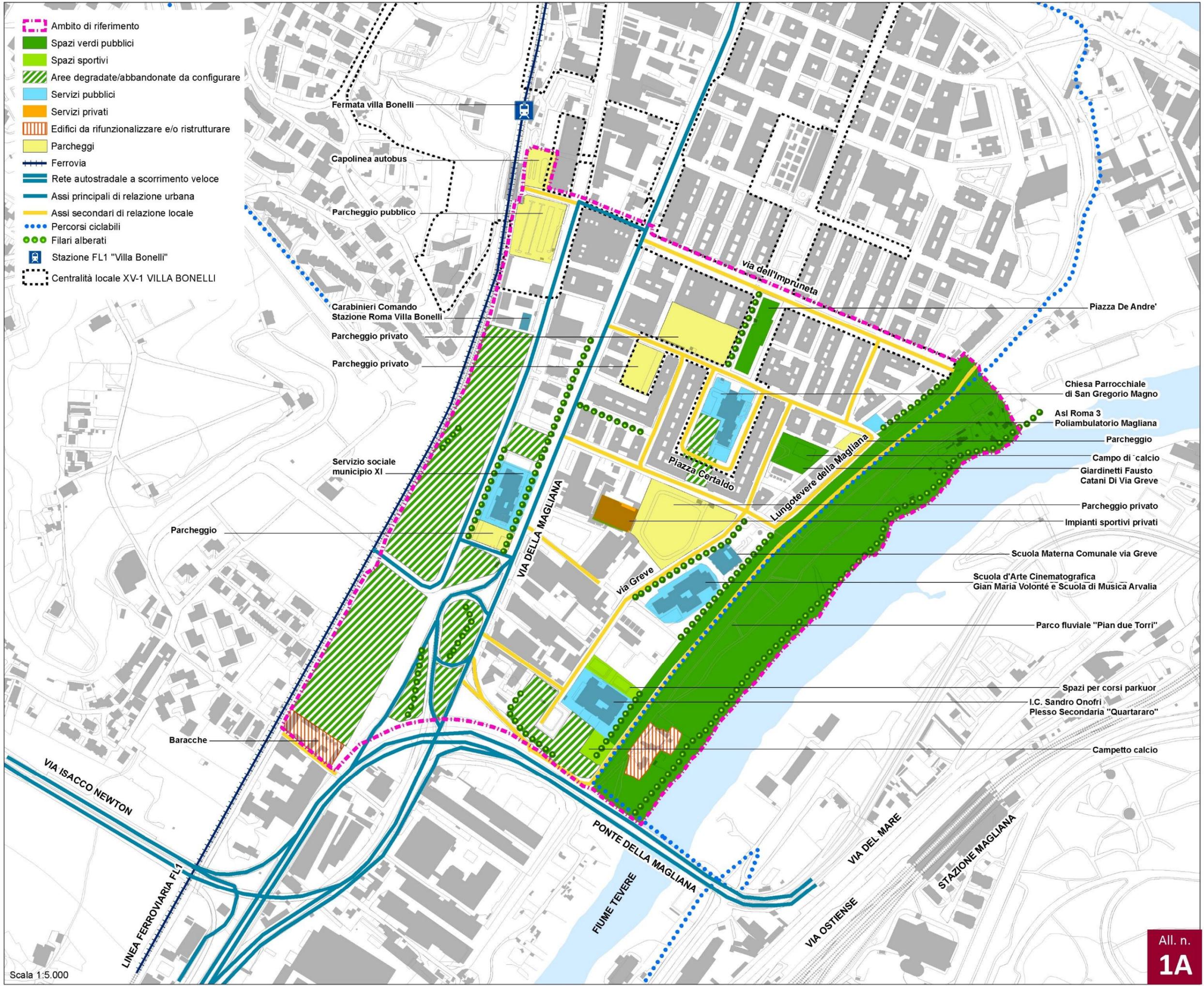
Il nuovo Ponte dei Congressi

## PROGRAMMA INTERVENTI MUNICIPALI

Carta delle risorse

**Ambito: MAGLIANA**

**Municipio XI**



## PROGRAMMA INTERVENTI MUNICIPALI

Carta delle proprietà pubbliche

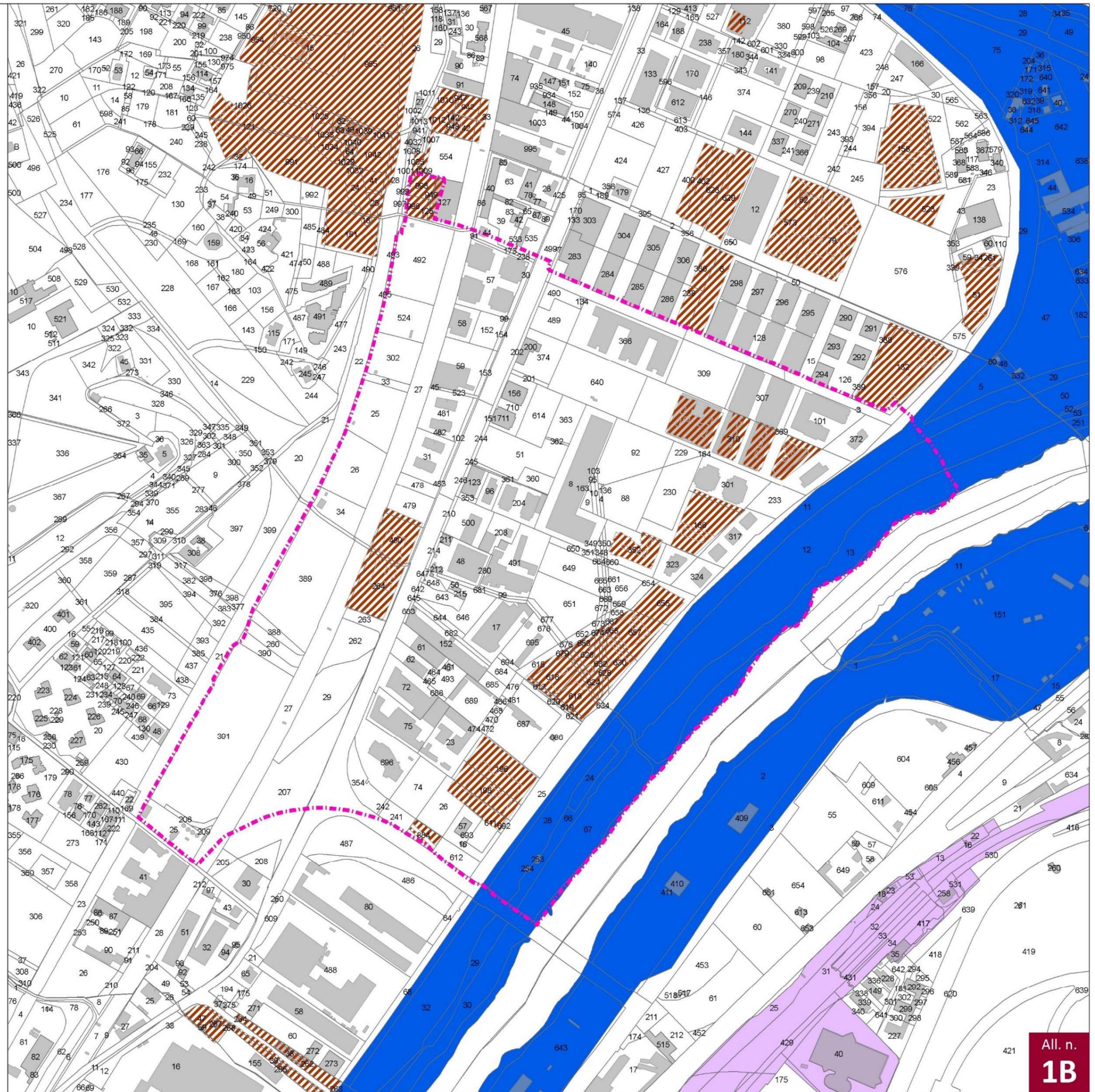
Ambito: **MAGLIANA**

Municipio **XI**

Scala 1:5000



in fase di verifica presso il  
Dipartimento Patrimonio di Roma Capitale



## 5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE VIGENTE E INTERVENTI IN FASE DI REALIZZAZIONE

### 5.1 La pianificazione vigente generale e sovraordinata

#### Pianificazione urbanistica comunale

Il PRG del Comune di Roma, approvato con delibera di Consiglio comunale n. 18 del 12.02.2008 e ss.mm.ii., si compone di elaborati di natura prescrittiva e non, finalizzati alla disciplina delle attività di trasformazione fisica e funzionale del territorio comunale.

Alle prescrizioni definite negli elaborati prescrittivi, si aggiungono, infatti, i contenuti degli elaborati gestionali, descrittivi, indicativi e per la comunicazione, che, con diverse finalità, contribuiscono alla gestione ed attuazione del Piano.

La presente istruttoria urbanistica analizza gli elaborati prescrittivi 2. *Sistemi e Regole 1:5.000*, 3. *Sistemi e Regole 1:10.000*, 4. *Rete Ecologica*, l'elaborato gestionale *G1. Carta per la Qualità* e l'eventuale pianificazione particolareggiata.

PRG - 2. *Sistemi e Regole 1:5.000* fogli 17-II 17-III

#### Sistema insediativo

##### *Città storica*

- Edifici isolati - T9 (art. 34)
- Spazi aperti:
  - Verde fluviale a caratterizzazione naturalistica (art. 42, c. 2.e)

#### Sistema dei servizi e delle infrastrutture

##### *Servizi*

- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale (art. 85)

##### *Infrastrutture per la mobilità*

- Metropolitane (art. 94)
- Strade (art. 90)

PRG - 3. *Sistemi e Regole 1:10.000* - foglio 17

#### Sistema insediativo

##### *Città storica*

- Tessuti (art. 25)
- Spazi aperti (art. 42)

##### *Città consolidata*

- Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia definita e a media densità insediativa - T1 (art. 46)
- Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia definita e ad alta densità insediativa - T2 (art. 47)
- Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera - T3 (art. 48)

#### *Città da ristrutturare*

- Programmi integrati (art. 53): Print att. n. 7 Magliana - Tor di Valle Tessuti prevalentemente per attività (art. 52 co. 8)

#### *Città della trasformazione*

- Ambiti a pianificazione particolareggiata definita (art. 62) Programma di Recupero Urbano ex art. 11 L. 493/93 - Magliana

#### *Progetti strutturanti*

- Centralità locali: Villa Bonelli (art. 66)) Spazi pubblici da riqualificare

#### Sistema dei servizi e delle infrastrutture

##### *Servizi*

- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale (art. 85)
- Servizi pubblici di livello urbano (art. 84)

##### *Infrastrutture per la mobilità*

- Metropolitane (art. 94)
- Strade (art. 90)

PRG - 4. *Rete ecologica 1:10.000* foglio 17 (art. 72, art. 10)

#### Struttura delle Rete ecologica

- Componente primaria (A)
- Componente di completamento (C)

#### Componenti della Rete ecologica da Sistemi e regole

##### *Sistema ambientale - Acque*

- Reticolo idrografico principale

##### *Sistema insediativo - Città storica*

- Spazi aperti

##### *Sistema dei servizi e delle infrastrutture - Servizi*

- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale - localizzazione indicativa

#### Dalla carta dell'uso del suolo e delle fisionomie vegetazionali

##### *Territori boscati e ambienti semi-naturali*

- Filari alberati

Il sistema dei vincoli: Carta dei beni culturali e paesaggistici - Carta per la Qualità - SIT

PRG - G1. *Carta per la Qualità 1:10.000*

#### *foglio a*

#### Elementi degli spazi aperti

##### *Strade e viali*

- Con caratteristiche di tracciati ordinatori con alto grado di identità alla scala della parte urbana
- *Filari arborei*



- Con essenze di pregio

*foglio b*

Edifici con tipologia edilizia speciale

- Ad impianto seriale – RC Residenza collettiva

*foglio c*

Deposito archeologico e naturale nel sottosuolo

- Indagini geognostiche documentate

*foglio 17*

Edifici con tipologia edilizia speciale

- Ad impianto seriale - SC Scuole

Pianificazione paesistica (PTPR)

Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) approvato con deliberazione di Consiglio regionale n. 5 del 21 aprile 2021 (pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Lazio n. 56 del 10/06/2021, Supplemento n. 2), costituisce lo strumento che consente la ricognizione delle tutele e dei vincoli archeologici, monumentali, paesaggistici, etc., sovraordinati e/o istituiti con decreto ministeriale specifico.

Il PTPR approvato subentra a quello adottato con deliberazioni di Giunta Regionale n. 556 del 25 luglio 2007 e n. 1025 del 21 dicembre 2007, entrambe pubblicate sul BUR del 14 febbraio 2008, n. 6, supplemento ordinario n. 14, e sostituisce i previgenti Piani Territoriali Paesistici. Analogamente, non è più in vigore il regime di disciplina paesaggistica previsto dall'art. 21 della l.r. 24/1994 ad esplicitazione del quale era stata emessa la direttiva n. 1056599 del 3 dicembre 2020.

PTPR - Tavola A Sistemi ed Ambiti di Paesaggio

Sistema del Paesaggio Naturale

- Paesaggio Naturale di Continuità
- Coste marine, lacuali e corsi d'acqua

Sistema del Paesaggio Insediativo

- Paesaggio degli Insediamenti Urbani
- Paesaggio degli insediamenti in Evoluzione

Aree di Visuale

PTPR - Tavola B Beni Paesaggistici

Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico - Beni dichiarativi

- lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche (art. 8)
- Ricognizione delle aree tutelate per legge - Beni ricognitivi di legge
- c) protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua (art. 36)

- g) protezione delle aree boscate (art. 39)
- m) protezione linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto (art. 42)

Individuazione del patrimonio identitario regionale - Beni ricognitivi di piano

- Beni lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto (art. 46)

Aree urbanizzate del PTPR.

Piano di Assetto Idrogeologico

Il Piano di Bacino del fiume Tevere - Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce - PS5, pone particolare attenzione alle condizioni ed alle iniziative che garantiscono la sostenibilità ambientale, a quel complesso di esigenze di sviluppo e di fruizione del territorio, sia urbano che extraurbano. Uno degli elementi territoriali oggetto del P.S.5 è il "corridoio", non ha importanza se ambientale o fluviale, all'interno del quale, scorre il corso d'acqua. Elemento centrale del corridoio è l'alveo, con le sue "pertinenze idrauliche", in una accezione più ampia di quanto sia desumibile dall'applicazione del R.D. n.523/1904. Il P.S.5, pur non definendola in maniera esplicita, poggia gran parte delle sue proposizioni su quella che si può definire la pertinenza fluviale: una zona, cioè, all'interno della quale la correlazione tra fenomeni idraulici caratterizzazioni ecologiche e suggestioni paesaggistiche trova la massima espressione.

Le tavole di progetto del Piano forniscono una indicazione spaziale degli interventi proposti dal piano: individuano le aree di sofferenza delle risorse a cui si accompagnano le misure per il recupero; definiscono, attraverso lo zoning del corridoio fluviale, le proposte per il suo nuovo assetto e delimitano le aree di pertinenza dei corridoi ambientali per la tutela ecologica dei corsi d'acqua.

Nel Progetto di aggiornamento del PS5 sono state introdotte nuove misure inerenti all'applicazione del principio dell'invarianza idraulica e dell'impermeabilizzazione del suolo, quindi ogni trasformazione del territorio non deve apportare un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricettore attraverso la realizzazione di varie tipologie di sistemi di compensazione.

Nell'ambito territoriale disciplinato dal Piano, le zone a rischio idraulico potenziale sono riportate nella tavola P3-Bi - Pericolosità idraulica potenziale che individua le aree nelle quali, in base alla conformazione del terreno e/o alle caratteristiche del deflusso superficiale, si possono verificare criticità per allagamento normate dall'art.26 delle Norme del PS5.

Piano bacino del fiume Tevere - Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce

P.S.5 - P7Ca - Corridoi ambientali

*Tav. CAF 1 di 3 (Fosso Caffarella - Almone, aggiornamento approvato con DPCM del 19.06.2019)*

- Corridoio ambientale: Corridoio fluviale del Tevere

P.A.I. - Fasce fluviali e zone a rischio

*Tav. 43 (Aggiornamento con Decreto Segretariale n.52/2022)*

- Fascia AA

P.S.5 - P3Bi Pericolosità idraulica potenziale

*Foglio 11 (Aggiornamento approvato con DPCM del 19.06.2019)*

- Limite dei bacini idrografici
- Aree a pericolosità idraulica potenziale
- Accumulo
- Deflusso

5.2 Interventi in fase di realizzazione

L'ambito di studio è interessato dagli interventi previsti dal Programma di Recupero Urbano ex art. 11 L. 493/93 - *Magliana*, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 82/2005 di "Ratifica dell'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma ex art. 34 D.Lgs. n. 267/2000 sottoscritto in data 1° aprile 2005".

Tra le opere pubbliche il Programma prevede nello specifico il completamento svincolo Newton – Magliana - Autostrada (OP4), la realizzazione di un parcheggio multipiano e servizi pubblici in via Città di Prato (OP5), l'individuazione di percorsi pedonali protetti tra Villa Bonelli e Pian Due Torri (OP7), un parcheggio interrato con copertura a giardino in via Scarperia (OP15), la riqualificazione e arredo di piazza Certaldo (OP16) e la realizzazione Museo del Fumetto (OP19). La proposta privata 1° prevede la ristrutturazione, tramite demolizione e ricostruzione, dell'area del comprensorio di via Greve". La gran parte di questi progetti non sono ancora stati ultimati.

L'ambito è inoltre interessato dai seguenti provvedimenti successivi all'approvazione del PRG:

- Del. G.C. n. 64 del 28.02.2022: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Avviso Pubblico per la presentazione di proposte per la realizzazione di strutture da destinare ad asili nido e scuole di infanzia: nello specifico è prevista la riqualificazione dell'asilo nido Araba Fenice nello stesso immobile che attualmente

ospita un Centro Sociale Anziani e alcune associazioni di Protezione Civile

- Del. G.C. n. 226 del 24.09.2021: Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione banchina del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana;
- Del. G.C. n. 43 del 6.03.2020: Parcheggio di scambio Villa Bonelli. Approvazione del progetto definitivo;
- Del. G.C. n. 302 del 11.12.2020: Funivia "EUR Magliana (MB) - Villa Bonelli (FL1). Approvazione del Progetto di fattibilità tecnico - economica;
- Del. C.S.A.C. n. 48 del 7.06.2016: Adozione di variante, ai sensi dell'art. 10 della Legge n. 1150/1942, riguardante le aree prive di destinazione urbanistica da pianificare, nello specifico l'area A114.

Dal punto di vista dei servizi alla persona e nell'ambito delle risorse del PNRR, il Municipio XI ha previsto la ristrutturazione della ex scuola Quartararo in via della Magliana, attuale sede della Direzione Socio-Educativa, per trasformarla in una vera e propria "Casa del Municipio".

L'edificio ristrutturato andrà a ospitare anche l'Ufficio anagrafico e il SUAP e diventerà un punto di erogazione della quasi totalità dei servizi di prossimità con la sola esclusione della Direzione Tecnica che manterrà la propria sede a Corviale.



Alte densità edilizie e distacchi minimi tra gli edifici nella parte centrale del quartiere



Il Parco di affaccio Tevere Magliana



La costruzione degli edifici al di sotto dell'argine fluviale



La chiesa di S. Gregorio Magno in piazza Certaldo al centro del quartiere



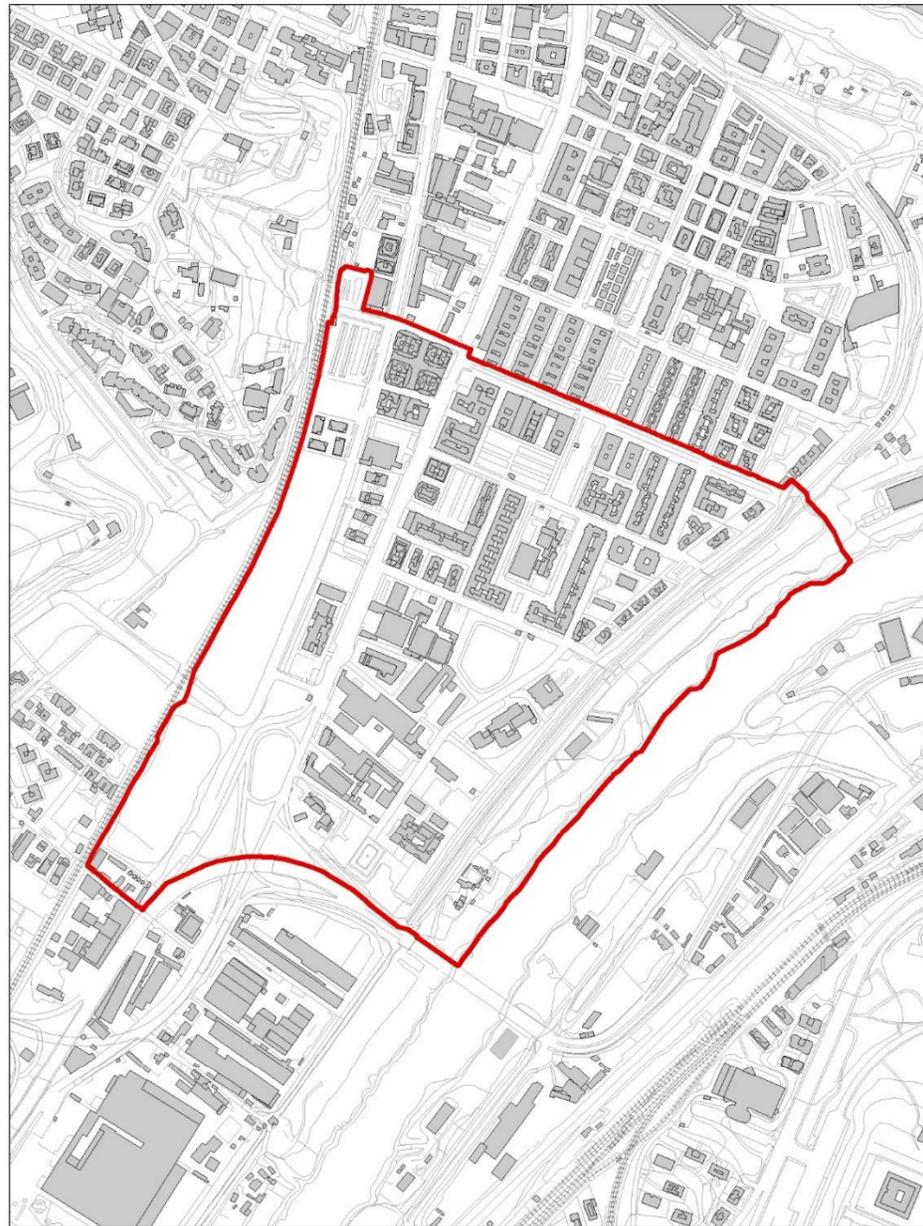
Piazza Fabrizio De André

## PROGRAMMA INTERVENTI MUNICIPALI

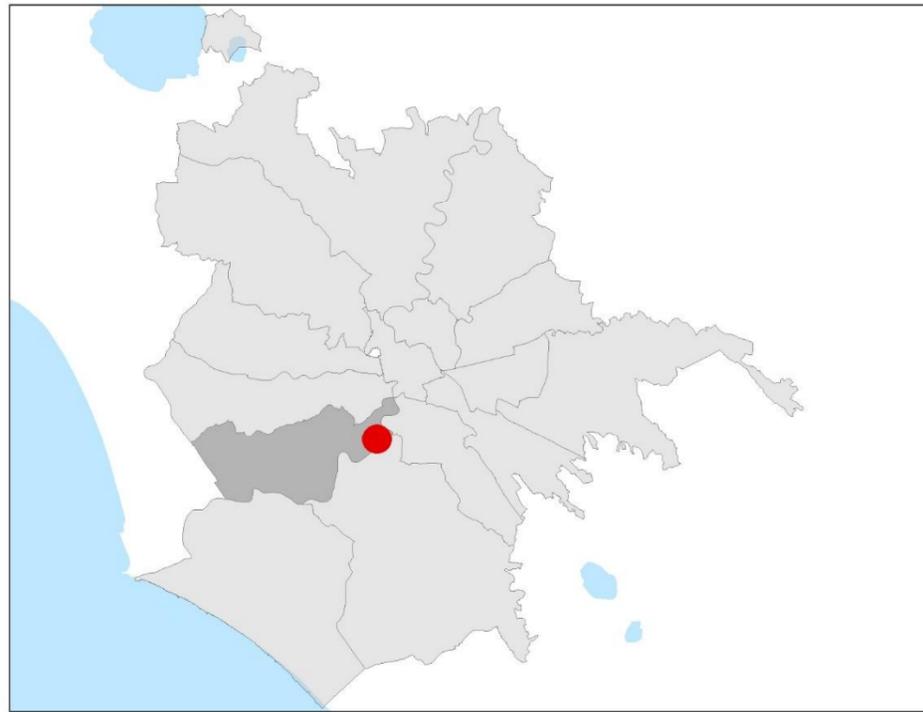
Inquadramento territoriale

**Ambito: MAGLIANA**

**Municipio XI**



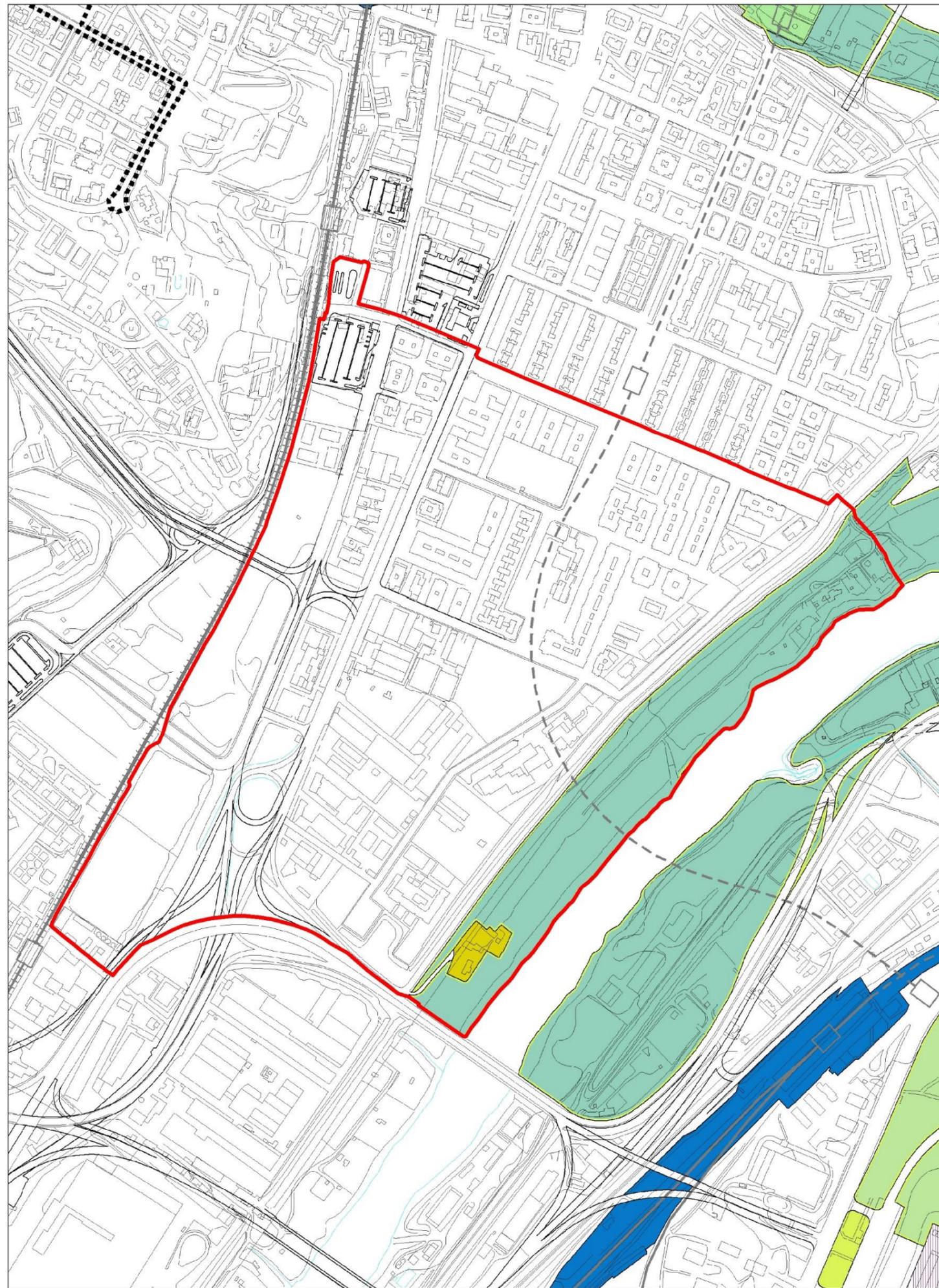
Inquadramento su CTRN 2014 - scala 1:10.000



Inquadramento amministrativo



Inquadramento dell'ambito su foto aerea - scala 1:10.000



2.06 - 2.07 Sistemi e Regole fogli 17.II - 17.III (fuori scala)

## Sistema insediativo

### CITTÀ STORICA

#### Tessuti

- Tessuti di origine medievale - T1
- Tessuti di espansione rinascimentale e moderna pre-unitaria - T2
- Tessuti di ristrutturazione urbanistica otto-novecentesca - T3
- Tessuti di espansione otto-novecentesca ad isolato - T4
- Tessuti di espansione otto-novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme - T5
- Tessuti di espansione novecentesca a fronti continue - T6
- Tessuti di espansione novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme - T7
- Tessuti di espansione novecentesca ad impianto moderno e unitario - T8
- Edifici isolati - T9

#### Edifici e complessi speciali

- Centro archeologico monumentale
- Caisalpi architetonici e urbani
- Ville storiche
- Grandi attrezzature e impianti post-unitari
- Edifici speciali isolati di interesse storico-architetonico e monumentale

#### Spazi aperti

- Giardini configurati
- Spazi verdi confermati dal costruito
- Verde di arredo
- Spazi prevalentemente attrezzati per attività sportive e del tempo libero
- Verde fluviale a caratterizzazione naturalistica
- Spazi verdi privati di valore storico-morfologico e ambientale

#### Ambiti di valorizzazione

- An Spazi aperti di valore ambientale
- Bn Tessuti, edifici e spazi aperti
- Cn Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali
- Dn Ostia Lido

## PROGETTI STRUTTURANTI

- Centralità urbane e metropolitane
- Centralità locali
- Spazi pubblici da riqualificare

## Sistema ambientale

### ACQUE

- Fiumi e laghi

### AREE NATURALI PROTETTE

- Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano

## Sistema dei servizi e delle infrastrutture

### SERVIZI

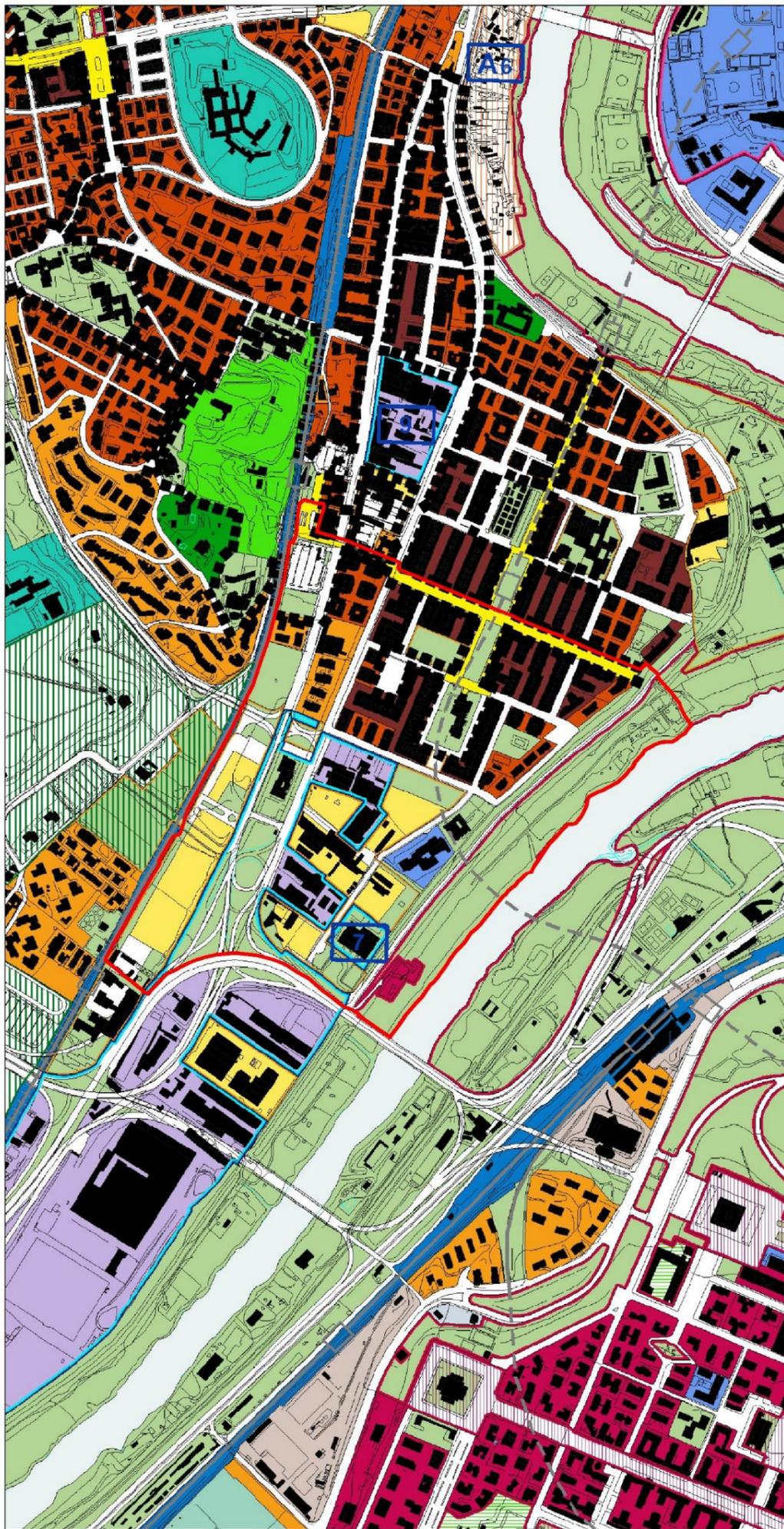
- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale
- Servizi pubblici di livello urbano
- cimiteri
- Verde privato attrezzato
- Servizi privati

### INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

- Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto
- Metropolitane
- Stazioni
- Strade
- Nodi di scambio

### INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE

- Infrastrutture tecnologiche
- Confine comunale



3.17 Sistemi e Regole foglio 17 - scala 1:10.000

## Sistema insediativo

### CITTA' STORICA

- Tessuti vedi tavola 1:5.000
- T5 Espansione otto-novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme
- T6 Espansione novecentesca a fronti continue
- T7 Espansione novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme
- T8 Espansione novecentesca a impianto moderno e unitario
- T10 Nuclei storici isolati

### Edifici e complessi speciali

- Centro archeologico monumentale
- Capisaldi architettonici e urbani
- Ville storiche
- Grandi attrezzature e impianti post-unitari
- Edifici speciali isolati di interesse storico-architettonico e monumentale

- Spazi aperti vedi tavola 1:5.000

- Spazi verdi privati di valore storico-morfologico-ambientale

### Ambiti di valorizzazione

- An Spazi aperti di valore ambientale
- Bn Tessuti, edifici e spazi aperti
- Cn Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali
- Dn Ostia Lido

### CITTA' CONSOLIDATA

- Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia definita e a media densità insediativa - T1
- Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia definita e ad alta densità insediativa - T2
- Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera - T3

### Verde privato

- Programmi integrati
- Pn codice identificativo

Individuazione dell'ambito

### CITTA' DA RISTRUTTURARE

- Tessuti
- prevalentemente residenziali
- prevalentemente per attività
- Programmi integrati
- n codice identificativo
- Spazi pubblici da riqualificare
- Nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare

### CITTA' DELLA TRASFORMAZIONE

- Ambiti di trasformazione ordinaria
- Rn prevalentemente residenziali
- ln integrati
- Ambiti a pianificazione particolareggiata definita

### Programmi integrati

- prevalentemente residenziale
- Rn codice identificativo
- prevalentemente per attività
- An codice identificativo

### PROGETTI STRUTTURANTI

- Centralità urbane e metropolitane
- a pianificazione definita
- da pianificare

### Centralità locali

- Spazi pubblici da riqualificare

### AMBITI DI RISERVA

- Ambiti di riserva a trasformabilità vincolata

## Sistema ambientale

### ACQUE

- Fiumi e laghi

### AREE NATURALI PROTETTE

- Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano

### AGRO ROMANO

- Aree agricole

## Sistema dei servizi e delle infrastrutture

### SERVIZI

- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale

- Servizi pubblici di livello urbano

- ci cimiteri

- ae aeroporti

- Verde privato attrezzato

- Servizi privati

- Campeggi

### INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

- Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto

- Metropolitane

- Stazioni

- Strade

- Nodi di scambio

### Porti

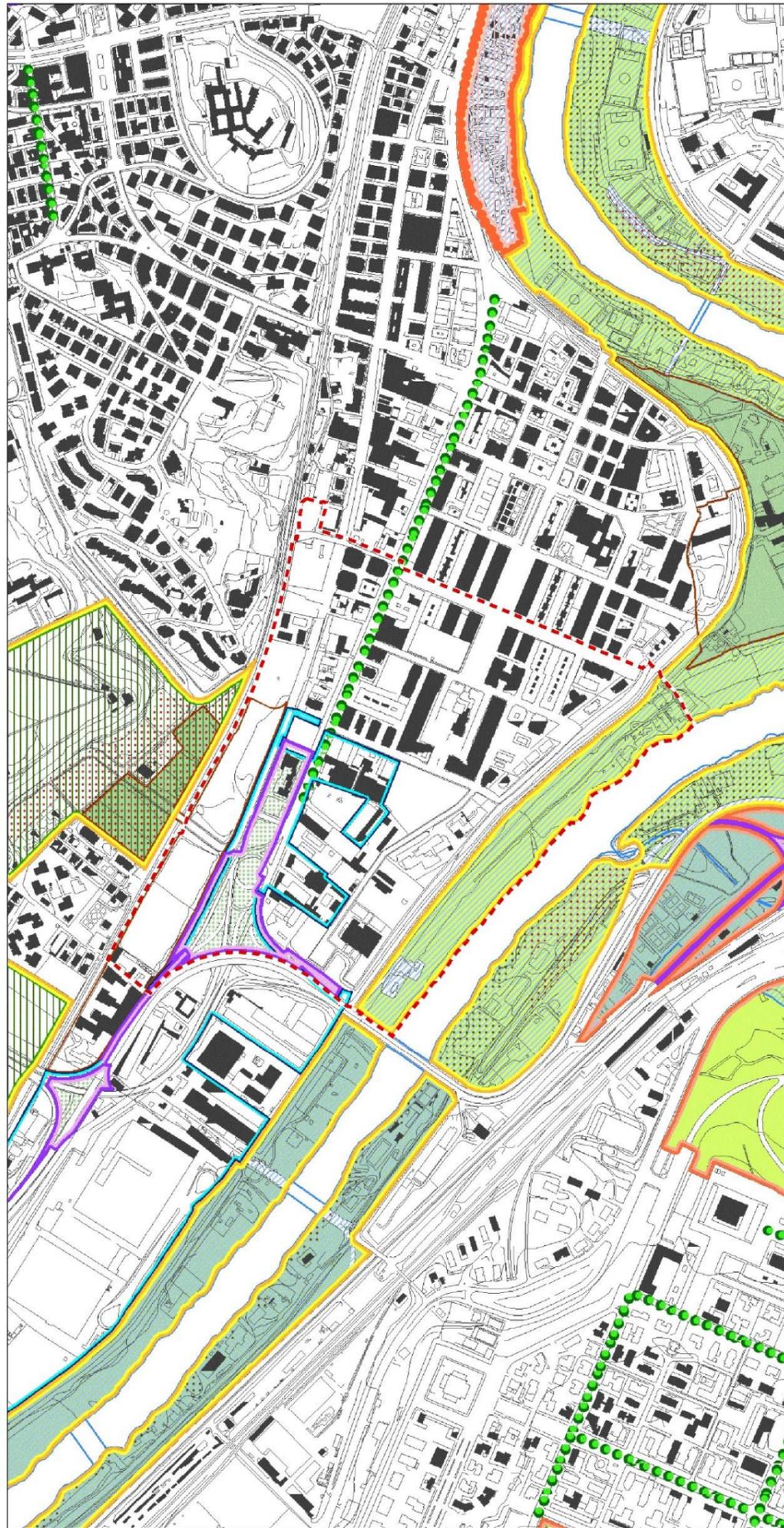
- pc commerciali

- pt turistici

### INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE

- Infrastrutture tecnologiche

- Confine comunale



## STRUTTURA DELLA RETE ECOLOGICA (art. 72, art.10-NTA)

- Componente primaria (A)
- Componente primaria (A)- aree da definire in sede di attuazione degli strumenti esecutivi
- Componente secondaria (B)
- Componente secondaria (B)- aree da definire in sede di attuazione degli strumenti esecutivi
- Componente di completamento (C)
- Componente di completamento (C)- aree da definire in sede di attuazione degli strumenti esecutivi

## COMPONENTI DELLA RETE ECOLOGICA

### DA SISTEMI E REGOLE

#### SISTEMA AMBIENTALE

##### ACQUE

- Laghi
- Reticolo idrografico principale
- Reticolo idrografico secondario

##### PARCHI

- Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano
- Parchi agricoli comunali

##### AGRO ROMANO

- Aree agricole

#### SISTEMA DEI SERVIZI E DELLE INFRASTRUTTURE

##### SERVIZI

- Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale  
- localizzazione prescrittiva / localizzazione indicativa
- Verde privato attrezzato  
- localizzazione prescrittiva / localizzazione indicativa

- Individuazione dell'ambito

#### SISTEMA INSEDIATIVO

##### CITTA' STORICA

- Centro archeologico monumentale
- Ville storiche
- Spazi aperti
- Spazi verdi privati di valore storico - morfologico - ambientale
- Ambiti di valorizzazione

##### CITTA' CONSOLIDATA

- Verde privato
- Programmi integrati

##### CITTA' DA RISTRUTTURARE

- Programmi integrati
- Individuazione dei nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare

##### CITTA' DELLA TRASFORMAZIONE

- Ambiti di trasformazione ordinaria
- Ambiti a pianificazione particolareggiata definita

##### PROGETTI STRUTTURANTI

- Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita
- da pianificare

##### AMBITI DI RISERVA

- Ambiti di riserva a trasformabilità vincolata

## DALLA CARTA DELL'USO DEL SUOLO E DELLE FISIONOMIE VEGETAZIONALI

Università degli Studi di Roma "La Sapienza"  
Facoltà di Biologia - Dipartimento di Biologia vegetale  
Prof. Carlo Blasi

#### TERRITORI BOSCATI E AMBIENTI SEMI-NATURALI

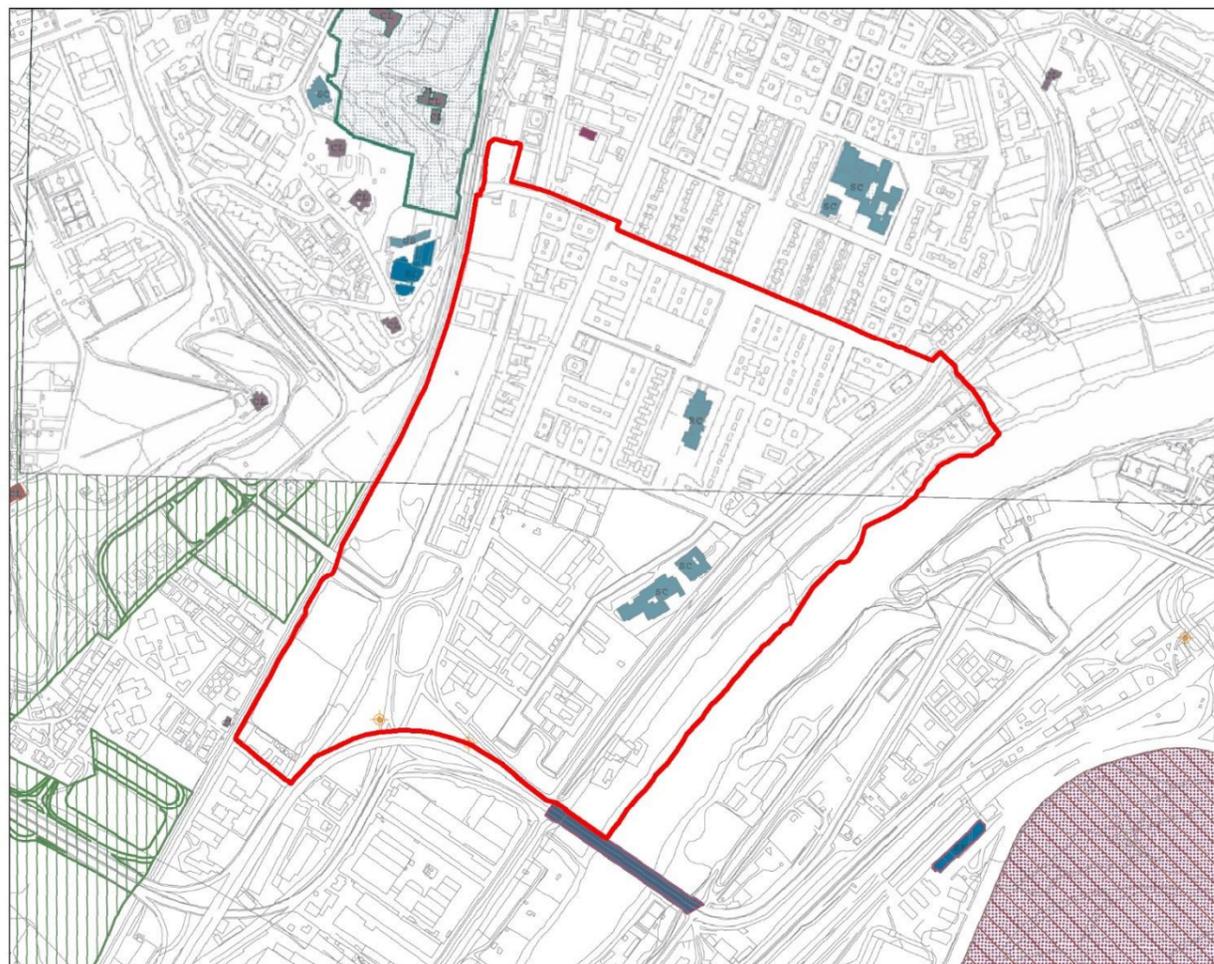
- Boschi
- Cespuglieti
- Filari alberati
- Fascia di rispetto della Tenuta di Castelporziano

## PROGRAMMA INTERVENTI MUNICIPALI

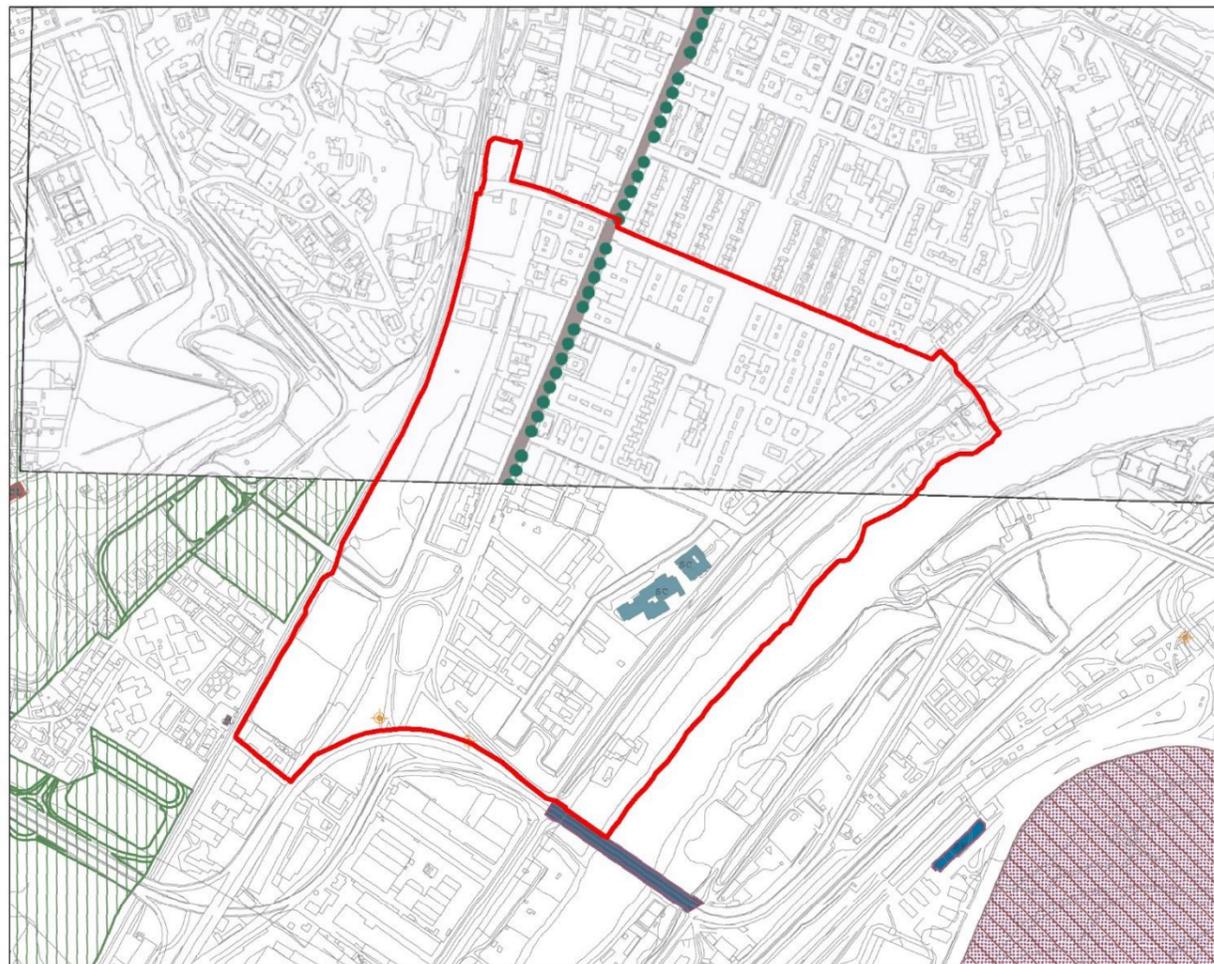
PRG vigente (Del. C.C. n. 33/2003). Elaborato gestionale G1. Carta per la Qualità

Ambito: **MAGLIANA**

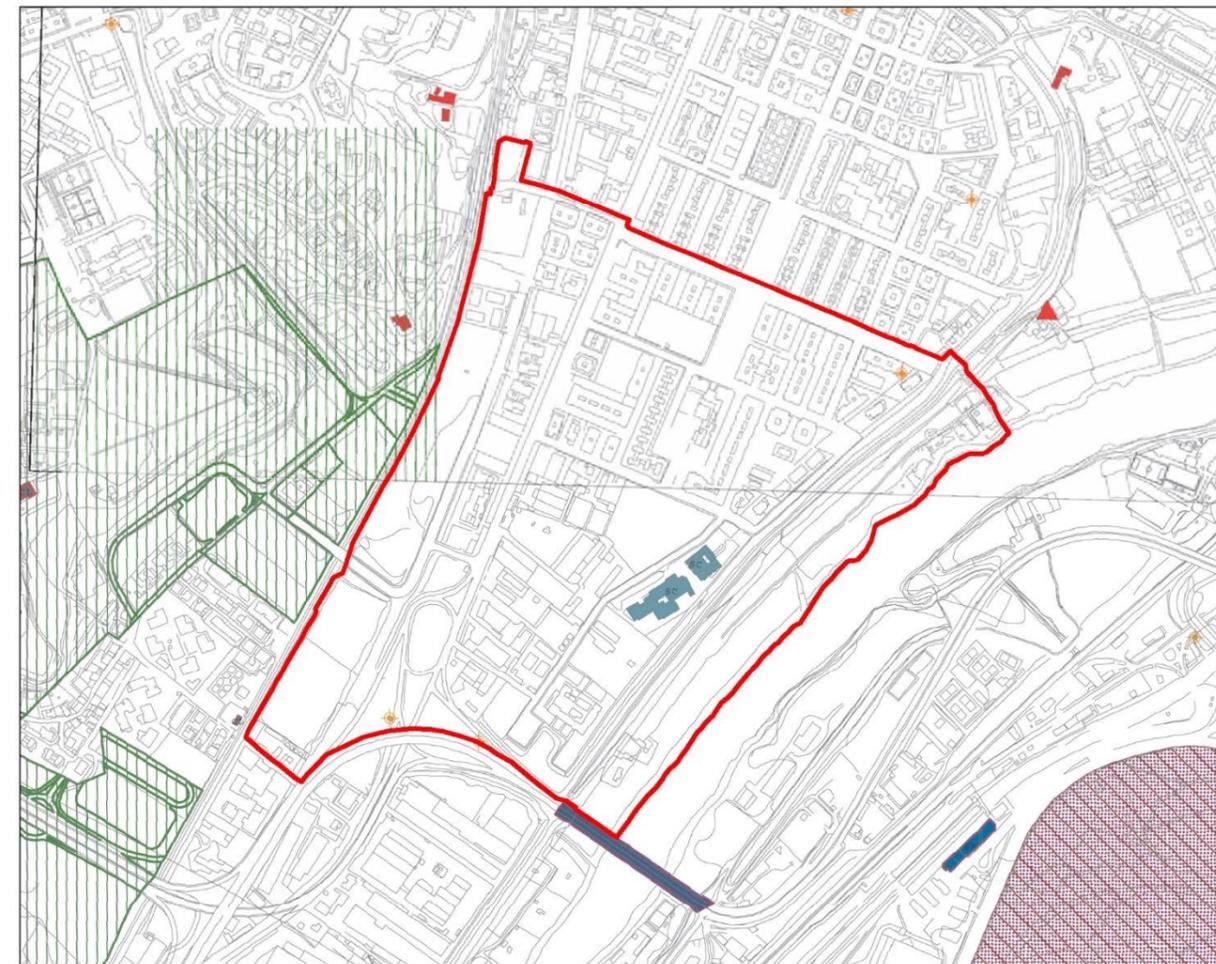
Municipio XI



G1 Carta per la Qualità foglio b - foglio 17 scala 1:10.000



G1 Carta per la Qualità foglio a - foglio 17 scala 1:10.000



G1 Carta per la Qualità foglio c - foglio 17 - scala 1:10.000

**foglio a***Elementi degli spazi aperti*

- Strade e viali: Con caratteristiche di tracciati ordinatori con alto grado di identità alla scala della parte urbana
- Filari arborei: Con essenze di pregio

**foglio b***Edifici con tipologia edilizia speciale*

- Ad impianto seriale - RC Residenza collettiva

**foglio c***Deposito archeologico e naturale nel sottosuolo*

- Indagini geognostiche documentate

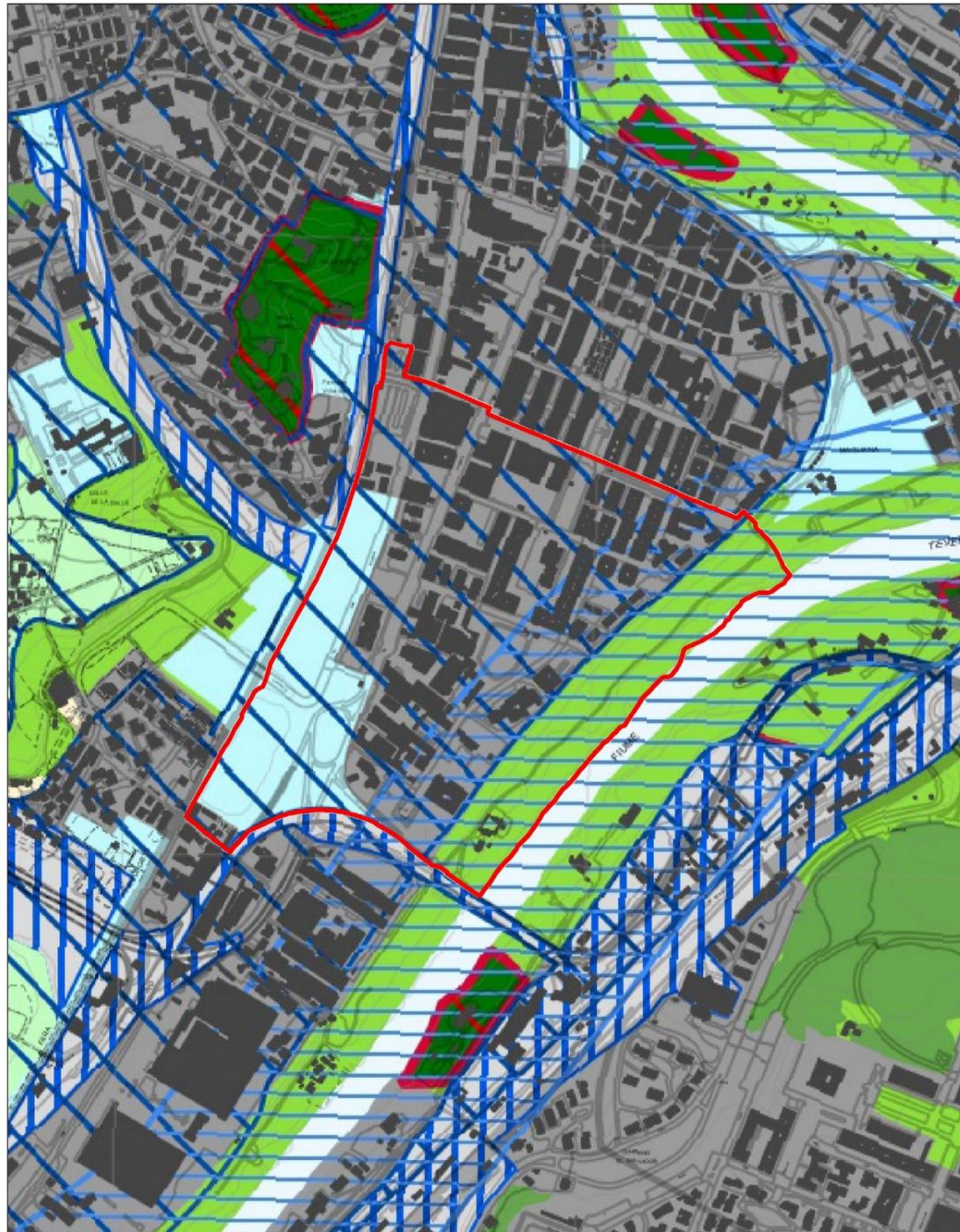
**foglio 17***Edifici con tipologia edilizia speciale*

- Ad impianto seriale - SC Scuole

Individuazione dell'ambito

## PROGRAMMA INTERVENTI MUNICIPALI

Disciplina urbanistica sovraordinata. Piano Territoriale Paesistico Regionale (Del C.R. Lazio n. 5/2021)

Ambito: **MAGLIANA**Municipio **XI**

PTPR - Sistemi e ambiti del paesaggio. Tav. A24 - Foglio 374 - scala 1:10.000

**Sistema del Paesaggio Naturale**Paesaggio Naturale di Continuità  
Coste marine, lacuali e corsi d'acqua**Sistema del Paesaggio Insediativo**Paesaggi degli Insediamenti Urbani  
Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione  
Aree di visuale

Individuazione dell'ambito



PTPR - Beni paesaggistici. Tav. B24 - Foglio 374 - scala 1:10.000

**Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico** Beni dichiarativi  
cd058\_001 - lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche (art. 8)**Ricognizione delle aree tutelate per legge** Beni ricognitivi di legge

c058\_001 - c) Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua (art.36)

g058\_001 - g) protezione delle aree boscate (art. 39 NTA)

m058\_001 - m) protezione linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto (art. 42)

**Individuazione del patrimonio identitario regionale** Beni ricognitivi di piano

tl\_001 Beni lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto (art. 46)

Aree urbanizzate del PTPR

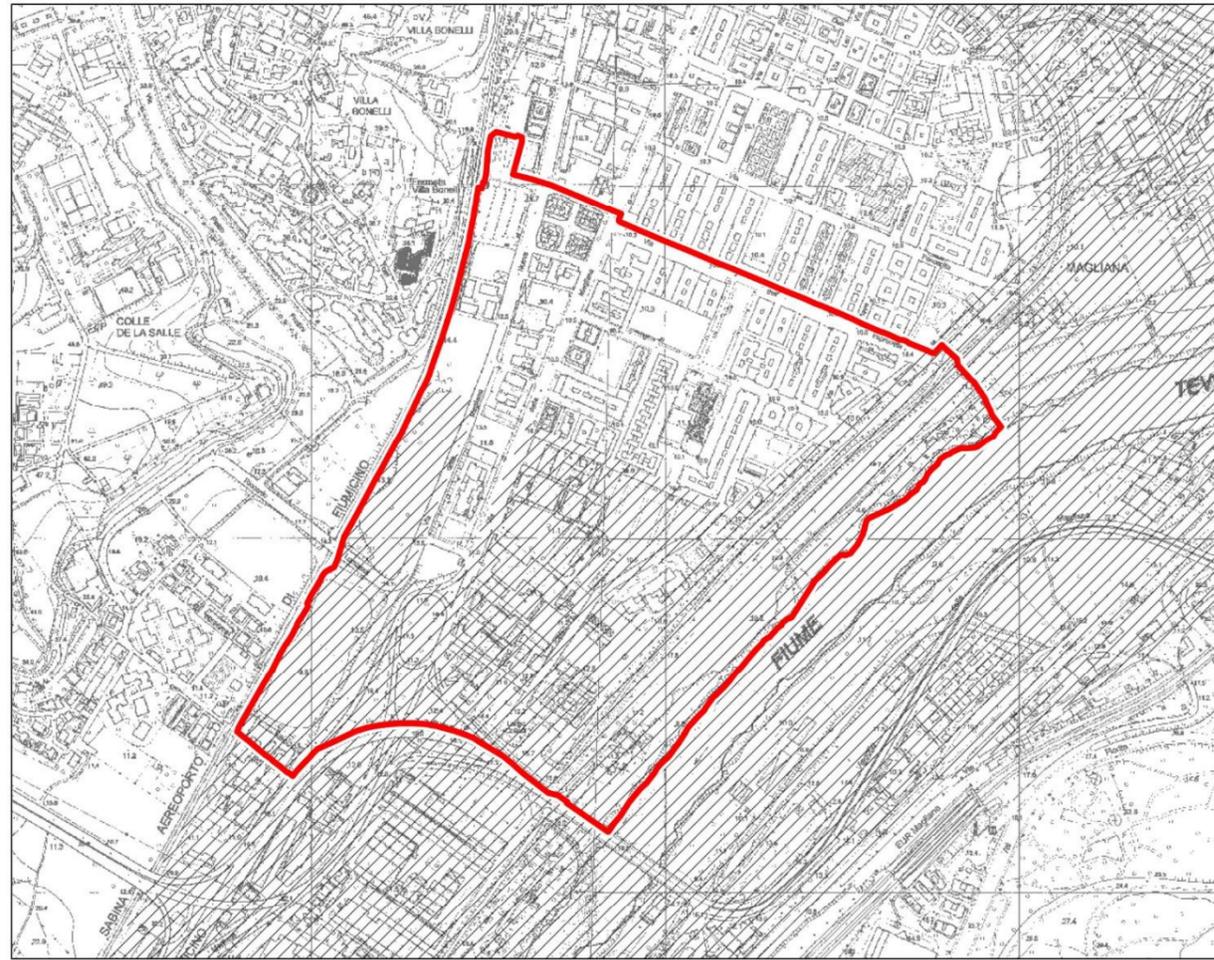
Individuazione dell'ambito

## PROGRAMMA INTERVENTI MUNICIPALI

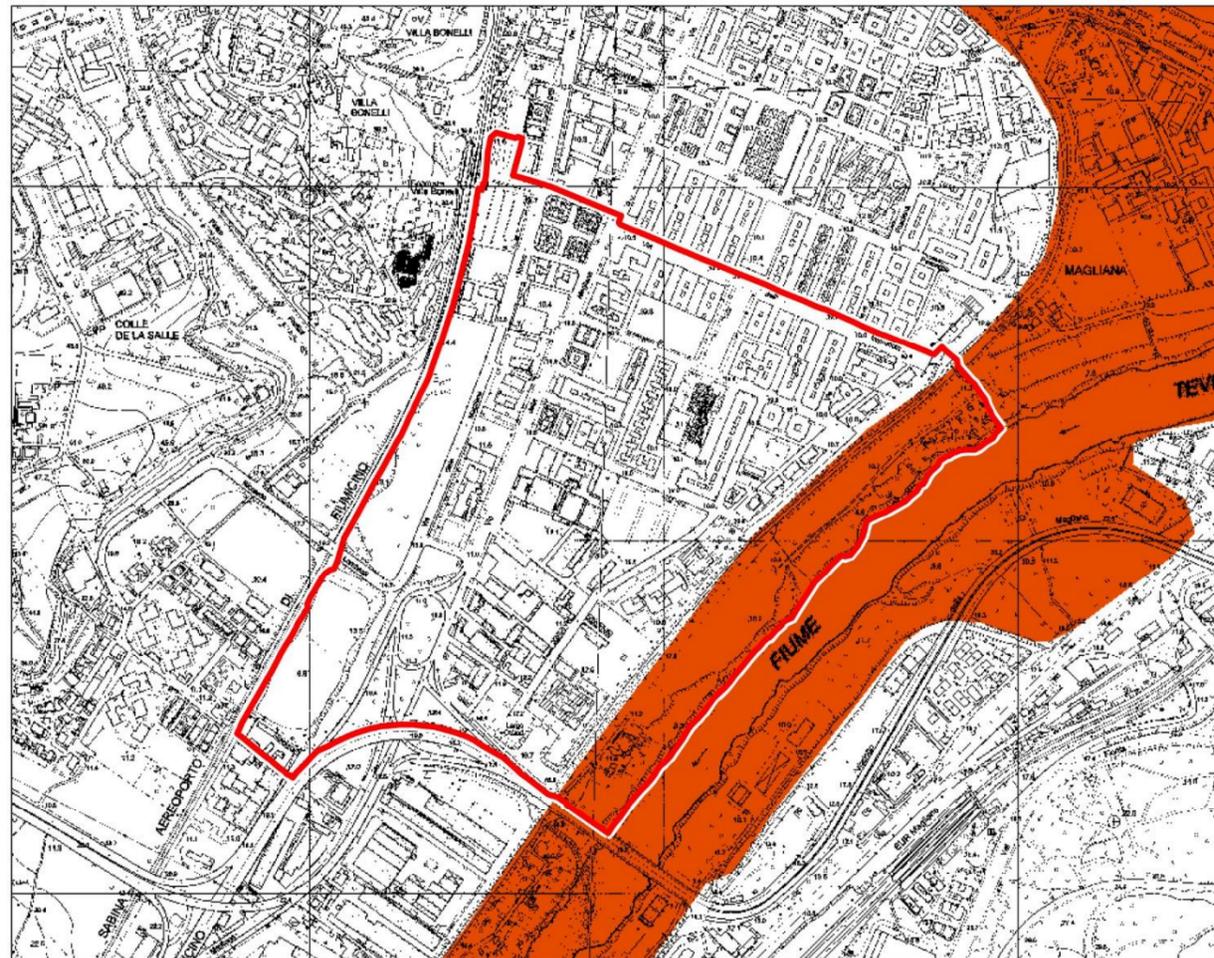
Piano bacino del fiume Tevere - Piano stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce (PAI - PS5)

**Ambito: MAGLIANA**

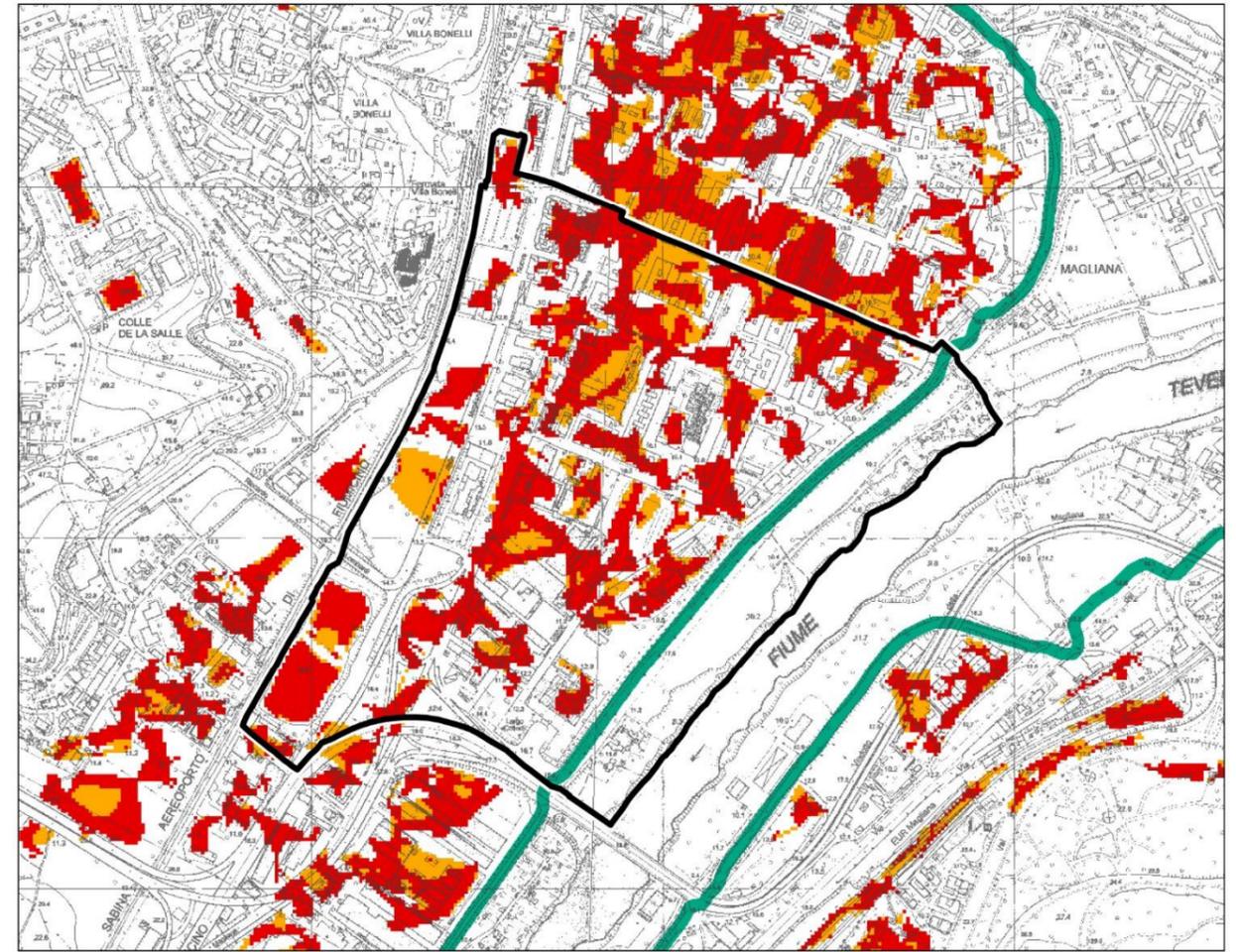
**Municipio XI**



P.S.5 - P7Ca Corridoi ambientali - Tav. CAF 1/3 - scala 1:10.000



P.A.I. - Fasce fluviali e zone a rischio - Tav. 43 - 1:10.000



P.S.5 - P3Bi Pericolosità idraulica potenziale - Foglio 11 - scala 1:10.000

### P.S.5 - P7Ca - Corridoi ambientali

Tavola CAF 1 di 3 (Fosso Caffarella - Almona, aggiornamento approvato con DPCM del 19/06/2019)

Corridoio ambientale: Corridoio fluviale del Tevere

### P.A.I. - Fasce fluviali e zone a rischio del Tevere

Tav. 43 (aggiornamento con Decreto Segretariale n. 32/2015)

Fascia AA

### P.S.5 - P3Bi Pericolosità idraulica potenziale

Foglio 11 (aggiornamento approvato con DPCM del 19/06/2019)

Limite dei bacini idrografici

Accumulo

Deflusso

Individuazione dell'ambito

## CENTRALITA' LOCALE n° XV-1: "Villa Bonelli"

### Localizzazione:

MUNICIPIO XV - Viabilità: Via Magliana Nuova– (Fg. AFG n°17)

### Descrizione.

La nuova centralità locale di Villa Bonelli s'impenna intorno alla stazione della linea FM1, ubicata a circa 150 m da Via della Magliana Nuova, a servizio del settore urbano di Villa Bonelli, ed in parte del quartiere della Magliana, utilizzando la posizione baricentrica tra i due quartieri.

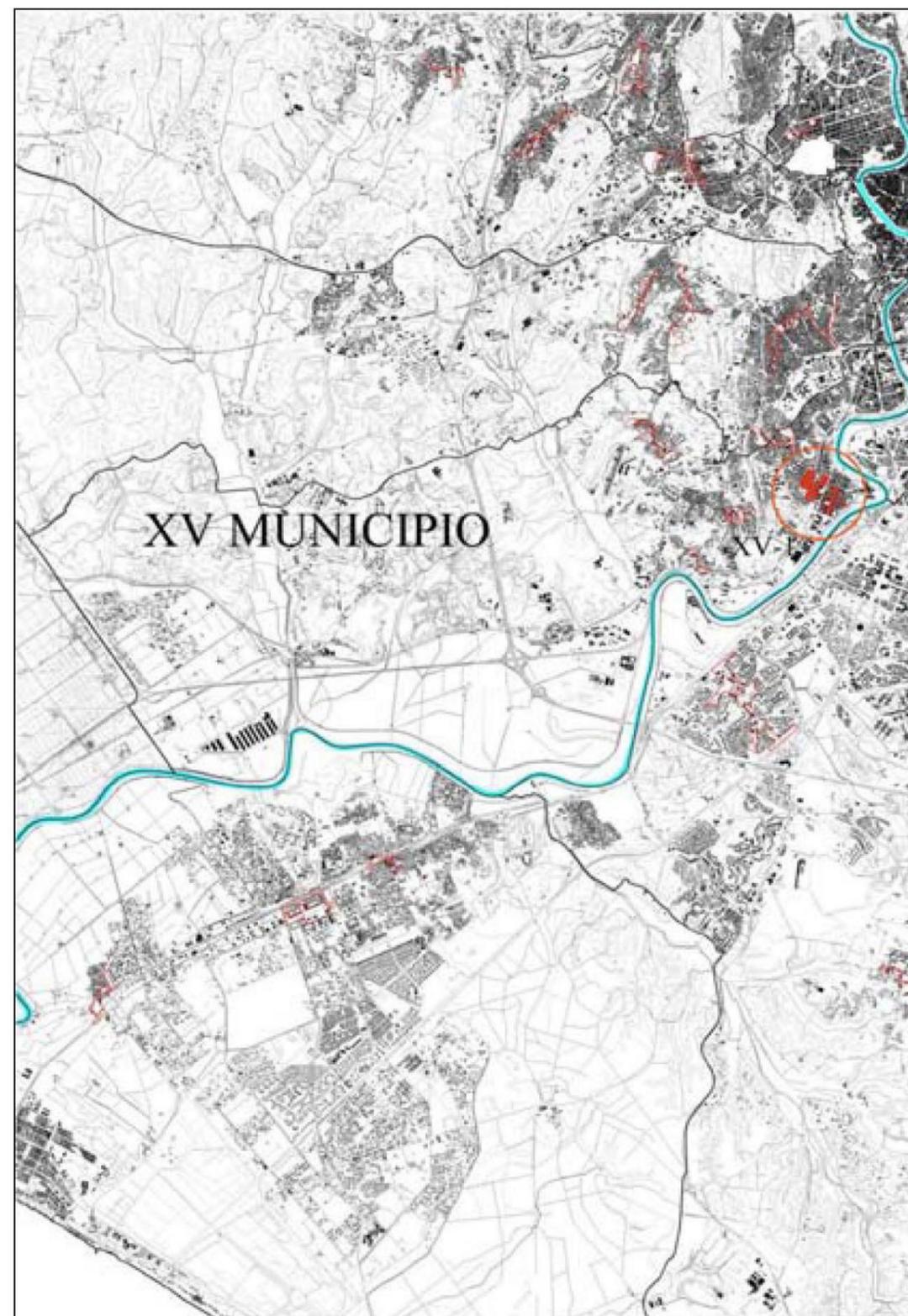
Il tessuto urbano risulta nettamente diviso in due parti distinte sia per la presenza della linea ferroviaria che del dislivello naturale del terreno.

Le aree a ovest della ferrovia interessate alla centralità sono principalmente servizi locali a coronamento del Parco di Villa Bonelli. A est invece la centralità interessa il tessuto consolidato di Piazza Certaldo ma anche le aree limitrofe alla stazione trasformabili, per i progetti di attrezzature relative alla funzione di scambio ferrovia –gomma quali parcheggi PUP, attestamento ATAC, piazzale e fabbricato della stazione FM ecc. ed una vasta zona destinata a capannoni industriali ed attività artigianali.

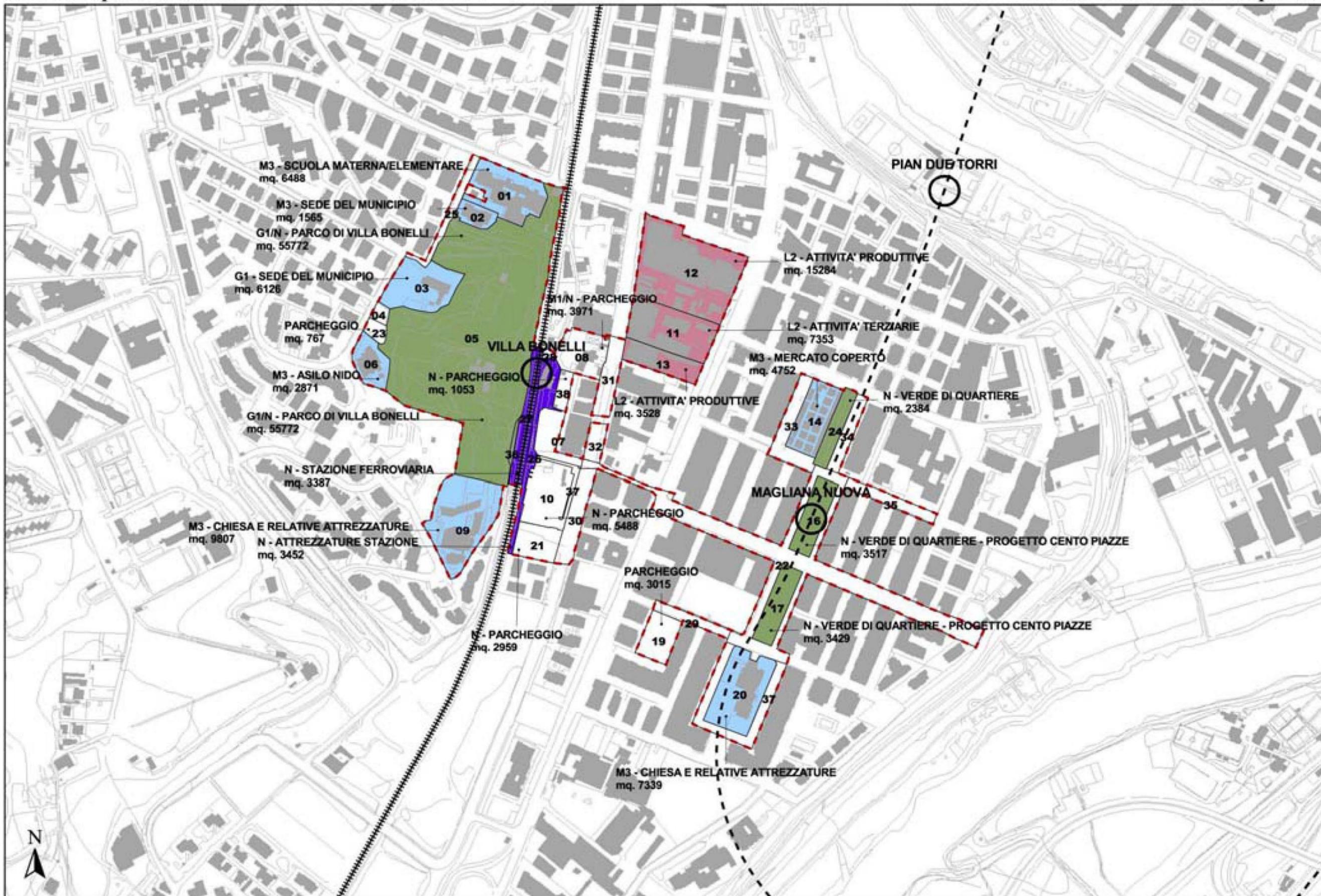
### Obiettivi.

La centralità di Villa Bonelli, attraverso la riqualificazione del sistema di assi perpendicolari costituiti da Via Pescaglia (proposto come congiunzione della testata verde del Parco di Villa Bonelli con Pian Due Torri adiacente al Tevere) e da Viale Vicopisano (progetto 100 Piazze), tende a contribuire ad una integrazione morfologico-funzionale e sociale tra i due quartieri. L'obiettivo è anche quello di ricucire attraverso l'asse della centralità le trasformazioni in atto derivanti dalle proposte dei privati ex art. 11, configurare nuovi spazi urbani integrati con quelli esistenti, migliorare l'accessibilità al nodo di scambio ed al sistema viario e pedonale interno.

## Inquadramento territoriale



(fuori scala)



Schemi di riferimento per le Centralità Locali

## 6. LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE

### 6.1 Sintesi valutativa e interpretativa

L'analisi dello stato dei luoghi e della disciplina urbanistica restituiscono un quadro complesso della situazione di fatto e di diritto delle aree comprese nell'Ambito Magliana che racchiude al suo interno un insieme edilizio eterogeneo e di scarsa qualità.

Da una parte gli edifici per residenza alti 8 piani, tutti più o meno simili a disegnare una maglia ortogonale che non lascia spazio ad aree a verde o piazze e dall'altra le grandi strutture di vendita, i magazzini e i depositi che occupano le parti marginali del quartiere, fanno di questo un Ambito particolarmente delicato quando si affronta il tema della sua riqualificazione.

Gli interventi del Programma di Recupero Urbano, che legavano la realizzazione delle opere pubbliche alle iniziative di trasformazione private, non si sono dimostrati negli anni capaci di imprimere una nuova immagine del quartiere e molte delle previsioni sono ancora rimaste sulla carta.

D'altra parte in un quartiere caratterizzato da un'elevata accessibilità sia su gomma che su ferro e da un diffuso senso di identità e di appartenenza da parte dei residenti, le condizioni per avviare un radicale processo di riqualificazione diffusa sono particolarmente favorevoli e auspicabili.

Tuttavia l'isolamento dal contesto circostante, naturale e antropizzato, rappresenta un elemento di criticità soprattutto per quel che riguarda il passaggio delle grandi infrastrutture ai margini del quartiere.

La presenza di spazi aperti non utilizzati (area Largo Collodi e skate park) e le aree a verde degradate che spesso si diffondono nel quartiere, sono elementi che, uniti ad un'alta densità di popolazione e a una inadeguata offerta di servizi, restituiscono una sensazione di scarsa sicurezza e di emarginazione, dovuta anche all'illegalità diffusa e avvantaggiata dalla mancanza di cura dei beni pubblici.

Le difficili e insicure connessioni tra l'area dell'ansa del Tevere e i quartieri consolidati circostanti, crea episodi di discontinuità di fruizione urbanistica e ambientale causati dalla mancata configurazione dei margini e degli accessi o dal degrado ancora presente negli spazi aperti, soprattutto in quelli lungo le sponde del Tevere, che potrebbero garantire un sistema unitario di connessione naturale con le vaste aree libere circostanti.

Le strade del reticolo secondario, unici spazi aperti che separano gli edifici, sono spesso prive di definizione degli spazi carrabili e pedonali e assediati dalla sosta delle automobili che non trova un'adeguata offerta di spazi di parcheggio.

Eppure la presenza di tanti elementi di natura diversa, dalle aree dismesse e abbandonate a quelle utilizzate in modo informale, dal pregio delle sponde del Tevere ai valori storico – ambientali delle colline del Portuense, attribuiscono al paesaggio urbano il fascino dei quartieri che non si arrendono nonostante le criticità ancora non risolte.

### 6.2 Obiettivi generali

Gli obiettivi generali del progetto dovranno tendere allo sviluppo di azioni sostenibili e di interventi non solo di riqualificazione urbana ma anche di salvaguardia e valorizzazione delle risorse naturali e delle aree a verde.

Agendo su quelle parti di territorio sottoutilizzate o degradate, il processo di riqualificazione potrà concentrarsi su una nuova ritrovata efficienza funzionale delle infrastrutture urbane attraverso la riqualificazione degli assi ordinatori locali, il completamento delle strutture pubbliche e della dotazione di servizi e l'efficientamento dei nodi viabilistici.

L'apertura a una rinnovata integrazione tra le parti urbane e le emergenze ambientali rappresenta una componente primaria della strategia di riqualificazione che dovrà portare in luce una rinnovata "visione del luogo" a partire dalle sue caratteristiche e le sue vocazioni.

Concentrando l'attenzione sullo spazio pubblico, poiché è in questi spazi che gli abitanti si incontrano ed è qui che è risulta necessario e possibile intervenire per migliorare la qualità ambientale e insediativa dell'ambito, la proposta progettuale dovrà individuare soluzioni che rispondano agli effetti del cambiamento climatico, lavorando in un quadro sistematico di interventi dove lo spazio pubblico è di per sé infrastruttura (verde e blu).

### 6.3 Obiettivi specifici del Municipio

Gli incontri con i tecnici e gli amministratori del Municipio XI hanno portato all'individuazione dell'ambito urbano Magliana quale luogo strategico dove avviare prioritariamente le azioni di riqualificazione.

In un successivo approfondimento lo stesso Municipio ha definito una serie di obiettivi specifici che trovano concretezza in un programma di opere e di interventi da sottoporre all'attenzione dei progettisti a partire dai diversi aspetti che potrebbero essere migliorati con una nuova progettazione degli spazi pubblici e soprattutto dei collegamenti tra i diversi servizi.

La priorità della Amministrazione Municipale è quella di sottrarre largo Collodi, dove attualmente è presente uno skate park dismesso e inutilizzato, dall'utilizzo fraudolento di avventori che, grazie al favore offerto



dalla posizione isolata, sfruttano i marciapiedi per depositare rifiuti ingombranti.

Nell'ambito del Programma di Recupero Urbano *Magliana*, l'area era stata originariamente pensata per la realizzazione dell'O.P. 19 "Realizzazione del museo del fumetto", una previsione ormai obsoleta e da superare. L'idea è quella di riprogettare l'intero spiazzo come verde pubblico, interdichendo la circolazione veicolare e annettendo l'intera area al perimetro del limitrofo istituto scolastico, al fine di donare alla scuola ampi spazi per percorsi pedagogici e formativi di outdoor education.

Altra opera ritenuta prioritaria e già prevista dal P.R.U. come O.P. 16 è la riqualificazione e l'arredo di piazza Certaldo, le cui condizioni di degrado rappresentano un quadro ingeneroso di quello che dovrebbe essere uno spazio pubblico, verde e fruibile dalla cittadinanza.

Sarebbe, inoltre, opportuno affrontare il tema della mobilità su un duplice versante: quello della mobilità pedonale sul tratto di via Greve, che necessita di alcune migliorie vista la popolazione anziana e giovanissima che ne fruisce e quello, più evidente, dei parcheggi, vista la grande necessità di spazi di sosta e il fenomeno della sosta selvaggia che, nelle ore notturne, è così accentuato da arrivare a bloccare completamente l'incrocio tra via dell'Impruneta e via Pieve Fosciana.

A tale proposito, sempre nell'ambito del P.R.U. si segnala la possibilità di spolverare progettualità vetuste ma ancora attuali e fattibili, quali la realizzazione di parcheggi interrati su via Città di Prato e via Scarperia, riprogettando gli spazi di superficie a verde pubblico e spazi di socialità da restituire alla cittadinanza.

Sempre sul fronte della mobilità si segnala, in ultimo, che l'area individuata sarà oggetto di nuove trasformazioni derivanti dalla realizzazione della Funivia sul Tevere e che sarà necessario concertare tutti gli interventi per rendere gli spazi individuati più fruibili anche nella chiave di lettura della Città dei 15'.

#### 6.4 Linee guida per la progettazione sostenibile delle opere

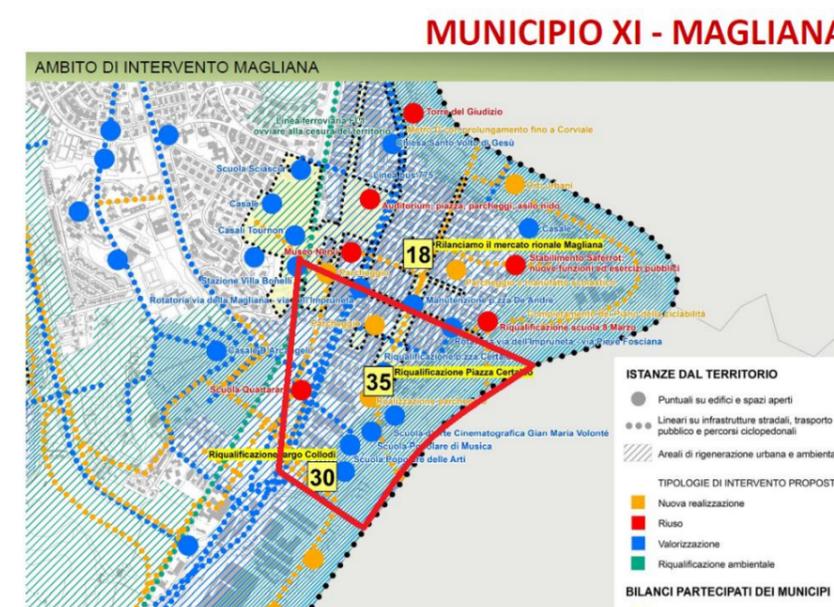
Le soluzioni progettuali da proporre dovrebbero avere quali riferimenti di base:

- Water Management (pavimentazioni drenanti, canali drenanti, rain-gardens, piazze/spazi allagabili, recupero, fitodepurazione e riciclo dell'acque, fasce tampone verso corsi d'acqua ecc);
- Miglioramento Dell'aria (siepi e alberi filtranti, piante con VOC contenuto, canalizzazione dei venti);

- Controllo Microclimatico (ombreggiamento vegetale, rampicanti, alberature, canalizzazione dei venti, pergole produttive);
- Miglioramento del Suolo (drenaggio, stratificazioni filtranti, depurazione con apparati radicali, geotermico, fasce tampone verso corsi d'acqua ecc);
- Interventi di NBS (Nature-based solutions).

Più nello specifico si dovrebbe pensare a:

- le aree a verde pubblico da realizzare prevedendo elementi di riduzione dell'impatto determinato dalla viabilità veloce di attraversamento e utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica;
- le aree circostanti le scuole realizzando fasce "tampone" di intercettazione delle polveri, mettendo a dimora alberature di grandi dimensioni per favorire incremento di ossigeno e ombreggiamento, pavimentando le superfici con materiali drenanti, puntando ad un abbassamento delle temperature di 2/3 °C e conseguendo un complessivo miglioramento delle condizioni ambientali, secondo il modello di *Scuole nel bosco* (con possibile ricorso ai fondi stanziati per la forestazione).
- i parcheggi, da progettare con pavimentazioni drenanti, alberature che ombreggiano, rain gardens/canali drenanti, ecc;
- le piste ciclabili da ristrutturare con pavimentazioni drenanti e con vegetazione atta a creare corridoi ecologici, con rain gardens e canali drenanti;
- gli spazi d'incontro, piazze anche di piccole dimensioni e abbandonati (pocket parks, giardino sotto casa), soprattutto vicino a grandi complessi abitativi per rigenerare i quartieri.

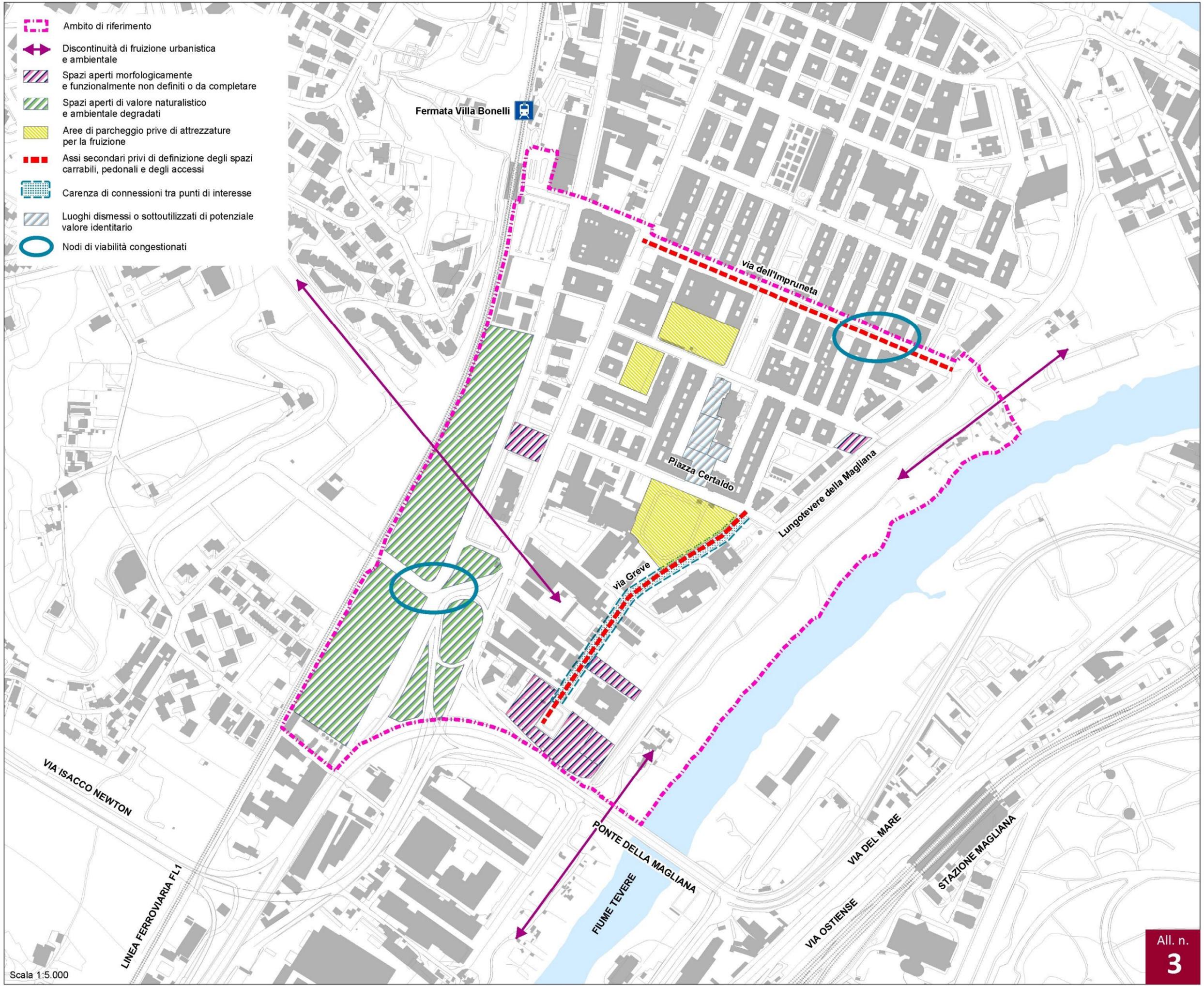


## PROGRAMMA INTERVENTI MUNICIPALI

Sintesi valutativa e interpretativa

**Ambito: MAGLIANA**

**Municipio XI**



## 7. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO ED ELABORATI RICHIESTI

### 7.1 Coordinamento e progettazione partecipata

Il professionista avrà l'obbligo di coordinarsi costantemente con il Dirigente della Direzione Trasformazione Urbana, che rappresenta il Committente, con il R.U.P. e con gli altri professionisti eventualmente incaricati dall'Ente in relazione all'intervento in oggetto sia in fase di pianificazione che in fase di progettazione, fino alla fase di verifica, validazione ed approvazione del progetto stesso da parte dell'Ente.

Il professionista incaricato dovrà altresì partecipare come parte attiva alle riunioni di coordinamento con il Municipio di riferimento, secondo le modalità che saranno stabilite dal Comune, in un processo di progettazione partecipata con i Municipio stesso.

### 7.2 Elaborati da produrre da parte dei progettisti incaricati

#### a. Master Plan (MP)

- Relazione descrittiva
- elaborati grafici di progetto (planimetrie generali, profili, rendering; schede di progetto etc.);
- Documento di fattibilità delle alternative Progettuali (DOCFAP) di due opere significative, con stima di massima dei costi.

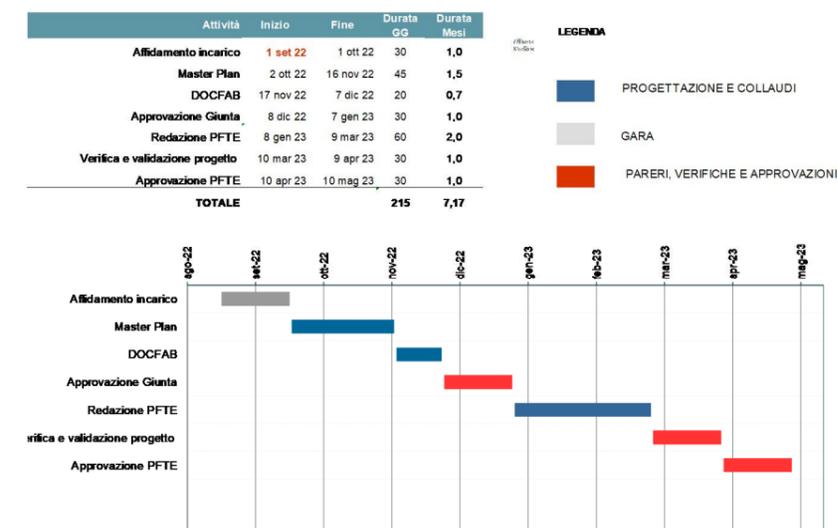
#### b. Studio di fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE)

- Relazione generale e tecnica
- Relazione geologica
- Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico
- rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;
- elaborati grafici di progetto delle opere nelle scale adeguate;
- computo estimativo dell'opera;
- Prime indicazioni per i Piani di sicurezza.

### 7.3 Materiali messi a disposizione dei progettisti

- Cartografia di base;
- Ortofoto;
- Planimetria catastale.

### 7.4 Cronoprogramma



## 8. ITER APPROVATIVO

Il Master Plan di ciascun ambito sarà approvato dalla Giunta capitolina ed assumerà il carattere di un documento programmatico e di indirizzo per le progettazioni future delle opere ricadenti nell'ambito stesso. Nella stessa seduta saranno approvati i Documenti di Fattibilità delle alternative progettuali ai fini dell'inserimento delle opere nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023-2025.

Il Progetto di Fattibilità tecnico e economico, verificato e validato dal RUP sarà approvato dalla Giunta Capitolina ed inviato al Municipio o al Dipartimento di Roma Capitale competente *ratione materiae* per lo sviluppo dei successivi livelli di progettazione.



## 9. QUADRO ECONOMICO

Il quadro economico dei lavori stima un importo complessivo dell'intervento in € 1.500.000,00 come riportato nella tabella seguente, che costituisce l'importo massimo del budget previsto; i diversi livelli di progettazione potranno definire più nel dettaglio il costo dell'opera, entro i limiti dell'importo suddetto.

A	LAVORI	IMPORTO
A1	Lavori	1.080.000,00
A2	Oneri per la Sicurezza	20.000,00
A	TOTALE LAVORI E FORNITURE	1.100.000,00
B	SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	
B1	Imprevisti e adeguamento prezzi (max 10%)	20.000,00
B2	Spese tecniche	155.000,00
B3	Rilievi, accertamenti e indagini	10.000,00
B4	Allacciamenti ai pubblici servizi e superamento eventuali interferenze	1.640,00
B5	Accantonamenti per modifiche di cui all'art.o 106, c. 1 lett. a) del D.Lgs50/2016	15.000,00
B6	Spese di gara	1.500,00
B7	Supporto al RUP	15.000,00
B8	Incentivi per funzioni tecniche (art. 113 Dlgs 50/2016)	20.500,00
B9	Contributi casse previdenziali (4% di B2 +B7)	6.500,00
B10	IVA lavori (10% di A+ B1 +B5)	113.500,00
B11	IVA (22% di B2+B3+B6+B7)	41.360,00
B	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	400.000,00
	IMPORTO COMPLESSIVO INTERVENTO	1.500.000,00



## 10. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO

Il compenso totale per l'espletamento del servizio di importo risulta inferiore alla soglia comunitaria per l'affidamento di forniture e servizi, e pertanto ricorre la condizione di cui all'art. 1, comma 259 della Legge 160 del 27/12/2019 che stabilisce che "per accelerare gli interventi di progettazione, per il periodo 2020-2023, i relativi incarichi di progettazione e connessi previsti dall'articolo 157 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono affidati secondo le procedure di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), fino alle soglie previste dall'articolo 35 del medesimo codice per le forniture e i servizi."

Si procederà pertanto all'affidamento di incarichi diretti mediante una selezione di professionisti iscritti all'Albo dei professionisti del Dipartimento di Programmazione e Attuazione Urbanistica del Comune di Roma, approvato con DD n.999 del 18.08.2022, scelti sulla base delle esperienze professionali di ciascun operatore in relazione all'oggetto dell'incarico.

