



# ROMA CAPITALE

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica- Direzione Programmazione e Pianificazione del territorio  
U.O. Programmazione degli Interventi di Trasformazione urbana

## MUNICIPIO ROMA XV

ACCORDO DI PROGRAMMA art.34 DECRETO LEGGE 18/08/2000 n° 267  
PROGRAMMA URBANISTICO PER L'AREA DI MONTE DELLE PICHE  
E COMPENSAZIONE DI CASAL GIUDEO E CASALE MONTARELLI

# MONTE DELLE PICHE

### DATA

GIUGNO 2012

### AGGIORNAMENTI

DATA	REV.
Dicembre 2005	1
Aprile 2006	2
Febbraio 2007	3
Luglio 2010	4
Novembre 2010	5
Aprile 2011	6
Ottobre 2011	7
Giugno 2012	8

### SCALA

### PROPONENTE:

Italsac 90 S.r.l.  
NII S.r.l.

### PROPRIETA':

Magliana s.r.l.  
Chiusdino House S.n.c.di Barile Roberto & C.  
Pallaracci Agnese  
Pallaracci Angela

### PROGETTISTA:

arch. RICCARDO ARMEZZANI

### collaboratrice:

arch. PAOLA ALUNNI

studio arch. RICCARDO ARMEZZANI  
Via Dodecaneso, civ.37 00144 Roma  
tel+39.06.54649206 fax +39.06.54220773  
e-mail: info@studioarmezani.it

### ALLEGATO

**C3** TAV. A4

## RETE VIARIA E PARCHEGGI PUBBLICI

### ELENCO ALLEGATI:

- A1 - Estratto di P.R.G.Previgente 1965 area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- A2 - Variante di P.R.G. Previgente -Piano delle certezze- area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- A3 - Estratto di P.R.G. Vigente area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- A4 - Estratto di P.R.G.Previgente 1965 ( MONTE DELLE PICHE)
- A5 - Variante di P.R.G.Previgente -Piano delle certezze ( MONTE DELLE PICHE)
- A6 - Estratto di P.R.G. Vigente ( MONTE DELLE PICHE)
- A7 - Relazione tecnica illustrativa
- A8 - Norme tecniche di attuazione
- A9 - Relazione di previsione di massima delle spese
- A10 - Relazione dell'indagine di tipo geologico
- A11 - Relazione dell'indagine di tipo vegetazionale
- B1- Planimetria catastale e proprietà ( MONTE DELLE PICHE)
- B2- Planimetria catastale e Proprietà area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- B3- Certificati catastali
- B4- Tipo di frazionamento
- C1-Inquadramento infrastrutturale
- C2-Relazione sulla mobilità
- C3-Rete viaria e parcheggi pubblici**
- C4-Stato di fatto
- D-Zonizzazione su base catastale
- E- Verde e servizi pubblici
- F- Superfici private
- G1 - Esecutivo planivolumetrico
- G2 - Planivolumetrico indicativo
- H- Planimetria delle preesistenze storiche e dei vincoli

**ACCORDO DI PROGRAMMA ART. 34 D.L. 18.08.2000 N. 267  
PROGRAMMA URBANISTICO PER L'AREA  
DI MONTE DELLE PICHE E COMPENSAZIONE  
DI CASAL GIUDEO E CASALE MONTARELLI**

**Richiesta di deroghe per il progetto stradale - Area A**

Elaborato A4  
Relazione tecnica

Giugno 2012

**ITALSAC 90 S.r.l.**

**Redatto per:** ITALSAC 90 S.r.l.  
Via Barnaba Oriani, 114  
00197 Roma

**Redatto da:** Steer Davies Gleave  
  
Via Sicilia, 154  
00187 Roma  
+39 06 42016169

Via Marsala, 36  
40126 Bologna  
+39 051 6569381

[www.steerdaviesgleave.com](http://www.steerdaviesgleave.com)



## INDICE

1	PROPOSTA PER IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE .....	2
2	DEROGHE RICHIESTE NELL'AMBITO DEL PROGETTO .....	7

## FIGURE

1.1	PROGETTO DELLE SISTEMAZIONI STRADALI .....	3
1.2	VIA MANCIANO: STATO DI FATTO E SEZIONE TIPO PROPOSTA .....	4
1.3	VIA CHIUSDINO: STATO DI FATTO E SEZIONE TIPO PROPOSTA .....	5
1.4	NUOVO COLLEGAMENTO: STATO DI FATTO E SEZIONE TIPO PROPOSTA .....	6
2.1	DEROGHE RICHIESTE NELL'AMBITO DEL PROGETTO .....	8
2.2	ANALISI DI INGOMBRO IN CURVA DI UN SEMIARTICOLATO SU VIA MANCIANO .....	10

# 1 Proposta per il sistema infrastrutturale

- 1.1 La presente relazione si riferisce al progetto stradale del comparto A del programma urbanistico *Monte delle Piche* a compensazione di Casal Giudeo e Casale Montarelli, presentato in Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 D.L. 18.08.2000 n. 267. L'intervento è ubicato nel Municipio Roma XV. Il progetto propone la riqualificazione ed il completamento della viabilità esistente: Via Manciano, Via Chiusdino e l'asse viario di collegamento tra queste su cui si affaccia il nuovo insediamento (figura 1.1).
- 1.2 Attualmente Via Manciano è a doppio senso di marcia (figura 1.2). Con una sezione trasversale di 10.60 metri, è completamente utilizzata dalle due corsie di marcia *virtuali* (ovvero non delimitate da segnaletica orizzontale) e dalla sosta in linea su entrambi i lati; non sono presenti marciapiedi e numerosi passi carrabili si affacciano sul fronte stradale. Si propone l'istituzione del senso unico per l'intero sviluppo di Via Manciano, con direzione in allontanamento da Via delle Vigne, al fine di consentire il riordino della sosta laterale ancora in linea e, soprattutto, l'inserimento di marciapiedi. L'unica corsia di marcia viene proposta con larghezza di 4.50 metri ed è fiancheggiata su ciascun lato da una fascia di sosta in linea con profondità di 1.80 metri e da un marciapiede, di larghezza di 1.00 metro sul lato nord e di 1.50 metri sul lato sud. Tali scelte derivano dalla mancanza di spazi stradali residui (le edificazioni sono adiacenti alla sede stradale).
- 1.3 Anche Via Chiusdino è strada a doppio senso di marcia (figura 1.3). La sezione trasversale, larga 13.50 metri, accoglie le due corsie di marcia e una fila per lato di sosta a spina non delimitate da segnaletica orizzontale. Ancora una volta non sono presenti marciapiedi e si rilevano passi carrabili, anche se in quantità meno numerosa che su Via Manciano. Data la dimensione maggiore della sezione trasversale, benché nuovamente non ampliabile per la presenza dell'edificato, su Via Chiusdino si propone il mantenimento dell'attuale sistema circolatorio a doppio senso di marcia con il riordino il linea della sosta allo scopo di inserire due marciapiedi. Le due corsie di marcia da 3.00 metri ciascuna sono affiancate in destra da una fascia di sosta in linea profonda 2.00 metri e un marciapiede largo 2.00 metri sul lato nord ed 1.50 metri sul lato sud.
- 1.4 Le due viabilità vengono collegate tramite un allineamento stradale parzialmente nuovo antistante l'area del programma urbanistico. Tale strada infatti esiste per tratti molto brevi sia dal lato di Via Manciano sia dal lato di Via Chiusdino (figura 1.4). Date le preesistenze che agli estremi non consentono ampliamenti di sezione, la strada proposta è larga 12.00 metri ed è organizzata a senso unico in continuità con Via Manciano in direzione di Via Chiusdino. La composizione della sezione trasversale prevede una corsia di marcia larga 4.50 metri, una banchina in destra da 0.50 metri ed una fascia di sosta in linea in sinistra larga 2.00 metri, un marciapiede in destra con profondità variabile tra 1.50 e 2.00 metri ed uno in sinistra con profondità di 3.00 metri.
- 1.5 La proposta progettuale presenta per lunghi tratti marciapiedi la cui dimensione non è congruente con le richieste della normativa comunale, contenuta nel Piano Generale del Traffico Urbano del 28/6/1999 (PGTU) e divenuto parte integrante delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma approvato nel 2008, ma congruente con la normativa nazionale contenuta nel Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti del 5/11/2001 (DM 2001). Unica eccezione è il marciapiede da 1.00 metro di Via Manciano, al di sotto anche delle norme nazionali così come il raggio di curvatura che si viene a determinare all'angolo tra Via Manciano e la viabilità da completare.

FIGURA 1.1 PROGETTO DELLE SISTEMAZIONI STRADALI

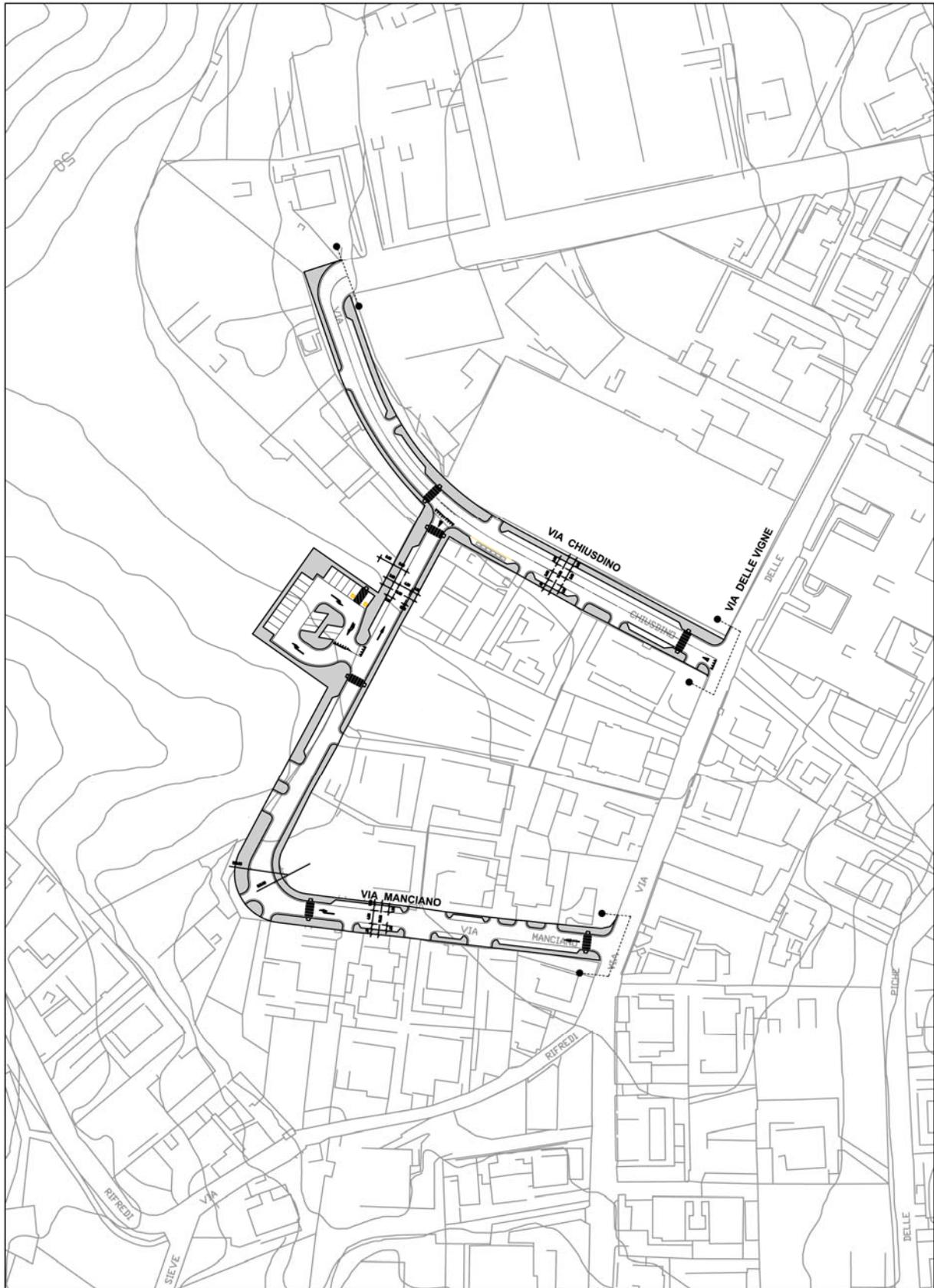




FIGURA 1.2 VIA MANCIANO: STATO DI FATTO E SEZIONE TIPO PROPOSTA

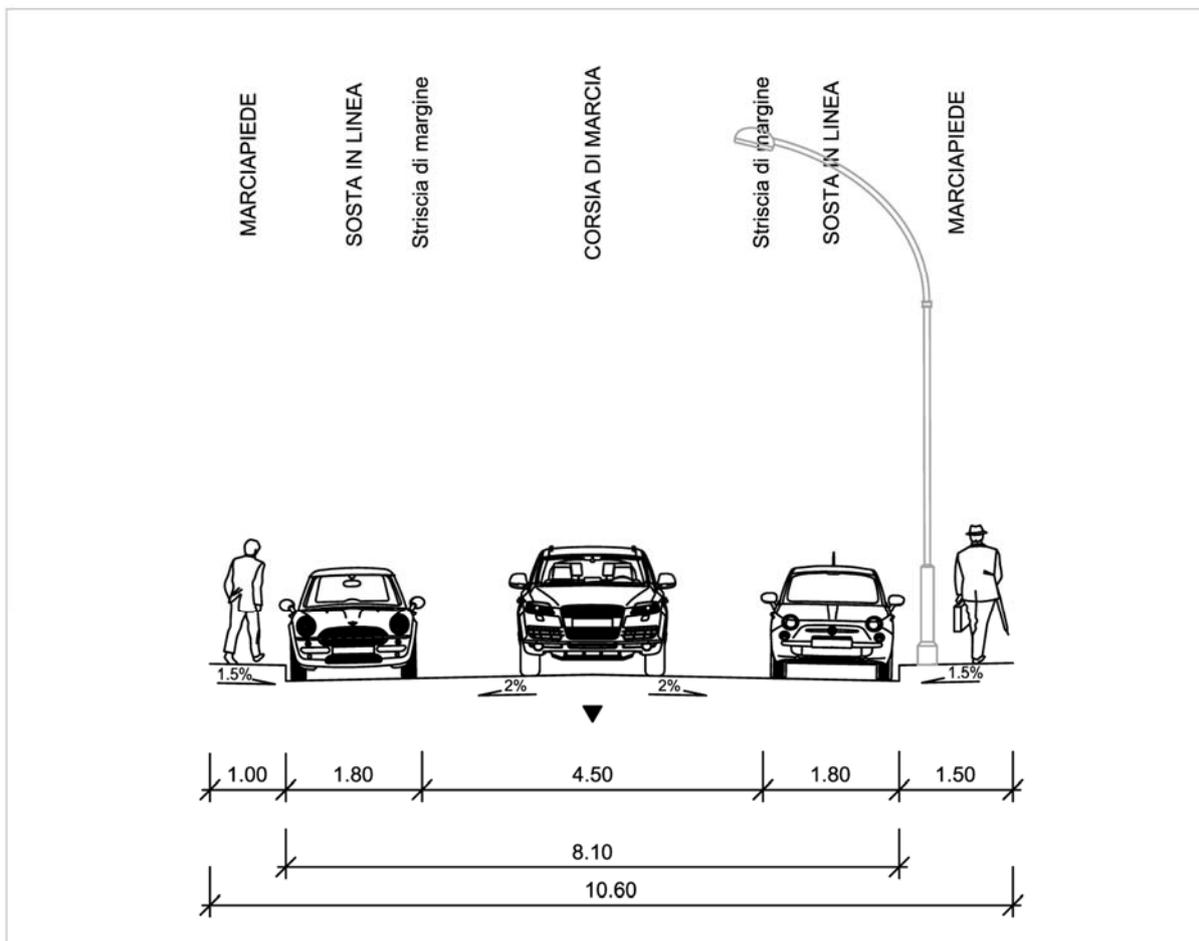




FIGURA 1.3 VIA CHIUSDINO: STATO DI FATTO E SEZIONE TIPO PROPOSTA

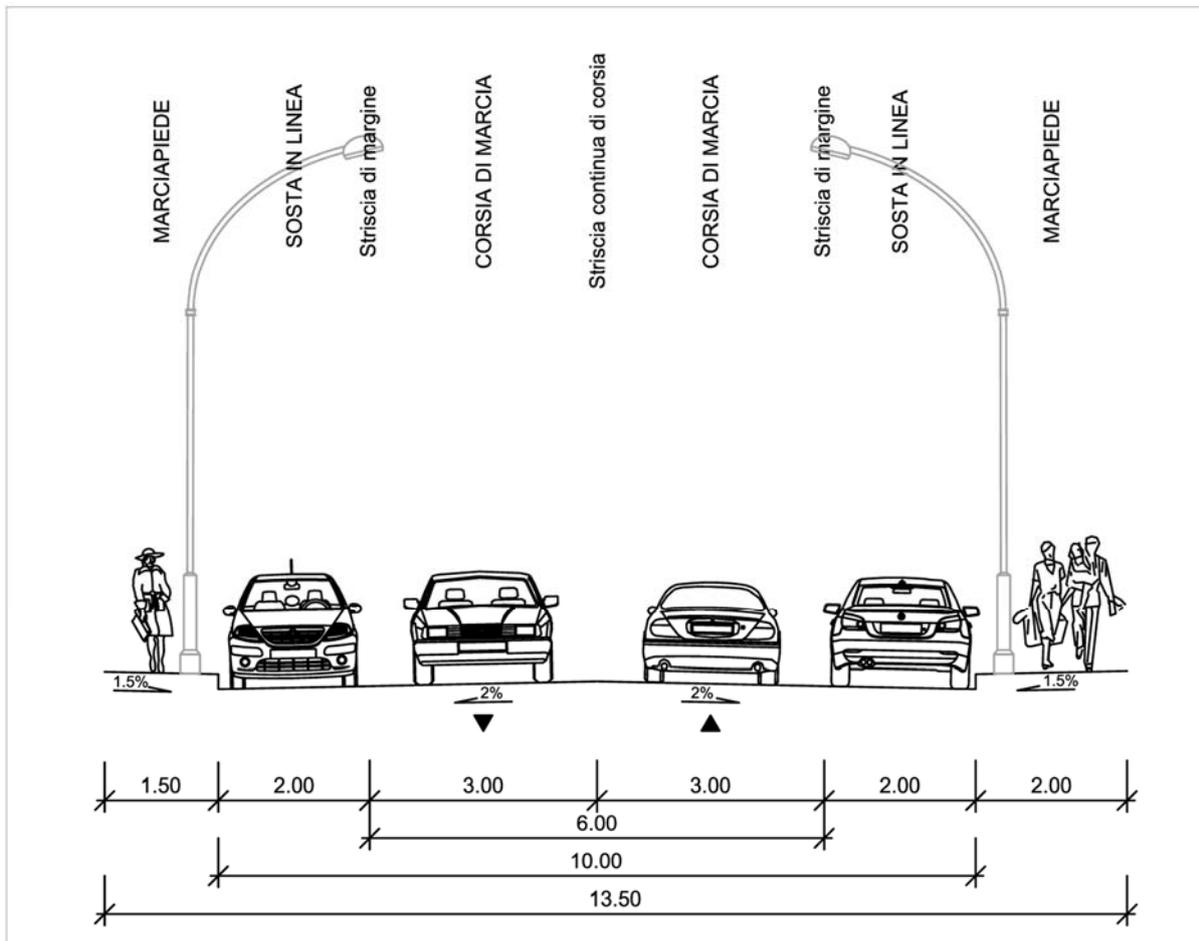
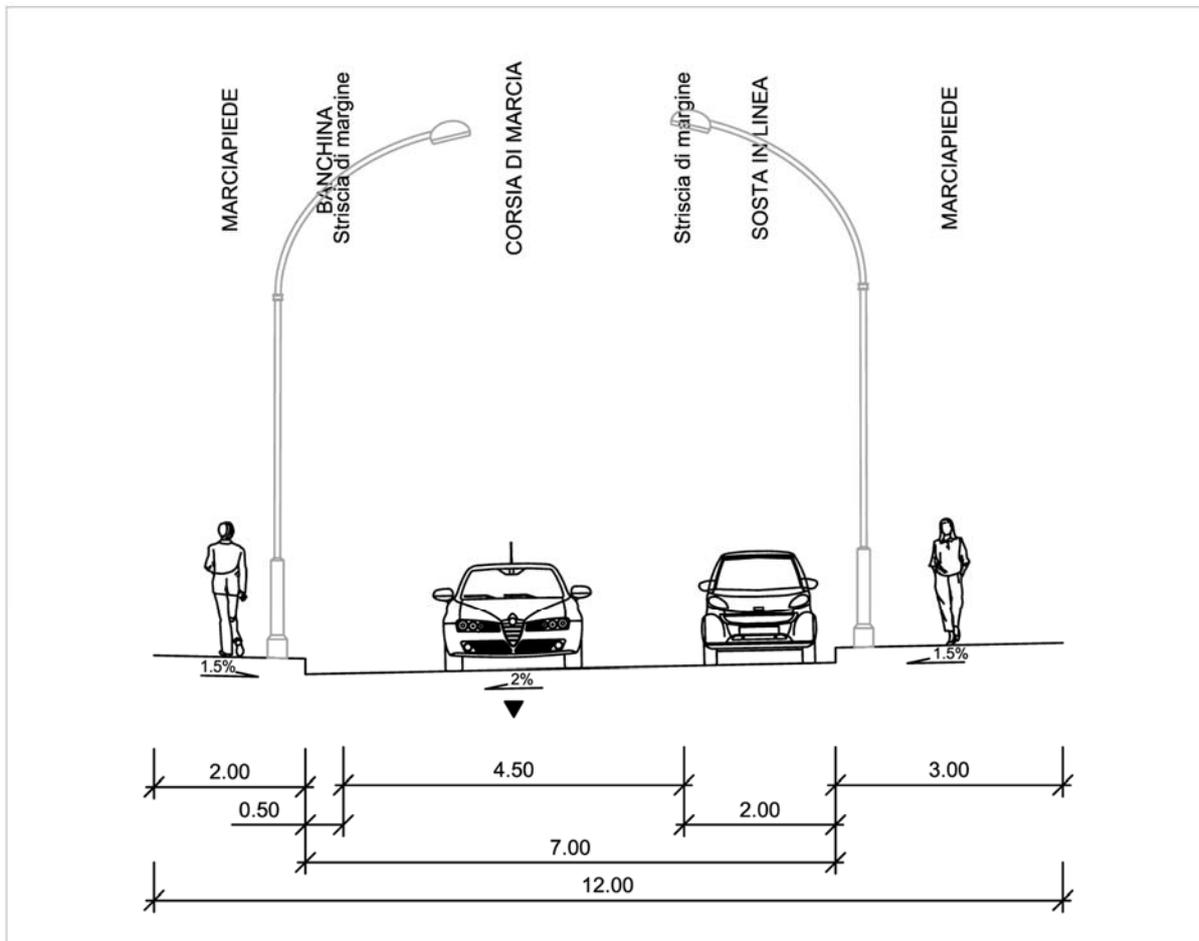


FIGURA 1.4 NUOVO COLLEGAMENTO: STATO DI FATTO E SEZIONE TIPO PROPOSTA



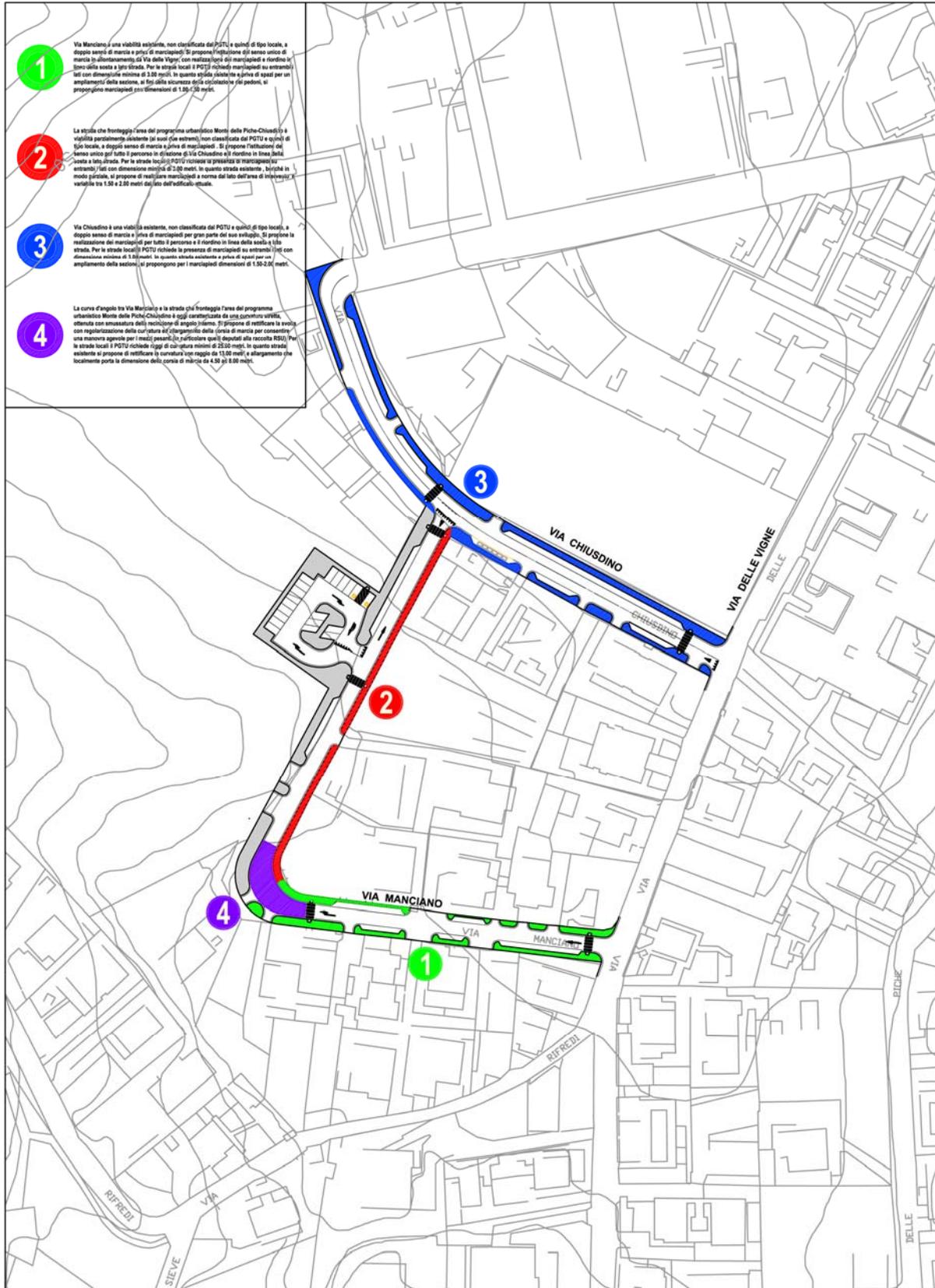
## 2 Deroghe richieste nell'ambito del progetto

- 2.1 Con riferimento alle NTA del PRG ed al regolamento viario del PGTU sono definite le caratteristiche geometriche e funzionali da rispettare nella progettazione delle diverse tipologie di strada nel territorio comunale romano.
- 2.2 Le deroghe da taluni standard geometrici per la realizzazione delle nuove strade, di cui al PGTU - Regolamento viario - tabella 2 e note annesse, richiedono l'approvazione del Consiglio Comunale. Tali deroghe sono concesse in via eccezionale quando esigenze di interesse pubblico non consentono di adottare contestualmente tutti gli standard previsti per un tipo di strada lungo l'intero suo tracciato. Le variazioni introdotte devono inficiare in modo trascurabile la funzionalità prevista per la strada e per nulla i livelli di sicurezza della circolazione delle diverse componenti (veicoli, pedoni, ciclisti).
- 2.3 Date le premesse di cui al capitolo precedente, si rende necessario ricorrere alla richiesta di deroghe nel merito (figura 2.1):
- I della dimensione dei marciapiedi di Via Manciano, Via Chiusdino e della viabilità antistante l'area del programma urbanistico dal lato dell'edificato esistente;
  - I del raggio di curvatura nel punto di continuità tra Via Manciano e la nuova strada.
- 2.4 Quanto segue vuole dimostrare che, pur a fronte dell'adozione in deroga di standard inferiori ai minimi stabiliti dal PGTU, si produce comunque una superiore funzionalità del sistema e si conseguono maggiori livelli di sicurezza.

### Deroga alla dimensione minima dei marciapiedi

- 2.5 Per ciò che concerne i marciapiedi, la deroga richiesta consiste nel ridurre la dimensione minima di 3.00 metri imposta dal PGTU per le strade locali, quali sono Via Manciano e Via Chiusdino e quale sarà per estensione il tratto viario da completare.
- 2.6 La deroga, con riferimento alla figura 2.1, riguarda:
- I Via Manciano nella sua interezza, messa a senso unico in allontanamento da Via delle Vigne con riordino in linea della sosta (1);
  - I la viabilità a senso unico da completare tra Via Manciano e Via Chiusdino sul solo lato orientale in adiacenza all'edificato esistente (2);
  - I Via Chiusdino nella sua interezza con riordino in linea della sosta (3).
- 2.7 In tutti i casi in oggetto l'adozione di un marciapiede con profondità inferiore ai minimi del PGTU non ha impatti negativi dal punto di vista funzionale. Infatti già oggi lungo tali strade i flussi pedonali sono scarsi, né la realizzazione del nuovo insediamento è fattore in grado di instaurare flussi tali da rendere insufficiente quanto proposto.
- 2.8 Va inoltre considerato che sugli attuali tracciati non sono presenti marciapiedi (se non su un breve tratto di Via Chiusdino da un solo lato e con dimensione al di sotto della norma nazionale) e che pertanto si fornirebbero ai pochi pedoni in transito spazi dedicati dove muoversi in sicurezza. I marciapiedi verrebbero inoltre dotati di scivoli per garantire al meglio la mobilità delle categorie svantaggiate agli attraversamenti.

FIGURA 2.1 DEROGHE RICHIESTE NELL'AMBITO DEL PROGETTO





2.9 *Quindi è possibile conseguire migliori livelli di sicurezza per le correnti pedonali nel rispetto dei minimi dimensionali imposti dalle norme nazionali su tutta la viabilità oggetto di proposta di modifica o di completamento, dal momento che l'edificato attuale non consente di ampliare le sezioni trasversali per rispettare i minimi imposti dal PGTU.*

2.10 Si richiede deroga al di sotto anche dei minimi imposti dalla normativa nazionale solo per il marciapiede lato nord di Via Manciano: qui è infatti possibile realizzare una piattaforma con profondità di solo 1.00 metro al fine di non eliminare gli spazi di sosta laterale oggi disponibili e necessari agli abitanti già insediati.

#### **Deroga al raggio minimo di curvatura**

2.11 Per quanto riguarda le strade locali di nuova realizzazione, il PGTU comunale impone un raggio minimo in curva di 25.00 metri, possibilmente misurato sul margine interno di carreggiata, laddove il DM 2001 che detta le norme a livello nazionale impone un minimo di 19.00 metri.

2.12 L'angolo tra Via Manciano ed il collegamento da completare verso Via Chiusdino è caratterizzato oggi da una curvatura molto stretta ottenuta con smussatura della recinzione nella parte interna della curva.

2.13 Si propone di rettificare tale svolta con regolarizzazione della curvatura ed allargamento della corsia di marcia per consentire la manovrabilità dei mezzi pesanti (in particolare quelli deputati alla raccolta RSU).

2.14 In quanto strada esistente, con evidenti vincoli imposti dall'edificato circostante, è possibile ricavare una curva interna di raggio pari a 13.00 metri (deroga n. 4 in figura 2.1) accompagnata da un allargamento di corsia che nel punto di maggior impatto porta la dimensione della sede di marcia dei veicoli da 4.50 ad 8.00 metri. Con tale configurazione si rendono possibili le manovre anche dei mezzi di maggiore dimensione quali i semiarticolati (in figura 2.2 è riportata la verifica di ingombro in marcia).

2.15 *Le sistemazioni planimetriche proposte, quindi, garantiscono la sicurezza e la fluidità della circolazione che potranno essere rafforzate da adeguata segnaletica orizzontale e verticale.*

FIGURA 2.2 ANALISI DI INGOMBRO IN CURVA DI UN SEMIARTICOLATO SU VIA MANCIANO

