



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. B4

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 B

Elaborato B4
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



INDICE

1	PROPOSTA PER IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	2
2	DEROGHE RICHIESTE NELL'AMBITO DEL PROGETTO	5

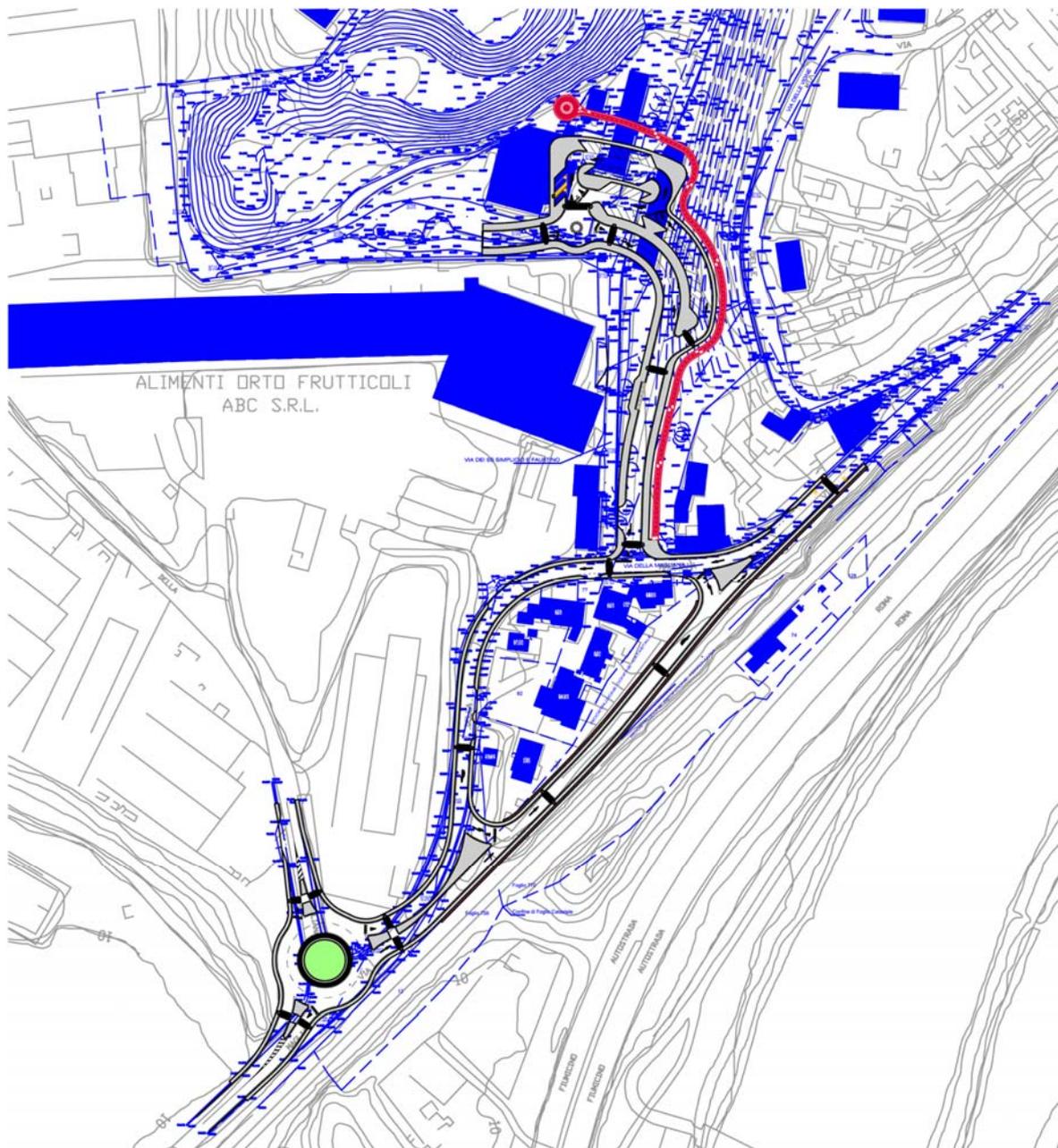
FIGURE

1.1	PROGETTO DELLE SISTEMAZIONI STRADALI	2
1.2	SEZIONE TIPO PROPOSTA PER LA VIABILITA' LOCALE A SERVIZIO DEL NUOVO INSEDIAMENTO DI MONTE DELLE PICHE	3
1.3	SEZIONE TIPO PROPOSTA PER I SENSI UNICI DI VIA DELLA MAGLIANA	4
2.1	DEROGHE RICHIESTE NELL'AMBITO DEL PROGETTO	6

1 Proposta per il sistema infrastrutturale

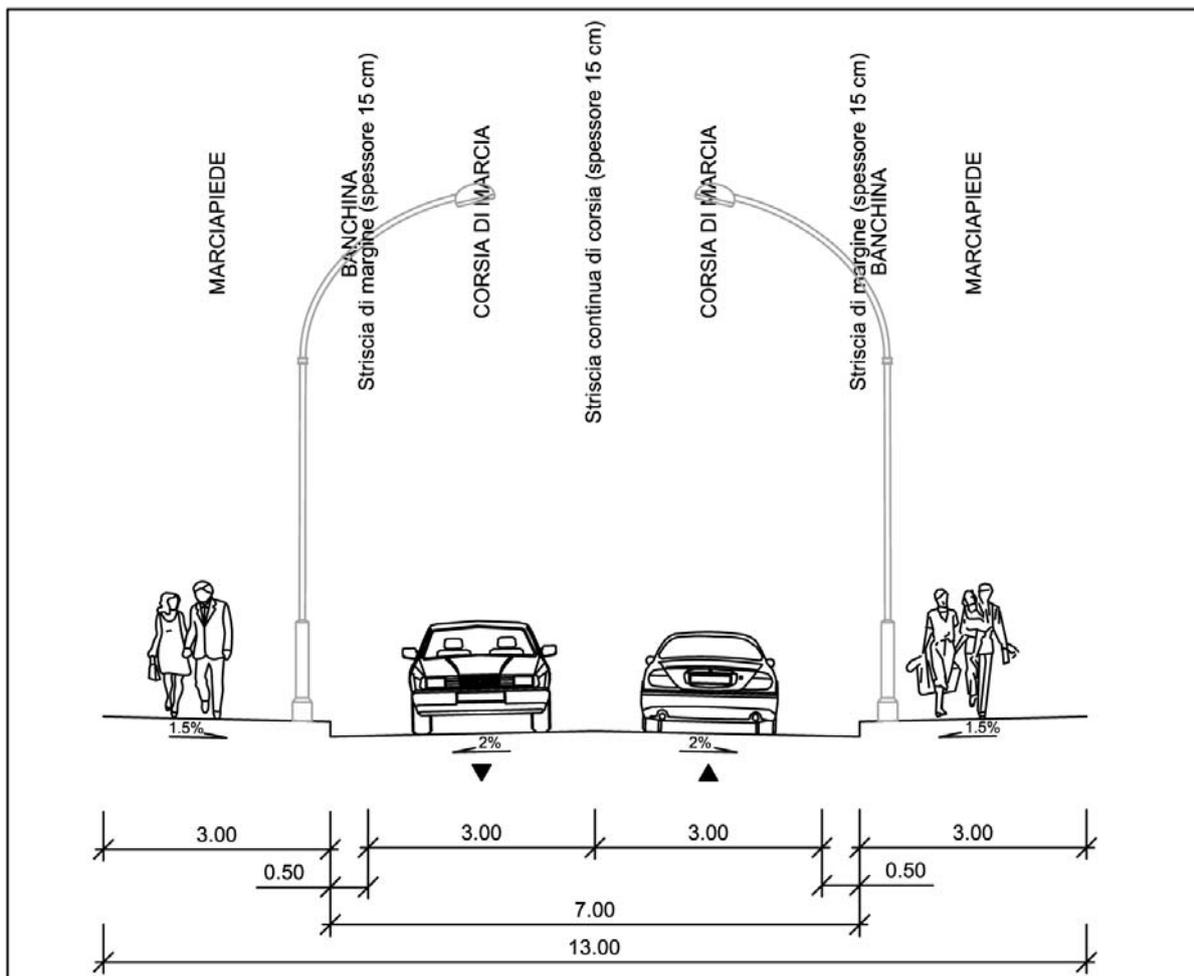
- 1.1 La presente relazione si riferisce al progetto stradale del comparto B del programma urbanistico *Monte delle Piche* a compensazione di Casal Giudeo e Casale Montarelli, presentato in Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 D.L. 18.08.2000 n. 267. L'intervento è ubicato nel Municipio Roma XV.
- 1.2 Oltre alla viabilità locale a servizio del nuovo insediamento, corredata di parcheggi pubblici e percorso ciclabile, il progetto propone un intervento di riqualificazione di un tratto di Via della Magliana, indicativamente tra Via delle Vigne e Via del Fosso della Magliana (figura 1.1).

FIGURA 1.1 PROGETTO DELLE SISTEMAZIONI STRADALI



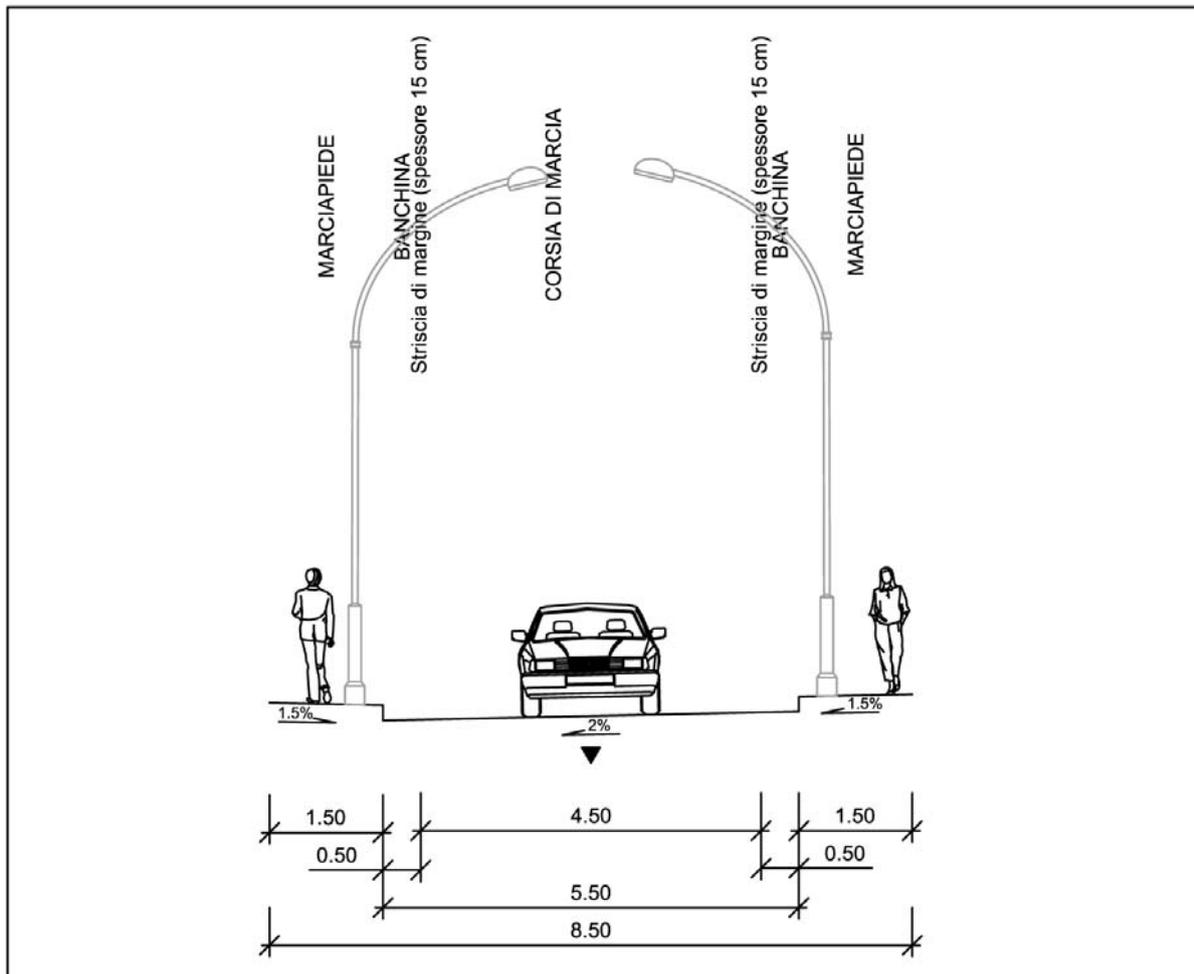
- 1.3 La viabilità locale è a doppio senso di marcia e consta per ciascuna direzione di una corsia di marcia da 3.00 metri, una banchina da 0.50 metri e un marciapiede da 3.00 metri (figura 1.2). Sul lato orientale della strada è proposta una pista ciclabile bidirezionale della larghezza complessiva di 2.50 metri. Su ambo i lati marciapiedi e banchine ricadono all'interno di una fascia di pertinenza di 5.00 metri di profondità affiancata da una fascia di rispetto di pari dimensione.
- 1.4 Tale composizione è congruente sia con la normativa nazionale contenuta nel Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti del 5/11/2001 (DM 2001) sia con la 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.
- 1.5 Sulla nuova strada si affacciano le aree di parcheggio pubblico previste da norma.

FIGURA 1.2 SEZIONE TIPO PROPOSTA PER LA VIABILITA' LOCALE A SERVIZIO DEL NUOVO INSEDIAMENTO DI MONTE DELLE PICHE



- 1.6 Per la riqualificazione e la messa in sicurezza di Via della Magliana viene proposta l'istituzione del senso unico in direzione GRA sull'attuale tracciato indicativamente tra Via delle Vigne e Via del Fosso della Magliana (dove è prevista una rotatoria nell'ambito del programma urbanistico ATO R72 Via delle Vigne), con messa in opera dei marciapiedi oggi assenti, e la realizzazione lungo il sedime ferroviario della linea Roma-Fiumicino di un nuovo tratto di strada a senso unico in direzione opposta, verso il centro città.
- 1.7 Entrambi gli allineamenti hanno una sezione composta da una corsia da 4.50 metri oltre una banchina da 0.50 metri ed un marciapiede da 1.50 metri per lato (figura 1.3). Le due direzioni sono congiunte da brevi bretelle di inversione di marcia, di sezione adeguata a garantire le manovre ai mezzi di dimensioni maggiori. Tale composizione è congruente con le richieste del DM 2001, ma non del PGTU, quanto ai marciapiedi. Via della Magliana è strada di quartiere e dovrebbe disporre, secondo il PGTU, di piattaforme al minimo di 4.00 metri laddove il DM 2001 indica il minimo in 1.50 metri come da progetto.
- 1.8 Non risulta possibile, inoltre, adottare fasce di pertinenza di 12.00 metri a partire dai marginatori di banchina e di fasce di rispetto di 8.00 metri a partire dal limine di pertinenza per la presenza della ferrovia (di cui è stata ricostruita la giacitura della recinzione) e di edifici con i rispettivi spazi pertinenziali (per i quali si è proceduto alla ricostruzione del confine catastale).

FIGURA 1.3 SEZIONE TIPO PROPOSTA PER I SENSI UNICI DI VIA DELLA MAGLIANA



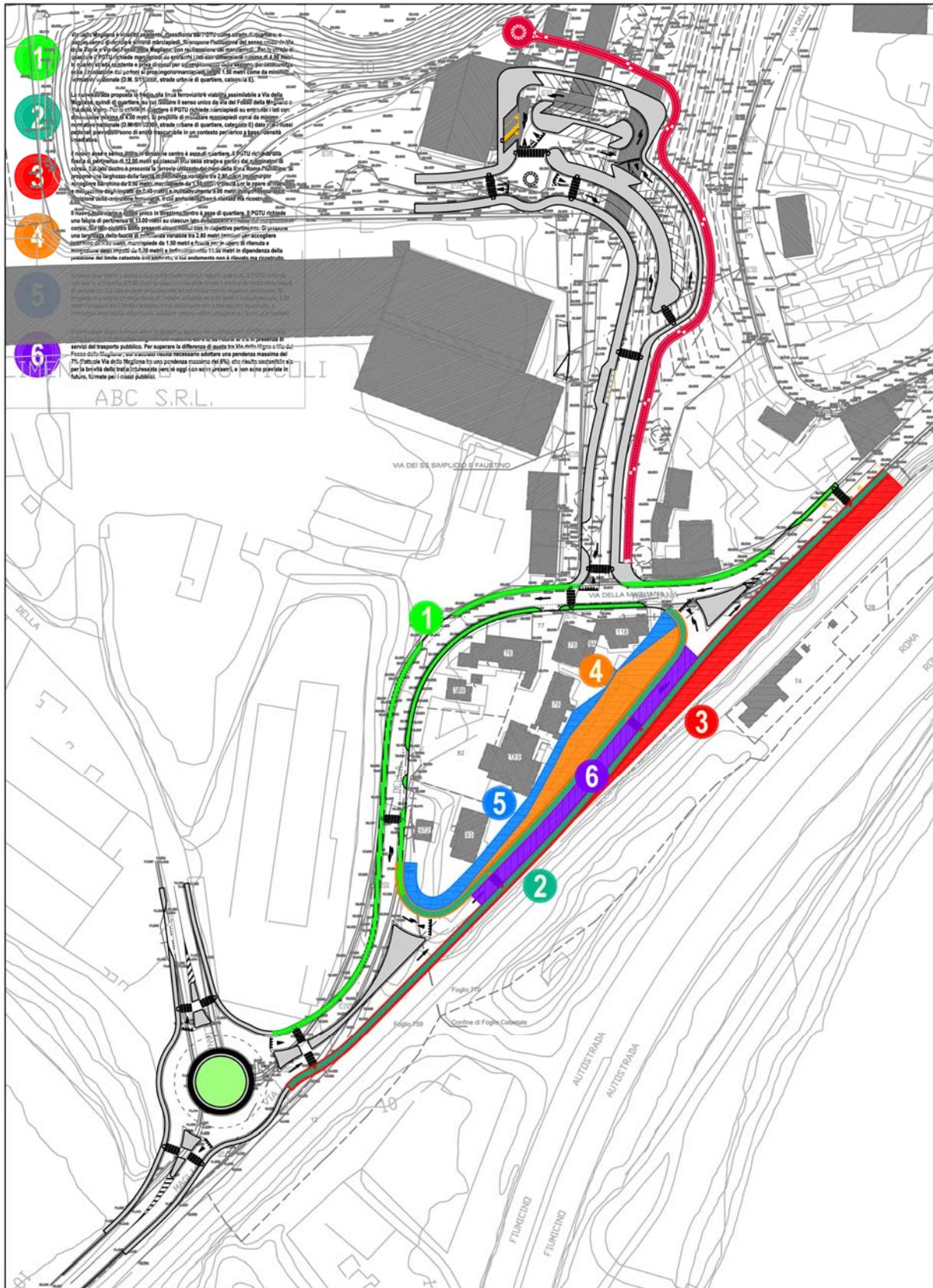
2 Deroghe richieste nell'ambito del progetto

- 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 solo per la riorganizzazione di Via della Magliana nel merito (figura 2.1):
- | della dimensione minima dei marciapiedi;
 - | della dimensione minima delle fasce di pertinenza e di rispetto;
 - | delle pendenze longitudinali massime.
- 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 ricondurre la dimensione minima di 4.00 metri imposta dal PGTU per le strade di quartiere, qual è l'attuale Via della Magliana e quale sarà il nuovo tratto viario proposto, al minimo di 1.50 metri indicato dal DM 2001 per la stessa tipologia di strade, indicate come categoria E.
- 2.6 La deroga, con riferimento alla figura 2.1, riguarda:
- | i marciapiedi di Via della Magliana lungo l'attuale sede stradale, messa a senso unico in direzione GRA, per una lunghezza di circa 300 metri tra Via delle Vigne e Via del Fosso della Magliana (1);
 - | i marciapiedi del nuovo asse parallelo alla ferrovia, che garantisce la percorrenza a senso unico in direzione centro, per circa 250 metri tra gli stessi estremi (2).
- 2.7 L'adozione di un marciapiede di 1.50 metri non ha impatti negativi dal punto di vista funzionale. Infatti già oggi lungo Via della Magliana i flussi pedonali sono scarsi o nulli, né la realizzazione del nuovo insediamento è fattore in grado di instaurare flussi tali da rendere insufficiente quanto proposto, anche sul nuovo tratto di strada.
- 2.8 Va inoltre considerato che sull'attuale tracciato di Via della Magliana non sono presenti marciapiedi e che quindi si fornirebbe ai pochi pedoni in transito lungo la strada uno spazio dedicato dove muoversi in sicurezza e sempre in sicurezza attendere i mezzi del trasporto pubblico (oggi l'attesa alle fermate avviene praticamente in banchina). 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 sia nel tratto di Via della Magliana esistente messo a senso unico, dove l'edificato attuale non consente di ampliare la sezione trasversale per rispettare i minimi imposti dal PGTU, sia nel nuovo tratto di strada a senso unico contrapposto lungo la ferrovia, dove il limite all'ampliamento della sezione è imposto dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria stessa e dall'edificato esistente oltre che da un assetto orografico penalizzante.

Deroga alla dimensione minima delle fasce di pertinenza e di rispetto

- 2.10 Le fasce di pertinenza, poste da ambo i lati della carreggiata, definiscono la proprietà stradale a partire dai marginatori di banchina; oltre che per garantire le visuali libere, sono utilizzabili solo per realizzare altre parti della strada.
- 2.11 Le fasce di rispetto sono strisce di terreno esterne ed adiacenti alla proprietà stradale sulla quale sono imposti vincoli alla realizzazione di costruzioni e concorrono alla mitigazione dei fenomeni di inquinamento acustico ed atmosferico prodotti dal traffico veicolare motorizzato.
- 2.12 Le deroghe richieste consistono nel ridurre la dimensione minima di 12.00 metri delle fasce di pertinenza e di 8.00 metri della fascia di rispetto imposte dal PGTU. La somma delle due dimensioni porta ai 20.00 metri di rispetto imposti in ambito urbano dal Codice della Strada (D.Lgs. 285/92) e relativo codice attuativo (D.P.R. 495/92) con aggiornamento (L. 120/2010) per le strade di quartiere, quali sono Via della Magliana ed il nuovo tracciato proposto lungo la ferrovia.
- 2.13 Le deroghe, sempre con riferimento alla figura 2.1, riguardano:
- I la pertinenza (3) dal lato della ferrovia;
 - I la pertinenza (4) e il rispetto (5) dal lato dell'edificato.
- 2.14 Per la fascia di pertinenza dal lato della ferrovia si propone una dimensione variabile tra un minimo di 2.80 metri (in grado di contenere la banchina da 0.50 metri, il marciapiede da 1.50 metri e una fascia per le opere di ritenuta e di mitigazione degli impatti da 0.80 metri) ed un massimo indicativo di 9.00 metri. In questo caso la fascia di pertinenza è identificata tra il marginatore della banchina destra del nastro stradale e la recinzione ferroviaria, così come risulta dalla ricostruzione effettuata incrociando i dati disponibili sulla base cartografica e su quella catastale: non essendo stato possibile procedere al rilevamento celerimetrico della recinzione ferroviaria, l'effettiva dimensione della fascia di pertinenza potrà essere determinata solo a valle di una ulteriore campagna di rilevamento da concordare con l'operatore ferroviario.
- 2.15 Per la fascia di pertinenza dal lato dell'edificato la larghezza proposta varia da un minimo ancora di 2.80 metri (da utilizzarsi come la fascia di pertinenza sul lato opposto per banchina, marciapiede ed opere complementari) ad un massimo di 11.50 metri. La delimitazione della fascia è qui definita dal marginatore della banchina sinistra del nastro stradale e dal confine catastale delle proprietà adiacenti, così come ricostruito incrociando i dati della base cartografica e di quella catastale. Anche in questo caso la determinazione della dimensione effettiva della fascia di pertinenza potrà aver luogo solo dopo aver esteso il rilevamento all'area che dovrà accogliere la nuova strada, la quale si sviluppa interamente in proprietà ferroviaria.



- 2.16 Sullo stesso lato è necessario derogare alla dimensione della fascia di rispetto. Se ne propone una profondità variabile indicativamente da 0.00 a 4.50 metri tra il limite catastale ricostruito dell'attuale proprietà ferroviaria, che è anche limite della fascia di pertinenza, e l'inviluppo degli edifici attualmente esistenti. L'essere di un breve tratto di fascia di rispetto di spessore nullo si deve alla presenza di un edificio che poggia sul limite di proprietà; va peraltro detto che nello stesso punto si incorre nella maggiore profondità della fascia di pertinenza. In definitiva la proposizione equivale al vincolo di inedificabilità dei terreni posti tra gli edifici esistenti e la ferrovia.
- 2.17 *La riduzione proposta per la profondità delle fasce, comunque, non produrrà effetti sulla funzionalità dell'asse stradale, che ha uno sviluppo praticamente rettilineo con curve assai lievi e di ampio raggio, e sulla sicurezza della circolazione, per la quale può essere garantita la visibilità con opportuni interventi di riqualificazione del pendio oggi occupato da vegetazione spontanea. La sicurezza della circolazione, inoltre, viene incrementata con l'adozione della circolazione a senso unico su Via della Magliana e sul nuovo asse stradale in una sorta di sistema rotatorio, quindi in assenza di manovre in conflitto con correnti veicolari contrapposte.*

Deroga alla pendenza longitudinale massima

- 2.18 Per quanto riguarda le strade di quartiere di nuova realizzazione, il PGTU impone una pendenza longitudinale massima inferiore al 6% da ridursi al 5% in presenza di transito dei mezzi del trasporto pubblico.
- 2.19 Per superare i 16 metri di differenza di quota tra Via del Fosso della Magliana (intersezione posta a circa 13.00 metri s.l.m.) e Via delle Vigne (intersezione posta a circa 29.00 metri s.l.m.), il nuovo asse stradale a senso unico verso il centro presenta il tratto centrale lungo circa 100 metri con pendenza massima al 7%. Tale valore è lievemente superiore alla pendenza massima del 6% presente sul tratto esistente di Via della Magliana, dal momento che la stessa differenza di quota deve essere superata su un viluppo lineare del percorso inferiore di circa 50 metri.
- 2.20 Tale pendenza può, comunque, essere affrontata senza difficoltà sia dai mezzi pesanti sia da quelli leggeri. Con riferimento ai mezzi del trasporto pubblico va considerato che l'impatto è minimale sia perché il tratto con pendenza superiore al 5% è relativamente breve (si ribadisce che si tratta di circa 100 metri) sia perché non sono presenti o previste fermate.
- 2.21 *L'andamento monotono del profilo per il suo intero viluppo, con pendenze diverse ma dello stesso segno e raccordi verticali (non meno di 900 metri di raccordo concavo e 2700 metri di raccordo convesso) superiori ai minimi di norma (600 metri per i raccordi concavi e 1000 metri per i raccordi convessi), è caratterizzato da assenza di cunette e dossi e quindi la visibilità nel senso altimetrico è comunque verificata a garanzia della sicurezza della circolazione.*