

A TEC 286



ROMA CAPITALE

DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA
U.O. CITTA' PERIFERICA

PIANO ESECUTIVO PER IL RECUPERO URBANISTICO NUCLEO N° 12.12 "PALAZZO MORGANA"

MUN.
XII

COMMITTENTI:

Nominativo: ASSOCIAZIONE CONSORTILE "PALAZZO MORGANA"
Indirizzo della sede legale: VIA CASALDUNI N° 223, 00134-ROMA
Rappresentante Legale: CARLO D'ETTORRE, Via Grazzanise n° 209, 00134-Roma, Tel 06/71302605

Nominativo: CONSORZIO DEI PROPRIETARI "PALAZZO MORGANA 2"
Indirizzo della sede legale: VIA GROTTOLELLA N° 298, 00134-ROMA, consorziopalazzomorgana@pec.it
Rappresentante Legale: FRANCO TOSTI, Via Grottolella n° 25, 00134-Roma, Fax 06/71301109

ALLEGATO ALLA DELIBERA G.C.

36 n. del 01/04/2012

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Arch. Vincenzo Ambrosiano
Arch. Lucio Ambrosiano
Arch. Longo Domenico
Arch. Maura Ambrosiano
Arch. Valentina Parente

Sede legale: Via Casale le Allodole n° 24, 00134 - Roma; Tel 06/7194104, Fax 06/7194497, Email studioambrosiano@libero.it



Direttore Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica Ing. Errico Stravato
Coordinamento Tecnico - Amministrativo :
Direttore U.O. Città Periferica Ing. Tonino Egiddi

- Arch. Michela Poggipollini
- Arch. Maurizio Santilli
- Funz. Geom. Marco Fattori
- Funz. Geom. Cosma Damiano Vecchio
- Funz. Geom. Mauro Zanini
- Funz. Serv. Tec. Sist. Graf. Emanuela Morselletto
- Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Bruno De Lorenzo
- Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Anna Pamatoni
- Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Rossella Sharigia
- Istrut. Tecn. Sist. Graf. Fabio De Minicis
- Istrut. Tecn. Sist. Graf. Irene Tornai
- Geom. Isabella Castellano
- Geom. Mauro Ciotti
- Geom. Rufina Cruciani
- Geom. Rita Napolitano
- Geom. Antonio Narbone
- Geom. Maria Cristina Riu
- Funz. Dir. Amm.: Paolo Di Mario, Eugenia Girolami; Funz. Amm. Floriana D'Urso, Anna Medaglia; Istr. Amm. Manja Cesari, Simonetta Gumbadori;
- Oper. Serv. Supp. Cust. Daniela Astrologo
- Supporto Tecnico - Amministrativo R.p.R. S.p.A.:
- Arch. Cristiano Campanelli; Geom. Massimo Antonelli; Tec. Aerof. Alessandro Cugola; Istru. Amm.: Maurizio Barcellì, Fabrizio Prazzoli

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
IL DIRETTORE
Arch. Vincenzo Ambrosiano

IL DIRIGENTE
Ing. Tonino Egiddi



ALLEGATO ALLA NOTA
485403

N. 36/2012/286 DEL 28 SET 2012

Maurizio Galimberti

Tavola n.

12.2

RELAZIONE SULLA MOBILITÀ

Data: 22/06/10

Aggiornamenti: 15/10/12

File: Tav 12.2 - Relaz Mobilità

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Conferma

REGIONE LAZIO
PRESIDENZA GIUNTA REGIONALE

Copia conforme all'originale da integrare con le ~~modifiche, stralci,~~

~~condizioni, integrazioni, raccomandazioni e prescrizioni di cui alla~~

D.G.R. n° 588 del 11 OTT. 2016

che si rilascia a Roma, il 15 DIC. 2016

Il Funzionario Responsabile
Lorenzo De Angelis



RELAZIONE SULLA MOBILITA'

INQUADRAMENTO GENERALE

Il territorio in cui ricade il Toponimo oggetto di studio è denominato "Palazzo Morgana" e si colloca nel XII Municipio, tra Via della Stazione di Pavona a Nord, Pavona (Comune di Albano) a Est e un'area agricola che la divide dall'insediamento industriale di Santa Palomba a Ovest; è altresì contiguo, sul lato Nord, ad un altro Toponimo denominato "Via Ardeatina - Villa Balbotti".

Il territorio circostante inoltre è interessato dalla presenza di un'area per un Piano di Edilizia Economica e Popolare (C31 "Villa Balbotti") a Nord e da aree per un Programma Integrato; ciò dimostra la necessità di adeguare tutta la viabilità presente nel Piano in oggetto poiché questa sarà gravata in parte anche dai pesi insediativi futuri sopra citati.

La viabilità di distribuzione interna al quartiere è caratterizzata dalla presenza di un'estesa rete di strade locali ad uso pubblico (si vedano le foto aeree allegate), in alcuni casi con sezioni già adatte al doppio senso di marcia.

INQUADRAMENTO DELLA VIABILITA' PUBBLICA E PRIVATA AL CONTORNO

La via principale su cui gravita il comprensorio è **Via della Stazione di Pavona** (si veda la tavola allegata), strada extraurbana facente parte di un continuum stradale che collega Albano con Torvajonica, che lambisce tangenzialmente a Nord il Toponimo e a cui si riversano molte delle strade interne al quartiere. Vi è poi, sempre tangenzialmente, sul lato ovest **Via di Pian Savelli**, strada locale in parte appartenente all'area industriale di Santa Palomba, su cui si riversano alcune uscite di stabilimenti industriali e alcune strade del comprensorio in esame; tale via è sottoposta ad uno studio da parte del Municipio XII che la possa trasformare a strada di collegamento tra Via della Stazione di Pavona a nord e via della Cancelliera a sud.

ANALISI INTERNA E INTERFERENZE CON L'ESTERNO

Le strade interne al "Toponimo" sono proposte tutte come pubbliche, tranne l'ultimo tratto di Via Caggiano e quello di Via Casalduni, e sono tutte esistenti ma da adeguare come viabilità pubblica (si veda la tavola allegata). Da Nord a Sud tali strade avranno le seguenti caratteristiche:

- **Via Fisciano**: avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, sarà collegata a Via Contrada e a Via Castel Baronia mediante brevi prolungamenti di queste ultime e a Via Grottolella mediante un piccolo percorso pedonale; presenterà un'area a parcheggio nel tratto iniziale e prevederà un raccordo adeguato a Via della Stazione di Pavona, su cui si innesta a raso e a "T".

- **Via Contrada:** avrà una sezione iniziale media di 12,5 ml per poi avere una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia e presenterà delle aree a parcheggio sia sul lato destro che sinistro; sarà collegata nel tratto finale a Via Fisciano mediante un breve prolungamento.
- **Via Castel Baronìa:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, sarà collegata a Via Fisciano mediante un breve prolungamento; tale via prevederà un raccordo adeguato a Via della Stazione di Pavona, su cui si innesta a raso.
- **Via Grottolella:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, sarà collegata a Via Fisciano mediante un piccolo percorso pedonale; prevederà un'integrazione con l'adeguamento del tratto iniziale della stessa via ricadente all'interno del Piano di Edilizia Economica e Popolare e presenterà un'area a piazza pedonale pubblica nel tratto finale.
- **Via Scampitella:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia; presenterà un'area a parcheggio nel tratto centrale.
- **Via Arpaia:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia e presenterà un'area a parcheggio nel tratto centrale.
- **Via Campolattaro:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia e prevederà un'integrazione con l'adeguamento del tratto iniziale della stessa via ricadente all'interno del Piano di Edilizia Economica e Popolare; presenterà un'area a parcheggio nel tratto iniziale e una rotatoria nel tratto finale.
- **Via Casamarciano:** avrà una sezione media di 12,5 ml per il doppio senso di marcia e per una fascia a parcheggi.
- **Via Pratola Serra:** avrà una sezione media iniziale di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, fino all'incrocio con Via Casamarciano e Via Trevico, per poi presentare una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia fino all'incrocio con Via Omignano; prevederà un'integrazione con l'adeguamento del tratto iniziale della stessa via ricadente all'interno del Piano di Edilizia Economica e Popolare e presenterà un adeguamento nel tratto finale che la collegherà con Via Grazzanise.
- **Via Trevico:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia.
- **Via Striano:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia.
- **Via Omignano:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia.
- **Via Grazzanise:** avrà una sezione media iniziale di 12,5 ml per il doppio senso di marcia e per una fascia a parcheggi fino all'incrocio con Via Lustra, poi presenterà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, fino all'incrocio con Via di Sodano per poi proseguire con una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia fino all'incrocio con Via Casalduni; prevederà un breve prolungamento nel tratto iniziale che la collegherà con Via Pratola Serra e presenterà diverse aree a parcheggio lungo il suo percorso, dal momento che rappresenta la Via più lunga di tutto il Toponimo (1000 ml circa).
- **Via Letino:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia; prevederà un breve prolungamento nel tratto iniziale che la collegherà con Via Omignano.

- **Via Lustra:** avrà una sezione media iniziale di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, fino all'incrocio con Via Letino per poi proseguire con una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia fino all'incrocio con Via di Pian Savelli; presenterà un'area a parcheggio nel tratto intermedio; prevederà un raccordo adeguato a Via di Pian Savelli, su cui si innesta a raso e a "T".
- **Via di Sodano:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia; presenterà un'area a parcheggio nel tratto intermedio e prevederà un raccordo adeguato a Via di Pian Savelli, su cui si innesta a raso e a "T".
- **Via Succivo:** prevederà un prolungamento del tratto iniziale che la collegherà con Via Grottolella, con una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia fino all'incrocio con Via di Sodano, per poi proseguire nel tratto esistente con una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia fino all'incrocio con Via Casalduni; presenterà diverse aree a parcheggio lungo tutto il tratto, data la sua lunghezza.
- **Via Casalduni:** avrà una sezione media iniziale di 8,0 ml per il senso unico di marcia, fino all'incrocio con il nuovo tratto che la collegherà con Via di Pian Savelli poi proseguirà con una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia fino all'incrocio con Via Grazzanise, per poi presentare una sezione media iniziale di 8,0 ml per il senso unico di marcia, fino all'incrocio con Via Succivo; prevederà un prolungamento con una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia che la collegherà con Via di Pian Savelli, su cui si innesterà a raso e a "T", e manterrà un piccolo tratto a viabilità privata all'estremo est; presenterà diverse aree a parcheggio lungo tutto il tratto, data la sua lunghezza, e un'area per un'eventuale capolinea di autobus nel tratto a sud.
- **Via Caggiano:** avrà una sezione media iniziale di 10,5 ml per il doppio senso di marcia e manterrà un piccolo tratto a viabilità privata all'estremo est.

Come detto in precedenza, si prevede la realizzazione di una piazza pedonale centrale al Consorzio, alla fine di Via Grottolella, che funge da baricentro funzionale sia per la viabilità che per i servizi, estendendo una piccola area preesistente, attualmente denominata "piazzetta" dagli abitanti del Consorzio.

Esiste attualmente una linea di trasporto fornita dal Comune di Albano e affidata ad una ditta privata che partendo da Albano e arrivando alla Stazione ferroviaria di Pomezia passa internamente al Consorzio per Via Grottolella, parte di Via Grazzanise, Via Lustra e Via di Pian Savelli ed è destinata per questa un'unica area per la sosta; tale linea dovrà essere potenziata e integrata da linee di servizio pubblico.

Verrà quindi a tale scopo realizzato sia un capolinea di autobus alla fine di Via Casalduni, spostandolo dall'attuale sede nella "piazzetta", sia un insieme omogeneo e distribuito di slarghi stradali per la fermata di autobus, al fine di servire meglio l'intero quartiere.

CARICHI URBANISTICI

La proposta di Piano, di circa 44 ha, prevede l'insediamento di circa 1.000 nuovi abitanti rispetto agli attuali 660, per una densità abitativa interna totale di circa 37 ab/ha, più alta di circa 1,5 volte quella attuale; il territorio circostante inoltre è interessato dalla presenza di un'area per un Piano di Edilizia Economica e Popolare (C31 "Villa Balbotti") a Nord e da aree per un Programma Integrato, per un ulteriore carico di 1.750 abitanti circa. Il Piano inoltre prevede la creazione di 17 comparti a concentrazione edificatoria e una destinazione non abitativa pari al 10 % del totale della nuova volumetria (che è di 133.600 mc circa) mentre l'esistente non abitativo è pari a 5.000 mc circa.

Per ciò che concerne le opere di urbanizzazione è prevista la realizzazione di: un asilo nido, una scuola materna, un centro ricreativo, cinque parchi giochi per bambini per un totale di 7.225 mq circa, un parco libero per un totale di 3.635 mq circa e un'area per attività sportive di 7.575 mq circa, aree a parcheggio distribuite lungo tutta la viabilità per un totale di 17.620 mq circa e la ristrutturazione appunto della viabilità interna esistente.

La densità di traffico attuale interna (da rilievo) si attesta intorno ai circa 35 veicoli/ora di media; ipotizzandone quindi un incremento di 1,5 volte, si ottiene una previsione di circa 52,5 veicoli/ora.

ANALISI DELLA SICUREZZA PEDONALE E VEICOLARE

La viabilità interna verrà ristrutturata conformemente al Nuovo Codice della Strada. La conformazione del "Toponimo" infatti permette di adeguare la viabilità esistente in alcuni casi a quella di una strada a doppio senso di marcia con sezione media di 12,5 ml, in altri casi a quella di una strada a doppio senso di marcia con sezione media di 10,5 ml, in altri infine a quella di una strada a senso unico di marcia con sezione media di 8,0 ml; verranno previsti: corsie da 3,25 ml e mediamente marciapiedi da 2,00 ml, per le strade a doppio senso, e corsia da 4,50 ml e mediamente marciapiedi da 1,75 ml, per le strade a senso unico.

Gli incroci previsti permetteranno una buona visuale e la sicurezza veicolare e pedonale sarà garantita sia dalle caratteristiche spaziali della viabilità sia dalla presenza di eventuali dissuasori di velocità.

Inoltre sono previsti: un capolinea di autobus, aree a parcheggio e fermate per i mezzi pubblici quasi in ogni strada.

CONCLUSIONI

Dalle analisi e considerazioni svolte si può evincere che:

- Il Piano della viabilità, così come dimensionato, assorbirà i carichi urbanistici previsti nell'area: la superficie stradale infatti rappresenta il 15,7 % della superficie del Piano di Recupero; ciò significa che il lieve sovradimensionamento delle strade servirà a coprire i carichi urbanistici dovuti agli incrementi delle altre

pianificazioni urbanistiche adiacenti all'area del Piano (Piano di Edilizia Economica e Popolare e Programma Integrato);

- il trasporto pubblico dovrà in ogni caso essere riconsiderato, alla luce del fatto che attualmente esiste una sola linea privata e che alcune attività pubbliche previste sia dal nuovo Piano di Recupero Urbanistico che dalle altre pianificazioni urbanistiche adiacenti, avranno comunque necessità di essere servite.

Roma, 13/11/2012

Il Tecnico

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Carlo...

