

⚡ S. P. Q. R.

# COMUNE DI ROMA

UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLE OPERE PUBBLICHE DI ESECUZIONE AL PIANO GENERALE DELLA Z.I. DI ROMA APPROVATO CON D.I. DEL 27 OTTOBRE 1970 AI SENSI DELLA LEGGE N°346 DEL 6 FEBBRAIO 1941 E SUCCESSIVE MODIFICHE.

p.p. n.  
**19**  
L

DELLE ZONE PROSPICIENTI LA VIA DELLA  
MAGLIANA COMPRESSE TRA VIA SCARPERIA,  
IL FIUME TEVERE E VIA DI PINO LECCE

I Progettisti

ing. Enzo Ingrao  
ing. Eugenio Cappelli  
F.T.O. CAPPELLI

L'ing. DIRETTORE DI DIV.SONE  
Dott. Ing. Mario Codini  
F.T.O. CODINI

UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE  
IL DIRETTORE  
(Prof. Ing. Pietro Samperi)  
F.T.O. SAMPERI

COMUNE DI ROMA  
UFFICIO SPECIALE PIANO REGOLATORE  
Copia conforme all'originale di cui è a  
Deliberazione della Giunta Municipale  
n. 4974 del 26/8/74  
ratificata dal Consiglio Comunale  
con atto n. 421 del 14/3/75  
IL DIRIGENTE TECNICO SUPERIORE  
(Prof. Ing. Pietro Samperi)



ELAB.

**5**

relazione tecnica

data:

aggiornamenti:

## CARATTERISTICHE GENERALI

Il presente p.p. interessa un comprensorio di circa 130 ha, delimitato a sud dall'ansa del fiume Tevere, a Est dalla zona residenziale di Pian Due Torri, a Nord dalla Linea ferroviaria Roma - Pisa e dalla Borgata del Trullo, a Ovest ancora dal corso del fiume Tevere e da Via Pino Lecce.

Le zone industriali (con destinazione I.1 e I.2 di P.R.G.) incluse nel p.p. per un totale complessivo di circa 40 ha., sono attualmente sede di insediamento da parte di circa 50 industrie di vari tipi e dimensioni.

Le zone residenziali (con destinazione FI di P.R.G.) pure incluse nel p.p. comprendono aree già edificate con indice superiore a 1,5 mc mq. e aree libere o edificate con indice minore o uguale a 1,50 mc mq per complessivi ha. 9,00 ed un totale di circa 500 abitanti.

Fanno parte del comprensorio, oltre le suddette zone I.1, I.2 e FI anche una zona GZ, una zona II.2, una zona MI (attuale sede della Ferrovia Roma-Pisa) e alcune zone N.

Il collegamento con la città avviene attualmente attraverso Via della Magliana, la cui sezione è ormai insufficiente a smaltire il volume di traffico che vi gravita.

## CRITERI DI INTERVENTO

Ciò premesso, i principali criteri di intervento, oltre quello specifico di dare alla zona un assetto urbanistico definito adeguandolo alle previsioni di P.R.G. per quanto riguarda i pesi demografici, gli standards dei servizi e del verde, la grande e media viabilità, le destinazioni di zona e i vincoli, sono stati i seguenti:

- 1) potenziare (in parte modificando e in parte allargando il tracciato) la via della Magliana per adeguarla alle necessità del traffico relativo agli insediamenti esistenti e a quelli futuri.
- 2) svincolare la rete viaria dalla linea ferroviaria Roma-Pisa, eliminando gli attuali passaggi a livello.
- 3) separare il traffico di scorrimento veloce della autostrada di Fiumicino e della nuova Via Olimpica da quello di trasferimento e di distribuzione locale concentrando gli scambi in due soli nodi.

## RELAZIONE TECNICA

### PREMESSA

La Zona Industriale di Roma ha una normativa speciale in forza della legge 6 febbraio 1941 n. 346 e successive modifiche che si aggiunge integrando le disposizioni della legge urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150 modificata con legge n. 765 del 6 agosto 1967.

In conformità degli strumenti urbanistici citati il piano particolareggiato in oggetto è stato studiato sia sotto il profilo urbanistico quale strumento attuativo del P.R.G. di cui al D.P.R. 16 dicembre 1965, con i criteri e le modalità stabilite dalla legge urbanistica, sia come piano delle opere pubbliche quale strumento attuativo del Piano Generale della Zona Industriale di Roma, di cui al D.L. 27 ottobre 1970 con i criteri e le modalità fissati dalla legge 6 febbraio 1941 e successive modifiche.

Premesso che con separato provvedimento è stato disciplinato l'assetto urbanistico dell'intero territorio considerato, con il presente piano delle opere pubbliche che rispetta tutte le previsioni urbanistiche emergenti dal succitato provvedimento, sono state particolarmente regolamentate, sulla base delle zonizzazioni del piano generale di cui al Decreto Interministeriale citato, le aree industriali, nonchè sono state elaborate le previsioni delle infrastrutture necessarie per l'agibilità della zona industriale medesima.

Inoltre per sopperire le carenze dei servizi della limitrofa zona residenziale di Pian Due Torri si è sovradimensionata la superficie dei servizi vincolati dal p.p. rispetto a quelli necessari.

#### VIABILITA'

Per quanto riguarda la viabilità va sottolineato che la presenza nel piano di due importanti arterie longitudinali (S.S. n.201 di Fregene e Via della Magliana) e di una trasversale (Via Olimpica) nonché dell'asse ferroviario Roma-Pisa, ha condizionato fortemente il disegno della rete viaria imponendo soluzioni tecniche atte a soddisfare le diverse esigenze sia del traffico di scorrimento veloce che di quello industriale e residenziale di trasferimento e di distribuzione.

Allo scopo lungo la S.S. 201 sono stati previsti due importanti svincoli:

- il primo, già previsto dal P.R.G. e in parte realizzato, consente il collegamento della S.S.201 dell'aeroporto con la nuova Via Olimpica e con Via della Magliana opportunamente adeguata e potenziata;
- il secondo, di nuova previsione, permette un ulteriore scambio tra la nuova Via Olimpica e la S.S.201 (senza interferire con Via della Magliana) consentendo al traffico proveniente dal settore ovest della città di raggiungere il mare e la zona pontina nonché la grande viabilità del settore Est senza gravitare sul centro direzionale dell'EUR.

Oltre ai suddetti svincoli, le principali attrezzature viarie proposte sono:

- 1) adeguamento di Via della Magliana alle nuove esigenze di traffico delle zone industriali e residenziali;
- 2) un sottovia in corrispondenza dell'incrocio della Via del Trullo con la Ferrovia Roma-Pisa consentendo l'eliminazione del passaggio a livello e un rapido collegamento con la Via Portuense;
- 3) Un primo cavalcavia sulla ferrovia Roma-Pisa (Km.12+037) per consentire alle limitrofe zone residenziali un agevole collegamento con Via della Magliana;
- 4) Un secondo cavalcavia sulla ferrovia Roma-Pisa (Km.14+500) in corrispondenza dell'attraversamento di questa da parte della nuova Via della Magliana.

ZONIZZAZIONE

Il presente piano particolareggiato prevede quattro differenti zone per insediamenti industriali e artigianali:

- a) zone per grandi industrie
- b) " " medie "
- c) " " piccole " e magazzini
- d) " " attività artigianali

Le caratteristiche relative a ciascuna zona sono indicate nelle norme tecniche di attuazione allegare (elab. n. 4).

La differenziazione delle zone nell'ambito della destinazione I. è stata operata in base alla consistenza delle industrie esistenti e in base alla situazione della prevista viabilità.

Una vasta zona in corrispondenza di Via del Trullo, destinata dal P.R.G. a zona I.I. è stata invece trasformata in zona MI (servizi generali) in quanto essendo attualmente occupata da impianti militari è stata in occasione del D.I. del 27.10.1970 stralciata dalle zone industriali.

E' stata inoltre prevista una zona M2 a servizi privati con utilizzazione di tipo artigianale.

La zona residenziale F1, gravitante su Via della Magliana in corrispondenza dell'incrocio con Via del Trullo, è stata confermata con indice di fabbricabilità di 1,5 mc/mq.

Il numero totale degli abitanti relativi a tale zona (abitanti esistenti e di futuro insediamento) risulta:

a) superficie aree già edificate con indice superiore a 1,5 mc/mq	mq.	10.388
b) superficie aree libere o edificate con indice inferiore o uguale ad 1,50 mc/mq	mq.	37.022
Totale aree in zona F1		mq. 47.410
Cubatura esistente nelle aree A)	mc.	19.660
Cubatura edificabile nelle aree B)	mc.	55.533
Cubatura totale		mc. 75.193

Abitanti totali:  $75.193 : 80^{\&}$  = 940 abitanti esistenti e di futuro insediamento).

& La divisione per 80 anziché per 92 relativamente alla cubatura esistente.

te, è cautelativa a vantaggio della dotazione di spazi pubblici.

### CALCOLO DEI SERVIZI DEL VERDE E DEI PARCHEGGI

Il fabbisogno di servizi, verde e parcheggi è stato calcolato in base agli standards previsti dalle vigenti norme in materia.

In particolare per la zona L tale fabbisogno globale, secondo quanto previsto dal D.M. del 2.4.68 è stato calcolato sulla base del 10% della superficie destinata ad attività produttive (ha. 37,30):

fabbisogno globale =  $0,10 \times 373.000 \text{ mq.} = \text{mq. } 37.300$

(servizi, verde e parcheggi)

Per la zona FI invece i fabbisogni, sempre in base al citato D.M., sono stati così calcolati:

fabbisogno servizi =  $920 \text{ ab.} \times 7,10 \text{ mq/ab.} = \text{mq. } 667$

" verde =  $920 \text{ ab.} \times 9,00 \text{ mq/ab.} = \text{mq. } 826$

" parcheggi =  $920 \text{ ab.} \times 2,50 \text{ mq/ab.} = \text{mq. } 235$

---

fabbisogno globale =  $920 \text{ ab.} \times 19,60 \text{ mq/ab.} = \text{mq. } 1728$

Il fabbisogno totale globale, per l'intero comprensorio, risulta:

fabbisogno globale =  $\text{mq. } (37.300 + 1728) = \text{mq. } 39.028$

(servizi verde e parcheggi)

Nella tabella A allegata sono riportati, relativamente alla zona FI, i singoli fabbisogni per le scuole (secondo gli standards prescritti dalla G.M. del 1.6.70) e per gli altri tipi di servizi (secondo gli standards previsti dalle vigenti norme tecniche del P.R.G.).

TAB. A

FABBISOGNO SERVIZI ZONA FI (ab. 940)

<u>Tipo di servizio</u>	<u>Indice mq ab</u>	<u>Superficie</u>
centro parrocchiale	0,80	mq. 752
centro culturale, assistenza le e ricreativo	0,80	mq. 752
centro sanitario	0,30	" 282
centro amministrativo	0,20	" 188
centro commerciale	0,50	" 470
scuole	4,50	" 4230
Totale		mq. 6674

FABBISOGNO SCOLASTICO ZONA FI (ab. 940)

asili nido	2% 940 abitanti	19 alunni	1 asilo nido
scuole materne	2,5% 940 "	24 "	1 aula
" element.	9,0% 940 "	85 "	4 aule
" medie	5,5% 940 "	52 "	3 aule

La scelta del tipo di servizio da insediare invece è stata fatta sia tenendo presenti le caratteristiche industriali del comprensorio da pianificare e quindi la opportunità di dotarlo di attrezzature di possibile fruizione da parte degli addetti (come asili nido, scuole materne ed elementari, centri assistenziali, culturali e ricreativi), sia considerando la necessità di sopprimere alle carenze dell'adiacente quartiere di Pian due Torri.

Per questa ultima ragione è stato necessario vincolare a zona M3 la fascia di zona I 2 ubicata nella parte Nord-Est del comprensorio. La corrispondente superficie è stata recuperata destinando a servizi privati (M2 con utilizzazione di tipo artigianale) tre distinte zone per un totale complessivo di circa ha. 7,50.

Nell'introfurre la suddetta destinazione M2 si è invitata nel contempo la competente Ripartizione XIII a predisporre il provvedimento di variante al Piano delle aree destinate ad insediamenti produttivi al fine di comprendere tra queste le aree in oggetto.

Il tipo e la superficie dei servizi reperiti nel presente p.p. si può così riassumere:

<u>Servizi vari</u>	<u>mq. superficie</u>
1 centro culturale	5.000
1 centro assistenziale	2.000
2 centri ricreativi	9.000
1 centro sanitario	6.000
1 centro amministrativo	3.500
1 centro commerciale	6.000
<b>TOTALE SERVIZI VARI</b>	<b>mq. 31.500</b>

Scuole

4 asili nido (220 bambini)	
3 scuole materne (15 aule)	
4 scuole elementari (75 aule)	
1 scuola media (24 aule)	
<b>TOTALE SCUOLE</b>	<b>mq. 58.000</b>

TOTALE SERVIZI	mq.	90.400
VERDE ATTREZZATO	"	29.000
PARCHEGGI	"	24.000
		<hr/>
TOTALE GLOBALE	mq.	143.400

Confrontando i fabbisogni con le previsioni di p.p. il bilancio è il seguente:

Servizi, verde e parcheggi necessari	mq.	39.028
Servizi verde e parcheggi reperiti	"	143.400
eccedenze	"	104.372

Nella tab. B è riportata una analisi delle superfici del comprensorio in base alle nuove destinazioni di piano particolareggiato.

TABELLA B

ANALISI DELLE SUPERFICI DEL COMPRESORIO

Tipo di area	ha.	%
Areae industriali	29,80	22,82
" F1	4,70	3,60
" H2	1,20	0,92
" M1 (zona militare)	10,00	7,67
" M1 (zona ferroviaria)	0,40	0,32
" M3	0,00	0,00
" M2	7,50	5,75
" N (verde organizzato)	2,90	2,23
" N (verde di rispetto stradale)	35,40	27,10
" N ( " " generale)	0,80	0,62
" N (fasce di rispetto della viabilità industriale)	0,40	0,32
Strade	17,00	13,03
Parcheggi	2,40	1,81
Area totale di p.p.	130,50	100,00

VARIANTI AL P.R.G.

Il presente p.p. si attiene alle previsioni del P.R.G. approvato il 16.12.1965 ed alla variante di P.R.G. approvata il 16.12.1971 salvo alcuni adeguamenti e precisazioni del P.R.G. resi indispensabili a seguito dello studio particolareggiato:

- 1) In corrispondenza di via del Trullo da zona L1 a zona M1, in ottemperanza alle prescrizioni del D.I. 27.10.1970 di approvazione delle zone industriali di Roma, essendo tale zona già occupata da impianti militari.
- 2) In corrispondenza della suddetta zona, tangenzialmente al confine, da zona F1 e zona N a zona L1 (grandi industrie) essendo tali zone già compromesse con industrie esistenti e comprese nel perimetro del D.I. per la formazione dei nuovi comprensori accessori della zona industriale di Roma.
- 3) Lungo la Via della Magliana, nella parte ovest del comprensorio, da zona F1 a parcheggio e verde di rispetto assoluto della viabilità.
- 4) Lungo Via della Magliana, nella parte ovest del comprensorio, da zona F1 a zona M3 per adeguamento agli standards.
- 5) Nella parte sud del comprensorio tra la zona F1 e la S.S.201 da zona H2 a zona M2 (con utilizzazione di tipo artigianale) per il recupero della zona artigianale trasformata in M3 e N (vedi punto 9).
- 6) Nella parte sud del piano, all'altezza dell'incrocio con Via del Trullo, da zona H2 a viabilità e verde di rispetto per il nuovo tracciato di Via della Magliana.
- 7) Nella parte centrale del comprensorio da zona M3 a zona N (verde di rispetto) per il nuovo tracciato di Via della Magliana.
- 8) In corrispondenza del nuovo svincolo tra la S.S.201 e la Via della Magliana da zona G4, F1, L1 a sede stradale e verde di rispetto.
- 9) Nella parte Nord-Est del comprensorio tra la ferrovia Roma-Pisa e Via della Magliana da zona L2 a zona M3 e verde organizzato per adeguamento agli standards di P.P.
- 10) In corrispondenza dello svincolo di P.R.G. tra le S.S.201, la Via Olimpica e Via della Magliana da zona L2 a sede stradale e verde di rispetto.

- 11) Nella parte nord-est del comprensorio da zona N a zona M3 per adeguamento agli standards di P.P.
- 12) Lungo il confine con Via della Scarperia da zona L1 a zona M3 per adeguamento agli standards di p.p.
- 13) Lungo il confine con Via della Scarperia da zona N a zona M2 per le ragioni di cui ai punti 5 e 9.
- 14) Nella parte sud-est del comprensorio, lungo l'argine del fiume Tevere da zona L1 a sede stradale e verde di rispetto.
- 15) In prossimità dello svincolo tra la S.S.201 la nuova Via Olimpica e Via della Magliana da zona L2 a zona M2 sia per le ragioni di cui ai punti 5 e 9 sia in quanto risulta già compromessa da industrie esistenti.

Il piano particolareggiato 19.L., oltre che dalla presente relazione è costituito dai seguenti elaborati:

1) Stralcio del D.L. n. 16170 R.496 G.138 B del 27 ottobre 1970 per la formazione dei nuovi comprensori accessori della Z.I. di Roma a norma dell'art. unico della Legge 22 marzo 1952 n.187.

2 a) Planimetria catastale - zonizzazione scala 1:1000

2b) " " " " "

2c) " " " " "

2d) " " " " "

3) Rete viaria scala 1:2000

4) Norme tecniche di attuazione