

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE 19 ottobre 2000, n. 24.

Approvazione ai sensi della legge regionale n. 19/1991 e successive modificazioni del bilancio di previsione del Parco regionale naturale dei Monti Lucretili per l'anno 1999.

Pag. 10

ATTI DELLA GIUNTA REGIONALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 11 aprile 2000, n. 1284.

Comune di Roma. Variante al piano regolatore generale relativo all'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso tra la via Salaria e la via Cristoforo Colombo. Approvazione Pag. 11

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 1° agosto 2000, n. 1838.

Associazione GAL «X Comunità Montana dell'Aniene di Subiaco (Roma). Riconoscimento della personalità giuridica di diritto privato ai sensi della legge regionale 2 dicembre 1983, n. 73 Pag. 14

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 19 settembre 2000, n. 1971.

Comune di Formello (Roma). Ampliamento strada comunale «Via Santa Corchisa» in variante al vigente piano regolatore generale Pag. 19

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 24 ottobre 2000, n. 2159.

Autorizzazione esercizio residenza sanitaria assistenziale della «S.I.P.A.» S.r.l. denominata «Center Hospital», sita in Cassino (Frosinone), via G. Di Biasio n. 1 Pag. 21

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 30 ottobre 2000, n. 2199.

Ricepimento di nuove funzioni amministrative sulla pecora ed acquacoltura, attribuite da parte del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali Pag. 22

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 30 ottobre 2000, n. 2200.

Legge 27 ottobre 1966, n. 910, art. 12 e successive modificazioni ed integrazioni, concernente «fondo per lo sviluppo della meccanizzazione in agricoltura». Ripartizione, tra Istituti di credito e su base provinciale, dell'anticipazione statale di L. 9.309.000.000. Disposizioni operative regionali (Avviso pubblico) Pag. 23

DECRETO DELLA GIUNTA REGIONALE 28 novembre 2000, n. 2383.

Reg. (CE) n. 1257/1999. Piano di sviluppo rurale del Lazio 2000-2006. Avvisi pubblici. Pasticazione temporanea al 23 gennaio 2001 del termine per la raccolta delle domande di adesione alla misura III.1 «Misure agronomiche» per la campagna 2000/2001. Rettifica deliberazione della Giunta regionale n. 2007 del 26 settembre 2000 Pag. 61

DECRETO DELL'ASSESSORE PER LE POLITICHE DELL'AMBIENTE 7 settembre 2000, n. 18.

Legge 11 aprile 1985, n. 37, art. 18. Integrazione COR Centro operativo regionale. Evento sismico 11 marzo 2000.

Pag. 62

DECRETO DELL'ASSESSORE PER LE POLITICHE DELL'AMBIENTE 7 novembre 2000, n. 19.

Dichiarazione dello stato eccezionale di calamità. Richiesta della dichiarazione dello stato d'emergenza con gli interventi dello Stato Pag. 63

ORDINANZA DELL'ASSESSORE PER LE POLITICHE DELL'AMBIENTE 7 settembre 2000, n. 17.

Sisma 11 marzo 2000. Esecuzione di opere custodimentali «indagini geognostiche» nel territorio del comune di Gerano (Roma) Pag. 64

DETERMINAZIONE DEL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO INTERVENTI SOCIO-SANITARI EDUCATIVI PER LA QUALITÀ DELLA VITA 21 giugno 2000, n. 108.

Legge regionale 28 giugno 1993, n. 29. Contributi in favore delle organizzazioni di volontariato. Riparto 2000. Beneficiari A.V.O. - II - Ladispoli ed altri. Spesa L. 1.400.000.000. Capito 42121. Esercizio finanziario 2000.

Pag. 65

DETERMINAZIONE DEL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO INTERVENTI SOCIO-SANITARI EDUCATIVI PER LA QUALITÀ DELLA VITA 4 luglio 2000, n. 120.

Interventi in favore delle cooperative integrate. Leggi regionali n. 9/1987 e n. 7/1989. Riparto 2000. Beneficiari Cooperativa «21 Marzo» ed altre. Spesa di L. 3.371.113.000. Capitoli 42127 e 42128. Esercizio finanziario 2000 . Pag. 71

DETERMINAZIONE DEL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PROMOZIONE CULTURA, SPETTACOLO, TURISMO E SPORT 2 ottobre 2000, n. 827.

Agenzia di viaggi e turismo I Viaggi del Magellano in Roma, via Palermo, 28. Revoca autorizzazione decreto P.G.R. n. 177 del 7 aprile 1995 per rinuncia all'esercizio delle attività di cui all'art. 3, lettera A, della legge regionale n. 63/1984 Pag. 78

GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO

.....

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL

11 APR. 2000

ADDI' 11 APR. 2000 NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, IN VIA CRISTOFORO COLOMBO, 212 SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE, COSI' COSTITUITA:

BADALONI	Pietro	Presidente	FEDERICO	Maurizio	Assessore
COSENTINO	Lionello	Vice Presidente	HERMANIN	Giovanni	"
ALEANDRI	Livio	Assessore	LUCISANO	Pietro	"
AMATI	Matteo	"	MARRONI	Angiolo	"
BONADONNA	Salvatore	"	META	Michele	"
CIOFFARELLI	Francesco	"	PIZZUTELLI	Vincenzo	"
DONATO	Pasquale	"			

ASSISTE IL SEGRETARIO Dott. Saverio Guccione.
..... OMISSIS

ASSENTI: Badaloni - Donato - Hermanin - Meta

DELIBERAZIONE N° 1284

OGGETTO: Schema di deliberazione concernente: COMUNE DI ROMA - VARIANTE AL P.R.G.
RELATIVA ALL'ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE NEL SETTORE URBANO COMPRESO
TRA LA VIA SALARIA E LA VIA CRISTOFORO COLOMBO - APPROVAZIONE



LA GIUNTA REGIONALE

Vista la legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150 e successive modificazioni e integrazioni;

Visto il D.P.R. 15 gennaio 1972, n. 8;

Vista la legge regionale 5 settembre 1972, n. 8;

Vista la legge regionale 12 giugno 1975, n. 72;

Vista la legge regionale 8 novembre 1977, n. 43 e successive modificazioni;

Vista la legge 15 maggio 1997, n. 127;

Ritenuto che il Comune di Roma è dotato di P.R.G. approvato con il D.P.R. del 16.12.1965;

Vista la delibera consiliare n. 113 del 7.7.1997 esecutiva a norma di legge, con la quale il Comune di Roma ha adottato una variante al P.R.G. relativa all'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso tra la Via Salaria e la Via Cristoforo Colombo;

Ritenuto che a seguito della pubblicazione degli atti e degli elaborati, avvenute ai sensi e forme di legge, sono state presentate n. 8 osservazioni nei termini ed 1 fuori termine, in ordine alle quali il Comune di Roma ha formulato le proprie controdeduzioni con delibera consiliare n. 77 del 21.5.1999;

Viste le determinazioni dirigenziali del Dipartimento VI del Comune di Roma n. 7 del 26/1/2000 e n. 40 del 31/3/2000, rese ai sensi dell'art. 6 della legge regionale n. 59/95;

Visto il parere favorevole dell'Assessorato Sistema Agricolo e Mondo Rurale, espresso in sede di Conferenza dei Servizi il 7/4/2000, con il quale peraltro vengono dettate le condizioni che di seguito integralmente si riportano:

- 1) sia inserito d'ufficio nel testo delle N.T.A. il seguente articolo:
AREE DI DEMANIO E PRIVATE GRAVATE DA USI CIVICI.
"Rientrano tra i beni di uso civico e pertanto sono soggetti alle presenti norme"
 - a) "le terre assegnate, in liquidazione di diritti di uso civico e di altri diritti promiscui, in proprietà esclusiva alla generalità dei cittadini residenti nel territorio del Comune o di una Frazione anche se imputate alla totalità dei suddetti Enti";
 - b) "le terre possedute da Comuni o Frazioni soggette all'esercizio degli usi civici e comunque oggetto di dominio collettivo delle popolazioni";



1284 11 APR. 2000

- c) "le terre possedute a qualunque titolo da università e associazioni agricole comunque nominate";
- d) "le terre pervenute agli Enti di cui alle precedenti lettere a seguito di scioglimento di promiscuità, permuta con altre terre civiche, conciliazioni regolate dalla legge 10.06.1927 n. 1766, scioglimento di associazioni agrarie, acquisto ai sensi dell'art. 32 della stessa legge 1766/27";
- e) "le terre pervenute agli Enti medesimi da operazioni e provvedimenti di liquidazione o estinzione di usi civici comunque avvenute";
- f) "le terre private gravate da usi civici a favore della popolazione locale per i quali non sia intervenuta la liquidazione ai sensi della citata legge 1766/27".

"Le terre di demanio collettivo appartenenti al Comune non possono essere interessate da edificazione o da utilizzazione non compatibile con la gestione collettiva delle stesse ai fini agro-silvo-pastorali. Non sono utilizzabili per il conseguimento di eventuali lotti minimi, imposti dallo strumento urbanistico per l'edificazione, anche ove si ipotizzi che la stessa sia posizionata all'esterno della parte sottoposta a vincolo essendo tali aree interessate solo dalle indicazioni contenute nella legge 1766 del 1927".

"Qualora, ai fini di un ordinato sviluppo urbanistico del Comune, vengano interessati terreni appartenenti al demanio civico, gestiti direttamente dal Comune, con previsioni di opere pubbliche, si dovranno attivare le procedure autorizzative di cui all'art. 12 della Legge n. 1766 del 16.06.1927".

"Qualora, sempre ai fini di un ordinato sviluppo edificatorio, la previsione di destinazione ad uso edificatorio di natura residenziale, turistica, commerciale, artigianale o industriale, riguardi terreni di demanio collettivo, non edificato, sia esso gestito direttamente dal Comune o in possesso di occupatori, esse potranno essere oggetto di Concessione Edilizia, a seguito della loro alienazione che dovrà avvenire nei modi e termini di cui agli articoli 5, 6 e 7 della Legge regionale n. 1 del 03/01/1986".

"Per i terreni di demanio collettivo che risultano edificati, in possesso di occupatori, si applicano le norme di cui all'art. 8 delle citata L.R. 1/86, e successive modificazioni ed integrazioni".

"Per i terreni, invece, di natura privata gravati da diritti civici, le norme contenute nel presente piano, qualora la previsione urbanistica di carattere edificatorio si rende necessaria poichè legata ad un ordinario sviluppo urbanistico del territorio, si applicano ad avvenuta liquidazione degli usi civici in conformità delle disposizioni di cui all'art. 7 della Legge n. 1766 del 16/06/1927, ovvero art. 4 della Legge Regionale n. 1 del 03/01/1986".

"Gli strumenti urbanistici attuativi delle proposte contenute nel P.R.G. che dovessero interessare dei fondi sui quali sono state attivate procedure di legittimazione o di liquidazione dell'uso per renderli edificabili, dovranno essere interessati dalle prescrizioni contenute nel P.T.P. di competenza".



Cur *9/8*

2) qualora sui terreni interessati dalla variante al Piano Regolatore Generale dovesse emergere la presenza di demanio civico, a seguito della redazione dell'istruttoria demaniale in corso di elaborazione, il Comune di Roma dovrà attivare le procedure di mutamento di destinazione d'uso o di alienazione ai sensi dell'art. 12 della L. n. 1766 del 16.06.27 ed artt. 39 o 41 del R.D. del 26.02.28 n. 332.

Considerato che gli atti relativi alla variante in questione, presentati all'Assessore all'Urbanistica e Casa, sono stati da Questo sottoposti all'esame Comitato Tecnico Regionale, 1° Sezione;

Visto il voto n. 417/1 reso nell'adunanza del 2.3.2000, con il quale il predetto Consesso ha espresso il parere che la variante sopracitata sia meritevole di approvazione con lo stralcio relativo alla viabilità già approvata in sede di Accordo di Programma sottoscritto in data 11.11.97 e con le raccomandazioni nel voto stesso riportate;

Ritenuto di condividere e fare proprio il predetto voto del C.T.C.R., 1° sezione, n. 417/1 del 2.3.2000, che si allega alla presente delibera (all.to A) di cui costituisce parte integrante;

Su proposta dell'Assessore all'Urbanistica e Casa

DELIBERA

Con lo stralcio e le raccomandazioni contenute nel voto del C.T.C.R., 1° Sezione n. 417/1 del 2.3.2000, che forma parte integrante della presente delibera cui è allegato sotto la lettera "A", e con la condizione contenuta nel parere dell'Assessorato Sistema Agricolo e del Mondo Rurale rilasciato in Conferenza dei Servizi 7/4/2000, è approvata la variante al P.R.G. relative all'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso tra la Via Salaria e la Via Cristoforo Colombo adottata dal Comune di Roma con deliberazione Consiliare n. 113 del 7.7.1997.

La variante è vistata dall'Assessore all'Urbanistica e Casa nell'Allegato "A" e nei seguenti elaborati:

- Relazione generale
- Tav. n. 1 stralcio di P.R.G. – Fogli 15 n, 15 S, 16 N, 16 S, 24 N, 25 N, 25 S;
- Tav. n. 2 variante di P.R.G. – Fogli 15 n, 15 S, 16 N, 16 S, 24 N, 25 N, 25 S;
- Tav. n. 2A localizzazione delle osservazioni – Fogli – 15 S, 16 S, 24 N, 25 S;
- Tav. n.2B variante con le osservazioni accolte Fogli – 15 S, 16 S, 24 N, 25 S.

Le osservazioni sono decise in conformità a quanto specificato nell'allegato "A".

La presente delibera non è soggetta a controllo ai sensi dell'art. 17, comma 32, della legge 15.5.1997, n. 127 e sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio

IL VICE PRESIDENTE : F.to Lionello COSENTINO

IL SEGRETARIO: F.to Dott. Saverio GUCCIONE

15 GIU. 2000





REGIONE LAZIO

Dipartimento Urbanistica e Casa

Per Copia Conforme
C.T.C.R. - 1^a Sezione
Il Segretario

ALLEGATO

A

AREA

ALBA DELIBERAZIONE DI GIUNTA REGIONALE

SERVIZIO

Atto. U.S. SENS. INTI

N° 1.284 DEL 11 APR. 2000

PROT. N.

C.T.C.R. 1^a Sezione
Voto n° 41771 02 MAR. 2000
Adunanza del 02/03/2000

REGIONE LAZIO
ASSESSORATO URBANISTICA E CASA
L'Assessore

OGGETTO: Comune di Roma - Variante al Piano Regolatore per l'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso tra la Via Salaria e la Via Cristoforo Colombo - Delibera Consiliare n° 113 del 7/07/1997 - Controdeduzioni alle osservazioni presentate avverso la deliberazione. Deliberazione C.C. n° 77 del 31/05/1999.

LA SEZIONE

Visto la nota n° 3319/99 del 31/01/2000 con la quale il Settore 44 dell'Assessorato all'Urbanistica e Casa ha trasmesso la relazione istruttoria con il proprio avviso relativo alla variante in oggetto.

Vista la relazione istruttoria in data 31/01/2000.

Visti gli atti.

Udita la Commissione Relatrice.

PREMESSO

Con nota n° 8589 del 7/9/1999, acquisita al protocollo del Settore 44 in data 07/09/1999 al prot. n° 2402, il Settore 45 ha inviato gli atti relativi alla variante al Piano Regolatore per l'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso tra la Via Salaria e la Via Cristoforo Colombo per l'istruttoria ai sensi della L.R. n° 43 del 8/11/1977 e la proposta di parere ai sensi dell'art. 4 L.R. n° 9 del 29/01/1983.

Con la stessa nota il Settore Amministrativo ha attestato la regolarità dal punto di vista formale degli atti costituenti la variante, segnalando la mancanza del parere relativo agli Usi Civici di cui all'art. 2 della L.R. n° 1 del 3/01/1986, a suo tempo richiesto dall'Amministrazione Comunale, con nota n° 2500 del 10/09/1997, all'Assessorato Sviluppo del Sistema Agricolo.



144



REGIONE LAZIO

Dipartimento Urbanistica e Casa

AREA

ROMA

SERVIZIO

PROT. N.

Si fa presente che al momento dell'esame della pratica il sopra citato parere non era ancora pervenuto, ma il Settore ha ritenuto di dover dare corso ugualmente all'istruttoria ai sensi della L.R. n° 95/96, verificando che tale parere venga reso almeno prima della conclusione del procedimento da parte della G. R..

Durante l'esame della variante il Settore 44, con nota n° 2402 del 14/10/1999, ha richiesto atti integrativi relativi alla situazione geologica ed archeologica all'Amministrazione Comunale la quale, con la nota n° 13916 del 10/11/1999, ha provveduto ad inviare chiarimenti su quanto richiesto.

PREMESSO

Con delibera del Consiglio Comunale n° 113 del 7/07/1997, l'Amministrazione Comunale ha adottato la variante di P.R.G..

La delibera, trasmessa ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 della Legge 1150/42, è corredata dalla sottoelencata documentazione, che fa parte integrante della stessa:

- 1) deliberazione n° 113 del 07/07/1997 di adozione della variante;
- 2) relazione generale;
- 3) tavola n° 1 Stralcio di Piano Regolatore Fogli 15N, 15S, 16N, 16S, 24N, 25N, 25S;
- 4) tavola n° 1 Variante di Piano Regolatore Fogli 15N, 15S, 16N, 16S, 24N, 25N, 25S;
- 5) documenti attestanti la regolarità dell'eseguito depositato all'Albo Pretorio, e precisamente:
 - a) domanda al Presidente della Giunta Regionale intesa ad ottenere l'approvazione del provvedimento;
 - b) manifesto;
 - c) FAL n° 80 del 07/10/1997;
 - d) certificazione servizi messi, sulla pubblicazione e della presentazione di n° 8 osservazioni;
- 6) deliberazione n° 77 del 31/05/1999 di controdeduzioni alla delibera n° 113/97;
- 7) tavola n° 2A Localizzazione delle osservazioni Fogli 15S, 16S, 24N, 25S;
- 8) tavola n° 2B Variante con osservazioni accolte Fogli 15S, 16S, 24N, 25S.

Ai sensi dell'articolo n° 9 della Legge n° 1150 del 17/08/1942 e successive modifiche ed integrazioni, previa inserzione sul foglio Annunzi Legali della Provincia di Roma n° 80 del 07/10/1997, gli atti del citato provvedimento sono stati depositati e pubblicati presso l'Albo Pretorio Comunale per 30 giorni consecutivi per il periodo dal 08/10/1997 al 06/11/1997.



REGIONE LAZIO

Dipartimento Urbanistica e Casa

AREA

ROMA

SERVIZIO

PROT. N.

Durante il periodo di affissione e nei trenta giorni successivi (termine ultimo 9 dicembre 1997) sono pervenute n° 8 opposizioni alla delibera di adozione, inoltre una osservazione è stata presentata oltre i prescritti termini di pubblicazione direttamente all'Ufficio del Nuovo Piano Regolatore.

Il Comune di Roma, con delibera n° 77 del 21 maggio 1997, ha formulato le proprie controdeduzioni alle osservazioni presentate compresa quella pervenuta oltre i termini prescritti.

Il Piano Regolatore Generale, approvato con DPR n° 1645 del 16/12/1965, prevedeva la realizzazione di interventi viari finalizzati alla integrazione della viabilità esistente, e tra questi interventi era previsto il cosiddetto Asse Attrezzato la cui realizzazione, nel corso degli anni, si è ritenuta inattuabile. Pertanto, si è reso necessaria una variante avente come oggetto la viabilità alternativa alla previsione di PRG di collegamento viario veloce nord - sud attestato nel quadrante orientale all'interno del GRA.

Le varianti oggetto del presente provvedimento riguardano la Nuova Circonvallazione Nomentana dalla Batteria Nomentana alla Via Cristoforo Colombo, la Arteria Tangenziale in prosecuzione di Viale Palmiro Togliatti dalla Via Salaria fino all'EUR sottopassando il Parco dell'Appia Antica, nonché dalla Arteria Trasversale Nord dalla nuova Circonvallazione interna al nodo di Ponte Mammolo.

In data 11/11/1997, tra il Ministero dei LLPP, il Ministero dei trasporti, la Regione Lazio, la Provincia di Roma e le FS S.p.A. è stato sottoscritto un accordo di Programma per la riqualificazione dell'area della stazione Tiburtina, che tra le altre opere ha approvato in variante al PRG (art. 3) la realizzazione della Circonvallazione Interna fra Via dei Monti Tiburtini e l'Autostrada A24 e dello svincolo fra la Circonvallazione Interna e Via dei Monti Tiburtini, predisposizione dello svincolo tra la Circonvallazione Interna ed il comprensorio di Pietralata, sistemazione del nodo Camesena - Tiburtina - Bertinotta - Portonaccio.

CONSIDERATO

La motivazione della variante in oggetto risiede innanzitutto sulla consistenza dello stato di fatto, sia per quanto riguarda le infrastrutture sia per l'edificazione, sorta quest'ultima anche in contrasto con le previsioni di PRG riguardo l'Asse attrezzato, che hanno reso necessario uno studio alternativo anche in relazione alla realizzazione dei quattro comprensori direzionali orientali previsti dal Progetto Direttore 1995 (Delibera C.C. n° 75 del 20/04/1995).





REGIONE LAZIO

Dipartimento Urbanistica e Casa

AREA

ROMA

SERVIZIO

PROT. N.

Inoltre, la realizzazione della bretella Fiano-San Cesareo ed il riassetto del sistema autostradale, hanno vanificato la realizzazione di un attraversamento di carattere autostradale nord-sud. La previsione della viabilità consistente nella realizzazione dell'Asse Attrezzato, dell'Autostrada degli Acquedotti e dell'Autostrada degli Abruzzi (nel tratto dall'Asse Attrezzato alla Tangenziale Est), viene eliminata con la variante in argomento, e le aree investite da tale variante assumeranno la destinazione di PRG delle aree da esse attraversate.

I contenuti della variante consistono nel disegno della Nuova Circonvallazione Interna, il cui elemento principale investite nella previsione di un asse stradale che si distacca da quello attuale, passa sul lato opposto del fascio di binari, si raccorda con la strada di servizio "Arteria Trasversale Nord" del comprensorio direzionale di Pietralata, per poi proseguire in affiancamento e al di sotto della linea ferroviaria di cintura fino ad arrivare alla Via Cristoforo Colombo. L'Arteria Trasversale Nord è l'arteria di accesso all'area centrale del comprensorio direzionale Stazione Tiburtina-Pietralata, il cui percorso si svolge prevalentemente in galleria artificiale a diretto contatto con le aree di parcheggio.

Un altro intervento riguarda il completamento della Via Palmiro Togliatti nel quale l'elemento peculiare della variante è rappresentato dal raccordo fra il termine del tratto realizzato in corrispondenza di Via della Bufalotta e il nodo di scambio di Ponte Mammolo sottopassando la Via Nomentana. Per quanto riguarda il tratto sud della Via Palmiro Togliatti, l'ulteriore variante consiste nel collegamento con il quartiere EUR con la previsione di sottopassare il Parco dell'Appia Antica mediante una galleria realizzata nella fascia di lava leucitica. Sempre nel Foglio 25 nord, è localizzato la prosecuzione dell'Autostrada Roma - Napoli nel tratto interno al GRA fino a raggiungere Viale Palmiro Togliatti con un nuovo itinerario interno al comprensorio direzionale di Torrespaccata.

Infine, come precedentemente detto, la eliminazione di inattuate ed inattuabili previsioni viarie di PRG, soprattutto in quelle aree di notevole rilevanza ambientale quali il Parco dell'Appia Antica, apporteranno un sicuro miglioramento dal punto di vista dell'impatto ambientale delle opere in quanto ne viene eliminato l'attraversamento a raso, con la conseguente conferma della continuità della destinazione urbanistica di zona N dell'intero comprensorio del Parco.

Tali eliminazioni viarie riguardano l'itinerario tangenziale in prosecuzione di Via di Portonaccio verso Via Zenodossio, compreso fra la Via Prenestina e la Via Tiburtina con il ripristino delle zone D e M3 delle aree contigue, il prolungamento di Circonvallazione Ostiense fino a Via Cesare Baronio, la prosecuzione diretta dell'Asse Attrezzato fra Centocelle e l'EUR, l'Autostrada degli Acquedotti, la prosecuzione dell'arteria fra Via Tuscolana ed il GRA.



REGIONE LAZIO

Dipartimento Urbanistica e Casa

AREA

ROMA

SERVIZIO

PROT. N.

Per quanto riguarda le tratte stradali in galleria, sia quella relativa alla Nuova Circonvallazione Nomentana, nel tratto dallo scalo di S. Lorenzo alla Via Cristoforo Colombo, sia quella relativa all'attraversamento del Parco dell'Appia Antica, è da rilevare che entrambe sono di una lunghezza tra i 4 ed i 5 chilometri.

Relativamente a tali opere, il Comune ha inviato relazioni sulla loro fattibilità sia sotto il profilo geologico che sugli studi archeologici in particolare per il tratto dell'Appia Antica.

Ovviamente, tali analisi andranno maggiormente approfondite in occasione dello studio del progetto definitivo ed in quella occasione dovrà essere eseguita la procedura di V.I.A. e richiedere i previsti Nulla Osta di cui alla deliberazione della G.R. n° 2649 del 18/05/1999.

In considerazione che la Nuova Circonvallazione attrarrà un maggiore volume di traffico, in quanto sono previsti prossimi insediamenti dei comprensori dello S.D.O., è opportuno raccomandare che lo studio e la realizzazione della galleria sotto la linea ferroviaria sia conclusa in tempi brevi, altrimenti si andrebbe a gravare di un notevole flusso di traffico la parte terminale dell'attuale Circonvallazione.

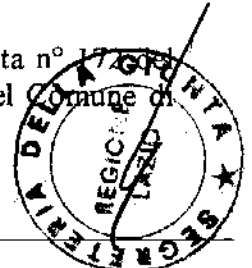
Per quanto riguarda l'aspetto ambientale, le varianti in esame risultano interessate da vincoli di cui alla Legge 431/85 art. 1 lettera c) solo per il collegamento Ponte Mammolo - Via Ogetti, tratto che peraltro ricade nel perimetro della Riserva Naturale Regionale della Valle dell'Aniene.

Lo stato dei luoghi interessati dall'attraversamento dell'Aniene, presenta caratteri di area urbana assimilabile alla zona B, come definita nell'atto di indirizzo deliberato dalla Giunta Regionale n. 3910 del 18/05/1996. Inoltre, dall'esame degli elaborati del P.T.P. - ambito 15/9 "Valle dell'Aniene", tavola E/3 - 15/9 e ter, l'area viene indicata come zona B di cui alla D.M. n. 1444/68.

Pertanto, il vincolo di cui alla L. 431/85, lettera c) ed f), ai sensi del 2° comma dell'art. 1 della stessa legge, non è efficace e, di conseguenza, la variante non necessita del parere ai sensi della L. n. 1497/39.

E' fatto salvo l'obbligo a carico del Comune di acquisire gli altri pareri dovuti dagli altri Enti coinvolti nel procedimento, per quanto di rispettiva competenza.

Il Comune di Roma, in data 24/01/2000, ha fatto pervenire la nota n° 172/00 del 24/01/2000 dall'Ente Regionale per la Gestione delle Aree Naturali Protette del Comune di





REGIONE LAZIO

Dipartimento Urbanistica e Casa

AREA

ROMA

SERVIZIO

PROT. N.

Roma (Roma Natura), con la quale, sulla variante, ha espresso il parere "che si possano ricercare le compatibilità della stessa anche in relazione al redigendo Piano dell'Area Protetta e quindi che l'iter della Variante Urbanistica abbia seguito".

Relativamente agli usi civici, non è ancora pervenuto il prescritto parere dell'Assessorato Sviluppo del Sistema Agricolo e del Mondo Rurale, tuttavia il Comune di Roma, con la Determinazione Dirigenziale n° 7 del 26/01/2000, ha certificato l'assenza di tali gravami sulle aree interessata dalla variante.

Si ritiene di dover esprimere le seguenti raccomandazioni:

- la progettazione ed attuazione della viabilità variata, con le previste verifiche di sostenibilità ambientale ed urbana, sia programmata per tratte corrispondenti a maglie funzionali concluse della rete viaria.

- al fine di evitare una omogeneizzazione della rete viaria urbana, sia mantenuta in sede di progettazione delle infrastrutture e dei relativi raccordi, la diversa caratterizzazione funzionale delle due tangenziali prevista della variante: quella interna come arteria veloce prossima alla città, consolidata con limitati scambi tra parti distanti di città in corrispondenza delle principali radiali; quella mediana, prosecuzione della via Palmiro Togliatti, come arteria interquartiere di comunicazione e scambio frequente tra gli insediamenti del settore orientale, la relativa viabilità ed i sistemi di trasporto pubblico.

- in corrispondenza del nodo di scambio tra la tangenziale intermedia (Togliatti) e la via Tiburtina, in area particolarmente sensibile interna all'area protetta dell'Aniene, si predispongano, in fase di progetto preliminare, più soluzioni alternative di tracciato e di opere (in superficie o in galleria), accompagnate da verifiche e valutazioni puntuali, al fine di consentire la scelta della soluzione che minimizzi gli impatti sotto il profilo della continuità dei valori ambientali, della tutela del paesaggio fluviale e dei beni storici.

- poiché, a seguito dell'eliminazione della viabilità del P.R.G. zona EST, risultano permanere la previsione di residui collegamenti viari strettamente connessi a questa, non interessati da variazione di destinazione d'uso in particolare, quelle adiacenti all'area del parco dell'Appia Antica che ricadono a ridosso dell'antico tracciato della via Latina e del tracciato degli Acquedotti, si raccomanda di mettere a congruità di destinazione urbanistica tali aree con quanto proposto dalla presente variante.

- ad integrazione della relazione aggiuntiva della Commissione Relatrice, si raccomanda che in futuro le opere infrastrutturali e le grandi localizzazioni funzionali siano



REGIONE LAZIO

Dipartimento Urbanistica e Casa

AREA

ROMA

SERVIZIO

PROT. N.

sottoposte ad un preventivo studio valutativo da parte del Comune degli effetti dell'opera sulla mobilità urbana e sulla fattibilità tecnica e sostenibilità ambientale delle opere.

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO LA SEZIONE È DEL PARERE

- che la proposta variante al P.R.G. di Roma, di cui alla Delibera del Consiglio Comunale n° 113 del 7/07/1997 per l'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso tra la Via Salaria e la Via Cristoforo Colombo, con le raccomandazioni di cui ai precedenti considerato, sia meritevole di approvazione in quanto, una volta realizzata, migliorerà la viabilità di tutto il quadrante Nord - Est ed i collegamenti con il Sud della città, con il recupero dell'attuale Tangenziale a funzione di viabilità locale;
- che dalla presente variante debba essere stralciata la viabilità già approvata con l'Accordo di Programma sottoscritto in data 11/11/1997;
- che le osservazioni presentate possono essere definite in conformità a quanto controdedotto dal Comune di Roma con la delibera del Consiglio Comunale n° 77 del 21/05/99.

Resta salvo il parere dell'Assessorato Sviluppo del Sistema Agricolo riguardo ad eventuali vincoli di cui alla L.R. n° 1/86.

Il Segretario del C.T.C.R.
(Arch. Valter MICHISANTI)

Il Presidente del C.T.C.R.
(Salvatore BONADONNA)



1

COMUNE DI ROMA
DIPARTIMENTO VI



1284/00

COMUNE DI ROMA
DIPARTIMENTO VI - U.O. UFFICIO NUOVO PIANO REGOLATORE

10 SET 1997

010525 11 AGO 99

COMUNE DI ROMA

250d

POLITICHE DEL TERRITORIO

DIPARTIMENTO VI°

POLITICHE DEL TERRITORIO

UFFICIO DEL NUOVO PIANO REGOLATORE

VARIANTE DI P.R.° PER L'ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE
NEL SETTORE URBANO COMPRESO TRA LA VIA SALARIA E
LA VIA CRISTOFORO COLOMBO

SETTORE URBANO

SEZIONE TECNICA

CENTRO

CONSULENZA

data VISTO DEL L'ASSESSORE
(in conformità alle deliberazioni
della Giunta Regionale)

[Handwritten signatures and initials]

RELAZIONE GENERALE

COMUNE DI ROMA
UFFICIO NUOVO
PIANO REGOLATORE
CONFORME
all'art. 17 della legge n. 488 del 1992
C.C. n. 113 del 7-9-97

DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO VI°

Prof. Arch. Maurizio Marcelloni

UFFICIO NUOVO PIANO REGOLATORE - II° U.O.

ARCH. MAURIZIO GEUSA

L'ARCHITETTO
dell. Maurizio GEUSA

IL DIRETTORE
UFF. NUOVO PIANO REGOLATORE
Prof. Arch. Maurizio Marcelloni

Comitato Tecnico Consultivo Regionale
COLLABORAZIONE GRAFICA

ROSSELLA SBARIGIA
CLAUDIO FIORELLI

Voto n. 417/1 del 02 MAR. 2000

IL SEGRETARIO
Arch. W. NICIODANTI

Variante di P.R. per l'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso fra la via Salaria e la via Cristoforo Colombo.

1. Le motivazioni della variante

Le motivazioni alla base della variante del sistema della viabilità del settore orientale della città risiedono nelle scelte già operate dall'Amministrazione Comunale con la deliberazione relativa al Progetto Direttore 1995 per l'attuazione dei comprensori direzionali orientali (deliberazione C.C. n.75 del 20.4.1995). Da quelle indicazioni strategiche risulta evidente la scelta del nuovo assetto del settore orientale e del ruolo che i quattro comprensori del sistema direzionale debbono svolgere ai fini della riqualificazione urbanistica dell'intero settore. E' sulla base di queste ipotesi strategiche che ha preso avvio l'elaborazione del piano particolareggiato del comprensorio di Pietralata, la delibera del C.C. n.2831 del 10.10.95 sugli espropri delle aree dei comprensori direzionali, le consultazioni per i contributi progettuali per il comprensorio di Pietralata e la predisposizione del bando per il concorso per il parco archeologico del comprensorio di Centocelle (delibera G.C. n. 2616 del 19.9.95): tutti atti la cui definizione poggia su una coerente modificazione dell'assetto viario dell'intero settore urbano.

D'altronde non appare possibile una ridefinizione del sistema della viabilità di carattere locale nel momento in cui l'intero assetto del vecchio piano regolatore viene rimesso in discussione, senza aver predisposto un nuovo schema generale della viabilità. Al riguardo è stato predisposto, in accordo con il Dipartimento VII, una proposta per il nuovo assetto generale della mobilità su ferro e su gomma, verificata da opportune simulazioni modellistiche sul comportamento dell'utenza. Questa proposta, attualmente alla verifica finale degli Uffici, costituirà la base della variante generale della viabilità che verrà portata entro l'anno alla discussione del Consiglio Comunale. Proposte e simulazioni modellistiche sono allegate alla presente relazione. Di questa proposta la parte relativa al settore orientale della città risulta ormai consolidata sul piano delle scelte. Al tempo stesso appare indispensabile la sua formalizzazione ai fini di fornire da subito una adeguata intelaiatura infrastrutturale sia al Piano Particolareggiato di Pietralata sia al progetto di penetrazione della A1, presentata dall'ANAS e per il quale la Regione Lazio, con nota n. 496 del 12.6.96 ha chiesto una Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/94. Per questo ultimo specifico aspetto l'approvazione della presente deliberazione costituisce anche indirizzo al Sindaco, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 383/94

Le motivazioni urbanistiche della variante del sistema della viabilità del settore orientale sono sintetizzabili come segue: *

- a) il settore urbano orientale è ormai caratterizzato da situazioni di fatto (infrastrutturazioni ed edificazione) realizzate anche in difformità rispetto al disegno originario dell'asse attrezzato, che non solo ne rendono oggi comunque inattuabile il disegno, ma esigono soprattutto nuove e diverse modalità di intervento esplicitate, per ciascuno dei quattro comprensori, nel Progetto Direttore 1995;
- b) la domanda di terziario appare attualmente fortemente diminuita rispetto alle tendenze del decennio precedente con chiari segnali di stabilizzazione, decennio caratterizzato da una localizzazione dell'offerta di uffici frantumata e sparsa casualmente sul territorio, non utilizzata e probabilmente difficilmente utilizzabile. Oggi appare necessario sviluppare una quota contenuta di questa offerta caratterizzata soprattutto dalla sua puntuale localizzazione in funzione della infrastrutturazione ed accessibilità su ferro e su gomma, sulla presenza e qualità delle reti tecnologiche, sulla qualità ambientale e progettuale in generale, sulla loro capacità di contribuire alla riqualificazione dei tessuti circostanti e di rafforzare punti di nuove centralità;

- c) la realizzazione della bretella ad est Fiano-San Cesareo ed il riassetto del sistema autostradale ha conseguentemente declassato il ruolo di attraversamento urbano, originariamente di carattere autostradale, attribuito all'asse attrezzato ed ad altri assi previsti dal vigente PRG, e facendo emergere fortemente la carenza di viabilità tangenziale interquartiere soprattutto nel settore orientale: di qui l'esigenza di una riorganizzazione e di una nuova gerarchizzazione del sistema della viabilità;
- d) infine, ma non ultimo, lo stesso approccio urbanistico al tema della direzionalità assunto a sostegno dello sviluppo urbano complessivo, alla luce delle esperienze nazionali ed internazionali, è profondamente mutato: ad una modalità di organizzazione e localizzazione delle strutture terziarie, basate sulla concentrazione e realizzazione di forti polarità che, nel caso del vigente piano regolatore si configuravano sempre più come elementi di ulteriore rafforzamento del ruolo della città centrale, si contrappone un modello di policentrismo e di centralità diffuse come polarità funzionali dotate di sempre maggiore autonomia in una dimensione metropolitana.

Mutata situazione dei tessuti urbani all'interno delle aree di intervento, forte indebolimento della domanda di terziario, mutato approccio urbanistico, esigenza di riqualificazione diffusa e di razionalizzazione ed efficace riconnessione della maglia viaria attuale: tutti questi fattori conducono con chiarezza ed evidenza, alla luce della situazione attuale della viabilità realizzata e prevista del prg, alla necessità di riconnessione del percorso della via Palmiro Togliatti, dalla A1 alla Cristoforo Colombo, quale percorso tangenziale portante del settore orientale con funzione complementare della nuova Circonvallazione Interna resa ormai realizzabile dai recenti accordi con le FF.SS, e come asse tangenziale intermedio tra tale nuova Circonvallazione interna e il Grande Raccordo Anulare già in fase di avanzato rafforzamento con la realizzazione della terza corsia.

2. I contenuti della variante

Il principale contenuto della variante, in relazione a quanto sinteticamente indicato in premessa, è costituito quindi dai seguenti elementi:

- a) il nuovo disegno della Circonvallazione Interna;
- b) la cancellazione dell'asse attrezzato nel suo disegno originario, da Viale Jonio sino al comprensorio di Tor Marancio compresa la diramazione lungo la valle della Caffarella fino a via Circonvallazione Ostiense, e la sua contestuale sostituzione con i tratti mancanti del percorso Togliatti-Colombo;
- c) conseguentemente, l'attestamento del sistema autostradale in corrispondenza del GRA e non più come previsto nel disegno del piano del 1962 lungo l'asse attrezzato;
- d) infine, ed anche in tal caso conseguentemente, l'aggiornamento delle previsioni di quelle "strade urbane di scorrimento" che devono garantire il mantenimento delle connessioni una volta affidate all'asse attrezzato.

Concretamente la variante seleziona e riorganizza, sia alla luce delle scelte urbanistiche generali relative al settore orientale sia alla luce dello stato attuale della viabilità prevista dal prg del '62, tutta la struttura della viabilità di livello superiore dell'intero settore orientale, disegnando un nuovo sistema di tangenzialità e di accessibilità al comprensorio di Pietralata. In dettaglio la variante ricostruisce i tre itinerari tangenziali nord-sud nel settore est della città.

Nuova Circonvallazione Interna, (dalla Batteria Nomentana alla Cristoforo Colombo).

L'elemento di variante è costituito dal tratto che in corrispondenza della Batteria Nomentana si distacca da quello attuale per portarsi dall'altro lato del fascio dei binari, dove si raccorda con la strada di servizio «trasversale nord» del comprensorio direzionale di Pietralata e proseguire poi lungo i binari della cintura ferroviaria in affiancamento e al di sotto degli stessi.

Completamento di Viale Palmiro Togliatti, (dalla Via Salaria fino all'E.U.R.)

L'elemento di variante è costituito dal raccordo fra il termine del tratto realizzato in corrispondenza di via della Bufalotta, e il nodo di scambio di ponte Mammolo. Tale tratto sottopassa in galleria la via Nomentana lasciando alla via Fucini, un ruolo di carattere essenzialmente locale.

Un ulteriore importante elemento della variante è costituito dal tratto sud di collegamento della Via P. Togliatti fra Cinecittà e l'E.U.R. Tale tratto di variante, attraversando il Parco dell'Appia Antica sotto la colata di lava leucitica, rappresenta l'itinerario di minimo impatto.

L'attraversamento del Parco dell'Appia proposto dalla variante consente anche la cancellazione di ulteriori previsioni di attraversamento viario del Parco quali l'Autostrada degli Acquadotti e la prosecuzione verso il GRA dell'arteria tangenziale intermedia.

Arteria Trasversale Nord (dalla Nuova Circonvallazione Interna al nodo di scambio di Ponte Mammolo).

Come detto si tratta dell'arteria di accesso all'area centrale del comprensorio direzionale Stazione Tiburtina/Pietralata. Il percorso si svolge prevalentemente in galleria superficiale a diretto contatto con le aree di parcheggio.

Arteria Tangenziale a servizio delle zone Industriali, (dalla Centrale del Latte fino al GRA).

Gli elementi di variante sono costituiti dal tratto che connette lo svincolo GRA/Centrale del Latte a nord attraverso la zona industriale Tiburtina, con il manufatto d'inversione di marcia di Mistica a sud sempre in corrispondenza del GRA. Tale tratto di variante non impegna le zone soggette a tutela archeologica dell'Alessandrino.

Il disegno del sistema della nuova viabilità, come risulta dalla proposta di variante per il settore est, presenta infine alcune connotazioni strutturali e funzionali particolarmente favorevoli riassumibili in:

- una più rigorosa articolazione funzionale tra viabilità autostradale a tre corsie, per l'aggiramento del tessuto urbano, e il sistema tangenziale interquartiere;
- il recupero dei tratti e dei nodi già realizzati in difformità rispetto alle originarie previsioni di PRG, all'interno del più ampio sistema della viabilità urbana;
- l'identificazione chiara dei tratti di viabilità che assumono carattere prioritario per il completamento infrastrutturale del sistema.
- L'assetto viario sopra delineato è stato sottoposto ad opportune verifiche di efficacia attraverso l'applicazione del modello di simulazione, i cui risultati sono riportati nella specifica relazione tecnica allegata, con il quale si è tenuto nel debito conto il prevedibile assetto territoriale dei pesi di domanda di mobilità determinati dal nuovo disegno della città e dalle mutate condizioni comportamentali dell'utenza, con particolare riferimento ad una più forte ed efficace integrazione tra trasporto su ferro (a carattere essenzialmente radiale) e gomma (a carattere prevalentemente tangenziale).

3. *Lo stato di attuazione delle arterie primarie e delle arterie di scorrimento previste dal P.R.G.*

Un'analisi più puntuale dello stato di attuazione del complesso di arterie di livello superiore (autostradale e interquartiere) consente di evidenziare una serie di elementi strutturali e funzionali a sostegno della validità del nuovo sistema viario proposto dalla variante.

3.1 La rete autostradale

Il sistema autostradale complessivo è strutturato in una parte, a tre corsie per senso di marcia, destinata all'aggiramento del tessuto urbano (A1, GRA, A24, A12) ed una parte, a due corsie declassata a ruolo di penetrazione urbana o di attraversamento interquartiere, attestata sul sistema tangenziale urbano. Lo stato attuale dei singoli tratti della rete viaria, le realistiche prospettive di attuazione ovvero, in molti casi, le oggettive difficoltà di realizzazione, analizzate di seguito in maggior dettaglio, contribuiscono efficacemente a sostenere la correttezza e validità del disegno di variante proposto.

Autostrada del Sole (proveniente da Nord e Sud Italia).

Questa dorsale, completa fino all'intersezione con il Grande Raccordo Anulare, svolge funzioni di livello nazionale ed è in corso il suo potenziamento a tre corsie per senso di marcia da Milano a Napoli; inoltre. Al fine di raggiungere l'obiettivo di aggiramento dell'insediamento urbano è stato di recente realizzato anche il collegamento diretto (Fiano-San Cesareo) fra i tronchi nord e sud all'esterno del territorio Comunale.

Ciò ha comportato il conseguente declassamento dei tronchi autostradali di penetrazione, fra Fiano e il GRA a nord e fra S. Cesareo e il GRA a sud, a livello di «diramazione» rispetto all'itinerario autostradale principale (mantenimento delle due corsie per senso di marcia).

A quanto sopra occorre aggiungere che il tracciato originario della penetrazione del tronco autostradale nord oltre il GRA (delineato nel P.R.G. del 1962/65) era stato oggetto di una prima modifica planimetrica in occasione della Variante urbanistica per il territorio della IV Circoscrizione, adottata con D.C.C. n°1087 del 9 marzo 1976; che a sua volta faceva propria il Piano Particolareggiato 30/M dell'«Autoporto Roma Nord».

Sulla base di tale nuovo itinerario planimetrico, adottato con il citato provvedimento, erano stati successivamente approvati i Piani di Zona per edilizia residenziale pubblica di «Castel Giubileo», «Fidene», «Serpentara» e «Valmelaina» (piani realizzati comunque senza prevedere alcun varco libero per il sedime autostradale). La successiva evoluzione delle varianti circoscrizionali ha poi condotto alla revoca generalizzata delle stesse varianti avvenuta con la D.C.C. n° 3621 del 4 giugno 1990.

Più recentemente L'Amministrazione Comunale, in risposta ad un progetto dell'ANAS per la prosecuzione dell'autostrada A1 Roma-Firenze dal GRA fino alla via Ugo Oietti, quale primo tratto del previsto Asse Attrezzato, ha richiesto allo stesso ente proponente la realizzazione di una viabilità di collegamento diretto fra l'autostrada A1 e la viabilità comunale interquartiere fra i Piani di Zona Nord in prosecuzione di viale Palmiro Togliatti.

Infine con nota n. 292 del 7/5/96 sono pervenuti dall'ANAS, compartimento del Lazio nuovi elaborati progettuali che recepiscono le indicazioni formulate dall'Amministrazione Comunale.

La Regione Lazio con nota 494 del 12/6/96 ha rappresentato la difformità di tale progetto dalle previsioni dello strumento urbanistico vigente per cui, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2 del D.P.R. 383 del 18/4/94 per la sua approvazione formale si dovrà ricorrere ad una apposita Conferenza dei Servizi.

Autostrada del Grande Raccordo Anulare.

Il Ministero dei Trasporti con il Decreto del 14 maggio 1979, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'8 agosto 1979, (con decorrenza dal 1° ottobre 1979), emesso ai sensi e per gli effetti dell'articolo 5 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, ha riconosciuto la strada statale del G.R.A. (dell'estesa di Km. 68-223 oltre a Km 26+580 relativi ai rami di svincolo) come autostrada senza pedaggio con la denominazione di «Autostrada del Grande Raccordo Anulare».

Conseguentemente l'ANAS ha predisposto un progetto generale di miglioramento delle caratteristiche infrastrutturali per garantire standard di sicurezza della circolazione, la chiusura degli accessi a raso ancora esistenti e la realizzazione di alcuni nuovi svincoli.

Il «Progetto Generale Esecutivo» dei lavori di miglioramento dell'intera arteria è stato definito dal Consiglio d'Amministrazione dell'ANAS con voto n. 1400 del 18 dicembre 1979, approvato poi anche dalla Giunta con Delibera n. 3695 del 28 maggio 1980, che disponeva la contestuale adozione della Variante di PR ai sensi del articolo 1, (V comma) della legge 3 gennaio 1978 n.1. Variante urbanistica successivamente approvata dalla Regione Lazio, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 916 del 24/2/1981, salvo lo stralcio dello svincolo con la via Appia Antica, ritenuto non sufficientemente compatibile con il contesto paesaggistico in cui ricade.

Autostrada degli Abruzzi

Realizzata in difformità dalle originarie previsioni del P.R.G. che ne prevedevano l'attestamento lungo l'Asse Attrezzato è stata poi completata, in epoca più recente, fino all'arteria di scorrimento tangenziale del settore est (Tangenziale Est). L'assetto futuro dovrà prevederne l'attestamento non oltre la via P. Togliatti.

Asse Attrezzato

Tale Asse, oggetto di numerosi studi e approfondimenti nel quadro delle problematiche relative all'attuazione dei comprensori direzionali, ha conservato solo formalmente le funzioni e le caratteristiche attribuite originariamente dal P.R.G.

Le capacità insediative originariamente attribuite ai comprensori direzionali si sono oggi fortemente ridotte a seguito di specifiche opzioni urbanistiche formulate dalla Amministrazione Comunale (Variante Generale 1974/79) e a seguito di un naturale processo evolutivo delle funzioni terziarie e direzionali non certamente prevedibili all'epoca di redazione del P.R.G.

Con l'approvazione del «Progetto Direttore 1995» avvenuta con la delibera n. 75 del 20/4/95, atto propedeutico alla redazione dei Piani Particolareggiati, l'Amministrazione Comunale ha preso atto di tale profondo mutamento strutturale ed ha individuato, nell'ambito dello stesso Progetto, un sistema di mobilità viario tangenziale, sostanzialmente ripreso nell'ambito della presente variante.

Autostrada degli Acquedotti

Tale arteria, compresa fra la tangenziale est e l'estremo limite del territorio comunale, è oggi del tutto inattuata e presenta altresì oggettive difficoltà realizzative per la vicinanza agli acquedotti antichi e per il rilevante interesse paesistico delle zone attraversate. Tale arteria, con il suo andamento chiaramente radiale, appare inoltre sostanzialmente in contrasto con l'assetto funzionale dell'intero sistema.

Nuova Casilina

Prevista con caratteristiche autostradali fino all'esterno limite del territorio comunale risulta non più attuabile secondo l'originario tracciato in quanto interrotto dal perimetro del Nucleo Spontaneo n.25 «Borghesiana - Biancavilla» approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 4777 del 3 agosto 1983.

Nuova Prenestina

Tale arteria, con carattere autostradale, è tuttora non realizzata. L'esistenza di varchi ancora agibili potrebbero consentirne il completamento fino al GRA nonché lo svincolo con l'arteria tangenziale a servizio delle zone industriali.

3.2 La viabilità interquartiere

Per quanto riguarda la viabilità di rapido transito, di collegamento fra quartieri e zone di lavoro e di smistamento tra il sistema delle autostrade e la viabilità a carattere locale, nel settore urbano in oggetto la situazione appare la seguente:

La Circonvallazione Nomentana, completata fino allo svincolo Salaria - Olimpica nel 1990, rappresenta oggi una delle arterie di maggiore impatto sui quartieri attraversati. Ne è stata prevista una alternativa in variante di P.R.G. lungo il fascio dei binari di cintura dalla Stazione Tiburtina fino alla Cristoforo Colombo. Questa previsione di Nuova Circonvallazione, consentita anche dai recenti accordi con le FS, è stata considerata essenziale oltre che nel citato «Progetto Direttore» anche nel «Programma di assetto generale per la riqualificazione degli ambiti urbani delle stazioni e delle aree ferroviarie» approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 101 del 12/5/95.

Tangenziale interna, (in prosecuzione della Circonvallazione Ostiense, lungo le vie Cesare Baronio, Zenodossio, via di Portonaccio e via dei Monti di Pietralata).

Tale arteria rimane ancora inattuata nei tronchi più significativi di connessione fra i tratti di viabilità esistente e comunque di fatto non svolge le funzioni attribuite dal disegno del P.R.G. Rimangono forti problemi archeologici e ambientali per la sua completa attuazione.

Tangenziale interquartiere in prosecuzione di viale Palmiro Togliatti, (attraversa l'intero settore orientale della città dai quartieri di Castel Giubileo, Fidene e Valmelaina fino a quelli più meridionali di Centocelle e Cinecittà con oltre trenta chilometri di lunghezza complessiva). Tale arteria risulta già in gran parte realizzata.

Per dare continuità e completezza a questo itinerario, vero asse interquartiere del settore est tra i segmenti autostradali A1 e A2 e A12, occorre connettere a nord il suo tronco di più vecchia realizzazione fra Tiburtina e Tuscolana con la viabilità interna ai Piani di Zona di Castel Giubileo, Fidene e Valmelaina e raccordare quest'ultimo con l'Autostrada per Firenze. Altrettanto per quanto riguarda l'arco sud occorre collegare l'attuale terminale sulla via Tuscolana sia con il polo direzionale dell'E.U.R., sia con le citate autostrade per Napoli, la Pontina e l'Aeroporto di Fiumicino.

Questa arteria collega tre importanti settori urbani, Montesacro/Bufalotta, Tiburtino/Tuscolano e infine oltre il Parco dell'Appia Antica, l'E.U.R./Colombo: affinché pertanto possa sostenere efficacemente il ruolo di asse tangenziale principale del settore est, è necessario che il GRA e la rete autostradale a tre corsie assorbano effettivamente, come detto in premessa, il traffico di attraversamento dell'area urbana.

In particolare l'effetto fortemente drenante sulla viabilità locale e la rarità di alcuni punti nodali di attraversamento (Aniene, Parco dell'Appia) richiede che le sezioni dei tronchi critici siano adeguate ad un flusso certamente maggiore che non nei singoli tratti di adduzione. Si tratterà, in alcuni punti di particolare importanza, di progettare non solo il nastro stradale, determinato sulla base delle caratteristiche geometriche e d'asse, ma soprattutto estendere la progettazione alle aree circostanti per assicurare spazi opportuni sia per le funzioni di supporto alla circolazione sia, più in generale, per il riassetto urbanistico delle aree attraversate.

Tangenziale intermedia, (fra il tracciato dell'Asse Attrezzato e il GRA).

Tale arteria risulta oggi praticamente inattuata e di non immediata fattibilità. Si ritiene comunque opportuno mantenere questa previsione.

Tangenziale di servizio alle zone industriali (da via della Bufalotta/GRA all'aeroporto e, attraversando le zone industriali Tiburtina e Prenestina, sino al GRA poco prima dello svincolo di via Casilina). Questo itinerario, in considerazione anche dell'interesse paesistico attribuito alla zona della Marcigliana è stato ridotto a nord portando l'origine in corrispondenza dello svincolo GRA - Centrale del Latte da dove prosegue poi con il tracciato indicato dal P.P. 18/L fino alla Tiburtina ed oltre, fino alla Prenestina dove si propone di chiudere anticipatamente il tracciato utilizzando, come svincolo terminale sul GRA, il manufatto d'inversione di marcia di Mistica. Dell'intera arteria risulta oggi realizzato il tratto di via Longoni fra Collatina e Prenestina, mentre risulta appaltato il tratto tra l'autostrada A24 e il "centro meccanizzazione pacchi" delle P.T. di Tor Sapienza.

In ordine agli adempimenti di cui all'articolo 2 della L. R. n. 1/86 e agli articoli 6 e 7 della L. R. 59/95, si rileva che la presente variante di viabilità riguarda per la maggior parte la città consolidata, non risultando territori oggetto della denuncia del Governatore di Roma effettuata ai sensi e per gli effetti della legge 16/6/1927, n. 1776 e del R.D. 26/2/1928 n.332. Per altro per i suddetti territori l'apposita commissione nominata dalla Regione Lazio con Decreto del Presidente della Giunta n.285/94, sta procedendo agli accertamenti necessari per la sistemazione dei diritti di uso civico.

4. Le varianti della viabilità secondo le tavole di PRG

In dettaglio le varianti introdotte suddivise per le singole tavole di PRG sono le seguenti:

Tavola 9 Sud

Modifica della previsione del collegamento autostradale fra il tratto nord dell'Autostrada del sole e l'asse attrezzato attraverso la zona dell'Autoporto Nord, che viene sostituito dall'asta di collegamento fra il GRA e l'arteria interquartiere Castel Giubileo Valmelaina.

Tavola 15 Nord

Sono variate le previsioni del PRG per quanto riguarda l'allaccio dell'asta di collegamento fra il GRA e l'arteria interquartiere Castel Giubileo Valmelaina, nonché le previsioni dell'asse attrezzato da via della Bufalotta fino al margine del foglio, tutta la zona interessata dalla previsione di sede stradale viene variata in zona N verde pubblico.

Rimane confermata la previsione di sede stradale compresa fra l'arteria interquartiere e via della Bufalotta in quanto il varco libero viene utilizzato per il completamento della stessa tangenziale sul prolungamento di viale Togliatti.

Tavola 15 Sud

La variante riguarda il tracciato della nuova circonvallazione in prosecuzione della tangenziale est dallo svicolo della Batteria Nomentana, sottopassa il fascio dei binari per portarsi nell'area ferroviaria della stazione Tiburtina e proseguire prima esternamente al sedime ferroviario e poi, dalla via Prenestina in galleria sotto il sedime ferroviario verso la Cristoforo Colombo.

Viene cancellata la previsione di tracciato dell'asse attrezzato e in funzione del nuovo assetto del comprensorio direzionale di Pietralata vengono introdotte, in variante al PR le previsioni relative all'arteria Trasversale nord di raccordo fra il sistema tangenziale della nuova circonvallazione Nomentana e la tangenziale sul prolungamento di viale Togliatti.

Viene cancellata la previsione di sede stradale, relativa all'itinerario tangenziale in prosecuzione di via di Portonaccio verso via Zenodossio, compresa fra la via Prenestina e Tiburtina, e che riguarda zone edificate, per le zone già destinate a sede stradale viene estesa la stessa destinazione di zona vigente sulle aree contigue (zona D e M3).

Tavola 16 Nord

La variante riguarda il nuovo itinerario di prosecuzione del viale Togliatti nel tratto compreso fra via Kant e via della Bufalotta che sottopassa in galleria la via Nomentana, e la via Ugo Oietti.

Tavola 16 Sud

Viene inserita la nuova previsione riguardante il tratto terminale dell'arteria trasversale nord fra il comprensorio di Pietralata e il nodo di scambio di Ponte Mammolo.

Tavola 24 nord

Viene introdotto in variante al PR il tratto terminale dalla nuova circonvallazione interna sotto il sedime ferroviario fino al raccordo della stessa con la via Cristoforo Colombo.

Inoltre viene anche introdotto in variante il tracciato del collegamento fra viale Togliatti e l'EUR sotto il Parco dell'Appia che sostituisce anche le attuali previsioni di attraversamento dello stesso Parco rappresentate dalla prosecuzione della Circonvallazione Ostiense verso via Cesare Baronio e dalla prosecuzione diretta dell'asse attrezzato fra Centocelle e l'EUR, nonché il tratto iniziale dell'Autostrada degli Acquedotti.

Alla cancellazione delle previsioni stradali corrisponde la conferma della continuità della destinazione di zona N dell'intero comprensorio del Parco dell'Appia.

Tavola 25 nord

Comprende la variazione della previsione di allaccio dell'arteria tangenziale industriale fra la Prenestina e il GRA in modo meno invasivo dell'area di recente tutelata dal vincolo archeologico.

Viene cancellata la previsione dell'arteria stradale interna ai comprensori direzionali e di conseguenza viene estesa la destinazione delle zone contigue.

Inoltre varia la previsione di prosecuzione dell'autostrada Roma Napoli all'interno del GRA, per raccordarsi con un nuovo itinerario interno al comprensorio direzionale di Torrespaccata, fino a raggiungere viale Togliatti.

Infine viene aggiunta la previsione di una nuova sede stradale per l'attraversamento in galleria del Parco dell'Appia in prosecuzione sempre del viale Palmiro Togliatti e conseguente eliminazione delle previsioni di attraversamento stradale rappresentate dalla prosecuzione dell'arteria intersettore veloce fra via Tuscolana e il GRA, nonché del tratto più esterno dell'Autostrada degli acquedotti in sostituzione delle sedi stradali viene mantenuta e confermata la continuità della destinazione a zona N (parco pubblico per il comprensorio dell'Appia Antica).

Tavola 25 Sud

La variazione riguarda i tratti terminali delle previsioni delle sedi stradali dell'autostrada degli Acquedotti nel tratto terminale verso il GRA e dell'arteria della tangenziale intersettore veloce, ambedue le previsioni vengono eliminate e anche in questo caso si mantiene e si conferma la continuità della destinazione a zona N (parco pubblico per il comprensorio dell'Appia Antica).