

COMUNE DI ROMA

**NUOVO PIANO REGOLATORE
GENERALE DI ROMA**

Relazione

RELAZIONE

PREMESSE

Le premesse per lo studio del nuovo Piano Regolatore di Roma vennero poste allorchè il 20 marzo 1953 il Consiglio Comunale deliberò la costituzione dell'Ufficio Speciale per il Nuovo Piano Regolatore. Il 22 dicembre dello stesso anno l'Assessore all'Urbanistica del tempo tracciò le direttive per lo studio del nuovo Piano in una relazione al Consiglio Comunale. Da questo intervento prese l'avvio la discussione sull'urbanistica che si prolungò per 28 sedute.

A conclusione dell'ampia discussione svoltasi, il Consiglio Comunale il 21 maggio 1954 votò un ordine del giorno con il quale venivano fissati, fra gli altri, i seguenti criteri di massima da seguire nello studio del nuovo Piano:

- a) preservare da demolizioni e sventramenti il centro tradizionale della città;
- b) promuovere un progressivo decentramento evitando l'indiscriminato accrescersi della città a macchia d'olio.

Il 25 giugno 1954 il Consiglio Comunale deliberava la costituzione di una Commissione Generale per il nuovo Piano Regolatore con l'incarico di provvedere alla redazione del progetto di massima del Piano, da sottoporsi all'approvazione del Consiglio Comunale, e di un Comitato di Elaborazione Tecnica (C.E.T.) con l'incarico di sviluppare sul piano tecnico le direttive della Commissione.

La Commissione Generale, insediata l'11 ottobre 1954, iniziò subito la discussione sull'ordine del giorno del Consiglio Comunale del 21 maggio 1954, approvandone all'unanimità il primo comma, relativo alla difesa e preservazione del centro storico.

Affrontata quindi la discussione sulla scelta delle direzioni di espansione cittadina, venne dato mandato al C.E.T. di redigere una relazione sulla situazione urbanistica e sull'andamento dello sviluppo edilizio della città negli ultimi anni. Nella sua relazione il C.E.T., promesso che i nuovi quartieri avrebbero dovuto essere creati nel settore est, settore che trovandosi in ottime condizioni per l'ampliamento del centro avrebbe offerto la possibilità di creare un asse di drenaggio lungo la ferrovia, formulò le seguenti proposte:

- a) realizzazione di un asse attrezzato di scorrimento nel settore orientale;
- b) predisposizione dello spostamento del centro direzionale verso il nuovo asse, con la creazione di nuovi nuclei di interesse collettivo atti a determinare una più efficace attrazione;
- c) realizzazione di una rete di arterie di afflusso alle nuove zone residenziali, nel semiarco ad oriente della valle del Tevere, da Pietralata fino a raggiungere la zona dell'EUR e la successiva corona di quartieri estensivi verso il mare.

Le proposte del C.E.T. non vennero, peraltro, interamente condivise da uno dei membri del C.E.T. stesso, per cui si pervenne alla presentazione di una relazione di minoranza propugnante una espansione della città anche verso nord ed ovest.

A queste due relazioni ne seguirono altre otto presentate da componenti la Commissione Generale.

Le relazioni presentate provocarono una ampia discussione in seno alla Commissione Generale, al termine della quale vennero presentati quattro ordini del giorno, il primo dei quali propugnava una espansione prevalente della città secondo le direttrici nord ed ovest collegata da arterie confluenti a sud nella zona dell'EUR; gli altri proponevano una espansione della città nell'arco compreso tra il sud e l'est, con una ampia separazione rappresentata dalla zona verde dell'Appia Antica.

Al fine di poter raggiungere l'accordo fra le varie correnti un Comitato ristretto ebbe il compito della stesura di un ordine del giorno concordato, ordine del giorno che venne quindi portato all'esame della Commissione Generale ed approvato nella seduta del 17 novembre 1955. L'ordine del giorno in questione fissava i criteri di massima per l'espansione della città e dava mandato al C.E.T. di redigere uno schema di Piano in cui fossero indicati la rete stradale e i quartieri di espansione cittadina per un approfondito studio di indagine riguardo agli abitanti, le fonti di lavoro e i conseguenti collegamenti.

L'ordine del giorno dettava le seguenti direttive per la espansione cittadina:

- a) una direzione prima di espansione verso ed oltre l'EUR;
- b) quartieri residenziali tra la via Tuscolana e la via Tiburtina, tenendo presente la zona industriale ivi prevista;
- c) salvaguardia della zona dell'Appia Antica e degli antichi acquedotti;
- d) altri nuclei residenziali nei restanti settori dell'arco orientale per l'organizzazione - ove possibile - di quartieri autonomi ed in relazione alla necessità di un organico completamento degli esistenti nuclei abitati;
- e) una moderata espansione a carattere residenziale rada per la zona Flaminia-Cassia; una espansione rada per le altre zone marginali dell'attuale nucleo cittadino;
- f) sistemazione nel restante territorio comunale di una aliquota del previsto aumento di popolazione.

Il 15 marzo 1956 il C.E.T. in conformità del mandato conferitogli presentò all'esame della Commissione Generale l'elaborato predisposto, in cui però si rilevava uno squilibrio tra il grado di approfondimento degli studi della parte viaria e quello relativo agli insediamenti. Ciò suscitò discussioni in seno alla Commissione, nel corso delle quali si manifestarono varie tendenze.

Per poter arrivare ad un accordo tra le varie tesi la Commissione decise di sottoporre lo studio del C.E.T. all'esame di un Comitato ristretto (c.d. Comitato dei 42) che tenesse conto delle esigenze dell'una e dell'altra parte e portasse quindi le sue conclusioni alla Commissione stessa.

Il 20 febbraio 1957 il Comitato dei 42 sottopose alla Commissione un ordine del giorno con il quale si approvava lo schema viario e una breve relazione nella quale venivano definiti molti degli aspetti dello schema viario stesso e si davano direttive al C.E.T. per un approfondimento di alcuni particolari.

Lo schema viario venne quindi approvato dalla Commissione, ed il Comitato dei 42 fu incaricato di predisporre uno studio sul proporzionamento degli insediamenti residenziali, sulla dislocazione dei centri direzionali e sui tempi di realizzazione.

Il Comitato dei 42 predispose una dettagliata relazione, portata il 1° giugno 1957 all'esame della Commissione Generale, con la quale si fissava di massima la localizzazione dei centri direzionali, si dava una idea della densità dei futuri insediamenti e si fissava un programma di sviluppo nel tempo.

Uno degli aspetti più interessanti del documento stesso era offerto dai nuovi centri direzionali. In un primo tempo in seno al Comitato dei 42 v'era stato qualcuno che aveva auspicato il decentramento dal centro attuale in un altro centro scelto nell'EUR. Era la cosiddetta soluzione di decentramento monocentrico. In seguito il Comitato si convinse che tutto l'insieme dell'asse orientale doveva rappresentare la spina dorsale dei nuovi insediamenti nell'arco orientale della città, e l'attenzione del Comitato si fermò sulle due zone di Pietralata e di Centocelle, in aggiunta a quella dell'EUR cui rimaneva sempre riconosciuta una preminenza.

Un altro punto essenziale messo in luce dalla relazione del Comitato dei 42, fu quello di ribadire delle limitazioni alle densità territoriali per tutta la zona ad oriente del Tevere, al fine di prevenire l'accrescersi indiscriminato della città.

intorno al baricentro storico. Per quanto riguardava i tempi di attuazione si stabiliva una progressione in tre tempi e della rete stradale e dei centri direzionali.

L'esame della relazione del Comitato dei 42 originò in seno alla Commissione Generale un vivace dibattito, al termine del quale - nella seduta del 15 giugno 1957 - fu posto in votazione ed approvato un ordine del giorno con il quale la Commissione, preso atto delle conclusioni contenute nella relazione in questione, dava mandato al C.E.T. di redigere il progetto definitivo di Piano Generale, comprendente una relazione con proposte definitive sui quartieri autonomi, sulla dislocazione dei centri industriali, sulla rete metropolitana.

Il nuovo schema predisposto dal C.E.T. venne portato all'esame della Commissione Generale nella seduta del 15 novembre 1957. Sullo schema presentato e sui criteri di impostazione si ebbero contrastanti interventi intesi ad affermare o meno che il Piano predisposto corrispondeva alle direttive dell'ordine del giorno concordato del 17 novembre 1955. Seguì inoltre la presentazione di cinque ordini del giorno.

Poichè in seno alla Commissione permanevano perplessità e incertezze sugli elaborati del C.E.T., soprattutto perchè da più parti si riteneva che il C.E.T. non avesse convenientemente interpretato il mandato ricevuto dalla Commissione Generale, il Presidente della Commissione nominava una Commissione di nove persone (c.d. Commissione dei Nove) con il compito di esaminare il Piano presentato dal C.E.T. e di riferire alla Commissione Generale con una relazione motivata, formulando le opportune proposte.

I risultati del lavoro compiuto dalla Commissione dei Nove vennero condensati in una relazione, la quale si componeva di una parte contenente osservazioni di carattere generale, di una seconda parte nella quale veniva analizzato l'elaborato del C.E.T. alla luce dei singoli punti dell'ordine del giorno del 17 novembre 1955, e di una terza parte contenente le proposte

della Commissione stessa.

Nella relazione, la Commissione dei Nove metteva anzitutto in rilievo la inadeguata dimensione del Piano, ed esaminata la rispondenza dell'elaborato del C.E.T. con i singoli punti dell'ordine del giorno. 17 novembre 1955 rilevava che:

- 1) non sembravano assicurate le richieste caratteristiche di apertura e flessibilità del Piano;
- 2) sembravano eccessive le dimensioni del nuovo centro di Pietralata;
- 3) non era studiata con un dosaggio continuo ed organizzato la distribuzione delle zone verdi;
- 4) i nuovi quartieri a sud dell'EUR non erano a diretto contatto con esso; non risultavano efficacemente tutelate le zone ad ovest dell'Ardeatina; nel settore tra l'Appia Nuova e la Tiburtina, lo sviluppo edilizio appariva piuttosto rilevante; nella zona di Pietralata l'espansione edilizia prevista era piuttosto massiccia; nelle zone occidentali si sarebbe potuto tener maggiormente conto di alcuni elementi esistenti già attuati sulla base del Piano Regolatore 1931 (case di cura, conventi, ville, ecc.);
- 5) le previsioni relative al traffico e alle sistemazioni viarie, ferroviarie ed aeroportuali apparivano generalmente accettabili;
- 6) appariva alquanto dispendiosa la prevista rete metropolitana;
- 7) erano insufficienti le previsioni relative alle zone industriali;
- 8) il Piano non considerava le reciproche possibilità di integrazione tra Roma ed i Comuni vicini.

La Commissione dei Nove formulava infine proposte di carattere pratico, riassunte in tre gruppi: viabilità, azzonamento, regolamentazione e norme di attuazione.

A questa relazione il C.E.T. presentò le proprie controdeduzioni.

Con tali controdeduzioni il C.E.T. enumerò i punti sui quali - a suo avviso - non emergevano ragioni di dissenso (inquadramento del Piano in un vasto piano territoriale, espansione prevalente nel semicerchio ad oriente della valle del Tevere, decentramento delle attività direzionali nei nuovi centri EUR, Centocelle, Pietralata, revisione dei limiti della zona industriale ad est della città, lo schema della rete viaria, la preservazione del centro storico), le modifiche da apportare in base ai suggerimenti della Commissione dei Nove (inserimento nella rete delle arterie principali della circonvallazione Nomentana e di un tratto della circonvallazione Tuscolana, revisione del tracciato dell'asse di scorrimento, potenziamento dei lungotevere, revisione dello schema della metropolitana, avvicinamento di alcuni quartieri del settore sud alla zona dell'EUR, maggior decentramento degli ampliamenti nel settore est, diminuzione della densità di alcuni quartieri compresi tra l'Ardeatina e le Tre Fontane, revisione delle delimitazioni tra la zona A, B, C, distinzione tra parchi pubblici e privati) e le questioni sulle quali permanevano divergenze di opinioni (attraversamento e servizio diretto con la metropolitana del centro storico, riduzione delle dimensioni e delle funzioni del centro di Pietralata, aumento delle densità nei quartieri estensivi).

La relazione della Commissione dei Nove e le controdeduzioni del C.E.T. vennero portati - nella seduta del 30 aprile 1958 - all'esame della Commissione Generale, la quale prese atto dei vari documenti presentati e, considerato esaurito il suo compito, decise di rimettere il tutto al Consiglio Comunale affinché questo fosse messo in condizione di assumere le deliberazioni che avesse ritenuto necessarie.

In Consiglio Comunale il progetto del C.E.T. provocò una approfondita discussione, a conclusione della quale, il 26 giugno 1958, il Consiglio approvò a maggioranza un ordine del giorno nel quale venivano formulate precise direttive atte a

mettere a punto un nuovo progetto di Piano Regolatore da sottoporre nuovamente e in via definitiva al Consiglio Comunale. In particolare l'ordine del giorno poneva in rilievo la necessità di:

- 1) assicurare la salvaguardia del centro tradizionale della città con il decentramento di una parte degli insediamenti di carattere direzionale;
- 2) esaminare, nell'ambito del territorio coperto dal Piano Regolatore 1931, l'eventuale adozione di provvedimenti i quali comportassero una riduzione della densità edilizia e assicurassero la effettiva creazione di adeguati spazi verdi fra i quartieri edificabili;
- 3) indirizzare il decentramento prevalentemente verso il nuovo centro dell'EUR e di salvaguardare la destinazione di zone opportunamente scelte, in altre parti del comprensorio comunale, alla costituzione di centri di quartieri;
- 4) attuare lo sviluppo della città in misura prevalente sulla sponda sinistra del Tevere ed in particolare nel settore compreso fra la via Ardeatina e il Tevere verso il mare, evitando eccessivi insediamenti a nord della Tiburtina;
- 5) determinare la densità dei nuovi insediamenti conciliando opportunamente le esigenze urbanistiche e quelle economiche;
- 6) distinguere la destinazione a parco pubblico da quella a parco privato e definire in particolare - nei modi previsti dalla vigente legislazione - i vincoli di competenza comunale per la destinazione effettiva della vastissima zona verde che interessa la via Appia Antica, compresa la valle della Caffarella;
- 7) indirizzare i nuovi insediamenti verso una espansione ad ampio respiro, secondo criteri ispirati alle finalità del Piano Intercomunale e pertanto meglio definibili in tale sede;
- 8) utilizzare, allo scopo di assicurare la rapida e conveniente risoluzione dei problemi viari, le facoltà offerte dai vincoli fissati dal Piano Regolatore 1931;

- 9) disporre con sollecitudine la migliore attrezzatura del sistema viario esistente;
- 10) approfondire, in relazione al sistema della grande viabilità, lo studio delle varie soluzioni in esame; in particolare salvaguardare la possibilità della realizzazione di una arteria di scorrimento veloce, da nord a sud, a oriente della città;
- 11) tenere nel massimo conto l'esigenza che l'edilizia romana fosse agevolata nella sua attività da strumenti giuridici atti ad evitare la presumibile lunga attesa del perfezionamento formale del nuovo Piano Regolatore;
- 12) corredare il nuovo Piano di norme transitorie dirette a facilitare per le zone non ancora coperte da piani particolareggiati la formazione di nuovi nuclei residenziali organizzati e qualificati;
- 13) agevolare la costruzione di abitazioni nelle zone agricole;
- 14) avere cura che le disposizioni del nuovo Piano Regolatore Generale incidessero con criteri di prudenza e nella misura indispensabile sull'attuale edificabilità delle aree urbanizzate dal Piano Regolatore 1931;
- 15) tenere presente l'importanza dei trasporti aerei anche per collegamenti a corto raggio.

Il mandato di provvedere alla stesura del progetto venne affidato alla Giunta Municipale, la quale incaricò dell'elaborazione congiuntamente l'Ufficio Speciale per il Nuovo Piano Regolatore e la Ripartizione XV - Urbanistica.

Lo schema del Piano così elaborato e accompagnato dalla relazione illustrativa e dalle norme tecniche di attuazione veniva quindi nuovamente sottoposto all'esame del Consiglio Comunale che, nella seduta del 24 giugno 1959, ne deliberava l'adozione.

I concetti fondamentali cui si ispira il progetto del Piano Regolatore adottato nel 1959 possono essere così sintetizzati:

Salvaguardia del centro storico - Il Piano si prefigge lo scopo di salvaguardare ambiente e colore della città più antica: sono ammesse soltanto opere di conservazione e di restauro dei fabbricati, mentre opere di risanamento di edifici singoli possono essere consentite solo nel caso di edifici di particolare valore artistico o ambientale.

- 2) Riduzione della densità edilizia - Provvedimenti opportuni sono stati studiati per ridurre la densità nelle zone di completamento dei quartieri periferici incluse entro i limiti del P.R. 1931. Per la densità dei nuovi insediamenti si è cercato di conciliare le esigenze urbanistiche e quelle economiche; la densità massima consentita varia da 100 a 300 ab/ha.
- 3) Decentramento - Si è rilevata la necessità che le attività costituenti motivo di interesse siano dislocate in aree opportunamente scelte e rispondenti al requisito della facile accessibilità e dei reciproci collegamenti. Per tale motivo bene si presta come centro direzionale il complesso delle aree disponibili dell'EUR. Inoltre riserve di aree per centri di quartieri sono state previste a Centocelle e Pietralata.
- 4) Insediamenti residenziali - I nuovi insediamenti sono caratterizzati dal loro preciso dimensionamento, basato sulla dotazione dei servizi essenziali. La densità per zone è stata studiata al fine di ottenere una espansione differenziata nei vari settori secondo le seguenti percentuali: 40% al sud, 30% all'est; 15% rispettivamente al nord e all'ovest. Ai fini della edificabilità, il territorio comunale è stato suddiviso in undici zone, contrassegnate dalle lettere alfabetiche dalla A alla M:

Zona A = conservazione e risanamento, per la tutela storico-ambientale della città più antica (nucleo storico e nucleo centrale);

Zona B = trasformazione edilizia ma conservazione dei volumi attuali (quartieri esistenti);

- Zona C = ridimensionamento viario ed edilizio (quartieri che richiedono una rivalutazione sia ai fini economici sia del decoro cittadino);
- Zona D = completamento (quartieri periferici in fase di sviluppo secondo i piani particolareggiati del P.R. 1931);
- Zona E = prima zona di espansione (nell'ambito del P.R. 1931 e priva di piani particolareggiati);
- Zona F = ristrutturazione urbanistica (nuclei edilizi, lottizzazioni convenzionate e aggregati abusivi sorti fuori dei limiti del P.R. 1931);
- Zona G = seconda zona di espansione (esterna ai limiti del P.R. 1931) ove è ammessa la costruzione di nuovi quartieri autonomi;
- Zona H = agro romano (contempla due tipi di destinazione: una prettamente agricola con lotti minimi di mq. 20.000, e una con caratteristiche anche agricole ma dove è concessa l'edificazione su lotti di mq. 5.000);
- Zona I = centri direzionali e aree di riserva per centri di quartieri;
- Zona L = aree per l'industria;
- Zona M = aree per i servizi generali.

- 5) Sistema viario - Per far fronte all'incremento del traffico si è ricorsi al criterio della differenziazione delle strade in rapporto alla loro funzione, distinguendole in arterie a carattere autostradale, arterie cittadine di rapido transito, strade locali o di quartiere.
- 6) La metropolitana - Considerata la necessità di non penetrare nel nucleo storico, ma di lambirlo con una ferrovia metropolitana in aggiunta all'anello di scorrimento stradale che ri

sulta rapido ma di limitata capacità, si è previsto un sistema di linee tangenziali disposte in modo da consentire la realizzazione per gradi di un anello di circoscrizione del nucleo storico.

Il Piano Regolatore così elaborato, rimandava inoltre la definizione di altre zone di espansione allo studio del Piano Intercomunale, cercando proprio nei rapporti con i Comuni limitrofi quegli elementi di determinazione necessari per la soluzione del problema delle scelte.

La necessità del coordinamento intercomunale si era appalesata evidente per il Comune di Roma, intorno al quale gravitavano centri minori che da esso traggono fonti di vita, durante gli studi e le indagini per l'elaborazione del Piano Regolatore Generale del 1959. L'iniziativa del Piano Intercomunale è partita quindi dal Comune di Roma, e il Ministro dei Lavori Pubblici, accogliendone la richiesta, con decreto in data 15 novembre 1958, disponeva la formazione di un Piano Intercomunale esteso a 39 Comuni oltre Roma e ne affidava l'incarico della redazione allo stesso Comune di Roma.

Per la formulazione del progetto veniva costituito un Comitato di studio composto di un ristretto numero di esperti designati dai Sindaci dei Comuni e dai Ministeri più strettamente interessati.

Dopo un primo lavoro di carattere organizzativo, il Comitato affrontò la fase più delicata ed importante: la raccolta dei dati, cioè il rilevamento diretto affidato a tecnici capaci, e lo svolgimento di determinate indagini commesse ad alcuni studiosi particolarmente qualificati.

L'analisi delle singole situazioni delineatesi a seguito delle varie indagini venne compiuta da un Comitato ristretto di elaborazione, composto di eminenti urbanisti, il quale lavorando sul numeroso materiale di studio raccolto, fornì un quadro complessivo dello stato di fatto, redigendo quindi uno schema generale di piano, schema che, portato all'esame del Comitato di studio, fu da questo approvato nella seduta del 18 giugno 1960.

L'Amministrazione Comunale ha preso atto con deliberazione n. 2803 del 12 ottobre 1961 dello schema del Piano Intercomunale, ravvisatolo idoneo in rapporto alle finalità da conseguire, ha dato mandato all'Ufficio Speciale Nuovo Piano Regolatore di definire in dettaglio - previ contatti con le Amministrazioni statali e locali interessate - tutti gli aspetti del Piano Intercomunale concernenti l'entità e la natura dei vincoli nonché la specie degli interventi urbanistici.

Gli scopi che il Piano Intercomunale si è prefisso possono essere così puntualizzati:

- 1) determinazione dei limiti e livelli di interesse del territorio in base al complesso dei rapporti dei vari Comuni con Roma;
- 2) coordinamento dei Piani Regolatori comunali, riguardo a tutti quegli interventi urbanistici concernenti due o più Comuni contermini;
- 3) determinazione dei sistemi coordinati di residenza-lavoro nell'ambito del territorio interessato e delle aree da riservare agli insediamenti residenziali e industriali, per raggiungere, attraverso l'integrazione tra Roma e il "suo territorio", le condizioni più favorevoli per l'assorbimento delle correnti migratorie, il decentramento delle gravitazioni su Roma e l'alleggerimento della concentrazione edilizia nella città;
- 4) determinazione delle infrastrutture necessarie per provocare quella "eccitazione economica ed urbanistica" dei territori prescelti per i nuovi insediamenti, onde assicurare il successo per gli interventi proposti;
- 5) salvaguardia del patrimonio paesistico ed ambientale mediante la costituzione di sistemi di parchi continui facenti capo alla città e determinazione di vincoli diversi da apporre alle zone di interesse naturale.

Gli interventi urbanistici proposti dal Piano Intercomunale consistono essenzialmente in uno schema di rete viaria principale e di zonizzazione di massima del territorio.

Per quanto riguarda la rete viaria, questa si impernia su due arterie rapide: la prima collega Civitavecchia con Latina (ed ha la funzione di risolvere il problema del traffico commerciale pesante e veloce della via Aurelia fra Roma e Civitavecchia); la seconda

la piana Pontina e col mare, attraverso Monterotondo, Tivoli, Terracina, Cisterna, Anzio, attirando un cospicuo traffico di scorrimento al di fuori delle zone di Roma e dei Colli Albani.

Altri elementi importanti della rete viaria sono la strada pedemontana dei Colli Albani, a servizio dei nuovi insediamenti residenziali, il nuovo tracciato della via Tiburtina, leggermente a sud dell'attuale, il quale, sottopassando in galleria Tivoli, si riallaccia alla statale dopo questa città ed infine il nuovo tracciato viario che, dipartendosi dall'Aurelia presso Civitavecchia, si riallaccia all'anello A.N.A.S. ad ovest della via Cassia.

Sono stati previsti due sistemi stradali turistici: il primo costituito da una "strada sostegno" veloce da Civitavecchia a Terracina, il secondo costituito dalla progettata Autostrada dei Castelli che, giunta nei pressi di Marino, si sviluppa attraverso due "strade parco" nel comprensorio dei Castelli Romani.

Sono state infine previste altre strade di importanza secondaria, con lo scopo di risolvere su scala intercomunale alcuni collegamenti minori.

Circa i nuovi insediamenti residenziali, gli interventi proposti nel piano sono di due ordini:

- a) ridistribuzione e ridimensionamento, nel quadro delle esigenze generali del comprensorio, delle zone di espansione previste dai singoli Comuni nei rispettivi Piani Regolatori;
- b) individuazione di zone che, per la loro ubicazione e per le loro caratteristiche specifiche, si sono ritenute idonee per lo sviluppo di insediamenti residenziali di una certa entità. Il loro scopo è oltre che quello di assorbire le correnti migratorie che gravano su Roma e di costituire, con una limitata densità edilizia, una alternativa alla residenza urbana, anche quello di riordinare organicamente la residenza in rapporto alle zone di lavoro.

Per tali scopi l'ubicazione delle zone anzidette è stata scelta in funzione sia dei caratteri dei movimenti migratori, sia delle possibilità di disporre convenientemente di fonti di lavoro capaci di assorbire la mano d'opera disponibile, sia infine di infrastrutture che facilitino la riuscita di tali interventi.

Complessivamente la distribuzione dei nuovi insediamenti residenziali rispetta le seguenti percentuali:

- 45% zona sud-est: piana Pontina e Colli Albani;
- 15% zona est: valle del Sacco;
- 20% zona nord-est: tra le vie Tiburtina e Salaria;
- 20% arco nord-ovest: Braccianese e Civitavecchia.

La distribuzione delle zone residenziali è stata studiata in relazione alla disponibilità di opportune fonti di lavoro, intendendo queste ultime, anche nel ramo industriale, non solo come insediamenti di grandi complessi ma anche, e soprattutto, come iniziative di limitata entità.

Nello schema del Piano sono state ovviamente indicate soltanto le zone industriali di una certa entità, localizzate principalmente nella piana Pontina (presso Pomezia, Aprilia, Cisterna e Latina) e, in misura minore, presso Artena-Colleferro, Tivoli-Guidonia, Monterotondo Scalo e Civitavecchia.

Nel restante territorio non interessato dagli interventi esposti è stata stabilita una destinazione prevalentemente agricola, con particolari vincoli, soprattutto sulle zone alberate, per salvaguardare quanto ancora rimane del patrimonio paesistico e archeologico della regione.

Gli interventi principali a tal fine riguardano tutta la fascia costiera da Civitavecchia al Circeo, e il complesso dei Colli Albani.

Gli atti del nuovo Piano Regolatore Generale adottato il 24 giugno 1959 vennero pubblicati a norma di legge, dando luogo a n.2756 osservazioni sulle quali, previo parere di una speciale Commissione, si pronunciava la Giunta Municipale.

Il progetto del Piano, unitamente agli atti di rito, in data 27 gennaio 1960, veniva inviato al Ministero dei Lavori Pubblici per le successive determinazioni. Il Ministero dei Lavori Pubblici lo sottoponeva al Consiglio Superiore e questo,

Dopo un esame approfondito delle soluzioni proposte, riunito in
Assemblea Generale nella seduta del 23 novembre 1961, ha espres-
so il proprio ragionato parere sul progetto e sulle osservazio-
ni a suo tempo presentate, ed ha ritenuto il Piano ammissibile
nelle sue linee generali, suggerendo peraltro alcune modifiche
e integrazioni.

Più precisamente il Consiglio Superiore ha ritenuto
che per quanto riguarda le previsioni di sviluppo all'esterno
del nucleo urbano, il Piano sia da rivedere al fine di inqua-
drarlo nella più ampia visione territoriale, in relazione alle
indicazioni conseguenti dallo schema di Piano Intercomunale.

Il Consiglio Superiore ha quindi sottolineato la ne-
cessità che il Piano sia integrato e modificato in riferimento
alla viabilità, alla zonizzazione e ai servizi, al programma di
graduale attuazione, al testo delle norme tecniche di esecuzione.

Passando a trattare dei singoli aspetti sotto i quali
il Piano può essere riguardato, il Consiglio Superiore ha rile-
vato in particolare:

Viabilità

E' stata sottolineata l'opportunità - ai fini della so-
luzione dei problemi del traffico - di considerare suddivisa la
città in tre parti distinte: la prima corrispondente al nucleo
storico centrale (nella quale la risoluzione dei problemi del
traffico può essere ottenuta con un decentramento di alcune at-
tività e con il favorire il movimento di mezzi di trasporto col-
lettivo riducendo quello dei mezzi individuali); la seconda, cor-
rispondente alle zone già costruite della città e ubicate al di fuo-
ri del nucleo storico centrale (nella quale dovranno essere poten-
ziati i mezzi di trasporto collettivo); la terza, corrispondente
alla fascia esterna per la quale è stato previsto il futuro svilup-
po edilizio (per la quale il Piano Regolatore deve fornire le ne-
cessarie direttive tecniche per quanto concerne i parcheggi, la
metropolitana, le stazioni terminali, ecc.).

E' stato inoltre suggerito di:

-) modificare il tracciato di varie arterie e la sostituzione di altre in modo da evitare circuiti ad anello e da formare scorrimenti tangenziali più aperti verso l'esterno;
-) immettere le nuove autostrade solo nelle vie di rapido scorrimento;
-) perfezionare le attrezzature del Grande Raccordo Anulare;
-) integrare le arterie del sistema principale con un sistema viario intermedio;
-) rivedere l'impostazione del sistema delle linee metropolitane;
-) prevedere la sistemazione delle autostazioni in modo che sia evitato l'accentramento delle provenienze in un solo punto;
-) fissare le ubicazioni di massima per gli eliporti;
-) aggiornare le previsioni per il porto-canale di Fiumicino.

Monizzazione

Il Consiglio Superiore ha preso in esame le previsioni relative alle diverse zone in cui il territorio è ripartito:

Zona A = Si auspica una tutela attiva degli ambienti del centro storico, ponendo in essere idonei incentivi per una reale e più efficace conservazione degli ambienti stessi.

Viene suggerito di fare una netta distinzione tra le operazioni che possono eseguirsi isolatamente (opere di ordinaria e straordinaria manutenzione degli edifici) e quelle che debbono avvenire per gruppi organici di edifici (opere di risanamento).

Viene sottolineata l'opportunità, al fine di avviare il processo di riordinamento del centro storico, di definire tre categorie di comprensori: una prima riguardante gli ambienti di maggior valore ambientale per i quali è necessaria la formazione di appositi piani particolareggiati da compiere isolato per isolato; una seconda relativa ad ambienti di notevole pregio ma di minor interesse, per cui è urgente un intervento

per evitare il rapido decadimento in atto, e per i quali si provvederà a mezzo di piani particolareggiati da adottare entro sei mesi - un anno; una terza, concernente ambienti di interesse secondario, nei quali sia consentito procedere anche isolatamente.

Vengono infine indicati alcuni complessi che sarebbe opportuno fossero inclusi nelle zone A₁ e A₂.

= Si suggerisce di stabilire che in tutte le zone B, quando si voglia trasformare una costruzione esistente mediante demolizione e ricostruzione o quando possa procedersi a nuove costruzioni su lotti liberi, la nuova fabbricazione abbia un volume corrispondente a quello realizzabile in base alle destinazioni edilizie fissate nei piani particolareggiati approvati prima della entrata in vigore del nuovo Piano Regolatore; il rigido criterio della conservazione dei volumi attuali deve essere applicato in zone che meritino più specificamente tale conservazione, come ad esempio nelle "zone bianche" e nelle aree ricadenti in località dichiarate di notevole interesse pubblico.

Si ravvisa inoltre necessario sopprimere la norma transitoria secondo la quale entro i primi 7 anni dell'entrata in vigore del nuovo Piano sarebbe applicabile la disciplina del Regolamento Edilizio 1934.

= Si precisa che il Piano Regolatore deve indicare le nuove previsioni della viabilità principale e la localizzazione delle aree occorrenti ai più importanti servizi pubblici. Si consiglia inoltre - ai fini di una più pertinente qualificazione urbanistica ed edilizia in relazione all'importanza di detta zona - di individuare le maggiori opere di ristrutturazione, quale atto tecnico preparatorio dei futuri piani particolareggiati, che valga a fornire un indirizzo ai possibili interventi dei privati.

Zona D - Viene proposta una più chiara normazione delle caratteristiche della zona; viene inoltre rilevata l'opportunità di lasciare libere dalla fabbricazione e destinare quindi a verde alcune aree, sulla base dello elenco predisposto dalla Soprintendenza ai Monumenti del Lazio. Si suggerisce infine di dare una appropriata qualificazione edilizia alle aree inedificate che fiancheggiano l'asse attrezzato da Pietralata a Centocelle.

Zone E e G - Si ritiene opportuno che il Comune precisi meglio la portata delle operazioni inerenti a tali zone e delimiti con chiarezza i comprensori nei quali si articolano le varie parti. Per assicurare la traduzione pratica di tali principi occorre provvedere alla formazione di un piano particolareggiato esteso a ciascun comprensorio; a tal fine è necessario che siano stabiliti i limiti dei comprensori cui debbono estendersi le previsioni unitarie dei nuovi quartieri e nuclei residenziali. Si ritiene inoltre opportuno che tutti i comprensori individuati nelle nuove zone di espansione includano nei loro perimetri anche le fasce verdi e di rispetto.

Si segnala l'opportunità di riesaminare alcune previsioni degli insediamenti di tipo E e G, data la particolare situazione topografica delle zone o per la presenza di ambienti che meritano una migliore salvaguardia.

Viene infine richiamata l'attenzione del Comune sulla necessità di riservare aree per la formazione di complessi di edilizia popolare, nonché di definire comprensori di estensione sufficientemente elevata che consentano la formazione di un più ampio patrimonio di aree fabbricabili.

Zona F - Si rileva l'opportunità di comprendere in questa zona altri 45 insediamenti sorti spontaneamente e non inclusi a suo tempo nelle zone di ristrutturazione urbanistica. Viene segnalata una contraddizione tra quanto specificato nelle norme circa la densità territoriale che non deve superare i 100 ab/ha e le indicazioni delle planimetrie che in qualche caso recano il segno distintivo della densità di 200 ab/ha; si suggerisce di adottare per tutti i comprensori di tipo F una densità territoriale non maggiore di 150 ab/ha.

Si sottolinea, infine, la necessità di indicare nel Piano Generale le principali arterie e le aree per i pubblici servizi.

Zona H - Premesso che le previsioni per l'Agro Romano sono nel complesso poco soddisfacenti, il Consiglio Superiore formula fra l'altro i seguenti rilievi:

- a) i nuovi centri residenziali non possono essere limitati alla fascia lungo la Via C. Colombo ma debbono essere previsti anche nelle altre direttrici di espansione;
- b) prevedere per Fiumicino qualche maggior sviluppo tenendo conto della situazione di fatto determinata dal CEP con la formazione di un quartiere di edilizia popolare;
- c) stabilire misure di salvaguardia di natura ambientale e paesistica per molti complessi rurali ed antichi casali e precisare le localizzazioni dei borghi di servizio dell'Agro;
- d) adottare i criteri di salvaguardia dell'assetto agrario per i comprensori ricadenti nell'ambito dei Consorzi di bonifica di Ostia, di Maccarese e dell'Agro Romano;
- e) introdurre per la sottozona H1 la distinzione tra costruzioni residenziali isolate e nuclei organizzati, i quali dispongano all'interno di una super -

ficie agricola sufficientemente ampia (di almeno ettari 10, 50 e 100) da cui possa trarre risorse economiche una parte degli abitanti di ciascun insediamento.

Nuovi centri direzionali = Si segnala l'opportunità di considerare le aree designate "di riserva per centri di quartieri" quali aree di centri direzionali veri e propri.

Poiché le aree per i nuovi centri direzionali si ritengono insufficienti per il fabbisogno delle attività che debbono aver sede nella Capitale, si suggerisce di rendere utilizzabili a tal fine altre aree opportunamente dislocate.

Servizi generali = Si ritiene assolutamente necessario che le previsioni di nuove aree per i servizi generali vengano integrate opportunamente, sia aumentandone il numero, sia precisandone meglio la destinazione. In particolare, si segnalano le esigenze relative agli ospedali e attrezzature sanatoriali, convalescenziarie e assistenziali, agli edifici scolastici, agli edifici religiosi.

Si suggerisce infine di inserire nelle previsioni del Piano localizzazioni di aree per gli edifici giudiziari, la sede della Corte dei Conti, la sede del Comando dei Carabinieri, la sede dei nuovi istituti universitari, gli impianti annonari, gli impianti di smaltimento delle acque meteoriche, delle acque nere e dei rifiuti solidi.

Zone verdi e di interesse paesistico = Si ritiene indispensabile che la distribuzione dei parchi venga riveduta, al fine di costituire una serie quanto più possibile continua di zone libere, che possano collegarsi tra loro per formare veri e propri itinerari, percorribili a scopo ricreativo. Si segnala inoltre la convenienza

che tali complessi penetrino più che possibile verso l'interno dell'abitato, avvicinandosi al nucleo centrale, e siano collegati a questo mediante appositi quanto agevoli accessi. Il Consiglio Superiore passa quindi ad esaminare più specificamente alcuni comprensori da vincolare a parco privato e a parco pubblico, con particolare riguardo al comprensorio paesistico dell'Appia Antica.

Zone industriali - Viene sottolineata la necessità di integrare le previsioni relative per quelle industrie che possono essere più utilmente ravvicinate alla città, nonché di predisporre aree per le zone di lavoro a sud-ovest, in considerazione dei previsti ulteriori incrementi di residenze nel settore lungo la Via C.Colombo.

Fasi di attuazione

Per quanto concerne le fasi di attuazione del piano, il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici rileva la necessità che il relativo programma venga integrato con la definizione di organici programmi esecutivi, nei quali siano considerati gli interventi a carattere pubblico e quelli di spettanza dei privati; e che siano inoltre rettificata le precedenza da dare ad alcune sistemazioni. A tale proposito si afferma che nella prima fase sono da comprendere la realizzazione dell'asse viario di scorrimento orientale da Pietralata all'EUR, e gli allacciamenti stradali con alcuni degli impianti ed attrezzature di maggior interesse cittadino. Oltre a ciò si pone in rilievo l'esigenza di stabilire la gradualità delle fasi di sviluppo dei vari quartieri residenziali, tenendo presenti le precedenza da stabilire per le realizzazioni dell'edilizia popolare e per le classi meno abbienti.

Circa i piani particolareggiati si suggerisce di prevederne la precisa successione, in relazione alle esigenze di priorità - nell'ordine - del centro storico, delle zone di ridimensionamento viario ed edilizio, delle zone di ristrutturazione, ed,

parallelamente, quello dei centri direzionali e delle nuove zone di espansione.

Il voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. concludeva auspicando che l'organizzazione degli studi del nuovo piano regolatore venisse potenziata per assicurare una appropriata attuazione delle previsioni e suggerendo di avvalersi dell'applicazione dell'art.18 della vigente legge urbanistica per la formazione di un congruo patrimonio di aree fabbricabili.

Subito dopo la formulazione del voto da parte del Consiglio Superiore, il Ministero dei Lavori Pubblici ha restituito gli atti al Comune di Roma per la necessaria rielaborazione.

L'Ufficio Speciale iniziò quindi la elaborazione del piano, tenendo conto sia delle direttive e delle conclusioni contenute nel voto stesso, sia degli studi che, pendente l'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, lo stesso Ufficio Speciale aveva ininterrottamente svolto per approfondire tutti gli aspetti dei vari problemi urbanistici connessi al piano.

Con deliberazione commissariale n.896 del 28 marzo 1962 è stata, su invito del Ministro dei Lavori Pubblici, nominata una Commissione di cinque tecnici esperti urbanisti (Fiorentino, Lugli, Passarelli, Piccinato e Valori) con l'incarico di fornire al Sub Commissario all'Urbanistica, Ing. Alberto Bianchi, cui è affidato il compito di sovrintendere al lavoro di rielaborazione del piano, la propria consulenza in merito, per la rielaborazione del piano stesso.

Successivamente - il 20 aprile 1962 - lo stesso Ministro disponeva la costituzione di una Commissione Ministeriale composta dal Presidente della VI Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Prof. Ing. Cesare Valle, dal Prof. Arch. Carlo Ceschi Sovrintendente ai Monumenti del Lazio, dagli Ispettori Generali del Ministero Ing. Di Gioia e Dr. Martuscelli, e dall'Arch. Rossi de' Paoli, membro del Consiglio Superiore dei LL.PP., Presidente della Sezione Laziale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, con il compito di accertare, nel corso del lavoro di rielaborazione del piano, la rispondenza o meno delle conclusioni adottate, nel campo tecnico e giuridico, alle direttive contenute nel voto del 23 novembre 1961 del Consiglio Superiore.

Il nuovo piano quindi, che sostituisce quello del 1959, risulta dalla collaborazione del Comitato con l'Ufficio Speciale e le conclusioni cui si è pervenuti sono state tra gli stessi concordate.

CRITERI GENERALI D'IMPOSTAZIONE DEL PIANO E FASI DI ATTUAZIONE

La difesa del centro storico è, come sempre, il fulcro del nuovo P.R., il criterio fondamentale da cui prendono avvio le prescrizioni e gli indirizzi per la riforma e lo sviluppo dell'organismo urbano. Questa del centro storico è però una difesa attiva, intesa a preservare da demolizioni e rifacimenti gli edifici tradizionali della città per conservare non solo i monumenti storici isolati, ma l'atmosfera stessa degli antichi quartieri, attraverso una prudente opera di bonifica e di restauro.

Le facoltà di Architettura e di Ingegneria dell'Università di Roma sono già impegnate in un accurato lavoro d'indagine che dovrà servire di base all'elaborazione dei futuri piani particolareggiati. Esse hanno già fornito una serie di primi elaborati su scala 1:2.000, frutto delle prime indagini e ricerche eseguite nella zona centrale del nucleo urbano. Questa analisi, che va necessariamente approfondita, comporterà, data la vastità e la complessità della materia, un certo tempo: ma non si può prescindere da una profonda conoscenza del problema per articolare il centro cittadino in zone con caratteristiche differenti e differenti possibilità d'intervento, atte a consentirne una propria vitalità anzichè a cristallizzare la situazione attuale, trasformandolo fatalmente in un museo.

Il centro storico potrà così essere restituito alle funzioni per le quali appare idoneo, che sono essenzialmente culturali, residenziali e di rappresentanza. Le attività direzionali dovranno perciò essere decentrate attraverso una politica urbanistica tendente a sviluppare le nuove zone a ciò destinate con assoluta priorità rispetto ad ogni altra operazione.

Lo stesso voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. fa riferimento a tale connessione di tempi e di destinazioni

là dove indica la necessità di qualificare il sistema viario dell'asse di scorrimento orientale quale spina dorsale del futuro sviluppo sud orientale della città, realizzando un complesso sistema di edilizia qualificata, prevalentemente direzionale, che potrà svilupparsi quasi con continuità da Pietralata all'EUR lungo l'asse attrezzato.

Ad accelerare il processo di trasferimento delle attività direzionali in queste zone debbono concorrere vari fattori, che possono riassumersi nei seguenti provvedimenti:

- a) l'introduzione nelle norme del concetto di "destinazione d'uso" delle costruzioni, precisate per ogni singola zona, con esclusione delle attività direzionali salvo per la fascia di edilizia qualificata lungo l'asse attrezzato;
- b) il freno imposto all'attività edilizia nella zona B, per la maggior parte semicentrale, che permetterà d'altra parte di reperire attraverso i piani particolareggiati quelle aree per servizi e per parcheggi, dei quali oggi si nota la carenza;
- c) la trasposizione nel tempo dell'operazione di ridimensionamento viario ed edilizio delle zone C che, per essere situate a ridosso dell'attuale centro cittadino, potrebbero assorbirne in misura preponderante il trasferimento di quelle attività da indirizzare invece verso le nuove zone direzionali;
- d) la previsione di una tipologia speciale per le nuove zone direzionali, con indice di fabbricazione sufficientemente elevato, eventuali altezze maggiori e congrui distacchi tra gli edifici al fine di invogliare le iniziative di Enti pubblici e privati a trasferirsi in un settore di indubbio richiamo perchè caratterizzato da un'impronta urbanistica dinamica e moderna;

la concentrazione con assoluta priorità degli ingenti mezzi finanziari per l'attuazione dell'infrastruttura necessaria a porre le premesse dello sviluppo edilizio.

I nuovi quartieri delle zone di espansione sono stati definiti nella densità e nella ripartizione tra edilizia e servizi, questi ultimi dimensionati in base ad un rapporto di superficie per abitante. Due innovazioni debbono essere sottolineate. La prima riguarda la diminuzione dell'indice di fabbricabilità riferito al parametro di 1 abitante ogni 80 metri cubi di costruzione anziché 100, come era nel precedente Piano, e l'introduzione del relativo indice di utilizzazione che apre la strada alla valutazione sempre più diffusa di superficie dell'alloggio, al posto dell'incerta attribuzione in vani. La seconda riguarda la precisazione del concetto di realizzazioni comprensoriali, nel cui ambito ciascun proprietario ha diritto di godere i vantaggi dell'utilizzazione edilizia proporzionalmente alla sua quota parte di area, pur rispettando le previsioni di zonizzazione del P.R.G.

Occorre porre in rilievo che il piano regolatore generale è stato strutturato secondo una visione necessariamente più vasta di quella precedente e cioè secondo una concezione estesa oltre i limiti territoriali dell'unità amministrativa di modo che esso risulta inserito fin dall'impostazione in un tessuto a più larghe maglie costituito dallo schema del piano intercomunale.

Gli insediamenti nel territorio e le nuove soluzioni della grande viabilità sono stati ubicati e dimensionati generalmente in base alle indicazioni del Piano Intercomunale e si ritiene possano rispondere pienamente al tentativo di rompere l'accerchiamento indiscriminato dell'attuale agglomerato urbano, noto col nome di "sviluppo a macchia d'olio".

In tal senso potrà operare efficacemente anche la distribuzione delle aree verdi, inserite fino nella periferia cittadina compresa entro il perimetro del P.R. 1931, dove le zone verdi completamento dei piani particolareggiati hanno subito una riduzione sia pur differenziata della densità edilizia, in quanto è noto che la loro realizzazione integrale sarebbe tale da esaurire le previsioni quantitative del nuovo Piano con la conseguenza di soffocare irreparabilmente l'attuale organismo urbano.

Appare così delineata la scelta dell'arco est-sud per lo sviluppo futuro della città. Nel settore est, compreso tra la Valle dell'Aniene ed il parco archeologico dell'Appia Antica, sono stati indicati tutti i provvedimenti idonei a facilitare la riforma ed il completamento della struttura urbana, attualmente di scadente qualificazione urbanistica ed edilizia. Tale settore si trova immediatamente alle spalle dell'asse attrezzato orientale ed è da prevedere che vi si indirizzeranno nell'avvenire iniziative e interessi privati assai più cospicui di quelli attuali. Il settore sud, compreso tra il parco archeologico dell'Appia Antica e la Valle del Tevere, non è ancora compromesso e permette maggior libertà d'interventi. Le future espansioni dovrebbero essere qui regolate nel tempo in modo da non ritardare la riqualificazione del settore orientale.

Anche le aree per le industrie sono state ripartite tenendo conto dei pesi edilizi dei due settori d'espansione.

Le zone F dei nuclei edilizi e delle borgate abusive sono state integrate coi numerosi insediamenti trascurati dal Piano precedente, secondo l'invito in tal senso contenuto nel voto ministeriale; mentre per l'Agro Romano è stata accettata la previsione del piano intercomunale, estendendo la zona H₂, che è essenzialmente agricola, a circa i due terzi del territorio esterno all'abitato. Connesso con questa operazione è il piano dei parchi pubblici, formulato in maniera organica e unitaria. La continuità delle fasce a parco ha permesso, come si è accennato, di enucleare meglio degli insediamenti residenziali, dotando ognuno di ampie riserve di verde. Inoltre sono stati indicati nel Piano i grandi parchi di interesse cittadino, primissimo fra tutti quello dell'Appia Antica che integra urbanisticamente le determinazioni del Piano Paesistico del Ministero della P.I. e rappresenta l'ideale separazione tra i grandi pesi edilizi costituiti dagli insediamenti dei settori est e sud.

Le reti viaria e delle linee metropolitane sono state ri studiate in funzione della caratterizzazione dell'asse attrezzato.

zato, che costituirà nel futuro la dorsale nord-sud di un organismo urbano aperto nella sua espansione verso l'arco sud-est. Tale andamento è accentrato in particolare da nuove arterie esterne di scorrimento, assai evidenti a uno sguardo pur sommario degli elaborati grafici. Merita porre l'accento sullo sforzo affrontato per inquadrare la circolazione in una visione organica dell'intero complesso dei problemi dei trasporti collettivi e dei parcheggi, corredandolo con utili accorgimenti per decongestionare il traffico attuale. Le arterie cittadine di rapido transito, con precedenza assoluta all'attuazione dello scorrimento interno Flaminio-Casilina, e l'anello dei parcheggi prossimo al nucleo centrale e alle stazioni della metropolitana, sono programmi destinati all'assetto del traffico nella vecchia città. Le grandi arterie autostradali, le auto-stazioni, gli autoporti, la normativa riguardante gli spazi di sosta degli autoveicoli nelle nuove costruzioni, possono ampiamente garantire l'avvenire della città nei suoi nuovi quartieri, purchè realizzati con tempestività.

I servizi generali cittadini e di quartiere sono stati oggetto di approfondite indagini, localizzazioni e programmazione e per un esame dettagliato si rimanda alla lettura dell'apposito capitolo della relazione.

In generale può dirsi che è stato seguito il criterio di un piano organico di fabbisogni, determinato d'intesa con la competente Autorità, per ogni ordine di servizi; e che è stata eseguita una minuziosa ripartizione delle aree tra i vari servizi di quartiere e generali, quantitativamente rispondenti alle esigenze di una città di 4 milioni di abitanti.

Alcune soluzioni proposte, quale ad esempio l'introduzione del concetto di "destinazione d'uso" e il richiamo quasi costante, nelle norme di attuazione, alle misure di salvaguardia, possono apparire non conformi ai precetti di legge o comunque non facilmente inquadrabili nelle facoltà che l'attuale legislazione concede nel campo delle norme di attuazione di un piano regolatore generale. Si osserva, però, che la limitazione di destinazione d'uso di zona è un concetto su cui, specie per grandi aggregati urbani di antica formazione e soggetti tuttora a notevole pressione di sviluppo in contrasto con lo sforzo di preservare il centro da ulteriori compromissioni all'ambiente e al traffico, si va sempre più orientando l'urbanistica moderna quale unico possibile mezzo di preservazione e di freno a ulteriori insediamenti direzionali laddove questi costituiscano un pregiudizio irreparabile per l'equilibrio della città nelle sue fasi espansionali.

Sembra che tale potere non sia contrastato o, peggio, denegato da alcuna norma dell'ordinamento positivo attuale e che, quindi, possa considerarsi ammissibile. ~~.....~~

Quanto al richiamo alla applicazione delle norme di salvaguardia, esso deve ovviamente intendersi non come sostituzione di una norma cogente e imperativa a quella contenuta nella legge, che concede al Comune la facoltà, e non l'obbligo, di far luogo alla sospensione dei progetti in con

trasto con le previsioni del piano; bensì come opportuno chiarimento di quei casi che potrebbero apparire dubbi ai fini della loro individuazione come assoggettabili o meno alle misure di salvaguardia. Il concetto ispiratore della posizione di tali richiami nelle norme di attuazione è dovuto principalmente alla viva esigenza di non determinare, nel delicato periodo che va dall'adozione all'approvazione del piano, fatti edilizi che, con il loro peso, finirebbero per scardinare i presupposti del nuovo assetto urbanistico che si intende assicurare alla città nel suo complesso.

Allo stesso concetto ed esigenza obbedisce il vincolo generico di destinazioni da precisare nei piani particolareggiati di esecuzione, cui si vorrebbero assoggettare genericamente aree non costruite, ma servite da piani particolareggiati ormai superati. Il fondamento giuridico di simile determinazione, pur apparendo non scevro di perplessità, è confortato dalle stesse considerazioni svolte innanzi in merito al vincolo generico di destinazione d'uso e risponde a una innegabile esigenza di interesse pubblico, alla cui tutela ci si è voluti orientare nella delicata fase di transizione tra l'adozione e l'approvazione del nuovo piano regolatore.

A conclusione di questo rapido esame cui criteri generali d'impostazione è doveroso ricordare che il voto ministeriale aveva segnalato la necessità di precisare la graduazione degli interventi, nel cui assoluto rispetto risiedono l'economia e la funzionalità del piano.

Pur prescindendo da una elencazione dettagliata i tempi di attuazione dei più urgenti interventi urbanistici indispensabili alla realizzazione del piano debbono porsi nella seguente successione:

- 1) Esecuzione integrale dell'asse di scorrimento orientale compreso tra gli innesti dell'Autostrada del Sole sul G.R.A. , attraverso Pietralata e Centocelle e contemporanea predisposizione dei piani particolareggiati necessari per la rapida realizzazione dell'edilizia qualificata sia dei nuovi centri direzionali sia delle zone d'influenza dell'asse attrezzato. Per la predisposizione di detti piani si esprime il voto che l'Amministrazione comunale proceda immediatamente all'emana- zione di bandi di concorso, chiamando a collaborare con tal mezzo agli studi urbanistici relativi i più vasti settori delle competenze nazionali.
- 2) Completamento del sistema viario delle arterie interne di rapido transito, con precedenza alle opere nella zona orientale;
- 3) Predisposizione dei nuovi piani particolareggiati delle zone B, C e D, intesi soprattutto a reperire le aree per i servizi mancanti, per parcheggi e per zone verdi.
- 4) Predisposizione dei nuovi piani particolareggiati della zona A. L'adozione di tali piani deve essere iniziata entro il termine di un anno dalla data di approvazione del piano regolatore generale e completata entro cinque anni dalla data pre- detta.
- 5) Convogliamento di tutte le iniziative edilizie, per l'acqui- sizione di aree fabbricabili all'edilizia popolare ed econo- mica, per la riqualificazione della periferia orientale.

- 6) Esecuzione dei tronchi A e B della rete di ferrovie metropolitane, semprechè il percorso della linea A da Termini a Piazza Risorgimento risulti tangente al centro storico e non lo attraversi.
- 7) Esecuzione della rete della grande viabilità esterna, per incoraggiare i nuovi insediamenti nell'ambito del territorio, in rapporto al sorgere di nuove attività lavorative e industriali.

Sulla base di tali indicazioni di massima, che non possono essere ulteriormente dettagliate in considerazione degli impegni finanziari che, nell'attuale periodo di gestione commissariale, non è dato concretamente di prendere, si esprime il voto che la futura Amministrazione formuli un preciso programma di tempi e di interventi mirante soprattutto a determinare quegli incentivi che costituiscono le premesse indispensabili per la creazione di quei fatti positivi da cui l'attuazione del piano generale debba prendere avvio secondo gli schemi prestabiliti.

Si aggiunge che l'attuazione del piano potrà essere connessa anche all'uso delle facoltà concesse all'Amministrazione dall'art. 18 della legge 17 agosto 1942 n.1150.

CARATTERISTICHE DELLO STUDIO
DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE

A) CIRCOLAZIONE

La linfa del tessuto urbano è costituita dalla circolazione, ossia dalla possibilità e soprattutto dalla facilità di collegamento tra zona e zona, nell'ambito assai esteso del territorio comunale. Questi collegamenti riguardano: il traffico di quartiere attuabile attraverso la rete viaria locale; il traffico interquartiere attuabile attraverso la rete viaria primaria e i mezzi di trasporto collettivi in superficie e sotterranei; il traffico delle nuove zone residenziali assolto dalla grande viabilità esterna; e infine il traffico a lungo raggio su strada, su rotaia e per aereo.

Dal punto di vista dell'urbanista i sistemi di comunicazione assumono particolare rilievo sia perché lo sviluppo delle varie zone della città dipende strettamente dalla possibilità di realizzare certi collegamenti, sia perché l'impostazione di un determinato sistema di trasporto condiziona la migliore utilizzazione delle aree interessate.

La soluzione del problema della circolazione deve perciò essere impostata in funzione di un programma economico ed urbanistico sin dal Piano Regolatore Generale, in quanto ne rappresenta una delle linee fondamentali. Gli schemi precedenti sono stati approfonditi ed integrati affinché i tracciati viari, delle metropolitane, delle ferrovie, le aree per servizi inerenti ai trasporti e gli aeroporti meglio rispondano alla distribuzione

dei nuovi centri d'interesse e delle nuove zone residenziali, formando l'auspicato schema atto a convogliare spontaneamente tutte le attività cittadine nella formazione di un nuovo organismo aperto.

Nel dimensionamento della futura rete viaria e delle relative aree per il parcheggio delle autovetture si è ammesso che la motorizzazione di Roma raggiunga la quota di un autoveicolo per ogni famiglia. Lo sviluppo della motorizzazione, oltre che rappresentare un fondamentale progresso nei campi economico e sociale, può costituire una grave minaccia di soffocamento della città, ove non si provveda a rinnovarne adeguatamente la rete viaria.

1 - CLASSIFICAZIONE E CARATTERISTICHE DELLE STRADE.

Il Piano tende dunque a determinare le attuali deficienze della rete stradale e le necessità create dalle direttive di espansione della città, stabilendo un rapporto funzionale fra circolazione e zonizzazione. Alla rete stradale attuale che ha caratteristiche uniformi, è stata sovrapposta una grande maglia di arterie differenziate, dove il traffico fluirà liberamente e velocemente. Il principio della selezione del traffico porta ad una chiara distinzione nella funzione delle strade.

Il sistema viario del nuovo Piano Regolatore di Roma si può perciò pensare composto da quattro sistemi stradali a diverso livello funzionale

- arterie a carattere autostradale
- arterie urbane di rapido transito
- arterie urbane primarie
- strade locali o di quartiere.

a) Arterie a carattere autostradale.

Indicazione grafica: doppia linea nera con delimitazione ai lati della zona di esproprio e del vincolo non edificandi.

Caratteristiche tecniche:

- percorso in sede propria con incroci a piani sfalsati
- carreggiate unidirezionali
- accessi controllati con piste di accelerazione e di decelerazione
- raggi di curvatura minimi m.300
- pendenze massime delle piste di corsa 5%
- piste di corsa da m.3,50 con larghezza delle carreggiate variabile da m.7.00 a m.10,50
- divieto di sosta sulle piste di corsa e piazzuole per le soste di emergenza
- fascia spartitraffico di larghezza variabile
- eventuale pista laterale per sosta di emergenza della larghezza di m.2,50.

Il sistema delle strade di questo gruppo si svolge generalmente ad un piano diverso da quello della rete locale: in rilevato o in trincea, con limitati punti attrezzati di scambio con la restante rete viaria. Ogni arteria comporta su ogni lato una limitata fascia di esproprio ed una più ampia zona vincolata a non edificabilità.

Il sistema di che trattasi si svolge principalmente all'estrema periferia del centro abitato ed esternamente allo aggregato urbano, per collegare gli insediamenti dentro e fuori il Comune di Roma con il centro abitato e i nuovi centri direzionali, le zone industriali e dei servizi generali, e per collegare rapidamente quartieri fra loro lontani.

La rete autostradale si arresta alla periferia attuale attestandosi generalmente sull'asse attrezzato.

Fanno parte di questo primo sistema:

- l'asse attrezzato
- l'autostrada del sole proveniente dal Nord e dal Sud Italia
- l'autostrada per Civitavecchia
- il raccordo anulare dell'ANAS (G.R.A.) dall'incrocio con la nuova Aurelia all'autostrada per l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, nell'arco orientale
- la nuova Tiburtina
- la nuova Casilina con il raccordo tangenziale al G.R.A.
- la nuova Prenestina
- l'autostrada degli Acquedotti
- la nuova Pontina
- la Cristoforo Colombo
- l'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino
- il collegamento autostradale fra l'Aurelia e la Pontina
- la penetrazione a Nord della nuova via Aurelia
- la penetrazione a Nord della nuova via Cassia.

b) Arterie cittadine di rapido transito.

Indicazione grafica: doppia linea nera continua

Caratteristiche tecniche:

- percorso in sede propria con incroci a piani sfalsati
- carreggiate unidirezionali
- controllo degli accessi con piste di accelerazione e di decelerazione
- pendenza massima 8%
- piste di larghezza non inferiore ai m.3.00
- divieto di sosta sulle piste di corsa e piazzuole per la sosta di eventuali mezzi pubblici
- fascia spartitraffico ovunque possibile.

La rete delle arterie a rapido transito assolve il compito di collegamento tra quartieri, residenze e zone di lavoro e tra il sistema autostradale e quello urbano.

Essa è una rete a grandi maglie sovrapposta al reticolo delle strade locali, del quale molto spesso utilizza alcuni tracciati già previsti con il P.R. 1931 esistenti o non ancora attuati.

L'attuazione di questa rete, su cui si articola gran parte del traffico cittadino, è quindi di realizzazione non difficile e con sfere di esproprio contenute entro limiti molto ragionevoli.

Fanno parte del sistema alcuni attraversamenti dell'abitato quali:

- i lungotevere di destra
- la via Olimpica già parzialmente eseguita.

- il Corso d'Italia ed il suo prolungamento lungo le mura castrensi oltre San Giovanni, fino al piazzale Numa Pompilio
- la via di scorrimento interno orientale formato dalle vie Baronio e Zenodossio
- la via di P.R. nella zona di Portonaccio ed in quella di Pietralata
- la via di scorrimento orientale intermedio tra l'asse attrezzato e l'anulare ANAS
- i collegamenti dell'asse con la via Cristoforo Colombo e con l'EUR
- la circonvallazione Ostiense con il prolungamento attraverso la valle della Caffarella fino a Porta Furba
- la circonvallazione Nomentana dalla zona dello Scalo S.Lorenzo, ove confluisce con il prolungamento del Corso d'Italia, fino alla via Salaria
- la nuova penetrazione della via Nomentana.

6) Arterie cittadine primarie.

Indicazione grafica: doppio tratto continuo

Per consentire un veloce traffico interquartiere, sono state parzialmente attrezzate un gran numero di strade urbane primarie.

Dal punto di vista tecnico, ferma restando la larghezza delle carreggiate basata sul modulo minimo di m.3.00 per corsia, sul divieto di sosta, sul controllo dell'immissione e della uscita del traffico, raramente esse corrono in sede propria, ma

quasi sempre al livello con la rete delle strade di quartiere.

Per la fluidità del traffico, lungo le arterie cittadine primarie sono proibiti la sosta degli autoveicoli e gli ingressi ai fabbricati.

d) Strade locali o di quartiere.

La rete stradale è completata dalla rete di traffico urbano di quartiere, al servizio delle abitazioni, dei negozi, dei centri locali.

Su di essa è previsto un traffico locale misto, con sosta delle auto e marciapiedi pedonali.

Le strade saranno dimensionate in rapporto alla densità automobilistica delle varie zone in stretto collegamento con la densità di fabbricazione.

2 - AREE PER LA SOSTA E PER IL PARCHEGGIO

Con l'evoluzione e la diffusione dei mezzi di trasporto si va affermando l'entità "uomo motorizzato": ciò significa che l'automobile partecipa intimamente alla vita dell'uomo per quanto riguarda il suo lavoro, i suoi viaggi, i suoi svaghi.

Durante la residenza in città l'uomo svolge le sue attività in molti luoghi quali l'abitazione, il posto di lavoro, il ristorante, il centro commerciale, il circolo, il cinema ecc.: ossia resta fermo in vari luoghi durante la giornata e perciò anche l'autoveicolo che lo trasporta deve trovare posto vicino a quei luoghi. Sommando i periodi di tempo durante i quali il veicolo è in moto e quelli durante i quali il veicolo è in sosta, possiamo constatare che sulle 24 ore il moto è limitato a pochissime ore (in media da

una a due), mentre per la maggior parte della giornata il veicolo è fermo.

La sosta è una necessità imprescindibile, senza il soddisfacimento della quale viene annullata ogni possibilità d'impiego dell'autoveicolo.

Questo principio della sosta prolungata degli autoveicoli va decisamente limitato per quanto riguarda il Centro Storico, organizzando la circolazione in modo da individuare le zone di parcheggio ai limiti del suo comprensorio ed impedendo all'interno dello stesso iniziative atte a favorire la costruzione di grandi parcheggi autosili, ecc. che finirebbero per richiamare nuovo traffico nel comprensorio stesso.

La salvaguardia del Centro Storico si ottiene anche togliendo da esso tutti gli elementi che ne turbino il carattere e specificatamente il traffico veicolare, riportando la circolazione a dimensioni compatibili con il suo ambiente.

Nella pianificazione dei nuovi quartieri la minor densità edilizia permette di creare piazzali per la sosta dei veicoli fuori dalla sede stradale. Il sistema può essere attuato o sotto quegli edifici che siano sollevati su pilastri, oppure accanto a questi negli spazi liberi dei distacchi. Il secondo metodo risponde a requisiti economici ed estetici, perchè i piazzali non debbono essere necessariamente a pavimentazione di tipo permanente e possono inoltre essere alberati per il riparo o l'occultamento delle autovetture.

La quantità di area da mettere a disposizione dei parcheggi è variabile a seconda della destinazione degli edifici attigui. Finora però non ci risultano che timidi accenni di una regolamentazione in proposito, in Germania, nel Messico e negli Stati Uniti.

Nelle norme tecniche abbiamo introdotto prescrizioni apportate alle esigenze della densità automobilistica di Roma: un posto-macchina o mq.15 di piazzale ogni mc.500 di costruzione nelle zone a destinazione residenziale, equivalenti ad un appartamento medio di 6 vani; aree per parcheggio pari ad 1 mq. per ogni mc.7,5 costruiti nelle zone di servizi generali e di centri direzionali equivalenti ad un posto-macchina per ogni stanza di ufficio.

- L'ORGANIZZAZIONE DELLE SEDI VIARIE

Escluso il parcheggio sulle sedi viarie, queste possono essere tutte destinate al transito dei veicoli e quindi precisamente dimensionate sulla base modulare della corsia di traffico.

Fondamentale è l'organizzazione delle sedi viarie nel senso di indicare agli utenti quelle manovre che vi dovranno essere compiute e non limitandosi a dire loro soltanto ciò che non debbono fare. Il traffico deve essere incanalato in modo da poter seguire precisi percorsi, i quali si intersecheranno soltanto in punti determinati, in modo da renderne facile il controllo. Naturalmente si parla di traffico omogeneo, ossia interamente veicolare, con netta esclusione dei pedoni e di altri utenti.

Questa organizzazione porta, anche se può sembrare paradosso, a restringere le sezioni stradali. L'ampiezza di molti allarghi e piazze dove prima si sarebbe ammessa la circolazione promiscua incontrollata di pedoni e di veicoli a traino animale, deve essere ridotta a causa della maggiore velocità del traffico automobilistico.

La larghezza delle carreggiate per le strade di quartiere sarà calcolata in base al modulo di m.3.00 per ogni pista di traffico.

co, salvo nelle strade a due piste per le quali si suggerisce la carreggiata di m.7.00 anziché di m.6.00. Si avranno così carreggiate di m.7.00 unidirezionali, di m.9.00 e di m.12.00 bidirezionali.

La rete viaria del quartiere deve servire alla sua vita interna ed al suo collegamento con le grandi linee di traffico esterne al quartiere stesso, perciò prevederà:

- a) l'allacciamento alla grande rete cittadina con soluzioni che lambiscono, ma senza attraversarlo, il centro del quartiere;
- b) l'allacciamento del centro del quartiere con i centri dei servizi di nucleo e di quartiere, coordinati in un sistema organico di arterie di rapido transito;
- c) le vie di lottizzazione residenziale;
- d) gli spazi di sosta e di parcheggio che rappresentano un necessario completamento dei servizi di quartiere che possono essere ricavati su terreni privati o pubblici;
- e) la netta separazione del traffico veicolare da quello pedonale con la raccomandazione di interporre ovunque è possibile, una fascia verde fra strade e marciapiede, e di proibire le attività commerciali lungo determinate arterie ove è prevalente la funzione di traffico;
- f) i raggi minimi di curvatura debbono essere calcolati in base alle esigenze dei mezzi di trasporto collettivi; le aree per la sosta e la manovra ai capolinea di detti mezzi debbono essere previste al di fuori delle carreggiate di traffico.

La percentuale di superficie territoriale di un quartiere da destinare alle strade e alle piazze intese come superfici carrozzabili, escluse cioè le aree destinate ai percorsi pedonali, varia a seconda della densità edilizia.

Secondo le tabelle contenute nelle norme tecniche, dove

Peraltro sono conglobate in un'unica voce le superfici da destinare alle strade e quelle per le aree di riserva, la percentuale oscilla tra il 23,5% e il 30% della superficie comprensoriale. Si ritiene che alle strade - a seconda delle densità dei quartieri - possano attribuirsi percentuali oscillanti tra il 15% e il 22%.

Le aree per la sosta degli autoveicoli nelle zone residenziali e ricadenti su suolo di proprietà privata debbono essere calcolate a parte.

- DESCRIZIONE DELLE PRINCIPALI INNOVAZIONI RISPETTO ALLA RETE VIARIA DEL PIANO PRECEDENTE

La rete viaria prevista nella revisione del P.R. 1959 tiene conto delle osservazioni contenute nel voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ed in particolare sono state approntate le seguenti varianti:

- a) spostamento della nuova penetrazione dalla Cassia, con immisione sul G.R.A. nei pressi della borgata Labaro, onde evitare la zona archeologica di Veio;
- b) progettazione della nuova arteria di raccordo tra l'Aurelia ed il G.R.A. a nord della borgata Ottavia;
- c) creazione di due arterie dirette verso sud, la "Via Pedemontana" destinata a favorire lo sviluppo dei nuovi centri residenziali ai piedi dei Colli Albani ed il nuovo raccordo tra l'asse attrezzato e la Via Pontina, che lambisce ad oriente la città militare della Cecchignola;
- d) nuovo tracciato del raccordo tra la statale Aurelia e la statale Pontina, tra Maccarese, Ponte Galeria e Decima;
- e) soppressione delle vie attraverso Villa Ada e Villa Borghese;

) soppressione della via rapida attraverso la Passeggiata Archeologica ed il Circo Massimo.

Sono state altresì apportate tutte quelle modifiche al tracciato della rete viaria, suggerite dal voto, e precisamente quelle riguardanti le seguenti strade:

- autostrada per l'aeroporto di Fiumicino
- innesti dell'autostrada del Sole al G.R.A.
- tracciato dell'asse attrezzato in prossimità del Forte Ardeatino
- arteria in prosecuzione della circonvallazione di Centocelle
- declassamento del tronco nord dell'arteria di scorrimento occidentale nel settore ovest
- via rapida da Portonaccio alla C.Colombo attraverso la valle dell'Almone
- corso d'Italia nel suo attraversamento di Porta Maggiore
- primo tronco dell'autostrada dei Castelli e degli Acquedotti al suo inizio.

Tra le varie innovazioni apparse necessarie a completare lo schema, ricordiamo i seguenti progetti di arterie:

- nuova penetrazione urbana della Via Nomentana per Casal de' Pazzi
- nuova tangenziale sud-est dal G.R.A. all'altezza della Rustica alla Casilina in località Finocchio con raccordo all'autostrada del Sole all'altezza di Colonna
- trasversale nel settore sud tra Tor de' Cenci e il Divino Amore
- attrezzatura della Via Tibertina nel tratto compreso tra la autostrada del Sole e Prima Porta
- attrezzatura del tronco Cassia-Monte Arsiccio della Via Trionfale.

LA RETE METROPOLITANA

Essa avrà la funzione principale di convogliare una parte del traffico che oggi si svolge stentatamente in superficie, a causa dell'insufficienza della rete stradale esistente. Per tale motivo le sue linee non dovranno sovrapporsi ai tracciati della grande rete viaria, ma possibilmente esserne complementari. Nelle zone periferiche essa dovrà assorbire gran parte del traffico veicolare, collettivo e individuale, a largo raggio, mediante auto-stazioni e parcheggi in prossimità delle stazioni; nel centro cittadino dovrà utilizzare al massimo la sua zona d'influenza affinché dalle stazioni si possano rapidamente raggiungere le diverse destinazioni mediante autobus di dimensioni ridotte.

Ciò presuppone il più stretto coordinamento nell'organizzazione di tutti i trasporti pubblici cittadini per gli evidenti vantaggi funzionali ed economici che ne deriveranno.

La corretta impostazione della rete delle linee metropolitane - ammonisce il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - è essenziale anche per poter predisporre un efficace riordinamento di tutti i mezzi di trasporto in superficie.

Questa rete, impostata sin dalle riunioni del 5 e 6 dicembre 1958 dalla Conferenza dei Servizi appositamente convocata dal Ministero dei Lavori Pubblici su iniziativa del Comune di Roma, è stata precisata nei tracciati e nei servizi relativi - sempre d'intesa con il Comune di Roma - dall'Ispettorato Generale per la Motorizzazione Civile e per i Trasporti in Concessione del Ministero dei Trasporti, cui spetta per legge provvedere alla realizzazione delle opere.

tracciati

linea A - Come previsto dalla legge 24 dicembre 1959 n.1145, è in corso di giudizio l'appalto concorso per la costruzione dei primi due tronchi della linea, con i seguenti caposaldi: Piazza Risorgimento, Piazzale Flaminio, Stazione Termini, Porta San Giovanni, Osteria del Curato.

E' stato previsto il prolungamento della linea da Piazza Risorgimento a Piazzale Clodio e allo Stadio Olimpico.

Nella zona di Osteria del Curato è stata ubicata l'area per le officine e le rimesse ed in corrispondenza dell'ultima fermata si è riservata un'area per la creazione della autostazione per le linee che provengono dai Castelli, con trasbordo sulla metropolitana. L'area è dimensionata inoltre per contenere un ampio parcheggio per le auto private.

All'altezza di via delle Cave si diparte la diramazione che, utilizzando le opere già esistenti e con il finanziamento già stanziato dalla citata legge 24 dicembre 1959 n.1145, attuerà a breve scadenza il collegamento con Centocelle e Torre Spaccata.

In prosecuzione a questo tronco è previsto il collegamento con il quartiere INA-Casa di Torre Spaccata ed in seguito con la borgata Giardinetti e seguendo un andamento parallelo alla via Casilina con il servizio dell'area a disposizione per la Città Universitaria ed infine con il Villaggio Breda.

Linea B - Per il tronco esistente Termini, Colosseo, Circo Massimo, Piramide, Magliana EUR è previsto il prolungamento verso la Via Laurentina, per il servizio della città militare e dei nuovi insediamenti fino al Grande Raccordo Anulare, in prossimità del quale è ubicata l'autostazione per le linee provenienti dal sud.

Per la parte nord è previsto il collegamento da Termini con Castro Pretorio, Piazza Bologna, Viale Libia, Aniene, Monte Sacro, Val Melaina. Da segnalare la presenza dell'autostazione per le linee del nord ubicata in prossimità dell'Aniene.

Da Piazza Bologna si stacca la diramazione per stazione Tiburtina, centro direzionale di Pietralata, ed infine con un tracciato prossimo alla via Tiburtina il collegamento con Ponte Mammolo e San Basilio. Su questa diramazione, in sussidio al parco attualmente esistente alla Magliana, è prevista, nei pressi dell'Aniene a Ponte Mammolo, un'area per officine e deposito.

La linea si completa con un'altra diramazione che staccandosi all'altezza dei Mercati Generali, seguendo la Circonvallazione Ostiense, la Via Cristoforo Colombo, il Viale di Tor Marancio, raggiunge il centro direzionale della Colombo e prosegue verso la zona di Via di Vigna Murata e di Via Laurentina.

Linea C - Attua il collegamento est-ovest con il seguente itinerario: Circonvallazione Gianicolense, Viale Trastevere, Via Arenula, Piazza Venezia, Colosseo, San Giovanni, Via La Spezia, Via Prenestina, fino all'altezza della zona industriale in prossimità della quale è ubicata l'area per le officine e i depositi.

linea D - Questa linea è destinata ad avere notevole importanza in quanto attua il collegamento tra i nuovi centri direzionali partendo dall'estremità nord, ove nei pressi del quartiere SIRA, è ubicata l'area per i depositi; la linea segue il Viale Jonio, l'asse di scorrimento, fino al centro direzionale di Pietralata, indi oltrepassata la via Tiburtina e il quartiere dei Gordiani, raggiunge il centro direzionale di Centocelle. Passando all'esterno del nodo di Porta Furba e sottopassata la Via Appia Antica congiuntamente all'asse di scorrimento, la linea serve il centro della Via Colombo, poi la Basilica di San Paolo e infine termina nella zona della Magliana.

tempi di attuazione

Descritte sommariamente le singole linee è opportuno esaminare la struttura della rete nel suo complesso specie in relazione ai tempi di esecuzione.

Oltre al tratto di linea B esistente e alla linea A tra piazza Risorgimento e Osteria del Curato e diramazione per Torre Maccata di cui è prossima la realizzazione, risulta che attuati i prolungamenti della linea B fino a Val Melaina e dai Mercati Generali fino al centro della Via Colombo, la rete comincia ad assumere una struttura che serve efficacemente attraverso il nodo di corrispondenza di Termini i diversi settori della città esistente e le principali direttrici di espansione. Si può quindi iniziare il riordinamento dei servizi di trasporto urbano limitando le linee trasversali a lungo raggio in superficie.

Attuando quindi il collegamento tra le due diramazioni della linea in corrispondenza di Centocelle si può servire anche questo

entro direzionale e successivamente con la diramazione della linea B da Piazza Bologna si può raggiungere il centro di Pietralata. In questo modo, sia pure con trasbordi, è attuabile il collegamento anche con le principali nuove zone di interesse della città.

La successiva fase deve prevedere l'attuazione della linea D per migliorare il collegamento anzi accennato e solo in ultimo si potrà realizzare la linea C con la quale si ha il vantaggio di scaricare la pressione sul nodo di Termini, distribuendola sui tre nodi di Termini, Colosseo e San Giovanni.

Per la realizzazione delle linee è prevista la costruzione in galleria nella parte della città esistente, mentre si sono rincolate adeguate aree lungo i tracciati nelle zone nuove per poter realizzare la linea a cielo aperto, in trincea o in alcune zone in sopraelevato.

In corrispondenza delle fermate più esterne, in collegamento con la rete viaria, sono riservate aree di circa due ettari ciascuna per parcheggi per automezzi privati onde favorire il trasbordo ed evitare la penetrazione nel centro dei veicoli.

Le previsioni della rete ferroviaria di progetto e l'ubicazione delle nuove stazioni sono state determinate in base a programmi e progetti del Ministero dei Trasporti. Esse hanno grande importanza nella struttura generale del Piano, perchè sono collegate al sistema organico dei trasporti collettivi e della circolazione di tutto l'aggregato urbano.

La Stazione di Roma-Termini ha un'importanza preminente per le occorrenze della città, ed è intenzione delle FF.SS. di potenziarla nel futuro affinchè sia in grado di disimpegnare traffici anche maggiori. Dal punto di vista urbanistico tale concentrazione presenta notevoli preoccupazioni, per cui il Piano predispone le attrezzature atte a favorire il potenziamento di altre stazioni.

La Stazione di Roma-Tiburtina, pur essendo oggi utilizzata solo per i convogli in transito sulla direttrice Firenze-Napoli, è già considerata sussidiaria della Roma-Termini ed è dotata di un parco binari vastissimo che può essere maggiormente utilizzato. La sua ubicazione, nei pressi del centro direzionale di Pietralata, assume particolare spicco nel nuovo Piano e si è provveduto a servirla sia attraverso la rete di arterie di rapido transito sia attraverso una linea della Metropolitana. Senza dubbio le FF.SS. saranno indotte a destinarle nell'avvenire maggiori funzioni nel sistema ferroviario di Roma, anche in considerazione delle previste espansioni della città.

La Stazione di Roma-Ostiense assumerà grande importanza quale origine di alcuni futuri servizi vicini oltre che costituire stazione di transito sulla direttrice Pisa-Napoli. Essa è ben servita dalla rete stradale esistente

potrà venire meglio collegata alla vicina fermata della Metropolitana.

Altri servizi viciniori sono assolti dalle stazioni Trastevere e Tuscolana e, possibilmente domani, anche dalla stazione Prencestina: si prevede che tali servizi saranno potenziati dalle FF.SS. di pari passo con lo sviluppo delle aree più esterne con servizi integrativi della rete metropolitana.

Sorvoliamo sugli scali merci e sui parchi di manovra, che sono stati riportati nel Piano secondo le indicazioni delle FF.SS.

Le linee di interesse militare richieste a suo tempo dal Ministero della Difesa e approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 23 luglio 1958 sono riportate in tratteggio sul Piano. In futuro queste linee potranno essere utilmente adoperate per il traffico viaggiatori e merci, a servizio sia della zona industriale, sia delle future espansioni residenziali soprattutto nel settore sud.

Tra le nuove stazioni ricordiamo quelle della zona industriale e della nuova città universitaria sul raccordo esterno orientale di progetto; nonché quella di Decima sul raccordo di progetto tra Ponte Galeria e Santa Palomba. Quest'ultima potrà assumere importanza rilevante come contrapposto (Roma Sud) della Stazione Tiburtina (Roma Nord), accentuando la direttrice nord sud dell'espansione futura cittadina già denunciata dall'asse attrezzato e dalla rete viaria principale.

Il sistema dei trasporti di massa delle Metropolitane può essere integrato e prolungato con le ferrovie foranee per Viterbo, per Fiuggi, per Velletri, per Frascati e per Albano, linee che possono essere attestate alle stazioni terminali delle Metropolitane stesse.

7 - AUTOSTAZIONI, AUTOPORTI, TRASPORTI AEREI, PORTI.

Il capitolo sulla circolazione deve essere completato con un accenno a tutti quei servizi che ne integrano

l'infrastruttura:

1 - Le autostazioni.

L'ubicazione delle autostazioni è stata scelta in maniera da non accentrare le provenienze delle varie linee in un sol punto, ma disponendole in località convenientemente individuate per servire le provenienze di determinati settori. La prossimità alle vie di rapido transito e alle stazioni delle metropolitane permetterà un rapido smistamento del traffico. Le aree a disposizione delle autostazioni, considerandovi oltre al fabbricato vero e proprio un adeguato piazzale per il parcheggio dei mezzi sia collettivi che privati, sono state indicate in almeno 5 ettari ciascuna e così ubicate:

- Osteria del Curato, principalmente per le provenienze dai Castelli (15 ettari);
- Laurentina, nei pressi del G.R.A. per le provenienze dal settore sud e dalla Via Aurelia;
- Aniene, a fianco del prolungamento di Viale Libia, per le provenienze dalla Via Cassia e dal settore nord;
- Centocelle, sulla Via Casilina, per le provenienze dal settore est;

2 - Gli autoporti

Si è ritenuto indispensabile prevedere quali arterie saranno percorse dagli autocarri di grande portata e in quali aree scaricheranno le loro merci, in considerazione appunto del peso preponderante che ha assunto il traffico merci su strada. Le Autostrade di scorrimento di adduzione verranno infatti progettate per forti carichi che dovranno essere smistati prima di penetrare nell'agglomerato urbano. Infatti circoleranno

l'interno soltanto mezzi più leggeri adibiti alle esigenze giornaliere della vita stessa degli abitanti e principalmente al trasporto dei generi di consumo (alimentari, carburanti) e di manufatti (mobilio, merce per i negozi, materiali da costruzione).

I trasporti extra urbani faranno dunque capo a speciali stazioni di smistamento dotate di ampi piazzali per la sosta degli automezzi e di adeguati magazzini per la custodia e la conservazione delle merci. Le aree reperite allo scopo sono tutte di vaste proporzioni (minimo 50 ettari) e ubicate sulle principali direttrici di penetrazione:

- incrocio Autostrada del Sole (tronco Firenze-Roma) col grande raccordo anulare nella zona della Marcigliana;

- incrocio Autostrada del Sole (tronco Napoli-Roma) col grande raccordo anulare nella zona di Torre Spaccata con raccordo ferroviario sulla linea di progetto Monterotondo-Ciampino;

- incrocio Autostrada Roma-Fiumicino e collegamento Aurelia-Pontina nella zona di Ponte Galeria, con raccordo ferroviario sulla linea di Fiumicino e darsena fluviale.

3 - I trasporti aerei

I collegamenti aerei a corto raggio, che potranno per l'avvenire essere disimpegnati da elicotteri, debbono poter servire i centri direzionali come è previsto nella destinazione d'uso di tali zone. Si potranno così raggiungere anche i grandi aeroporti fuori della città evitando lo spreco di tempo oggi richiesto. Gli eliporti sono pertanto ubicati in appropriate aree all'UR, sulla S. Colombo, a Centocelle, a Ciampino.

Gli aeroporti rappresentano invece un problema cittadino e, allo stesso tempo, regionale. Sotto tale profilo si

so studiati i collegamenti viari dei Campi di Fiumicino (linee europee e intercontinentali), di Ciampino (campo di riser^{ve} per le linee nazionali), dell'Urbe (turismo aereo). Fiumicino e Ciampino potranno inoltre essere serviti anche da mezzi rotaia, utilizzando la linea Fiumicino-Stazione Ostiense per il primo, la metropolitana di Osteria del Curato per il secondo.

Il porto di Fiumicino

Non si può sottovalutare l'importanza del porto-canal di Fiumicino che, dotato di opportune attrezzature, potrebbe dare un ulteriore contributo di commercio e di benessere alla borgata. Il piano però tiene soprattutto conto della formazione della nuova darsena e della necessità di coordinare la zonizzazione del lato nord del canale con le nuove sistemazioni portuali e relativi annessi.

Allo scopo di dare ulteriore incremento al turismo marittimo, la nuova darsena potrà essere messa al servizio delle imbarcazioni di diporto, il cui uso in questi anni ha avuto sempre più larga diffusione e per le quali manca un ricovero in prossimità di Roma, eccettuato il Porto di Anzio, già insufficiente al traffico attuale.

B) ZONIZZAZIONE

Zona A (Conservazione e risanamento)

Come s'è accennato in occasione dell'esposizione dei criteri generali che hanno guidato nella nuova elaborazione del Piano Regolatore Generale, l'impostazione di esso è volta a salvaguardare l'integrità del centro storico, sempre più minacciata da interventi di trasformazione intesi ad insediarvi attività di carattere direzionale che possono determinarne a lungo andare la completa distruzione.

Diretta conseguenza del previsto decentramento delle attività direzionali, che richiama un forte movimento di mezzi e di persone, è la necessità di adottare provvedimenti intesi a salvaguardare il carattere del centro, permettendo tuttavia il mantenimento e lo sviluppo di quelle attività che ne conservino la vitalità e favorendo anzi l'immissione di iniziative culturali che ne elevino il livello sociale e contribuiscano al risanamento di quelle parti che sono nel tempo degradate.

I concetti susposti hanno portato come diretta conseguenza a introdurre nella zona A, che comprende prevalentemente il centro storico, il vincolo di destinazione d'uso di zona che permette appunto di regolamentare l'esclusione delle attività ritenute dannose e l'ammissibilità di quelle che si intendono favorire.

Tenendo conto del preminente carattere storico ed ambientale della zona è però necessario che si evitino le iniziative isolate e quindi l'attuazione delle disposizioni del piano regolatore è rinviata obbligatoriamente alla redazione di piani particolareggiati che determinino i comprensori in cui si possono individuare tre sottozone con caratteristiche diverse e quin-

nelle quali sono ammissibili diversi tipi d'interventi.

Questi piani particolareggiati saranno preceduti da accurata opera di rilievo e di analisi dello stato di fatto che documenti la consistenza del patrimonio artistico e ambientale e l'esistenza di eventuali elementi estranei. Ciò potrà a delimitare i comprensori (A1) nei quali la presenza di edifici di carattere monumentale, artistico e storico determinerà la loro conservazione integrale, mentre con particolari cautele si potrà procedere alla bonifica e al risanamento degli elementi estranei facenti parte del comprensorio; i comprensori (A2) nei quali la presenza di elementi ambientali determinerà la possibilità di procedere ad un eventuale risanamento a condizione di non alterarne il carattere e soprattutto di aumentare le superfici utili e quindi lo sfruttamento, specie ai fini del maggiore conseguente carico di traffico nella zona; infine i comprensori (A3) che, pur comprendendo edifici di modesto pregio architettonico sono tuttavia essenziali per la conservazione dell'ambiente e nei quali le eventuali modeste trasformazioni dovranno essere accompagnate da adeguate misure sia nei riguardi del traffico (creazione di parcheggi) sia nei riguardi dell'ambiente circostante.

L'attuazione delle opere di risanamento sarà effettuata favorendo la costituzione di consorzi volontari fra i proprietari di immobili costituenti comprensori di caratteristiche omogenee che realizzino le opere in modo unitario.

Solo in casi di edifici compresi in zona A3 potrà, con opportune cautele, essere autorizzata la trasformazione di angoli fabbricati.

A garanzia della corretta attuazione delle previsioni del piano viene proposta l'istituzione di una speciale Commissione per i vecchi rioni cui sono chiamati a partecipare rappresentanti dell'Amministrazione e degli organi di tutela nonché esponenti delle istituzioni culturali. L'importanza di detta Commis

zione risulta, oltre che dai compiti di controllo, dalla facoltà affidatale di promuovere le iniziative dirette a migliorare l'arredo urbano e ad assicurare la vitalità del centro storico.

zona B (Trasformazione edilizia con particolari limiti volumetrici).

La parte più vasta della città costruita al di fuori del nucleo storico, in seguito ai vari piani regolatori che si sono succeduti nel tempo, costituisce un complesso di notevole peso, che risente quasi ovunque della scarsità di infrastrutture urbanistiche non previste, e in parte non prevedibili, alla epoca dell'urbanizzazione delle zone.

A questa situazione va aggiunto, per alcune zone più antiche, il processo di trasformazione, in parte attuato ed in parte in atto, che ha portato ad un maggiore insediamento con la duplice conseguenza di aggravare la pressione edilizia nelle zone e accentuare la scarsità di infrastrutture, ormai difficilmente incrementabili.

Si è reso quindi necessario determinare le modalità cui debbono sottostare gli interventi di trasformazione, individuando nella zona B due sottozone. La prima (B1) ove l'edilizia presenta i particolari caratteri di quell'epoca, prevalentemente fine '800 e primo '900, che pur non essendo ancora tanto lontana da oggi da poter essere definita storica, è interessante conservare a testimonianza dello stile e del gusto di allora.

In tale zona ogni trasformazione dovrà perciò rispettare il volume e la sagoma degli edifici preesistenti nonché gli spazi interni ed esterni, salvo i casi di edifici di particolare interesse per i quali sarà applicato il vincolo di conservazione.

La seconda (B2) non presenta le caratteristiche già esaminate e quindi per essa l'eventuale trasformazione è ammissibile salvo il vincolo di non aumentare i volumi esistenti e

Per dare una indicazione di base da seguire nello studio delle trasformazioni è stato fissato l'indice di fabbricabilità territoriale in 6 metri cubi per metro quadrato nelle zone più interne dell'abitato, ove già è una notevole densità edilizia e di 4 metri cubi per metro quadrato in quelle esterne.

Tenendo conto che la parte edificata non potrà superare il 40% delle aree dei comprensori, si ricava una densità fondiaria, rispettivamente di 15 e 10 metri cubi per metro quadrato, che si ritiene adatta alle caratteristiche che si vogliono ottenere a trasformazione effettuata.

Area D (completamento)

Nell'ambito del piano regolatore del 1931 vi sono zone che, essendo provviste di piano particolareggiato, sono tuttora inedificate o edificate solo parzialmente.

In alcune di queste zone il piano prevede radicali mutamenti per inserirvi alcune delle principali infrastrutture urbanistiche cittadine; nelle altre, destinate a zona di completamento, verranno fatti nuovi piani particolareggiati che terranno conto delle densità previste dal piano regolatore generale e delle esigenze di attrezzature di quartiere, in alcuni casi carenti.

La via transitoria in queste zone è ammessa l'edificazione secondo il piano particolareggiato vigente, ma sono state determinate alcune modifiche ai tipi edilizi previsti dal piano del 1931.

In particolare, oltre al divieto generale di costruire seminterrati abitabili, le nuove norme prevedono una riduzione delle altezze e dei rapporti di copertura ed un maggiore distacco fra i fabbricati che deve obbligatoriamente essere mantenuto a giardino.

Per ovviare all'inconveniente che potrebbe derivare all'estetica della città per alcuni lotti di limitata dimensione, inclusi edifici già costruiti, e che con l'applicazione dei nuovi tipi edilizi non sarebbero più edificabili, è ammessa l'edificabilità secondo i tipi previsti dal Regolamento Edilizio 1934 con la riduzione della cubatura del 20%.

Importante innovazione è l'introduzione di tipi edilizi liberi, che a parità di cubatura permettono una più razionale utilizzazione delle aree.

Nello studio dei nuovi piani particolareggiati, inoltre, si potrà sviluppare su vasta scala una tipologia edilizia variata e legata allo studio planovolumetrico secondo le più recenti esperienze urbanistiche, abbandonando quindi la semplice lottizzazione con utilizzazione secondo tipi edilizi uniformi.

na E (Espansione)

Per l'espansione della città sono stati individuati comprensori in parte ricadenti entro il perimetro del piano regolatore del 1931, in aree prive di piani particolareggiati, e in parte esterni allo stesso.

Il concetto informatore dell'espansione della città è di creare nuclei unitari riuniti in comprensori la cui pianificazione, realizzabile con piani particolareggiati di iniziativa dell'Amministrazione o a mezzo di lottizzazioni convenzionate fra i proprietari delle aree riuniti in consorzio e il Comune, dovrà prevedere anche l'esecuzione delle infrastrutture necessarie alla vita della comunità.

Nelle tabelle facenti parte delle norme tecniche di attuazione del piano sono indicate le dimensioni dei comparti e le percentuali da riservare all'edilizia, alle attrezzature, alle strade e alle zone verdi, variabili a seconda delle densità di popolazione insediare nei comprensori.

Per alcune zone comprese entro i limiti del piano regolatore 1931, ove non si possono creare dei comprensori unitari a causa delle limitate estensioni di aree libere, è prevista la redazione di piani particolareggiati o di lottizzazioni convenzionate fra privati e il Comune, con l'obbligo della cessione delle aree per i servizi.

Sono state inoltre indicate alcune aree, ricadenti nel piano paesistico dell'Appia Antica, per le quali la costruibilità, in relazione alla particolare situazione dei luoghi è demandata alle norme del piano paesistico stesso.

Infine nell'ambito della zona E sono stati individuati i comprensori da riservare all'edilizia popolare od economica.

Zona F (Ristrutturazione urbanistica)

Fuori dei limiti del piano regolatore del 1931 sono stati autorizzati con successiva deliberazione del 1935 gli insediamenti di alcune borgate e nuclei edilizi; varie lottizzazioni sono state autorizzate previa l'adozione di deliberazioni in base alle quali sono state stipulate tra il Comune e i proprietari apposite convenzioni; infine, specie nell'immediato dopoguerra, si sono sviluppati altri nuclei in località non previste dal piano.

Caratteristica comune di questi nuclei è un modesto volume edilizio ed una pressochè inesistente dotazione di servizi.

Per queste zone è prevista dal nuovo piano regolatore generale la ristrutturazione urbanistica che dovrà essere attuata mediante piani particolareggiati che determinino oltre alle caratteristiche dell'edificabilità, specie in relazione alla prevista diminuzione della densità territoriale, anche le dotazioni di attrezzature e di servizi necessari ad una efficiente organizzazione della vita degli abitanti.

Si sono individuati anche, in prossimità dei nuclei esistenti, dei comprensori destinati ad una edificazione di caratteristiche più qualificate ed ordinate, che verranno eseguiti prevalentemente mediante lottizzazioni convenzionate. Tali zone sono individuate da un perimetro marrone.

Zona G (aree private a verde)

Questa zona raggruppa tutte le aree private destinate a verde.

Il piano prevede per alcune di esse, dati i particolari caratteri ambientali e paesistici, il mantenimento nello stato attuale sia della consistenza edilizia, sia delle sistemazioni arboree.

In altre sono invece permessi limitati insediamenti, di scarso peso urbanistico, ma di elevato tono. Il basso indice di copertura, la modesta altezza delle costruzioni e l'obbligo di mantenere le alberature esistenti sono garanzia di una corretta utilizzazione di queste aree, senza compromettere le caratteristiche ambientali che hanno notevole peso sull'aspetto della città.

Sono inoltre previste aree per gli insediamenti di quelle attività sportive che si svolgono su proprietà private e che sono in parte già esistenti (ippodromi delle Capannelle, di Tor di Valle, ecc.) ed in parte da sviluppare per colmare alcune deficienze di attrezzature rilevate nell'abitato.

Zona H (Agro Romano)

La rimanente parte del territorio comunale, eccettuato le zone che saranno esaminate di seguito, rimane destinata all'agricoltura anche allo scopo di non alterare l'aspetto caratteristico dell'Agro Romano.

Per garantire quanto esposto la zona H è stata suddivisa in due sottozone, nella prima delle quali sono ammissibili, oltre alle costruzioni per la conduzione dei fondi, anche costruzioni di tipo residenziale unifamiliare. Per queste ultime, se isolate, è stabilito un lotto minimo di un ettaro mentre è ammissibile l'accorpamento per costituire nuclei organizzati, per superfici non superiori a 30 ettari, che siano provvisti dei neces

ari servizi e delle opere di urbanizzazione primaria.

In ciò il piano si discosta dalle direttive contenute nel voto del Consiglio Superiore, nel quale si ammetteva la possibilità di accorpamenti per la zona H_1 , per aree di superficie rispettivamente di 10, di 50 e di 100 ettari, con l'assegnazione graduale di premi di cubatura a titolo di incentivo per la creazione di nuclei organizzati.

E' sembrato al riguardo che la creazione di nuclei organizzati di notevole ampiezza potesse costituire un pregiudizio per la distribuzione dei pesi urbanistici previsti dal piano regolatore generale. Si è ritenuto pertanto di limitare questa possibilità a superfici di tale ampiezza da non consentire la costruzione di complessi composti da un numero maggiore di 30 edifici.

Potranno anche ammettersi, nell'ambito del territorio dell'Agro, comprensori di superficie superiore ai 30 ettari, con le caratteristiche indicate nel voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ma ciò dovrà essere preceduto da uno studio di carattere generale che individui le localizzazioni di detti nuclei. Tale studio dovrà essere redatto in armonia con le previsioni che saranno adottate in sede di piano intercomunale e dovrà essere approvato ad integrazione del presente piano.

La sottozona H_2 invece individua quelle parti del territorio comunale ove è necessario evitare anche questi modesti insediamenti e per la quale è ammissibile la sola fabbricazione per la conduzione dei fondi, su lotti minimi di due ettari ciascuno.

Zona I (Centri direzionali)

Diretta conseguenza della introduzione del vincolo di destinazione d'uso per le aree comprese nel centro storico, con le conseguenti limitazioni per gli insediamenti direzionali, è la creazione di nuove zone verso le quali siano indirizzate le richieste, sempre più vaste, di aree per le attività che sono tuttora in sviluppo.

Per una efficiente organizzazione queste aree sono state ubicate nei tre centri direzionali previsti dalla Via Colombo, di Centocelle e di Pietralata, collegati fra loro a quella rete di strade di scorrimento che assicurano rapidi collegamenti reciproci e con il resto della città.

Poichè queste zone sono prevalentemente destinate ad uffici, pubblici e privati, e ad edifici per spettacoli ed attività culturali, si prospettava l'ipotesi che si trasformasse in quartieri in attività solo durante le ore lavorative e con uno squallido aspetto di città disabitata nelle ore notturne; per ovviare a ciò è ammessa una certa percentuale di abitazioni.

Il criterio per l'organizzazione dei centri, che sono definiti zona I₁, è quello di utilizzare le strade di scorrimento e di immettere su queste una rete viaria particolarmente fluida con una sufficiente dotazione di parcheggi ai quali faccia capo la rete dei percorsi pedonali.

Si ritiene di puntualizzare l'importanza del dimensionamento della rete viaria e dei parcheggi in quanto la particolare destinazione della zona determinerà il tipico movimento pendolare con ore di punta di afflusso e deflusso e conseguenti periodi in cui un gran numero di veicoli dovrà sostare nella zona per permettere agli utenti lo svolgimento delle loro attività.

Per quanto riguarda i tipi edilizi è necessario rilevare la facoltà concessa, sia pure con adeguate cautele, di derogare ai tipi edilizi consentiti per inserire quegli edifici che più siano adatti alle particolari funzioni cui sono destinati.

Adiacenti ai comprensori I₁, e quasi a collegamento tra di essi onde formare un complesso organico di zone di inte

esse cittadino, sono ubicati i comprensori I_2 ove potranno ancora insediarsi altre attività direzionali, inscritte in una maggiore percentuale di abitazioni, ma con le precedenti eguatamente collegate e servite da efficienti reti viarie di servizi.

Per entrambe le sottozone I_1 e I_2 lo studio unitario dei piani particolareggiati, per i quali è prevista anche la possibilità di redazione da parte dei privati proprietari, determinerà i particolari della fabbricabilità eventualmente anche con studi plano-volumetrici, sempre prendendo in considerazione comprensori di dimensioni adeguate alla creazione dei servizi e delle attrezzature cittadine.

Zona L (Industria)

Oltre alla previsione dello sviluppo della città per quanto concerne le residenze e le attrezzature il piano prevede aree ove possano installarsi le fonti di lavoro per la cittadinanza e quindi a fianco alle attività direzionali sono previste aree per le attività produttive, industriali e artigianali.

La zona L è divisa in due sottozone L_1 , destinata alle grandi e medie industrie, L_2 destinata alle piccole industrie e all'artigianato e per le quali le norme tecniche prevedono i differenti indici di fabbricabilità e di particolari limiti di utilizzazione.

Zona M (Servizi)

I servizi generali della città e gli impianti tecnologici necessari sono raggruppati nella zona M.

L'utilizzazione delle singole aree ricadenti in questa zona, che comprende le attrezzature sanitarie e quelle per l'istruzione, gli impianti tecnici, quelli anonari e quelli per i trasporti, i centri culturali e scientifici, è prevista dalle norme e in particolare sono distinte separatamente le aree per i servizi pubblici o gestiti da enti pubblici, da

quelle destinate a servizi gestiti da privati.

Sono inoltre state ubicate le aree per i servizi di quartiere (con chiese, scuole, mercati, ambulatori, delegazioni comunali, ecc.), il cui dimensionamento, proporzionato alla entità degli insediamenti previsti è indicato in apposite tabelle contenute nelle norme tecniche, (art. 2).

Zona N (Verdi pubblici e impianti sportivi)

Particolare rilievo merita la indicazione data nel piano delle aree destinate ai parchi pubblici, che sono stati articolati e distribuiti in modo da penetrare nelle zone destinate alle abitazioni, costituendo un sistema organico di parchi che, oltre a separare i diversi nuclei evitando le espansioni indifferenziate e continue, favorisce una intensa utilizzazione da parte dei cittadini creando anche dei collegamenti pedonali fra i quartieri, al di fuori delle linee principali di comunicazione viaria.

Nella stessa zona sono compresi anche gli impianti sportivi pubblici, per i quali è notoriamente modesta la parte costruita in rapporto alle zone scoperte, il che accentua il concetto di ottenere un sistema razionale di spazi di uso pubblico al servizio degli abitanti.

Zone vincolate

Particolari limitazioni alla fabbricabilità determinata nelle precedenti zone sono poste in alcune aree adiacenti ad impianti di interesse collettivo come aeroporti, cimiteri, stazioni radio, ecc., nonché a protezione di località di interesse panoramico o paesistico o ambientale.

In particolare sono state segnalate le aree ove sono presenti avanzi archeologici o costruzioni di interesse

storico e artistico e per le quali, essendo da usare una particolare cautela in ogni modificazione dello stato di fatto, è subordinata ogni autorizzazione al nulla osta delle Soprintendenze ai Monumenti o alle Antichità.

Speciali norme tutelano le falde idriche, precisando i limiti delle fabbricabilità delle aree interessate.

Nelle zone vincolate sono altresì comprese le fasce di rispetto della viabilità principale create allo scopo di evitare l'addensarsi di attività e di interessi locali ai margini delle strade di importanza primaria, causa diretta di un rapido decadimento delle caratteristiche di fluidità e di scorrimento del traffico, specie a lungo raggio e quindi di preminente interesse nello sviluppo delle comunicazioni urbane ed extraurbane.

Le attrezzature sono state suddivise in due gruppi:

- 1) per i Servizi Locali, che interessano le circoscrizioni urbane;
- 2) per i Servizi Generali, che interessano l'intero organismo urbano.

Le aree per i Servizi Locali sono state proporzionate alla popolazione che ne deve usufruire, attraverso parametri determinati a seguito di indagini e di analisi.

Esse sono state raggruppate in:

- a) ordini corrispondenti alle funzioni necessarie alla vita associata;
- b) gradi corrispondenti alla entità della popolazione di ciascuna circoscrizione urbana.

Si è prevista la ubicazione di queste aree in "campi di attività collettive" circondati da vaste zone verdi, ai margini degli insediamenti residenziali, tali da costituire separazione tra l'edilizia, ma anche spazi per l'incontro sociale.

Per ogni grado di consistenza degli insediamenti, si sono previste proprie installazioni di servizio, cosicchè i quartieri comprendono oltre la somma delle attrezzature corrispondenti ai nuclei, che li costituiscono, anche altre di maggiore importanza.

I gradi previsti sono:

- a) l'unità di vicinato; b) il nucleo residenziale;
- c) il quartiere; d) il gruppo di quartieri.

Ad ognuno competono attrezzature, il cui raggio di

influenza corrisponde alla entità della superficie rispettivamente occupata, ciò in quanto si è proceduto con due inverse serie di calcoli.

Allo scopo di ottenere il proporzionamento diretto delle aree alla popolazione, necessario per dimensionare i singoli servizi relativi ad insediamenti di entità differente da quella tipica stabilita, tali aree sono state riportate in valori unitari, cioè si è stabilito il numero di metri quadrati di area per ciascun servizio da attribuire pro capite. Per riportare tali aree alla superficie totale occupata dagli insediamenti, allo scopo di controllarne planimetricamente la esatta corrispondenza, si sono stabilite percentuali di ciascun servizio, rispetto a ciascuno dei vari livelli di densità previsti dal Piano per le singole zone.

Si sono indicate oltre le aree direttamente commisurate alle individuabili necessità attuali della popolazione, anche "aree di riserva" per rispondere a necessità che potranno manifestarsi durante l'attuazione del Piano.

Le aree per i Servizi Generali: non sono direttamente commisurate alle necessità della popolazione, ma la loro estensione e la loro ubicazione sono determinate, seppure in rapporto con l'organismo urbano, tuttavia prevalentemente in rapporto con le loro proprie esigenze funzionali.

Questa destinazione interessa vaste aree necessarie agli impianti per le comunicazioni, agli impianti tecnologici, alle installazioni militari eccetera, e la zona di influenza di alcune esorbita dai limiti del territorio comunale.

Per ciascun tipo di servizio si sono individuate le attrezzature corrispondenti a ciascun grado di insediamento. Ad esempio per quanto concerne le attrezzature scolastiche si è determinata una esatta corrispondenza dei gradi, dalla scuo-

la materna alla università.

Le aree destinate alle attrezzature, in funzione della tipologia del servizio, sono state distinte in: a) pubbliche; b) private. Quelle corrispondenti alle esigenze fondamentali saranno necessariamente pubbliche, altre come quelle turistiche, commerciali, eccetera, saranno prevalentemente private.

Identificate le attrezzature nel grado e nel tipo, esse sono state classificate come segue:

- Attrezzature Locali: a) per unità; b) per nucleo;
c) per quartiere; d) per gruppo di quartieri.
- Attrezzature Generali: per l'agglomerato e la regione urbana.
Ed inoltre: a) esistenti; b) programmate.

E dal punto di vista tipologico:

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| 1 - Attrezzature Scolastiche | 7 - Attrezzature Ricreative |
| 2 - " Culturali | 8 - " Commerciali |
| 3 - " Religiose | 9 - " Annonarie |
| 4 - " Sanitarie | 10 - " Amministrative |
| 5 - " Assistenziali | 11 - " per i Trasporti |
| 6 - " Sportive | 12 - " Turistiche |

Ed ancora:

13 - Aree per Verde Pubblico Attrezzato

14 - " " Impianti Tecnologici:

- a) Acquedotti b) Elettrodotti c) Gasdotti
- d) Fognature e) Telefoni f) Altri

15 - Aree per Impianti:

- a) Aeroportuali b) Militari c) Telecomunicazioni
- d) Convivenze e) Carcerari f) Cemeteriali
- g) Nettezza Urbana

Ciascuna area che è stata localizzata e dimensionata risulta nel Piano contrassegnata da apposito simbolo ed è stata planimetrata, in modo da ottenere la superficie totale destinata ai quindici gruppi di attrezzature.

Il lavoro si è svolto secondo le seguenti quattro fasi:

- 1) Impostazione: programmazione ed organizzazione.
- 2) Indagine diretta ed indiretta, cioè reperimento da numerose fonti centrali e periferiche di una notevole massa di dati, relativi a ciascuno degli argomenti, che hanno costituito oggetto dello studio.
- 3) Elaborazione dei dati:
 - a) classificazione e ordinamento;
 - b) sintesi in tabelle e diagrammi;
 - c) verifica degli elementi raccolti;
 - d) calcolo degli indici reali;
 - e) confronto con gli indici teorici;
 - f) rappresentazione grafica nelle tavole del piano della localizzazione e della consistenza degli impianti.
- 4) Pianificazione:
 - a) Per i Servizi Locali si sono definite le attrezzature e l'entità ottimale del plesso dal punto di vista funzionale, si sono poi dimensionate e distribuite le aree in esatto rapporto alla popolazione.

Il calcolo della popolazione è stato operato per due vie: - in rapporto alla situazione, attraverso lo studio dei dati del censimento;

- in rapporto alla previsione, attraverso la planimetrazione delle zone, rapportate alle varie densità.

Poi si sono integrati i calcoli.

b) Per i Servizi Generali si è proceduto a diversi studi.

Si è rilevato che per convalidare le scelte era essenziale il confluire dei criteri funzionali specifici con quelli urbanistici generali.

Si è quindi richiesta la opinione di esperti attraverso vari contatti e riunioni, ponendo in discussione argomenti particolari necessari sul piano operativo e conclusioni raggiunte a seguito delle ricerche.

Cioè principalmente:

- 1) l'entità della popolazione, che usufruisce in media di ciascuna attrezzatura;
- 2) la superficie unitaria, corrispondente a ciascun utente del servizio;
- 3) la consistenza più adeguata dal punto di vista delle esigenze funzionali;
- 4) i criteri per la scelta delle dislocazioni, in rapporto al raggio di influenza.

Ottenute conferme e rettifiche, si è proceduto ad un esame strettamente urbanistico, cioè relativo alla strutturazione dell'organismo urbano, che parallelamente veniva concretandosi nei settori zonizzazione urbana e sistema viario.

La localizzazione è stata operata tenendo conto della capacità propulsiva rispetto alla ristrutturazione e alla espansione urbana, che compete alla realizzazione di attrezzature di servizio: esse infatti possono suscitare le iniziative

necessarie all'attuarsi dell'organismo della città.

Pertanto si è ritenuto indispensabile prevedere una successione di fasi di attuazione, intimamente legate alle fa si di attuazione del Piano.

Oltre alla determinazione qualitativa e quantitativa delle attrezzature per il futuro organismo urbano, si è ri tenuto di dover procedere alla individuazione delle attuali carenze e al reperimento delle aree necessarie, nell'ambito della città attuale.

Questo studio è stato compiuto con una attenta ana-lisi, onde evitare, per la popolazione insediata negli attua-li quartieri, condizioni di eccessiva disparità rispetto a quella che troverà la sua residenza nei nuovi quartieri.

Tale operazione è risultata non necessaria per la zona centrale della città, in quanto la popolazione ivi resi-dente ha subito un notevole decremento e quindi le attua-li attrezzature sono già sufficienti.

Tra tutte le operazioni svolte, due sono risultate molto complesse:

1 - la creazione di un organico sistema di attrezzature, tale che garan-tisse una omogenea distribuzione;

2) - la ricerca dei parametri necessari a un esatto dimensio-na-mento medio delle singole aree.

L'esame critico, cui si sono sottoposti tutti i ri-sultati e tutte le conclusioni, può costituire convalida delle scelte operate.