



ROMA CAPITALE

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica -
Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio - ex dipartimento VI
U.O.8 PROGRAMMI COMPLESSI E SISTEMA INSEDIATIVO - MUNICIPIO X - PrInt Xa2 - CIAMPINO

PROGRAMMA INTEGRATO Xa2 - CIAMPINO

Città' da ristrutturare
tessuto prevalentemente per attività
art. 53 NTA del PRG

PP 00

RELAZIONE TECNICA

Ufficio Procedente:

Dip. Programmazione e Attuazione Urbanistica
Direzione Programmazione e Pianificazione del
Territorio
U.O. Programmi complessi e sistema insediativo
Dir. Arch. Maurizio Geusa

Responsabile del procedimento:

Arch. Paolo Ceccarelli

Coordinatore progetto:

Arch. Maurizio Geusa

Programma urbanistico preliminare:

Arch. Paolo Ceccarelli, Arch. Maria Teresa Giordani,
Ing. Rocco Maio

**Collaboratori Tecnici programma
urbanistico preliminare:**

Geom. Paolo Di Franco, Geom. Antonio De Luca,
I.t.g.s.i.t. Anna Simoncelli

**Collaboratori Amministrativi
programma urbanistico preliminare:**

Dott.ssa Rossana Corrado, Dott.ssa Floriana D'Urso,
Dott.ssa Sonia Franzelli, Liliana Gramillano,
Ilaria Monterubianesi

Soggetto promotore del Programma Integrato:

Consorzio Xa2 Ciampino

Progetto urbanistico promotore / Progettisti:

ADLM Architetti - capogruppo: Arch. Maurizio Moretti

Progetto di coordinamento urbanistico:

ADLM Architetti - capogruppo: Arch. Maurizio Moretti



Marzo 2013

Programma Preliminare

Sommario

INDICE DELLE FIGURE.....	ii
INDICE DELLE TABELLE	ii
0. PREMESSA.....	1
1. L'AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	1
1.1. La struttura dell'ambito di intervento	1
1.2. Il sistema insediativo	1
1.3. Il sistema dei trasporti e della mobilità.....	2
1.4. Il sistema ambientale	2
2. LE INDICAZIONI DI PIANO	2
2.1. Pianificazione pregressa - Le componenti urbanistiche dell'area	2
2.1.1. Sistema dell'agro romano di pregio	2
2.1.2. Sistema delle aree edificate da ristrutturare.....	2
2.1.3. Sistema della nuova espansione per piani particolareggiati	3
2.1.4. Sistema dei servizi generali	3
2.1.5. La condizione dell'area del Print di Ciampino nella pianificazione pregressa.....	3
2.2. Il Nuova Piano Regolatore – Le componenti urbanistiche dell'area.....	3
2.2.1. Sistema dell'agro romano di pregio	3
2.2.2. Sistema della nuova edificazione.....	3
2.2.3. Sistema delle aree urbanizzate della città da ristrutturare/centralità locali	4
2.2.4. Grande Centralità Metropolitana	4
2.2.5. Sistema delle aree parzialmente urbanizzate della città della trasformazione	4
2.2.6. Aree per infrastrutture per la mobilità	4
2.3. La pianificazione di area metropolitana – P.R.U.S.S.T. e i programmi di settore.....	4
2.4. Il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile	5
2.5. Analisi conoscitiva e prima verifica dei vincoli presenti nel Print di Ciampino:	5
2.5.1. Sistema dei vincoli da PTPR	5
2.5.2. Il PTP 15/12 Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti.....	6
2.5.3. Vincoli infrastrutturali	6
3. GLI ELEMENTI DI CRITICITÀ E DEGRADO	7
4. IL PROGRAMMA PRELIMINARE DI INTERVENTO	7
4.1. Un metodo di intervento.....	7
4.2. Le indicazioni del Municipio X°	7

4.3. Gli Obiettivi del Print Xa2 – Ciampino.....	7
5. DIMENSIONAMENTO E CONDIZIONI EDIFICATORIE DEL PROGRAMMA.....	8
4.4.1. Il dimensionamento secondo le NTA	8
4.4.2. Limitazioni all'edificabilità determinata dal vincolo di rispetto aeroportuale.....	9
6. VERIFICA PRELIMINARE DI SOSTENIBILITÀ URBANISTICA.....	11
4.4. Il nuovo assetto urbano	13
6.6.1. Il sistema della mobilità.....	13
6.6.2. Sistema insediativo	14
6.6.3. Riqualificazione ambientale	14
7. GLI INTERVENTI PUBBLICI.....	14
5.1. Infrastrutture a rete	15
5.1. Edilizia pubblica	15
5.1. Spazi pubblici, verde e sistemazioni ambientali.....	15
8. STIMA DELLE OPERE PUBBLICHE NELL'IPOTESI DI SCHEMA DI ASSETTO DEL PROGRAMMA PRELIMINARE	17

ALLEGATO A - INDIRIZZI PER LA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI PRIVATI

1. Premessa	22
2. Funzionalità naturale – morfologia naturale e paesaggio	22
3. Preesistenze e relazioni con l'intorno	22
4. Impianto urbanistico	22
5. Rete stradale e percorsi	22
6. Parcheggi	22
7. Verde, alberature e spazi pubblici.....	23
8. Qualità e rendimento energetico degli edifici	23

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - La Pianificazione pregressa: sistemi e componenti	2
Figura 2 - Il Nuovo Piano Regolatore: sistemi e componenti.....	3
Figura 3 - PTPR - Estratto Tav. A - Sistema e Ambiti di Paesaggio.....	5
Figura 4 - PTPR - Estratto Tav. B - Beni Paesaggistici.....	5
Figura 5 - Stralcio del PTP 15/12 Tav E1e.....	6
Figura 6 - PTP Tav Serie E.....	6
Figura 7 - Ipotesi di nuova assetto della mobilità d'area.....	8
Figura 8 - Aeroporto di Ciampino - Valutazione del Rischio contro terzi	9
Figura 9 - Incidenza delle Zone di Tutela aeroportuale sull'ambito Print.....	10
Figura 10 - Individuazione dei Sub Ambiti Omogenei di Intervento	10
Figura 11 - Schema d'assetto su PRG	14
Figura 12 - Schema d'assetto con OO.PP.	14
Figura 13 - Opere pubbliche prioritarie	16

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Sub Ambito A: SUL Ammissibile.....	11
Tabella 2 - Sub Ambito A: Destinazioni d'uso ammissibili.....	11
Tabella 3 - Sub Ambito B: SUL Ammissibile.....	11
Tabella 4 - Sub Ambito B: Destinazioni d'uso ammissibili.....	11
Tabella 5 - Sub Ambiti C: componenti di Piano.....	12
Tabella 6 - Sub Ambiti C: SUL Ammissibile.....	12
Tabella 7 - Sub Ambiti C: Destinazioni d'uso ammissibili.....	12
Tabella 8 -Totale della SUL Ammissibile nell'intero ambito Print per destinazione d'uso (al netto di eventuali incentivi urbanistici sulla SUL esistente)	12
Tabella 9 - Ipotesi di distribuzione % della SUL non residenziale e non produttiva realizzabile	12
Tabella 10 - Calcolo dello standard di Piano totale da reperire.....	13
Tabella 11 Valutazione della Superficie coperta	13
Tabella 12 - Verifica di sostenibilità	13
Tabella 13 - QTE di massima delle OO.PP.	17
Tabella 14 - Superficie territoriale del Programma	20
Tabella 15 - Dimensionamento teorico del Programma al netto di eventuali incentivi urbanistici (IU).....	20

0. PREMESSA

L'attivazione del Programma Integrato per Attività Xa2 – Ciampino è conseguente alla proposta di un gruppo di operatori privati proprietari di una cospicua porzione di aree all'interno dell'ambito del Print. Secondo quanto indicato dall'art. 53 comma 5 delle NTA del Piano Regolatore Generale, soggetti privati possono promuovere l'avvio della procedura rappresentando, in termini di estensione superficiale, la maggioranza delle aree riferite all'intero ambito.

L'istanza di attivazione è stata presentata agli Uffici di Roma Capitale - Assessorato all'Urbanistica il 22/03/2012 con prot. n. QF/6167 da un primo raggruppamento di proprietari che costituisce l'80% dell'intero ambito (mq 303.314 su un totale di mq 381.129).

Il raggruppamento di proprietari si è successivamente costituito in consorzio, Consorzio Xa2 Ciampino, il 22.06.2012 al fine di procedere allo svolgimento unitario e coordinato *"..... di tutti gli adempimenti e le attività tecniche, amministrative, legali e negoziali necessarie e/o opportune per il raggiungimento e l'esecuzione del Programma Integrato d'Intervento..."* curando anche *"...la progettazione e realizzazione, nei limiti ed alle condizioni di legge, delle opere pubbliche ammesse a scomputo degli oneri di urbanizzazione....."*. L'atto costitutivo del Consorzio Xa2 Ciampino è stato consegnato al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio con prot. 15101 del 16.07.2012 e al Municipio Roma X con prot. CL/2012/73906 del 16.07.2012.

Successivamente è stata presentata agli Uffici di Roma Capitale (prot. DPAU QF/2012/16963 del 07.08.2012 e prot. Mun. Roma X CL/2012/80767 del 07.08.2012) la proposta di Programma Preliminare il 7 agosto 2012 da parte Consorzio Ciampino Xa2, estesa all'intero ambito e corredata dalle proposte d'intervento sulle aree di loro proprietà e configurata come un unico intervento di riqualificazione.

La proposta di Programma, presentata da otto proprietari di aree ed immobili interni all'ambito, offre oneri per € 50.663.000 per la realizzazione delle OO.PP.

Al primo gruppo di proprietari si è aggiunto, nell'istanza di attivazione del Print con atto del giorno 8 novembre 2012, un ulteriore raggruppamento di proprietari di aree per un'estensione totale di mq 27.260 (di cui mq 26.683 interni al Print), portando l'estensione delle aree interne a Print dei promotori a mq 329.997, che rappresenta più dell'86% dell'intero ambito. Questo nuovo raggruppamento, pur non presentando direttamente proposte di intervento, ha dichiarato però di assumere la forma di nuovo soggetto proponente del Print *"...inserendosi nella procedura urbanistica già avviata dal Consorzio Xa2 Ciampino, con il proposito di configurare, attraverso iniziativa privata associata, un'integrazione all'ipotesi di assetto urbanistico preliminare unitario e coordinato da sottoporre all'amministrazione municipale e comunale..."*

Più recentemente sono state presentate ulteriori adesioni all'istanza di attivazione del Print da parte di altri proprietari, protocollo DPAU QI/2013/21527 del 28.02.2013 e QI/2013/22264 del 01.03.2013, portando l'adesione totale al 90.7% dell'intero ambito e assumendo la forma di nuovi soggetti proponenti, inserendosi anch'essi nella procedura urbanistica già avviata dal Consorzio Xa2 Ciampino

La proposta è stata oggetto di istruttoria da parte degli Uffici competenti di Roma Capitale - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio.

1. L'AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO**1.1. La struttura dell'ambito di intervento**

L'ambito Print Xa2 – Ciampino è situato nel Municipio X° di Roma Capitale occupando un'area pressoché rettangolare tra il Grande Raccordo Anulare e il confine con il Comune di Ciampino, lungo la linea ferroviaria per i Castelli e via Ranuccio Bianchi Bandinelli.

L'insediamento è costituito prevalentemente da edifici per attività e servizi sorti in modo spontaneo negli anni '70 e '80 del 1900 cercando di trarre vantaggio da una posizione logistica apparentemente favorevole per la presenza di collegamenti infrastrutturali di livello sovra comunale. L'attuale destinazione di Piano Regolatore Generale ad Ambito per Programmi Integrati per Attività, prende atto di una situazione insediativa consolidata, soprattutto per il suo valore produttivo e sociale.

Nell'area permangono ampie aree tuttora inedificate il cui sviluppo, secondo le norme attuali, può permettere un incremento delle attività e dell'occupazione presente nell'area.

1.2. Il sistema insediativo

Il Municipio X si estende dalla zona di Porta Furba lungo la via Tuscolana tra l'allineamento dell'Autostrada per Napoli e la linea ferroviaria per i Castelli per un territorio di circa 3.870 ettari di estensione.

Nella formazione ed estensione di questa porzione di città si possono distinguere tre grandi ambiti che corrispondono a fasi diverse di costruzione della città.

- Il quartiere storico del Tuscolano, sorto saldando la città con l'avamposto di Cinecittà e dell'Istituto Luce realizzati tra il 1937 e il 1940, con fianco i quartieri del Quadraro e di Don Bosco, che costituiscono il corpo della città pianificata, compatta e definita nei suoi confini.
- Le vaste aree di importanza archeologica e naturalistica del parco degli Acquadotti, parte del più vasto parco Regionale dell'Appia Antica, che rappresenta il grande polmone verde per l'intero territorio municipale.
- Più oltre la città spontanea, tipica della periferia romana, sviluppata negli anni '60 in conseguenza della crescita demografica di Roma, sorta a ridosso del Raccordo Anulare fino a congiungersi con l'abitato di Ciampino.

Questa ultima parte di città, pur sviluppandosi su un territorio fortemente segnato dalle grandi infrastrutture viarie e ferroviarie, con andamento radiale rispetto a Roma, si è sviluppata con andamento quasi tangenziale, saturando gli spazi tra la viabilità primaria senza per altro connettersi ad essa attraverso una viabilità di collegamento di adeguato livello.

L'area di intervento del Programma Integrato è ubicata subito all'esterno del G.R.A. in quella terza porzione di territorio appena descritta, lungo la via Ranuccio Bianchi Bandinelli, tra la linea ferroviaria per i castelli e il confine con il Comune di Ciampino.

Complessivamente **si estende per un'area di mq 381.129** all'interno dei quali sono presenti edifici di carattere industriale che ospitano attività produttive, commercio all'ingrosso e servizi privati ricreativi e sportivi. L'insediamento è nato in modo spontaneo e prevalentemente in assenza di pianificazione urbanistica e, pur presentando tuttora ampie zone non edificate, costituisce un presidio di servizi ed attività consolidato.

1.3. Il sistema dei trasporti e della mobilità

Dal punto di vista delle relazioni infrastrutturali, l'ambito Print soffre della carenza infrastrutturale di tutta l'area compresa tra il GRA e i Castelli Romani, organizzata lungo una viabilità radiale rispetto a Roma, spesso con viabilità inadeguate alla dimensione e tipologia di traffico e nella quasi assenza di viabilità tangenziale ad esclusione dello stesso GRA sul quale convergono tutti i percorsi anche interni all'area.

In particolare il Print per attività di Ciampino ha come unica viabilità di accesso via Ranuccio Bianchi Bandinelli che presenta una sezione insufficiente anche per una strada di quartiere ed è priva di marciapiedi e delle normali caratteristiche di sicurezza necessarie.

Il Comune di Ciampino presenta in questa porzione di territorio la propria espansione industriale e di grande distribuzione e Via Bandinelli, che segna il confine con Roma Capitale, assume il ruolo di asse industriale e di relazione tra Ciampino e l'hinterland romano.

Per altro le relazioni con la viabilità di ordine superiore è resa difficile dalla scarsa fluidità dello svincolo sul GRA di Gregna e dalla barriera costituita dalla ferrovia verso la via Appia.

Per quanto concerne il trasporto pubblico la presenza della linea ferroviaria costituisce un importante collegamento di area metropolitana per la confluenza sulla stazione di Ciampino di linee locali (FR4 e FR6), regionali ed interregionali. L'assenza di una adeguata accessibilità alla stazione di Ciampino, per la mancanza di parcheggi e possibilità di scambio rendono il tratto tra Ciampino e Roma ampiamente sotto utilizzato rispetto alle sue potenzialità, nonostante la quantità di passeggeri che quotidianamente trasporta.

1.4. Il sistema ambientale

Per quanto concerne il sistema ambientale il territorio circostante l'ambito Print è costituito da un paesaggio caratterizzato da notevoli valori di testimonianza storico archeologica e da un altro grado di naturalità o da uso agricolo, anche quando si tratta di porzioni di territorio diffusamente urbanizzate. Si segnala in particolare l'area agricola della Tenuta di Gregna Sant'Andrea e, naturalmente, dalla vicinanza del Parco Regionale dell'Appia Antica. (Nel paragrafo 2.4.1, relativo alla pianificazione ambientale, sono riportate le indicazioni di tutela relative all'area)

2. LE INDICAZIONI DI PIANO

2.1. Pianificazione pregressa - Le componenti urbanistiche dell'area

Un'analisi delle previsioni del PRG del 1965 del territorio compreso tra l'Autostrada Roma-Napoli a nord, e la via Appia Nuova a Sud, evidenzia un sistema di sviluppo insediativo composto da fasce parallele al G.R.A. Tale sistema alternava fasce sviluppo edilizio a media densità con altre di Agro romano, per mantenere un distacco tra la Città di Roma e i vicini Castelli Romani. Questo articolato sistema andava ad appoggiarsi su una maglia viaria fortemente condizionata da uno storico assetto radiale, rafforzata ulteriormente da una nuova viabilità che ne conferma la radialità: l'autostrada Roma-Napoli; la ristrutturazione di via Tuscolana e via Anagnina, e il potenziamento della via Appia.

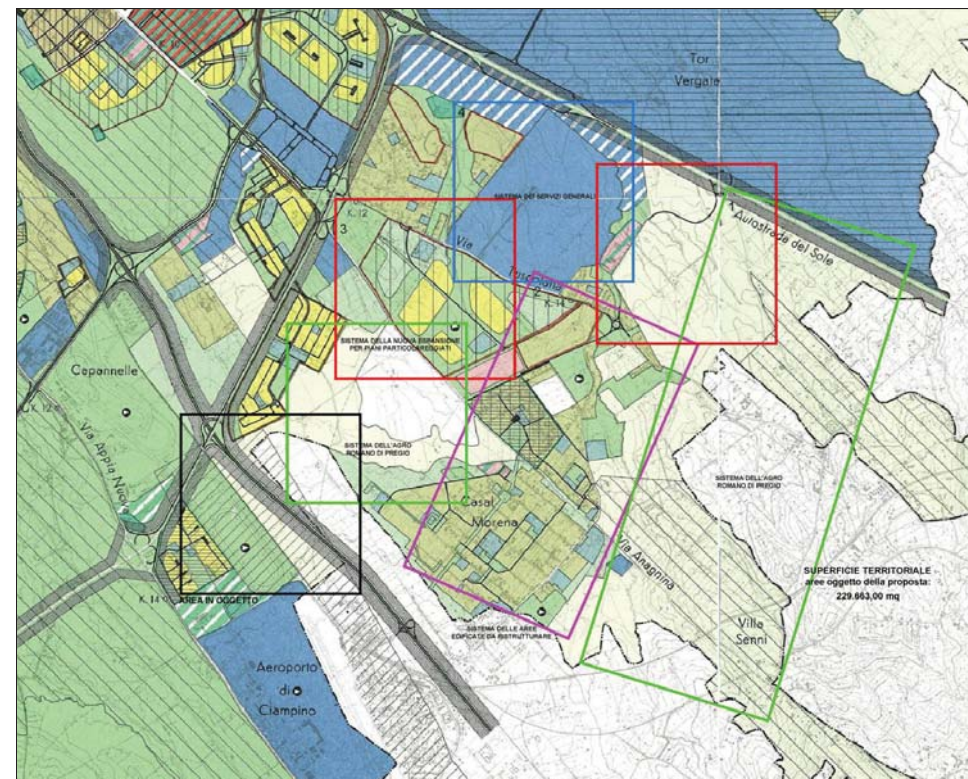


Figura 1 - La Pianificazione pregressa: sistemi e componenti

2.1.1. Sistema dell'agro romano di pregio

Il piano prevedeva la tutela del territorio dell'agro romano, mantenendo un'importante fascia esterna di separazione tra il territorio del comune di Roma e i Castelli Romani. Si trattava di ampie porzioni di territorio extraurbano agricolo, che presentavano elevati valori ambientali e paesaggistici, essenziali per il mantenimento del ciclo ecologico e per la tutela del paesaggio agrario.

Per un giusto proporzionamento tra le aree edificate e non edificate, il piano imponeva una serie di vincoli e restrizioni, al fine di garantire ed equilibrare le condizioni di abitabilità di questo territorio, nel rispetto dell'intera comunità urbana.

2.1.2. Sistema delle aree edificate da ristrutturare

Il Piano regolatore del '65 prevedeva per il sistema di aggregati edilizi edificati, più o meno spontaneamente nell'agro romano fuori dei limiti del PRG del 193, una ristrutturazione urbanistica attuata per mezzo di piani

particolareggiati. In particolare il PRG riconosceva gli aggregati di Morena e Casal Morena come sottozona di *Ristrutturazione Urbanistica F1* da attuare attraverso Piani Particolareggiati (in questo caso il P.P. 4F) con la finalità di dotare le aree di servizi ed attrezzature pubbliche indispensabili alle attività da insediare.

Altro strumento di recupero urbanistico è costituito dalle zone “O” per i nuclei edilizi residenziali consolidati spontaneamente sorti e oggetto della Variante speciale prevista dall’art. 4 della L.R. 2maggio 1980 n. 28.

Nell’ambito che abbiamo preso come riferimento per il Print di Ciampino sono presenti i seguenti Piani Particolareggiati: 33 – Lucrezia Romana, 35 – Ponte Linari, 36 – Centrone.

2.1.3. Sistema della nuova espansione per piani particolareggiati

Il piano regolatore individuava lungo la via Anagnina e la via Tuscolana zone di espansione urbanistica (Giardini di Mezzavia, la zona di Osteria del Curato)), da attuarsi per mezzo di pianificazione particolareggiata, localizzate in prossimità degli aggregati edilizi esistenti. Queste nuove espansioni, avevano la funzione di completamento della ristrutturazione urbanistica dei vicini nuclei esistenti e di saldatura con essi. L’insieme del sistema pianificatorio, configurava così una prima fascia edilizia semi-continua di media densità esterna al G.R.A.

2.1.4. Sistema dei servizi generali

Nell’area nella Romanina era prevista un’importante area a servizi generali, di livello metropolitano ed urbano. Quest’ambito di sviluppo andava ad integrare e dotare di attrezzature il sistema della nuova espansione per piani particolareggiati

2.1.5. La condizione dell’area del Print di Ciampino nella pianificazione pregressa

Nel Piano Regolatore del ’65 l’area era destinata a zona H – Agro romano ed interessata per più della metà della sua estensione da una viabilità di progetto a carattere autostradale e dal relativo vincolo di rispetto.

Successivamente la variante denominata “Piano delle Certezze” - adottata con Del. C.C. n. 92 del 29.05.1997 ed approvata con Del. G.R. n. 856 del 10.09.2004 – varia la destinazione “Agro romano” in zona N “Parchi pubblici e impianti sportivi”.

2.2. Il Nuovo Piano Regolatore – Le componenti urbanistiche dell’area

Nelle previsioni vigenti del PRG si riscontra un articolato sistema di nuclei urbanizzati, distinti tra aree sviluppatesi attraverso programmi urbanistici e aree ex-abusive da recuperare. Il sistema insediativo è un alternarsi di piccole porzioni di città consolidata, grandi porzioni di tessuti di città da ristrutturare e della trasformazione, il tutto inframmezzato con il residuo di aree libere dell’agro romano. Questo complesso aggregato di tessuti edificati, si impenna su uno schema viario radiale, al quale le previsioni di PRG aggiungono infrastrutture per la mobilità di tipo tangenziale: connessioni interquartiere (lo “scolmatore orientale”) e il corridoio della mobilità T5.

L’area agricola di Gregna, rimane un grande tassello del paesaggio agricolo dell’agro romano inserito tra il G.R.A. e le aree di consolidamento e sviluppo.

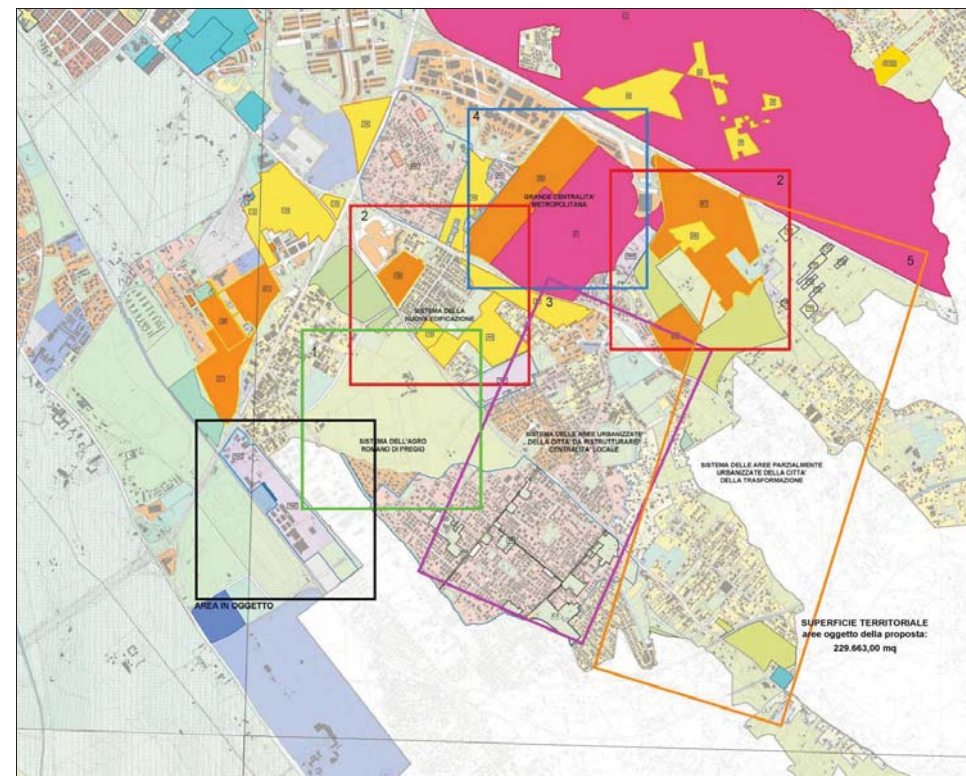


Figura 2 - Il Nuovo Piano Regolatore: sistemi e componenti

2.2.1. Sistema dell’agro romano di pregio

Questa componente urbanistica è una delle porzioni di agro romano superstiti che compone il sistema ambientale della città di Roma. Si tratta di un’ampia porzione di territorio agricolo extraurbano, ad alto valore paesaggistico e storico-ambientale. Il NPRG ne conferma l’alto valore, vincolandolo e favorendo l’uso coordinato e sostenibile delle risorse naturalistiche ed antropiche in esso esistenti. Nell’ambito in esame tale componente è individuata nell’area di Gregna.

2.2.2. Sistema della nuova edificazione

Il sistema delle ATO (ambiti a trasformazione ordinaria) e delle APPD (ambiti a pianificazione particolareggiata definita), contribuisce alla realizzazione di una fascia edilizia a media densità sia interna che esterna al G.R.A., innervata sostanzialmente sulla attuale viabilità. Si tratta di porzioni di città di nuovo impianto, destinate a soddisfare esigenze insediative, di servizi ed attrezzature, ed a costruire nuove opportunità di qualificazione dei contesti urbani e periurbani.

Gli interventi si inseriscono in contesti esistenti, caratterizzati da un forte **deficit viabilistico e di servizi ed attrezzature pubbliche**.

2.2.3. Sistema delle aree urbanizzate della città da ristrutturare/centralità locali

Questo insieme di aree urbanizzate di città da ristrutturare rappresenta la componente di piano più diffusa in questo settore del Municipio X. Ovvero quella parte di città esistente solo parzialmente configurata e scarsamente definita nelle sue caratteristiche d'impianto morfologiche e tipologiche, che richiede consistenti interventi di riordino, di miglioramento e/o completamento, nonché di adeguamento ed integrazione della viabilità, degli spazi e dei servizi pubblici.

L'Amministrazione comunale, per mezzo del piano, riconosce all'area questa definizione prevedendo al suo interno una serie di Print e di progetti strutturanti come le centralità locali interne ad essi.

I programmi integrati di Morena e Casal Morena, residenziali, e di Ciampino sono finalizzati al miglioramento della qualità urbana dell'insediamento e, in particolare, all'adeguamento e all'integrazione della viabilità e dei servizi, mediante il concorso di risorse private.

La Centralità Locale di Morena, rafforza le intenzioni di ristrutturazione dell'aggregato edilizio e di decentramento per microcittà diffusa nel territorio nel territorio.

La Centralità Locale di Morena riguarda i luoghi più rappresentativi dell'identità locale e corrisponde agli spazi urbani dove il NPRG localizza le funzioni in grado di rivitalizzare e riqualificare i tessuti circostanti, oltre ai principali servizi necessari per la migliore organizzazione sociale e civile del municipio.

2.2.4. Grande Centralità Metropolitana

Il NPRG conferma la realizzazione di un'importante centralità metropolitana nell'area della Romanina, come grande polo di servizi, in linea con quanto previsto dal PRG del '65.

Coerentemente con l'organizzazione multipolare del territorio metropolitano, attraverso una forte caratterizzazione funzionale e morfologica, una concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, nonché una stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale. Si tratta di parti di città all'interno delle quali prevedere un elevato grado di accessibilità, infatti le previsioni di Piano, oltre al prolungamento della linea della metropolitana, indicano l'attraversamento tangenziale dell'area da parte del corridoio del trasporto pubblico t5.

2.2.5. Sistema delle aree parzialmente urbanizzate della città della trasformazione

Quest'ultimo sistema di aree in parte urbanizzate a medio-bassa densità edilizia è il sistema periferico, che ha sostituito la fascia di agro romano di separazione tra la città di Roma e i vicini comuni dei castelli romani. Il sistema di aree è caratterizzato da un forte deficit di servizi ed attrezzature pubbliche, anch'esso si innesta sul sistema viario esistente, scarsamente definito e non concluso. Gli spazi urbanizzati si alternano a residui ineditati e ai nuclei di edilizia ex-abusiva (zone o).

2.2.6. Aree per infrastrutture per la mobilità

Nel NPRG sono presenti due aree per infrastrutture per la mobilità incastonate tra il Print di Ciampino e la ferrovia Roma – Ciampino:

Il Nodo di Scambio di Ciampino 2

La localizzazione di un Nodo di Scambio e di una nuova stazione (Campino 2) sulla linea ferroviaria FR4 (linee dei Castelli e Roma – Frosinone – Cassino - Napoli) è presente in vari programmi urbanistici e di sviluppo sia di questo territorio di confine tra Roma e Campino (P.R.U.S.S.T. dei Caselli), sia del servizio ferroviario (Accordo quadro tra Ministero dei Trasporti, FS, Regione Lazio e Comune di Roma del febbraio 2006). Tale localizzazione è stata recepita e inserita nel Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma.

Nello studio di fattibilità per la realizzazione del Nodo di Scambio di Campino 2 redatto all'interno del P.R.U.S.S.T. sono presi in considerazione 4 scenari di attuazione, tra i quali quello di minima, parcheggio di interscambio a Campino 2 e fermata della linea ferroviaria solo a Campino Città con navetta di collegamento, otterrebbe già uno spostamento di utenza dal trasporto privato al park-and-ride del 35%.

Piattaforma logistica

Nel Nuovo Piano Regolatore è indicata un'area di circa 2.7 Ha con destinazione *Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto* e specifica indicazione, nell'elaborato *Sistema delle Infrastrutture per la Mobilità G3.06*, di Piattaforma Logistica di nuova costruzione, finalizzate al rifornimento, via ferro e strada, e alla distribuzione di merci in area urbana.

Tale indicazione è stata riportata anche dal *Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica* della Regione Lazio.

Nelle NTA (art. 101) è indicato che la realizzazione di questa piattaforma logistica e la connessione con la rete ferroviaria e stradale, sarà pianificata e disciplinata dal Programma integrato.

L'attuazione delle piattaforme logistiche è regolata da un Piano urbanistico esecutivo di iniziativa pubblica, da definire di concerto fra Amministrazione comunale, il gruppo Ferrovie dello Stato spa, i soggetti privati interessati e le associazioni dei commercianti e dei trasportatori, nel quadro di un Piano della Logistica urbana da sviluppare in sede di redazione del Piano urbano della mobilità (PUM).

Finora tutti questi soggetti non hanno dato seguito alle indicazioni de Piano Regolatore e anzi, in mancanza di un approfondimento sul dimensionamento e sulla funzionalità della piattaforma, tale localizzazione nel Piano appare scarsamente considerata.

L'attivazione del Print può costituire uno stimolo alla formazione di una proposta di attuazione della Piattaforma Logistica.

2.3. La pianificazione di area metropolitana – P.R.U.S.S.T. e i programmi di settore.

L'ambito in cui si colloca il Print di Ciampino è stato più volte coinvolto da piani e programmi di settore e/o da programmazioni intercomunali e di area metropolitana.

In particolare si pone l'attenzione sul Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (P.R.U.S.S.T.) “*Latium Vetus*” che riuniva il territorio sud – est del Comune di Roma e i Castelli Romani, con capofila il Comune di Ciampino. Tra le azioni principali di questo programma figura quella relativa al sistema della mobilità che, in particolare in particolare in quest'ambito, prevedeva:

- Nuova Stazione di Ciampino 2 e relativo parcheggio di scambio
- Tangenziale interna Tor Vergata - Stazione F.S. Ciampino nord

– Ridefinizione viabilità in località Morena

Gli stessi Accordi di Programma, i Protocolli di intesa e i Contratto di servizio tra Comune, Regione e Gruppo FS nelle sue varie articolazioni hanno confermato nei programmi una maggiore potenzialità della linea, consistente nella possibilità di aumentare il numero dei treni circolanti, lavori di natura tecnologica riguardanti la linea elettrica di alimentazione ed il segnalamento, nonché costruzione di ulteriori 2 binari tra Capannelle e Ciampino e la realizzazione della stazione di Ciampino 2.

2.4. Il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile

Il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS), redatto dall'Amministrazione capitolina nel settembre 2009, tra le azioni strategiche individua: *“Per quanto riguarda l'ambito strategico Orientale, [...] oltre alla strada Pedemontana dei Castelli, la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico tangenziale in sede propria tra Ciampino (stazione esistente e/o prevista Ciampino 2), Romanina, Anagnina metro A, Università Tor Vergata, Torre Angela metro C, Tor Bellamonaca, in grado di servire un'area con importanti funzioni riallacciando tre fondamentali sistemi radiali: la linea C, la linea A e le linee FR4 e FR 6.)*

2.5. Analisi conoscitiva e prima verifica dei vincoli presenti nel Print di Ciampino:

2.5.1. Sistema dei vincoli da PTPR

L'elaborato “Tavola A – Sistemi e ambiti del paesaggio” contiene l'individuazione territoriale degli ambiti di paesaggi, le fasce di rispetto dei beni paesaggistici, ambiti di recupero e valorizzazione del paesaggio. Questo tipo di elaborati hanno natura prescrittiva.

Dall'analisi dell'elaborato, soffermandosi nell'area del PRINT di Ciampino, si evince che l'area ricade nei tipi di paesaggio tutelati come beni d'insieme, in quanto vaste località d'interesse archeologico e, in quanto non individuata con alcuna campitura presenta in legenda, ai sensi delle Norme del PTPR art. 7 comma 2, è soggetta a quanto già previsto dal PTP di Roma ambito 15/12 “Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti” adottato dalla Giunta regionale con atto 454 del 25 luglio 2006.

Ulteriori specificazioni e identificazione dei vincoli sono descritte nelle tavole B, secondo le quali tutta l'area è gravata da vincolo paesistico (comma 1 art 41 del PTPR). In quanto la modifica dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesistica ai sensi degli art 146 e 159 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

È presente un vincolo di tipo dichiarativo (emessi con decreto ex-lege 1497/39), definito dall'elaborato B come: c) beni d'insieme: vaste località per zone d'interesse archeologico. (tutela ex 13 della LR 24/98 e s.s.m.i.)

Il PTPR ha individuato, aree, elementi puntuali e lineari, d'interesse archeologico e le relative fasce o ambiti di rispetto, che risultano censiti nel corrispondente repertorio e cartografati nelle tavole B. Ogni modifica dello stato dei luoghi è subordinata all'autorizzazione paesistica ai sensi degli art. 146 e 159 del Codice.

Sono presenti vincoli ricognitivi e aree tutelate per legge lungo via Ranuccio Bianchi Bandinelli - riferimento tl_0333 (linee_archeo_tipizzate).

Presenza di un vincolo ricognitivo di piano, lungo via Ranuccio Bianchi Bandinelli nei pressi dell'intersezione con via Enrico Mattei è individuato un bene puntuale diffuso. Individuato con identificativo tp058_1268, ricadente nel Comune di Ciampino, consiste in un tratto di basolato e parte di una Villa romana.



Figura 3 - PTPR - Estratto Tav. A - Sistema e Ambiti di Paesaggio

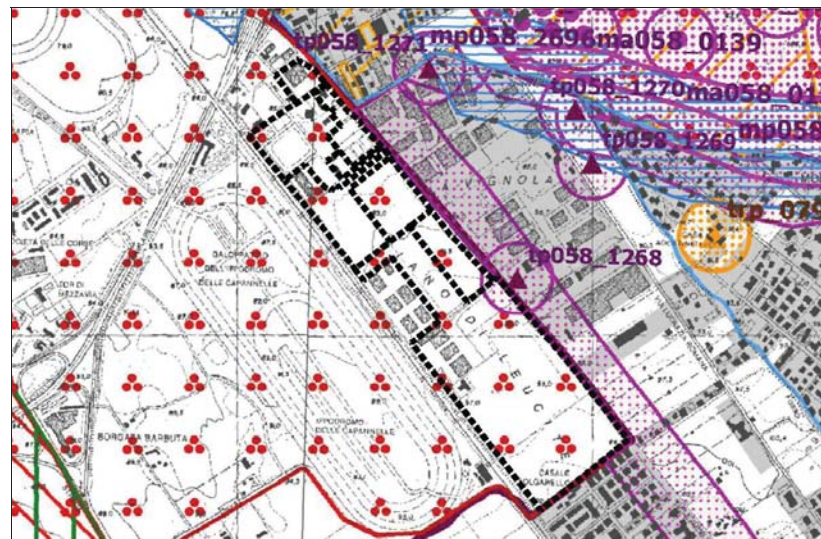


Figura 4 - PTPR - Estratto Tav. B - Beni Paesaggistici

2.5.2. Il PTP 15/12 Valle della Caffarella, Appia Antica e Acquedotti

La tavola E1e del PTP individua l'ambito del Print Xa2 Ciampino come zona di interesse archeologico ex lege 431/85 art. 1 lett. m.

La Serie E indica per l'ambito Print Xa2 una Tutela Limitata di tipo TLa che, ai sensi dell'art. 42 (Indirizzi di tutela) del PTP è costituita da “...aree in cui vi è larga compatibilità tra gli obiettivi di tutela del Piano e le trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici vigenti a cui si rimanda salvo quanto previsto nelle prescrizioni generali contenute nell'articolo 43. E' infatti finalità della tutela per queste sottozone garantire, mediante l'osservanza delle prescrizioni generali, che le trasformazioni avvengano nel rispetto dei beni presenti e siano accompagnate da interventi di riqualificazione sia edilizia, all'interno dei tessuti, sia ambientale, ai margini di questa. Per altro le prescrizioni contenute nell'art. 44 (e non 43) indicano che nella zona di Tutela TLa “...è consentita la realizzazione di nuovi edifici e opere infrastrutturali...”) e inoltre “...Il rapporto tra aree libere ed aree fabbricabili è quello previsto dagli strumenti urbanistici vigenti...”.

d- L'edificazione di nuovi manufatti è consentita a condizione sia di recuperare i manufatti esistenti e compatibili con la tutela e di eliminare quelli incompatibili”

CONFINE DI PIANO TERRITORIALE PAESISTICO N°15/12	
VINCOLI EX LEGE 1497/39 ART.1 PUNTI 3, 4 (DL. 490/99 ART.139 LETT. C, D)	
VINCOLI EX LEGE 1497/39 ART.1 PUNTI 1, 2 (DL. 490/99 ART.139 LETT. A, B)	
VINCOLI EX LEGE 431/85 ART.1 LETTERA m ISTITUITI CON SPECIFICO PROVVEDIMENTO	
P.T.P. APPIA ANTICA E CAFFARELLA (DM 1/2/60 e DM 22/2/60)	
BENI PAESAGGISTICI SOTTOPOSTI A TUTELA AI SENSI DELL'ART. 134 LETTERA C del D.L.vo 22 gennaio 2004 n. 42	
PROPOSTA DI AREE DI CUI ALL'ART. 143 COMMA 5 LETTERA C del D.L.vo 22 Gennaio 2004 n. 42	

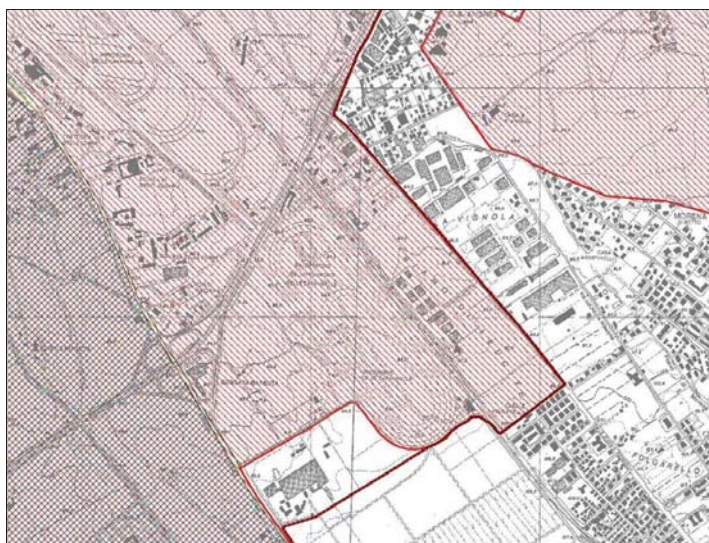


Figura 5 - Stralcio del PTP 15/12 Tav E1e

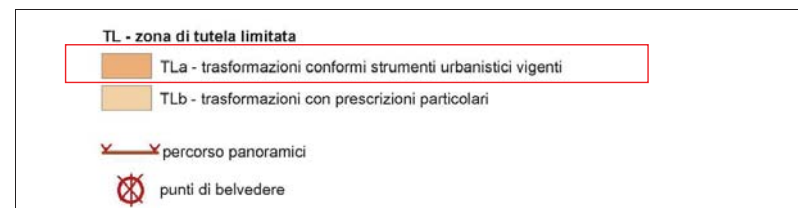


Figura 6 - PTP Tav Serie E

2.5.3. Vincoli infrastrutturali

La vicinanza con l'aeroporto di Ciampino impone una serie di limitazioni all'edificazione disposte dagli articoli 714 e 715 del Regio Decreto 30marzo 1942, n. 327, recante “Codice della navigazione”, modificato con legge n. 58/1963, recepite dall'art. 101 delle NTA.

Con specifico elaborato “Vincoli antropici e fasce di rispetto: cono di volo Aeroporto di Ciampino” sono indicate la fascia di rispetto dal limite dell'aeroporto e le progressive distanze e le relative altezze consentite nella direzione di atterraggio.

Ulteriori fasce di rispetto sono determinate, e riportate nell'elaborato “Vincoli antropici e fasce di rispetto: ferroviari e stradali”, lungo la linea ferroviaria (m. 30) e lungo il GRA (m. 30 in ambito urbano)

3. GLI ELEMENTI DI CRITICITÀ E DEGRADO

L'analisi del contesto territoriale e infrastrutturale ha evidenziato alcune criticità il cui superamento rende necessario l'avvio di un processo articolato di riqualificazione urbana, con l'obiettivo di porre rimedio a problemi derivanti da una struttura urbanistica carente, gravata dalla scarsità di infrastrutture, di servizi pubblici e privati di livello locale.

Appare chiaro fin dalle prime analisi che la prima urgenza deriva dalla mancanza di connessioni dirette tra gli ambiti di riqualificazione e la rete viaria primaria, con sezioni stradali e livelli di sicurezza adeguate.

La contiguità tra l'ambito Print e la ferrovia, lungo il lato sud-ovest, e il GRA, sul lato nord-ovest, lasciano come unico accesso all'ambito industriale la via Ranuccio Bianchi Bandinelli che, collegandosi direttamente al GRA e al centro di Ciampino, in continuità con viale Kennedy, risulta totalmente inadeguata a svolgere questo ruolo di riconnessione e collegamento.

Tale condizione di carenza infrastrutturale, in un ambito per attività come questo, influisce negativamente sulla potenzialità di mantenere e/o potenziare i livelli occupazionali presenti nell'area e questo è reso evidente dalla presenza di ampie aree tutt'ora inutilizzate e lasciate in uno stato di abbandono.

A questa carenza si associa la mancanza di dotazione di urbanizzazione primaria e secondaria che dovrebbero caratterizzare le aree urbane ancorché in una posizione periferica e di confine come quella dell'ambito in esame.

Tutto ciò contribuisce ad una fisionomia dell'area incoerente e degradata che peraltro rende poco percepibile le qualità ambientali pur presenti nell'ambito, come la vicina area agricola di Gregna.

4. IL PROGRAMMA PRELIMINARE DI INTERVENTO**4.1. Un metodo di intervento**

La diffusione, in questo settore urbano, di ambiti per programmi integrati di varia natura permette di orientare la riqualificazione non solo all'interno dei singoli ambiti, ma, attraverso un'opera di connessione e raccordo degli obiettivi della riqualificazione, anche alla soluzione di problemi di ordine superiore e di area.

La ricostruzione delle dinamiche della crescita della città in questo settore, a cui la pianificazione si è adeguata rincorrendone gli esiti piuttosto che guidarli, rappresenta sufficientemente bene non solo la cronica insufficienza infrastrutturale del territorio romano, ma l'inadeguatezza degli strumenti attuativi fin qui attivati per la sua soluzione.

Il raccordo dei programmi integrati di riqualificazione, la loro operatività attuativa e il meccanismo di generazione di risorse che li caratterizzano, consentono una connessione con la programmazione strategica e rappresenta l'occasione per definire spazi e modalità in cui questa possa declinarsi ed integrarsi localmente.

Il Print di Ciampino si colloca quindi come elemento conclusivo di un sistema di quattro Print (insieme a quelli di Morena, Casal Morena e Anagnina) la cui attuazione coordinata permette di realizzare alcune previsioni del Piano regolatore relative alla dotazione infrastrutturale dell'area.

4.2. Le indicazioni del Municipio X°

Il Municipio X° ha da tempo iniziato un'attività di indirizzo per l'avvio dei Print nel territorio municipale esterno al GRA evidenziando l'effettiva volontà del governo locale di avere un ruolo decisionale nella pianificazione del proprio territorio, in particolare con l'approvazione dei seguenti atti:

- Deliberazione del Consiglio Municipale n. 3/2006 relativa alla formazione dei "Programmi Preliminari" del territorio del Municipio Roma X, ambito Morena, Casal Morena;
- Risoluzione del Consiglio Municipale n. 16 del 15 luglio 2011 con la quale è stato espresso parere favorevole all'attivazione dei Print "4"- "5" e "6" e alla loro programmazione come un unico piano di assetto;
- Deliberazione del Consiglio Municipale n. 5 del 12.04.2012 "Obiettivi da inserire nella formulazione del "Programma Preliminare", afferente il PRINT (4-5-6) ricadente nel territorio del Municipio Roma X – Morena, Casal Morena.

Negli atti del Municipio è indicata come prioritaria la necessità di realizzare alcuni interventi infrastrutturali di adeguamento della mobilità per risolvere le criticità evidenziate. Tra gli interventi sono indicate:

- la variante o tangenziale di Gregna di S. Andrea, prevista dal nuovo P.R.G.;
- la realizzazione di un collegamento stradale tra Via Vigne di Morena e/o Via Casale Agostinelli con Via Lucrezia Romana nel Comune di Ciampino.

Il Municipio ha inoltre aperto un confronto con la cittadinanza, nelle sue varie articolazioni e rappresentanze, su un documento denominato "Atto di indirizzo programmatico a scala municipale finalizzato alla definizione progettuale delle previsioni di PRG, per le parti di città degli ambiti Print di Morena Casal Morena e zone limitrofe" presentato il 30 maggio 2012.

Questo documento di indirizzo, finalizzato alla redazione dei Print di Morena e Casal Morena, individua la necessità di un coordinamento degli obiettivi, degli indirizzi e delle strategie operative dei Print e degli ambiti di riqualificazione articolati nel settore urbano compreso tra la via Tuscolana e la via Appia. Questo coordinamento di obiettivi e indirizzi si è concretizzato in un Masterplan che rappresenta uno strumento di indirizzo e di assunzione "politica" di impegni verso strategie condivise all'interno di un ambito di riferimento.

In esso e attraverso lo strumento del Print di Morena – Casal Morena, si prevede la realizzazione di un tracciato viario che, oltre ad alleggerire il traffico di attraversamento di Morena, individuerà il tracciato possibile della variante di Gregna di S. Andrea e il sedime e le condizioni per il passaggio del corridoio del trasporto pubblico T5 fino al Nodo di Scambio di Ciampino 2.

4.3. Gli Obiettivi del Print Xa2 – Ciampino

Il Programma Integrato relativo all'ambito Xa2 – Ciampino, così come indicato nel NPRG di Roma ed in piena aderenza con questo, si pone quale obiettivo prioritario di individuare gli interventi pubblici strategici per la sua riqualificazione e rifunzionalizzazione ed indica i criteri per uniformare e regolamentare gli interventi privati, in maniera che siano coordinati con quelli pubblici, al fine di realizzare operazioni mirate e pertanto maggiormente incisive.

Dall'analisi delle caratteristiche peculiari dell'area e delle relative potenzialità e criticità sono emersi i seguenti obiettivi:

A. Mantenimento e sviluppo delle attività e dei livelli occupazionali presenti nell'ambito

Attualmente sono presenti nell'area oltre trenta società di varia dimensione attive in molteplici campi di produzione (elettrodomestici, componenti elettronici e computer, gruppi elettrogeni e di continuità, impianti, alimentari e pasticceria), commercio all'ingrosso (materiali elettrici, prodotti ortofrutticoli, abbigliamento e biancheria),

logistica, corrieri e trasporti, servizi (cinematografia e comunicazione, attività sportive e ricreative). Complessivamente queste attività danno lavoro direttamente a circa mille addetti.

Le proposte di intervento degli operatori consorziati e promotori del Print sono tutte orientate a sviluppare le attività presenti e impiantarne di nuove sviluppando un moderno comparto produttivo, migliorandone l'accessibilità e l'assetto.

B. Rete viaria e sistema della mobilità

In relazione a quanto evidenziato nell'analisi territoriale e soprattutto in coerenza con le indicazioni del Municipio, è obiettivo primario migliorare l'accessibilità dell'area e le sue relazioni con il sistema infrastrutturale primario. Tale obiettivo è realizzabile attraverso la realizzazione di una nuova viabilità tangenziale che permetta di connettersi alla viabilità principale (dalla Tuscolana, all'Anagnina all'Appia) senza necessariamente utilizzare il GRA e oltrepassando la barriera costituita dalla ferrovia.

Collegato a questo obiettivo è la possibilità di definire una soluzione al tracciato del corridoio del trasporto pubblico T5 da Tor Vergata al Nodo di Scambio Ciampino 2 e all'accessibilità di quest'ultimo, al fine di incrementare e potenziare l'offerta di trasporto pubblico nell'intero ambito territoriale. (Figura 3)

Ulteriore obiettivo è la riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità esistente (via R. Bianchi Bandinelli) e il riordino della viabilità interna all'area.

C. Sistema insediativo

Obiettivo del programma è il riordino urbanistico ed edilizio dell'edificato esistente e il completamento e lo sviluppo dell'edificazione anche attraverso i meccanismi incentivanti del Print per la realizzazione di un progetto unitario di riqualificazione edilizia ed urbanistica.

Per i manufatti irregolari, la riqualificazione avverrà attraverso la demolizione degli stessi sulla base di un programma temporale concordato con l'Amministrazione comunale al fine di preservare i livelli occupazionali presenti.

La riqualificazione prevederà il riequilibrio tra spazi pubblici a verde e nuova edificazione attraverso la cessione all'Amministrazione delle aree a Verde e Servizi Pubblici di PRG e di standard pubblico.

Altro obiettivo primario è la realizzazione dei servizi e delle opere pubbliche necessarie al miglioramento della qualità dell'insediamento in relazione alle destinazioni d'uso insediate.

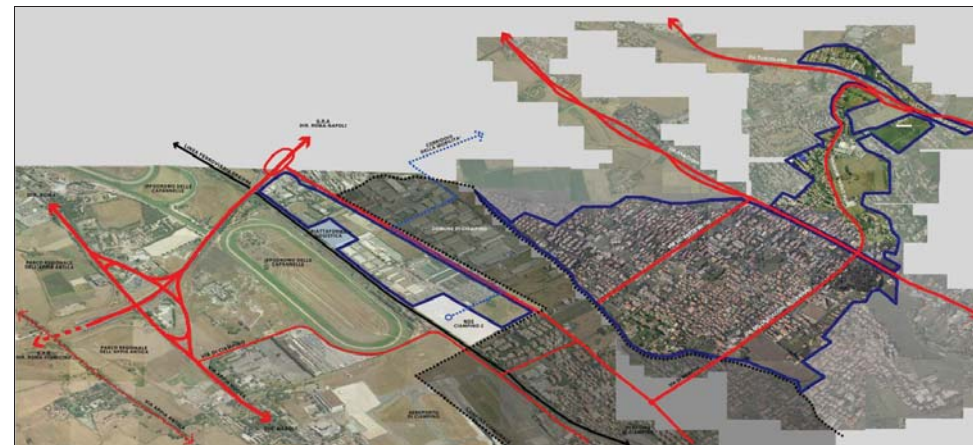


Figura 7 - Ipotesi di nuova assetto della mobilità d'area

5. DIMENSIONAMENTO E CONDIZIONI EDIFICATORIE DEL PROGRAMMA

Il programma preliminare è dimensionato sulla base dei parametri urbanistici previsti dalle NTA del NPRG tenendo conto anche delle previsioni del previgente PRG, nonché sulla base della reale edificabilità assentibile in base alle varie condizioni di vincolo presenti nell'area e, in particolare, quelle relative al vincolo aeroportuale nelle aree limitrofe agli aeroporti ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione.

4.4.1. Il dimensionamento secondo le NTA

La destinazione d'uso dell'area nel precedente PRG era prevalentemente H2 – Agro romano vincolato, con la previsione del passaggio della cosiddetta Autostrada degli Acquedotti. Successivamente il "Piano delle Certezze", nonché la Deliberazione di C.C. n.77/1999 (Controdeduzioni alle osservazioni alla Variante di PRG per l'assetto delle infrastrutture nel settore urbano compreso fra la Via Salaria e la Via C. Colombo) hanno variato la destinazione dell'intero ambito in Zona N – Verde pubblico e impianti sportivi.

L'art. 53 delle NTA, pur prevedendo al comma 11 e per le ex Zone E un Indice di Edificabilità (IE) di 0,30 mq/mq, al comma 13 prevede un innalzamento dell'IE fino a 0,6 mq/mq, previa favorevole verifica di sostenibilità urbanistica.

Le aree destinate a *Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale* e a *Strade*, sono soggette a cessione compensativa di cui all'art. 22 delle NTA con l'applicazione di un'edificabilità di 0,06 mq/mq (art. 22 c. 4).

L'area interclusa tra l'ambito Print e la ferrovia, destinata a Piattaforma logistica (art. 101) è sottoposta a cessione compensativa, con trasferimento dell'edificabilità nei tessuti del Print di proprietà.

Applicando quanto previsto dall'art. 21 delle NTA in termini di incentivi urbanistici della SUL esistente (IU), è incentivata la riqualificazione dei tessuti secondo le seguenti maggiorazioni della SUL esistente legittima:

- a) Ristrutturazione edilizia di SUL non residenziale: +20%;
- b) Demolizione e ricostruzione: +25%;
- c) Ristrutturazione urbanistica, si aggiunge un ulteriore 15% agli incentivi di cui alle lett. a) e b)

Un ulteriore incentivo del 5% della SUL (MBE) è determinato in caso si provveda all'adeguamento del fabbricato alle norme attuali o sopravvenienti in materia, di risparmio idrico ed energetico, di impianti tecnologici comuni.

Gli incentivi urbanistici possono essere determinati anche in eccedenza al limite di edificabilità definito per le componenti di Piano presenti nel Programma.

L'art. 53 c. 15 lett. a) delle NTA stabilisce che nei *Tessuti prevalentemente per attività*, una quota non superiore al 20% della SUL interessata dal complesso delle proposte di intervento accolte può essere destinata a funzioni Abitative; una quota non inferiore al 30% deve essere riservata a funzioni Produttive. Questo *range* lascia libero alla definizione delle proposte di intervento il 50% della SUL realizzabile con la possibilità di insediare destinazioni d'uso con carico urbanistico (Cu) e relativa dotazione di standard estremamente differenziati.

La edificabilità effettiva risulterà però da un'articolazione degli indici di edificabilità IE definiti dalle regole per l'edificazione e l'insediamento di funzioni e attività derivanti dall'applicazione del vincolo aeroportuale, come rappresentato nel paragrafo successivo.

4.4.2. Limitazioni all'edificabilità determinata dal vincolo di rispetto aeroportuale

L'area del Print di Ciampino è interessata dalle operazioni di atterraggio;

La distribuzione delle curve di *isorischio* (che definisce la distribuzione probabilistica degli eventi aeronautici e individuate ai sensi dell'art. 715 del Codice della Navigazione) definisce le tre fasce di valutazione del rischio rappresentate in fig. 4

L'ambito del Print Xa2 – Ciampino è interessato dalla *Area di tutela Intermedia* compresa tra le curve di isorischio caratterizzate dai valori 1×10^{-5} e 1×10^{-6} .

In questa Area, secondo quanto definito dal *Documento di Policy per l'attuazione dell'art. 715 del Codice della Navigazione*, emanato dall'ENAC,

“Le opere esistenti non sono oggetto di intervento e possono essere previste misure di contenimento.

Per quanto riguarda la realizzazione di nuova funzione non residenziale la stessa deve essere caratterizzata da tipologie costruttive e destinazioni d'uso che prevedono la presenza di un modesto numero di persone. [...]”

Il Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006) ha introdotto al Capo III nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli aeroporti.

In particolare al quinto comma dell'articolo 707 il legislatore ha introdotto una previsione normativa completamente nuova costituita dai piani di rischio, strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica.

Il disposto normativo prevede altresì che i piani di rischio vadano redatti sulla base del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti e di eventuali normative regionali.

I piani di rischio sono i documenti contenenti le indicazioni e le prescrizioni da recepire negli strumenti urbanistici dei singoli Comuni

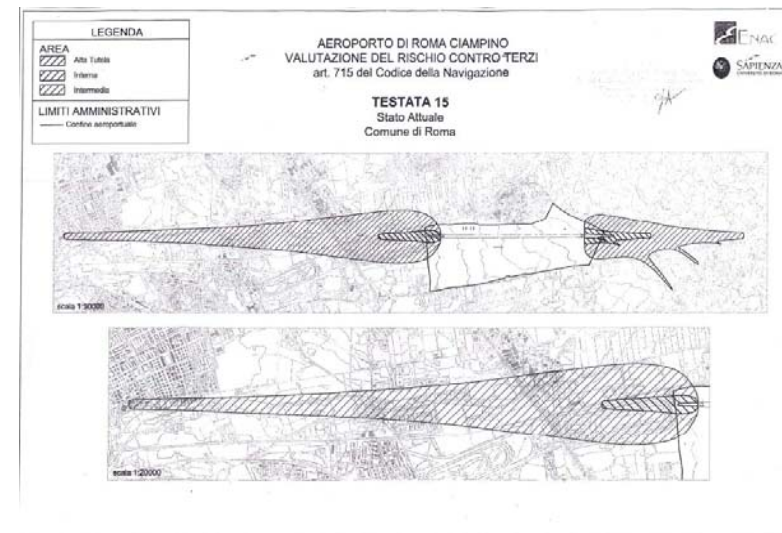


Figura 8 - Aeroporto di Ciampino - Valutazione del Rischio contro terzi

L'art. 707 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle direzioni di decollo e di atterraggio; al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente, tale mitigazione delle conseguenze si basa:

- sulla limitazione di presenza umana;
- sull'individuazione di attività non compatibili a causa della potenziale amplificazione delle conseguenze di incidenti.

Il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti riporta al §6 del capitolo 9 le linee guida per la redazione dei piani di rischio e, fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia e riferite alle seguenti zone di tutela.

- Zona di tutela A: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela B: possono essere previsti una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone.
- Zona di tutela C: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali.

- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l’operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...
- Nelle zone di tutela A, B e C vanno evitati:
- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc... ;
 - costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili;
 - attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale.

Ai fini, invece, della redazione del *Piano di Rischio* che l’Amministrazione comunale sta redigendo, le aree di tutela, applicando quanto prescritto dal *Regolamento per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti* (Cap. 9 punto 6) risultano dalla seguente rappresentazione (figura 5):



Figura 9 - Incidenza delle Zone di Tutela aeroportuale sull'ambito Print

Applicando le indicazioni del Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti relative all’individuazione e definizione delle zone di tutela, si verifica che l’ambito del Print Xa2 Ciampino è interessato dalle zone di tutela A, B e C, come evidenziato in figura, articolate con le seguenti quantità:

Sub Ambito	St (mq)	%
A	49.373	13%
B	244.453	64%
C	87.303	23%
D	0	0%
TOT	381.129	100%

Il rispetto delle condizioni di vincolo è verificato articolando indici di edificabilità (IE) distinti per le varie zone di tutela (secondo quanto previsto dalle NTA) e adottando nelle stesse Zone destinazioni d’uso con Carico Urbanistico (CU), così come definito dall’art. 3 comma 6 delle NTA, differenziato secondo la classificazione che ne dà l’art. 6 delle NTA, escludendo quelle espressamente indicate dal Regolamento come da evitare nelle zone A, B e C.

In questo modo si individuano tre *Sub Ambiti omogenei di intervento* con differenziati indici di edificabilità e diversificate destinazioni d’uso ammesse (figura 6):

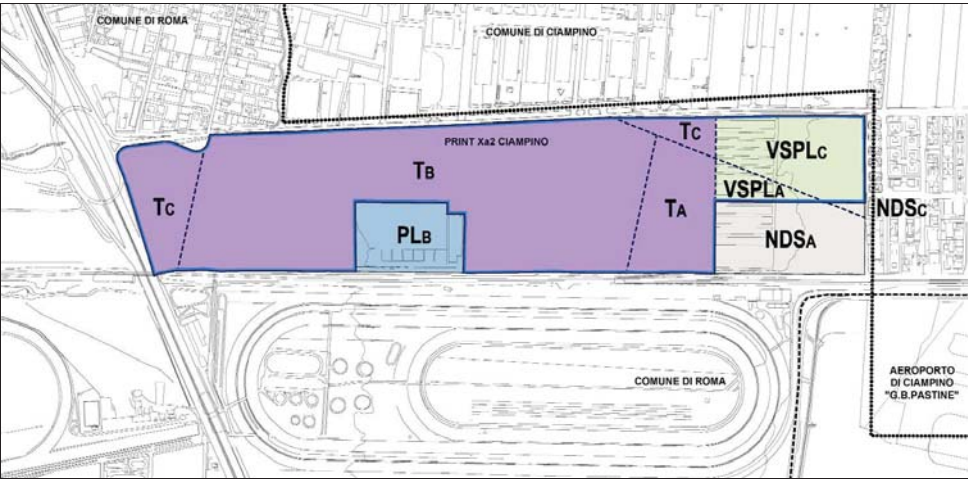


Figura 10 - Individuazione dei Sub Ambiti Omogenei di Intervento

Sub Ambito omogeneo A: IE = 0,30 mq/mq, sono ammesse le destinazioni con CU basso o nullo con esclusione di quelle abitative e ricettive, e quindi corrispondenti a:

- piccole strutture di vendita (superficie di vendita fino a 250 mq);
- direzionale privato (uffici e studi professionali, servizi alle imprese);
- artigianato di servizio e studi d’artista;
- attrezzature per la produzione agricola e la zootecnia, impianti produttivi agro alimentari;
- autorimesse e autosilo.

Sub Ambito omogeneo B: IE = 0,45 mq/mq, sono ammesse le destinazioni con CU medio corrispondenti a:

- medie strutture di vendita (superficie di vendita fino a 2.500 mq);
- pubblici esercizi (bar, ristoranti, pub, locali notturni in genere), servizi alle persone (amministrativi, sociali, assistenziali, sanitari, istruzione, culturali, fitness);
- sportelli tributari, bancari e finanziari;
- sedi della pubblica amministrazione e delle pubbliche istituzioni nazionali, estere e sopranazionali;
- sedi e attrezzature universitarie;
- attrezzature culturali (esclusi i teatri) e religiose;

- attrezzature collettive (per lo sport, lo spettacolo, la cultura, ricreative, congressuali) con SUL fino a 500 mq;
- strutture ricettive alberghiere (oltre 60 posti letto e motel);
- strutture ricettive extra alberghiere oltre 60 posti letto;
- strutture ricettive all’aria aperta;
- artigianato produttivo, industria, commercio all’ingrosso, depositi e magazzini.

Sub Ambito omogeneo C: IE = 0,45 mq/mq, sono ammesse le stesse destinazioni d’uso insediabili nella Zona B oltre a:

- medie strutture di vendita (CU/M);
- attrezzature collettive con SUL oltre 500 mq (CU/M)

6. VERIFICA PRELIMINARE DI SOSTENIBILITÀ URBANISTICA

In via preliminare e relativamente all’attuale fase di programmazione, è affrontata la verifica di sostenibilità urbanistica come definita dall’art. 13 c. 11 delle NTA (Norme generali per gli interventi indiretti). In fase di redazione del Progetto definitivo, sarà possibile valutare l’effettiva sostenibilità dell’intervento in termini di standard.

Si applicano di seguito gli indici definiti nel paragrafo precedente relativi al dimensionamento degli interventi nei *Sub Ambiti omogenei derivati* dal vincolo di rispetto aeroportuale e del rischio contro terzi, alle quantità così determinate viene applicato l’incentivo urbanistico del 5% della SUL relativo al miglioramento energetico degli edifici ai sensi dell’art. 10 comma 9 delle NTA.

Per quanto concerne le destinazioni d’uso, al fine di definire le relative dotazioni di standard urbanistici da garantire ai fini della sostenibilità del Programma, ci si riferisce alle condizioni di sviluppo consentito dalle NTA (artt. 52 e 53 comma 15 lett. a) e a quelle determinate dal Piano di Rischio e dal vincolo di rispetto aeroportuale.

Si prevede quindi un’articolazione della Superficie Utile Lorda (SUL) secondo le seguenti percentuali: 55% produttivo, 40% non residenziale e 5% residenziale.

È possibile quindi definire le seguenti quantità:

Sub Ambito A:

secondo le indicazioni di Piano relative alle sue componenti e al dimensionamento definito è possibile realizzare la seguente Superficie Utile Lorda (SUL)

Tabella 1 - Sub Ambito A: SUL Ammissibile

Destinazioni d'uso	Mq	IE	SUL/IE	MBE 5%SUL/IE	SUL/MBE	SUL/Amm
Tessuti	39.658,00	0,30	11.897,40	0,05	594,87	12.492,27
Verde e servizi pubblici	9.315,00	0,06	558,90	0,05	27,95	586,85
Viabilità PRG	400,00	0,06	24,00	0,05	1,20	25,20
Totale			12.456,30		622,82	13.104,32

Per quanto riguarda le destinazioni d’uso, escludendo quella residenziale, è possibile ipotizzare un’articolazione della SUL per metà produttiva e metà non residenziale, con l’articolazione già indicata, per cui risulta:

Tabella 2 - Sub Ambito A: Destinazioni d'uso ammissibili

Destinazioni d'uso	% SUL/Amm	SUL
Produttivo	100%	13.104,32

Sub Ambito B

Il dimensionamento del Sub Ambito omogeneo risulta dalle seguenti quantità:

Tabella 3 - Sub Ambito B: SUL Ammissibile

Destinazioni d'uso	Mq	IE	SUL/IE	MBE 5% SUL/IE	SUL/MBE	SUL/Amm
Tessuti	244.453,00	0,45	110.003,85	0,05	5.500,19	115.504,04
Totale			110.003,85		5.500,19	115.504,04

Le destinazioni d’uso assentite secondo la Norma del Print per:

Tabella 4 - Sub Ambito B: Destinazioni d'uso ammissibili

Destinazioni d'uso	%SUL/Amm	SUL
Produttivo	55%	63.527,22
Residenziale	5%	5.775,20
Non residenziale	40%	46.201,62
Totale	100%	115.504,04

Sub Ambito C

Il Sub Ambito è articolato in due sottozone, C1 a ridosso del Gran Raccordo Anulare interamente nella componente Tessuti per Attività e C2, in prossimità del confine comunale, con aree nelle componenti Tessuti per Attività, VSPL e Nodo di Scambio.

Il dimensionamento dei singoli ambiti, con IE massimo di 0,45 mq/mq, risulta:

Tabella 5 - Sub Ambiti C: componenti di Piano

Sub Ambito C1	Tessuti	30.808
	Totale	30.808

Sub Ambito C2	Print	Tessuti	7.300
		Verde e servizi pubblici	44.565
		Viabilità di PRG	4.630
		Totale	56.495
	NdS	Nodo di Scambio (Servizi complementari al Nodo)*	1.737
		Totale	1.737
	Totale generale Zona C2		58.232

Complessivamente, quindi, applicando gli indici di edificabilità definiti sono ammissibili le seguenti quantità edilizie :

Tabella 6 - Sub Ambiti C: SUL Ammissibile

Destinazioni d'uso	Mq	IE	SUL/IE	MBE 5% SUL/IE	SUL/MBE	SUL/Amm
Tessuti	38.108,00	0,45	17.148,60	0,05	857,43	18.006,03
Verde e servizi pubblici	44.565,00	0,06	2.673,90	0,05	133,70	2.807,60
Viabilità PRG	4.630,00	0,06	277,80	0,05	13,89	291,69
Totale	87.303,00		20.100,3		991,13	21.105,32

Le destinazioni d’uso assentibili in questo Sub Ambito sono tutte ad eccezione di quelle a Carico Urbanistico Alto , e comunque secondo la consueta articolazione risultano

* l’area del Nodo di Scambio non è presa in considerazione nel dimensionamento perché tale attrezzatura ha una propria procedura di attuazione diversa dal Print

Tabella 7 - Sub Ambiti C: Destinazioni d’uso ammissibili

Destinazioni d'uso e standard	% SUL/Amm	SUL
Produttivo	55%	11.607,92
Residenziale	5%	1.055,27
Non residenziale	40%	8.442,13
Totale	100%	21.105,32

Complessivamente quindi su tutto l’ambito Print la SUL ammissibile, al netto di eventuali incentivi urbanistici IU, risulta così articolata:

Tabella 8 -Totale della SUL Ammissibile nell’intero ambito Print per destinazione d'uso (al netto di eventuali incentivi urbanistici sulla SUL esistente)

Destinazioni d'uso	% SUL/Amm	SUL
Produttivo	59%	88.239,46
Residenziale	5%	6.830,47
Non residenziale	36%	54.643,73
Totale	100%	149.713,67

Al fine di verificare la compatibilità urbanistica del Programma e del dimensionamento fin qui determinato è necessario calcolare lo standard derivante dall’articolazione delle varie destinazioni d’uso e carichi urbanistici.

A questo scopo è necessario articolare la porzione di SUL finora genericamente indicata come non residenziale (mq 77.699,40). Si ipotizza una distribuzione analoga a quella che scaturisce dalla formulazione delle proposte di intervento dei soggetti promotori del Print stesso e così composta:

Tabella 9 - Ipotesi di distribuzione % della SUL non residenziale e non produttiva realizzabile

Destinazione d’uso	CU	SUL	%
Commerciale	CU/b	5.464,37	10%
Direzionale privato	CU/b	19.125,31	35%
Verde Sportivo (Servizi privati)	CU/b	546,44	1%
Commerciale	CU/m	10.928,75	20%
Servizi privati alle persone	CU/m	5.464,37	10%
Turistico-ricettive	CU/m	5.464,37	10%
Servizi Privati	CU/a	7.650,12	14%
		54.643,73	100%

Sulla base di questa ipotesi di distribuzione funzionale della SUL è calcolato lo standard urbanistico da reperire che, applicando gli artt. 7 e 8 delle NTA, risulta essere:

Tabella 10 - Calcolo dello standard di Piano totale da reperire

Destinazione d'uso	CU	SUL (mq)	Parcheggi		Verde pubblico	Servizi pubblici
			Privati	Pubblici		
Residenziale	CU/b	6.830,47	2.732,19	1.092,87	1.730,39	1.183,95
Commerciale	CU/b	5.464,37	2.185,75	2.185,75	2.185,75	-
Direzionale privato	CU/b	19.125,31	7.650,12	7.650,12	7.650,12	-
Verde Sportivo (Servizi privati)	CU/b	546,44	218,57	327,86	218,57	-
Commerciale	CU/m	10.928,75	3.278,62	10.928,75	4.371,50	-
Produttivo	CU/m	88.239,46	35.295,78	35.295,78	35.295,78	-
Servizi privati alle persone	CU/m	5.464,37	2.185,75	3.278,62	2.185,75	-
Turistico-ricettive	CU/m	5.464,37	2.185,75	3.278,62	2.185,75	-
Servizi Privati	CU/a	7.650,12	3.060,05	4.590,07	3.060,05	-
Totale		149.713,66	58.792,58	68.628,44	58.883,66	1.183,95

Dalla tabella risulta che lo standard pubblico da reperire e da cedere all'Amministrazione comunale è pari a mq 128.696,08.

Al fine della preliminare valutazione di sostenibilità urbanistica si valuta, anche con riferimento alle proposte formulate dai promotori nella condizione attuale di definizione, la possibile superficie coperta in base alla SUL e al numero di piani previsti, secondo la seguente tabella, considerando che all'interno della destinazione Produttiva è compresa anche una porzione di servizi alla produzione che non determina variazioni in termini di standard, ma può presentare tipologie differenziate e quindi un numero diverso di piani:

Tabella 11 Valutazione della Superficie coperta

a	b	c	d	e
Destinazione d'uso	CU	SUL (mq)	N. piani	Sup. coperta (SC) (c/d) (mq)
Residenziale	CU/b	6.830,47	4	1.707,62
Commerciale	CU/b	5.464,37	1	5.464,37
Direzionale privato	CU/b	19.125,31	6	3.187,55
Verde Sportivo (Servizi privati)	CU/b	546,44	1	546,44
Commerciale	CU/m	10.928,75	1,2	9.107,29
Produttivo + Servizi privati alle attività produttive	CU/m	10.436,52	1,2	8.697,10
Produttivo	CU/m	77.802,94	1	77.802,94
Servizi privati alle persone	CU/m	5.464,37	2	2.732,19
Turistico-ricettive	CU/m	5.464,37	2	2.732,19
Servizi Privati	CU/a	7.650,12	2	3.825,06
Totale		149.713,66		115.802,75

La superficie coperta (SC) degli interventi privati nel Print è ipotizzata quindi di mq 94.044,93.

La sostenibilità urbanistica, in termini di capacità di soddisfare lo standard pubblico e di attuabilità dell'assetto proposto, è verificata attraverso le seguenti grandezze:

Tabella 12 - Verifica di sostenibilità

d	Tessuti + 10% VSPL	327.607,00
a	Totale standard pubblici	128.696,08
b	Superficie coperta (SC)	115.802,75
e	Saldo – aree libere disponibili (d-c)	83.108,17

Il saldo positivo, in termini di aree libere, di oltre 8 Ha non solo verifica dimensionalmente la sostenibilità del Programma, ma permette un margine sufficientemente ampio per sistemazioni e viabilità interne garantendo margini di qualità delle progettazioni finali.

4.4. Il nuovo assetto urbano

L'obiettivo che il Programma Integrato si propone è legato fondamentalmente allo sviluppo produttivo e del mantenimento dei livelli occupazionali presenti nell'area, definito non solo come obiettivo di carattere economico e sociale, ma di consolidamento e sviluppo di una "vocazione" dell'ambito di riferimento come zona di confine (tra Roma e i Castelli) e di scambio a livello metropolitano e regionale.

Questo obiettivo si attua in primo luogo migliorando le connessioni infrastrutturali, la struttura urbana e la dotazione dei servizi ai vari livelli, la riqualificazione ambientale.

6.6.1. Il sistema della mobilità

Come evidenziato nell'analisi dell'ambito territoriale, il principale elemento di disagio e degrado di questa zona è la mancanza di connessioni dirette o funzionali con il sistema della mobilità primaria sia privata che pubblica.

L'attivazione del Print Xa2 permette di realizzare le indicazioni di Piano Regolatore di una connessione tangenziale tra Tor Vergata e l'Appia, attuando il tratto terminale tra la via Anagnina e l'area dell'aeroporto di Ciampino.

Il tracciato ipotizzato attraversa l'area verde di Gregna a ridosso dell'edificio di Morena, attraversa l'area industriale di Ciampino tra via Lucrezia Romana e via Bianchi Bandinelli e sottopassa la linea ferroviaria attraversando l'area a VSPL del Print e quella destinata dal PRG a Nodo di Scambio.

Quest'opera è quindi funzionale a rendere accessibile e, di conseguenza, attuabile il Nodo di Scambio di Ciampino2, opera strategica in grado di cambiare sistema della mobilità dell'intero settore. Inoltre dovrà prevedere il previsto sedime del corridoio del trasporto pubblico.

La viabilità esistente, in particolare via Bianchi Bandinelli, deve essere adeguata e messa in sicurezza con un'opera di riqualificazione funzionale ed ambientale.

La viabilità interna all'ambito del programma costituirà l'elemento ordinatore dell'edificio permettendo al contempo l'accessibilità ai servizi e attività interne al tessuto (tra cui l'area destinata a Piattaforma logistica) e alle limitrofe aree edificate.

6.6.2. Sistema insediativo

Il programma prevede il completamento e lo sviluppo dell'edificazione attraverso i meccanismi incentivanti del Print sulla base di un progetto coordinato di riqualificazione edilizia ed urbanistica.

Il Print prevede, inoltre, la riqualificazione e il risanamento del sistema insediativo attuale attraverso un programma temporalmente concordato di demolizione e ricostruzione che permetta di preservare i livelli di occupazione attuali.

All'interno dei tessuti saranno individuate nuove polarità di servizi per il soddisfacimento delle necessità interne ed esterne all'ambito di riqualificazione e per attribuire identità architettonica e funzionale ai luoghi, attraverso l'organizzazione di nuove emergenze urbane riconoscibili, che definiscano un sistema di funzioni centrali pubbliche e private riqualificanti il tessuto edilizio esistente. Il Programma prevede un elenco di opere pubbliche da realizzare secondo un ordine di priorità, e comunque inserite in un progetto unitario di riqualificazione dell'ambito su cui si interviene.

6.6.3. Riqualificazione ambientale

Il Programma prevede cessione delle aree a VSPL fu e la loro riconfigurazione funzionale alla realizzazione, insieme a parte delle aree a verde di standard, di una fascia verde di tutela e di ambientazione lungo via Bianchi Bandinelli.

Altre aree a Verde locale di riqualificazione saranno destinate alla realizzazione di piazze in prossimità dei servizi insediati. La piantumazione di alberi segnerà i percorsi principali interni all'area.

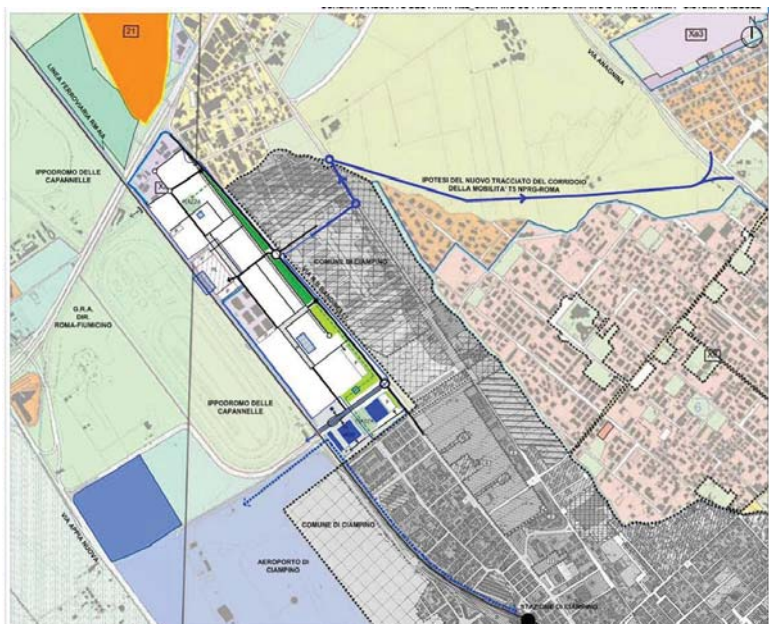


Figura 11 - Schema d'assetto su PRG

7. GLI INTERVENTI PUBBLICI

Il **Programma Integrato** ha, come già definito, **come obiettivo prioritario lo sviluppo e il mantenimento dei livelli occupazionali in essere la cui attuazione è conseguente alla realizzazione di interventi pubblici finalizzati alla riqualificazione e rifunionalizzazione dell'ambito** ed indica i criteri per uniformare e regolamentare gli interventi privati, in maniera che siano coordinati con quelli pubblici, al fine di realizzare operazioni mirate e pertanto maggiormente incisive.

Coerentemente, quindi, con gli obiettivi prefissati, il Programma articola una serie di opere pubbliche da realizzare e finanziate dagli oneri, ordinari e straordinari, derivanti dagli interventi privati.

Il Programma Integrato elenca opere pubbliche del Print, alcune attuabili con il concorso di finanziamenti pubblici e privati derivanti anche da altri programmi attuativi. Le opere definite prioritarie sono sintetizzate nello schema seguente e meglio specificate nell'elaborato relativo.

Con riferimento all'elaborato *“Ipotesi di Schema di Assetto Preliminare con Localizzazione delle OO.PP.”* e ai codici delle opere ivi rappresentate, si elencano le Opere Pubbliche del Programma.

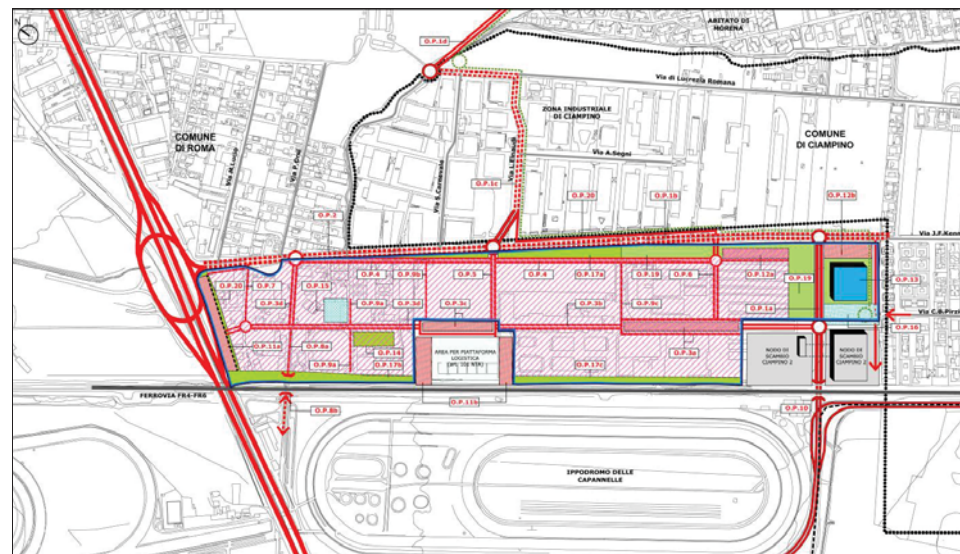


Figura 12 - Schema d'assetto con OO.PP.

5.1. Infrastrutture a rete

- O.P. 1a*** Realizzazione della nuova viabilità di PRG di collegamento tra Via R.B.Bandinelli / viale Kennedy con Via di Ciampino e relative complanari per l'accessibilità al NDS fino al sottopasso ferroviario. con sede dedicata al TPL/corridoio T5
- O.P. 1b*** Ristrutturazione e adeguamento del tratto viario di Via R.B. Bandinelli tra Via Brondolini e Via Luigi Einaudi e relative rotatorie. con sede dedicata al TPL/corridoio T5
- O.P. 1c*** Ristrutturazione di Via Luigi Einaudi. tra Via Bandinelli e Via Lucrezia Romana fino alla rotatoria del tratto OOPP.1d con sede dedicata TPL/corridoio T5
- O.P. 1d *** Nuova viabilità e nuovi svincoli tra Via Lucrezia Romana e via Anagnina con sede dedicata al TPL/corridoio T5 in concorso di finanziamento con altri programmi pubblici e/o privati
- O.P. 2** Ristrutturazione e adeguamento di Via R.B.Bandinelli dallo svincolo di Gregna allo svincolo con Via Einaudi
- O.P. 3a** Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print, e di parcheggi pubblici a servizio delle attività insediabili tra O.P. 1a a O.P. 9c
- O.P. 3b** Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 9c a O.P. 5
- O.P. 3c** Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print, e di parcheggi pubblici a servizio delle attività insediabili tra O.P. 5 a O.P. 9b
- O.P. 3d** Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 9b a O.P. 2
- O.P. 4** Realizzazione di un sistema complanare di servizio e di parcheggi pubblici interni al Print fronte via R.B.Bandinelli
- O.P. 5** Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print tra via R.B.Bandinelli e l'area destinata da PRG a Piattaforma Logistica
- O.P. 6** Realizzazione nuova viabilità interna e parcheggi al Print di penetrazione tra Via R.B.Bandinelli e OP3a
- O.P. 7** Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print a servizio delle attività insediabili tra via R.B.Bandinelli e O.P. 3d
- O.P. 8a** Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 3d e la ferrovia
- O.P. 8b** Adeguamento sottopasso ferroviario su via Fratelli Marchetti Longhi e l'area di Capannelle

- O.P. 9a** Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 3d e O.P. 18b
- O.P. 9b** Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print di penetrazione tra O.P. 4 e O.P. 3c
- O.P. 9c** Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print di penetrazione tra O.P. 4 e O.P. 3c
- O.P. 10** Realizzazione di un sottopasso ferroviario e di un nuovo svincolo su via di Ciampino
- O.P. 11a** Realizzazione di un parcheggio pubblico tra O.P. 7/O.P. 3d ed il G.R.A.
- O.P. 11b** Realizzazione di un parcheggio pubblico tra O.P. 3b/O.P. 3c e la ferrovia
- O.P. 12a** Realizzazione di un parcheggio pubblico lungo via R.B.Bandinelli tra O.P. 6 e O.P. 19
- O.P. 12b** Realizzazione di un parcheggio pubblico lungo via R.B.Bandinelli a servizio dell' O.P. 13

5.1. Edilizia pubblica

- O.P. 13** Realizzazione mercato comunale su Via R.B.Bandinelli

5.1. Spazi pubblici, verde e sistemazioni ambientali

- O.P. 14** Realizzazione di un'area di verde attrezzato interna al PRINT
- O.P. 15** Realizzazione nuovo spazio urbano qualificato: piazza interna al PRINT
- O.P. 16** Realizzazione di un nuovo spazio urbano qualificato: piazza del mercato
- O.P. 17a** Realizzazione di un parco lineare lungo via R.B. Bandinelli
- O.P. 17b** Realizzazione di una fascia verde di mitigazione lungo la ferrovia ed il G.R.A.
- O.P. 17c** Realizzazione di una fascia verde di mitigazione la ferrovia tra O.P. 11b ed il NDS Ciampino 2
- O.P. 18** Realizzazione di un parco nella nuova polarità di servizi e spazi pubblici

O.P 19 Realizzazione di un percorso ciclopedonale tra l'area agricola di Gregna e il NDS Ciampino 2

O.P 20 Opera di mitigazione di impatto acustico

* opera di strategica di PRG finanziabile attraverso il concorso di contributi specifici pubblici e privati

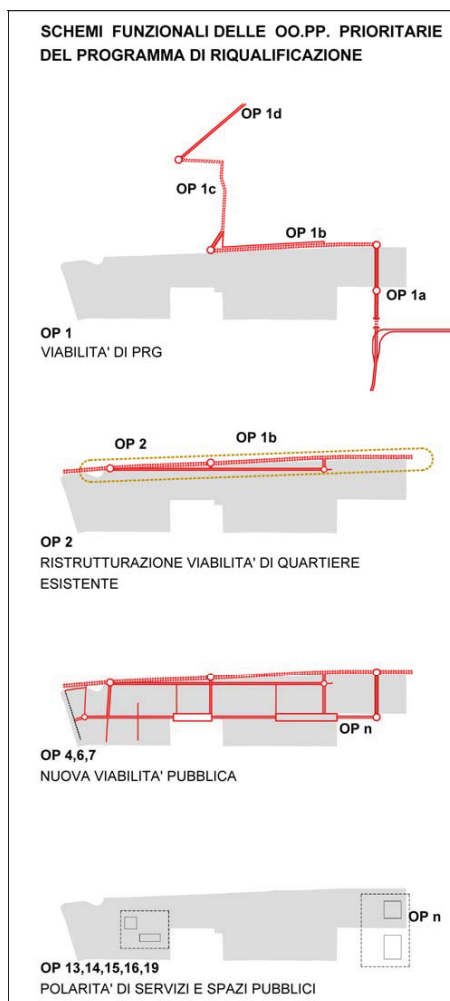


Figura 13 - Opere pubbliche prioritarie

8. STIMA DELLE OPERE PUBBLICHE NELL'IPOTESI DI SCHEMA DI ASSETTO DEL PROGRAMMA PRELIMINARE

Tabella 13 - QTE di massima delle OO.PP.

A - INFRASTRUTTURE A RETE					
		ml	mq	costo unitario €/mq	Importo delle opere
O.P. 1a*	Realizzazione della nuova viabilità di PRG di collegamento tra Via R.B.Bandinelli / viale Kennedy con Via di Ciampino e relative complanari per l'accessibilità al NDS fino al sottopasso ferroviario. con sede dedicata al TPL/corridoio T5	330	7.755	180,00	€ 1.395.900,00
O.P. 1b*	Ristrutturazione e adeguamento del tratto viario di Via R.B. Bandinelli tra Via Brondolini e Via Luigi Einaudi e relative rotatorie. con sede dedicata al TPL/corridoio T5	845	19.858	140,00	€ 2.780.050,00
O.P. 1c*	Ristrutturazione di Via Luigi Einaudi. tra Via Bandinelli e Via Lucrezia Romana fino alla rotatoria del tratto OOPP.1d con sede dedicata TPL/corridoio T5	524	12.314	140,00	€ 1.723.960,00
O.P. 1d *	Nuova viabilità e nuovi svincoli tra Via Lucrezia Romana e via Anagnina con sede dedicata al TPL/corridoio T5 in concorso di finanziamento con altri programmi pubblici e/o privati	(* opera di strategica di PRG finanziabile attraverso il concorso di contributi specifici pubblici e privati)			
O.P. 2	Ristrutturazione e adeguamento di Via R.B.Bandinelli dallo svincolo di Gregna allo svincolo con Via Einaudi	750	17.625	140,00	€ 2.467.500,00
O.P. 3a	Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print, e di parcheggi pubblici a servizio delle attività insediabili tra O.P. 1a a O.P. 9c		13.855	180,00	€ 2.493.900,00
O.P. 3b	Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 9c a O.P. 5	285	6.698	180,00	€ 1.205.640,00
O.P. 3c	Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print, e di parcheggi pubblici a servizio delle attività insediabili tra O.P. 5 a O.P. 9b		5.450	180,00	€ 981.000,00
O.P. 3d	Realizzazione di una nuova viabilità di distribuzione interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 9b a O.P. 2	580	13.630	180,00	€ 2.453.400,00
O.P. 4	Realizzazione di un sistema complanare di servizio e di parcheggi pubblici interni al Print fronte via R.B.Bandinelli	930	13.020	180,00	€ 2.343.600,00
O.P. 5	Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print tra via R.B.Bandinelli e l'area destinata da PRG a Piattaforma Logistica	160	3.760	180,00	€ 676.800,00
O.P. 6	Realizzazione nuova viabilità interna e parcheggi al Print di penetrazione tra Via R.B.Bandinelli e OP3a	180	4.230	180,00	€ 761.400,00
O.P. 7	Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print a servizio delle attività insediabili tra via R.B.Bandinelli e O.P. 3d	250	3.500	180,00	€ 630.000,00
O.P. 8a	Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 3d e la ferrovia	100	1.400	180,00	€ 252.000,00
O.P. 8b	Adeguamento sottopasso ferroviario su via Fratelli Marchetti Longhi e l'area di Capannelle	60	840	450,00	€ 378.000,00
O.P. 9a	Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print a servizio delle attività insediabili tra O.P. 3d e O.P. 18b	175	2.450	180,00	€ 441.000,00

O.P. 9b	Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print di penetrazione tra O.P. 4 e O.P. 3c	130	1.820	180,00	€ 327.600,00
O.P. 9c	Realizzazione di una nuova viabilità interna al Print di penetrazione tra O.P. 4 e O.P. 3c	130	1.820	180,00	€ 327.600,00
O.P. 10	Realizzazione di un sottopasso ferroviario e di un nuovo svincolo su via di Ciampino	330	7.755	450,00	€ 3.489.750,00
O.P. 11a	Realizzazione di un parcheggio pubblico tra O.P. 7/O.P. 3d ed il G.R.A.		4.920	180,00	€ 885.600,00
O.P. 11b	Realizzazione di un parcheggio pubblico tra O.P. 3b/O.P. 3c e la ferrovia		5.310	180,00	€ 955.800,00
O.P. 12a	Realizzazione di un parcheggio pubblico lungo via R.B.Bandinelli tra O.P. 6 e O.P. 19		3.260	180,00	€ 586.800,00
O.P. 12b	Realizzazione di un parcheggio pubblico lungo via R.B.Bandinelli a servizio dell' O.P. 13	30+300	4.370	180,00	€ 786.600,00
A - Importo totale infrastrutture					€ 28.343.810,00

B - EDIFICI E ATTREZZATURE PUBBLICHE					
		ml	mq	costo unitario €/mq	Costo complessivo delle opere
O.P. 13	Realizzazione mercato comunale su Via R.B.Bandinelli		6.000	900,00	€ 5.400.000,00
B - Importo totale edifici e attrezzature pubbliche					€ 5.400.000,00

C - SPAZI PUBBLICI, VERDE E SISTEMAZIONI AMBIENTALI					
		ml	mq	costo unitario €/mq	Costo complessivo delle opere
O.P. 14	Realizzazione nuovo spazio urbano qualificato: piazza interna al PRINT		2.500	180,00	€ 450.000,00
O.P. 15	Realizzazione nuovo spazio urbano qualificato: piazza interna al PRINT		3.000	30,00	€ 90.000,00
O.P. 16	Realizzazione nuovo spazio urbano qualificato: piazza del mercato		6.300	180,00	€ 1.134.000,00

O.P. 17a	Realizzazione parco lineare lungo Via R.B.Bandinelli		9.150	30,00	€	274.500,00
O.P. 17b	Realizzazione di una fascia verde di mitigazione lungo la ferrovia ed il G.R.A.		11.615	30,00	€	348.450,00
O.P. 17c	Realizzazione di una fascia verde di mitigazione la ferrovia tra O.P. 11b ed il NDS Ciampino 2		9.550	30,00	€	286.500,00
O.P. 18	Realizzazione di un parco nella nuova polarità di servizi e spazi pubblici		26.262	50,00	€	1.313.100,00
O.P. 19	Realizzazione di un percorso ciclopedonale tra l'area agricola di Gregna e il NDS Ciampino 2	1480	-	80,00	€	118.400,00
O.P. 20	Opera di mitigazione di impatto acustico	220	-	1500,00	€	330.000,00

C - Importo totale Spazi pubblici, verde e sistemazioni ambientali € 4.380.950,00

IMPORTO COMPLESSIVO (Subtotali A+B+C) € 38.124.780,00

Tabella 14 - Superficie territoriale del Programma

	Parametri	Unità di misura	Quantità
Ambito Print	Estensione totale delle aree coinvolte dall'Assetto del Print Xa2 Ciampino		
	Tessuti per attività	mq	322.219,00
	Verde e Servizi Pubblici Locali	mq	53.880,00
	Viabilità e parcheggi	mq	5.030,00
	Superficie territoriale ambito Print	mq	381.129,00
Aree Extra Print	Verde e Servizi Pubblici Locali	mq	744,00
	Infrastrutture per la Mobilità - Piattaforma Logistica	mq	27.536,00
	Infrastrutture per la Mobilità - Nodo di Scambio Ciampino 2	mq	43.424,00
	Infrastrutture per la Mobilità - Viabilità Nodo di Scambio	mq	2.795,00
	Infrastrutture per la Mobilità - Viabilità Nodo di Scambio	mq	513,00
	Superficie territoriale Extra Print	mq	75.012,00
	Totale Superficie territoriale coinvolta dall'Assetto	mq	456.141,00
Promotori del Print Xa2 Ciampino (ST interna all'ambito Print)			
	ST Promotori Istanza del 22/03/2012 (Consorzio Xa2 Ciampino)	mq	303.314,00 79,6%
	ST Promotori istanza dell' 08.11.2012	mq	26.683,00 7,0%
	ST Promotori Istanza feb/mar 2013	mq	15.900,00 4,2%
	ST Totale Promotori (interna all'ambito Print)	mq	345.897,00 90,8%
Promotori del Print Xa2 Ciampino (ST esterna all'ambito Print)			
	ST Promotori esterna all'ambito Print	mq	75.012,00
	ST Promotori Totale	mq	420.909,00

	Parametri	Unità di misura	Quantità
Ambito Print	ST Promotori per componenti di Piano		
	Tessuti per attività	mq	286.987,00 89,1%
	Verde e Servizi Pubblici Locali	mq	53.880,00 100%
	Viabilità e parcheggi	mq	5.030,00 100%
	ST Promotori interne ambito Print per componenti di Piano	mq	345.897,00 90,8%
Aree Extra Print	Verde e Servizi Pubblici Locali	mq	744,00 100%
	Infrastrutture per la Mobilità - Piattaforma Logistica	mq	27.536,00 100%
	Infrastrutture per la Mobilità - Nodo di Scambio Ciampino 2	mq	43.424,00 100%
	Infrastrutture per la Mobilità - Viabilità Nodo di Scambio	mq	2.795,00 100%
	Infrastrutture per la Mobilità - Viabilità Nodo di Scambio	mq	513,00 100%
	ST Promotori esterne ambito Print per componenti di Piano	mq	75.012,00 100%
	Totale ST Promotori	mq	420.909,00

Tabella 15 - Dimensionamento teorico del Programma al netto di eventuali incentivi urbanistici (IU)

Destinazioni d'uso	% SUL/Amm	SUL	IE medio
Produttivo	59%	84.661,60	0,22
Residenziale	5%	6.505,21	0,02
Non residenziale	36%	52.041,66	0,14
Totale	100%	143.208,47	0,38

ALLEGATO A - INDIRIZZI PER LA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI PRIVATI
CRITERI DI PROGETTAZIONE E COORDINAMENTO
NEI SUCCESSIVI LIVELLI DI ATTUAZIONE DIRETTA E INDIRETTA NELL'AMBITO PRINT

1. PREMESSA

Al fine di conseguire un’omogeneità nell’organizzazione della struttura urbana e nelle modalità della riqualificazione dell’ambito, si indicano i criteri di progettazione e coordinamento che le proposte di intervento privato dovranno rispettare nei successivi livelli di attuazione, sia diretta che indiretta, all’interno dell’ambito del Print di Pietralata.

I presenti criteri, espressi sotto forma di indirizzi e prestazioni, riguardano in modo particolare gli interventi di dimensioni tali da comportare una progettazione di livello urbanistico. Per tali interventi, i criteri devono essere considerati minimi inderogabili, salvo dimostrata impraticabilità.

Per gli interventi di minore dimensione, che interessano ad esempio singoli lotti o edifici, detti criteri valgono nella misura in cui risultino pertinenti e applicabili al caso specifico.

Resta comunque obbligatorio, ad integrazione e precisazione dei criteri successivamente definiti, il rispetto delle Norme tecniche di attuazione del PRG per le specifiche componenti di Piano.

I criteri di progettazione e coordinamento hanno la funzione principale di conseguire, anche in fasi temporali successive e meno organiche, il raggiungimento degli obiettivi del programma urbanistico di riqualificazione. Definendo i principi insediativi, gli aspetti strutturali e relazionali della morfologia urbana, le prestazioni imprescindibili che garantiscono nel tempo gli esiti di qualità spaziale e di sostenibilità, attraverso regole flessibili di indirizzo, diversificate sulle diverse categorie di intervento previste dalle norme di piano, nel conseguimento della riqualificazione dell’ambito urbano interessato.

Coerentemente con quelli che sono gli obiettivi del Programma enunciati nel Capitolo 4 della relazione del programma preliminare, si indicano i seguenti criteri:

2. FUNZIONALITÀ NATURALE – MORFOLOGIA NATURALE E PAESAGGIO

L’intervento dovrà tenere conto dei cicli naturali propri dell’area e, ove possibile, contribuire al ripristino della funzionalità naturale del territorio di riferimento. In particolare la realizzazione degli interventi dovrà:

- limitare per quanto possibile l’occlusione dei suoli nelle parti non edificate garantendo, a seconda delle destinazioni previste, la permeabilità profonda dei suoli ed utilizzando il tipo di pavimentazione più vicino alle condizioni di naturalità urbana (pavimentazioni permeabili all’acqua e all’aria, pavimentazioni discontinue con presenza di vegetazione, superfici a verde sui solai di copertura dei piani interrati);
- limitare a casi di stretta necessità costruttiva le modifiche dell’andamento del terreno e, conseguentemente, ridurre al minimo indispensabile i movimenti di terra e le opere di sostegno;
- valorizzare i punti e le aree di speciale valore paesaggistico, i panorami e le visuali nonché i corridoi di collegamento ambientale individuati nello Schema di Assetto
- sistemare l’intorno dei lotti con la piantumazione di alberature che sottolineino i margini dell’area di pertinenza così da configurare un ambiente coerente con il paesaggio e la vegetazione circostante.

3. PREESISTENZE E RELAZIONI CON L’INTORNO

La conservazione e la valorizzazione di eventuali preesistenze (naturalistiche, architettoniche, storiche, archeologiche) farà parte integrante del progetto.

Dovrà essere perseguita la massima integrazione con gli insediamenti esistenti. In particolare dovrà essere assicurata:

- una chiara ipotesi di struttura urbana interrelata tra interventi vicini e il loro contesto;
- una dotazione di aree pubbliche fruibili pedonalmente (strade, marciapiedi e piazze) e attrezzature e strutture deputate ad attività di servizio, destinate a divenire elementi di riferimento dell'intero contesto urbano;
- l’accessibilità dagli insediamenti circostanti e dal contesto urbano;
- il collegamento dell’insediamento previsto con le funzioni urbane esterne nelle cui aree di servizio esso ricade;
- la continuità con le reti veicolari e pedonali circostanti e con la rete del trasporto pubblico;
- la coerenza con le direttrici insediative esistenti;

- le connessioni e la continuità tra le aree verdi prossime o contigue. Tutti i percorsi - carrabili, ciclabili, pedonali, ove presenti e ove costituiscano elemento rilevante della progettazione, devono essere rappresentati in un apposito elaborato progettuale inserito nella progettazione urbanistica.

4. IMPIANTO URBANISTICO

Ovunque la situazione di fatto lo consenta si dovrà tendere a:

- Individuare chiaramente la divisione in lotti ed evidenziare le relative recinzioni;
- Correlare strettamente la giacitura degli edifici ai confini dei lotti e agli allineamenti stradali;
- Evidenziare con elementi naturali o artificiali i margini dell’insediamento verso le aree esterne.
- Gli edifici e le facciate devono essere definiti unitariamente agli spazi pubblici prospicienti, assicurando una progettazione di elevata qualità architettonica.
- I fronti principali devono essere preferibilmente dedicati a spazi pubblici di relazione collocando per quanto possibile i parcheggi negli spazi prospicienti i fronti secondari.
- Per tutti gli spazi esterni dovrà essere chiaramente identificata la destinazione pubblica, di uso pubblico e/o privata, evitando spazi residui di incerta funzione e attribuzione.

5. RETE STRADALE E PERCORSI

Dovrà essere chiaramente individuata la gerarchia della rete e il relativo uso, pubblico o privato, nonché la distinzione fra rete carrabile e percorsi ciclopeditoni, ove previsti. La progettazione dovrà:

- favorire la continuità di entrambe le reti;
- garantire la qualificazione ambientale delle strade;
- assicurare la connessione degli spazi pubblici e delle attrezzature di uso pubblico anche attraverso la rete pedonale e ciclabile;
- garantire le condizioni di sicurezza dei percorsi pedonali e prevederne l’arredo con opportune alberature;
- individuare chiaramente i luoghi di connessione con il trasporto pubblico e con la viabilità principale di relazione.

6. PARCHEGGI

Salvo quanto previsto dalle NTA del PRG, si raccomanda:

- che le singole aree di parcheggio all’aperto non superino la superficie di 2.000 mq, che le aree a parcheggio, ove possibile, siano realizzate prevalentemente con materiali permeabili, nonché con materiali e tecniche costruttive che impediscano lo sversamento in falda delle sostanze inquinanti provenienti dallo stazionamento dei veicoli;
- gli interventi privati del Programma devono assicurare l’intera dotazione di parcheggi pubblici;
- coerentemente con quanto indicato dall’art. 7 comma 6 delle NTA, i parcheggi pubblici, se al servizio delle funzioni non abitative, non sono ceduti al Comune, ma asserviti all’uso pubblico, con la facoltà per il proprietario o gestore di limitarne l’accesso alle ore di esercizio delle attività.

7. VERDE, ALBERATURE E SPAZI PUBBLICI

Gli elementi naturali (vegetazione, acqua, suolo) dovranno costituire parte integrante dell'immagine complessiva dell'intervento, il quale dovrà anche contribuire, per quanto possibile:

- alla riconnessione percettiva e funzionale degli insediamenti esistenti e delle aree verdi nell'ambito urbano

- ad evidenziare, dal punto di vista funzionale e formale, gli accessi alle aree interne e proponendo eventuali nuovi percorsi di collegamento tra le aree verdi esistenti e quelle previste;

Il progetto del verde, ivi compresi la dislocazione e il tipo delle alberature, farà parte integrante del progetto urbanistico ed edilizio; in particolare dovrà essere attentamente valutato il ruolo architettonico delle alberature, come complemento e integrazione della volumetria edificata, nonché la compatibilità delle essenze usate con le caratteristiche del contesto climatico e paesaggistico.

Le alberature saranno inoltre disposte in modo da assicurare idonea ombreggiatura ai percorsi e alle zone di sosta.

Tutte le aree verdi dovranno essere dotate di idoneo sistema di irrigazione, preferibilmente alimentato tramite il recupero delle acque meteoriche.

I progetti del verde e degli spazi pubblici devono essere conformi, oltre che alle norme tecniche vigenti in materia, alle indicazioni e alle specifiche discipline dei Dipartimenti comunali competenti.

8. QUALITÀ E RENDIMENTO ENERGETICO DEGLI EDIFICI

La progettazione delle opere dovrà essere orientata all'uso efficiente delle risorse e alla riduzione delle emissioni di rifiuti, sia in fase di realizzazione che in fase di funzionamento.

La realizzazione di una nuova edificazione di qualità dovrà rispondere ai requisiti e agli obiettivi della categoria di interventi MBE (Miglioramento Bio-Energetico) dell'edificazione stabiliti dall'Amministrazione in sede di convenzione.

In particolare per quanto riguarda la fase di realizzazione:

- si dovrà privilegiare l'uso di materiali e componenti edilizi rinnovabili o riciclabili, durevoli e di facile manutenzione;

- si dovranno adottare tecnologie e procedimenti costruttivi che consentano la riduzione dei consumi di cantiere (energia e acqua), il recupero in sito dei materiali di risulta (demolizioni e movimenti di terra), la tutela degli habitat naturali (organizzazione del cantiere);

- si dovranno prevedere spazi dedicati alla raccolta differenziata e al recupero dei rifiuti solidi urbani prodotti nel settore, in apposite isole ecologiche da concordare con l'Amministrazione.