

✠ S. P. Q. R.
COMUNE DI ROMA

Deliberazione n. 239

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO COMUNALE

Anno 1999

VERBALE N. 99

Seduta Pubblica del 22 dicembre 1999

Presidenza : LAURELLI - BALDONI - MANNINO

L'anno millenovecentonovantanove, il giorno di mercoledì ventidue del mese di dicembre, alle ore 13,40, nel Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è adunato il Consiglio Comunale in seduta pubblica, previa trasmissione degli inviti per le ore 13 dello stesso giorno, come da relate del Messo Comunale inserite in atti sotto i numeri dal 69502 al 69562, per l'esame degli argomenti iscritti all'ordine dei lavori e indicati nei medesimi inviti.

Partecipa alla seduta il sottoscritto Segretario Generale dott. Vincenzo GAGLIANI CAPUTO.

Assume la Presidenza dell'Assemblea il Vice Presidente del Consiglio Comunale Adalberto BALDONI il quale dichiara aperta la seduta.

(O M I S S I S)

Alla ripresa dei lavori – sono le ore 14,50 – la Presidente Luisa LAURELLI entra nell'aula e, assunta la Presidenza dell'Assemblea, dispone che si proceda all'appello dei Consiglieri per la verifica del numero degli intervenuti.

Eseguito l'appello, la Presidente dichiara che sono presenti l'on. Sindaco Francesco RUTELLI e i sottoriportati n. 31 Consiglieri:

Assogna Giovanni, Augello Antonio, Baldi Michele, Baldoni Adalberto, Coscia Maria, D'Arcangelo Enzo, Dalia Francesco, De Lillo Stefano, Di Francia Silvio, Esposito Dario, Foschi Enzo, Galeota Saverio, Galloro Nicola, Gargano Simone, Gasperini Dino, Giulioli Roberto, Laurelli Luisa, Magiar Victor, Mannino Giuseppe, Marchi Sergio, Marsilio Marco, Medici Sandro, Monteforte Daniela, Ninci Patrizia, Petrassi Roberto, Prestagiovanni Bruno, Rosati Antonio, Sabbatani Schiuma Fabio, Sentinelli Patrizia, Spera Adriana e Thau Adalberto.

ASSENTI:

Amici Alessandro, Argentin Ileana, Azzaro Giovanni Paolo, Barbaro Claudio, Bertucci Adalberto, Borghini Pierluigi, Calamante Mauro, Carapella Giovanni, Ciochetti Luciano, Cirinnà Monica, D'Erme Nunzio, Di Stefano Marco, Fini Gianfranco, Fioretti Pierluigi, Frattini Franco, Germini Ettore, Giannini Daniele, Marroni Umberto, Mazzocchi Erder, Morassut Roberto, Nieri Luigi, Panatta Adriano, Panecaldo Fabrizio, Pannella Marco, Piso Vincenzo, Rizzo Gaetano, Sodano Ugo, Spaziani Paolo e Zambelli Gianfranco.

La PRESIDENTE, constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, dichiara aperta l'adunanza ai suddetti effetti e designa, quali scrutatori per la presente

seduta, i Consiglieri D'Arcangelo, Foschi e Prestagiovanni, invitandoli a non allontanarsi dall'aula senza darne comunicazione all'Ufficio di Presidenza.

Partecipano alla seduta, ai sensi dell'art. 19 dello Statuto, gli Assessori Cecchini Domenico, D'Alessandro Giancarlo, Marchetti Maria Pia e Tozzi Stefano.

(O M I S S I S)

A questo punto le funzioni di segreteria vengono svolte dal Vice Segretario Generale dott. Massimo SCIORILLI.

(O M I S S I S)

A questo punto la Presidente Laurelli esce dall'aula e il Vice Presidente Giuseppe MANNINO riassume la Presidenza dell'Assemblea.

(O M I S S I S)

Il Presidente pone quindi in votazione, con procedimento elettronico, la 182^a proposta nel sottoriportato testo risultante dalle modifiche apportate dalla Giunta Comunale nella seduta del 7 dicembre 1999 e dall'accoglimento degli emendamenti:

182^a Proposta (Dec. della G.C. del 6 agosto 1999 n. 128)

Art. 20 Statuto - Indirizzi per il Sindaco ai fini della sottoscrizione dell'Accordo di Programma da concludere, ex art. 3 legge 15 dicembre 1990, n. 396, per la riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree ferroviarie delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti.

Premesso che la scelta della mobilità su ferro come sistema portante della riorganizzazione e riqualificazione della città e dell'area metropolitana e quindi il potenziamento delle reti ferroviarie e dei nodi di stazione costituiscono uno degli indirizzi strategici per la redazione del nuovo Piano Regolatore di Roma ed una delle linee guida delle attuali politiche delle mobilità;

Che la legge 15 dicembre 1990, n. 396, recante norme sugli "Interventi per Roma Capitale della Repubblica", ha individuato, tra quelli necessari all'assolvimento da parte della Città di Roma del ruolo di Capitale della Repubblica, gli interventi diretti ad adeguare la dotazione dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità urbana e metropolitana;

Che il "Programma degli Interventi per Roma Capitale", di cui alla legge 15 dicembre 1990, n. 396 ed approvato con D.M. dell'1 marzo 1992, comprende fra i suoi obiettivi il potenziamento delle reti del trasporto pubblico su ferro delle stazioni ferroviarie e dei nodi di scambio intermodale e considera tale iniziativa di grande rilievo strategico in quanto intelaiatura infrastrutturale del sistema policentrico dell'area metropolitana romana, prevede la riqualificazione e valorizzazione di numerose stazioni e richiede ai fini dell'attuazione la concertazione fra Comune di Roma, Regione Lazio e F.S. S.p.A. attraverso intese preliminari alla sottoscrizione di Accordi di programma estesi anche alla Provincia di Roma;

Che, in data 7 febbraio 1994 è stata sottoscritta fra la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune di Roma e F.S. S.p.A., un'intesa finalizzata all'attuazione di interventi per un nuovo assetto dei trasporti, e più in generale, della mobilità urbana ed extraurbana, attraverso la più completa integrazione ed il potenziamento delle infrastrutture esistenti nell'area romana nonché attraverso la riorganizzazione di servizi e la riqualificazione delle stazioni e delle aree F.S. esistenti in Roma;

Che sulla base di tale indirizzo e di criteri di intervento ivi contenuti il Comune di Roma ha redatto ed approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 101 del 12 maggio 1995 un Programma di Assetto Generale (P.A.G.) di un primo gruppo di aree ferroviarie, ritenute d'interesse

prioritario, quali le stazioni Termini, Tiburtina, Ostiense, Trastevere, S. Pietro e Quattro Venti, rinviando ad una seconda fase lo studio delle aree delle stazioni Tuscolana e Casilina;

Che il P.A.G. ha individuato gli obiettivi e dettato specifici indirizzi per la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie delle stazioni Ostiense, Trastevere, Quattro Venti, individuando in particolare le funzioni da localizzare, i pesi urbanistici e gli indirizzi per la riorganizzazione infrastrutturale e la riqualificazione ambientale delle aree di Ostiense, Trastevere, Quattro Venti, dedicando a tali temi un paragrafo unitario (il 3.2.3.) che ne sottolinea i fondamentali profili di interconnessione organica e di continuità urbanistica;

Che lo stesso P.A.G. per l'attuazione dei suddetti obiettivi, unitariamente considerati, ha previsto un'articolata redazione di appositi strumenti attuativi denominati Piani di Assetto, con i requisiti che la legge 1150/42 e successive modificazioni richiede per i piani esecutivi;

Che la pianificazione urbanistica delle aree e stazioni ferroviarie di Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti rappresenta, insieme all'area della stazione di S. Pietro, il cui Piano di Assetto è stato approvato con apposito Accordo di Programma, un sistema infrastrutturale ed urbanistico di aree stazioni tra loro contigue di valore urbano e locale;

Che riguardo alla stazione Ostiense ed in parte a conferma degli indirizzi del P.A.G., in parte in aggiunta ed a modificazione degli stessi, il Consiglio Comunale ha dato ulteriori indirizzi sia con la deliberazione n. 110 del 4 luglio 1997 "Linee generali di indirizzo per gli interventi di edilizia residenziale pubblica", sia con l'Ordine del giorno n. 40 "Le nuove centralità urbane", approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 9 giugno 1997;

Che ulteriori elementi di indirizzo per la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti derivano dal progetto urbano Ostiense in corso di predisposizione;

Che il Ministero dei Trasporti, la Regione Lazio, il Comune di Roma e F.S. S.p.A. hanno quindi siglato in data 16 luglio 1998 una seconda intesa preliminare alla redazione di un Accordo di Programma sul nodo ferroviario di Roma che aggiorna il precedente atto d'intesa del 7 febbraio 1994, e finalizzato per assumere le iniziative necessarie all'accelerazione degli interventi e a coordinare le attività di competenza delle diverse amministrazioni riguardo a tre ambiti di interesse: interventi per il Giubileo del 2000, completamento degli interventi ferroviari fino al 2004, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie;

Che appare opportuno che la quota di residenze, previste dal Piano di Assetto, da destinare a Edilizia Residenziale Pubblica, che sarà pari al 45% del totale, sia unitaria quanto a progettazione e realizzazione e finalizzata alla realizzazione di alloggi da dare in affitto;

Che tali contenuti saranno formalizzati con Accordo di Programma assentito dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 237 del 17 dicembre 1999 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Lazio e Comune di Roma in attuazione del quale sarà necessario procedere, tra l'altro, alla approvazione dei Piani di Assetto per la riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti interventi già previsti nel Programma Roma Capitale approvato con L. 396/90;

Che, al fine di sviluppare alcuni rilevanti aspetti di tale intesa già previsti con l'Accordo preliminare del 16 luglio 1998 da recepire con il citato Accordo di Programma la Giunta Comunale, con deliberazione n. 3633 del 13 ottobre 1998, ha istituito un Gruppo di lavoro per le aree ferroviarie, costituito da rappresentanti di diversi uffici e dipartimenti dell'Amministrazione e successivamente in data 11 marzo 1999 è stato siglato un Protocollo d'Intesa fra il Comune di Roma e la Soc. Roma Duemila S.p.A. del Gruppo F.S. S.p.A. in base al quale è stato costituito un Gruppo di lavoro misto;

Che, infine, con determinazione dirigenziale del Dip.to VI Politiche del territorio e dell'Ufficio per il Programma di Roma Capitale n. 31 del 4 dicembre 1998, è stato costituito un apposito Gruppo di progettazione di tecnici dell'Amministrazione che ha predisposto la necessaria strumentazione urbanistica con la Soc. Roma Duemila S.p.A. del Gruppo F.S. S.p.A. giusta deliberazione G.C. 3633 del 13 ottobre 1998;

Che tra gli obiettivi a breve, oggetto delle intese intercorse fra F.S. S.p.A., il Comune di Roma e la Regione Lazio è compresa la riqualificazione funzionale e urbanistica dell'area della stazione Ostiense;

Che per la realizzazione del Piano di Assetto delle aree delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti è necessario provvedere alle variazioni del P.R.G. e delle NTA per tutti gli interventi non direttamente coincidenti con le funzioni strettamente afferenti al servizio ferroviario, nonché per la viabilità di accesso e per il dimensionamento delle funzioni di servizio e supporto;

Che sulla base degli indirizzi del Programma di Assetto Generale delle stazioni ed aree ferroviarie approvato dal Consiglio Comunale con la citata deliberazione n. 101/95 e del successivo documento di indirizzo (Ordine del giorno n. 40 del 9 giugno 1997), è stato redatto il Piano di Assetto dell'area della stazione Ostiense, che definisce tra l'altro i seguenti interventi:

- a) eventuale collegamento viario in galleria artificiale fra Circonvallazione Ostiense e il nuovo svincolo Via Cristoforo Colombo-Nuova Circonvallazione Interna e Via Cilicia;
- b) collegamento viario fra Circonvallazione Ostiense e Via Ostiense con sovrappasso dell'area ferroviaria della metropolitana linea B e della linea Roma-Ostia Lido;
- c) prolungamento del Viale di S. Galla fino al nodo di scambio;
- d) collegamento viario fra Via Cristoforo Colombo e il nodo di scambio e modifica del raccordo con Via Palos-Via Capitan Bavastro;
- e) ristrutturazione di Via Capitan Bavastro;
- f) attestamento bus e taxi e sistemazione degli spazi pedonali della attuale Piazza XII ottobre 1492;
- g) nuova viabilità locale di servizio alla residenza;
- h) realizzazione di parcheggi pubblici di scambio e sostituzione della sosta su strada, previsti dal Piano Urbano dei Parcheggi ex lege 122/89 e di parcheggi pubblici, a servizio dei nuovi insediamenti, dimensionati secondo gli standard di legge;
- i) realizzazione di un parco pubblico e di attrezzature pubbliche a servizio della residenza;
- j) ristrutturazione ed adeguamento del complesso degli edifici di stazione (lato Partigiani e lato Piazza 12 ottobre 1492) eventualmente attraverso una piastra di collegamento a ponte sui binari;
- k) la realizzazione di servizi privati (direzionali, commerciali, alberghieri, culturali, ricreativi);
- l) reti dei pubblici servizi;
- m) passerella pedonale sui binari di collegamento con Viale Marco Polo;
- n) passerella pedonale di collegamento con Via Negri;
- o) parcheggio interrato bus turistici;
- p) riqualificazione e valorizzazione delle aree della stazione Roma Lido e della stazione Metro B con funzioni terziarie ed attrezzature per la città e strutture sanitarie al servizio del quartiere;
- q) un complesso residenziale con i relativi servizi di quartiere;

Che lo svincolo fra la Circonvallazione Interna (Via Cilicia), Via Cristoforo Colombo e Circonvallazione Ostiense, per le parti indicate all'esterno del perimetro, è considerato essenziale ai fini dell'attuazione del Piano di Assetto e quindi la sua progettazione e realizzazione vanno programmate in coerenza con i tempi di attuazione del Piano stesso;

Che a tal fine il Piano Investimenti 2000-2002 dovrà comprendere tale opera con priorità per un importo stimato in larga massima in L. 20 miliardi;

Il Consiglio Comunale si impegna ad apportare le necessarie variazioni al programma delle opere pubbliche 2000-2002 sempre, comunque, nell'ambito delle risorse disponibili e nel rispetto dei limiti posti dal patto di stabilità;

Che il progetto preliminare in corso di redazione da parte di S.T.A. S.p.A. dovrà garantire entro 90 giorni la coerenza fra lo svincolo di cui trattasi, come indicato negli elaborati del Piano di Assetto con la progettazione della viabilità di livello superiore;

Che ai fini dell'approvazione del citato Piano di Assetto, occorre definire ed approntare gli strumenti procedurali ed urbanistici occorrenti per l'attuazione degli interventi ivi previsti;

Che il P.R.G. di Roma destina le aree interessate dagli interventi relativi all'area della stazione Ostiense di cui al presente provvedimento a M1, viabilità, B1, N;

Che per le aree delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, delle quali è stato elaborato, sulla base degli indirizzi del citato P.A.G., uno schema di assetto con relativa variante di P.R.G., l'attuazione degli interventi previsti sarà disciplinata da apposito Piano di Assetto redatto con i requisiti dello strumento attuativo ai sensi della L. n. 1150/42 e successive modifiche ed integrazioni.

Che detto piano attuativo disciplinerà, all'interno del comprensorio delle aree delle Stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti la realizzazione di un complesso integrato di interventi relativi ad infrastrutture per l'accessibilità, servizi di stazione e per lo scambio intermodale, servizi pubblici, aree verdi e spazi pubblici pedonali e veicolari, residenze e servizi privati, con la determinazione delle modalità di attuazione e dei relativi costi di infrastrutturazione;

Che la predisposizione dello strumento attuativo per le aree delle Stazioni di Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti dovrà uniformarsi agli indirizzi dello schema di assetto, in cui sono definiti i limiti massimi di dimensionamento delle superfici utili lorde per i nuovi insediamenti, ai criteri ed indirizzi di carattere funzionale e morfologico ed, infine, ai programmi di attuazione degli interventi e delle aree, esplicitati dalle elaborazioni allegate, che saranno approvate quali parti integranti del previsto Accordo di Programma;

Che nel comprensorio relativo alle aree di Trastevere, Quattro Venti e Porto Fluviale sono consentiti trasferimenti di quantità di superficie edificabile da un comparto all'altro e da una funzione all'altra, fino ad un massimo di 4.500 mq. (pari al 5% della superficie edificabile totale del comprensorio) in aumento o in diminuzione rispetto alle quantità di superfici edificabili indicate per ciascun comparto (Quattro Venti, Trastevere, Porto Fluviale) e per ciascuna funzione (v. allegato A), ad eccezione del comparto Quattro Venti, rispetto al quale la variazione non potrà comunque essere in aumento;

Che, per il Piano di Assetto dell'area Ostiense, come per il successivo Piano di Assetto delle aree di Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, in considerazione della natura del contenuto dell'Accordo di Programma, si procederà comunque all'espletamento dell'iter procedurale pubblicistico con le modalità previste dall'art. 6 della L. 167/62 e successive integrazioni e modificazioni.

Considerato che per l'attuazione degli interventi sopracitati occorre l'azione integrata e coordinata degli Enti e Amministrazioni interessate;

Che il Piano di Assetto e la relativa variante di P.R.G. nonché le varianti di P.R.G. concernenti le stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti devono essere approvati, previa pubblicazione, mediante apposito Accordo di Programma;

Che il Sindaco di Roma, in considerazione della prevalenza degli aspetti urbanistici dell'attuazione dei programmi degli interventi, è stato individuato, con atto del Ministro dei LL.PP. delegato per le Aree Urbane Roma Capitale e Giubileo, quale soggetto competente a promuovere l'Accordo di Programma con il Ministero dei Trasporti, il Ministero delle Finanze, la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il CO.TRA.L. e con F.S. S.p.A., la quale interverrà nella qualità di soggetto concessionario di servizio pubblico ai sensi dell'art. 1 della Deliberazione C.I.P.E. 12 agosto 1992 e dell'art. 14 D.L. 333/92, come convertito dalla legge 359/92;

Che, a norma dell'art. 20 dello Statuto, il Consiglio Comunale formula gli indirizzi al Sindaco di Roma ai fini della sottoscrizione di Accordi di Programma;

Vista la legge 15 dicembre 1990 n. 396;

Vista la legge 8 giugno 1990, n. 142;

Vista la legge 15 maggio 1997, n. 127;

Visto lo Statuto del Comune di Roma;

Considerato che in data 3 agosto 1999 il Direttore dell'Ufficio Programma Roma Capitale e Coord.to Interventi Piano Giubileo quale responsabile ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 53 della legge 8 giugno 1990 n. 142, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa della suindicata proposta di deliberazione.

Il Direttore

F.to: V. Proverbio";

Che in data 3 agosto 1999 il Dirigente dell'U.O. n. 3 Progetti Urbani del Dipartimento VI, quale responsabile del Servizio, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 53 della legge 8 giugno 1990 n. 142, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa della suindicata proposta di deliberazione.

Il Dirigente

F.to: D. Modigliani";

Che in data 5 agosto 1999 il Ragioniere Generale ai sensi della legge 142/90 e successive modifiche, ha espresso il parere che di seguito si riporta integralmente: "Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Ragioniere Generale

F.to: F. Lopomo";

Che la proposta in data 17 settembre 1999 è stata trasmessa, ai sensi dell'art. 6 del Regolamento del Decentramento Amministrativo, ai Presidenti delle Circoscrizioni I, XI, XV e XVI per l'espressione del parere da parte dei Consigli Circoscrizionali entro il termine di 30 giorni;

Che, con deliberazioni in atti, sono pervenuti i pareri favorevoli con formulazione di osservazioni e modifiche, come di seguito indicato, dei Consigli delle Circoscrizioni XI e XV;

Che, oltre il termine, è pervenuto da parte del Consiglio della Circoscrizione XVI il parere favorevole condizionato a prescrizioni, mentre non è pervenuta alcuna comunicazione da parte della Circoscrizione I;

- Circoscrizione XI -

Il Consiglio della Circoscrizione XI in merito alla Stazione Ostiense ha espresso parere favorevole con la richiesta che nel testo della deliberazione e relativi allegati siano inserite le seguenti osservazioni:

- a) Che la destinazione d'uso dell'Air Terminal sia preventivamente concordata con la Circoscrizione XI;
- b) Che la stessa Circoscrizione sia coinvolta nell'elaborazione delle linee guida della progettazione definitiva dell'area in oggetto;
- c) Che le aree verdi previste nella pianificazione siano attrezzate e rese realmente fruibili alla popolazione residente e che dal conteggio degli standard urbanistici delle stesse siano esclusi spartitraffico, coperture pensili e aree sovrastanti eventuali PUP;
- d) Che non sia realizzato qualsiasi tipo di parcheggio di scambio per bus turistici;
- e) Che sia temporaneamente prevista la realizzazione delle infrastrutture di viabilità inserite nel piano e delle opere di urbanizzazione prima di qualunque altro intervento;
- f) Che le attività commerciali previste nel piano siano compatibili con l'equilibrio commerciale della zona e che quindi, al fine di non penalizzare il piccolo commercio, non vengano realizzate strutture assimilabili a ipermercati, discount e centri commerciali;
- g) Che nell'ambito dei servizi di quartiere previsti nel piano sia aumentata la capacità della scuola materna da 2 a 6 sezioni;
- h) Che l'altezza degli edifici previsti nel piano sia inferiore all'altezza degli edifici presenti nell'area;
- i) Che tutti i complessi residenziali previsti siano di edilizia economica e popolare;

- l) Che tutti gli eventuali tracciati tranviari, ed in particolare quello denominato “Caravaggio” (p.le Ostiense – via Ostiense – circ.ne Ostiense – via C. Colombo – p.le Caravaggio), prima di essere posti in opera siano preventivamente concordati con la Circoscrizione XI e che comunque il tracciato denominato “Caravaggio” non preveda assolutamente prolungamenti all’interno del Parco dell’Appia Antica;
- m) Che il previsto parcheggio per la sosta inoperosa di bus turistici a ridosso della via C. Colombo sia sostituito con un’area di sosta attrezzata per veicoli ricreazionali, comprendente servizi igienici e presidi ecologici (distributori per rifornimenti di acque e colonnine per lo scarico di liquidi in serbatoi a tenuta); e che comunque la fase progettuale di tale area sia riservata agli uffici tecnici della Circoscrizione XI;
- n) Che la viabilità locale venga concordata necessariamente con l’XI Circoscrizione.

- Circoscrizione XV -

Il Consiglio della Circoscrizione XV in merito alle Stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti ha espresso parere favorevole con la richiesta che “a pag. 20 p. 2) della relazione illustrativa per la variante urbanistica e di indirizzo per la redazione del piano di assetto, fra le destinazioni escluse venga inserita anche la lettera A (abitazioni) dell’art. 3 delle N.T.A. di P.R.G.”.

Che la Giunta Comunale nella seduta del 26 novembre 1999 in merito ai pareri delle Circoscrizioni XI e XV si è determinata come segue:

- per la Circoscrizione XI

- a) Riguardo alle destinazioni d’uso dell’ex Air Terminal, il Piano di Assetto conferma l’attuale destinazione del piano terra a servizi di stazione, mentre consente di realizzare attività direzionali, servizi privati di tipo culturale, ricreativo e sportivo e per lo spettacolo, meglio specificati all’art. 7 delle Norme Tecniche di Attuazione, al piano superiore con un incremento della superficie lorda di mq. 3.800, ma senza aumento del volume esistente.
Tali funzioni dovranno essere integrative e compatibili con la funzione principale dell’edificio di stazione.
- b) In fase di approvazione dei progetti definitivi la Circoscrizione potrà essere chiamata ad esprimere, per competenza, il proprio parere nell’ambito della Conferenza dei servizi interni all’Amministrazione Comunale.
- c) Le aree destinate dal Piano di Assetto a parco pubblico a servizio della residenza sono state dimensionate secondo uno standard di mq. 12,50 per abitante, sono tutte su suolo naturale e permeabile e saranno attrezzate a giardino e a spazi per il gioco e lo sport.
Il Piano prevede sia il collegamento pedonale e ciclabile di tale parco con l’attiguo Parco della Caffarella, sia l’accesso pedonale al parco dai quartieri circostanti.
Gli spazi pubblici, oltre ai parcheggi, a servizio degli insediamenti non residenziali e più in generale degli utenti del nodo di scambio sono in parte destinati a giardino pubblico su suolo naturale, in parte a piazze e spazi pedonali attrezzati anche a giardino pensile, a copertura di parcheggi interrati.
Tale sovrapposizione è peraltro prevista dall’art. 2 comma 6 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.
Complessivamente gli spazi pubblici, esclusi i parcheggi e le sedi viarie, hanno un’eccedenza di oltre 10.000 mq. rispetto allo standard assunto.
- d) e m) Il Piano per il Giubileo del 2000 ha localizzato un parcheggio di bus turistici, in posizione antistante l’ex Air Terminal, che ha carattere provvisorio.
Il Piano di Assetto, sulla base degli indirizzi del Consiglio Comunale relativi al PAG, approvato nel 1995, ha previsto a regime in tale posizione solo un punto di sbarco ed

imbarco per i bus turistici per lo scambio con la metro B e le linee FM e Roma-Lido; mentre in posizione attigua alla via Cristoforo Colombo è previsto un eventuale parcheggio interrato per la sosta inoperosa di circa 70 bus anche destinati alle visite del Parco dell'Appia Antica, cui è collegato a livello pedonale.

- e) Il Piano di Assetto negli elaborati 12 e 13 prevede un'attuazione in tre fasi principali di 2-2,5 anni ciascuna e una fase di completamento entro i 10 anni di validità del Piano. Ogni fase prevede una propedeuticità e contestualità della realizzazione delle infrastrutture viarie, delle opere di urbanizzazione e degli insediamenti edilizi secondo appositi sub-comprensori di attuazione.
- f) Le attività commerciali previste dal Piano di Assetto sono localizzate in due nuclei: il primo della superficie lorda di mq. 2.000 è integrato nella stazione metro B e Roma-Lido; il secondo di mq. 7.000 è posto sul piazzale sud della stazione. Entrambi sono dunque a prevalente servizio degli utenti del nodo di scambio e la loro dimensione complessiva corrisponde a quella che il Piano del Commercio del Comune di Roma, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 102/94, classifica come "strutture di livello intersettoriale" da localizzare proprio ad integrazione di stazioni, terminal bus e nodi di scambio. In fase attuativa potranno essere messe in atto eventuali misure, previste dal Piano del Commercio e dalle vigenti norme, finalizzate al miglior inserimento di tali strutture nel settore urbano circostante.
- g) La previsione di una scuola materna più ampia (6 sezioni) richiede una superficie di 4.500 mq. ovvero un incremento della superficie dell'area S1 di mq. 700 circa e uno scambio di destinazione fra il parco pubblico e l'area a servizi S2 di pari misura. La richiesta della Circoscrizione, se motivata e confermata dal Programma delle opere pubbliche, potrà dunque essere accolta con una variante in fase attuativa.
- h) L'altezza degli edifici prevista dal Piano di Assetto è in generale inferiore a quella degli edifici presenti nell'area. Solo per gli edifici non residenziali posti al centro dell'area, lungo il viale principale d'accesso sono ammesse altezze massime fino a 35 metri (10 piani) che non necessariamente dovranno essere raggiunte e che consentono tuttavia una maggiore flessibilità al progetto architettonico. Comunque, anche in tale caso, la quota di copertura non sarebbe superiore a quella dell'edificio più alto esistente in zona (Ministero del Tesoro su via Capitan Bavastro angolo via C. Colombo). In ogni caso, il Piano di Assetto prima della progettazione edilizia definitiva richiede un progetto preliminare unitario per il comparto centrale e l'approvazione della Soprintendenza in caso di altezze superiori a quella consentita dal Regolamento edilizio.
- i) Il Consiglio Comunale con deliberazione n. 110 del 4 luglio 1997, avente per oggetto gli indirizzi generali per gli interventi di edilizia residenziale pubblica da finanziare con la legge n. 179/92, ha indicato, in via preliminare, di localizzare nell'area ferroviaria Ostiense un insediamento per circa 800 stanze. Il Piano di Assetto ha previsto un quartiere residenziale più ampio per circa 1.550 abitanti per consentire anche eventuali trasferimenti di previsioni residenziali da definire nell'ambito del Progetto Urbano Ostiense. A tal riguardo l'Accordo di Programma prevede la cessione al Comune di Roma delle aree relative all'intero insediamento residenziale.
- l) Il tracciato della linea tranviaria "Caravaggio", riportato negli elaborati del Piano di Assetto ha valore indicativo; l'approvazione del tracciato avverrà con separata procedura e con successivi atti.
- n) Riguardo alla viabilità locale, limitata peraltro alle strade di servizio al quartiere residenziale, come per la rimanente viabilità, il Piano di Assetto vincola solo le dimensioni complessive e i criteri di organizzazione funzionale.

Riguardo alla definizione dell'assetto finale delle strade proprio delle successive fasi di progettazione, vale quanto detto al precedente punto b).

- per la Circoscrizione XV

Si fa presente, in merito alla richiesta di escludere la destinazione "abitazione", che il progetto prevede di insediare sull'area una modesta volumetria per edilizia residenziale (pari a circa 480 abitanti), in linea con uno degli obiettivi dell'Amministrazione Comunale, già evidenziato con il PAG (1995), di prevedere, sulle aree delle stazioni, dei "mix funzionali" atti a garantire – in linea con le esperienze consolidate all'estero – una presenza costante di persone nell'arco della giornata, tale da non ingenerare fenomeni di "abbandono" delle aree stesse dopo una certa ora del giorno. L'eliminazione della previsione insediativa richiesta dalla Circoscrizione sembra dunque in contrasto con gli obiettivi più generali di riqualificazione delle aree ferroviarie e di "restituzione", anche funzionale, alla città dei sedimi che oggi costituiscono una discontinuità urbana.

Che le Commissioni Consiliari Permanenti II e VII, in seduta congiunta, in data 8 ottobre 1999 hanno espresso parere favorevole all'ulteriore iter della proposta;

Che sul testo originario della proposta in esame è stata svolta, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 17, comma 68 della legge 15 maggio 1997, n. 127;

Visto il parere favorevole del Dirigente responsabile del Servizio espresso, ai sensi dell'art. 53 della legge n. 142/90, in ordine agli emendamenti approvati;

IL CONSIGLIO COMUNALE

delibera di dare mandato al Sindaco di sottoscrivere, ai sensi dell'art. 3 della legge 15 dicembre 1990, n. 396, il sottoriportato Accordo di Programma per la riqualificazione delle aree ferroviarie delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, esprimendosi positivamente sulle conseguenti varianti urbanistiche ed autorizzando il Sindaco ad apportare eventuali modifiche di dettaglio allo stesso.

Lo svincolo fra la Circonvallazione Interna (Via Cilicia), Via Cristoforo Colombo e Circonvallazione Ostiense, per le parti indicate all'esterno del perimetro per le quali è indicata in via preliminare l'area interessata nell'allegato della tavola della viabilità, è considerato essenziale ai fini dell'attuazione del Piano di Assetto e quindi la sua progettazione e realizzazione vanno programmate in coerenza con i tempi di attuazione del Piano stesso.

A tal fine il Piano Investimenti 2000-2002 dovrà comprendere tale opera con priorità per un importo stimato di larga massima in L. 20 miliardi.

Il Consiglio Comunale si impegna ad apportare le necessarie variazioni al programma delle opere pubbliche 2000-2002 sempre, comunque, nell'ambito delle risorse disponibili e nel rispetto dei limiti posti dal patto di stabilità.

Il progetto preliminare in corso di redazione da parte di S.T.A. S.p.A. dovrà garantire entro 90 giorni la coerenza fra lo svincolo di cui trattasi, come indicato negli elaborati del Piano di Assetto con la progettazione della viabilità di livello superiore.

Come previsto dall'art. 2 dell'Accordo di Programma Quadro assentito con deliberazione del C.C. n. 237 del 17 dicembre 1999, il Piano di Assetto dell'area della stazione Ostiense, costituito dagli elaborati facenti parte integrante del presente provvedimento, verrà – in seguito all'intervenuta esecutività della presente deliberazione e prima della sua approvazione in sede di accordo di programma – depositato e pubblicato, contestualmente, ai sensi del D.P.R. 12 aprile 1996, recante disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale, presso il Settore 69 dell'Ufficio VIA della Regione Lazio e presso l'Albo Pretorio comunale per le medesime finalità, nonché con le modalità di cui all'art. 6 della legge n. 167/62 e verrà controdedotto in sede di Accordo di Programma.

Che appare opportuno che la quota di residenze, prevista dal Piano di Assetto, da destinare a Edilizia Residenziale Pubblica, che sarà pari al 45% del totale, sia unitaria quanto a progettazione e realizzazione e finalizzata alla realizzazione di alloggi da dare in affitto.

Le varianti urbanistiche relative alle aree ferroviarie delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti saranno depositate e pubblicate presso l'Albo Pretorio comunale con le modalità di cui all'art. 6 della legge n. 167/62 ed alle eventuali osservazioni sarà controdedotto in sede di Accordo di Programma.

Di utilizzare la quota di contributo concessorio, afferente il costo di costruzione degli interventi ad esso assoggettati, per il finanziamento delle opere di infrastrutturazione urbana previste dal Piano di Assetto.

“Accordo di programma ex art. 3 legge 15 dicembre 1990, n. 396 per la riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree ferroviarie delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti.

PREMESSO

Che la scelta della mobilità su ferro come sistema portante della riorganizzazione e riqualificazione della città e dell'area metropolitana e quindi il potenziamento delle reti ferroviarie e dei nodi di stazione costituiscono uno degli indirizzi strategici per la redazione del nuovo Piano Regolatore di Roma ed una delle linee guida delle attuali politiche delle mobilità;

Che la legge 15 dicembre 1990, n. 396, recante norme sugli “Interventi per Roma Capitale della Repubblica”, ha individuato, tra quelli necessari all'assolvimento da parte della Città di Roma del ruolo di Capitale della Repubblica, gli interventi diretti ad adeguare la dotazione dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità urbana e metropolitana;

Che il “Programma degli Interventi per Roma Capitale”, di cui alla legge 15 dicembre 1990, n. 396 ed approvato con D.M. dell'1 marzo 1992, comprende fra i suoi obiettivi il potenziamento delle reti del trasporto pubblico su ferro delle stazioni ferroviarie e dei nodi di scambio intermodale e considera tale iniziativa di grande rilievo strategico in quanto intelaiatura infrastrutturale del sistema policentrico dell'area metropolitana romana, prevede la riqualificazione e valorizzazione di numerose stazioni e richiede ai fini dell'attuazione la concertazione fra Comune di Roma, Regione Lazio e F.S. S.p.A. attraverso intese preliminari alla sottoscrizione di Accordi di programma estesi anche alla Provincia di Roma;

Che, in data 7 febbraio 1994 è stata sottoscritta fra la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune di Roma e F.S. S.p.A., un'intesa finalizzata all'attuazione di interventi per un nuovo assetto dei trasporti, e più in generale, della mobilità urbana ed extraurbana, attraverso la più completa integrazione ed il potenziamento delle infrastrutture esistenti nell'area romana nonché attraverso la riorganizzazione di servizi e la riqualificazione delle stazioni e delle aree F.S. esistenti in Roma;

Che sulla base di tale indirizzo e di criteri di intervento ivi contenuti il Comune di Roma ha redatto ed approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 101 del 12 maggio 1995 un Programma di Assetto Generale (P.A.G.) di un primo gruppo di aree ferroviarie, ritenute d'interesse prioritario, quali le stazioni Termini, Tiburtina, Ostiense, Trastevere, S. Pietro e Quattro Venti, rinviando ad una seconda fase lo studio delle aree delle stazioni Tuscolana e Casilina;

Che il P.A.G. ha individuato gli obiettivi e dettato specifici indirizzi per la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie delle stazioni Ostiense, Trastevere, Quattro Venti, individuando in particolare le funzioni da localizzare, i pesi urbanistici e gli indirizzi per la riorganizzazione infrastrutturale e la riqualificazione ambientale delle aree di Ostiense, Trastevere, Quattro Venti, dedicando a tali temi un paragrafo unitario (il 3.2.3.) che ne sottolinea i fondamentali profili di interconnessione organica e di continuità urbanistica;

Che lo stesso P.A.G. per l'attuazione dei suddetti obiettivi, unitariamente considerati, ha previsto un'articolata redazione di appositi strumenti attuativi denominati Piani di Assetto, con i requisiti che la legge 1150/42 e successive modificazioni richiede per i piani esecutivi;

Che la pianificazione urbanistica delle aree e stazioni ferroviarie di Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti rappresenta, insieme all'area della stazione di S. Pietro, il cui Piano di Assetto è stato approvato con apposito Accordo di Programma, un sistema infrastrutturale ed urbanistico di aree stazioni tra loro contigue di valore urbano e locale;

Che riguardo alla stazione Ostiense ed in parte a conferma degli indirizzi del P.A.G., in parte in aggiunta ed a modificazione degli stessi, il Consiglio Comunale ha dato ulteriori indirizzi sia con la deliberazione n. 110 del 4 luglio 1997 "Linee generali di indirizzo per gli interventi di edilizia residenziale pubblica", sia con l'Ordine del giorno n. 40 "Le nuove centralità urbane", approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 9 giugno 1997;

Che ulteriori elementi di indirizzo per la riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti derivano dal progetto urbano Ostiense in corso di predisposizione;

Che il Ministero dei Trasporti, la Regione Lazio, il Comune di Roma e F.S. S.p.A. hanno quindi siglato in data 16 luglio 1998 una seconda intesa preliminare alla redazione di un Accordo di Programma sul nodo ferroviario di Roma che aggiorna il precedente atto d'intesa del 7 febbraio 1994, per assumere le iniziative necessarie all'accelerazione degli interventi e a coordinare le attività di competenza delle diverse amministrazioni riguardo a tre ambiti di interesse: interventi per il Giubileo del 2000, completamento degli interventi ferroviari fino al 2004, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie;

Che tali contenuti saranno formalizzati con Accordo di Programma sottoscritto il tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Lazio e Comune di Roma in attuazione del quale è necessario procedere, tra l'altro, alla redazione dei Piani di Assetto per la riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree delle stazioni Ostiense, Trastevere, Quattro Venti e Porto Fluviale interventi già previsti nel Programma Roma Capitale approvato con L. 396/90;

Che, al fine di sviluppare alcuni rilevanti aspetti di tale intesa già previsti con l'Accordo preliminare del 16 luglio 1998 da recepire con il citato Accordo di Programma la Giunta Comunale, con deliberazione n. 3633 del 13 ottobre 1998, ha istituito un Gruppo di lavoro per le aree ferroviarie, costituito da rappresentanti di diversi uffici e dipartimenti dell'Amministrazione e successivamente in data 11 marzo 1999 è stato siglato un Protocollo d'Intesa fra il Comune di Roma e la Soc. Roma Duemila S.p.A. del Gruppo F.S. S.p.A. in base al quale è stato costituito un Gruppo di lavoro misto;

Che, infine, con determinazione dirigenziale del Dip.to VI Politiche del territorio e dell'Ufficio per il Programma di Roma Capitale n. 31 del 4 dicembre 1998, è stato costituito un apposito Gruppo di progettazione di tecnici dell'Amministrazione che ha predisposto la necessaria strumentazione urbanistica con la Soc. Roma Duemila S.p.A. del Gruppo F.S. S.p.A. giusta deliberazione G.C. 3633 del 13 ottobre 1998;

Che tra gli obiettivi a breve, oggetto delle intese intercorse fra F.S. S.p.A., il Comune di Roma e la Regione Lazio è compresa la riqualificazione funzionale e urbanistica dell'area della stazione Ostiense;

Che per la realizzazione del Piano di Assetto delle aree delle stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti è necessario provvedere alle variazioni del P.R.G. e delle NTA per tutti gli interventi non direttamente coincidenti con le funzioni strettamente afferenti al servizio ferroviario, nonché per la viabilità di accesso e per il dimensionamento delle funzioni di servizio e supporto;

Che sulla base degli indirizzi del Programma di Assetto Generale delle stazioni ed aree ferroviarie approvato dal Consiglio Comunale con la citata deliberazione n. 101/95 e del successivo

documento di indirizzo (Ordine del giorno n. 40 del 9 giugno 1997), è stato redatto il Piano di Assetto dell'area della stazione Ostiense, che definisce tra l'altro i seguenti interventi:

- a) eventuale collegamento viario in galleria artificiale fra Circonvallazione Ostiense e il nuovo svincolo Via Cristoforo Colombo-Nuova Circonvallazione Interna – Via Cilicia;
- b) collegamento viario fra Circonvallazione Ostiense e Via Ostiense con sovrappasso dell'area ferroviaria della metropolitana linea B e della linea Roma-Ostia Lido;
- c) prolungamento del Viale di S. Galla fino al nodo di scambio;
- d) collegamento viario fra Via Cristoforo Colombo e il nodo di scambio e modifica del raccordo con Via Palos-Via Capitan Bavastro;
- e) ristrutturazione di Via Capitan Bavastro;
- f) attestamento bus e taxi e sistemazione degli spazi pedonali della attuale Piazza XII ottobre 1492;
- g) nuova viabilità locale di servizio alla residenza;
- h) realizzazione di parcheggi pubblici di scambio e sostituzione della sosta su strada, previsti dal Piano Urbano dei Parcheggi ex lege 122/89 e di parcheggi pubblici, a servizio dei nuovi insediamenti, dimensionati secondo gli standard di legge;
- i) realizzazione di un parco pubblico e di attrezzature pubbliche a servizio della residenza;
- j) ristrutturazione ed adeguamento del complesso degli edifici di stazione (lato Partigiani e lato Piazza 12 ottobre 1492) eventualmente attraverso una piastra di collegamento a ponte sui binari;
- k) la realizzazione di servizi privati (direzionali, commerciali, alberghieri, culturali, ricreativi e sanitari);
- l) reti dei pubblici servizi;
- m) passerella pedonale sui binari di collegamento con Viale Marco Polo;
- n) passerella pedonale di collegamento con Via Negri;
- o) parcheggio interrato bus turistici;
- p) riqualificazione e valorizzazione delle aree della stazione Roma Lido e della stazione Metro B con funzioni terziarie ed attrezzature per la città e con strutture sanitarie a servizio del quartiere;
- q) un complesso residenziale con i relativi servizi di quartiere;

Che il P.R.G. di Roma destina le aree interessate dagli interventi relativi all'area della stazione Ostiense di cui al presente Accordo di Programma, a M1, viabilità, B1, N;

Che per le aree delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, delle quali è stato elaborato, sulla base degli indirizzi del citato P.A.G., uno schema di assetto con relativa variante di P.R.G., l'attuazione degli interventi previsti sarà disciplinata da apposito Piano di Assetto redatto con i requisiti dello strumento attuativo ai sensi della L. n. 1150/42 e successive modifiche ed integrazioni.

Che detto piano attuativo disciplinerà, all'interno del comprensorio delle aree delle Stazioni Trastevere, Quattro Venti e Porto Fluviale e la realizzazione di un complesso integrato di interventi relativi ad infrastrutture per l'accessibilità, servizi di stazione e per lo scambio intermodale, servizi pubblici, aree verdi e spazi pubblici pedonali e veicolari, residenze e servizi privati, con la determinazione delle modalità di attuazione e dei relativi costi di infrastrutturazione;

Che la predisposizione dello strumento attuativo per le aree delle Stazioni di Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti dovrà uniformarsi agli indirizzi dello schema di assetto, in cui sono definiti i limiti massimi di dimensionamento delle superfici utili lorde per i nuovi insediamenti, ai criteri ed indirizzi di carattere funzionale e morfologico ed, infine, ai programmi di attuazione degli interventi e delle aree, esplicitati dalle elaborazioni allegate, che vengono contestualmente approvate quali parti integranti del previsto accordo;

Che nel comprensorio relativo alle aree di Trastevere, Quattro Venti e Porto Fluviale sono consentiti trasferimenti di quantità di superficie edificabile da un comparto all'altro e da una funzione all'altra, fino ad un massimo di 4.500 mq. (pari al 5% della superficie edificabile totale del comprensorio) in aumento o in diminuzione rispetto alle quantità di superfici edificabili indicate per

ciascun comparto (Quattro Venti, Trastevere, Porto Fluviale) e per ciascuna funzione (v. allegato A), ad eccezione del comparto Quattro Venti, rispetto al quale la variazione non potrà comunque essere in aumento;

Che il Piano di Assetto dell'area della stazione Ostiense è stato depositato e pubblicato, contestualmente, ai sensi del D.P.R. 12 aprile 1996, recante disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale, presso il Settore 69 dell'Ufficio VIA della Regione Lazio e presso l'Albo Pretorio comunale per le sopracitate finalità, nonché con le modalità di cui all'art. 6 della legge n. 167/62;

Che le varianti urbanistiche relative alle aree ferroviarie delle Stazioni Trastevere – Porto Fluviale e Quattro Venti sono state depositate e pubblicate presso l'Albo Pretorio comunale con le modalità di cui all'art. 6 della legge n. 167/62;

Che, in seguito alle suddette pubblicazioni sono state/non sono state presentate n.....opposizioni e/o osservazioni avverso il Piano di Assetto della stazione Ostiense e sono state/non sono state presentate n..... osservazioni avverso le varianti relative alle aree ferroviarie delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti;

Che alle predette opposizioni e/o osservazioni occorre controdedurre con il presente Accordo di Programma, come previsto dalla deliberazione del C.C. n..... del, con la quale sono stati formulati indirizzi al Sindaco per la sottoscrizione dell'accordo stesso;

Considerato che per l'attuazione degli interventi sopracitati occorre l'azione integrata e coordinata degli Enti e Amministrazioni interessate;

Che il Sindaco di Roma, in considerazione della prevalenza degli aspetti urbanistici dell'attuazione dei programmi degli interventi, è stato individuato con provvedimento n..... quale soggetto competente a promuovere il presente Accordo di Programma con il Ministero dei Trasporti, il Ministero delle Finanze, la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il CO.TRA.L. e con F.S. S.p.A. la quale interviene nella qualità di soggetto concessionario di servizio pubblico ai sensi dell'art. 1 della Deliberazione C.I.P.E. 12 agosto 1992 e dell'art. 14 D.L. 333/92, come convertito dalla legge 359/92;

Visto l'Accordo di Programma sottoscritto in data tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Lazio, Provincia e Comune di Roma;

Vista la deliberazione C.C. n..... del con la quale sono stati formulati indirizzi al Sindaco per la sottoscrizione del presente Accordo di Programma;

Visto l'art. 3 della legge 396/90;

Tutto ciò premesso

Il Ministero dei Trasporti rappresentato da

Il Ministero delle Finanze rappresentato da

La Regione Lazio rappresentata da

La Provincia di Roma rappresentata da

Il Comune di Roma rappresentato da

FS S.p.A. rappresentato da

Il CO.TRA.L. rappresentato da

convengono e stipulano, per quanto di competenza, quanto segue:

CAPO PRIMO**Piano di Assetto dell'area della Stazione Ostiense**

Art. 1

E' approvato il Piano di Assetto per la riqualificazione dell'area ferroviaria della stazione Ostiense quale risulta dai seguenti elaborati allegati che costituiscono parte integrante del presente Atto.

Le controdeduzioni alle opposizioni ed osservazioni presentate avverso il Piano di Assetto in seguito alla sua pubblicazione sono riportate nell'elaborato "0 – Relazione generale".

Piano di Assetto

0	relazione generale – allegati alla relazione generale		
1	norme tecniche di attuazione		
2	relazione di previsione di massima di spesa		
3	studio preliminare di impatto ambientale		
4	relazione geologica		
5	stato di fatto: quadro di riferimento territoriale		1:10.000
6.1	stato di fatto: l'area di intervento		1:2.000
6.2	stato di fatto: consistenza dell'edificato		1:2.000
6.3	stato di fatto: aree di proprietà pubblica e di proprietà FS		1:2.000
6.4	stato di fatto: rete viaria, parcheggi e trasporti pubblici		f.s.
6.5	stato di fatto: uso del suolo		f.s.
6.6	stato di fatto: inquadramento ambientale		f.s.
7	zonizzazione e destinazione d'uso delle aree	1:2.000	
8.1	zonizzazione e destinazione d'uso delle aree – F813	1:1.000	
8.2	zonizzazione e destinazione d'uso delle aree – F815	1:1.000	
8.3	zonizzazione e destinazione d'uso delle aree – F816	1:1.000	
8.4	zonizzazione e destinazione d'uso delle aree – F820	1:1.000	
8.5	zonizzazione e destinazione d'uso delle aree – F821	1:1.000	
8.6	zonizzazione e destinazione d'uso delle aree – F822	1:1.000	
9	zonizzazione viabilità, parcheggi, spazi pubblici e sez. stradali tipo		varie
10	zonizzazione prescrizioni ed indicazioni planovolumetriche ed ambientali – planimetria e sezioni		varie
11.1	aree da cedere e da espropriare: F813	1:1.000	
11.2	aree da cedere e da espropriare: F815		1:1.000
11.3	aree da cedere e da espropriare: F816		1:1.000
11.4	aree da cedere e da espropriare: F820	1:1.000	
11.5	aree da cedere e da espropriare: F821	1:1.000	
11.6	aree da cedere e da espropriare: F822	1:1.000	
12	fase di attuazione degli interventi		
13	individuazione dei subcompensatori di attuazione		

Art. 2

Ai fini della realizzazione degli interventi previsti nel Piano di Assetto di cui sopra si intende variato il P.R.G. del Comune di Roma e le relative N.T.A. come risulta dai seguenti elaborati allegati che costituiscono parte integrante del presente Atto:

1. Stralcio di P.R.G.; Tav. – scala 1:10.000
2. Variante di P.R.G.; Tav. – scala 1:10.000
3. Relazione Tecnica.

Le aree ricadenti nel perimetro della suddetta variante, della superficie complessiva di ha. 37,9 di cui 30,1 ha. di proprietà F.S. S.p.A., destinate dal P.R.G. a sottozona M1 (servizi pubblici generali) per il trasporto ferroviario, viabilità, B1 e N, assumono la nuova destinazione a sottozona M5 “Riqualficazione urbanistica e funzionale dell’area ferroviaria della stazione Ostiense”.

In tale sottozona M5 è consentita la realizzazione di un complesso integrato di interventi relativi a infrastrutture e servizi di stazione, servizi pubblici, parchi e spazi pubblici, residenze e servizi privati (direzionali, terziari, commerciali, ricettivi), la cui attuazione avverrà secondo le prescrizioni del Piano di Assetto di cui al precedente articolo 1.

All’interno della sottozona M5 “Riqualficazione delle aree ferroviarie – stazione Ostiense” vale il dispositivo previsto all’art. 12, paragrafo 3, comma 3 delle N.T.A. del P.R.G. vigente relativo alle zone I insediamenti misti (attività direzionale e terziaria, servizi e residenze) ovvero “sono consentite costruzioni eccedenti le altezze massime stabilite dal regolamento edilizio vigente con il benessere della Sovrintendenza ai Beni Ambientali e Architettonici, purché previste nelle indicazioni planovolumetriche allegate al Piano di Assetto”.

In considerazione del forte livello di accessibilità offerto dal servizio di trasporto pubblico esistente e programmato, in particolare su ferro, nell’ambito del perimetro del Piano di Assetto, il dimensionamento dei parcheggi, nel rispetto della legislazione vigente, viene effettuato in deroga alle norme del P.R.G. vigente.

Art. 3

Riguardo all’attuazione del subcomprensorio F che interessa il compendio demaniale della ferrovia in concessione Roma-Lido e della Metropolitana B nonché l’attigua area CO.TRA.L., anche in relazione alle caratteristiche di autonomia funzionale dell’area rispetto alle rimanenti aree del Piano di Assetto, con successivo Accordo di Programma o atto d’intesa fra i diversi soggetti proprietari e comunque competenti verranno definite le relative modalità di attuazione.

Art. 4

Il Comune di Roma ed F.S. S.p.A. altresì convengono quanto segue:

A – Infrastrutturazione urbana

Sono a cura e spese di F.S. S.p.A. la ristrutturazione ed il completamento delle infrastrutture ferroviarie previste dall’Accordo Quadro nel rispetto dei tempi previsti dall’Accordo stesso.

Sono a cura e spese del Comune di Roma:

- a1) la realizzazione del prolungamento della Circonvallazione Ostiense fino a Via Ostiense con un nuovo ponte sui binari della metro B, la realizzazione del parcheggio di scambio sotto il piazzale sud della stazione Ostiense, il ponte pedonale sui binari da Via Marco Polo a piazzale Sud;
- a2) previo studio di fattibilità, l’eventuale realizzazione del parcheggio interrato per i bus turistici, posto all’interno del subcomprensorio C e ad esito degli studi in corso, il completamento dello svincolo tra la circonvallazione interna e Via Cristoforo Colombo e il collegamento viario in galleria tra la Circonvallazione Ostiense e Via Cilicia;

B – Opere di urbanizzazione a servizio dei comparti di edificazione previsti dal Piano di Assetto

E' a cura e spese di FS o degli aventi causa, ai quali FS si impegna comunque a trasferire gli obblighi assunti con il presente Accordo:

b1) la realizzazione della viabilità di accesso ai comparti, ai parcheggi pubblici ed alla stazione lato Sud, compresi i relativi servizi a rete, del parco e delle piazze e spazi pubblici previsti dal Piano di Assetto e la cessione gratuita delle aree con destinazione pubblica all'interno del Piano di Assetto con esclusione di quelli afferenti al subcomprensorio residenziale di cui al successivo punto b2);

E' a cura e spese del Comune di Roma o dei suoi aventi causa:

b2) la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria del subcomprensorio residenziale individuato nell'elaborato n. 14.

C – Attuazione per subcomprensori

Il Piano di Assetto si attuerà mediante i subcomprensori indicati nell'elaborato grafico n. 14.

Il subcomprensorio A, riguarda l'edificio esistente nell'ex Air Terminal. Le trasformazioni previste, non richiedono interventi modificativi della quota di parcheggi di standard e dell'area verde attrezzata prospiciente Via Pellegrino Matteucci. Detta area, per la parte eccedente gli standard, costituisce anticipazione della dotazione di verde pubblico di uno degli attigui subcomprensori.

Il subcomprensorio B riguarda le funzioni direzionali e la sua attuazione è condizionata alla realizzazione della viabilità principale prevista dal Piano e delle relative reti tecnologiche, oltre i parcheggi e gli spazi pubblici di standard. La viabilità comprende la nuova strada adiacente al fascio binari, il suo allaccio con Via Capitan Bavastro ed il nuovo viale di accesso alla stazione con la rettifica di Via di Santa Galla dall'intersezione con la Circonvallazione Ostiense. L'attuazione del subcomprensorio dovrà essere contestualmente alla realizzazione del prolungamento della Circonvallazione Ostiense di cui al punto a1).

Il subcomprensorio C riguarda le residenze ed i relativi servizi di quartiere ed il parco pubblico. Comprende inoltre l'adeguamento di Via Capitan Bavastro e le viabilità di servizio ai relativi parcheggi.

Il subcomprensorio D riguarda le attrezzature ricettive e direzionali e comporta la realizzazione di quota parte dei parcheggi e di spazi pubblici di standard.

Il subcomprensorio E riguarda le attrezzature commerciali e comporta la realizzazione della viabilità e la sistemazione superficiale del piazzale della stazione oltre alla realizzazione dei relativi parcheggi e spazi pubblici di standard, nonché la realizzazione del ponte pedonale da Via Negri a Via Benzoni. Il subcomprensorio è condizionato alla preventiva realizzazione delle infrastrutture di base previste nel subcomprensorio B.

Il subcomprensorio F riguarda le attrezzature pubbliche ed i servizi privati del comparto C9 (stazione metropolitana B) e i previsti parcheggi e spazi pubblici di standard.

Conseguentemente ai suddetti impegni, la effettiva consistenza delle singole opere di urbanizzazione, così come riportato nel Piano di Assetto e il cui costo presuntivo è stimato nell'apposita relazione del Piano stesso, sarà definita e precisata dall'Amministrazione Comunale, anche riguardo alle modalità, alle garanzie ed ai tempi di ultimazione e consegna, a seguito dell'approvazione dei relativi progetti definitivi in Conferenza dei servizi.

Qualora in base ai progetti definitivi approvati l'impegno economico di F.S. S.p.A. o degli aventi causa risulti inferiore agli oneri previsti dall'art. 28 della legge 1150/42 e successive

modificazioni ed integrazioni ed ai contributi concessori dovuti ai sensi della legge 28 gennaio 1977, n. 10 e successive modificazioni ed integrazioni, l'importo aggiuntivo sarà versato all'Amministrazione Comunale da F.S. S.p.A. o dai suoi aventi causa.

I maggiori costi derivanti dalla necessità di realizzare parcheggi pubblici pluripiano anziché a raso, dovranno essere valutati sulla base di costi parametrici per gli uni e gli altri stabiliti dall'Amministrazione ed eventualmente compensati con risorse derivanti dal patrimonio comunale con successivo atto da stabilire tra le parti.

Riguardo al subcomprensorio C, FS si impegna a cedere all'Amministrazione Comunale, le aree contraddistinte al N.C.E.U., ai fogli di mappa 821 e 822 della superficie di circa 59.000 mq. evidenziate con apposito perimetro negli elaborati 11.5 e 11.6.

Tale cessione avviene a titolo di compensazione nell'ambito della ridefinizione urbanistica attuata con il presente Accordo di Programma e con il definendo Accordo di Programma di approvazione del Piano di Assetto della stazione Tiburtina.

In particolare, a titolo di compensazione, l'Amministrazione Comunale con il presente Accordo di Programma prevede:

- a) nei subcomprensori A e D, della stazione Ostiense e aree limitrofe, una destinazione urbanistica per 5.000 mq di superficie lorda di pavimento a servizi privati, nell'ambito del Piano di assetto, oggetto del presente Accordo;
- b) nell'ambito dell'area relativa alla stazione Trastevere-Porto Fluviale una trasformabilità edilizia di 17.150 mq di superficie lorda di pavimento con destinazione ad attività artigianale (10.000 mq SLP), commerciali (3.500 mq SLP) e servizi vari (3.650 mq); il relativo Piano di Assetto sarà redatto e predisposto dall'Amministrazione con Roma 2000 S.p.A. entro il 31 maggio 2000.

Il trasferimento del diritto di proprietà relativo ad una parte dell'area di proprietà FS oggetto di cessione all'Amministrazione Comunale, pari a 32.000 mq circa dovrà avvenire entro il 31 maggio 2000 e, comunque, contestualmente all'approvazione del Piano di Assetto relativo alla stazione di Trastevere-Porto Fluviale, qualora tale approvazione dovesse prodursi dopo tale data.

Art. 5

Le opere e gli interventi compresi nell'allegato Piano di Assetto delle aree della stazione Ostiense sono dichiarati di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza ed i termini per i lavori e per le espropriazioni saranno stabiliti in sede di approvazione dei progetti dalla Conferenza dei Servizi.

Art. 6

F.S. S.p.A. si impegna a presentare al Comune di Roma i quadri economici preventivo e consuntivo delle realizzazioni infrastrutturali e immobiliari previste dal presente Piano di Assetto, ed a reinvestire gli utili derivanti dalla valorizzazione dei suoli conseguenti alla sua attuazione, destinandoli al finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario per il nodo di Roma.

CAPO SECONDO

Schema di Assetto per le aree delle Stazioni di Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti e varianti di P.R.G.

Art. 7

E' approvato l'allegato schema di assetto delle aree delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti costituito dagli elaborati sottoriportati che formano parte integrante del presente Accordo.

Le controdeduzioni alle osservazioni presentate in seguito alla pubblicazione delle varianti urbanistiche relative alle aree delle suddette stazioni sono riportate nell'elaborato

a) Variante urbanistica di P.R.G.

TAV. 0 Stato della pianificazione vigente e variante al P.R.G. (fogli 23 N e 24 N)

b) materiale preparatorio per la variante urbanistica e di indirizzo per la redazione del Piano di Assetto

Fascicolo 1

ELAB. 1 Relazione illustrativa.

Fascicolo 2

ELAB. 2 Relazione storica.

Fascicolo 3

TAV. 1 Quadro di riferimento territoriale – Aree di intervento programmate ed attrezzature esistenti.

TAV. 2 Quadro di riferimento territoriale – Armatura principale della rete di trasporto pubblico su ferro esistente e programmata.

TAV. 3 Quadro di riferimento territoriale – Armatura principale della rete stradale esistente.

TAV. 4 Quadro di riferimento territoriale – Armatura principale della rete stradale programmata.

TAV. 5 Schema di assetto – Invarianti funzionali.

TAV. 6 Schema di assetto – Invarianti morfologiche.

TAV. 7 Elementi di tutela del patrimonio storico archeologico ambientale.

TAV. 8 Ricognizione dello stato di proprietà delle aree.

ELAB. 3a Repertorio fotografico.

ELAB. 3b Repertorio fotografico.

Allegato A – Dati di riferimento vincolanti per la redazione del Piano di Assetto.

Art. 8

Si intende di conseguenza variato il P.R.G. del Comune di Roma come risulta dall'allegata tavola 0 (stato di pianificazione vigente e variante al P.R.G., fogli 23 N e 24 N) allegata, quale parte integrante del presente Atto.

Viene, pertanto, istituito un comprensorio di attuazione unitaria comprendente le aree ivi perimetrate con perimetro di colore rosso.

Le aree ricadenti nel comprensorio variano secondo lo schema di seguito riportato:

Destinazione attuale di P.R.G.	Destinazione variata
Zona N	Sottozona M5 inserita in comprensorio
Sottozona B2	Sottozona M5 inserita in comprensorio
Sottozona B2	Sede viaria inserita in comprensorio
Sottozona M1	Sottozona M1 inserita in comprensorio
Zona N	Zona N inserita in comprensorio
Sede viaria	Sede viaria inserita in comprensorio
Sottozona M1	Sottozona M5 inserita in comprensorio
Zona D poi N (in variante adottata)	Sottozona M5 inserita in comprensorio
Zona N poi B2 (in variante adottata)	Zona N inserita in comprensorio
Sede viaria	Sottozona M5 inserita in comprensorio

L'attuazione degli interventi sarà garantita attraverso la redazione di un Piano di Assetto avente i requisiti degli strumenti attuativi del P.R.G..

All'interno del comprensorio individuato è consentita la realizzazione di un complesso integrato di interventi relativi ad infrastrutture per l'accessibilità, servizi di stazione e per lo scambio intermodale, servizi pubblici, aree verdi e spazi pedonali e veicolari, residenze, servizi privati ed attività artigianali. Le modalità di attuazione ed i relativi costi di infrastrutture saranno determinati in sede di elaborazione del Piano di Assetto, fermo restando i principi contenuti nel presente Accordo.

Art. 9

Gli interventi previsti nel comprensorio delle aree delle Stazioni di Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti sono di seguito individuati:

A) Infrastrutturazione

Aa) trasporto pubblico su ferro: realizzazione di un nuovo fronte stazione in corrispondenza dell'attuale stazione di Trastevere, sul lato sud del comprensorio individuato, avente accessibilità veicolare e pedonale direttamente dalla quota del quartiere Marconi, funzionalmente correlato al complesso di stazione esistente. Restyling, riqualificazione funzionale e potenziamento delle funzioni di servizio al viaggiatore e del sistema di scambio urbano del nodo, prevalentemente centrato sul rapporto con la rete del servizio pubblico comunale (tram, autobus, taxi). Recupero edilizio ed urbanistico dell'edificio storico e del piazzale antistante. Adeguamento dell'attuale edificio stazione di Quattro Venti. Completamento del sistema ferroviario dedicato al trasporto locale (in via di realizzazione);

Ab) infrastrutture viarie: realizzazione di un sistema di infrastrutturazione locale rivolto in particolare a garantire la accessibilità del nuovo fronte stazione al quartiere Marconi, attraverso la previsione di due assi viari corrispondenti prevalentemente ai tracciati esistenti di Via del Fornetto e Via Portuense, e la realizzazione di una nuova Piazza della Stazione. Collegamento viario tra il nuovo asse di Via del Fornetto e la Circonvallazione Gianicolense, con sovrappasso del fascio ferroviario. Collegamento viario e pedonale tra piazzale della Radio e la nuova Piazza della Stazione. Nell'ambito del miglioramento della accessibilità carrabile alle aree stazione, saranno adeguate le sedi viarie esistenti al perimetro, al fine di garantire la adeguata riconnessione

funzionale e progettuale, con particolare riferimento ai nodi ed alle intersezioni principali, nonché al raccordo tra la nuova Via Portuense e Via R. Curbastro, volta a risolvere il problema di accessibilità locale del quartiere ex “Purfinà”;

Ac) accessibilità pedonale: realizzazione di un sistema di piazze e di percorsi pedonali, articolate in quattro luoghi urbani. Il primo in corrispondenza della stazione Quattro Venti, correlato alla esistente piazzale dei Quattro venti, di ricucitura tra i due quartieri affacciati sul vallo ferroviario; il secondo in corrispondenza della nuova stazione di Trastevere lato quartiere Marconi; il terzo in corrispondenza dell’esistente Piazzale F. Biondo, da riqualificare attraverso la demolizione dei manufatti impropri esistenti con la ricollocazione delle relative attività, il rimodellamento dei rilevati ferroviari dismessi ed il recupero ambientale dell’invaso e dell’edificio storico; il quarto infine in coincidenza con le aree ferroviarie prospicienti l’ex Mattatoio Comunale (quest’ultimo oggetto di un piano di recupero e di riuso) sulle quali, oltre a garantire la permeabilità del fascio dei binari tra i quartieri Testaccio ed Ostiense alla quota originaria del terreno al di sotto del rilevato ferroviario, andrà valutata in sede di elaborazione del Piano di Assetto la possibilità di realizzazione di una fermata.

B) Edificazione

Ba) attrezzature di servizio pubbliche e private: realizzazione di un mercato rionale in corrispondenza delle aree della stazione di Quattro Venti, da progettare a quota tale da garantire il mantenimento di una consistente parte della copertura a verde. Realizzazione di un giardino lineare attrezzato lungo il sedime restante delle aree ferroviarie della stazione di Quattro Venti, prolungato da un percorso pedonale e ciclabile sino a ponte Bianco, con la razionalizzazione dell’attuale accessibilità privata al complesso di edifici affacciati sul lato orientale del vallo. Realizzazione di modeste quote di parcheggi pubblici di scambio prevalentemente del tipo kiss and ride, nonché di attrezzature pubbliche in ragione degli standard di legge.

Nell’ambito del dimensionamento delle aree verdi, agli standard comprensoriali dovranno essere sommate, in sede di redazione del Piano di Assetto, le superfici delle aree destinate dal vigente P.R.G. a verde pubblico comprese all’interno del comprensorio identificato con la variante, realizzando un sistema organico e per quanto possibile continuo di spazi ed aree pubbliche ed a verde. In particolare dovrà essere prevista congiuntamente con ACEA, la rilocalizzazione della sottostazione elettrica già ubicata a margine della Circonvallazione Gianicolense, in posizione più corrispondente alle esigenze generali di assetto del comprensorio.

Nell’ambito del comprensorio individuato con la variante, in sede di redazione del Piano di Assetto, saranno localizzate le funzioni indicate comparto per comparto negli allegati tecnici.

In considerazione della particolare collocazione del sistema ferroviario, lo schema di assetto prevede la completa ricopertura del vallo ferroviario in corrispondenza di Viale dei Quattro Venti, e la realizzazione della edificazione sulle aree di Ponte Bianco alle quote del territorio circostante, riorganizzando i rapporti di margine tra edificazione esistente e prevista. Per questo, al fine di ricostituire tale rapporto, si rende necessario prevedere un’accurata operazione di eliminazione e/o rimodellamento di tutte le barriere costituite tra le aree ferroviarie e la città (muraglioni, rilevati dismessi, ecc.), con un recupero morfologico e funzionale di aree oggi sottratte all’uso urbano: tale operazione sarà attuata attraverso un’accurata valutazione del regime proprietario, con i conseguenti necessari trasferimenti e rilocalizzazione di attività, funzionali al suddetto obiettivo. Dovrà essere curato, particolarmente in corrispondenza delle aree di Ponte Bianco, l’intubamento dei fasci dei binari al fine di poter utilizzare prevalentemente a parcheggi le quote residue comprese tra l’estradosso della copertura dei binari e la quota terreno dei nuovi fabbricati. In corrispondenza dei fabbricati affacciati sul triangolo ferroviario dovranno essere realizzate opere di protezione ambientale adeguate alla funzione urbana dei luoghi. Dovrà infine essere previsto il restyling dei margini non interessati dalla operazione di rimodellamento suddetta, con particolare riferimento alla riqualificazione architettonica delle facciate dei ponti e sovrappassi ferroviari e dei muraglioni.

Art. 10

Si prende atto che alla definizione degli oneri a carico delle parti per le aree delle stazioni di Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, con particolare riguardo ai costi delle urbanizzazioni primarie e secondarie e delle infrastrutture per l'accessibilità ivi compiutamente determinati si provvederà in sede di redazione del Piano di Assetto.

Nell'ambito del Piano di Assetto andranno precisate le aree oggetto di cessione per la realizzazione degli interventi, sia quelle comprese all'interno del perimetro del Comprensorio istituito con la variante urbanistica oggetto del presente Accordo di Programma, sia quelle esterne al perimetro stesso e considerate dagli schemi di assetto, di importanza strategica per la riqualificazione dell'ambito urbano circostante.

In tal senso F.S. S.p.A. e Ministero delle Finanze (demanio ferroviario) si impegnano a definire il trasferimento al patrimonio F.S. S.p.A. delle aree non ancora trasferite ed in carico al Demanio ferroviario, indicate negli allegati grafici al presente Accordo, al fine di poterle trasferire all'Amministrazione Comunale per rispondere ai citati obiettivi di riqualificazione dell'ambito urbano circostante le aree stazione.

F.S. S.p.A. si impegna a definire con ACEA, di concerto con l'Amministrazione Comunale e con separato atto, la rilocalizzazione della sottostazione elettrica già prevista dal Programma degli Interventi per Roma Capitale ex lege 396/90 ed ora compresa tra le aree inserite nel comprensorio individuato in variante, in modo organico e coordinato con le previsioni del Piano di Assetto, definendo al contempo le modalità per la ottimizzazione delle condizioni di realizzazione dell'intervento.

F.S. S.p.A. si impegna a presentare al Comune di Roma i quadri economici preventivi e consuntivi delle realizzazioni infrastrutturali e immobiliari previste dal successivo Piano di Assetto, ed a reinvestire gli utili derivanti dalla valorizzazione dei suoli conseguenti alla sua attuazione, destinandoli al finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario per il nodo di Roma.

In sede di redazione del Piano di Assetto dovranno essere programmate con esattezza le propedeuticità tra gli interventi, le relative risorse finanziarie, i soggetti attuatori e le modalità di realizzazione, al fine di garantire in particolare il verificarsi delle condizioni di accessibilità individuate dagli schemi di Assetto allegati al presente Accordo, con riguardo soprattutto a quella veicolare e pedonale del quartiere Marconi.

La riduzione di superficie lorda edificabile da 45.700 mq. a 3.570 mq. apportata alla relativa variante di P.R.G. e quindi ai dati vincolanti per la successiva redazione del Piano di Assetto, sarà compensata attraverso la concessione di diritti di trasformazione riguardante edifici esistenti, di proprietà di F.S. S.p.A., per le quali possono essere previsti interventi di recupero, coerenti con gli indirizzi dell'Amministrazione Comunale in merito al decentramento e alla razionalizzazione delle attività amministrative pubbliche e di interesse pubblico.

Gli edifici di proprietà F.S. S.p.A., oggetto degli interventi di trasformazione saranno individuati tra quelli di seguito elencati:

- Via Zampieri;
- Via Giovanni da Castelbolognese;
- Via Como/Via Bari;
- Ferrotel Porta Maggiore, Via Prenestina;
- Ferrotel smistamento;
- Via dello Scalo Prenestino 25, fabbricati ex medicina preventiva;
- Stazione smistamento – fabbricati ex motulesi.

L'individuazione degli edifici e la definizione degli interventi di trasformazione ammissibili, saranno oggetto di un separato Accordo di Programma ex art. 27 legge 142/90, previa verifica di congruità dei valori, da effettuare da parte del Dipartimento III del Comune di Roma.

La relativa deliberazione del Consiglio Comunale di indirizzi al Sindaco per la stipula del predetto Accordo di Programma sarà anche la deliberazione di approvazione del Piano di Assetto della Stazione di Trastevere-Porto Fluviale e Quattroventi.

CAPO TERZO

Disposizioni Generali

Art. 11

Tutte le parti assumono reciproco impegno di porre in essere e di condurre a sollecita conclusione – secondo le rispettive competenze funzioni e con spirito di fattiva, solerte e leale cooperazione – i procedimenti, le iniziative e le attività tutte necessarie per la realizzazione integrale delle opere e degli impianti tutti di cui ai precedenti articoli, nonché ai successivi patti ed obbligazioni, ispirando la propria azione ai principi della trasparenza, della ricerca di soluzioni operative ed esecutive che consentano, per tutti i partecipanti all'accordo, la qualità e con l'efficacia dei risultati pur nel contenimento della spesa, la maggiore economicità della futura gestione, il minor consumo di energia ed in genere di risorse (in specie se di tipo rinnovabile) nonché il minor impatto ambientale.

Art. 12

Con provvedimento del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro dal medesimo delegato sarà nominato un Collegio di Vigilanza ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, sesto comma, della L. 15 dicembre 1990 n. 396, a cui saranno attribuiti anche i poteri sostitutivi previsti da tale norma.

ALLEGATO A

ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA E FUNZIONALE DELLE AREE DELLE STAZIONI TRASTEVERE, QUATTRO VENTI E PORTO FLUVIALE

DATI DI RIFERIMENTO VINCOLANTI PER LA REDAZIONE DEL PIANO DI ASSETTO

Dati	Quattro Venti	Trastevere Ponte Bianco	Porto Fluviale
Superficie territoriale	37.900 mq.	114.250 mq.	42.875 mq.
Indice territoriale mq/mq	0,1583	0,3125	0,4
Max superficie coperta	7.578 mq.	-	-
Max superficie lorda	6.000 mq.	35.700 mq. ⁽²⁾	17.150 mq. ⁽³⁾

Note.

⁽¹⁾ Destinazioni d'uso escluse (art. 3 par. 2 NTA PRG e var. adottata CS 31.7.88 n. 166):

a)=1a); b)=2a); c)=2b); h)=5a); i)=2f); l)=2d); m)=2f); o); q); r)=4b); s)=4a); t); u)=4c);
v)=3b); z); 1b); 3c); 5b)

⁽²⁾ Destinazioni d'uso escluse (art. 3 par. 2 NTA PRG e var. adottata CS 31.7.88 n. 166):

b)=2a); l)=2d); q); r)=4b); s)=4a); v)=3b); z);

⁽³⁾ Destinazioni d'uso escluse (art. 3 par. 2 NTA PRG e var. adottata CS 31.7.88 n. 166):

a)=1a); b)=2a); c)=2b); h)=5a); l)=2d); m)=2f); o); q); r)=4b); s)=4a); t); u)=4c); v)=3b);
1b); 3c); 5b)

I dati di seguito riportati sono indicativi, essendo l'individuazione definitiva delle quantità e delle funzioni da definirsi in seno alla redazione del Piano di Assetto, fermo comunque restando l'esigenza di insediare i mix funzionali di seguito riportati.

Dati	Quattro Venti	Trastevere Ponte Bianco	Porto Fluviale
Superfici lorde per funzioni	Tot. 6.000 mq.	12.000 mq. residenziale 10.000 mq. ricettivo 3.000 mq. commerciale 10.700 mq. altre voci consentite 35.700 mq totali	10.000 mq. artigianale 3.500 mq. commerciale 3.650 mq. altre voci consentite 17.150 mq. totali
Servizi insediati: verde pubblico attrezzato attrezzature annonarie spazi pubblici	12.000 mq. 4.000 mq. 3.900 mq.	4.000 mq. - 10.000 mq	2.400 mq- - 4.000 mq.
Servizi di stazione e al viaggiatore	2.000 mq.	15.000 mq.	-
parcheggi pubblici	4.000 mq.	19.250 mq.	7.100 mq.
viabilità pubblica	-	12.000 mq.	1.800 mq.
viabilità privata	2.400 mq.	-	-

Le previsioni residenziali dovranno essere indirizzate alla realizzazione di residenze speciali funzionali alle attrezzature ospedaliere adiacenti.

Le attività ricettive da localizzare possibilmente vicino alla Stazione di Trastevere prevederanno anche ostelli per la gioventù oltre alle suddette residenze speciali e alle attività alberghiere.

Tra i servizi di interesse pubblico di tipo amministrativo va verificata l'indicazione di una nuova sede della Circoscrizione XVI.

Il Piano di Assetto verificherà la possibile alternativa di localizzare tale sede nell'ambito della Stazione Quattro Venti e di destinare una superficie non inferiore a 20.000 mq., eventualmente in parte su suolo artificiale, a piazza e parco pubblico, anche attraverso interventi di rinaturalizzazione.

TABELLA RIEPILOGATIVA

a) dati vincolanti per la redazione del Piano di Assetto

Comprensorio: Superficie totale mq. 195.025

It medio mq/mq 0,353

Superfici Utili Lorde Edificabili totale mq. 68.850

b) dati di orientamento per la redazione del Piano di Assetto

Abitanti: n. 480

Servizi insediati: verde pubblico mq. 18.400

spazi pubblici mq. 17.900

servizi annorari mq. 4.000

parcheggi pubblici 30.350

servizi di stazione mq. 17.000

viabilità pubblica mq. 13.800

viabilità privata mq. 2.400

ulteriori spazi pubblici a compensazione delle aree pubbliche modificate dalla variante urbanistica mq. 30.500

Procedutosi alla votazione, nella forma come sopra indicata, il Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, dichiara che la proposta risulta approvata con 31 voti favorevoli e 9 contrari.

Hanno partecipato alla votazione i seguenti Consiglieri:

Argentin, Assogna, Baldi, Baldoni, Calamante, Carapella, Ciocchetti, Cirinnà, Coscia, D'Arcangelo, D'Erme, Dalia, Di Francia, Di Stefano, Esposito, Foschi, Galeota, Galloro, Gargano, Gasperini, Giulioli, Magiar, Mannino, Marchi, Marroni, Marsilio, Medici, Monteforte, Morassut, Nieri, Ninci, Panecaldo, Petrassi, Prestagiovanni, Rosati, Sabbatani Schiuma, Sentinelli, Spaziani, Spera e Thau.

La presente deliberazione assume il n. 239.

Infine il Consiglio, in considerazione dell'urgenza del provvedimento, dichiara con 41 voti favorevoli e 1 contrario, immediatamente eseguibile la presente deliberazione ai sensi di legge.

Hanno partecipato alla suddetta votazione i seguenti Consiglieri:

Argentin, Assogna, Baldi, Baldoni, Calamante, Carapella, Ciocchetti, Cirinnà, Coscia, D'Arcangelo, D'Erme, Dalia, Di Francia, Di Stefano, Esposito, Foschi, Galeota, Galloro, Gargano, Gasperini, Giulioli, Magiar, Mannino, Marchi, Marroni, Marsilio, Medici, Monteforte, Morassut, Nieri, Ninci, Panecaldo, Petrassi, Piso, Prestagiovanni, Rosati, Sabbatani Schiuma, Sentinelli, Spaziani, Spera, Thau e Zambelli.

(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE

L. LAURELLI – A. BALDONI - G. MANNINO

IL SEGRETARIO GENERALE

V. GAGLIANI CAPUTO

IL VICE SEGRETARIO GENERALE

M. SCIORILLI

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal
al e non sono state prodotte opposizioni.

La presente deliberazione è stata adottata dal Consiglio Comunale nella seduta del
22 dicembre 1999.

Dal Campidoglio, li

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....