





## INTERVENTO N.24

Completamento viabilità di collegamento  
autostrada A1 compendio Tor Vergata

### PROGETTO ESECUTIVO

PROGETTAZIONE STRADALE Dott. Ing. Davide Presta Ordine Ingegneri della Provincia di Roma n.A39341	GRUPPO DI PROGETTAZIONE CAPOGRUPPO MANDATARIA: INTEGRA S.r.l.  RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Dott. Prof. Ing. Marco Petrangeli Ordine Ingegneri della Provincia di Roma n.A18744	
PROGETTAZIONE STRUTTURE Dott. Ing. Filippo del Drago Ordine Ingegneri della Provincia di Roma n.A38309		
PROGETTAZIONE GEOTECNICA E OPERE STABILIZZAZIONE Dott. Ing. Aldo Capata Ordine Ingegneri della Provincia di Roma n.A27944		
IL GEOLOGO Dott.ssa Geol. Barbara Colonnelli Ordine Geologi del Lazio n.1073		
RESPONSABILE STUDIO URBANISTICO E AMBIENTALE Dott.ssa Ing. Mariella Cosimi Ordine Ingegneri della Provincia di Viterbo n.A552	MANDANTI VAMS Ingegneria S.r.l.  Arethusa S.r.l. 	React Studio S.r.l. 
PROGETTAZIONE IMPIANTI Dott. Ing. Andrea Santagato Ordine Ingegneri della Provincia di Roma n.A36400		
COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE Dott. Ing. Manuel Griguoli Ordine Ingegneri della Provincia di Roma n.A39386		
VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO Dott. Arch. Ernesto Triunveri	CODICE SIL: ATMERM00033    CODICE CUP: J81B22003160001	

## INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

### RELAZIONE DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO

CODICE PROGETTO		NOME FILE	REVISIONE	SCALA
PROGETTO	LIV. PROG.	T01EG01GENRE04A		
<input type="text" value="RM7996"/>	<input type="text" value="E"/>	CODICE ELAB. <input type="text" value="T01SG01GENRE04"/>	<input type="text" value="A"/>	-
A	EMISSIONE PER APPROVAZIONE	10.2023	M.COSIMI	M.SIMIONE    D.PRESTA
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO    APPROVATO

## INDICE

<b>1.</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
<b>1.1</b>	<b>Descrizione dello stato attuale dell'area di intervento .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2</b>	<b>Caratteristiche dimensionali del progetto .....</b>	<b>2</b>
<b>1.3</b>	<b>Elenco particelle interessate .....</b>	<b>5</b>
<b>1.4</b>	<b>Effetti conseguenti la realizzazione del progetto.....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>ANALISI DELLE DISPOSIZIONI DEL P.R.G. DEL COMUNE DI ROMA .....</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>ANALISI DEL P.P. COMPENSORIO UNIVERSITARIO DI TOR VERGATA .....</b>	<b>10</b>
<b>4.</b>	<b>ANALISI DEL P.P.E. DEL NUCLEO N°59 TOR VERGATA-PASSOLOMBARDO .....</b>	<b>11</b>
<b>5.</b>	<b>RISPONDEZZA DEL PROGETTO ALLE DISPOSIZIONI URBANISTICHE.....</b>	<b>12</b>
<b>6.</b>	<b>OBIETTIVI DELLA VARIANTE .....</b>	<b>15</b>
<b>7.</b>	<b>PROPOSTA DI VARIANTE.....</b>	<b>16</b>

## 1. PREMESSA

L'opera in oggetto riguarda il completamento del tratto di viabilità di collegamento autostrada A1 – compendio Tor Vergata e prevede la realizzazione di alcuni tratti delle complanari destra e sinistra dell'asse autostradale, l'apertura di alcuni svincoli in entrata e in uscita da esso, la realizzazione del cavalcavia di Passolombardo e la demolizione dei due cavalcavia di scavalco dell'asse autostradale ad oggi esistenti.

In particolare, le opere in oggetto si prefiggono lo scopo di completare l'intervento già finanziato nell'ambito del D.M. n. 264/2011 grazie al quale è stata realizzata la viabilità relativa allo svincolo Torrenova - Tor Vergata.

Con l'intervento in oggetto si prevede di realizzare tutta la viabilità complementare allo svincolo autostradale realizzato in precedenza in maniera da rendere funzionale il collegamento con l'area di Tor Vergata che sarà deputata allo svolgimento di eventi giubilari e non, e, al contempo, di migliorare l'accesso all'ateneo di Tor Vergata e, in particolare, al Policlinico Universitario.

### **1.1 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA DI INTERVENTO**

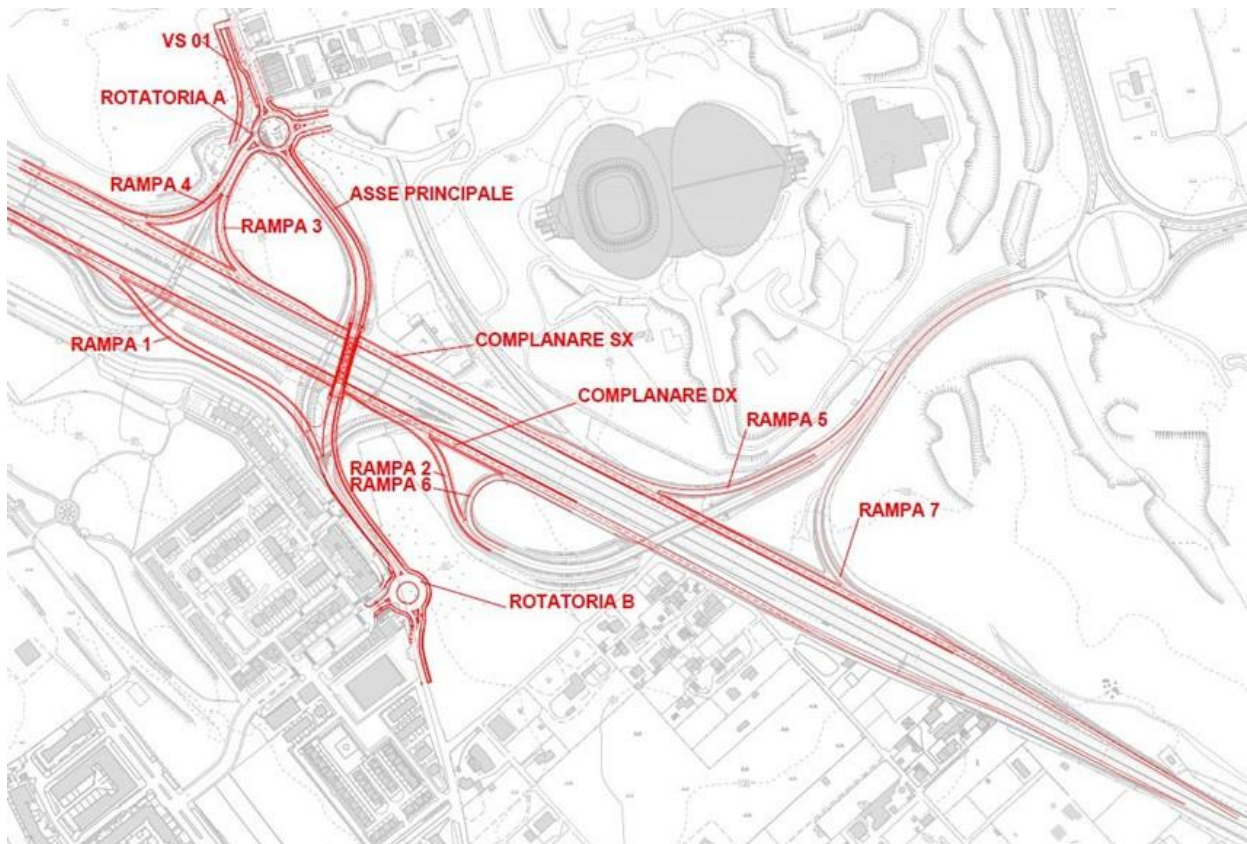
L'area di intervento è compresa tra Via Casilina a Nord e Via Tuscolana a sud, all'esterno del Grande raccordo Anulare che ne definisce il margine Ovest. Al centro delle due consolari si snoda l'Autostrada A1

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

### **1.2 CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DEL PROGETTO**

Il nuovo progetto prevede il completamento della viabilità di collegamento e la realizzazione di un viadotto che permette lo scavalco del raccordo autostradale GRA – A1.

Il **progetto stradale della viabilità di completamento** prevede la realizzazione di due nuove rotatorie su via di Passo Lombardo, la prosecuzione delle attuali due complanari, cinque rampe di collegamento alle complanari (una quasi completata, tre parzialmente realizzate e una nuova di progetto) e un nuovo asse in variante plano-altimetrica rispetto all'attuale configurazione di via di Passo Lombardo.



**Figura 1 Planimetria schematica delle opere di progetto**

La prima rotatoria, denominata **Rotatoria A**, sostituisce l'attuale intersezione a raso tra via di Passo Lombardo e via Flaminio Bertoni e presenta un diametro esterno di 55m con corona giratoria da 6m di corsia. La seconda rotatoria, denominata **Rotatoria B**, sostituisce l'attuale intersezione semaforizzata tra via di Passo Lombardo e viale Jean Paul Sartre e presenta un diametro esterno di 45m con corona giratoria da 9m di corsia in quanto deve gestire uno dei bracci di ingresso a doppia corsia.

L'asse principale di progetto è di **Categoria E**, con velocità di progetto massima di 60km/h, e risulta essere in variante rispetto all'attuale tracciato di via di Passo Lombardo.

Il suddetto asse, partendo dalla Rotatoria A di progetto, esce dall'attuale sedime, prosegue con una curva di raggio  $R=101m$  e scavalca l'autostrada A1 Diramazione Roma Sud insieme alle sue due complanari tramite il nuovo cavalcavia ad arco di progetto. Altimetricamente il profilo, tranne che per gli approcci alle rotatorie, prevede tre raccordi verticali di raggio pari a 1500m, uno dei quali posizionato simmetricamente alle due livellette di approccio al cavalcavia con pendenze pari a circa il 5%. Il tracciato prosegue con una seconda curva con stesso raggio e simmetrica rispetto alla precedente, seguita da un rettilineo che termina nella Rotatoria B di progetto.

La Rampa 1, unica rampa di progetto completamente nuova, presenta una sezione tipo composta da una corsia da 4m e due banchine da 1m variabili per gli allargamenti di visibilità. Il tracciato si stacca dalla Complanare DX con una corsia specializzata di diversione parallela e, dopo due flessi composti da curve di raggio  $R=120m$ , si innesta sull'asse principale con una corsia di immissione che corre parallela fino ad entrare nella corona della Rotatoria B.

In questo tratto, vista la distanza ravvicinata tra l'immissione e l'ingresso in rotatoria, si prevede di portare la corsia, con striscia continua, direttamente in rotatoria, con un braccio a doppia corsia in ingresso. Sarà proprio la rotatoria B la deputata a smistare i flussi nelle tre direzioni.



**Figura 2 Immissione a doppia corsia Rotatoria B**

La configurazione planimetrica della Rampa 1 è stata scelta per ottimizzare i movimenti materia, andando a sfruttare un rilevato già parzialmente realizzato in affiancamento a via Sandro Penna.

Le restanti rampe, al di fuori degli allargamenti per visibilità, presentano la stessa sezione della Rampa 1 con una corsia da 4m e due banchine da 1m.

Di queste, solo le rampe 3 e 4 riportano delle leggere modifiche plano-altimetriche rispetto al tracciato esistente. La Rampa 3 presenta una modifica derivante dalla necessità di raccordare la corsia di uscita con la nuova Complanare SX, in quanto attualmente la rampa, si stacca direttamente dall'A1 Dir. Roma Sud.

Per la Rampa 4 la modifica planimetrica deriva da fattori simili a quelli appena descritti per la Rampa 3, in particolare, attualmente non esiste una corsia di immissione, ma l'asse di tracciamento della rampa si porta direttamente sull'asse della corsia di destra della complanare esistente. Questa modifica planimetrica, insieme al nuovo posizionamento altimetrico della Rotatoria A, dalla quale si stacca la Rampa 4, determina un andamento altimetrico che differisce sensibilmente rispetto al costruito.



**Figura 3 Planimetria di progetto su Fotomosaico di foto aeree**

Il completamento delle due complanari riguarda un tratto di circa 1 km per lato, di conseguenza si è ritenuto opportuno mantenere invariata la sezione di progetto (riportata nell'immagine seguente).

Il **viadotto** è di tipo ad arco a spinta eliminata (bow-string arch) costituito da 2 archi e 2 travi longitudinali in acciaio e da una soletta d'impalcato di 23 cm di spessore che ospita la carreggiata, le barriere di sicurezza, una corsia ciclo-pedonale e una di servizio manutentivo. Le travi longitudinali sono collegate da dei trasversi disposti con passo costante di 3m lungo l'impalcato. Le travi hanno un'altezza di 1m. La luce è pari a 83m (da asse appoggio) il che permette lo scavalco dell'attuale autostrada e delle complanari destra e sinistra di progetto con sufficiente margine per la progettazione di eventuali allargamenti. L'impalcato viene sorretto da 23 coppie di pendini disposti in direzione radiale rispetto all'arco. Il tutto porta alla definizione di un'opera snella, robusta e durevole con basso costo di manutenzione. La piattaforma stradale con 1+1 corsie di marcia, ricade nella categoria E (urbane) secondo il D.M. del 05 Novembre 2001. La larghezza complessiva dell'impalcato è di 14m. La larghezza del bitumato è di 8.00m (0.5+3.5+3.5+0.5). Le spalle sono del tipo passante in cemento armato con muro paraghiaia inclinato.

Le fondazioni previste per le spalle del viadotto sono del tipo indiretto e realizzate con plinti su pali trivellati in cemento armato. Laddove possibile saranno impiegati pali di medio diametro ( $\varnothing 1000\text{mm}$ ) che costituiscono la soluzione privilegiata.

Per una migliore comprensione delle caratteristiche dell'opera si rimanda agli elaborati di progetto.

### 1.3 ELENCO PARTICELLE INTERESSATE

Le particelle interessate dall'intervento sono riassunte nelle tabelle allegate alla fine della presente relazione.

### 1.4 EFFETTI CONSEGUENTI LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Il progetto stradale della viabilità di completamento risolve quasi tutte le criticità della viabilità attuale:

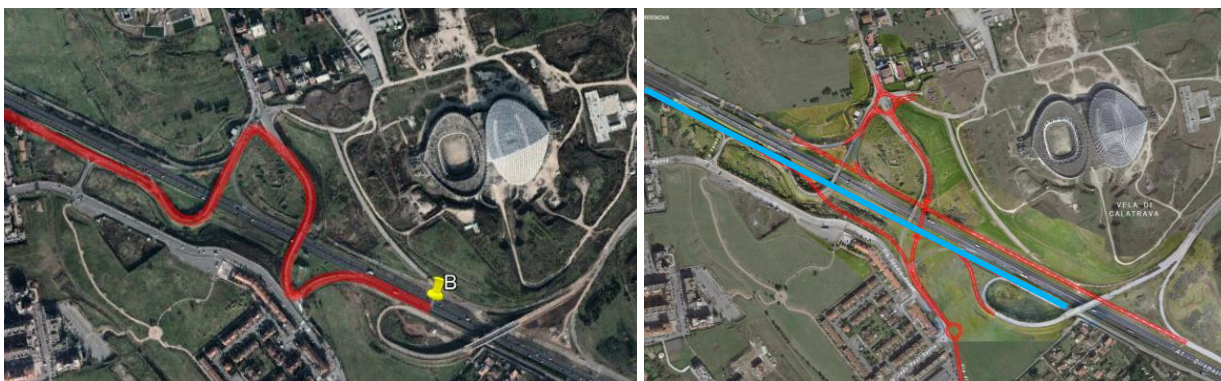


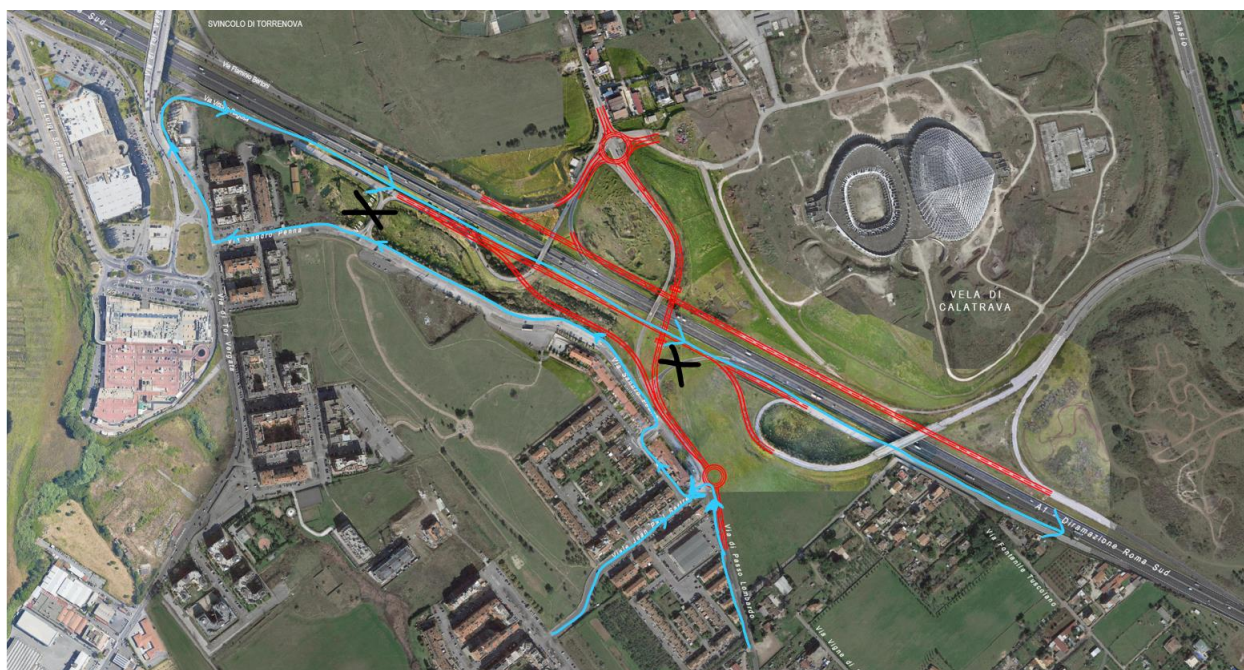
Figura 4: Flussi dalla complanare destra ai caselli Roma-Napoli - ante (rossi), post (blu)



**Figura 5: Flussi dalla complanare destra a via di Passolombardo - ante (rossi), post (blu)**

Esso permette infatti il collegamento diretto dei flussi che dalla complanare destra devono andare ai caselli autostradali e a Vermicino attraverso via di Passolombardo eliminando il semaforo di Viale Jean Paul Sartre.

Il progetto prevede inoltre l'eliminazione di Via Valenti e dell'immissione diretta da Via di Passolombardo all'autostrada direzione caselli. Pertanto i flussi provenienti da Nuova Torvergata e da Vermicino diretti verso la Roma-Napoli dovranno seguire la traiettoria tracciata in blu in figura.



**Figura 6: Flussi da Vermicino ai caselli**

Chi dalla complanare destra vorrà dirigersi verso la rotatoria di via Bertoni o la rotatoria di via dell'Archiginnasio potrà seguire le due traiettorie di seguito evidenziate in blu.



Figura 7: Flussi vero le rotatorie di via Bertoni e di via dell'Archiginasio

## 2. ANALISI DELLE DISPOSIZIONI DEL P.R.G. DEL COMUNE DI ROMA

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Roma è stato adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 33 del 19/20 marzo 2003 ed è stato **approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 18 del 12 febbraio 2008**.

E' divenuto vigente il 14 marzo 2008 con la pubblicazione, sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio, della Deliberazione della Giunta Regionale n° 80 dell'8 febbraio 2008: *"Ratifica ai sensi dell'art. 66bis comma 6 della L.R. 38/99 e s.m.i. dell'accordo di pianificazione sottoscritto in data 6 febbraio 2008 dal Presidente della Regione Lazio e dal Sindaco di Roma inerente al Nuovo piano regolatore generale del Comune di Roma adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 33 del 19-20 marzo 2003"*.

Con Deliberazione di Commissario Straordinario con i poteri dell'Assemblea Capitolina n. 48 del 7 giugno 2016 è stato approvato il *disegno definitivo del Piano Regolatore* che rappresenta il compendio grafico del percorso pianificatorio avviato nel 2003 e tutte le modifiche ed integrazioni succedutesi fino alla conferenza di copianificazione.

L'elaborato prescrittivo definitivo "Sistemi e Regole" registra tutte le modifiche intervenute e costituisce la rappresentazione finale del PRG per ciascun ambito e per ciascuna delle componenti. A seguito degli adeguamenti sono state riportate le ricadute grafiche sull'elaborato prescrittivo "Rete ecologica" 1:10.000.

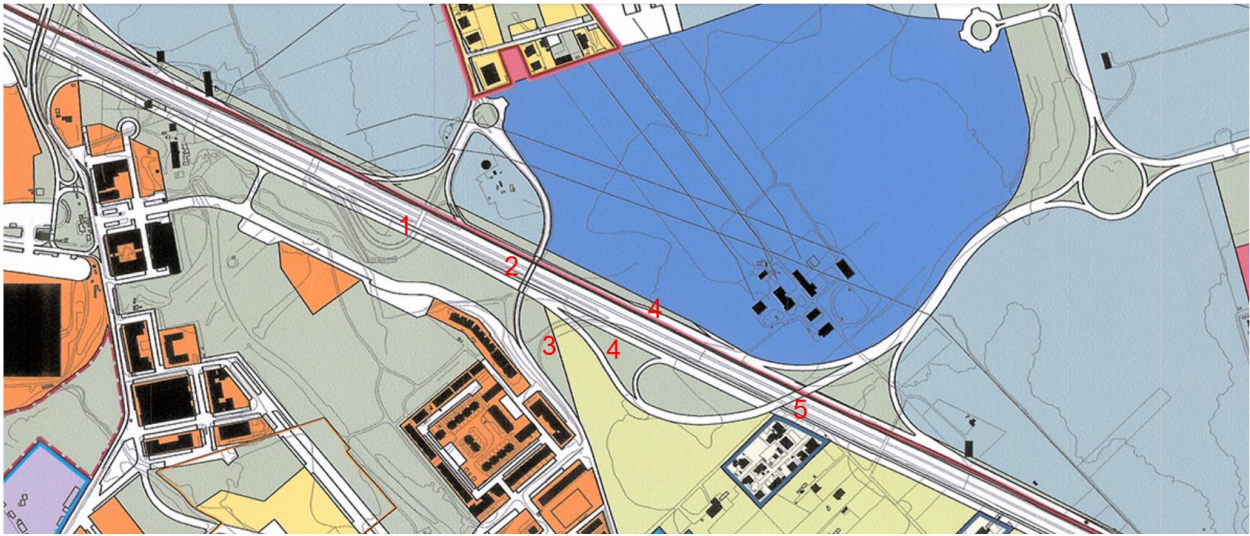
Il risultato finale è il disegno del Piano relativamente agli elaborati:

- 2. "Sistemi e regole" 1:5.000, (12 fogli + legenda)
- 3. "Sistemi e regole" 1:10.000, (31 fogli + legenda)
- 4. "Rete Ecologica" 1:10.000, (31 fogli)

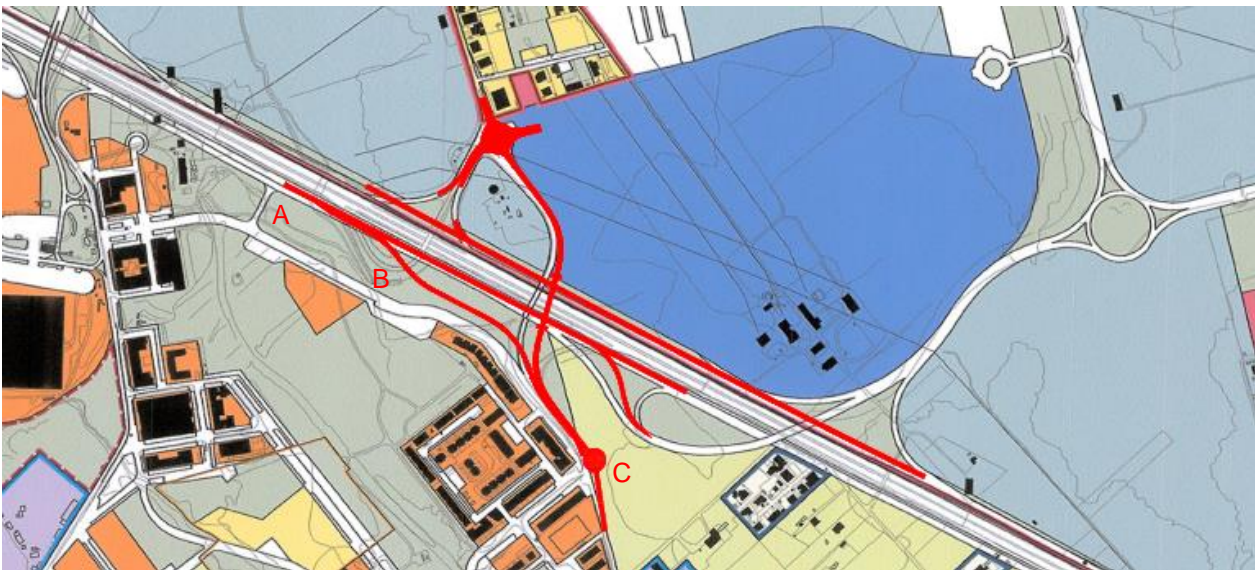
che rappresentano la forma definitiva degli elaborati grafici prescrittivi del PRG approvato con Deliberazione n. 18/2008.

La tavola prevede la demolizione di uno dei cavalcavia esistenti e del relativo svincolo di uscita (vedi punto 1 in figura), il potenziamento del cavalcavia di Passolombardo, oggetto della presente progettazione (vedi punto 2 in figura), l'eliminazione dell'attuale svincolo di accesso alla diramazione A1 da Via di Passolombardo (vedi punto 3 in figura), il completamento delle complanari destra e sinistra e dei relativi svincoli, ad oggi parzialmente realizzati, (vedi punto 4 in figura), la realizzazione del cavalcavia di Torrenova, ad oggi eseguita, (vedi punto 5 in figura)





**Figura 8: P.R.G. Roma Tavola 3.19 "Sistemi e regole"**



**Figura 9 – P.R.G. Roma Tavola 3.19 "Sistemi e regole" con sovrapposizione opere di progetto**

Gli unici punti in cui il progetto si distacca dalle disposizioni planimetriche del PRG sono indicati in figura con le lettere A, B e C e consistono rispettivamente nell'eliminazione dell'uscita a T dalla complanare destra (A), l'inserimento di un'uscita dalla stessa complanare verso Via di Passolombardo (B), peraltro già proposta ed approvata nella terza perizia di variante del 2011, e l'inserimento di una rotonda all'incrocio di quest'ultima con Via Sartre (C) in sostituzione di quella prospettata negli elaborati del 2011 in corrispondenza della confluenza tra lo sfiocco della complanare destra e via di Passolombardo.



Figura 10: Legenda del PRG Roma - "Sistemi e Regole"

La Rete Ecologica rappresenta l'insieme dei principali ecosistemi del territorio comunale e delle relative connessioni. Le misure, le azioni, gli interventi nella Rete ecologica sono volti a preservare, valorizzare, ripristinare, in modo coordinato, i valori e i livelli di naturalità delle aree, nonché ad assicurarne l'integrazione secondo criteri e obiettivi di continuità geografica e di funzionalità ecologica

La tavola 4.19 "Rete Ecologica" del PRG definisce l'ambito di progetto come "Componente secondaria (B)".

Le componenti secondarie (aree "B"): sono le aree di medio livello di naturalità e alto livello di integrazione tra le componenti primarie e tra le stesse componenti secondarie e comprendono principalmente: parte delle aree agricole e del reticolo idrografico; le aree del "Sistema insediativo" e del "Sistema dei servizi, infrastrutture e impianti", con valori naturalistici da preservare o ripristinare, ovvero necessarie ad assicurare continuità alla Rete ecologica.

Nelle componenti secondarie sono previste azioni prevalentemente di ripristino e riqualificazione ambientale delle aree compromesse o degradate, anche al fine di garantire continuità della Rete ecologica.

La tavola 4.19 non individua interferenze della progettazione in oggetto con le componenti del sistema ambientale e agricolo, fatta eccezione di una minima interferenza con un elemento del reticolo idrografico secondario.

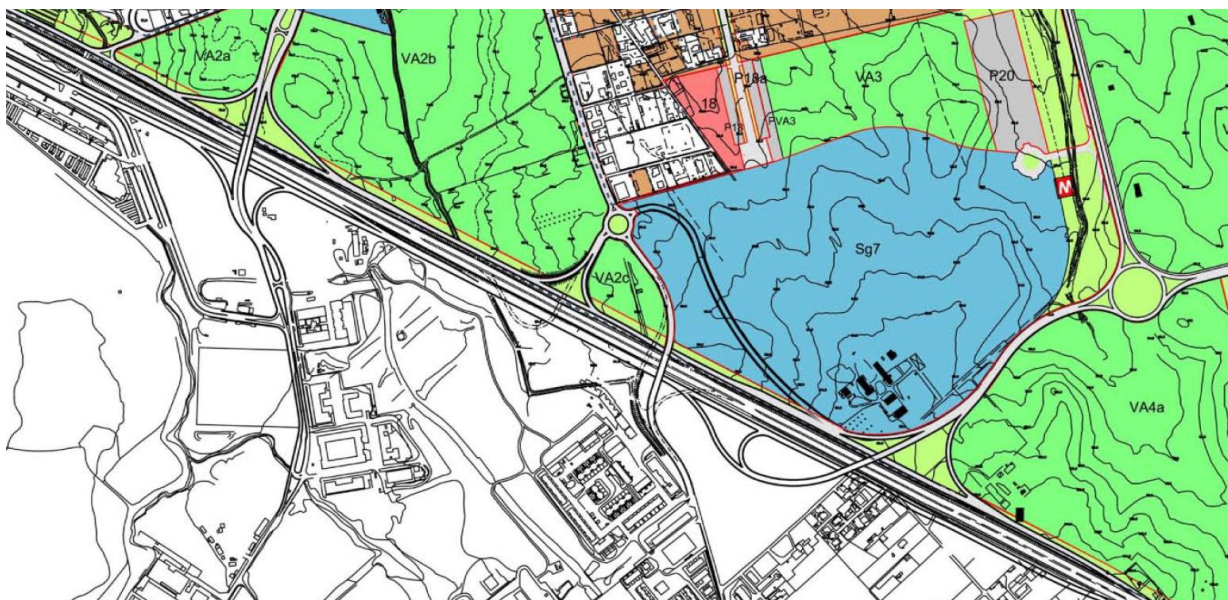


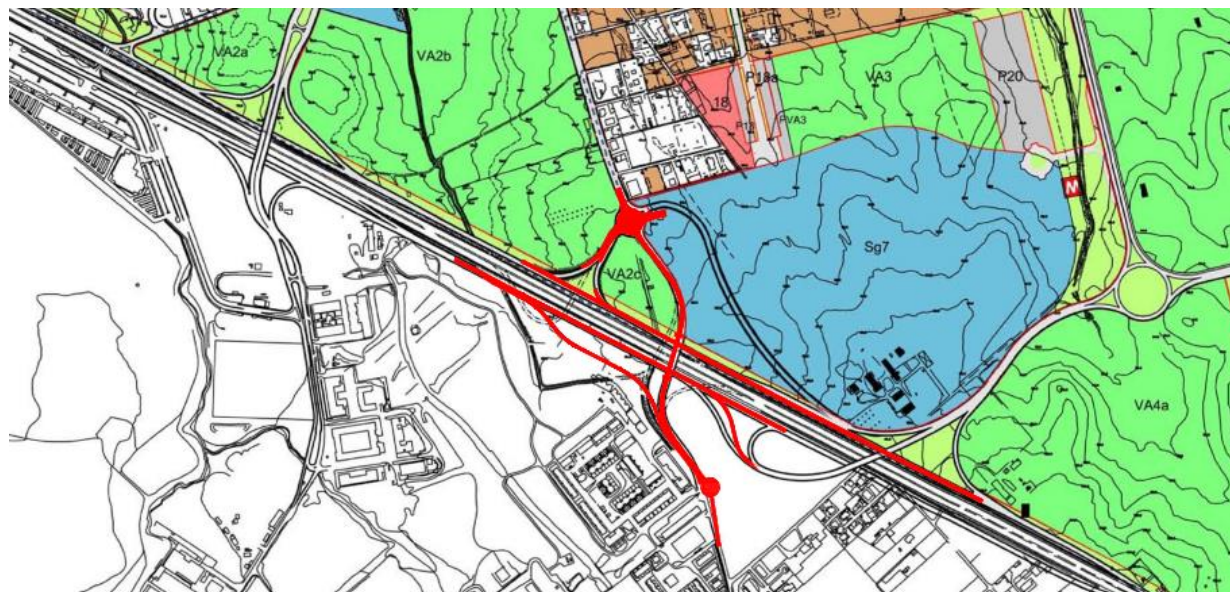
Figura 11: PRG Roma - Rete ecologica tav. 4.19

### 3. ANALISI DEL P.P. COMPENSORIO UNIVERSITARIO DI TOR VERGATA

Il Piano particolareggiato Compensorio Universitario di Tor Vergata è stato approvato con Accordo di Programma sottoscritto il 31/03/2005 e Variante Approvata con D.C.C. n°44 del 05/03/2005.

Il suddetto Piano, nell'elaborato Tavola 8 "Zonizzazione" individua il sistema infrastrutturale in accordo a quanto predisposto dal PRG, e configura il nuovo tracciato in corrispondenza di via di Passolombardo come viabilità di collegamento tra le due aree urbanizzate a Nord e a Sud del raccordo autostradale.





**Figura 12 – Piano Particolareggiato Comprensorio Universitario di Tor Vergata - U.O.2 Pianificazione ed Attuazione Aree Universitarie - Variante - Tav. 8 Zonizzazione”**

La tavola di PP, in accordo con le previsioni di PRG, prevede la demolizione dei due cavalcavia esistenti e la realizzazione di un nuovo cavalcavia su via di Passolombardo, oggetto della presente progettazione, leggermente disassato rispetto alla disposizione planimetrica di Piano Regolatore, l’eliminazione dell’attuale svincolo di accesso alla diramazione A1 da Via di Passolombardo, il completamento delle complanari destra e sinistra e dei relativi svincoli, ad oggi parzialmente realizzati, la realizzazione del cavalcavia di Torrenova, ad oggi eseguita.

Gli unici punti in cui il progetto si distacca dalle disposizioni planimetriche del PP consistono nell’inserimento di un’uscita dalla complanare destra verso Via di Passolombardo e nell’inserimento di una rotonda all’incrocio di quest’ultima con Via Sartre.

#### 4. ANALISI DEL P.P.E. DEL NUCLEO N°59 TOR VERGATA-PASSOLOMBARDO

Il Piano Particolareggiato di Esecuzione del Nucleo n°59 Tor Vergata-Passolombardo - Attuazione P.R.G. Zone 'O' - Recupero Urbanistico, adottato con Delibera C.C. n°48 del 24/02/1995 e approvato con Delibera Giunta Regionale n°4777/83, riguarda un’area limitrofa a quella strettamente occupata dal progetto e ne risulta interessato in quanto uno degli assi viari da esso normato costituisce uno dei quattro assi della rotonda prevista all’incrocio tra via di Passolombardo, le rampe di immissione e uscita alla complanare sinistra e la viabilità di accesso al complesso delle “Vele”.



Figura 13: Piano Particolareggiato di Esecuzione del Nucleo n°59 Tor Vergata-Passolombardo

Nella Tav. 7 Rete Viaria viene definita la sezione tipo delle due arterie costituite da Via di Passolombardo e Via Michele Pantanella; la sezione presenta una larghezza della carreggiata pari a 12,00 m con corsia di 7,50 m e due marciapiedi da 2,00 m. Le disposizioni del Piano Particolareggiato di Esecuzione del Nucleo n°59 Tor Vergata-Passolombardo non sono in contrasto con il progetto in esame.



Figura 14 – P.P. di Esecuzione del Nucleo n°59 Tor Vergata-Passolombardo – viabilità.

## 5. RISPONDENZA DEL PROGETTO ALLE DISPOSIZIONI URBANISTICHE

Dalla sovrapposizione del tracciato sul Piano Regolatore Generale vigente, approvato con Del. C.C. 18 del 12.02.2008 e successiva Del. C.S. 48 del 07.06.2016 di presa d'atto del disegno definitivo, il sedime di progetto ricade nelle componenti di seguito descritte.

### Complanare sinistra

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", disciplinata dall'art. 65 delle NTA vigenti.

Per le parti del tracciato ricadente in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", ai sensi del co.4 dell'art. 65 delle NTA vigenti "(...) Ai fini attuativi si applica la disciplina definita dai relativi strumenti urbanistici esecutivi, una volta approvati (...)".

Nello specifico trattasi del Piano Particolareggiato Comprensorio Universitario Tor Vergata, approvato con Deliberazione n°44 del 05.03.2007 e sue modifiche ed integrazioni.

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non ricade in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

### **Complanare destra**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il tracciato ricade in "Strade" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata dal Titolo IV Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti, artt. 89 e 90 delle NTA vigenti.

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente.

Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

Nell'elaborato gestionale "G8. Standard urbanistici" l'area non è classificata

### **Asse principale**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000:

- parte in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", disciplinata dall'art. 65 delle NTA vigenti;

nello specifico trattasi del P.P. Comprensorio Universitario Tor Vergata (vedi sopra);

- parte in "Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata ai sensi degli artt. 83 e 85 delle NTA vigenti;

- minima parte in "Agro Romano - Aree agricole" del Sistema Ambientale, disciplinata ai sensi degli artt. 68 e 74 delle NTA vigenti.

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

Nell'elaborato gestionale "G8. Standard urbanistici" parte del sedime ricade in Verde pubblico di livello locale - Verde esistente.

### **Rampa 1**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, in "Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata ai sensi degli artt. 83 e 85 delle NTA vigenti.

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

Nell'elaborato gestionale "G8. Standard urbanistici" parte del sedime ricade in Verde pubblico di livello locale - Verde esistente.

### **Rampa 2**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il tracciato ricade:

- parte in "Strade" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata dal Titolo IV Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti, artt. 89 e 90 delle NTA vigenti;

- parte in "Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata ai sensi degli artt. 83 e 85 delle NTA vigenti.

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

Nell'elaborato gestionale "G8. Standard urbanistici" parte del sedime ricade in Verde pubblico di livello locale - Verde esistente.

### **Rampa 3**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il sedime ricade in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", disciplinata dall'art. 65 delle NTA vigenti; nello specifico trattasi del P.P. Comprensorio Universitario Tor Vergata (vedi sopra).

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

### **Rampa 4**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il sedime ricade in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", disciplinata dall'art. 65 delle NTA vigenti; nello specifico trattasi del P.P. Comprensorio Universitario Tor Vergata (vedi sopra).

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

### **Rampa 5**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il sedime ricade in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", disciplinata dall'art. 65 delle NTA vigenti; nello specifico trattasi del P.P. Comprensorio Universitario Tor Vergata (vedi sopra).

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

### **Rampa 6**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il tracciato ricade in "Strade" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata dal Titolo IV Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti, artt. 89 e 90 delle NTA vigenti.

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "G1. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

Nell'elaborato gestionale "G8. Standard urbanistici" l'area non è classificata Rotatoria A

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il sedime ricade:

- maggior parte in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", disciplinata dall'art. 65 delle NTA vigenti; nello specifico trattasi del P.P. Comprensorio Universitario Tor Vergata (vedi sopra);

- minima parte in "Ambiti a pianificazione particolareggiata definita" della Città della trasformazione, disciplinata dall'art. 62 delle NTA vigenti. Nello specifico trattasi del P.P. di Esecuzione del Nucleo n°59 Tor Vergata-Passolombardo approvato con Delibera Giunta Regionale n°4777/83.

### **Rotatoria A**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il tracciato ricade:

- parte in "Strade" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata dal Titolo IV Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti, artt. 89 e 90 delle NTA vigenti;

- parte in "Servizi pubblici di livello urbano", del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata ai sensi degli artt. 83 e 84 delle NTA vigenti.

### **Rotatoria B**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il tracciato ricade:

- parte in "Strade" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata dal Titolo IV Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti, artt. 89 e 90 delle NTA vigenti;
- parte in "Agro Romano - Aree agricole" del Sistema Ambientale, disciplinata ai sensi degli artt. 68 e 74 delle NTA vigenti.

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "GI. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

Nell'elaborato gestionale "G8. Standard urbanistici" l'area non è classificata.

### **VS 01**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il sedime ricade in "Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita", disciplinata dall'art. 65 delle NTA vigenti; nello specifico trattasi del P.P. Comprensorio Universitario Tor Vergata (vedi sopra).

Nell'elaborato prescrittivo "4. Rete ecologica", il sedime non è classificato in alcuna componente. Nell'elaborato gestionale "GI. Carta per la Qualità" l'area non è censita.

Nell'elaborato gestionale "G8. Standard urbanistici" l'area non è classificata.

### **Via Paolo Valenti (esistente da dismettere)**

Nell'elaborato prescrittivo "3. Sistemi e Regole", foglio 19, scala 1:10.000, il tracciato ricade:

- in "Strade" del Sistema dei servizi e delle infrastrutture, disciplinata dal Titolo IV Sistema dei servizi, delle infrastrutture e degli impianti, artt. 89 e 90 delle NTA vigenti.

## **6. OBIETTIVI DELLA VARIANTE**

La Conferenza di Servizi si è conclusa con esito positivo con Determinazione Dirigenziale Numero Repertorio QN/1426/2023 e Numero Protocollo QN/207656/2023 del 30/10/2023.

In funzione delle risultanze della CDS risultano conformi alle disposizioni di PRG le seguenti opere di progetto:

- Complanare destra
- Complanare sinistra
- Asse principale nord
- Nuovo cavalcavia
- Rampa 3
- Rampa 4
- Rampa 5
- Rampa 6
- Rotatoria A a meno dell'uscita verso Le Vele

Per le suddette opere si può procedere alla realizzazione subordinatamente al recepimento delle prescrizioni e condizioni espresse dalle amministrazioni partecipanti.

Risultano invece difformi al PRG le seguenti opere di progetto:

- Asse principale sud
- Rampa 1



- Rampa 2
- Rotatoria A uscita verso Le Vele
- Rotatoria B
- VS01
- Via Paolo Valenti (esistente da dismettere)

**L'obiettivo** principale che ha condotto all'inserimento delle suddette opere in variante è stato quello di rendere funzionale l'opera infrastrutturale nel suo complesso e con la suddetta Determinazione Dirigenziale, si dispone di adottare la determinazione di conclusione positiva della Conferenza dei servizi decisoria ex art. 14, co. 2, legge n. 241/1990 - Forma semplificata e modalità asincrona indetta con nota prot. QN/2023/105732 del 29 maggio 2023, sospesa con nota prot. QN/2023/ 147267 del 12 luglio 2023 e riavviata con nota prot. QN/2023/189071 del 26 settembre 2023 per **l'approvazione in linea tecnica del progetto in oggetto.**

Determina inoltre di dare atto che ai sensi dell'art. 31 comma 6 del D.L. n. 13 del 24 febbraio 2023, convertito in L. n. 41 del 21 aprile 2023, l'esito favorevole della Conferenza di Servizi consente di procedere alla realizzazione delle opere previste nel progetto approvato, limitatamente alle parti di opera urbanisticamente conformi, subordinatamente al recepimento delle prescrizioni e condizioni espresse dalle amministrazioni partecipanti.

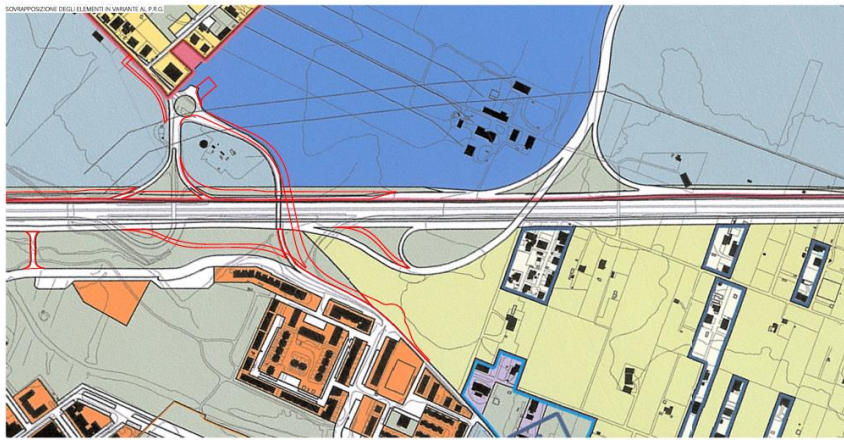
Per le parti d'opera difformi al PRG è necessario procedere al perfezionamento della variante ai sensi dell'art. 19 del DPR 327/2001 come meglio dettagliato nel successivo paragrafo.

## 7. PROPOSTA DI VARIANTE

La proposta di variante, limitatamente alle parti non conformi, modifica la destinazione d'uso delle attuali componenti (verde pubblico, verde privato, aree agricole, ecc.) facendole diventare "strada". Esistono anche casi in cui si agisce in maniera opposta, ovvero, per i tratti di viabilità esistente da dismettere, la proposta di variante trasforma l'attuale componente strade in verde pubblico, aree agricole, ecc.

Per la definizione di dettaglio delle trasformazioni fare riferimento alle tabelle allegate alla fine della presente relazione e alle seguenti tavole grafiche:

- Graficizzazione delle opere in variante al PRG
- Graficizzazione delle opere in variante al PP – Tav 1
- Graficizzazione delle opere in variante al PP – Tav 2
- Sovrapposizione del progetto stradale e degli elementi in variante su CTR
- Sovrapposizione del progetto stradale e degli elementi in variante su PRG e Catastale



Piano Regolatore Generale - Sistemi e Regole - Tav. 3.19  
Approvato con Del. C.C. n°18 del 12/02/2008 - Deliberazione Commissario Straordinario n°48 del 07/04/2016

SISTEMA DEI SERVIZI E DELLE INFRASTRUTTURE - SERVIZI	
	Servizi pubblici di livello urbano
	Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale
SISTEMA AMBIENTALE - AGRO ROMANO	
	Aree agricole
	Verde privato attrezzato
	AREE OGGETTO DI VARIANTE
	DISMISSIONI
	STRADE



Piano Particolareggiato Comprensorio Universitario di Tor Vergata - U.O.2  
Pianificazione ed Attuazione Aree Universitarie - Variante - Tav. 8 Zonizzazione  
Approvato con Accordo di Programma sottoscritto il 31/03/2005 e Variante Approvata con D.C.C. n°44 del 05/03/2005

COMPARTI EDILIZI	
	Perimetro dei comparti e n° identificativo
	Attrezzature di servizio generale
	Verde pertinenziale
AREE VERDI	
	Comparti di verde pubblico e di uso pubblico
AREE PUBBLICHE PER LA MOBILITA'	
	Sedi stradali pubbliche
	AREE OGGETTO DI VARIANTE
	DISMISSIONI
	STRADE

**FOGLIO 1037D - ELENCO PARTICELLE**

<b>Foglio</b>	<b>Particella</b>	<b>Asse di progetto</b>		<b>Destinazione urbanistica attuale ed eventuale trasformazione (in rosso)</b>	
1037D	718	Rampa 1		Strada	
1037D	826	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	827	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Aree agricole</b>
				Strada	
1037D	836	Rampa 1		Strada	
1037D	837	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	830	Rampa 1		Strada	<b>Strada</b>
				Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	838	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
				Strada	
1037D	840	Rampa 1		Strada	<b>Strada</b>
				Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	832	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	839	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	833	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	842	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	829	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
1037D	828	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
1037D	844	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1037D	843	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
1037D	850	Rotatoria A		Verde privato attrezzato	
1037D	849	Rotatoria A		Strada	
				Verde privato attrezzato	
1037D	835	Rotat.A-Prosec.	VS 01	Strada	<b>Strada</b>
				Verde privato attrezzato	
1037D	396	VS 01		Verde privato attrezzato	<b>Strada</b>
1037D	255	VS 01		Verde privato attrezzato	<b>Strada</b>
1037D	392	VS 01		Verde privato attrezzato	<b>Strada</b>

**FOGLIO 1038C - ELENCO PARTICELLE**

<b>Foglio</b>	<b>Particella</b>	<b>Asse di progetto</b>		<b>Destinazione urbanistica attuale ed eventuale trasformazione (in rosso)</b>	
1038C	427	Ax Principale		Strada	
				Aree agricole	
1038C	725	Rampa 2		Strada	<b>Aree agricole</b>
				Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
				Aree agricole	
1038C	723	Rampa 2		Strada	
1038C	737	Rampa 2		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
				Strada	<b>Aree agricole</b>
1038C	735	Rampa 2		Strada	
				Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
				Aree agricole	
1038C	728	Ax Principale		Servizi pubblici di livello urbano	<b>Strada</b>
				Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
1038C	729	Ax Principale		Servizi pubblici di livello urbano	
1038C	730	Ax Principale		Servizi pubblici di livello urbano	
1038C	734	Ax Principale	Rotatoria A	Servizi pubblici di livello urbano	
1038C	733	Ax Principale	Rotatoria A	Servizi pubblici di livello urbano	<b>Strada</b>
1038C	651	Rotatoria A		Servizi pubblici di livello urbano	<b>Strada</b>
1038C	652	Rotatoria A		Servizi pubblici di livello urbano	<b>Strada</b>
1038C	650	Rotatoria A		Servizi pubblici di livello urbano	
				Strada	
1038C	634	Rotatoria A		Strada	
1038C	638	Ax Principale	Rotatoria A	Strada	
				Servizi pubblici di livello urbano	<b>Strada</b>
1038C	637	Ax Principale	Rotatoria A	Strada	
				Verde privato attrezzato	

1038C	632	Ax Principale	Rotatoria A	Strada	
				Verde privato attrezzato	
1038C	641	Ax Principale		Strada	
1038C	639	Ax Principale		Strada	
				Verde privato attrezzato	
1038C	727	Ax Principale		Verde privato attrezzato	
1038C	714	Ax Principale		Verde privato attrezzato	
1038C	635	Ax Principale		Aree agricole	<b>Strada</b>
1038C	654	Rotatoria B		Aree agricole	<b>Strada</b>
				Strada	<b>Aree agricole</b>

FOGLIO 1042 - ELENCO PARTICELLE					
Foglio	Particella	Asse di progetto		Destinazione urbanistica attuale ed eventuale trasformazione (in rosso)	
1042	425	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
1042	421	Rampa 1		Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
1042	22	Ax Principale	Rampa 1	Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
1042	423	Ax Principale	Rampa 1	Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
				Strada	
1042	424	Ax Principale	Rampa 1	Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	<b>Strada</b>
				Strada	
1042	417	Rotatoria B		Strada	