

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
Direzione Pianificazione Generale

VARIANTE URBANISTICA AL P.R.G.

ai sensi dell'art. 19 del D.P.R. n. 327/2001

Con i poteri del commissario Straordinario Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nell'ambito del territorio di Roma Capitale. Con nomina decreto del Presidente della Repubblica del 4 febbraio 2022, ai sensi dell'art. 1 comma 421 della Legge 30 dicembre 2021, n. 234 e s.m.i.

Variante urbanistica al P.R.G. vigente concernente:

**"l'area dove insiste il mercato rionale Niccolini Monteverde Vecchio
Municipio Roma XII"**

SMARTCIG: ZED3D02C10

**RELAZIONE TECNICA URBANISTICA
VERIFICA PRELIMINARE DI SOSTENIBILITA' URBANISTICA**

Elaborato
1

Relazione Tecnica

Il Direttore

Data
13/01/2025

Indice generale

1. Premessa	2
2. Inquadramento Territoriale	2
Contesto Storico e Urbanistico	2
Collocazione dell'Area d'Intervento.....	3
Caratteristiche del Contesto Commerciale.....	3
3. Analisi dello stato di fatto	4
Viabilità e criticità dei parcheggi	4
Sintesi delle problematiche	4
4. Considerazione dei caratteri insediativi, funzionali, culturali e ambientali dei luoghi e del contesto di intervento	5
Il valore dei negozi di vicinato	5
Identità del quartiere e contesto urbanistico.....	5
5. Analisi dei tracciati viari circostanti	6
6. Inquadramento urbanistico	8
7. il progetto di variante urbanistica	9
Intervento urbanistico per la razionalizzazione del mercato rionale di via Niccolini	9
Obiettivi progettuali	9
Collocazione del mercato	9
Progetto di riqualificazione	9
Valutazione del fabbisogno di parcheggi.....	9
Gestione della viabilità	9
8. Bilancio degli standard urbanistici allo stato di fatto del Mercato di Via Niccolini	10
Calcolo standard urbanistici per parcheggi	10
9. Conclusioni della verifica preliminare di sostenibilità urbanistica	10

1. Premessa

La seguente relazione di verifica di sostenibilità urbanistica è finalizzata a dimostrare il ridotto impatto urbanistico che la costituzione di un area mercatale nella zona di Monteverde vecchio ha sul territorio e sulla applicabilità della deroga prevista dall'art. 7 comma 15 delle norme tecniche del piano regolatore di Roma Capitale.

Nello specifico si analizzeranno :

- a) una valutazione del fabbisogno effettivo di parcheggi pubblici e privati delle attività da insediare, tenendo conto delle specifiche peculiarità delle stesse e delle fasce orarie di esercizio;
- b) un bilancio della domanda effettiva e dell'offerta di aree di sosta nel contesto urbano di riferimento, anche in funzione del sistema di accessibilità, delle modalità di trasporto e del regime di traffico, delle fasce orarie di esercizio delle attività insediate;
- d) la considerazione dei caratteri insediativi, funzionali, culturali e ambientali dei luoghi e del contesto d'intervento.

2. Inquadramento Territoriale

L'area di intervento si trova nel quartiere di Monteverde, situato a Roma sul lato destro del Tevere, a ovest del centro storico, nel territorio del XII Municipio. Questa zona corrisponde alle propaggini occidentali del Gianicolo.

La variante per realizzare il mercato è collocato al limite delle aree di espansione urbana previste dal Piano Regolatore del 1909, in una zona vicina alle mura cittadine e attualmente denominata Monteverde Vecchio. Quest'area, compresa tra via Carini e piazza Rosolino Pilo, si distingue per la presenza di villini signorili con giardino, inclusi dal vigente Piano Regolatore nella "città storica".

Lo sviluppo edilizio del quartiere è proseguito durante il periodo fascista, con la costruzione di:

- Case popolari (soprannominate "i grattacieli") nella vallata di via di Donna Olimpia, un'area un tempo attraversata dal fosso di Tiradiavoli fino al Ponte Bianco, una struttura ferroviaria degli anni Venti.
- L'ospedale del Littorio, oggi conosciuto come San Camillo.
- Palazzine situate sull'altro rilievo di Monteverde Nuovo, incentrato su piazza San Giovanni di Dio.

Queste ultime edificazioni ad alta densità risultano però lontane dall'area oggetto dell'intervento. Pur non essendo compresa tra le aree rilevanti della rete ecologica, via Giovanni Battista Niccolini presenta una stretta correlazione con il sistema di viali alberati che caratterizza l'intero quartiere. Tra queste, via Giulio Barilli corre parallela a via Niccolini, mentre via Guido Guinizzelli costituisce parte del percorso di collegamento tra il centro parrocchiale Regina Pacis, cuore del quartiere, e la stazione Quattro Venti.

Contesto Storico e Urbanistico

Il Piano Regolatore del 1883 e quello del 1909, insieme alle successive varianti, hanno cercato di coniugare l'attenzione all'orografia del territorio con la ricerca di modelli urbani alternativi rispetto alla città compatta e densamente abitata.

Questa visione si è concretizzata in particolare nella zona di Monteverde Vecchio, attraverso una scelta di edilizia a bassa densità caratterizzata dalla presenza di spazi aperti e da alberature lungo le strade.

La Carta della Qualità di questi tessuti urbani prevede che gli interventi di recupero siano finalizzati a preservare e valorizzare:

- Il disegno plastico della viabilità.
- La gerarchia dei tracciati.
- Il rapporto tra le strade e l'edificazione esistente.

Ogni intervento dovrebbe puntare a ripristinare le condizioni originarie di tali caratteristiche, mantenendo l'integrità del contesto storico e ambientale.

Collocazione dell'Area d'Intervento

L'area oggetto dell'intervento si trova nelle vicinanze della stazione Quattro Venti (servita dalle linee FL3 Tiburtina-Cesano e FL5 Termini-Civitavecchia). A nord si trovano le Mura Gianicolensi, che costeggiano il parco pubblico di Villa Sciarra, mentre a ovest si estende il parco pubblico di Villa Pamphili, uno dei principali polmoni verdi di Roma.

L'ingresso nord del mercato è situato a pochi metri dalla Parrocchia di Santa Maria Regina Pacis, un importante punto di riferimento per la comunità locale.

Caratteristiche del Contesto Commerciale

Il territorio adiacente all'area di intervento è caratterizzato da un commercio di vicinato ben sviluppato, che contribuisce alla vitalità del quartiere. Le principali attività presenti consistono in negozi al dettaglio e piccoli supermercati, che servono prevalentemente i residenti della zona.

FIGURA 1 – FOTO SATELLITARE – INQUADRAMENTO AREA DI INTERVENTO

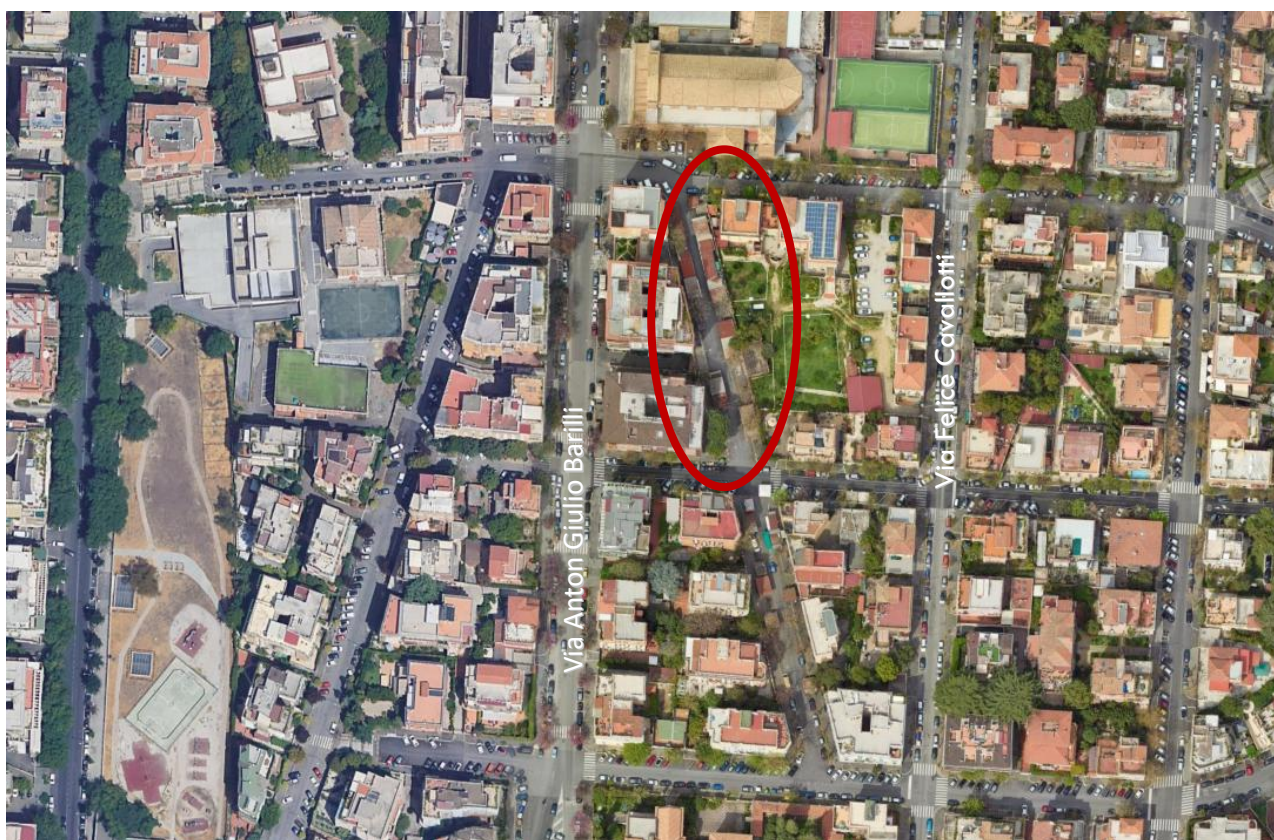


FIGURA 2 – FOTO SATELLITARE – INQUADRAMENTO AREA DI INTERVENTO

3. Analisi dello stato di fatto

Attualmente, l'area oggetto dell'intervento si presenta in condizioni di degrado e obsolescenza, sia dal punto di vista funzionale che strutturale. Le attività commerciali presenti hanno progressivamente perso il loro valore attrattivo a causa della mancanza di una pianificazione strutturata e razionale, trasformando l'area in un ambiente disorganizzato e privo di coerenza estetica e funzionale.

Uno degli aspetti critici è rappresentato dai **box vendita**, che risultano fatiscenti e collocati in modo casuale, senza seguire una logica progettuale che possa favorire un'organizzazione efficiente degli spazi. L'assenza di una razionalizzazione degli elementi esistenti ha generato un contesto urbano frammentato, caratterizzato da un **assetto disordinato** che ostacola la fruizione sia per i commercianti che per gli utenti.

Le modifiche apportate nel corso degli anni, spesso in maniera improvvisata, hanno ulteriormente compromesso la qualità dello spazio urbano. La strada appare oggi segnata dalla presenza di **elementi casuali**, con marciapiedi disomogenei, soggetti a continui restringimenti e allargamenti che creano un andamento irregolare e poco funzionale.

Viabilità e criticità dei parcheggi

La situazione viabilistica risulta fortemente compromessa, in particolare durante le ore mattutine, quando l'attività commerciale è più intensa. La **viabilità veicolare** è penalizzata dalla presenza di manufatti temporanei come i box vendita, posizionati in modo non razionale e spesso a cavallo tra la carreggiata e il marciapiede.

Questa configurazione genera **spazi di risulta** insufficienti per consentire un parcheggio regolare, causando disagi sia agli automobilisti che ai residenti.

Sintesi delle problematiche

In sintesi, l'area si caratterizza per:

- **Degrado strutturale:** box vendita obsoleti e mal posizionati, privi di una logica distributiva coerente.
- **Disorganizzazione spaziale:** elementi urbani disomogenei, con marciapiedi frammentati e discontinui.
- **Criticità viabilistiche:** difficoltà di scorrimento veicolare, soprattutto nelle ore mattutine, aggravate dalla mancanza di spazi adeguati per il parcheggio.
- **Mancanza di attrattività:** il contesto urbano non risponde più alle esigenze di commercianti e residenti, risultando poco funzionale e scarsamente fruibile.
- Un intervento di riqualificazione è dunque indispensabile per restituire dignità all'area, migliorare l'organizzazione degli spazi e favorire la rigenerazione urbana, con l'obiettivo di creare un ambiente più ordinato, funzionale e attrattivo per tutte le parti coinvolte.

4. Considerazione dei caratteri insediativi, funzionali, culturali e ambientali dei luoghi e del contesto di intervento

L'area in questione è caratterizzata da una stratificazione di fasi costruttive che risalgono ai primi anni del Novecento, a partire dalla zona di **Monteverde Vecchio**, contraddistinta da edifici di piccole dimensioni e strade di vicinato. Successivamente, il quartiere si è ampliato con la realizzazione di edifici a maggiore densità abitativa, rispecchiando l'evoluzione urbanistica del territorio.

Un importante intervento infrastrutturale che ha inciso sulla mobilità del quartiere è stato realizzato in occasione dei Mondiali di Calcio del 1990, con il ripristino del collegamento ferroviario in galleria della linea tirrenica (tratta Trastevere – San Pietro), il quadruplicamento dei binari e l'apertura della nuova stazione su viale Quattro Venti.

Il quartiere dove si colloca l'intervento presenta un tessuto urbano semintensivo, caratterizzato prevalentemente da edifici di tipologia a **"palazzina plurifamiliare"**. Tuttavia, la parte storica del quartiere, che si sviluppa attorno al nuovo Mercato Niccolini, conserva una forte identità locale, grazie alla presenza di un **commercio di vicinato ben strutturato** e a una serie di attività che ne mantengono viva la quotidianità.

Il valore dei negozi di vicinato

Un elemento cardine dell'identità del quartiere è rappresentato dai **negozi di vicinato**, che rivestono un ruolo cruciale sia a livello funzionale che sociale. Questi esercizi commerciali non solo forniscono beni e servizi essenziali, ma creano anche una rete di relazioni umane che rafforza il senso di comunità e appartenenza.

La distribuzione di queste attività, spesso a conduzione familiare, consente di avere punti vendita facilmente raggiungibili a piedi o con brevi spostamenti, favorendo un modello di mobilità sostenibile e a misura d'uomo. La presenza di negozi come alimentari, panetterie, macellerie, farmacie e piccoli supermercati garantisce l'accesso a prodotti di qualità e contribuisce a mantenere vivo il legame tra i residenti e il territorio.

Inoltre, i negozi di vicinato non si limitano alla mera funzione economica, ma rappresentano veri e propri luoghi di incontro, in grado di favorire la socializzazione tra gli abitanti del quartiere. Questi spazi, infatti, si integrano armoniosamente nel tessuto urbano e fungono da punti di riferimento per la popolazione locale.

Identità del quartiere e contesto urbanistico

Il tessuto urbano riflette ancora oggi l'impostazione urbanistica originaria, improntata sulla creazione di un quartiere residenziale a misura d'uomo, dove la maggior parte degli spostamenti si svolgono all'interno dello stesso.

In particolare, la zona oggetto dell'intervento si trova nel cuore del quartiere, in prossimità di alcuni importanti elementi attrattivi:

- **La chiesa parrocchiale**, il cui ingresso è già stato oggetto di un intervento di riqualificazione.
- **Il teatro Vascello**, un rilevante polo culturale per l'intera comunità.
- **Viale Anton Giulio Barilli**, una delle principali arterie commerciali del quartiere, ricca di negozi di vicinato che contribuiscono alla vitalità del tessuto sociale.

Questi elementi qualificano la zona come un'area vivace, capace di andare oltre la semplice funzione residenziale. Il quartiere si configura infatti come una **città viva e autonoma**, in grado di sviluppare una propria vita sociale, culturale e lavorativa, offrendo spazi e servizi che incentivano la partecipazione e il senso di appartenenza alla comunità.

5. Analisi dei tracciati viari circostanti

La viabilità veicolare se pur intensa è costituita soprattutto da traffico locale dei residenti, caratterizzata nell'uscita e rientro nel quartiere, gli spostamenti interni nel quartiere avvengono soprattutto a piedi viste le modeste dimensioni delle attività commerciali e di pochi servizi attrattivi per i non residenti.

I trasporti extra quartier sono soddisfatti attraverso la stazione 4 Venti collocata nell'omonima via . I collegamenti con la stazione dei quattro venti sono ben presenti ed anche oggetto di sviluppo, attraverso la realizzazione di un importante scalinata che dalla stazione porta alla zona alta del quartiere permettendo un più facile accesso al viale Anton Giulio Barilli e quindi alla zona d'intervento.

Quest'ultima permette un facile collegamento con il resto della città attraverso il collegamento ferroviario alla rete urbana, i restanti collegamenti con i mezzi pubblici sono effettuati attraverso linee 870 e 44 per i colli portuensi il 23 e 870 da e per il quartiere Prati il 75 e 44 per e da le zone centrali quali circo massimo

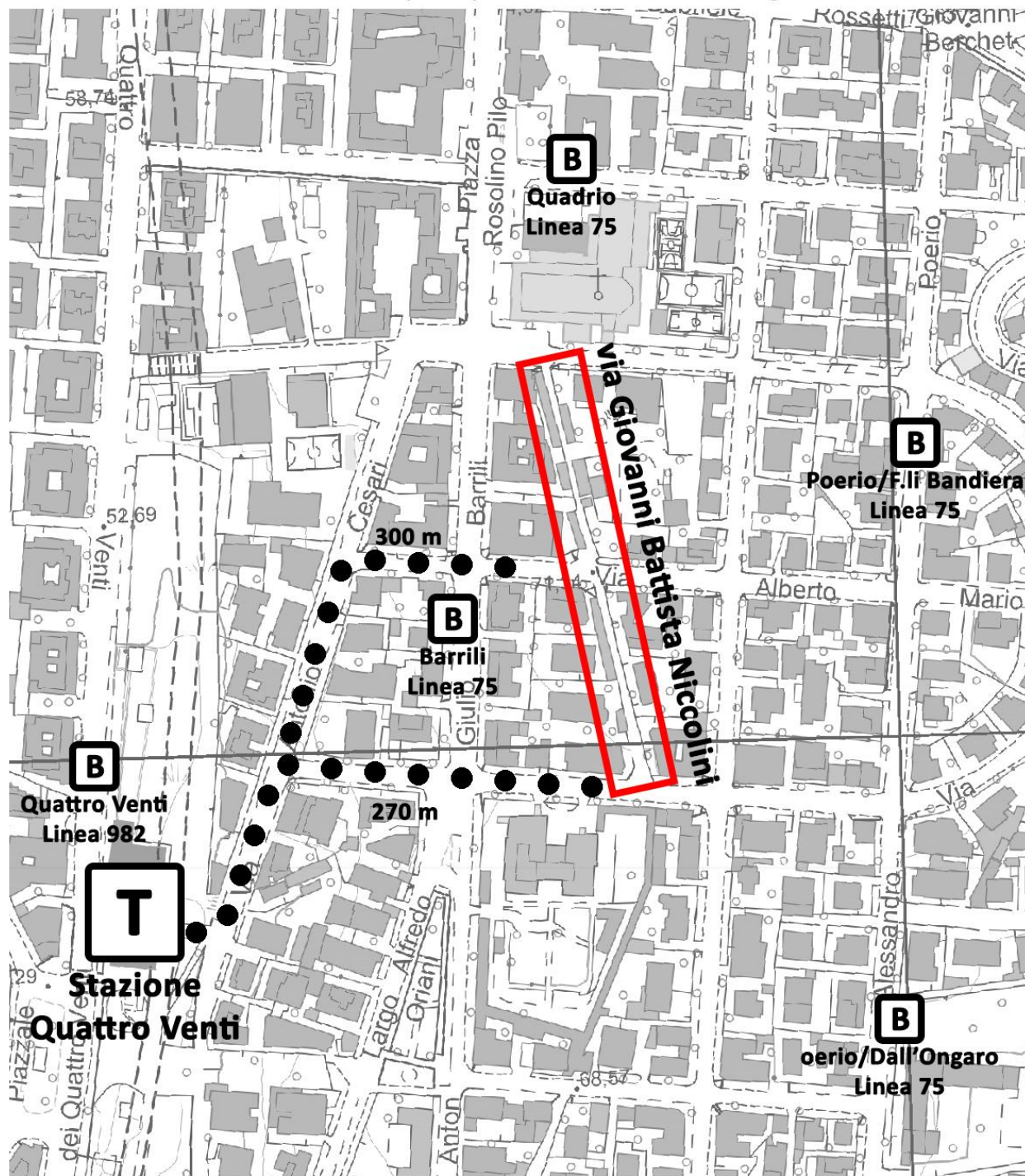
A una distanza di circa 600 m è possibile arrivare alla base della collina di Monteverde con collegamenti pressoché con tutto il resto della città attraverso le linee che passano sulla Giannicolenze e sul lungotevere

La maglia stradale esistente è caratterizzata da un impianto irregolare generato dai primi insediamenti avvenuti nei primi anni del 900. Il Sistema della circolazione veicolare all'interno del quartiere per sopperire all'irregolarità delle sezioni stradali è regolato da un sistema di sensi unici o sensi unici alternati.

L'accesso all'area di intervento avviene principalmente da Via Francesco Domenico Guerrazzi, una strada ubicata a Sud del perimetro dell'area dove saranno collocati gli standard urbanistici, seppur attualmente accessibile in entrambi i sensi di marcia.

Viste le caratteristiche sin qui elencate si pone l'attenzione sull'importanza della vicina stazione ferroviaria che dista meno di 500 m dall'area di progetto e garantisce un ottimo collegamento con il resto della città e favorisce al contempo l'utilizzo del trasporto collettivo.

Localizzazione stazioni e fermate trasporto pubblico locale su C.T.R. Regionale



Legenda

- | | | | |
|----------|----------------------|---|-----------------------------|
| B | Fermata autobus | ● ● ● ● | Tragitto a piedi |
| T | Stazione ferroviaria |  | Perimetro di localizzazione |

6. Inquadramento urbanistico

L'area è individuata nel Piano regolatore generale del Comune di Roma risulta come strada pubblica.

In particolare, secondo le previsioni del Piano Regolatore vigente, approvato con la Deliberazione C.C. n. 18 del 12.02.2008 e successiva Deliberazione del Commissario Straordinario adottata con i poteri dell'Assemblea Capitolina n. 48 del 07.06.2016, l'area circostante ricade:

- nell'elaborato prescrittivo “3. Sistemi e Regole” (foglio 17 - scala 1:5.000) risulta nella componente “Strade” - Infrastrutture per la mobilità del Sistema dei servizi e delle infrastrutture di cui all'art. 89 e 90 delle NTA vigenti, all'interno della categoria della città storica, tessuti ad espansione otto-novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme – T5.



FIGURA 3 – STRALCIO PRG SISTEMI E REGOLE 1:5000

7. il progetto di variante urbanistica

Intervento urbanistico per la razionalizzazione del mercato rionale di via Niccolini

L'intervento urbanistico proposto mira a razionalizzare una situazione esistente ormai insostenibile dal punto di vista del decoro urbano e delle condizioni igienico-sanitarie.

L'obiettivo è organizzare gli spazi commerciali in modo più efficiente, prevedendo una sistemazione dei box del mercato che includa servizi adeguati sia per i commercianti che per gli utenti.

Obiettivi progettuali

Il principio progettuale si basa sulla valorizzazione del commercio di vicinato, concentrando i box mercatali lungo **via Niccolini** e razionalizzandone la disposizione. Questo permetterà di liberare i percorsi pedonali dalle attuali occupazioni e di ampliare la larghezza dei marciapiedi, migliorando la fruibilità per i pedoni.

Dal punto di vista urbanistico, l'intento è quello di creare, attraverso il mercato, un tratto urbano pedonalizzato nel primo tratto di via Niccolini. L'area diventerebbe così un centro nevralgico per il commercio di vicinato e offrirebbe percorsi senza traffico automobilistico, incentivando la vivibilità del quartiere.

Collocazione del mercato

La zona prescelta per il mercato rionale è stata individuata in base alle preesistenze e alla sua vicinanza a punti di interesse del quartiere, come la chiesa parrocchiale e le attività commerciali già presenti. Questa posizione è baricentrica rispetto al quartiere di Monteverde Vecchio, favorendo una maggiore accessibilità per i residenti della zona.

Progetto di riqualificazione

L'attuale disposizione dei box mercatali, collocati a cavallo tra il marciapiede e la carreggiata stradale, presenta diverse criticità:

- Impedisce il parcheggio delle automobili.
- Ostacola la fruizione comoda dei marciapiedi.
- Risulta troppo vicina agli edifici e alle attività commerciali esistenti.

Il progetto propone di risolvere queste problematiche spostando l'area mercatale al centro della carreggiata. Questa soluzione libererà i marciapiedi, migliorando l'accessibilità sia agli spazi intorno ai box sia agli ingressi degli edifici e delle attività commerciali.

Nell'ambito dell'intervento, si prevede inoltre l'eliminazione di varie superfetazioni presenti nel secondo tratto di via Niccolini. Questo permetterà di liberare spazio e aumentare la superficie disponibile per il parcheggio delle automobili.

Valutazione del fabbisogno di parcheggi

Un progetto di riqualificazione non può prescindere dall'analisi del fabbisogno effettivo dei parcheggi. Attualmente, i box del mercato sono disposti in maniera dispersiva lungo la carreggiata. Tale configurazione era stata originariamente pensata per un mercato con un numero maggiore di operatori. Tuttavia, a seguito di progressive chiusure, il mercato si trova oggi in condizioni ridotte. Il mercato attuale serve prevalentemente una clientela locale, composta principalmente da residenti delle aree limitrofe. Nonostante ciò, è privo di spazi di servizio fondamentali, come servizi igienici, un'area per la gestione dei rifiuti e un'adeguata dotazione di parcheggi e spazi verdi.

Gestione della viabilità

Su via Giovanni Battista Niccolini, sede del mercato, è attualmente in vigore il divieto di transito e sosta nelle ore di apertura (6:00-17:00). Tuttavia, lo spazio tra i box vendita viene poco utilizzato,

salvo in caso di infrazioni al divieto. La riorganizzazione degli spazi consentirà di ottimizzare anche questa situazione, migliorando la vivibilità complessiva dell'area

8. Bilancio degli standard urbanistici allo stato di fatto del Mercato di Via Niccolini

Al fine di valutare il carico urbanistico si rimanda in primis alla determinazione della Sul da realizzare.

Il progetto prevede la realizzazione di:

N. 18 Box vendita da 16 mq per un totale di 288 mq

N.4 Box vendita da 24 mq 4 per un totale di 96 mq

N.1 Box servizi per un totale di 48,85 mq

Totale SUL 432,85

Il Mercato di Via Niccolini rientra nelle destinazioni d'uso "commerciali, medie strutture di vendita CU/b (superficie di vendita fino da 250 a 2.500 mq)"

CU/b = Carico urbanistico medio

Come è evidente dal calcolo aritmetico progetto rientra per pochi mq in un carico urbanistico medio ma a tutti gli effetti ha le caratteristiche di un impianto di a carico urbanistico basso.

Calcolo standard urbanistici per parcheggi

Essendo l'area di intervento localizzata ad una distanza inferiore a m. 500 dalla Stazione ferroviaria Quattro Venti, si rientra nella casistica dell'art. 7 comma 15 delle NTA art. 7 comma 15, PRG Roma, Norme tecniche di attuazione. Per gli edifici localizzati ad una distanza inferiore a m. 500, misurata come percorso pedonale più breve, da fermate o stazioni di trasporto pubblico ferroviario regionale o metropolitano o da fermate poste nei "corridoi riservati al trasporto pubblico di superficie" di cui all'art. 94, comma 12, la dotazione di parcheggi pubblici può essere ridotta agli standard minimi stabiliti da norme statali o regionali. Per gli edifici e le funzioni da localizzare all'interno o in stretta prossimità di tali stazioni o fermate, ove consentito da strumenti di intervento indiretto, i parcheggi pubblici e privati da reperire possono essere destinati a parcheggio di scambio."

Il calcolo si determina quindi secondo la legge 1444/68 art. 5

Riferimenti normativi	Indici	Formula per il calcolo degli standard urbanistici
legge 1444/68	Parcheggi pertinentziali	$432,85 \times 0,4 = 173,14 \text{ mq}$

9. Conclusioni della verifica preliminare di sostenibilità urbanistica

Si ritiene che la verifica preliminare di sostenibilità sia soddisfatta e come previsto dal art. 7 comma 16 si ritiene di aver tenuto conto :

a) delle specifiche peculiarità delle stesse e delle fasce orarie di esercizio, in quanto le ore di mercato sono circoscritte alla sola mattina determinando un carico urbanistico nullo durante il pomeriggio e la domenica;

b) Per ciò che riguarda la sosta si è esplicitato la caratteristica di vendita al dettaglio con un'utenza di vicinato che determina un traffico veicolare quasi nullo

d) per ciò che riguarda i caratteri, funzionali, culturali e ambientali dei luoghi e del contesto d'intervento si è evidenziato che tutti gli indirizzi urbanistici convergono nel favorire lo sviluppo di un commercio di tipo locale e di quartiere finalizzato alla riduzione degli spostamenti con automobile.

La rivitalizzazione di strutture di quartiere determina sicuramente una riduzione del traffico veicolare

Tenendo conto:

- delle **dimensioni ridotte** dell'intervento;
- della **vicinanza alla stazione ferroviaria** Quattro Venti;
- della tipologia dell'**attività**, ovvero di **vicinato e commercio al dettaglio**;
- dei **flussi di traffico favorevoli negli orari di esercizio**.
-

E considerando il progetto proposto:

- di **riqualificazione** di una situazione ad oggi di degrado e non organizzazione delle funzioni e degli spazi;
- di recupero di aree, ad oggi mal sfruttate, per il soddisfacimento degli standard urbanistici.
-

Si ritiene che, il progetto di riqualificazione del Mercato di Via Niccolini sia sostenibile urbanisticamente e sia attuabile la deroga alla dotazione di standard urbanistici consentiti dal comma 15.