

# ANELLO VERDE

---

## SCHEMA DI ASSETTO GENERALE



# ROMA



Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica  
Direzione Rigenerazione Urbana

# RISORSE

PER ROMA *s.p.a.*

Assessorato all'Urbanistica  
Assessore: arch. Luca Montuori

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica  
Direttore: arch. Cinzia Esposito

Direzione Rigenerazione Urbana  
Direttore: arch. Silvia Capurro

Funzionario Titolare di Posizione Organizzativa: arch. Pierluigi Masi

Amministratore Delegato  
ing. Giuseppe Noviello

Area Territorio  
Direttore: arch. Massimo Mengoni

Responsabile di progetto per la progettazione urbana: arch. Angelo Todaro

## ANELLO VERDE

Ambito Strategico del Ferro e Ambito Ex SDO

# SCHEMA DI ASSETTO GENERALE

### PROGRAMMAZIONE

### Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde - Linee guida

PR 2

giugno 2020





**ANELLO VERDE**

**SCHEMA DI ASSETTO GENERALE**

**Linee guida**

giugno 2020



**Assessorato all'Urbanistica**

Assessore: arch. Luca Montuori

Staff: arch. Gabriella Raggi (coordinamento), arch. Giorgio Pulcini,  
ing. Emilia Rosmini

**Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica**

Direttore: arch. Cinzia Esposito

**Direzione Rigenerazione Urbana**

Direttore: arch. Silvia Capurro

Funzionario Titolare di Posizione Organizzativa: arch. Pierluigi Masi

**Amministratore Delegato**

Ing. Giuseppe Noviello

**Area Territorio**

Direttore: arch. Massimo Mengoni

Responsabile di progetto per la progettazione urbana: arch. Angelo Todaro

arch. Gian Luca Caramignoli

**Gruppo di lavoro:**

arch. Laura Alpi, arch. Annalisa Bambini, arch. Simone Capozzi,  
arch. Emanuela Ciferri, arch. Claudia Sabina Giordano,  
arch. Elisabetta Luzzi, arch. Alessandra Mattei, dott. Daniele Onofri,  
arch. Mara Picanza, arch. Rosalia Pisano, dott.ssa Silvia Sbardella,  
arch. Nicoletta Razza



## SOMMARIO

<b>PREMESSE</b>	<b>1</b>
Lo Schema di Assetto Generale	1
Il sistema dell'Anello Verde - una prima definizione d'ambito	3
Il punto di partenza	5
Gli obiettivi e gli indirizzi	7
Ambiente e cambiamenti climatici: la città sostenibile	7
Mobilità intelligente e alternativa: la città connessa e intermodale	7
Le porte della città: qualità ed integrazione	8
Sviluppo a "saldo zero"	9
Informazione, ascolto e partecipazione: una <i>vision</i> condivisa e radicata nel territorio	10
<b>LA METODOLOGIA</b>	<b>11</b>
Le analisi preliminari	11
Le sintesi e le valutazioni	12
L'approccio progettuale per "Strategie" ed "Azioni"	13
<b>SCHEDE D'AMBITO</b>	<b>25</b>
Stazione Tiburtina	27
Stazione Tuscolana	33
Stazione Ostiense	39
Stazione Trastevere	45
SDO Pietralata	51
SDO Tiburtino	57
SDO Casilino	63
SDO Quadraro	69
2 Quadri sinottici di comparazione	75
<b>IL PROGRAMMA:</b>	<b>79</b>
<b>LE MODALITÀ DI APPLICAZIONE</b>	<b>86</b>
Revisione e ripianificazione dei Compensori SDO Tiburtino, Casilino e Quadraro	88
Rimodulazione delle previsioni edificatorie attraverso strategie di trasferimento di diritti acquisiti	89
Revisione e ripianificazione del PdA della Stazione Tiburtina e del PP SDO Pietralata in corso di attuazione –	
Polarità Urbane	90
Articolazione dei procedimenti amministrativi	91
Riepilogo delle quantità edificatorie complessive	92
<b>INDIRIZZI PER LA RIPIANIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI ESECUTIVI</b>	<b>93</b>
Premesse	93
Lo stato della pianificazione	93
Criteri per la revisione della strumentazione urbanistica	94
Stazione Tiburtina – SDO Pietralata	94
Stazione Trastevere e SDO Casilino	96
SDO Centocelle – Sub Compensorio Quadraro	98
Stazione Ostiense e SDO Tiburtino	100
Stazione Tuscolana	101
<b>APPROFONDIMENTI</b>	<b>102</b>
I piani: formazione, attuazione e prospettive	104
Simulazione della ipotesi di rilocalizzazione delle previsioni non attuate	126
<b>ELENCO ELABORATI</b>	<b>137</b>



## PREMESSE

### Lo Schema di Assetto Generale

Lo Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde si pone come atto propulsivo di un percorso di revisione delle strategie di pianificazione e attuazione di ampi ambiti urbani del settore sud-orientale della città funzionali all'innesco di un ambizioso processo di "rigenerazione" urbana della Capitale, da attuare secondo principi di "sostenibilità", "qualità" ed "equità".

In particolare le presenti "Linee Guida" sono parte integrante dello Schema di Assetto Generale e definiscono, unitamente agli elaborati di analisi, valutazione e programmazione, un primo quadro conoscitivo e strategico sul quale avviare un percorso disciplinare e partecipativo finalizzato alla condivisione degli elementi strutturanti del nuovo assetto per il settore urbano interessato, i principi e le strategie d'intervento e gli indirizzi per la prosecuzione dell'iter programmatico, progettuale ed amministrativo.



I contenuti dello **Schema di Assetto Generale**, documento con natura strutturale e programmatica, sono così prioritariamente definiti:

- gli obiettivi specifici per la riprogrammazione degli ambiti di intervento rifocalizzando, in particolare, gli obiettivi pubblici degli strumenti di pianificazione;
- le relazioni morfologiche, funzionali e infrastrutturali tra i diversi ambiti e il loro contesto di riferimento;
- le invarianti paesaggistico-ambientali e le caratteristiche insediative e funzionali da assumere come “risorse” dei territori da valorizzare e integrare con i tessuti urbani;
- i criteri e gli indirizzi per la revisione degli strumenti urbanistici correlati (Piani di Assetto delle stazioni, Piani particolareggiati Compensori SDO) operando le necessarie verifiche/revisioni dei principali parametri urbanistici (es. carichi insediativi, funzioni, standard, modalità di attuazione).

Il SAG (Schema di Assetto Generale) dell’Anello Verde rappresenta lo strumento per definire una visione strategica per una dimensione urbana settoriale, ma estremamente significativa, riguardante alcune tra aree cruciali per la città di Roma in quanto connesse dall’intensità trasportistica dei corridoi ferroviari, del trasporto pubblico in sede propria e della mobilità “dolce”, intersecanti i corridoi ambientali più decisivi del settore sud ed est della città e di potenziale connessione coi quartieri *extra moenia* Pietralata, Tiburtino, Prenestino, Casilino e Quadraro.

---

2

Ai fini della definizione del quadro strategico ed operativo di riferimento, il presente documento assume come presupposti:

- le linee programmatiche di mandato approvate dall’Assemblea Capitolina con deliberazione N. 9 del 3 agosto 2016;
- il Verbale d’Intesa tra Roma Capitale, RFI S.p.A. e FS Sistemi Urbani s.r.l. per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e per la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse della Capitale approvato dalla Giunta Capitolina con deliberazione N. 134 del 10 luglio 2018;
- lo Schema di Assetto Generale è stato sviluppato secondo gli indirizzi fissati dalla memoria di Giunta Capitolina N. 30 del 2 agosto 2019;
- gli obiettivi e le azioni proposte dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato dall’Assemblea Capitolina con Deliberazione N.60 del 2 agosto 2019.
- riguardo, in particolare, le aree interessate dai compensori SDO si è tenuto presente anche gli impegni contenuti nella Mozione di Assemblea Capitolina n. 60 del 31 maggio 2018.

## Il sistema dell'Anello Verde - una prima definizione d'ambito

Il macro-ambito oggetto di analisi riguarda i seguenti tre sistemi urbani:

1. il **settore di anello ferroviario**, ricompreso tra l'ambito della Stazione Trastevere e l'ambito della stazione Tiburtina;
2. il sistema delle **piazze antistanti le principali stazioni ferroviarie** di Roma: Piazza dei Cinquecento, Piazzale della stazione Tiburtina, Piazzale Ostiense/Piazzale dei Partigiani e Piazzale F. Biondo/Piazzale della Radio;
3. i quattro comprensori del **Sistema Direzionale Orientale**, meglio conosciuto come S.D.O., denominati "Pietralata", "Tiburtino", "Casilino" e "Centocelle-Quadraro".

Tale macro-ambito urbano è considerato quale potenziale sistema unitario, costituito anche dai sedimi delle aree RFI e delle aree contermini non più funzionali all'attività originaria e dagli spazi aperti del territorio romano, in particolare i grandi parchi naturalistici, quali i sistemi *diametrali* dei parchi della Valle dell'Aniene, dell'Appia Antica e del Tevere, e quelli *tangenziali* articolati tra le sequenze frammentate, dei territori dello SDO, nonché dagli accessi alla città storica e le vestigia monumentali che segnano tale settore urbano.

Per una prima chiave di lettura di tale macro-sistema urbano, si è fatto riferimento alle speciali discipline programmatica e legislativa che hanno riguardato le aree ferroviarie di Tiburtina, Ostiense e Trastevere-Porto Fluviale-Quattro Venti e il Sistema Direzionale Orientale – SDO.

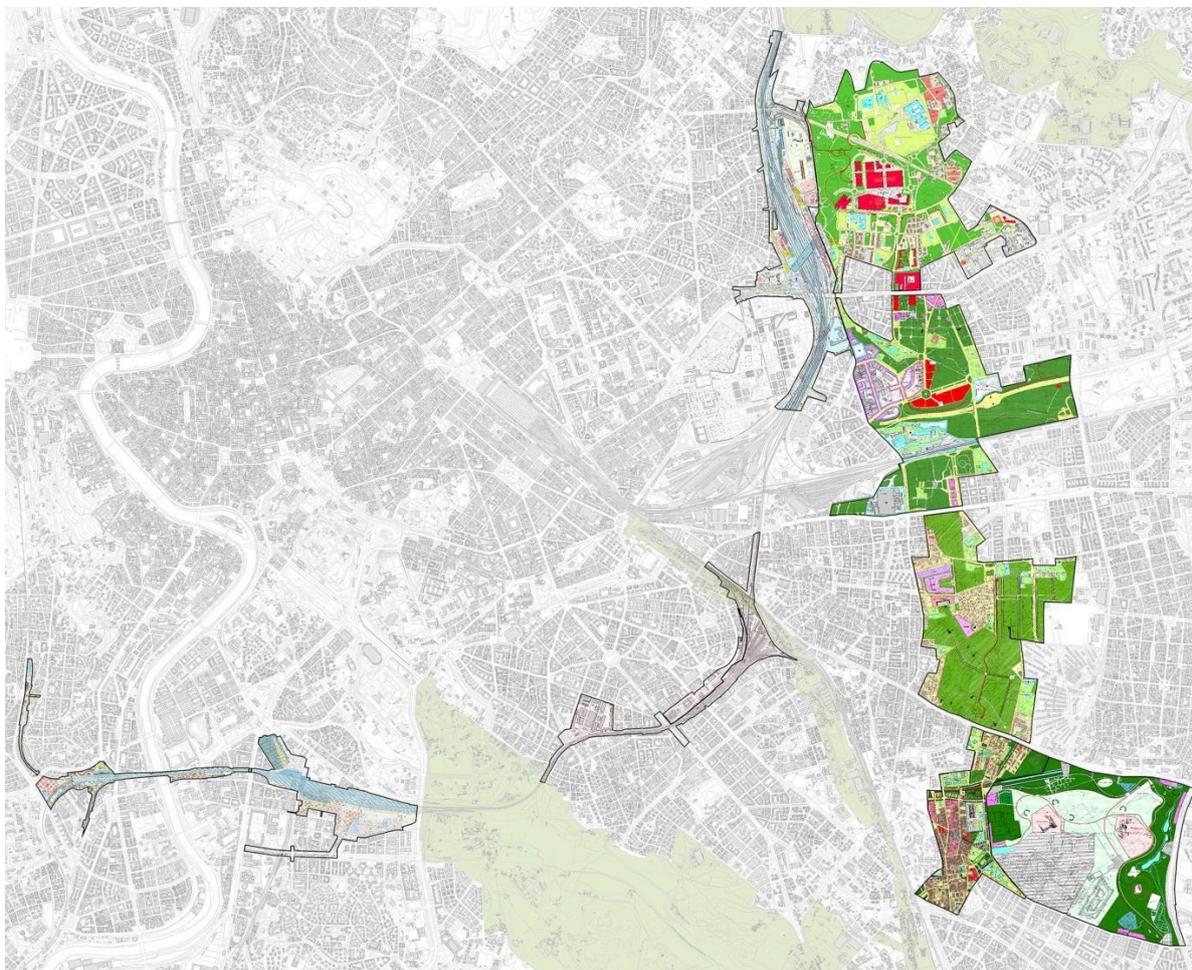


Nello specifico, come meglio rappresentato nei paragrafi seguenti, i due insiemi di piani attuativi in questione, benché interessino ambiti urbani molto diversi fra loro, presentano alcuni tratti comuni: una lunga fase di definizione, una rigida offerta funzionale e notevoli problematiche attuative.

Alcune delle stazioni interessate sono oggetto degli strumenti urbanistici esecutivi e vigenti correlati all'Accordo di Programma del 2000 per la riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree ferroviarie di Tiburtina, Ostiense e Trastevere-PortoFluviale-QuattroVenti e sono stati, a diversi livelli, oggetto di interventi di attuazione. Il quadro programmatico complessivo in cui si inseriscono è rafforzato dal Piano Regolatore Generale che li inserisce in maniera organica nell'Ambito di Programmazione Strategica "Cintura ferroviaria". Questo progetto strutturante del PRG, posto a cavallo tra la città storica e consolidata, coordina studi e progetti legati alle principali tematiche espresse dai programmi delle ferrovie, della mobilità, del sistema ambientale per l'intero anello formato dalle infrastrutture ferroviarie e dagli ambiti urbani ad esse connesse. Nonostante ciò, ad oggi, le previsioni di questi piani risultano attuate in maniera molto parziale.

Il Sistema Direzionale Orientale – SDO è stato concepito, a partire dagli anni '50, come un sistema di centralità direzionali rispondente agli obiettivi di decongestionamento del centro storico e di riqualificazione della periferia. Ancora oggi, nonostante tutto, ai fini della sostenibilità urbanistica della città di Roma, ed in particolare del settore orientale della periferie cittadina, il sistema dello SDO riveste un ruolo strategico. Esso è composto da 4 comprensori: Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle/Quadraro. Tale sistema, oltre ad essere accessibile dalle linee di mobilità su ferro ed integrato ai tessuti urbani consolidati si presenta potenzialmente disponibile a nuovi sviluppi di valorizzazione territoriale attraverso interventi integrati tra ambiente e mobilità sostenibile. Questo in conseguenza della ridottissima porzione attuata delle previsioni insediative contenute nei relativi piani urbanistici.

4



## Il punto di partenza

Tra la seconda metà degli anni '90 e la prima metà degli anni 2000 si è sviluppata la stagione pianificatoria che ha portato alla nascita sia dei piani di assetto delle stazioni che ai piani particolareggiati dei comprensori dello SDO. Tralasciando, infatti, tutto il dibattito precedente, che nel caso dello SDO addirittura risale agli anni '50, possiamo assumere il 1995 come il momento cruciale di questa fase in quanto vengono approvati sia il PAG - Piano di Assetto Generale delle aree ferroviarie che il Progetto Direttore per l'attuazione dei comprensori SDO. Successivamente nel giro di tre anni, tra il 2000 ed il 2003, vengono approvati o adottati i piani attuativi delle tre stazioni e dei quattro comprensori SDO. Dopo 25 anni dalla loro ideazione, almeno per le componenti operative, è forse possibile effettuare una valutazione sugli esiti di questo ambizioso slancio programmatico.

I tre piani di assetto delle stazioni Tiburtina, Ostiense e Trastevere interessano circa **155 ettari** (a cui vanno aggiunti i 45 ettari dell'ambito della stazione Tuscolana) mentre i piani particolareggiati dei comprensori SDO Pietralata, Tiburtino, Casilino e Quadraro interessano circa **550 ettari**.

Per quanto riguarda le previsioni edificatorie previste dai piani attuativi approvati ed adottati gli ambiti delle stazioni prevedevano una SUL complessiva di nuova edificazione<sup>1</sup> pari a circa 259.100 mq di cui, nel corso del tempo, ne è stato attuato esclusivamente il 28% e conservando pertanto una edificabilità residua pari a circa **180.500 mq** (i dati riportati escludono la SUL del PdA Ostiense in quanto non oggetto di valutazioni da parte dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde). Nel caso dei comprensori SDO la porzione attuata è ancora minore, pari a circa il 8%, per cui rispetto ad una SUL<sup>2</sup> complessiva di nuova edificazione<sup>3</sup> pari a circa 570.000 mq permane una edificabilità residua pari a circa **524.000 mq**. Alle quantità descritte deve essere aggiunta la previsione relativa alla stazione Tuscolana pari a 34.000 mq<sup>4</sup>.

Tirando le somme è possibile dire che il Sistema dell'Anello verde ha l'onere di dare un esito **ambientalmente coerente** ad una massa complessiva pari a circa **825.000 mq di edificabilità progressa** su un ambito territoriale che, considerando esclusivamente le aree comprese nei piani attuativi, ammonta a circa **750 ettari**, una superficie paragonabile a quella dell'intero territorio di alcuni piccoli comuni del Lazio.

5

COMPARTI EDIFICATORI*	SUL massima realizzabile (mq)**	SUL ATTUATA		SUL NON ATTUATA	
		(mq)	(%)	(mq)	(%)
Aree e Comparti di nuova edificazione	937.590	148.525	16%	789.066	84%
Aree e Comparti di Ristrutturazione Edilizia e Completamento	87.829	7.298	8%	80.531	92%
<b>TOTALE</b>	<b>1.025.419</b>	<b>155.823</b>	<b>15%</b>	<b>869.597</b>	<b>85%</b>

SPAZI PUBBLICI	Superficie (mq)	Superficie ATTUATA		Superficie NON ATTUATA	
		(mq)	(%)	(mq)	(%)
Verde Urbano	1.109.400	131.833	12%	977.567	88%
Verde Locale	1.307.121	316.155	24%	990.966	76%
Servizi Urbani	274.112	86.366	32%	187.746	68%
Servizi Locali	252.345	135.515	54%	116.830	46%
<b>TOTALE</b>	<b>2.942.978</b>	<b>669.870</b>	<b>23%</b>	<b>2.273.108</b>	<b>77%</b>

\* La tabella di sintesi esclude le quantità edificatorie relative a interventi di ristrutturazione, demolizione e ricostruzioni di edifici esistenti.

\*\* Le quantità edificatorie massime realizzabili dei Piani Particolareggiati dei Comprensori Direzionali SDO sono state trasposte da volumetria in mc a SUL in mq dividendo la volumetria per l'altezza virtuale di 3,20.

<sup>1</sup> Con l'esclusione di eventuali SUL derivanti da ristrutturazione o sostituzione di edifici esistenti.

<sup>2</sup> I dati della Superficie Utile Lorda citati sono derivati da operazioni di trasposizione degli originari valori in volumetria utilizzando l'altezza virtuale di 3,20 m.

<sup>3</sup> Con l'esclusione delle cubature derivanti da interventi di ristrutturazione o sostituzione di edifici esistenti.

<sup>4</sup> Come previsto dalla variante al PRG attualmente in corso di approvazione.

Stante questa premessa diventa fondamentale realizzare un sistema di connessioni continue a valenza ambientale tra gli ambiti di riqualificazione mediante una rete di spazi pubblici e corridoi dedicati alla mobilità dolce in aggancio ai grandi sistemi ambientali e gli spazi pubblici locali e urbani; in tale organizzazione a sistema gli ambiti di rigenerazione e le infrastrutture ad essi correlate potranno essere strumento per il miglioramento della mobilità. Fondamentale è indagare e capire le intersezioni delle diverse reti e quelle indispensabili connessioni tra le diverse componenti dei pieni e dei vuoti urbani che creino le condizioni per una fruizione continua degli spazi caratterizzando e valorizzando la moltitudine degli usi. A tal fine non è necessario il ricorso all'esproprio generalizzato, troppo spesso auspicato e molto spesso disatteso, che, pensato come strumento facilitatore, finisce talvolta per diventare un freno, per scarsità di fondi o complicazioni burocratiche, alla effettiva capacità pianificatoria pubblica del territorio. L'approccio innovativo proposto è quello di ricorrere alla forma dell'esproprio esclusivamente in occasioni specifiche, funzionali al raggiungimento di un preciso obiettivo che, anche se ridotto nelle dimensioni, permetta la ricucitura di itinerari dalla rilevanza territoriale.

Ci si propone di promuovere la qualità urbana attraverso il ricorso a procedure concorsuali per la definizione dei progetti per i principali ambiti di rigenerazione urbana e/o a procedure di confronto concorrenziale volte a sollecitare la presentazione di proposte di intervento che coniughino l'assetto progettuale con il programma di gestione delle funzioni e dei servizi da insediarsi, favorendo l'introduzione di forme innovative di partenariato tra i vari attori interessati al processo trasformativo. La metodica proposta prevede anche di attivare processi di trasformazione urbana riguardanti eventualmente porzioni a stralcio dei complessivi strumenti urbanistici attuativi previsti dal vigente PRG da attivarsi mediante programmi di rigenerazione urbana ai sensi della RL 17/2017.

6



## Gli obiettivi e gli indirizzi

Alla base delle scelte che conformano il programma di sviluppo impostato dallo Schema di Assetto Generale sono stati posti 4 obiettivi fondamentali della nuova stagione pianificatoria, da cui derivano gli indirizzi generali per la selezione delle strategie operative:

- ambiente e cambiamenti climatici
- mobilità intelligente e alternativa
- le porte della città
- sviluppo a “saldo zero”

### Ambiente e cambiamenti climatici: la città sostenibile

Le città sono tra i maggiori fattori di consumo di risorse ambientali e non a caso le politiche di pianificazione del territorio sono orientate verso obiettivi di riduzione del consumo di suolo, ricucitura del sistema ambientale a livello urbano e locale ed introduzione delle prestazioni ambientali tra le performance urbanistiche. La situazione di emergenza climatica del pianeta impone di accelerare su questi obiettivi nel solco delle politiche attuate anche da altre grandi città della rete C40 alla quale Roma aderisce. La frammentazione e la marginalità delle aree “verdi” in ambito urbano, richiede un cambio di paradigma sul ruolo di tali spazi, da “vuoti” urbani in attesa dell’inevitabile “riempimento” edilizio a luoghi di creazione di valore ambientale, funzionale, economico. A tal proposito lo Schema di Assetto Generale assume come irrinunciabili seguenti indirizzi:

- **fermare il consumo di suolo** e rimodulare i diritti edificatori consolidati attraverso la densificazione dei poli multimodali e la complementare valorizzazione ambientale delle aree non insediate;
- definire un **nuovo disegno del sistema delle aree verdi**, creando l’interconnessione coi grandi sistemi naturalistici urbani quali il Parco dell’Aniene a nord-est, il Parco dell’Appia Antica ed il fiume Tevere a sud e la riammagliatura delle aree verdi non insediate;
- riconoscere nella pianificazione territoriale l’**agricoltura** come fattore di valorizzazione economica ed elemento fondante del territorio anche in ambito urbano: a partire dalla considerazione dei nuovi modelli di “*urbanizzazione debole*” è necessario immaginare territori permeabili tra città e campagna, luoghi ibridi semi-urbani e semi-agricoli;
- promuovere l’attuazione di politiche urbane integrate in tema di controllo, **riduzione delle emissioni** ed **efficienza energetica**, sistemi locali di economia circolare.
- Incentivare i processi di **rigenerazione urbana** che prevedano l’effettiva integrazione tra interventi sul contesto edificato e non edificato.
- affrontare il tema della **fragilità idrogeologica** del territorio come elemento di rigenerazione urbana.
- attuare politiche orientate al miglioramento dell’equilibrio dell’**ecosistema** .

### Mobilità intelligente e alternativa: la città connessa e intermodale

In coerenza con le scelte che hanno guidato la redazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – uno dei principi dello Schema di Assetto Generale per l’Anello Verde interessa il tema della mobilità ed in particolare le soluzioni alternative al tradizionale uso delle reti viabilistiche e dei sistemi di trasporto pubblico pesante. I mutamenti sociali e culturali stanno condizionando notevolmente il sistema dei trasporti, in quanto i problemi di congestione e inquinamento del

traffico continueranno a sensibilizzare gli individui. Nei prossimi anni, dunque, crescerà ulteriormente l'attenzione al problema ambientale; gli effetti presunti sulla domanda di mobilità possono essere così riassunti:

- l'aumento della variabilità derivante dallo spostamento di alcune funzioni dalla città consolidata verso le zone esterne al GRA ed al consolidamento di aree dotate di un certo livello di centralità e di autonomia alternative al ruolo della città tradizionale;
- una maggiore attenzione alla mobilità pedonale e quindi una maggiore richiesta di aree e percorsi protetti;
- l'incremento della richiesta di mezzi pubblici non inquinanti (sistemi elettrici su ferro e su gomma, motorizzazioni alimentati da carburante a basso inquinamento) oltre che un uso più razionale del parco veicolare esistente.

È ormai decisivo un approccio integrato allo sviluppo di mobilità di trasporto più sostenibili, che affronti tematiche più ampie quali l'inquinamento atmosferico e acustico, la salute pubblica senza deprimere lo sviluppo economico. Si tratta di operare una trasformazione, dalla pianificazione dei trasporti alla **mobilità sostenibile**: è pertanto obsoleto l'approccio al traffico in quanto "criticità", ed appare evidente la priorità di una valutazione della domanda relazionale delle persone e della conseguente offerta di modalità di spostamento sostenibile.

A tal proposito lo Schema di Assetto Generale assume come irrinunciabili i seguenti indirizzi:

- sviluppare l'**intermodalità** (ferro/gomma/bici e privato/pubblico), anche attraverso la progettazione di un efficiente sistema di interscambi e di "hub metropolitani".
- promuovere il potenziamento dei servizi di bike-scooter-car sharing ed altri **mezzi di mobilità innovativi**, con l'estensione e integrazione dei servizi esistenti.
- contribuire allo sviluppo delle reti infrastrutturali per la mobilità, attraverso soluzioni orientate alla **sostenibilità degli interventi**, sia dal punto di vista ambientale sia finanziario, concertando le soluzioni con le comunità locali;
- realizzare una rete per la **mobilità dolce** a livello locale interconnessa con la rete urbana e regionale.

8

### Le porte della città: qualità ed integrazione

Alcuni luoghi hanno caratteristiche di accessibilità, localizzazione e conformazione compatibili con l'accoglimento di funzioni di carattere strategico, di uso pubblico e/o di interesse pubblico o generale, anche private. Si tratta di snodi intermodali consolidati o potenziali, di ruolo metropolitano, che richiedono la valorizzazione o realizzazione di spazi in cui infrastrutture di trasporto pubblico e mobilità, coesistono con spazi pedonali, nuove funzioni in relazione con gli spazi pubblici, aree verdi e nuove relazioni con i contesti urbani circostanti. Altri luoghi hanno caratteristiche analoghe ma con riferimento ad una scala di relazione di carattere urbano, spazi potenzialmente portanti della vita urbana collettiva su cui si fonda l'identità dei quartieri, caratterizzata dalla presenza del piccolo commercio e dei servizi pubblici e privati, facilmente accessibili in sicurezza tramite mobilità pedonale e ciclabile anche da parte di utenti fragili.

Tali luoghi richiedono prioritariamente progettazioni di qualità, attraverso per la realizzazione di spazi emblematici, multifunzionali, accessibili ed inclusivi.

A tal proposito lo Schema di Assetto Generale assume come irrinunciabili i seguenti indirizzi:

- caratterizzazione dei portali rappresentativi come fondamentali punti di relazione con la città;
- soluzioni progettuali di qualità da attuare in maniera prioritaria anche mediante procedure concorsuali;
- potenziamento della multifunzionalità come fattore di identità;
- articolazione gerarchica in funzione del rango metropolitano, urbano e locale;
- integrazione degli obiettivi e degli interventi previsti dai progetti con i programmi complessivi dello specifico ambito d'intervento in cui sono inseriti.

### Sviluppo a “saldo zero”

Dei 7 piani attuativi coinvolti dall'Anello Verde è stata attuata solo una parte non significativa. Occorre individuare modalità di realizzazione dei **nuovi principi di pianificazione** più efficienti rispetto a quelli fino ad oggi esperiti considerando adeguatamente quelli che ordinariamente vengono definiti i “diritti acquisiti”.

La rilettura e l'aggiornamento degli strumenti urbanistici esecutivi, approvato o adottati, può consentire la redistribuzione a “**saldo zero**” delle previsioni edificatorie vigenti secondo un nuovo quadro esigenziale e tematizzato delle potenzialità attrattive degli ambiti interessati. Per fare questo occorre definire **mix funzionali** a supporto di nuove politiche di sviluppo economico e urbano, privilegiando l'introduzione di forme produttive di nuova generazione che rispondano alle **prospettive di evoluzione economica, sociale ed ambientale**.

Si tratta di azioni tese ad accelerare la riqualificazione individuando obiettivi strategici condivisi da attuarsi con modalità semplificate su cui far convergere l'operato di tutti gli stakeholder locali, nazionali ed internazionali.

La condizione indispensabile per operazioni di questo genere è garantire una reale **regia pubblica** del processo concentrata su progetti strutturanti.

Il concetto di “saldo zero” può, e deve, essere applicato, ad una scala ridotta, anche in quegli ambiti occupati da pezzi di città non definiti, frutto di processi insediativi casuali e disarticolati, articolati intorno a spazi interstiziali che talvolta generano degrado ma spesso anche nuove modalità informali di vivere lo spazio, in cui l'obiettivo è quello della riorganizzazione morfologica e funzionale dell'esistente che possa rispondere alle attuali domande di opportunità.

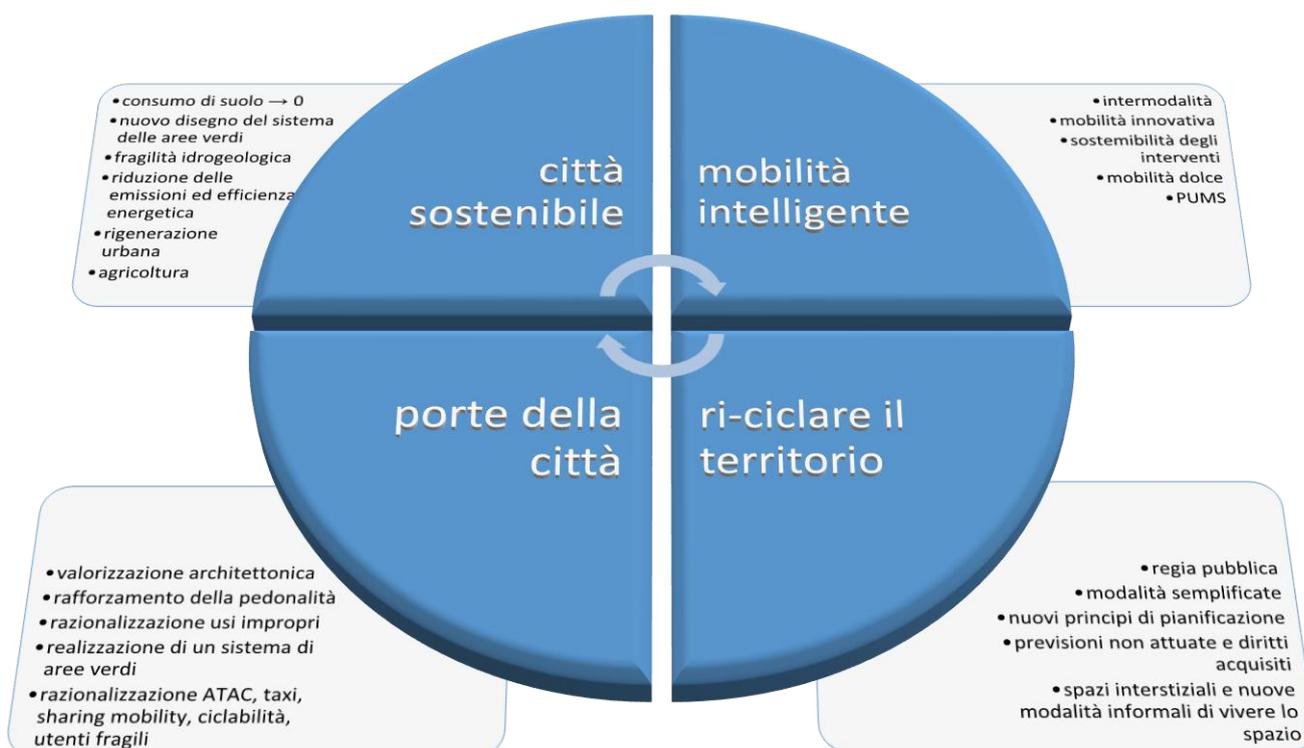


## Informazione, ascolto e partecipazione: una *vision* condivisa e radicata nel territorio

Gli obiettivi e le strategie programmatiche affinché acquisiscano una reale efficacia devono necessariamente essere oggetto di un percorso di confronto e partecipazione con la cittadinanza e gli stakeholder pubblici e privati maggiormente coinvolti per la condivisione degli obiettivi e la definizione di strategie comuni. Il metodo con cui approcciare alla revisione della strumentazione urbanistica vigente, seppure sostenuta da un corredo analitico fondato sulla tradizione urbanistica consolidata, sarà imperniata anche sull'ascolto del territorio, degli stakeholder qualificati e di quelli istituzionali; saranno organizzati incontri con la cittadinanza, in particolare nei Municipi coinvolti dal Progetto Direttore; saranno coinvolti gli attori urbani che a vario titolo sono in grado di apportare la loro esperienza nel processo di conformazione del Piano. A seconda delle fasi si tratterà di incontri informativi o veri e propri percorsi di partecipazione da svolgersi sia attraverso una piattaforma web dedicata e/o durante l'arco di 4/5 incontri/laboratori. Potranno essere organizzati anche dei "Focus" con esperti di settore al fine di approfondire tematiche specifiche. L'intento è di ragionare secondo percorsi iterativi volti non solo a rendere trasparenti le scelte sul futuro della città ma anche capaci di intercettare le diverse istanze e potenzialità inespresse per farle emergere e metterle a sistema con gli obiettivi innanzi rappresentati, preliminarmente alla definitiva approvazione dell'Assemblea Capitolina.

Nel caso in cui le restrizioni dovute all'emergenza COVID 19 non permettesse lo svolgimento di incontri in presenza saranno predisposti adeguati canali di informazione e modalità interazione ed acquisizione dei contributi in remoto.

10



## LA METODOLOGIA

La metodologia impostata per la costruzione dello Schema di Assetto Generale ha necessariamente acquisito un carattere sperimentale in conseguenza di diversi fattori: la notevole dimensione dell'area oggetto di studio, l'eterogeneità degli ambiti urbani interessati e degli strumenti attuativi presi in considerazione, la complessità e l'alto livello innovativo degli obiettivi.

L'auspicabile completezza dei dati di analisi ha dovuto fare i conti con l'imponente mole degli atti formali che nel corso di un quarto di secolo si sono moltiplicati nel processo di formazione e di attuazione dei diversi piani attuativi così come la conoscenza del territorio ha dovuto, in questa prima fase, limitarsi inevitabilmente ad informazioni sommarie acquisite spesso in modalità indiretta. Date queste premesse si è impostato un percorso progressivo sia quanto riguarda la fase analitica che quella programmatica.

### Le analisi preliminari

Nella presente fase del lavoro le operazioni di analisi, in aggiunta alla indispensabile cura richiesta dai caratteri del territorio, si è data particolare attenzione alla ricognizione dello stato di attuazione dei piani attuativi interessati per i quali sono stati predisposti sia specifici elaborati grafici che schede testuali riassuntive dell'iter urbanistico ed attuativo. A tal proposito è necessario sottolineare che l'imponente mole dei documenti di diverso genere, ufficiali e non, messi a disposizione dall'amministrazione e frutto di ricerche alternative, da consultare ha comportato una inevitabile selezione pertanto nei risultati ottenuti, benché molto significativi, non è possibile escludere eventuali imprecisioni o mancanze che potranno essere oggetto di correzioni o integrazioni nelle successive fasi del lavoro.

Ad ogni modo, a livello generale sono stati studiati i principali elementi dei sistemi di valore storico e ambientale e quelli macro-funzionali del sistema insediativo. A questa fase di analisi sono stati aggiunti alcuni approfondimenti tra cui lo stato della pianificazione del settore urbano (di livello generale, sovraordinato ed attuativo).

In particolare per ognuno degli ambiti di studio sono stati prodotti specifici elaborati di analisi relativi all'assetto proprietario (fonte catasto)<sup>5</sup> ed agli usi e funzioni attuali<sup>6</sup>.

A queste attività di studio del territorio nella sua conformazione urbanistica attuale è stato affiancato anche un tentativo di definire le dinamiche di sviluppo attuali e di prefigurare quelle potenziali. In particolare è stato svolto uno studio socio-economico preliminare ed una ricerca in merito alle esperienze già sperimentate di politiche di densificazione ed alle problematiche e potenzialità di una loro applicazione nel contesto dell'Anello Verde<sup>7</sup>.



<sup>5</sup> Cfr. elaborati da A2a a A2d.

<sup>6</sup> Cfr. elaborati da A3b a A3i.

<sup>7</sup> I risultati delle analisi territoriali sono rappresentati negli elaborati AT2 e AT3, lo studio socio-economico preliminare e delle politiche di densificazione nell'elaborato AT4.

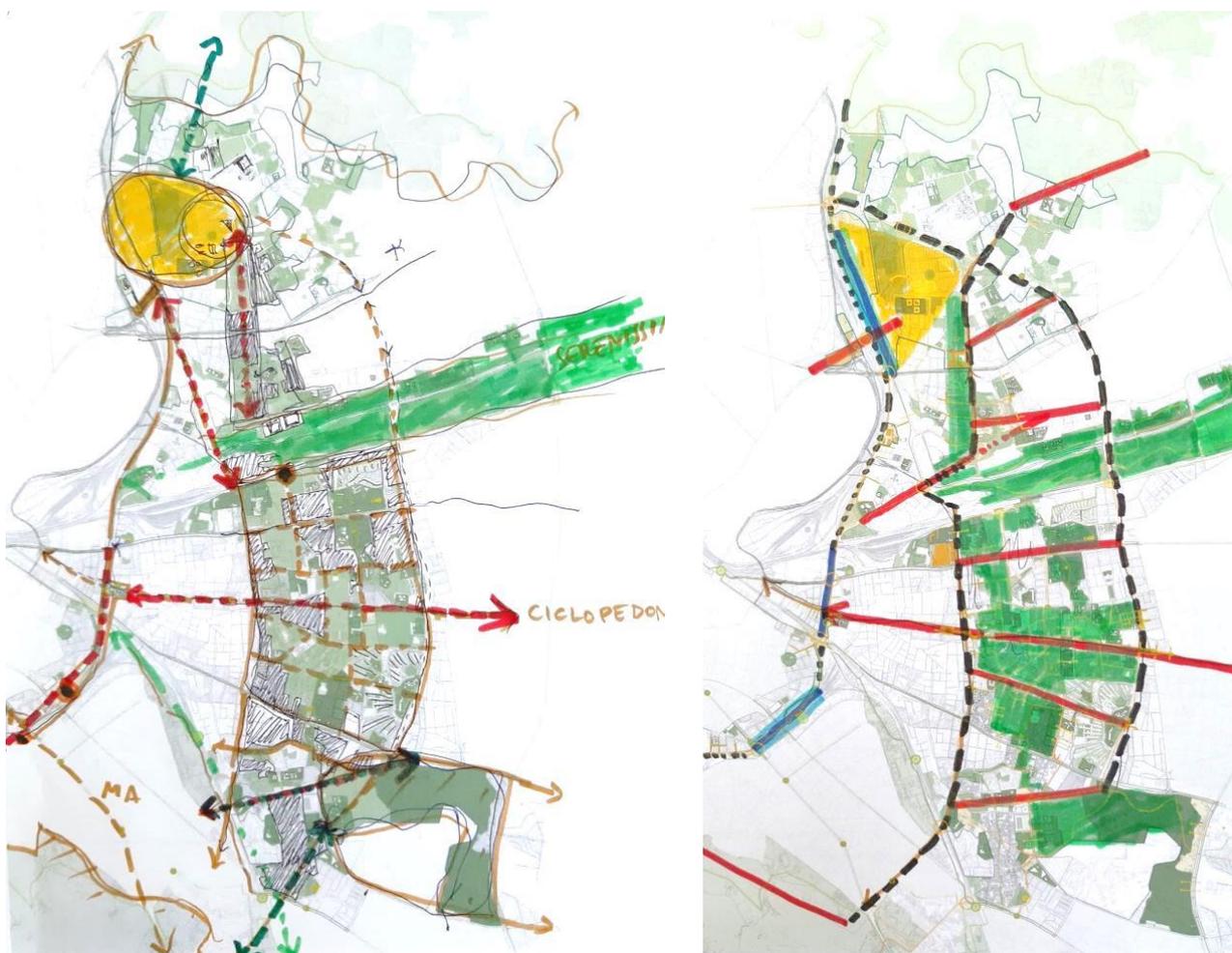
## Le sintesi e le valutazioni

Sulla base delle analisi svolte è stato possibile formulare alcuni elaborati di sintesi valutativa sia in merito allo stato di attuazione<sup>8</sup> dei piani attuativi coinvolti che alla selezione degli elementi fisici, storici e funzionali che maggiormente caratterizzano la natura del territorio. In questa fase di sintesi e valutazione sono stati oggetto di particolare attenzione quelle componenti più attinenti agli obiettivi del presente studio.

In particolare la redazione dell'elaborato SV2 *Sintesi degli elementi di riferimento per il processo di ripianificazione* ha rappresentato l'occasione per la selezione critica di tutti quegli aspetti che presentano alcune potenzialità di intervento considerate strategiche nella successiva elaborazione dello schema programmatico per l'Anello Verde.

Ad integrazione e completamento delle consuete valutazioni dei dati evidenziati dalle analisi nella prospettiva del programma proposto sono stati redatti anche diversi elaborati<sup>9</sup> che riportano alcuni elementi utili per una inedita lettura interpretativa del territorio inteso, non solo nella sua fisicità planimetrica, ma anche nelle sue spazialità e modalità d'uso contemporaneo. Le riflessioni scaturite a seguito di tale lettura sono riassunte nell'elab. SV3 - *Elementi per l'interpretazione del territorio* e rappresentate graficamente nell'elab. SV10 - *Sintesi delle risorse*.

12



<sup>8</sup> Elab. SV1

<sup>9</sup> Elab. Da SV4 a SV9

## L'approccio progettuale per “Strategie” ed “Azioni”

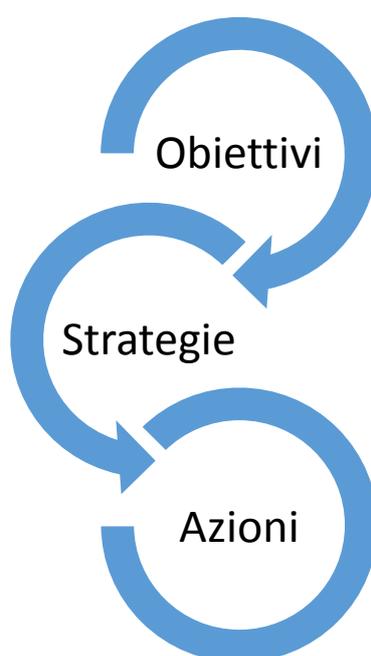
La ricostruzione delle vicende urbanistiche dell'ampio settore urbano indagato (oltre 7 mln di mq di superficie interessati da strumenti attuativi, circa 1 mln di mq tra edifici esistenti e SUL da realizzare attuati solo per il 15%, quasi 2 mln di mq di aree destinate a spazi pubblici attuate per il 30%) mette in luce temi e problemi a cui è doveroso provare a dare una risposta strategica e operativa con l'obiettivo di rivitalizzare quei percorsi di costruzione e/o rigenerazione della città che mostrano a tutt'oggi i limiti di un sistema di pianificazione/attuazione tradizionale non più adeguato alle esigenze delle mutevoli condizioni socio-economiche della città e dell'area metropolitana.

Il tentativo è quello di definire gli elementi portanti del futuro quadro di riferimento programmatico con il quale stabilire, in maniera condivisa, criteri e indirizzi finalizzati alla revisione degli strumenti urbanistici correlati in stretta relazione al nuovo quadro delle infrastrutture di trasporto definito dal PUMS, ponendo particolare attenzione alla qualificazione del sistema infrastrutturale degli spazi pubblici e del sistema ambientale.

Si tratta di una manovra complessa che deve coniugare le esigenze di scala urbana con le istanze locali dei quartieri nell'ambito di un articolato percorso procedurale in atto, sia sotto il profilo della pianificazione e attuazione urbanistica attuale, sia sotto il profilo della realizzazione degli interventi infrastrutturali relativi alle opere di urbanizzazione, in atto e programmati.

Il nuovo approccio alla pianificazione urbanistica è quello che punta ad un progetto della città fisica che guarda alla strategia al di sopra delle procedure, individuando spazi e obiettivi individuando, poi, lo strumento procedurale più adatto e mirato e non pensato come dato astratto. L'analisi del territorio nelle sue effettive configurazioni fisiche e funzionali, delle dinamiche in atto, delle inedite attività che progressivamente trovano luoghi per insediarsi, la conseguente verifica dei nuovi bisogni cercano di attuare progetti specifici e non norme generiche che rischiano di guardare con lo stesso metro a parti diverse di una città che vive e muta con modalità diverse.

L'eterogeneità degli ambiti presi in considerazione in quanto a dimensioni, assetti funzionali previsti, stato di attuazione e vocazioni dei luoghi ha condotto ad un approccio meta-progettuale che si articola nella declinazione di “Strategie” ed “Azioni”, a volte specifiche, ma spesso trasversali ai vari territori analizzati.



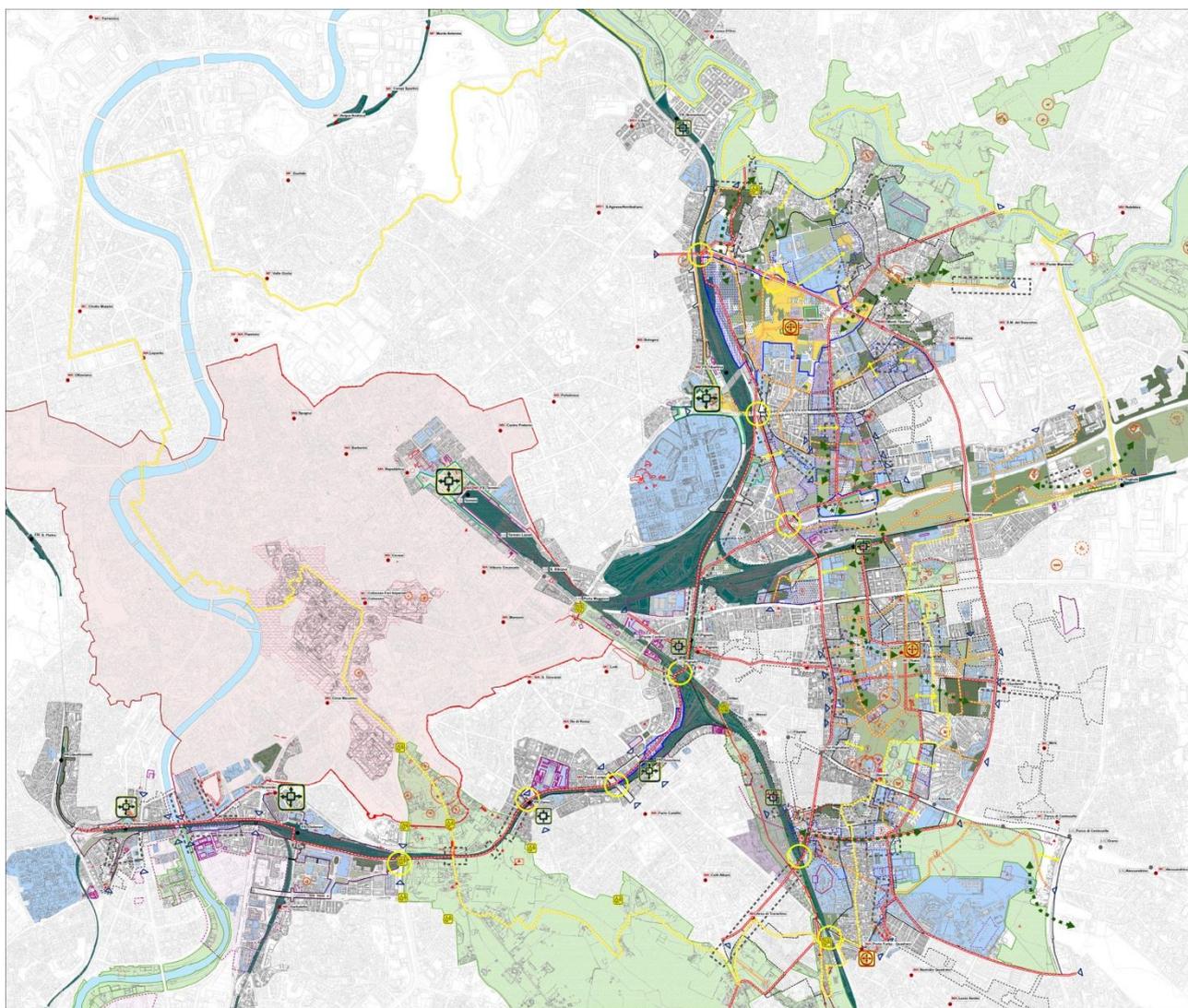
## Strategie

Impostare il processo di ripianificazione di un ambito urbano così grande ed eterogeneo presuppone necessariamente la definizione di alcuni elementi *“di struttura”* che riguardano l'intero sistema dell'Anello Verde e che possano assicurare coerenza ed organicità ai diversi programmi sviluppati per le diverse aree d'intervento. A questo fine sono state individuate 4 *“strategie”* generali in coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi enunciati in premessa ed in risposta alle riflessioni svolte nel documento di sintesi *“SV3 – Elementi per l'interpretazione del territorio”* che individua 4 nuclei problematici che definiscono il campo di interazioni da indagare e a cui dare risposta.

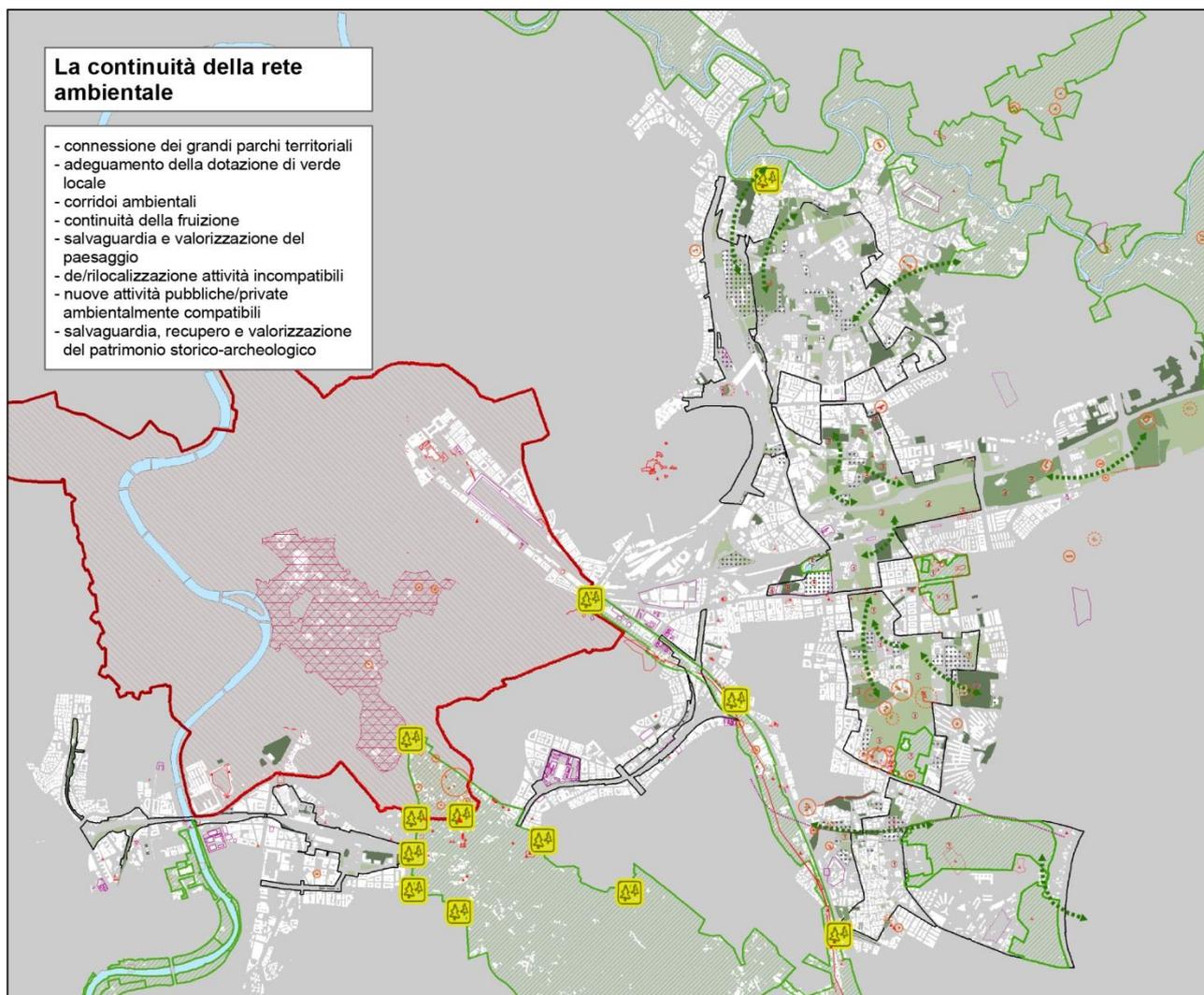
Le 4 strategie privilegiano una tematica specifica e ne evocano una *vision* di riferimento ma contemporaneamente ognuna di esse rappresenta anche uno dei sistemi di relazioni che raccorda le altre in uno schema unitario<sup>10</sup>.

Le strategie individuate, descritte nel loro contenuto programmatico nel successivo capitolo relativo al programma, sono:

- **La continuità della rete ambientale;**
- **La continuità della rete della mobilità dolce;**
- **Le porte di accesso alla città;**
- **Ri-ciclare la “città sospesa”.**



<sup>10</sup> Lo schema unitario che compone in maniera organica le 4 strategie è rappresentato nell'elaborato *PR3 – Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde - Masterplan*.



La strategia denominata **“La continuità della rete ambientale”** fa riferimento sostanzialmente al principio **“Ambiente e cambiamenti climatici: la città sostenibile”** ed al nodo problematico individuato in fase di sintesi e valutazione **“Paesaggi naturali, vuoti. Trasformare il verde in paesaggio guardando agli usi”**.

Questa strategia punta a declinare i suoi specifici indirizzi in un insieme di azioni organiche. Naturalmente l'efficacia di tale strategia è però strettamente legata alle altre in quanto ne crea i presupposti e ne beneficia dei risultati. L'oggetto sul quale si concentrano tali azioni è rappresentato dal complesso delle **numerose aree ancora libere** da costruzioni presenti nei diversi ambiti d'intervento. Queste aree presentano al momento situazioni molto differenti fra loro: alcune sono già attrezzate ed aperte alla fruizione della cittadinanza comprendendo ville storiche, parchi archeologici fino ai giardinetti di quartiere, altre invece sono prive di funzioni consolidate o addirittura occupate, a vario titolo, da attività che contribuiscono a generare degrado e quindi considerate incompatibili con il raggiungimento di un buon livello di qualità ambientale ed urbana. Anche le loro destinazioni urbanistiche sono eterogenee in quanto alcune di esse sono comprese, dai piani attuativi attuali, in comparti di trasformazione mentre altre sono già destinate a verde di livello locale o urbano o a servizi pubblici. Naturalmente la gran parte di queste aree è concentrata nei comprensori SDO mentre nei ambiti legati alle stazioni ferroviarie si riscontra un ridotto numero di aree soprattutto residuali che quindi acquisiscono una importanza strategica.

La complessità dei luoghi appena descritta ha imposto un approfondimento che ha permesso di descrivere il mosaico che costruisce l'immagine di questo paesaggio di vuoti discontinui. È stato necessario per prima cosa individuare delle unità di paesaggio, attraverso la descrizione di **“aree omogenee”** dal punto di vista degli usi o dell'abitabilità o anche, più difficile, dello sguardo. A questo è stato poi affiancata una lettura dei

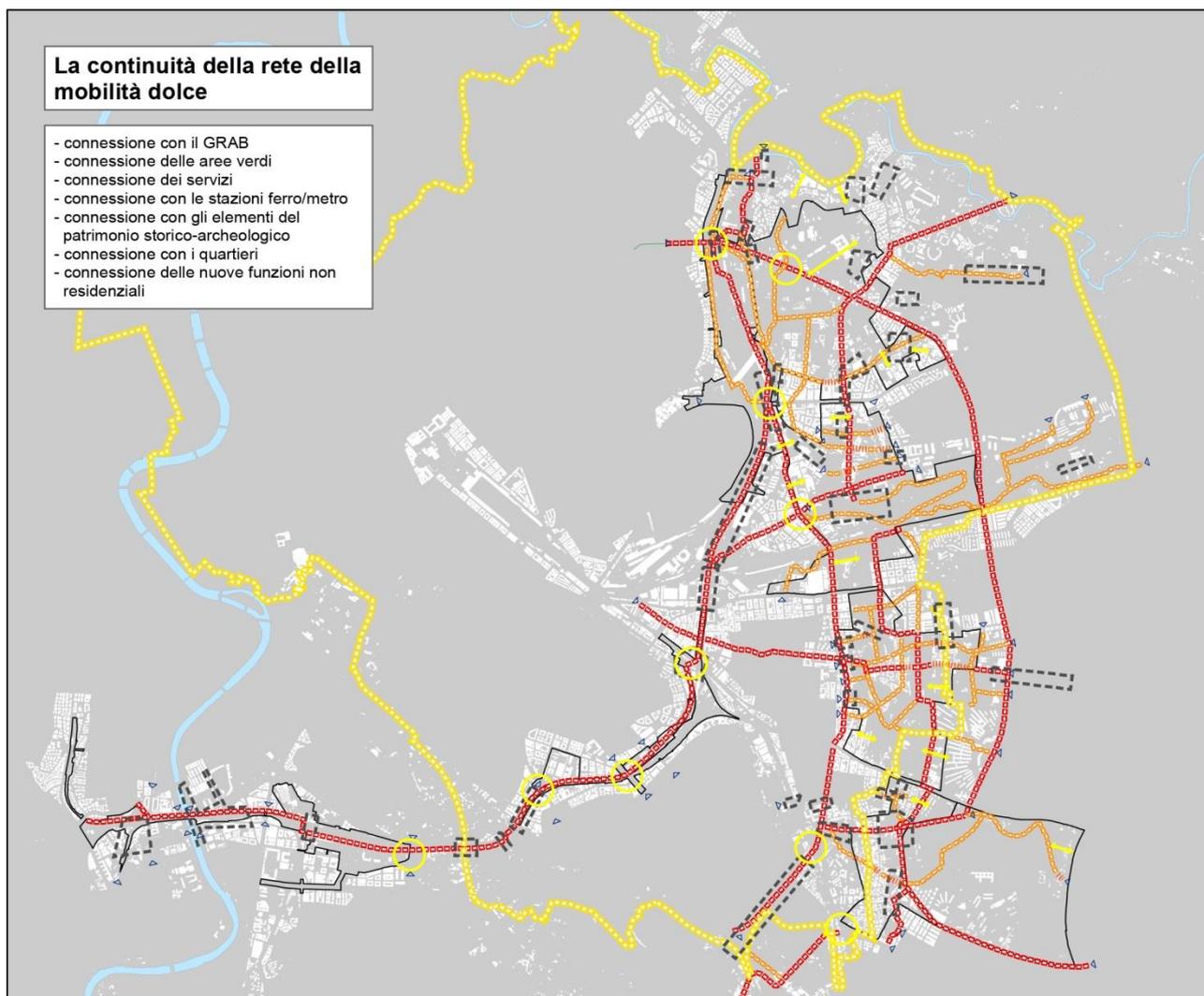
“Paesaggi Interstiziali”, luoghi di “scarto”, connessioni ambientali etc. In ultimo, una importantissima lettura dei “Margini” da catalogare in relazione ai tessuti, alle strade, alle aree industriali etc. Margini da consolidare, consolidati, frammentati etc. Dal sistema dei vuoti alla trama del paesaggio, sono stati individuati gli elementi strutturanti del territorio, per verificare sul posto le qualità dei diversi tipi di spazi.

Gli obiettivi principali di questa strategia si articolano fra il livello urbano (connessione ambientale tra i grandi parchi urbani e metropolitani) ed il livello locale (adeguamento della dotazione di aree verdi). Una delle politiche da mettere in campo può puntare a coinvolgere operatori economici nello sviluppo di una economia verde, all’interno di aree sia private che pubbliche. L’obiettivo è quello di stimolare l’insediamento di attività economiche ambientalmente compatibili che possano produrre reddito e anche generare nuovi posti di lavoro.

Il sistema delle regole verso cui tendere non permette di immaginare un unico “spazio pubblico” uniforme, che risponda alla definizione delle Norme Tecniche del PRG. Non possiamo immaginare una unica proprietà pubblica, uno standard di servizi ma nuove forme di gestione, forme di collettività, co-gestione di spazi, integrazione di forme di proprietà privata e uso.

L’esproprio deve essere limitato ad aree da destinare ad attraversamento, passaggio o forme ad esempio di riforestazione in terreni anche privati (p. es. riforestazione a fini produttivi). Potranno essere favoriti o comunque sostenuti privati che permettano un utilizzo comune di aree (p. es. Orti Collettivi in aree di proprietà pubblica o di società ed enti pubblici) favorendone l’iscrizione a elenchi di aree, beni o simili che possano rientrare nel regolamento dei Beni Comuni emanato della Regione Lazio.





La strategia denominata **“La continuità della rete della mobilità dolce”** prende spunto dal principio **“Mobilità intelligente: la città connessa e intermodale”** e dal nodo problematico **“infrastrutture. Integrare i sistemi di mobilità in un sistema di reti slegate”** individuato in fase di sintesi e valutazione. Le infrastrutture in questo settore urbano hanno scale diverse dall’Alta Velocità ai piccoli percorsi pedonali nati informalmente nel paesaggio. Si passa per nodi di scambio, aree ciclabili e strade che non costruiscono reti. Si tratta di comprendere la **“necessità”** di costruire una rete che leghi i sistemi stradali anulari e quelli trasversali, quelli storici connessi alla morfologia del paesaggio e quelli che dipendono da logiche astratte. Questa strategia seleziona e mette a sistema i suoi indirizzi specifici in particolare sul tema della mobilità dolce. Anche in questo caso è necessario sottolineare la stretta relazione con le altre strategie per il raggiungimento degli effetti attesi. Le azioni prefigurate puntano a realizzare alcuni assi principali di connessione dell’Anello Verde a partire dai tre tracciati che strutturano il sistema e che hanno origine nell’area dell’Est-Pole: il piazzale est della stazione Tiburtina:

- i tracciati della periferia storica (Portonaccio, Acqua Bullicante, Tor Pignattara, Arco di Travertino, Parco dell’Appia Antica);
- la tangenziale esterna (Monti Tiburtini, Filippo Fiorentini, Serenissima, Primavera);
- il progetto delle nuove connessioni dell’infrastruttura con la rete quotidiana (Portonaccio, Pollio, Fieramosca, Pigneto, Tuscolana, Zama, Parco della Caffarella)

A questi due assi principali si affianca una rete secondaria di connessioni **“trasversali”** che collega gli assi principali e che si relaziona al resto della rete esistente e prevista compreso il GRAB - *Grande raccordo anulare delle biciclette*.

Gli assi previsti sono destinati ad ospitare prevalentemente infrastrutture pedonali e ciclabili senza escludere, ove opportuno, anche la realizzazione di sistemi di trasporto innovativo di mobilità dolce. I tracciati preliminari sono stati selezionati, utilizzando ovunque possibile, itinerari già proposti dal PUMS o dal Piano Quadro della Ciclabilità, e sono finalizzati, a livello urbano, a collegare tutte le stazioni ferroviarie e della metropolitana. A livello locale, invece, i diversi percorsi sono pensati per il collegamento tra i quartieri residenziali, le aree verdi, gli elementi del patrimonio culturale e storico-archeologico, i servizi ed i luoghi delle attività produttive o commerciali. La costituzione di una rete di mobilità alternativa, integrata, in questo modo non dovrà intercettare solamente il tema del “tempo libero”, su circuiti separati dal trasporto privato o da quello pubblico, ma permette di vedere l’intermodalità e l’utilizzo integrato di mezzi di trasporto individuali e collettivi. La presenza di flussi di attraversamento attrezzati e qualificati è considerata, infatti, il primo presidio contro il degrado delle aree verdi. In questo schema i punti di scambio, per esempio le piazze delle stazioni assumono un ruolo fondamentale, ma è necessario capire anche quali sono i nodi “informali” su cui la rete si costruisce.

La presenza di questi assi di collegamento può, inoltre, creare l’occasione per l’integrazione di servizi di bike-scooter-car sharing.

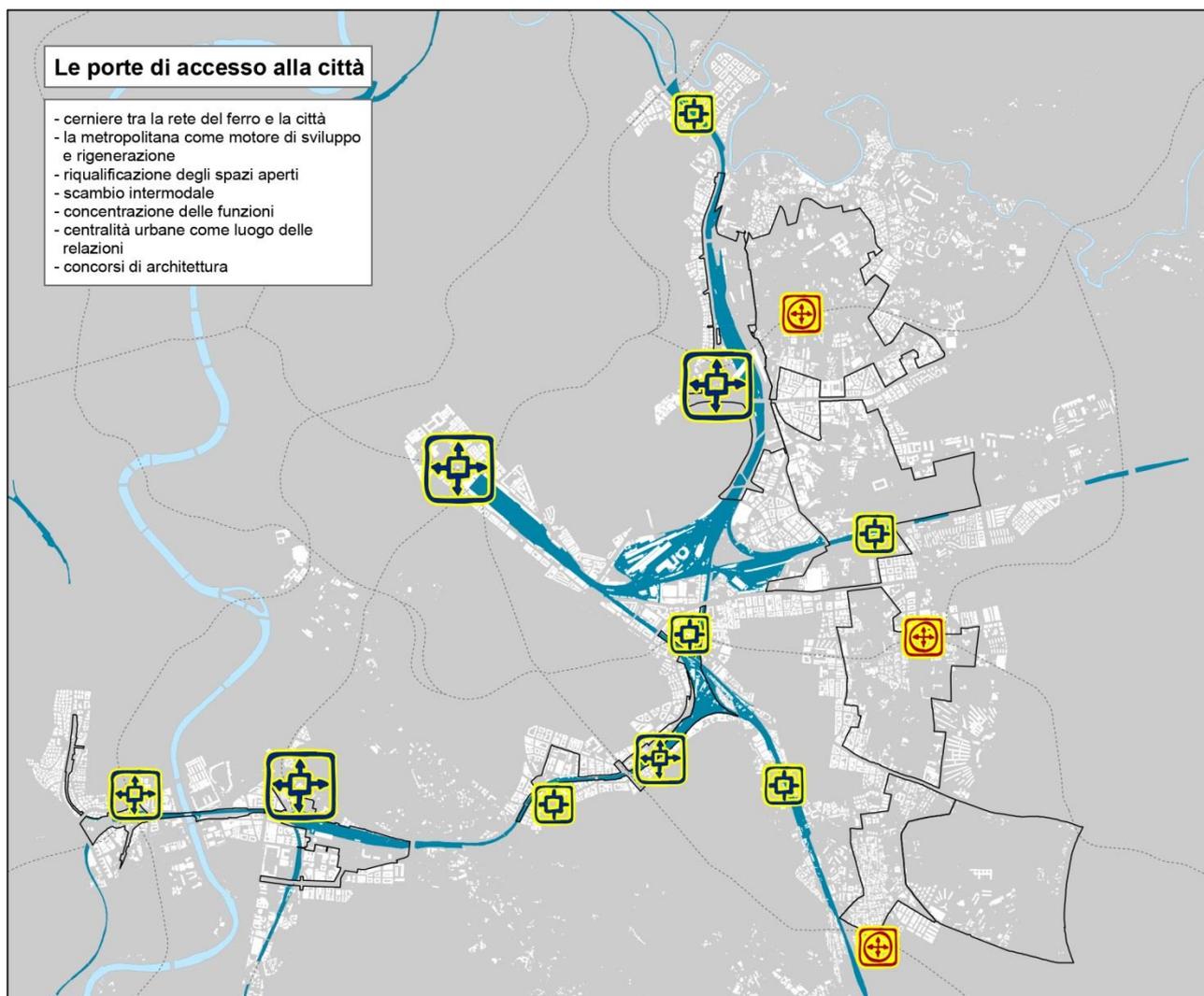
Ad influenzare la continuità della rete emerge, inoltre, l’esistenza di “recinti monofunzionali” di diversa origine e natura, o anche una differenza tipologica e dimensionale tra quelli storici e quelli nuovi. La A24 anche pur non essendo un recinto deve essere vista come una barriera da attraversare. Dai “recinti”, che poi possono anche essere dei luoghi di diversa natura, deriva anche una mappa delle accessibilità allo spazio nel suo complesso e un mosaico di verdi diversi che costruiscono un paesaggio di immagini e di usi, di intensità negli spazi vuoti.

Dal Mosaico è stato derivato poi un sistema di elementi strategici<sup>11</sup> che garantiscano le connessioni tra i luoghi nevralgici, pubblici o di uso pubblico, e che forniscano un quadro mirato di espropri che si legano al “progetto pubblico” di queste aree garantendo una continuità della rete e delle attività contenute.

18



<sup>11</sup> Cfr. elab. “PR3 – Schema di Assetto Generale – Masterplan”: Ambiti di concentrazione degli interventi per la continuità della fruizione.



La strategia denominata **“Le porte di accesso alla città”** trova riscontro in uno dei principi generali e si propone come traduzione dei suoi indirizzi. Il tema che viene affrontato è legato al ruolo che le stazioni e principalmente il sistema di spazi pubblici al loro servizio, siano esse ferroviarie che metropolitane, svolgono nei confronti della città. Esse, per loro natura, sono i luoghi di accesso all’organismo urbano e come tali rappresentano il *biglietto da visita* di una città oltre che la prima interfaccia funzionale per l’utente/visitatore. Naturalmente le diverse stazioni svolgono questo ruolo ad un livello diverso a seconda del rango dei flussi da cui sono attraversate e per questo che sono stati individuati 3 livelli di “porte”:

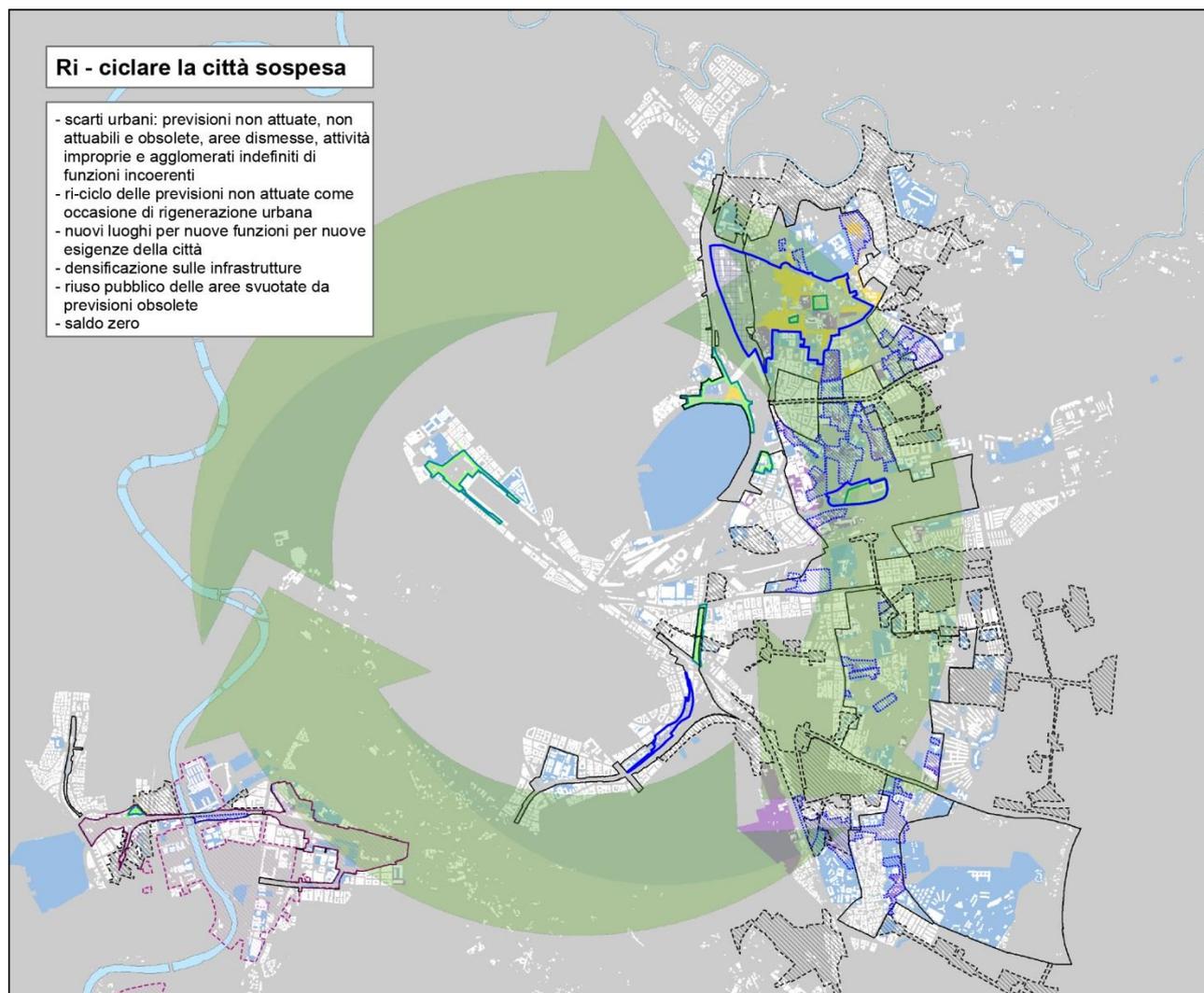
**metropolitano:** Termini (piazza dei cinquecento), Tiburtina (piazzale ovest) e Ostiense (piazzale dei Partigiani-piazzale Ostiense);

**urbano:** Tuscolana e Trastevere;

**locale:** Nomentana, Quintiliani (MB), Prenestina, Pigneto, Teano (MC), Zama e Porta Furba (MA).

Gli obiettivi generali per i singoli interventi, che impongono l’elaborazione di soluzioni progettuali di qualità da attuarsi anche mediante il ricorso a procedure concorsuali, possono essere così riassunti:

- valorizzazione architettonica delle piazze e degli spazi antistanti le stazioni con il rafforzamento della pedonalità attraverso la razionalizzazione degli eventuali usi impropri;
- ottimizzazione del sistema dell’accessibilità pubblica e privata attraverso la razionalizzazione dei capolinea ATAC, nuove soluzioni funzionali per i taxi, inserimento di servizi di sharing mobility e di nuovi spazi per la ciclabilità (bike hub);
- realizzazione di un sistema di aree verdi.



La strategia denominata **“Ri-ciclare la città sospesa”** oltre che rispondere ai criteri generali è generata dai risultati delle analisi svolte ed è articolata sia a livello territoriale (ambiti di ripianificazione) che a livello locale (ambiti di rigenerazione urbana).

Per quanto riguarda il livello territoriale è necessario sottolineare che nei diversi decenni di vita dei piani attuativi coinvolti la percentuale delle previsioni, sia pubbliche che private, è assolutamente marginale. Questa evidente inefficacia è dovuta a diversi fattori: offerte funzionali non adeguate, eccessivi tempi di attuazione o localizzazioni non appetibili. Il risultato di tutto ciò è una specie di **“città sospesa”**: ampi brani di città bloccati in attesa di una attuazione che, in mancanza di un processo di ripensamento complessivo, forse non avverrà mai o comunque troppo tardi per esprimerne tutte le reali potenzialità.

A livello locale, invece, **“la città sospesa”** acquisisce la consapevolezza della rilevanza dimensionale di tutti quegli spazi interstiziali eterogenei, dalla genesi spontanea, composti da attività artigianali, di deposito, stoccaggio e commercio all’ingrosso e piccoli insediamenti residenziali e negli ultimi anni ri/popolati dal riuso di vecchi manufatti dismessi da parte di attività nuove ed usi informali del territorio. Questi ambiti sono caratterizzati da una qualità edilizia e da un livello di manutenzione mediamente scarsi e dalla carenza, se non assenza, di strade, spazi pubblici, attrezzature e servizi. Guardati dal punto di vista dei vuoti urbani questi ambiti presentano margini non definiti e spesso fonte di degrado accentuato nei casi in cui vi sono ospitate attività ambientalmente improprie o incompatibili. Altra conseguenza della mancata organizzazione di questi spazi è quella di interrompere importanti potenzialità di connessione tra diversi spazi liberi.

È su queste due nuove tipologie di “*residui urbani*” che si vuole applicare il concetto di **ri-ciclo: rimettere in circolo** risorse ed opportunità che al momento risultano congelate. L’obiettivo è quello di puntare ad un auspicabile processo di sviluppo senza consumare nuove risorse ma ri-utilizzando quelle che già ci sono: a “*saldo zero*” e ad “*equivalenza economica*”. Se applicato in coerenza organica con le altre strategie questo approccio può essere in grado di riqualificare gli ambiti coinvolti con interventi di valorizzazione e di rigenerazione urbana, per lo sviluppo di sistemi di relazioni, da creare e/o da riattivare attraverso nuovi processi insediativi ed il recupero ed il riammaglio delle parti di città interessate per le quali le infrastrutture ferroviarie rappresentano attualmente un elemento di discontinuità.

Naturalmente affinché sia possibile ambire a questo risultato andrà posta particolare attenzione ad offerte funzionali corrispondenti alle attuali e future domande da parte del mercato e della cittadinanza e localizzazioni corrette e legate ai livelli di accessibilità ed infrastrutturazione.

L’importantissimo risultato parallelo che si potrà raggiungere attraverso questo approccio è la effettiva disponibilità per gli interessi pubblici di una notevole quantità di aree, ancora libere, ad oggi bloccate, impenetrabili ed inibite alla vita della cittadinanza.



## Azioni

Le **“Azioni”** puntano ad intervenire su alcuni aspetti specifici dei luoghi e a volte anche sulle problematiche irrisolte che possono accomunare diversi ambiti. Ad essi è affidato il ruolo di elementi prioritari da sviluppare e approfondire nella progettazione degli schemi d’ambito.

### Redistribuire la densità

Il tema della densità è decisivo in tutti gli ambiti d’intervento e la scelta di approcciare alla ripianificazione dei piani attuativi pregressi in maniera unitaria e coordinata permette una revisione generale delle localizzazioni delle previsioni non attuate. Questo tema però è stato sottolineato in maniera specifica in quegli ambiti in cui l’eccezionale livello di accessibilità rende sostenibile eventuali rimodulazioni.



### Qualificare la trama verde

Per trama verde s’intende la continuità delle aree libere da costruzioni e funzioni consolidate che caratterizza gli ambiti d’intervento in cui è segnalato questo tema. Il termine qualificare sintetizza un processo di recupero, salvaguardia, attrezzamento e/o rifunzionalizzazione di tutte quelle aree che possono ancora svolgere un ruolo importante nel miglioramento della qualità ambientale anche in funzione dei tessuti circostanti.



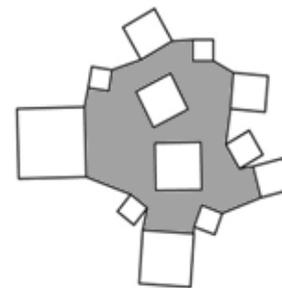
### Integrare lo spazio urbano e la mobilità

Questo tema caratterizza gli ambiti in cui s’intende promuovere un percorso di osmosi tra le reti della mobilità ed il contesto circostante non solo da un punto di vista funzionale ma soprattutto integrando le diverse componenti in un nuovo paesaggio urbano articolato intorno a spazi aperti architettonicamente qualificanti. Il principio a cui questo tema da attuazione è quello legato alle porte di accesso alla città.



### Progettare qualità e continuità delle aree pedonali e degli spazi aperti

Il tema della progettazione delle aree pedonali e degli spazi aperti risulta cruciale in quegli ambiti d’intervento fortemente caratterizzati da ampi brani di tessuti prevalentemente residenziali esistenti nati più o meno spontaneamente in cui strade, piazze, giardini e parcheggi non sono stati oggetto di una adeguata definizione sia in termini quantitativi che qualitativi.



### Ridefinire le regole dei tessuti consolidati

In alcuni ambiti d'intervento si è verificata una probabile forzatura legata all'applicazione delle metodologie d'intervento dei piani particolareggiati, finalizzati prevalentemente al nuovo impianto, su tessuti sostanzialmente esistenti, benché incongrui e da completare. L'applicazione di questo tema ha l'obiettivo di verificare la possibilità di sostituire la disciplina attuale con una più adatta alle operazioni di rigenerazione urbana.



### Valorizzare il patrimonio storico, culturale e ambientale

In alcuni degli ambiti d'intervento si verifica la presenza di numerose testimonianze storiche anche di una certa importanza. Il tema della loro valorizzazione è teso a mettere in atto tutte quelle operazioni funzionali innanzitutto alla tutela ed al loro recupero ma anche ad una loro potenziale rifunzionalizzazione per la fruizione da parte dei cittadini.



### Privilegiare il mix funzionale

Questo tema pone l'attenzione, in alcuni ambiti d'intervento, sulle destinazioni funzionali delle nuove edificazioni previste. L'eccessiva dilatazione dei tempi di attuazione dei piani ha, infatti, comportato spesso una obsolescenza di queste scelte rispetto ad un mercato che nel corso del tempo è cambiato radicalmente rendendo imprescindibile un loro aggiornamento.



23

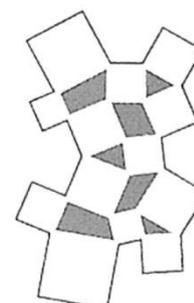
### Connettere verde-funzioni-servizi-quartieri

Il tema della connessione tra aree verdi, luoghi delle attività, attrezzature di servizio ed i tessuti residenziali acquisisce un ruolo fondamentale in tutti gli ambiti d'intervento in quanto una adeguata rete di collegamenti, soprattutto pedonali e ciclabili, è il presupposto per aumentare l'offerta disponibile ai cittadini, ridurre gli spostamenti automobilistici e permettere la riappropriazione da parte dei cittadini, attraverso l'uso di spazi che, se non frequentati, sono a rischio di abbandono e degrado.



### Integrare gli spazi residui

All'interno di alcuni ambiti d'intervento si riscontra la presenza di aree residue, generalmente di piccole dimensioni, con diverse destinazioni localizzate spesso in adiacenza al fascio dei binari ferroviari che per posizione o previsioni non adatte non hanno trovato, nel corso del tempo, una loro attuazione. In questi casi il tema della loro integrazione nel contesto circostante può offrire importanti opportunità per risolvere situazioni di degrado o realizzare nuove connessioni morfologiche o funzionali.



Per riassumere ed organizzare le informazioni fondamentali di sintesi e valutazione per ciascun ambito e per declinare localmente le 4 strategie strutturali in maniera preliminare sono state redatte, per ognuno degli 8 ambiti, delle **schede d'ambito** che riassumono i principali dati relativi all'iter urbanistico, al processo di attuazione, all'assetto infrastrutturale attuale e previsto ed alle azioni previste. Le schede sono stata la guida per redigere in maniera organica il Masterplan e forniranno nella successiva fase di progettazione e ripianificazione appunti utili ad affrontare tutte le tematiche locali specifiche dei singoli ambiti.

All'interno di queste schede è stato individuato un **"Focus territoriale"** che riassume gli elementi caratterizzanti dell'ambito urbano analizzato, ne evidenzia le vocazioni più o meno consolidate e diventa il fulcro della strategia di ripianificazione.

### HUB PLURIMODALE

(Stazioni TIBURTINA – OSTIENSE)

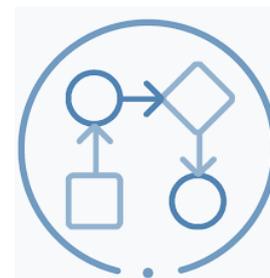
Si tratta di ambiti la cui caratteristica principale riguarda il livello metropolitano, regionale, nazionale ed internazionale delle relazioni che qui si intersecano e in virtù della loro accessibilità presentano le potenzialità per accogliere nuovi mix funzionali pubblici e privati che integrino stanzialità e nuove forme di mobilità; nel caso della stazione Tiburtina, in considerazione dell'alto grado di accessibilità sono ammissibili densificazioni anche per la rilocalizzazione di diritti edificatori già acquisiti di altri ambiti.



### CERNIERA URBANA

(Stazioni TUSCOLANA - TRASTEVERE)

Si tratta di ambiti caratterizzati dalla funzione, esistente o potenziale, di connessione tra le reti principali della mobilità urbana e metropolitana con i settori cittadini di riferimento, che ne fruiscono in termini di arricchimento ed articolazione delle relazioni e delle funzioni sia pubbliche che private.



### NUOVA OFFERTA FUNZIONALE

(SDO PIETRALATA)

Ambito di intervento strategico anche in virtù di una possibile revisione del mix delle destinazioni funzionali previste, al fine di creare le condizioni per un polo di aggregazione di attività formative, di ricerca, di produzione di eccellenza, punto di riferimento per il contesto romano ma luogo di relazione a scala nazionale ed internazionale; anche in questo caso sono ipotizzabili densificazioni stante l'alto grado di accessibilità e la funzione urbana strategica.



### VALORE DEL VUOTO E IDENTITA' DEI QUARTIERI

(SDO TIBURTINO – CASILINO - QUADRARO)

Ambiti funzionali alle esigenze specifiche dei contesti locali coinvolti ove gli interventi sono finalizzati al coinvolgimento ed alla valorizzazione delle risorse e dei caratteri presenti sul territorio in un processo di sviluppo della qualità urbana orientato alla tutela e la fruibilità del sistema storico ed ambientale, alla riqualificazione degli spazi aperti, all'offerta di servizi di prossimità e alla rigenerazione diffusa dei tessuti edilizi esistenti.



## SCHEDE D'AMBITO

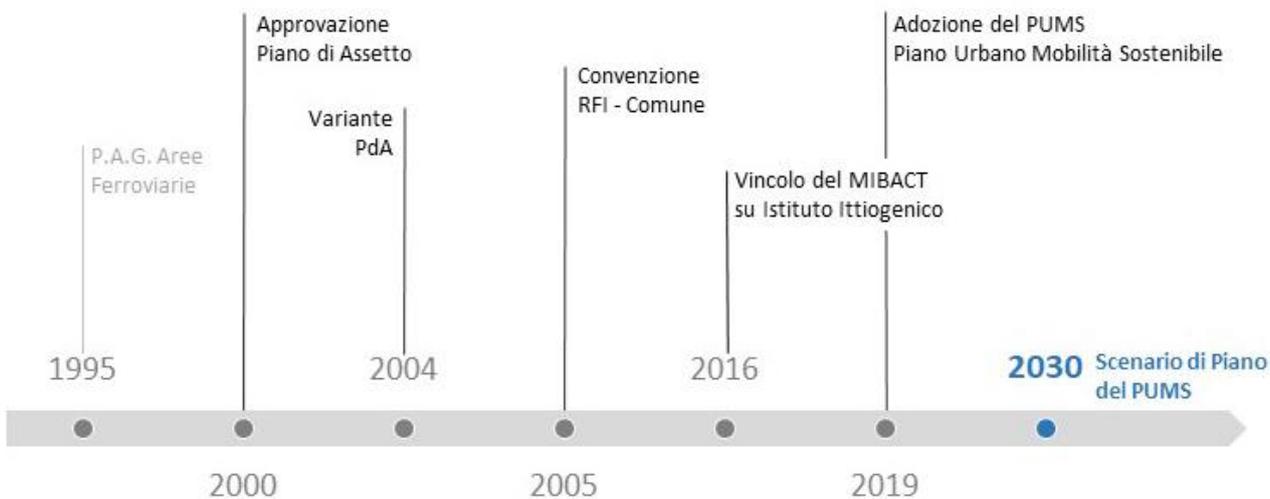


Stazione Tiburtina 27

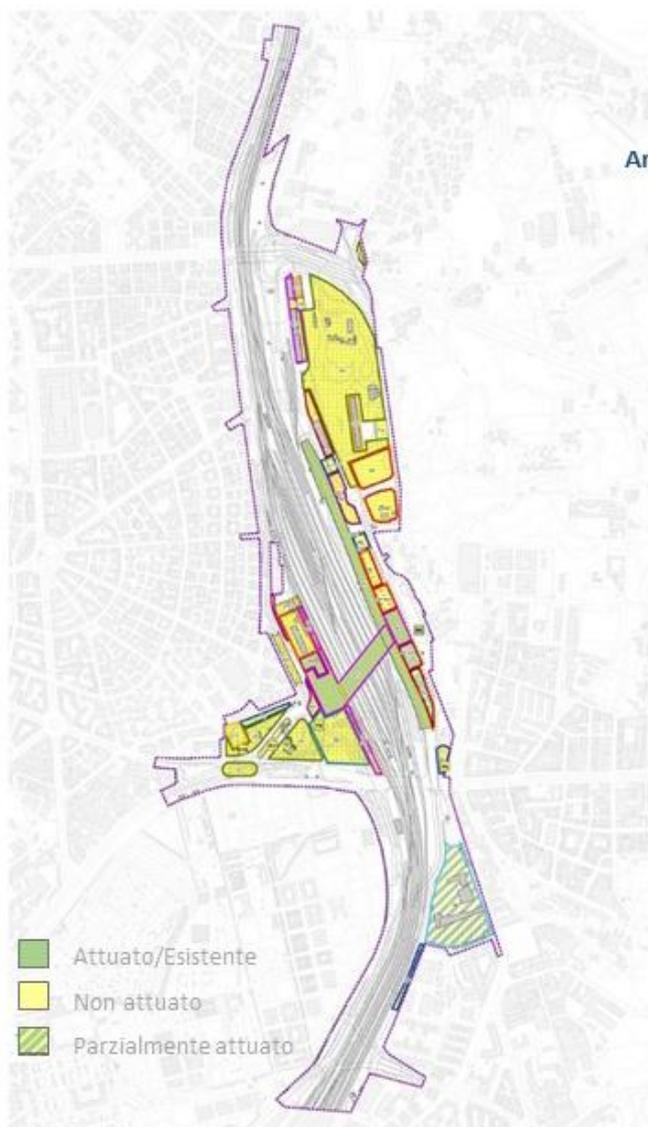
# STAZIONE TIBURTINA



28

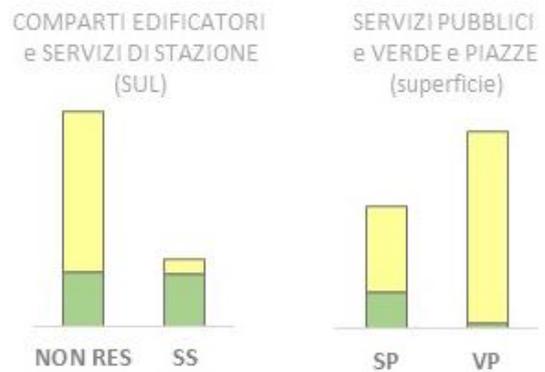
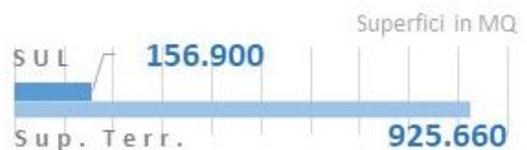
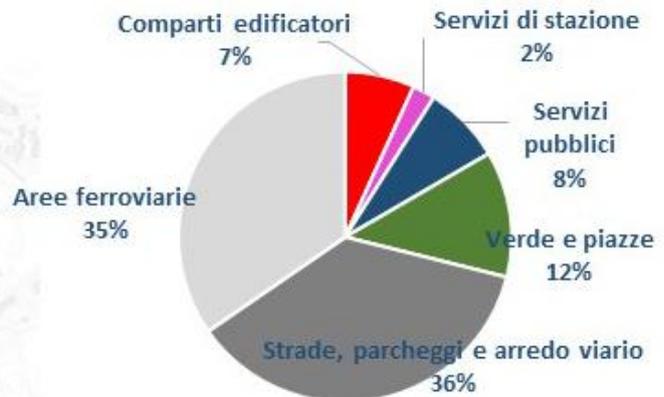


# STAZIONE TIBURTINA



SUPERFICIE DEL PIANO

92,5 Ha



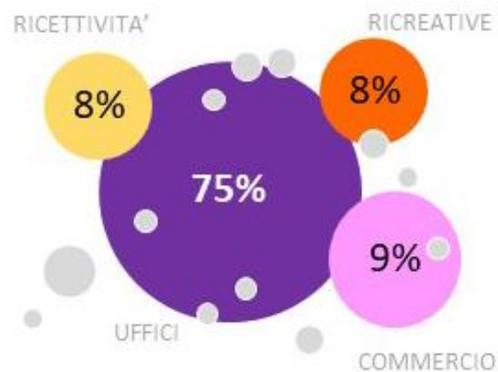
OGGI



2030



TRASPORTO SU FERRO



FUNZIONI PREVALENTI

## STAZIONE TIBURTINA infrastrutture di riferimento



*Nello scenario previsto dal PUMS non si realizzeranno nuove infrastrutture stradali ad eccezione dell'adeguamento dello svincolo A24 – Circonvallazione Tiburtina. Intervento mirato alla risoluzione dell'attuale criticità di inserimento della penetrazione urbana dell'autostrada A24 sulla circonvallazione Tiburtina.*

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Tram piazzale del Verano - Stazione Tiburtina

Tra le opere così dette invariati, inserito tra gli interventi per i quali l'Amministrazione ha chiesto il finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), porterà un servizio tranviario fino all'attestamento nel piazzale Ovest della stazione, attuando il potenziamento del nodo di corrispondenza; presso piazzale del Verano si realizzerà la connessione con la rete tranviaria esistente

#### Tram Stazione Tiburtina – Ponte Mammolo

Intervento in prosecuzione del tram piazzale del Verano – stazione Tiburtina, da realizzarsi lungo la direttrice via Tiburtina fino ad intercettare le stazioni della linea metropolitana B: Santa Maria del Soccorso e Ponte Mammolo.

### MOBILITA' CICLISTICA

Si prevede di realizzare quattro nuove piste ciclabili che interesseranno le direttrici: Tiburtina, via di Portonaccio, via della Lega Lombarda-via Catania-via Morgagni e viale Regina Margherita.

### MOBILITA' LENTA

Nel settore urbano sono individuati 9 ambiti di sviluppo della mobilità sostenibile che vanno dalla realizzazione di Isole Ambientali, all'individuazione di strade o ambiti a velocità limitata (Zone 30) e zone a prevalenza pedonale. Tra questi l'ambito **Ex Tangenziale Est** che prevede la riqualificazione del tratto di viabilità compreso tra Batteria Nomentana e via Lorenzo il Magnifico con l'eventuale trasformazione in "viale Urbano" attraverso interventi tesi ad attribuire un ruolo sempre più rilevante alla componente pedonale.



## Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# STAZIONE TIBURTINA

## FOCUS: HUB PLURIMODALE



La stazione Tiburtina, destinata a essere il principale scalo urbano dell'Alta Velocità ferroviaria, si inserisce in un contesto urbano fortemente infrastrutturato. Oggi è già un importante nodo di scambio a livello internazionale, nazionale e metropolitano grazie alla corrispondenza tra le linee ferroviarie nazionali e regionali, la metro B, le linee internazionali, nazionali, regionali e urbane del trasporto pubblico su gomma. In prospettiva tale ruolo viene rafforzato dal collegamento alla rete tramviaria.

L'altissima accessibilità configura l'ambito come una naturale porta della città da ottimizzare funzionalmente e qualificare architettonicamente soprattutto in relazione con la centralità direzionale prevista nell'adiacente ambito SDO di Pietralata.

## AZIONI



REDISTRIBUIRE LA DENSITÀ



CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI



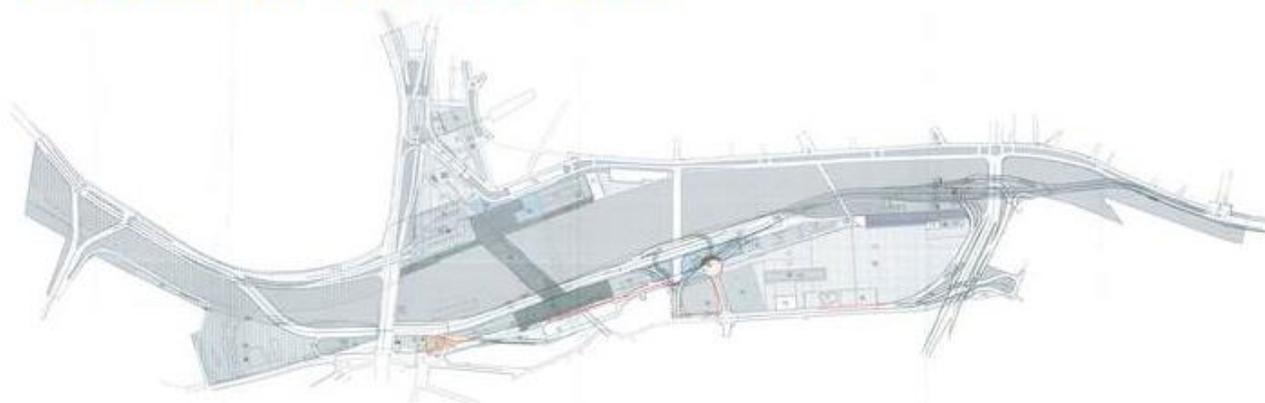
INTEGRARE LO SPAZIO URBANO E LA MOBILITÀ



### Risultati attesi

- Completamento interventi in corso e definiti;
- Riorganizzazione complessiva dell'assetto urbanistico (quantità edificabili, mix funzionale e geometria d'impianto) con la configurazione di un ambito di densificazione in cui rilocalizzare le quantità non attuabili in altri ambiti dell'Anello Verde;
- Eventuale fusione con l'ambito SDO Pietralata in un unico piano attuativo;
- Implementazione del ruolo urbano e metropolitano con la formulazione di una nuova offerta funzionale alla luce delle attuali domande del mercato e del contesto socio-economico;
- Sviluppo del piazzale Ovest come Porta di accesso alla città-hub plurimodale da riprogettare attraverso concorsi di architettura;
- Sviluppo del piazzale Est come cerniera morfologico-funzionale con la centralità Pietralata;
- Inserimento nella rete di connessione della mobilità dolce attraverso la realizzazione di un percorso ciclopedonale sul sedime della vecchia sopraelevata in demolizione;
- Salvaguardia e sviluppo delle aree verdi come parte del sistema di continuità ambientale sull'asse dei comprensori SDO ed in relazione alla vicina Riserva Naturale «Valle dell'Aniene».

## STAZIONE TIBURTINA



### Piano di Assetto per la riqualificazione dell'area della Stazione Tiburtina

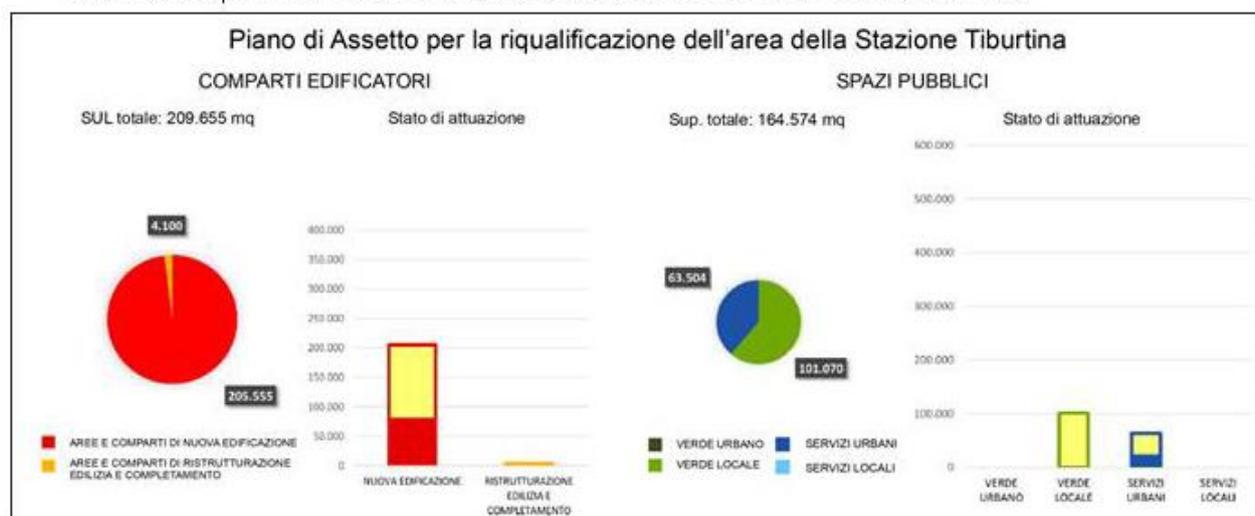
Ipotesi di ripianificazione:

completamento con riorganizzazione complessiva del piano attuativo in coordinamento con il P.P. del Comprensorio SDO Pietralata

Verifiche preliminari propedeutiche alla ripianificazione:

- riorganizzazione delle previsioni non attuabili sul lato est in un ambito di densificazione in cui rilocalizzare, a saldo zero, anche alcune previsioni edificatorie non attuabili in altri ambiti con modifiche ai mix funzionali ed alla geometria d'impianto;
- stralcio delle aree attuate, prive di previsioni edificatorie e dei servizi di livello urbano attuabili come opere pubbliche da ripianificare in componenti del PRG.
- riduzione del perimetro al solo lato est ed eventuale fusione con lo SDO Pietralata.

32



### QUESTIONI APERTE

**Piazzale Ovest** - I lavori di demolizione dei viadotti della Circonvallazione Nomentana sono attualmente in fase di realizzazione.

**Comparto C1** - RFI-FSSU ha presentato un progetto al Dip. PAU per 12.000 mq di SUL ricettiva.

**Headquarter RFI** - RFI-FSSU ha presentato una proposta di realizzazione del nuovo Headquarter di FS che prevede la revisione del PdA della Stazione Tiburtina.

**Piazzale Est** - E' stata redatta un'ipotesi di spostamento dell'attestamento delle autolinee regionali, nazionali ed internazionali (TIBUS) dal piazzale Ovest al piazzale Est.

**Parcheggio P6** - Il "nuovo" parcheggio di standard P6 viene assegnato in modo univoco interamente al PdA Stazione Tiburtina.

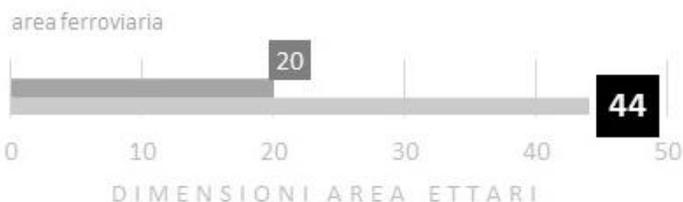
**Comparto C10** - Il progetto del C10 è risultato negativo rispetto alla conformità urbanistica.

**Parco V4** - Il progetto di Bonifica del Parco Est, è in fase di Conferenza di Servizi.

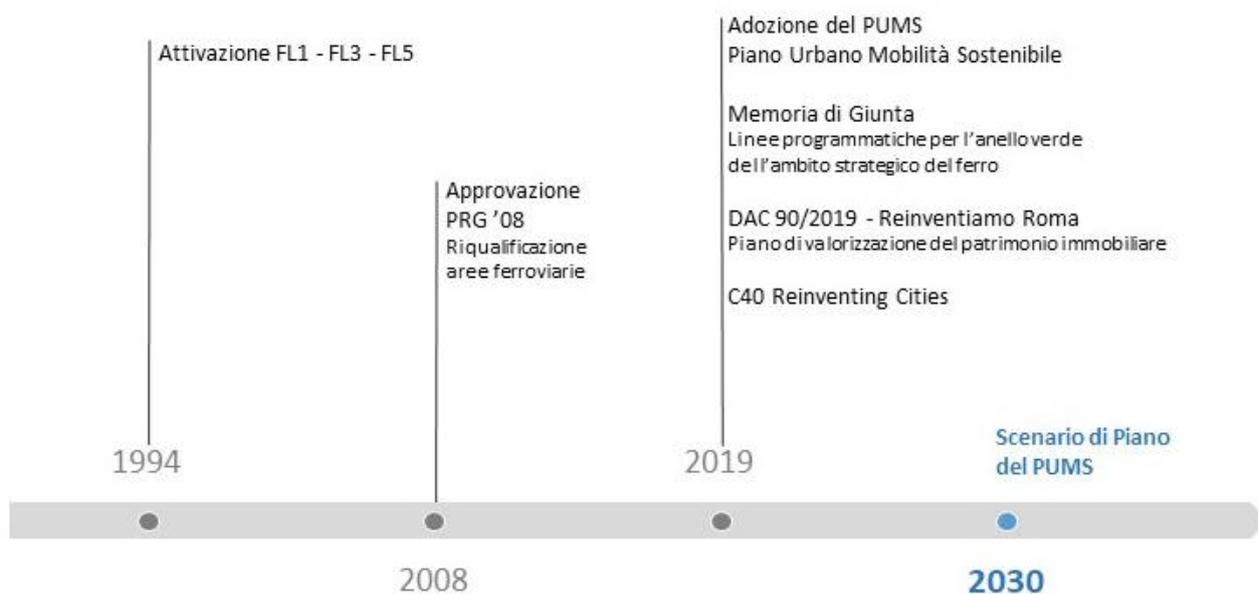
Stazione Tuscolana

33

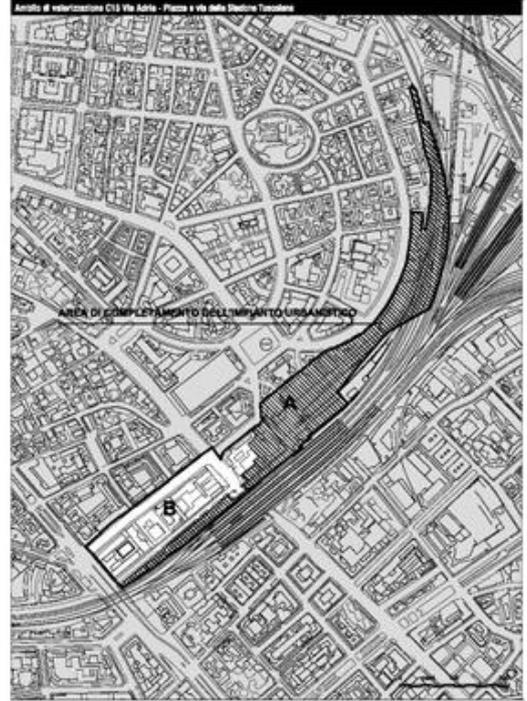
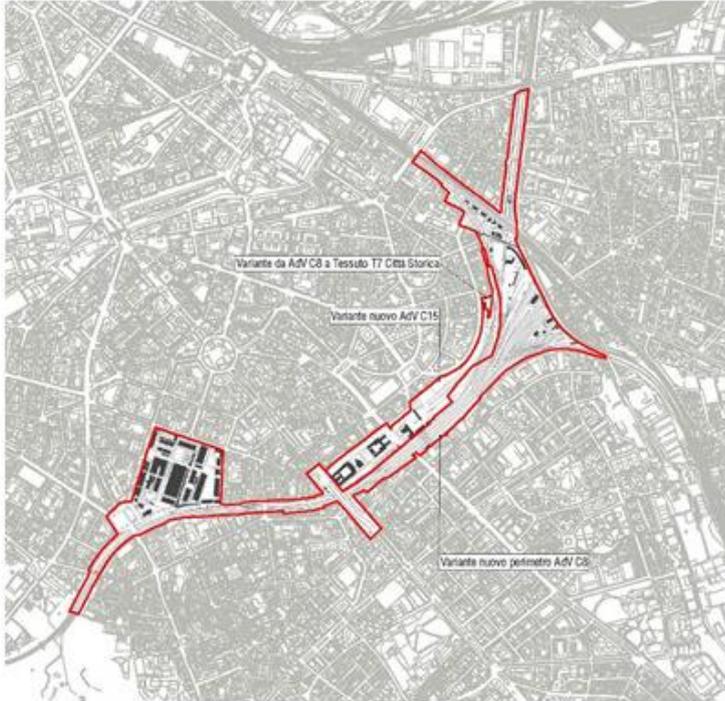
# STAZIONE TUSCOLANA



34

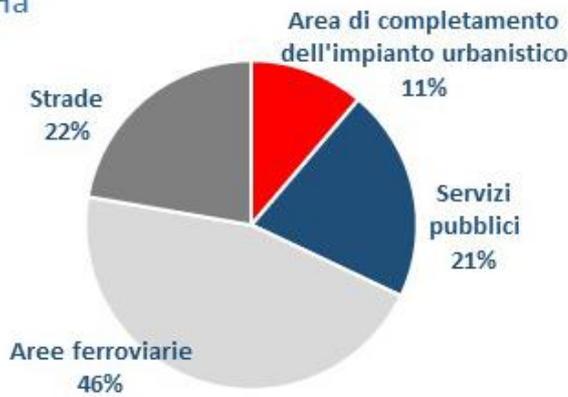


# STAZIONE TUSCOLANA



SUPERFICIE DEL PIANO

44,42 Ha



Variante in corso di adozione

OGGI

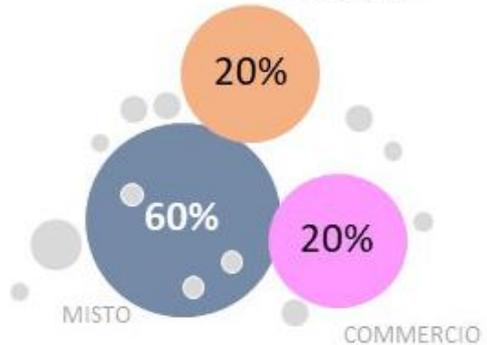


2030



TRASPORTO SU FERRO

RESIDENZIALI



FUNZIONI PREVALENTI

## STAZIONE TUSCOLANA infrastrutture di riferimento



Nello scenario PUMS non sono previste realizzazioni di nuove infrastrutture stradali; si attueranno, altresì, diversi interventi a favore del potenziamento delle linee del trasporto pubblico.

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Nodo Tuscolana

Si prevede la realizzazione di un nodo di corrispondenza tra la stazione metropolitana Ponte Lungo e la stazione ferroviaria Tuscolana, attraverso l'integrazione fisica delle due.

Concorrono al miglioramento dell'accessibilità all'AdV gli interventi tesi al potenziamento della capacità di esercizio delle linee ferroviarie FR1 e FR5 e l'adeguamento normativo-tecnologico della linea metropolitana A.

#### Nodo Pigneto

E' in fase di realizzazione la stazione ferroviaria Pigneto che consentirà l'attuazione di un importante nodo di corrispondenza tra la linea ferroviaria e la metropolitana C.

#### Linea tranviaria Termini – Giardinetti – Banca d'Italia

Si prevede la trasformazione dell'attuale ferrovia urbana Laziali – Giardinetti in linea tranviaria. L'intervento consentirà di assicurare un ulteriore servizio ad alte prestazioni.

### MOBILITA' CICLISTICA

Sono previsti 3 nuovi percorsi perlopiù con funzione di rammaglio con la rete esistente. Si tratta delle ciclabili: Dorsale Casilina, via Tuscolana, in prosecuzione del tratto già realizzato e collegamento stazione metro Manzoni – Furio Camillo. In corrispondenza del nodo Tuscolana è previsto inoltre un hub a servizio della mobilità ciclistica.

### MOBILITA' LENTA

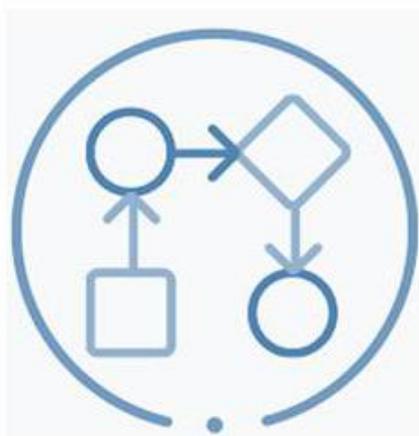
Interessano direttamente l'AdV 2 Ambiti di sviluppo della mobilità lenta, con diverse tipologie d'intervento, che vanno dall'Isola Ambientale del Pigneto all'Ambito Zama a prevalenza pedonale.



## Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# STAZIONE TUSCOLANA

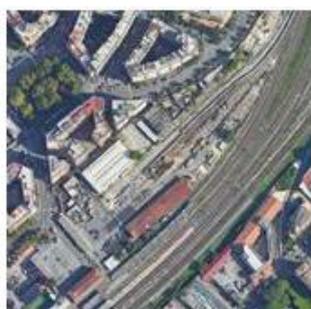
## FOCUS: CERNIERA URBANA



L'ambito è localizzato sulla linea di confine tra la città storica e la città consolidata in un contesto urbano ricco di funzioni diffuse in tessuti ad alta densità abitativa. Inoltre la sua posizione lungo la via Tuscolana rappresenta, in questo tratto, una delle poche occasioni di attraversamento del fascio ferroviario. La corrispondenza tra la stazione ferroviaria e la stazione Pontelungo della metro A comporta un ruolo primario nella mobilità pubblica urbana ed extraurbana.

L'eccezionale concentrazione di tutte queste componenti, morfologiche e funzionali, dell'organismo urbano determina notevoli potenzialità per lo sviluppo, fortemente identitario, di un ruolo strategico nel sistema di relazioni del contesto locale.

## AZIONI



REDISTRIBUIRE LA DENSITÀ



CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI



INTEGRARE LO SPAZIO URBANO E LA MOBILITÀ



### Risultati attesi

- Riqualificazione e riorganizzazione dei margini urbani lungo la ferrovia in via della Stazione Tuscolana, attraverso la valorizzazione urbanistica delle aree ferroviarie in via di dismissione.
- Implementazione dell'offerta dei servizi e della dotazione di aree verdi.
- Ridefinizione degli spazi pubblici di relazione prospicienti la Stazione Tuscolana.
- Potenziamento del livello di connessione su via Adria tra la Stazione FS Roma-Tuscolana e la fermata Metro A Ponte Lungo attraverso attrezzature eventualmente meccanizzate e la realizzazione di servizi per gli utenti del nodo di scambio.
- Miglioramento dei collegamenti con Piazza Ragusa dando esito a via Portogruaro e via Spilimbergo.
- Realizzazione di un tratto della percorrenza ciclopedonale urbana "anello verde", parallela alla linea del ferro.
- Valorizzazione delle preesistenze monumentali sul margine dell'ambito (Acquedotto Romano).



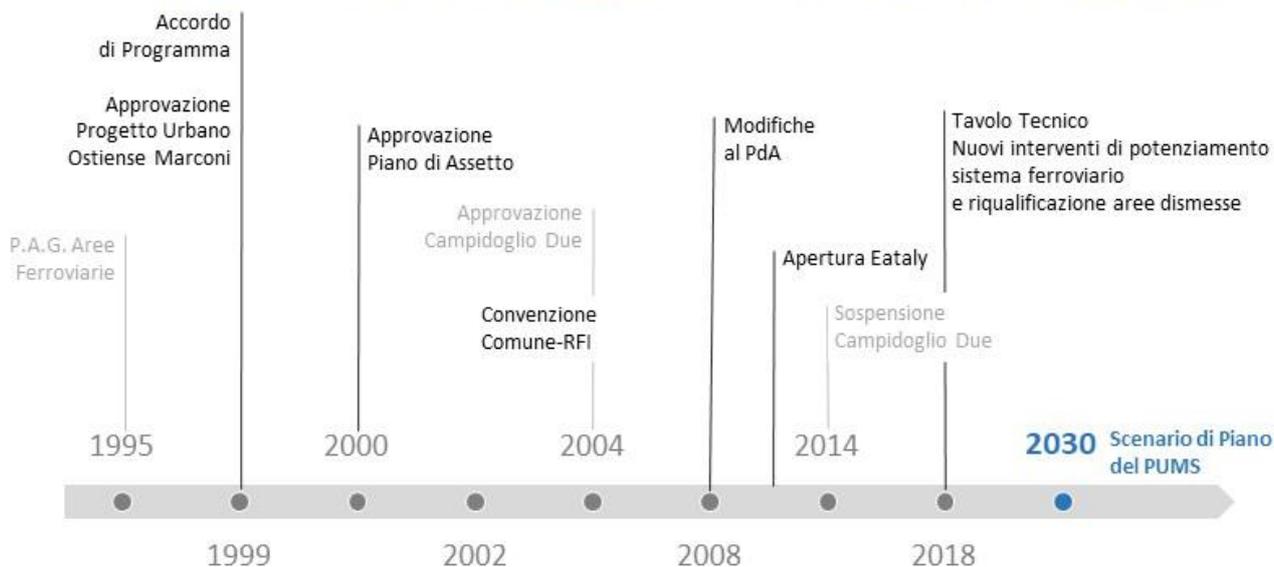
Stazione Ostiense

39

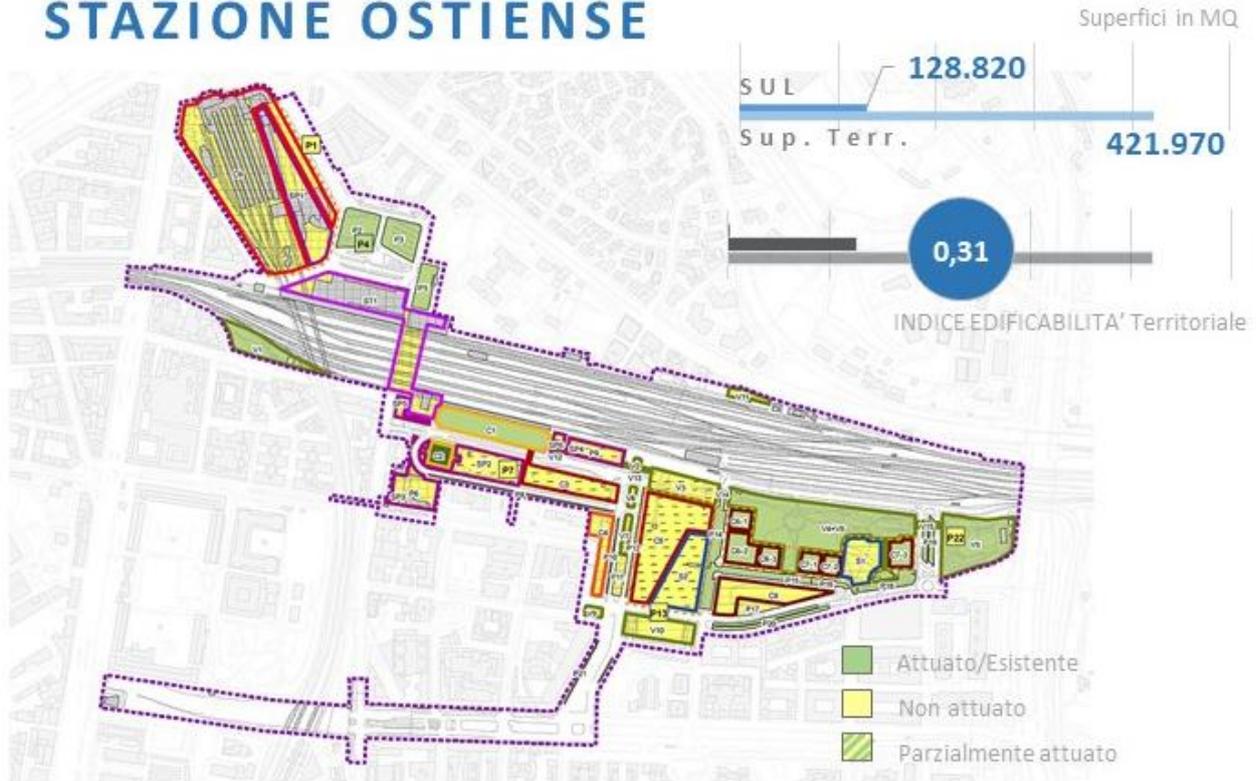
# STAZIONE OSTIENSE



40

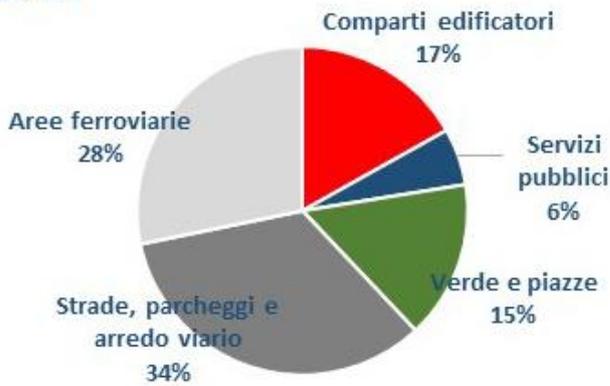


# STAZIONE OSTIENSE

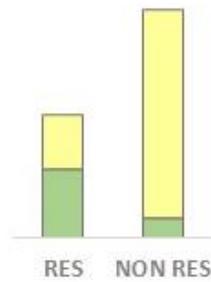


SUPERFICIE DEL PIANO

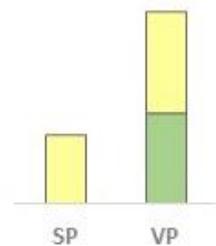
42,19 Ha



COMPARTI EDIFICATORI (SUL)



SERVIZI PUBBLICI e VERDE e PIAZZE (superficie)



OGGI

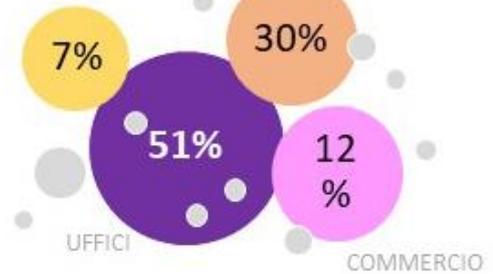


2030



TRASPORTO SU FERRO

RICETTIVITA'



FUNZIONI PREVALENTI

## STAZIONE OSTIENSE infrastrutture di riferimento



*Nello scenario previsto dal PUMS non si realizzeranno nuove infrastrutture stradali; si interverrà, altresì, sull'adeguamento e sul potenziamento di infrastrutture del trasporto pubblico esistenti.*

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Nodo stazione Ostiense – Piramide MB – Porta San Paolo

Si prevedono interventi sulla funzionalità del nodo stazione Ostiense – Piramide MB – Porta San Paolo tesi al miglioramento dell'accessibilità e fruibilità delle stazioni/fermate del TPL.

#### Linea ferroviaria Roma Lido

Si prevedono interventi di potenziamento ed adeguamento della linea ferroviaria Roma Lido e sua trasformazione in linea metropolitana E.

#### Tram Porta San Paolo – piazzale dei Partigiani

Si prevede la realizzazione del prolungamento del tram 3 da Porta San Paolo al nuovo attestamento di piazzale dei Partigiani.

L'intervento è volto al potenziamento della circolare sud tra il nodo di San Giovanni e Ostiense-Piramide e all'accessibilità alla stazione ferroviaria.

#### Corridoio Colombo Casal Palocco/Castel Porziano – Ostia

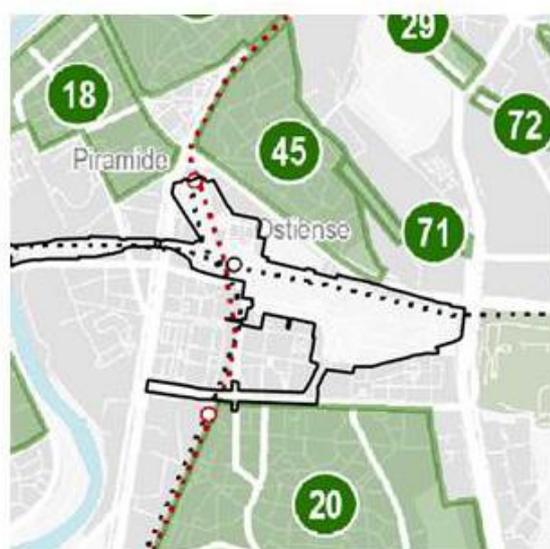
Si prevede la realizzazione del Corridoio Colombo Casal Palocco/Castel Porziano – Ostia.

### MOBILITA' CICLISTICA

Si prevede di realizzare 4 nuovi percorsi perlopiù di rammaglio con la rete esistente. Si tratta del collegamento tra via C. Colombo e ponte Spizzichino lungo circonvallazione Ostiense; del percorso Via Magna Grecia – via Acaia – via Cilicia – viale Marco Polo; del collegamento Garbatella – Marconi; del percorso Via Latina – Piramide lungo le mura.

### MOBILITA' LENTA

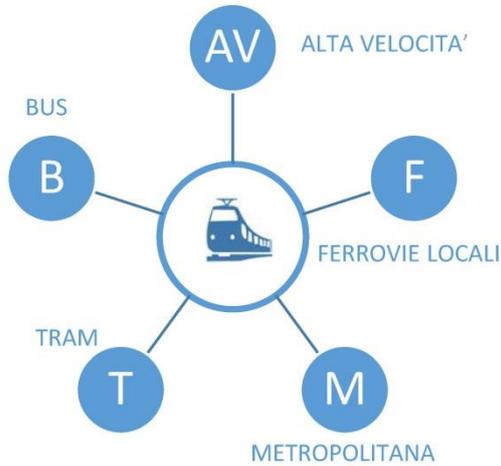
Nel settore urbano sono individuati 2 ambiti di sviluppo della mobilità sostenibile che vanno dall'attrezzaggio di Isole Ambientali (San Saba e Aventino) all'individuazione di strade o ambiti a velocità limitata (ZVL e Zone 30 a Testaccio e Garbatella) e alle zone a prevalenza pedonale (Mura Ardeatine).



### Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# STAZIONE OSTIENSE

## FOCUS: HUB PLURIMODALE



L'ambito si inserisce in un settore urbano fortemente infrastrutturato. Al suo interno confluiscono sia i flussi ferroviari regionali e nazionali che alcune delle principali linee del trasporto pubblico urbano (Roma Lido e metro B). Inoltre la vicinanza a piazzale Ostiense permette lo scambio con la rete tramviaria e con un importante snodo del servizio pubblico su gomma. Da un punto di vista viabilistico in questo ambito si incrociano la via Ostiense, un importante asse di penetrazione urbana, e il più rilevante itinerario tangenziale (via Marco Polo) in questo settore urbano.

L'altissima accessibilità configura l'ambito come una naturale porta della città da ottimizzare funzionalmente e qualificare architettonicamente.

## AZIONI



PRIVILEGIARE IL MIX FUNZIONALE



CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI



INTEGRARE LO SPAZIO URBANO E LA MOBILITÀ



### Risultati attesi

- Sviluppo del sistema P.le Ostiense/P.le dei Partigiani come Porta di accesso alla città – hub plurimodale da riprogettare attraverso concorsi di architettura;
- Ottimizzazione delle funzioni di scambio intermodale tra ferro, metro, tram, bus e auto ma anche con i sistemi di mobilità alternativa;
- Riorganizzazione dei flussi viabilistici al fine di minimizzare le interferenze e recuperare spazi pedonali;
- Inserimento nella rete di connessione della mobilità dolce anche in relazione all'accessibilità al Parco dell'Appia Antica;
- Coordinamento con le previsioni contenute nel Progetto Urbano Ostiense-Marconi, in particolare per quanto riguarda gli ex Mercati Generali.

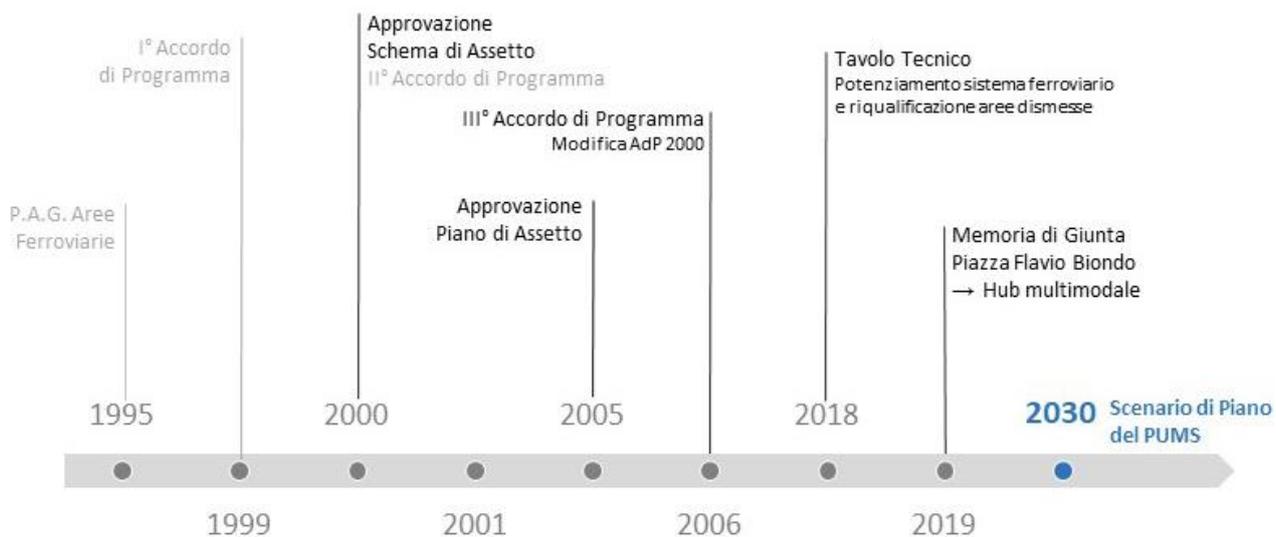


## Stazione Trastevere

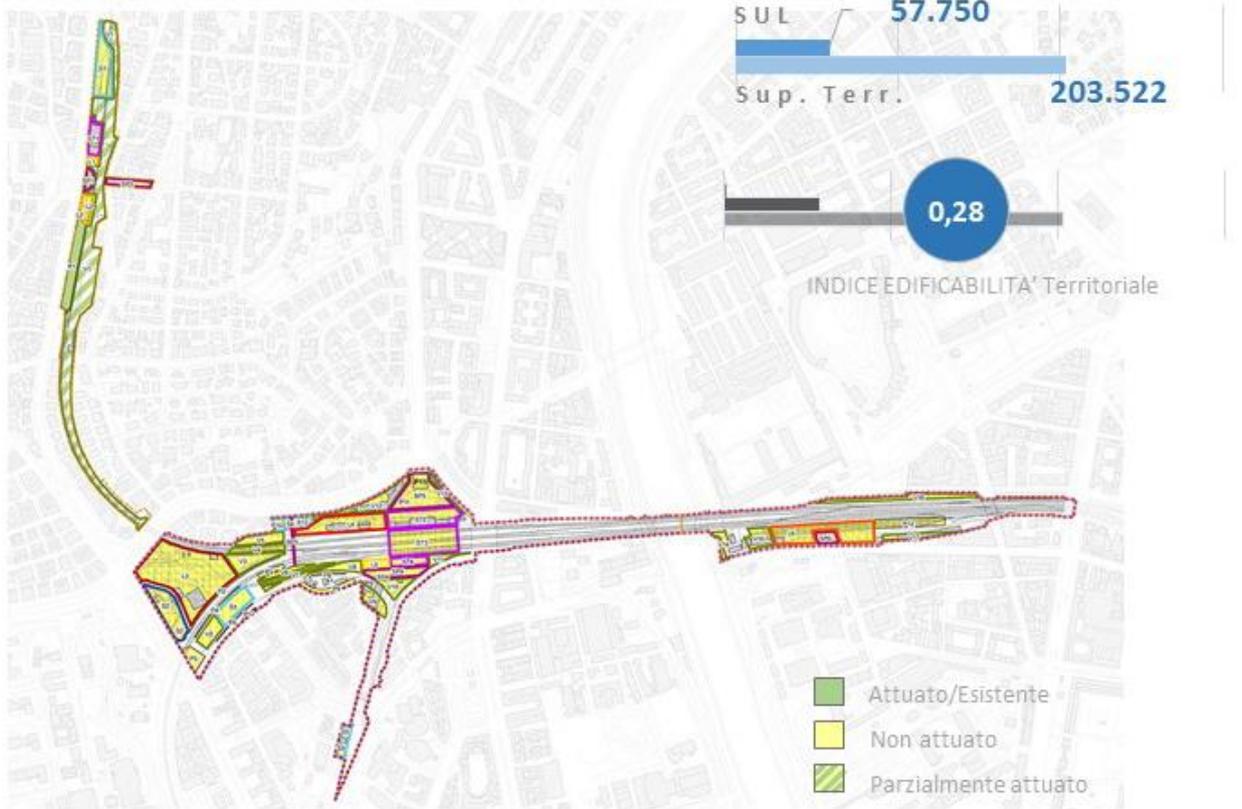
# STAZIONE TRASTEVERE



46



# STAZIONE TRASTEVERE

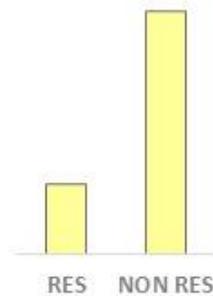


SUPERFICIE DEL PIANO

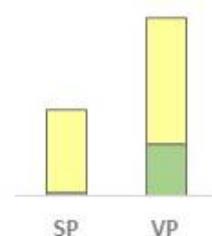
20,35 Ha



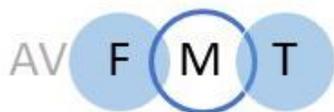
COMPARTI EDIFICATORI (SUL)



SERVIZI PUBBLICI e VERDE e PIAZZE (superficie)



OGGI

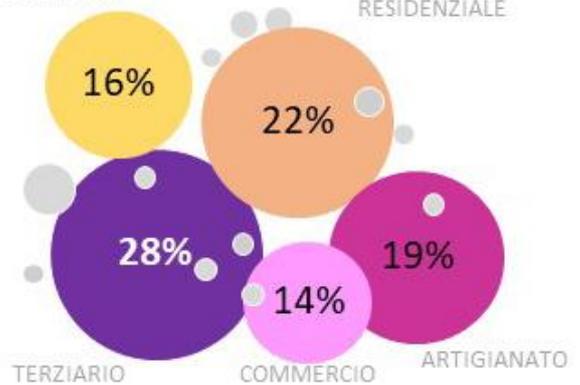


2030



TRASPORTO SU FERRO

RICETTIVITA'



FUNZIONI PREVALENTI

## STAZIONE TRASTEVERE infrastrutture di riferimento



*Nello scenario previsto dal PUMS non si realizzeranno nuove infrastrutture stradali; si realizzeranno, altresì, nuove infrastrutture su ferro e si interverrà sul potenziamento di infrastrutture esistenti.*

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Metropolitana Linea D

Si tratta della realizzazione della quarta linea della metropolitana da Ogetti a Eur Agricoltura. Si prevede inoltre l'attuazione di un nodo di corrispondenza presso la stazione ferroviaria Trastevere.

#### Tram Marconi-Parco Appia Antica-Subaugusta

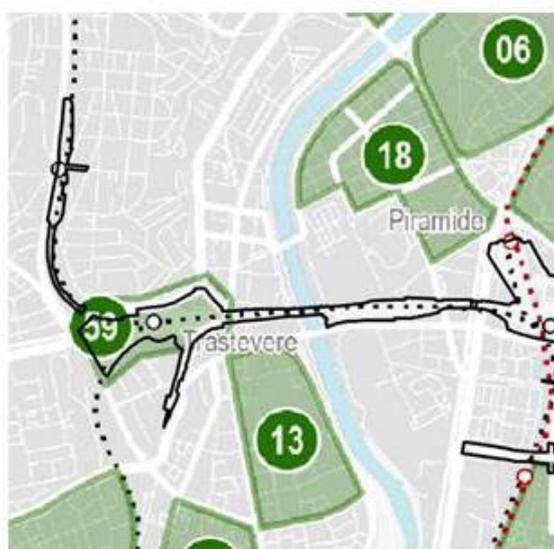
Si prevede la realizzazione della Tangenziale Tranviaria sud Marconi – Parco Appia Antica – Subaugusta, una nuova linea tranviaria che collega la stazione ferroviaria Trastevere alla stazione Subaugusta sulla linea metropolitana A.

### MOBILITA' CICLISTICA

Si prevede il potenziamento della rete ciclabile mediante la realizzazione di 2 nuovi percorsi con funzione di rammaglio alla rete esistente o prevista da altri Piani e Programmi. In particolare si tratta del percorso sulla Circonvallazione Gianicolense e del collegamento Garbatella – Marconi.

### MOBILITA' LENTA

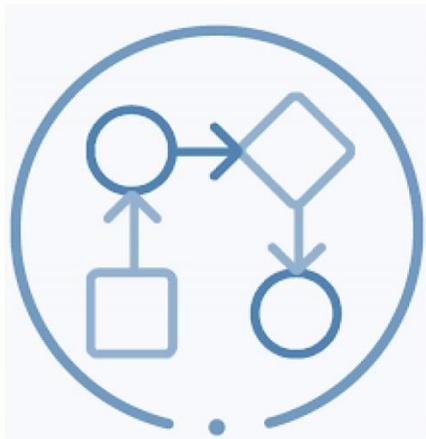
Nel settore urbano sono individuati 2 ambiti di sviluppo della mobilità sostenibile con differenti tipologie di intervento, quali zone a prevalenza pedonale (Gianicolense, per lo più interna al perimetro del PdA) e strade o ambiti a velocità limitata (ZVL e Zone 30 Marconi).



## Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# STAZIONE TRASTEVERE

## FOCUS: CERNIERA URBANA



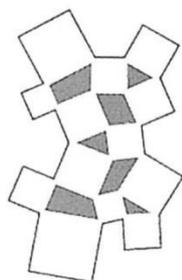
L'ambito è localizzato a cavallo tra la città storica e la città consolidata tra tessuti ad alta densità abitativa in contesto urbano ricco di funzioni. Numerose sono anche i programmi di recupero e valorizzazione. Inoltre la sua posizione lungo viale Marconi rappresenta, in questo tratto, una delle poche occasioni di attraversamento del fascio ferroviario. La connessione con la rete tramviaria e la potenziale corrispondenza con la prevista metro D comporta un ruolo primario nella mobilità pubblica urbana ed extraurbana.

La concentrazione di queste componenti urbane determina notevoli potenzialità per lo sviluppo, fortemente identitario, di un ruolo strategico nel sistema di relazioni del contesto locale.

## AZIONI



INTEGRARE GLI SPAZI RESIDUI



CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI



INTEGRARE LO SPAZIO URBANO E LA MOBILITÀ



### Risultati attesi

- Completamento interventi in corso e definiti;
- Verifica della effettiva attuabilità delle previsioni del PdA ed eventuale rilocalizzazione delle previsioni non attuabili con particolare attenzione al comparto L3;
- Verifica della possibilità di realizzare le previsioni residue relative a spazi aperti e servizi come opere pubbliche;
- riorganizzazione complessiva della pianificazione con ridefinizione del perimetro e/o ripianificazione su PRG;
- Ristrutturazione di P.le Flavio Biondo come Porta di accesso alla città – hub plurimodale da riprogettare eventualmente attraverso concorsi di architettura;
- Verifica delle potenzialità di realizzare un nuovo accesso alla stazione sul lato sud in connessione con l'ambito urbano di p.le della Radio;
- Inserimento nella rete di connessione della mobilità dolce anche in relazione all'accessibilità al sistema ambientale delle sponde del Tevere;
- Coordinamento con le previsioni contenute nel PU Ostiense-Marconi, in particolare per quanto riguarda gli ex Mercati Generali ed il complesso Ex-Mira Lanza.

# STAZIONE TRASTEVERE

## Piano di Assetto per la riqualificazione delle aree delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti

### Ipotesi di ripianificazione:

annullamento con rilocalizzazione in altro ambito delle previsioni non attuate

### Verifiche preliminari propedeutiche alla ripianificazione:

- completamento di eventuali previsioni in stato avanzato o che non presentano problematiche;
- rilocalizzazione delle previsioni non attuabili negli ambiti di Stazione Tiburtina o SDO Pietralata, con particolare riferimento al comparto L3, a saldo zero ed equivalenza economica;
- stralcio delle aree attuate, prive di previsioni edificatorie e dei servizi di livello urbano attuabili come opere pubbliche da ripianificare in componenti del PRG;
- individuazione di ambiti di rigenerazione urbana lungo i binari in via del Porto Fluviale;
- definizione di una procedura alternativa per la realizzazione degli interventi di connessione della stazione a p.le della Radio.



50



### QUESTIONI APERTE

**Area verde V1** - Il progetto è stato oggetto di conferenze di Servizi già chiuse ma non è stata ancora indetta la gara.

**P.zza F. Biondo – Staz. Trastevere - SP5** - Il progetto definitivo di "Hub multimodale" predisposto da Roma Servizi per la Mobilità è approvato. Si è in attesa del progetto esecutivo.

**Comparti edificatori** – Nessuno dei comparti edificatori previsti è stato oggetto di interventi significativi di attuazione.

**ZTL AF1 VAM** – si suggerisce la necessità di monitorare la domanda di mobilità e di considerare come prioritario il potenziamento del trasporto pubblico e la realizzazione dei percorsi ciclabili previsti.

SDO Pietralata

51

# SDO PIETRALATA



52

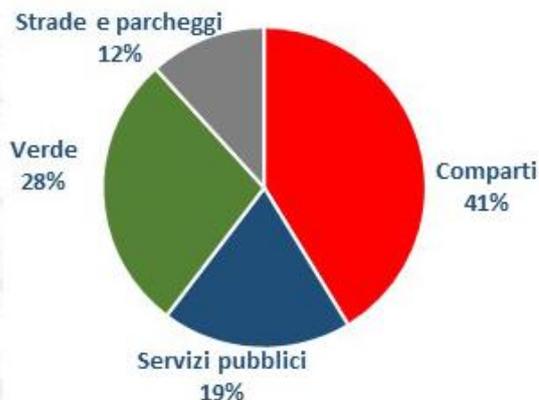


# SDO PIETRALATA

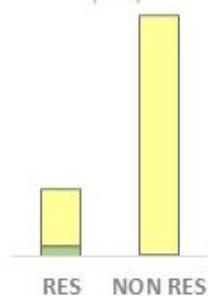


SUPERFICIE DEL PIANO

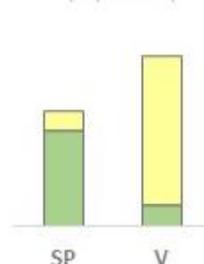
182 Ha



COMPARTI EDIFICATORI (SUL)



SERVIZI PUBBLICI e VERDE (superficie)



OGGI



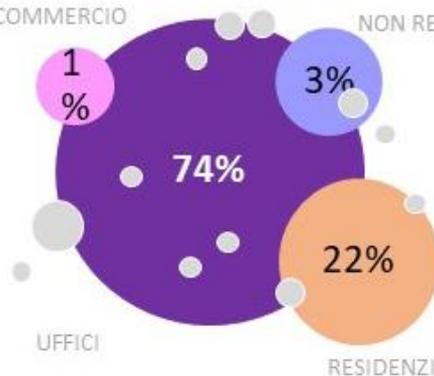
2030



TRASPORTO SU FERRO

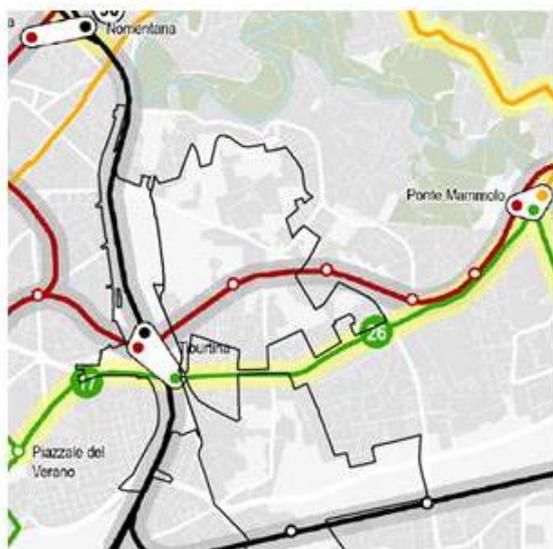
COMMERCIO

NON RESIDENZIALE



FUNZIONI PREVALENTI

## SDO PIETRALATA infrastrutture di riferimento



*Nello scenario previsto dal PUMS non si realizzeranno nuove infrastrutture stradali; si interverrà, altresì, sulla realizzazione di nuove tratte di infrastrutture su ferro in prosecuzione di linee esistenti.*

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Tram Stazione Tiburtina – Ponte Mammolo

Si prevede un intervento in prosecuzione del tram piazzale del Verano – stazione Tiburtina, da realizzarsi lungo la direttrice via Tiburtina fino ad intercettare le stazioni della linea metropolitana B: Santa Maria del Soccorso e Ponte Mammolo. Il tracciato lungo la via Tiburtina consentirà di effettuare un servizio ad alta prestazione, ma al contempo capillare, lungo la direttrice non interessata dal servizio offerto dalla suddetta linea metropolitana. Quest’opera consentirà un ulteriore potenziamento dell’intermodalità e accessibilità del nodo Tiburtina.

### MOBILITA' CICLISTICA

Si prevede di realizzare una pista ciclabile lungo la via Tiburtina dalla stazione Tiburtina a Santa Maria del Soccorso.

### MOBILITA' LENTA

Si prevedono interventi volti all’incentivazione della mobilità lenta ed ecosostenibile, nonché alla maggior tutela e sicurezza delle categorie di utenti della strada più deboli. Nel settore urbano sono state individuate 4 zone a prevalenza pedonale, di cui due parzialmente interne al perimetro del P.P.: Collina Lanciani e Beltramelli.



## Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# SDO PIETRALATA

## FOCUS: NUOVA OFFERTA FUNZIONALE



### AZIONI

Lo SDO Pietralata rappresenta l'ambito di sviluppo della città di Roma che presenta le maggiori potenzialità di competere a livello europeo per attirare investimenti. L'eccezionale livello di accessibilità si integra con l'ampia disponibilità di aree libere, prevalentemente pubbliche e prive di particolari vincoli creando una circostanza unica a Roma. Purtroppo la dilatazione dei tempi di attuazione ha provocato una discrepanza tra il mix funzionale del piano, le dinamiche del mercato ed i programmi degli operatori. Al fine di un efficace rilancio dello sviluppo è opportuna una revisione complessiva dell'offerta funzionale più aderente alle attuali dinamiche socio-economiche con l'obiettivo di realizzare una nuova centralità direzionale di livello metropolitano.



QUALIFICARE LA TRAMA VERDE



PRIVILEGIARE IL MIX FUNZIONALE



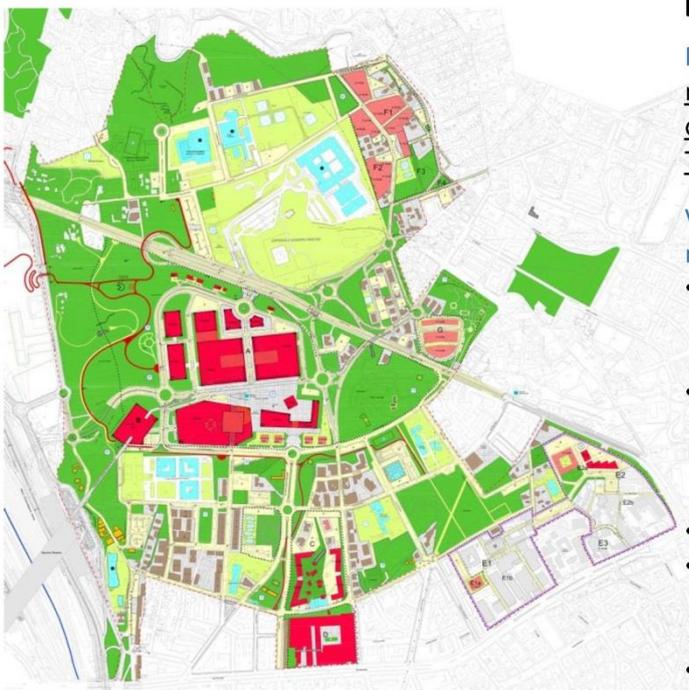
CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI



### Risultati attesi

- Completamento interventi in corso e definiti;
- Riorganizzazione complessiva dell'assetto urbanistico (quantità edificabili, mix funzionale e geometria d'impianto);
- Ridefinizione del perimetro del piano attuativo ed eventuale fusione con l'ambito della stazione Tiburtina in un unico piano;
- Individuazione di ambiti di rigenerazione urbana nei contesti incompleti e incoerenti per processi di riorganizzazione dell'esistente finalizzati alla continuità della fruizione ed alla dotazione di spazi pubblici di qualità;
- Implementazione del ruolo urbano e metropolitano con la formulazione di una nuova offerta funzionale alla luce delle attuali domande del mercato e del contesto socio-economico;
- Potenziamento del ruolo di relazione urbana della stazione Quintiliani della Metro B;
- Salvaguardia e sviluppo delle aree verdi come parte del sistema di continuità ambientale sull'asse dei comprensori SDO ed in relazione alla vicina R.N. «Valle dell'Aniene»;
- Inserimento nella rete di connessione della mobilità dolce anche in relazione all'accessibilità al Parco della Valle dell'Aniene, alla stazione Quintiliani ed al sistema dei servizi.

# SDO PIETRALATA



## Piano particolareggiato del Comprensorio Direzionale Pietralata

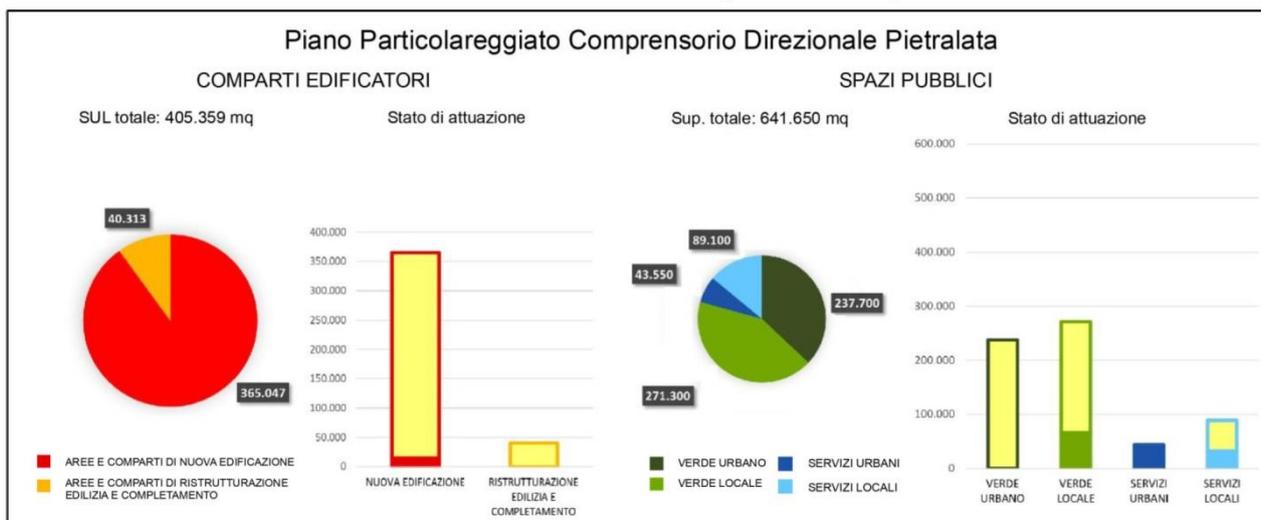
### Ipotesi di ripianificazione:

riorganizzazione complessiva del piano attuativo in coordinamento con il Piano di Assetto della Stazione Tiburtina

### Verifiche preliminari propedeutiche alla ripianificazione:

- completamento delle oo.pp. in corso e di eventuali previsioni in stato avanzato o che non presentano problematiche;
- stralcio delle aree esistenti, attuate, prive di previsioni edificatorie e dei servizi di livello urbano attuabili come opere pubbliche da ripianificare in componenti del PRG
- individuazione di ambiti di rigenerazione urbana;
- riduzione del perimetro al comparto A e B, VU4, VU5, VL6 ed eventuale fusione con il PdA della Stazione Tiburtina.
- aggiornamento del mix funzionali e delle geometrie d'impianto.

56



### QUESTIONI APERTE

**Area A/B** - È stata aggiudicata la gara per l'esecuzione dei lavori e l'affidamento del servizio di coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione per la "Realizzazione di residenze e servizi correlati per gli studenti presso l'area dello SDO di Pietralata.

È stato aggiudicato in via definitiva il Concorso di progettazione - SEDE UNICA ISTAT nel Comprensorio SDO di Pietralata a ABDR Architetti Associati S.r.l.

Relativamente al "Progetto di recupero dei fabbricati non residenziali di proprietà pubblica localizzati in Via dei Monti di Pietralata attualmente né il recupero dei fabbricati né la ricollocazione delle attività artigianali risultano realizzati.

**Area F** - È stato approvato il Progetto Esecutivo per i lavori di scavi archeologici nell'area F del Comprensorio Direzionale Pietralata per la realizzazione del programma di Housing Sociale per la costruzione di 555 alloggi.

**Parcheggio PI 2** - In seguito all'assegnazione del parcheggio di standard P6 al PdA Stazione Tiburtina, all'interno del P. P. Pietralata deve essere ricollocata/rimodulata una quantità pari a 18.000 mq di parcheggi a standard.



# SDO TIBURTINO



58

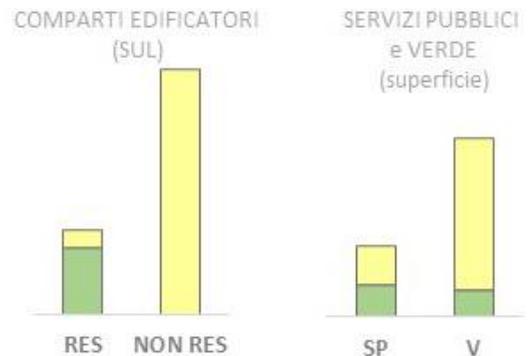
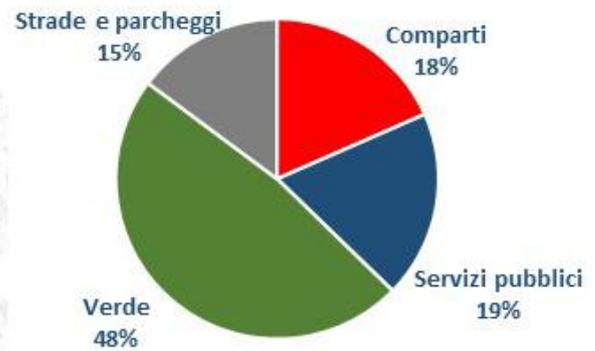


# SDO TIBURTINO



SUPERFICIE DEL PIANO

168 Ha



OGGI



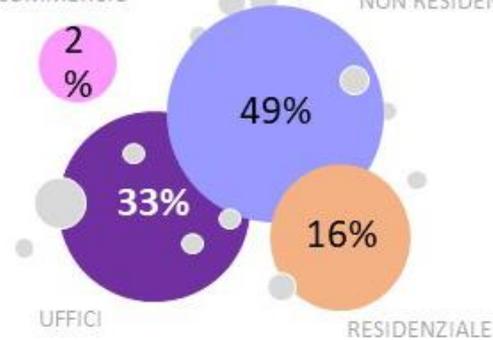
2030



TRASPORTO SU FERRO

COMMERCIO

NON RESIDENZIALE



FUNZIONI PREVALENTI

## SDO TIBURTINO infrastrutture di riferimento



Nello scenario previsto dal PUMS non si realizzeranno nuove infrastrutture stradali ad eccezione dell'adeguamento dello svincolo A24 – Circonvallazione Tiburtina. Intervento mirato alla risoluzione dell'attuale criticità di inserimento della penetrazione urbana dell'autostrada A24 sulla circonvallazione Tiburtina. Sebbene esterno al perimetro del P.P. contribuirà al decongestionamento dell'arteria stradale che lo attraversa con entrate ed uscite interne al Piano stesso.

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Tram Stazione Tiburtina – Ponte Mammolo

Si configura come un intervento in prosecuzione del tram piazzale del Verano – Stazione Tiburtina, da realizzarsi lungo la direttrice via Tiburtina, fino ad intercettare le stazioni della linea metropolitana B: Santa Maria del Soccorso e Ponte Mammolo.

### MOBILITA' CICLISTICA

Si prevede la realizzazione di 3 nuovi percorsi ciclabili: via di Portonaccio, via dell'Acqua Bullicante e un percorso che è parte del progetto "Parco lineare dell'Antica via Collatina da Porta Maggiore a Gabii".

### MOBILITA' LENTA

Si prevedono solo interventi volti alla realizzazione di zone a prevalenza pedonale per la porzione dell'Ambito Bertarelli ricadente all'interno del perimetro; sono previste, tuttavia, azioni della medesima natura per gli ambiti denominati Bertramelli e Casal Bruciato, nonché due aree dove realizzare un attrezzaggio ad Isola Ambientale, Pigneto e Casal Bertone.

### LOGISTICA URBANA

Sono state individuate due aree da destinarsi alla distribuzione urbana presso via Giuseppe Mirri.



## Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# SDO TIBURTINO

## FOCUS: VALORE DEL VUOTO E IDENTITA' DEI QUARTIERI



L'ambito dello SDO Tiburtino ha visto l'attuazione di una piccola parte delle sue previsioni. Il risultato di questo processo è stato, da una parte la permanenza di numerose aree ancora libere da costruzioni, alcune delle quali coperte da boschi e arbusti, e dall'altra la mancata realizzazione del Parco Archeologico Tiburtino. Parallelamente le previsioni di ristrutturazione urbanistica dei numerosi tessuti per attività, oggetto nel frattempo di processi di consolidamento, risultano, ad oggi, di difficile attuazione. Queste circostanze inducono a concentrare l'attenzione sul ruolo strategico che le aree verdi, compresa l'ex-SNIA Viscosa, possono ancora interpretare in un percorso di riqualificazione ambientale e identitaria per i quartieri circostanti.

## AZIONI



QUALIFICARE LA TRAMA VERDE



CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI



VALORIZZARE IL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E AMBIENTALE



### Risultati attesi

- Completamento interventi in corso e definiti;
- Verifica della effettiva attuabilità delle previsioni del PP ed eventuale riorganizzazione complessiva della pianificazione;
- Ridefinizione del perimetro del piano attuativo con lo stralcio delle previsioni non più attuali o attuabili;
- Individuazione di ambiti di rigenerazione urbana nei numerosi contesti incompleti e incoerenti caratterizzati da funzioni eterogenei e da aree dismesse che spesso interrompono la continuità delle aree verdi;
- Completamento del Parco archeologico Tiburtino, salvaguardia e potenziamento della continuità ambientale delle aree verdi lungo l'autostrada A24 anche attraverso l'attuazione delle proposte relative al Parco della Serenissima, Parco Campagna etc.;
- Revisione delle destinazioni di PP per la Ex-SNIA Viscosa e ipotesi di nuove funzioni ambientalmente compatibili;
- Potenziamento del ruolo di relazione urbana della stazione ferroviaria Prenestina;
- Revisione ed eventuale completamento della rete viabilistica di connessione locale;
- Inserimento nella rete di connessione della mobilità dolce anche attraverso l'ipotesi di nuovi sistemi di attraversamento ciclopedonale della autostrada A24.

# SDO TIBURTINO



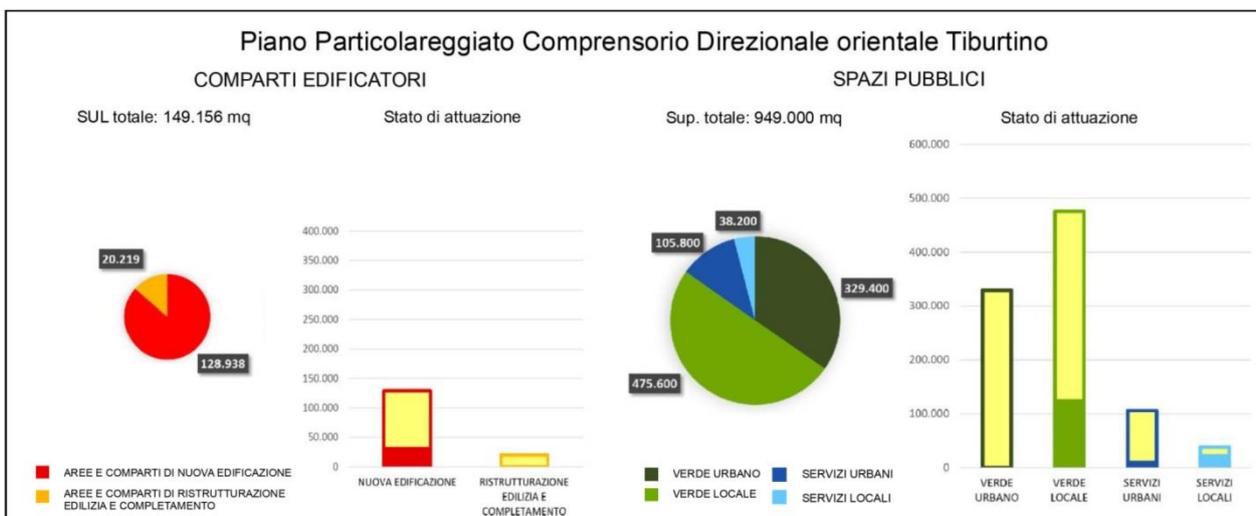
## Piano particolareggiato Comprensorio Tiburtino

Ipotesi di ripianificazione:  
completamento con riorganizzazione complessiva del piano attuativo e riduzione del perimetro

Verifiche preliminari propedeutiche alla ripianificazione:

- completamento delle previsioni in stato avanzato nel comparto A previa verifica di coerenza con il programma dell'Anello Verde;
- stralcio delle aree esistenti, attuate, prive di previsioni edificatorie e dei servizi di livello urbano attuabili come opere pubbliche da ripianificare in componenti del PRG;
- individuazione di ambiti di rigenerazione urbana finalizzati alla continuità delle aree verdi, il recupero dei tessuti incompiuti ed al completamento dei collegamenti viabilistici;
- riduzione del perimetro al comparto A ed alle aree necessarie per completare la connessione stradale con via di Galla Placidia.

62



### QUESTIONI APERTE

**Area A** - L'area A è stata oggetto di attuazione relativamente alla porzione con previsione residenziale. Al momento è in corso di verifica una proposta di cambio della destinazione, da direzionale a residenziale della porzione ancora non attuata.

**Ex SNIA** - La destinazione ad attrezzature universitarie non è stata attuata anche a seguito della modifica dei piani di sviluppo della Sapienza.

**Comparti di trasformazione urbanistico edilizia** - Nel corso del tempo i tessuti interessati sono stati oggetto di numerosi interventi che, in maniera discreta, hanno effettuato ristrutturazioni edilizie e cambi di destinazione d'uso che hanno consolidato il loro assetto. Pertanto le previsioni di ristrutturazione urbanistiche previste dal PP non risultano più sostenibili.

**Parco Archeologico Tiburtino** - Il parco è stato attuato solo parzialmente nel 2012 e 2013 e nel 2015 l'Assemblea Capitolina impegnava il Sindaco e la Giunta ad attivarsi per l'acquisizione alla proprietà di Roma Capitale di tutta l'area sulla quale insistono i resti archeologici. L'acquisizione potrebbe avvenire tramite compensazione.



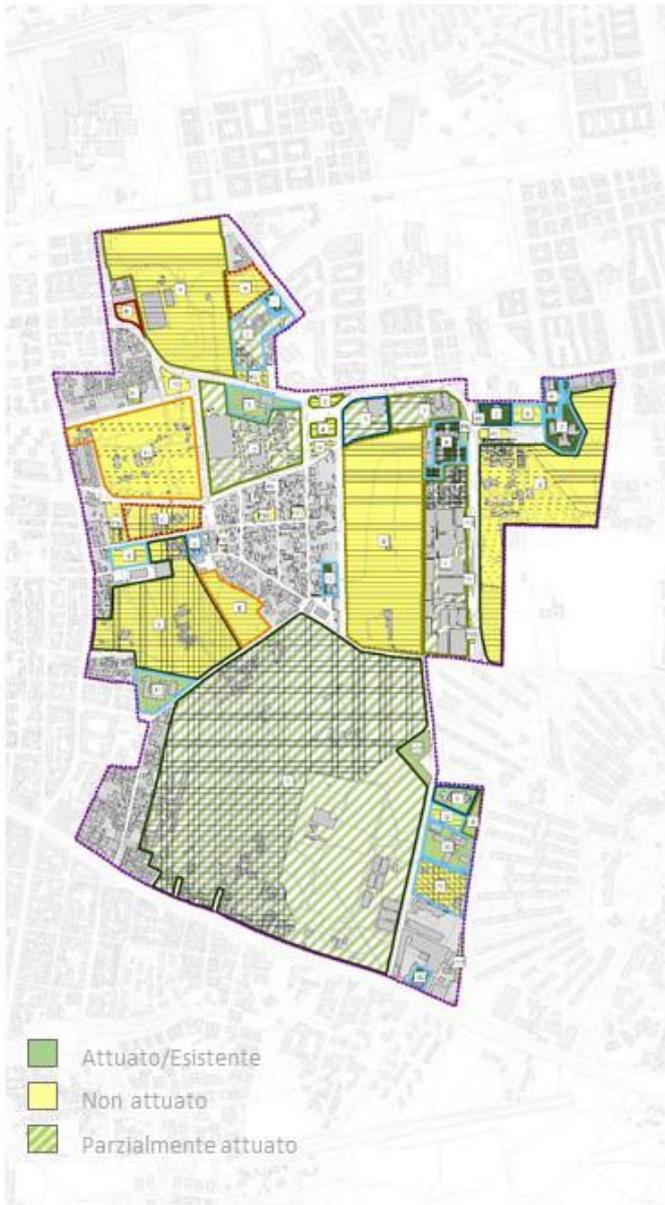
# SDO CASILINO



64

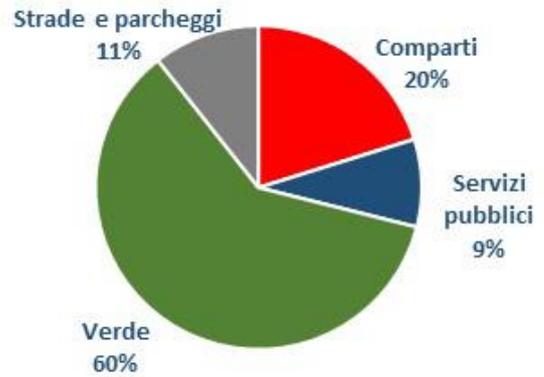


# SDO CASILINO

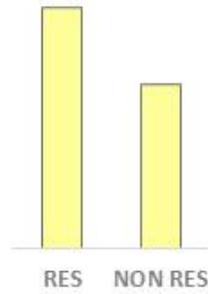


SUPERFICIE DEL PIANO

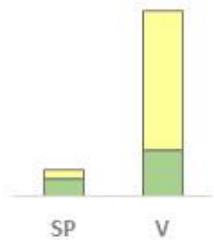
136 Ha



COMPARTI EDIFICATORI (SUL)



SERVIZI PUBBLICI e VERDE (superficie)



OGGI

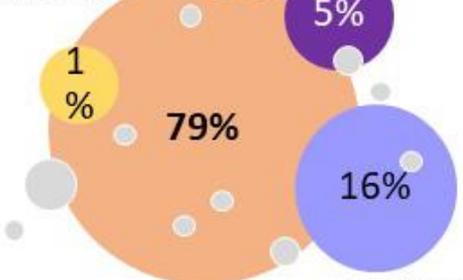


2030



TRASPORTO SU FERRO

RICREATIVO

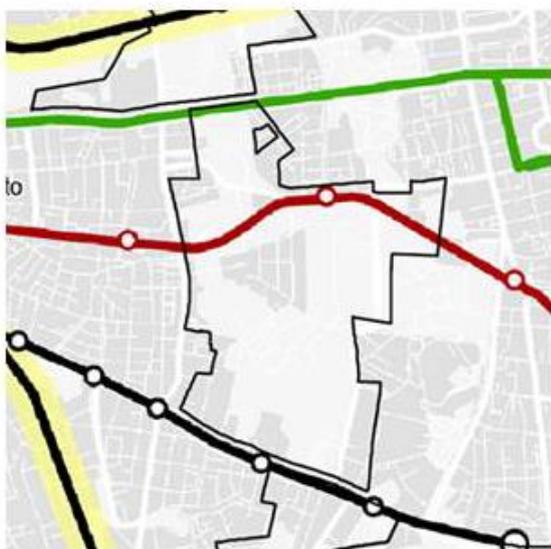


RESIDENZIALE

NON RESIDENZIALE

FUNZIONI PREVALENTI

## SDO CASILINO infrastrutture di riferimento



*Nello scenario previsto dal PUMS non si realizzeranno nuove infrastrutture stradali; si realizzeranno, altresì, nuove infrastrutture su ferro e si interverrà sul potenziamento di infrastrutture esistenti.*

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Linea ferroviaria Roma Laziali – Giardinetti

Si prevede il prolungamento della linea Laziali – Giardinetti da Giardinetti a Banca d'Italia. L'intervento è volto all'aumento di capacità e miglioramento dei tempi di percorrenza con la trasformazione in linea tranviaria. Si prevede il prolungamento dell'infrastruttura verso sud fino alla sede di Banca d'Italia.

#### Tram Subaugusta – viale Palmiro Togliatti – Ponte Mammolo

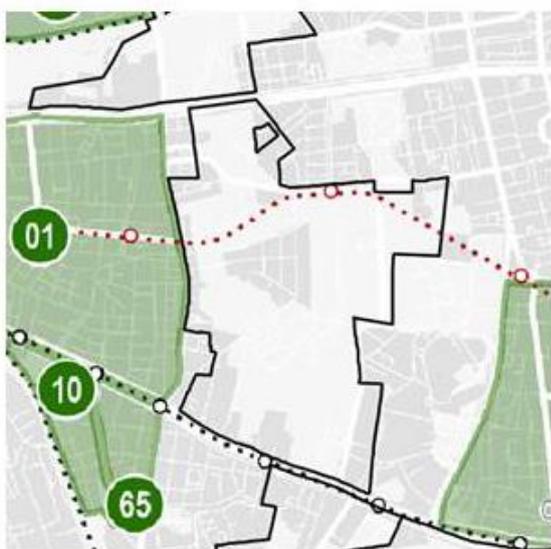
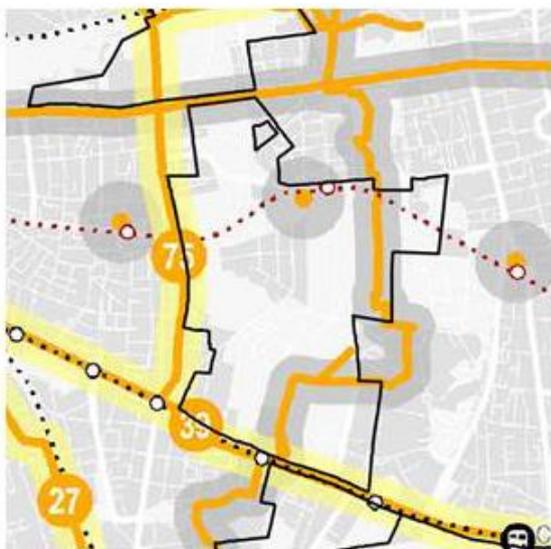
Si prevede la realizzazione della Tangenziale tranviaria Est Subaugusta – viale Palmiro Togliatti – Ponte Mammolo, una nuova linea tranviaria a servizio del settore est della città che collega le linee metropolitane A e B.

### MOBILITA' CICLISTICA

Si prevede di realizzare 2 nuovi percorsi a progressiva ricucitura della maglia. Si tratta della Dorsale Casilina (metro Termini – GRA) e Via dell'Acqua Bullicante.

### MOBILITA' LENTA

Non esistono all'interno del PP aree interessate da Ambiti di sviluppo della mobilità lenta. Si segnalano tuttavia due isole ambientali di previsione ai margini del Piano, denominate Pigneto e Centocelle.



## Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# SDO CASILINO

## FOCUS: VALORE DEL VUOTO E IDENTITA' DEI QUARTIERI



### AZIONI



QUALIFICARE LA TRAMA VERDE



VALORIZZARE IL PATRIMONIO STORICO, CULTURALE E AMBIENTALE



CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI

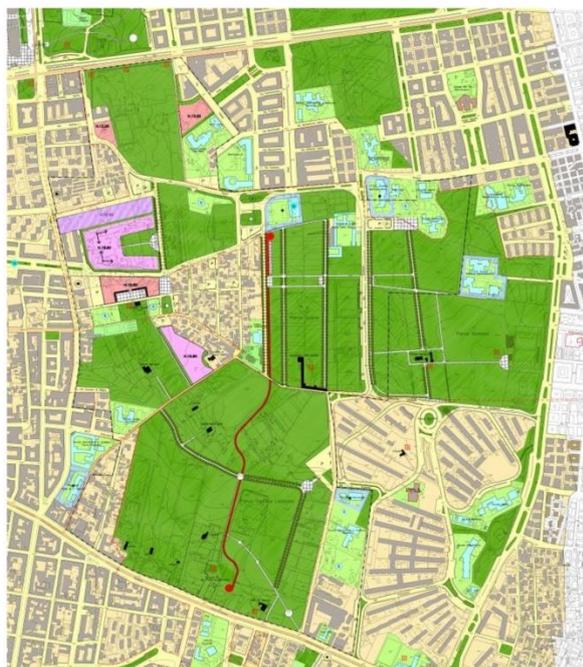


La mancata attuazione dello SDO Casilino, legata all'interruzione dell'iter approvativo ed all'imposizione di vincoli archeologici, ha preservato molte aree ancora libere da costruzioni che rappresentano ora un valore inestimabile in un contesto fortemente urbanizzato. Notevole è la presenza di casali antichi testimonianza dell'originario uso agricolo. Le complessità procedurali, la ricchezza del patrimonio storico-archeologico e le esigenze dei quartieri circostanti in termini di aree verdi e servizi suggeriscono l'attribuzione alle aree verdi di un ruolo strategico in un processo di valorizzazione ambientale fortemente identitario per questo brano di città che sia anche occasione per la sperimentazione di modalità alternative di utilizzo delle aree verdi.

### Risultati attesi

- Rilocalizzazione delle previsioni edificatorie in altri ambiti dell'Anello Verde e definitiva acquisizione alla pubblica utilità delle aree ancora libere da edificazioni;
- Ripianificazione delle aree interessate dal piano particolareggiato a livello generale in componenti del sistema insediativo, ambientale, dei servizi e delle infrastrutture del PRG;
- Individuazione di ambiti di rigenerazione urbana nei contesi incompleti e funzionalmente incoerenti per operazioni di riorganizzazione dell'esistente;
- Definizione degli usi futuri per le aree di cantiere della metro C;
- Salvaguardia e sviluppo delle aree verdi anche in accordo con gli obiettivi dell'Ecomuseo Casilino;
- Sperimentazione di modalità alternative per la gestione delle aree verdi pubblico/privato funzionali alla sostenibilità economico-finanziaria e ad uno sviluppo socio-economico ambientalmente compatibile;
- Recupero e valorizzazione del sistema dei casali con funzioni pubbliche o private compatibili;
- Completamento/ottimizzazione della rete viabilistica di connessione locale;
- Potenziamento del ruolo di relazione urbana della stazione Teano della Metro B;
- Inserimento nella rete di connessione della mobilità dolce anche in relazione al GRAB, alla stazione Teano ed al sistema dei servizi.

## SDO CASILINO



### Piano particolareggiato Comprensorio Casilino

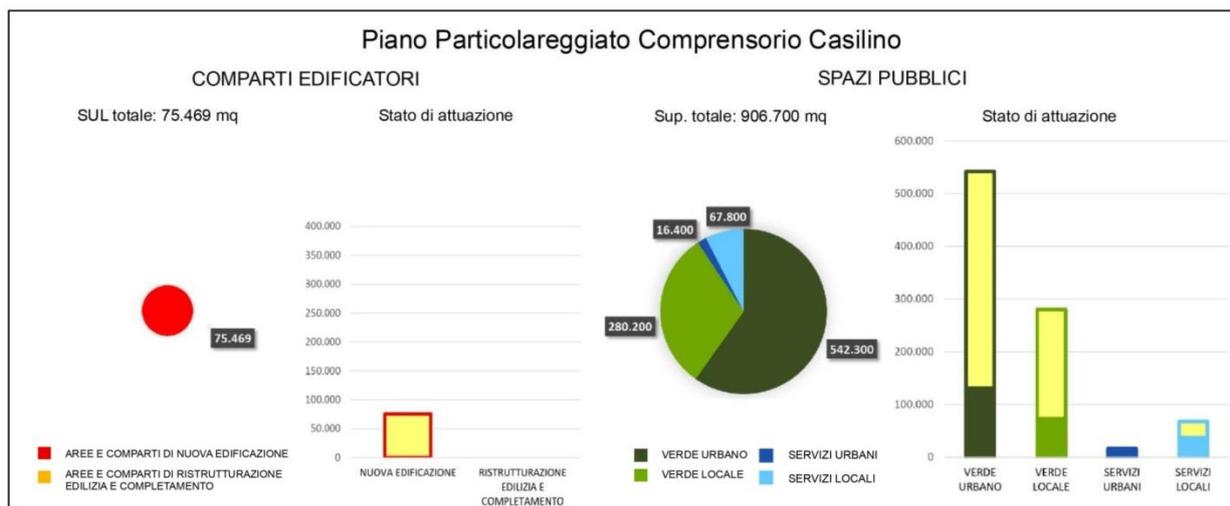
#### Ipotesi di ripianificazione:

riplanificazione di livello generale dell'intero ambito del p.p.

#### Verifiche preliminari propedeutiche alla ripianificazione:

- rilocalizzazione delle previsioni non attuabili negli ambiti di Stazione Tiburtina o SDO Pietralata a saldo zero ed equivalenza economica;
- definitiva acquisizione alla pubblica utilità delle aree libere da edificazioni;
- individuazione di ambiti di rigenerazione urbana finalizzati alla continuità delle aree verdi, alla riqualificazione dei tessuti incompiuti ed al completamento dei collegamenti viabilistici attraverso eventuali interventi di sostituzione del patrimonio edilizio esistente;
- ripianificazione delle porzioni consolidate in componenti del PRG;
- definizione di una procedura alternativa per la realizzazione degli interventi di integrazione e qualificazione della stazione Teano della metro C.

68



### QUESTIONI APERTE

**Adozione PP** – il Piano particolareggiato non è stato mai approvato.

**Risoluzione del Consiglio del Municipio V agosto 2015** - chiede a Sindaco e Assessore di far avviare la necessaria ri-pianificazione del Comprensorio Casilino.

**Risoluzione del Consiglio del Municipio V novembre 2016** – impegna Sindaca, Assessore e Giunta a avviare la stesura del PP Casilino SDO per fermare il consumo di suolo e riqualificare la città esistente.

**Mozione A.C. maggio 2018** - fissa nuovi obiettivi, volti a definire una revisione dei programmi della centralità SDO nelle aree Casilina e Centocelle per la chiusura nel quadrante est della Cintura dei Parchi di Roma Capitale, ai fini della realizzazione di un sistema ambientale attrezzato.

**PdZ A8 Casilino** - Il comparto A è stato destinato ad accogliere il PdZ A8 Casilino approvato nel 2007 e riapprovato, in variante nel 2011. Attualmente tale previsione è in attesa di conferma.

**Ecomuseo Casilino** –L'Ecomuseo Casilino è stato inserito nel 2019 dalla Regione Lazio tra gli ecomusei regionali.

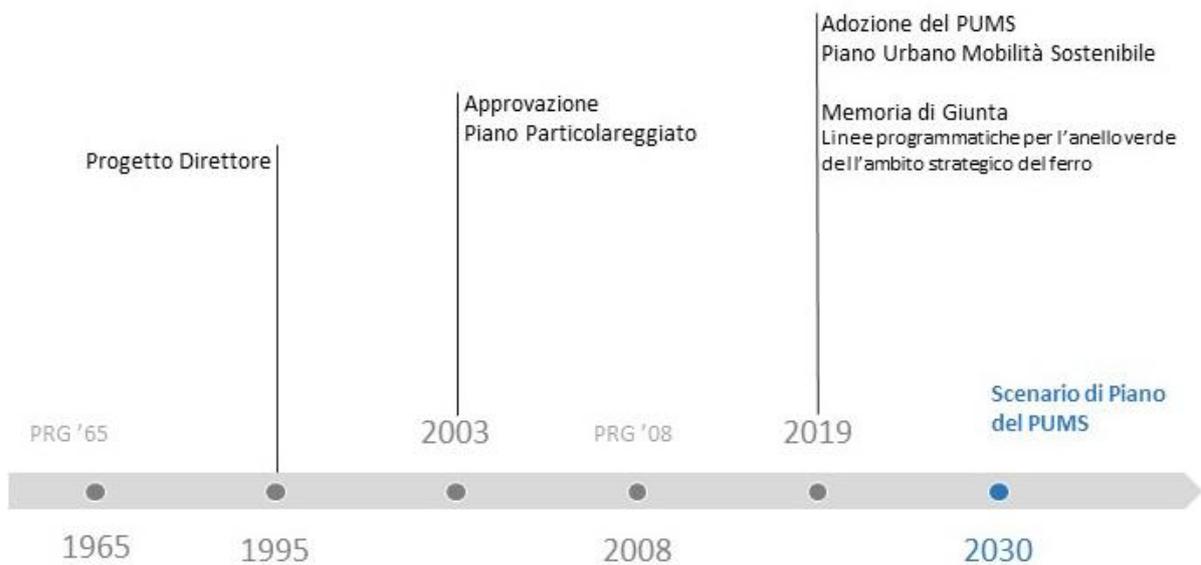
**Vincolo Ad duas Lauros** – effettive ricadute sulle previsioni di trasformazione urbanistica.



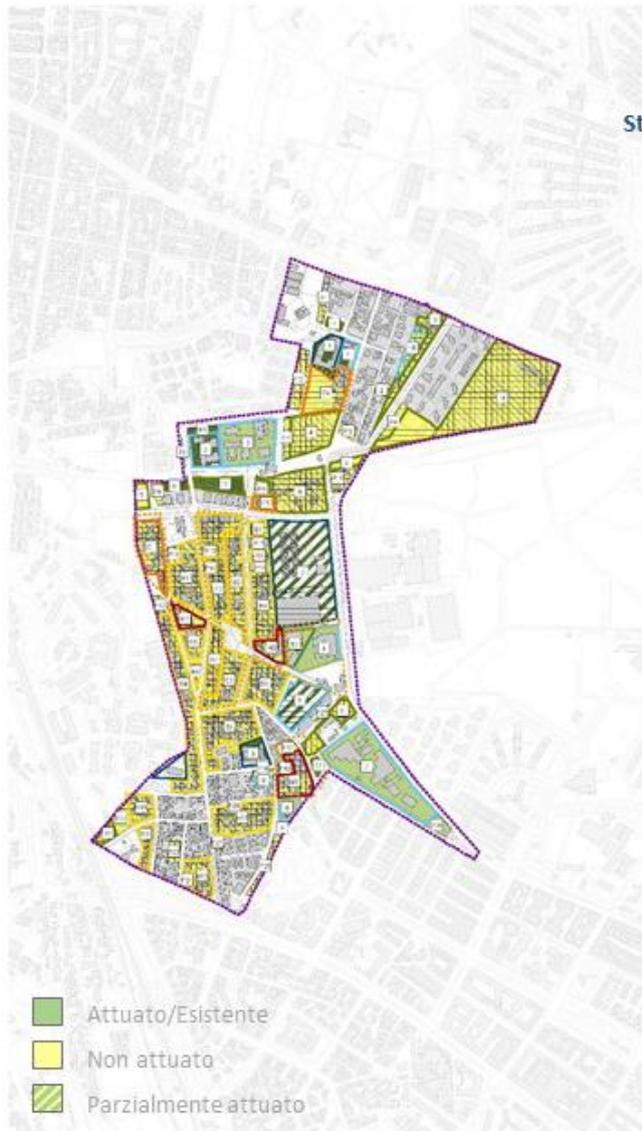
# SDO QUADRARO



70

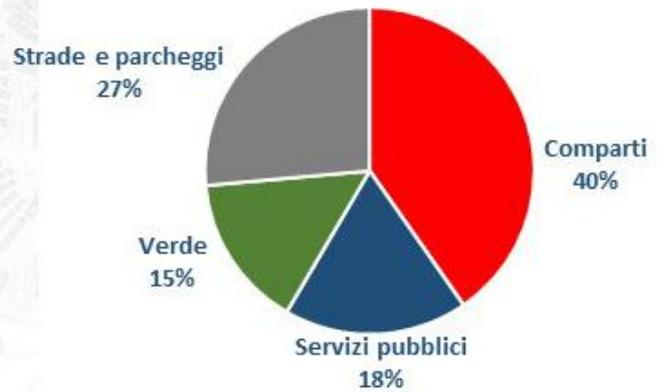


# SDO QUADRARO



SUPERFICIE DEL PIANO

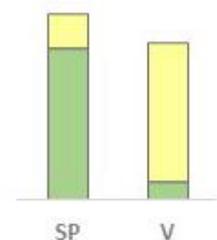
64,8 Ha



### COMPARTI EDIFICATORI

LO STATO DI ATTUAZIONE NON È QUANTIFICABILE POICHÉ LA DISCIPLINA DI TRASFORMAZIONE CONTENUTA NEL P.P. NON INDICA IL DIMENSIONAMENTO DELLE CUBATURE MASSIME EDIFICABILI MA PRESCRIVE UN INDICE DI EDIFICABILITÀ DA APPLICARE SIA AI LOTTI LIBERI INTERCLUSI DALL'EDIFICATO ESISTENTE, SIA AGLI EDIFICI PRECARI E FATISCENTI EVENTUALMENTE DA DEMOLIRE E RICOSTRUIRE, SENZA DARNE UNA PRECISA INDIVIDUAZIONE.

### SERVIZI PUBBLICI e VERDE (superficie)



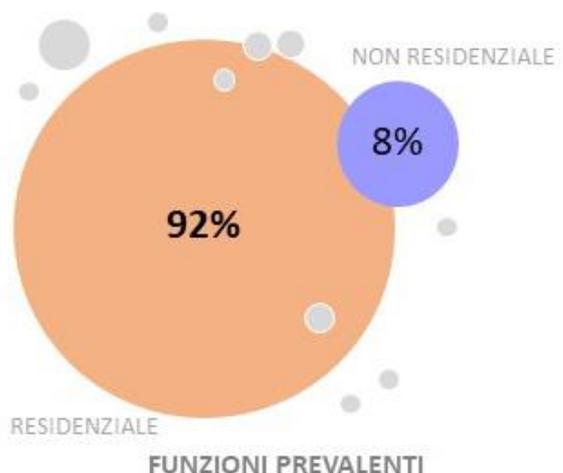
OGGI



2030



TRASPORTO SU FERRO



## SDO QUADRARO infrastrutture di riferimento



*Nello scenario previsto dal PUMS non si realizzeranno nuove infrastrutture stradali; si realizzeranno, altresì, nuove stazioni ferroviarie e nuove tratte in prosecuzione di infrastrutture ferroviarie esistenti.*

### TRASPORTO PUBBLICO

#### Stazione ferroviaria Selinunte

Si prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria a servizio delle linee FL4 e FL6.

#### Linea ferroviaria Roma Laziali – Giardinetti

Si prevede il prolungamento della linea Laziali – Giardinetti da Giardinetti a Banca d'Italia. L'intervento è volto all'aumento di capacità e miglioramento dei tempi di percorrenza con la trasformazione in linea tranviaria. Si prevede il prolungamento dell'infrastruttura verso sud fino alla sede di Banca d'Italia.

### MOBILITA' CICLISTICA

Si prevedono interventi di potenziamento della rete ciclabile attraverso la realizzazione della pista ciclabile denominata Dorsale Casilina (Termini – GRA).

### MOBILITA' LENTA

Tra gli interventi volti all'incentivazione della mobilità lenta ed ecosostenibile, nonché alla maggior tutela e sicurezza delle categorie di utenti della strada più deboli, è previsto l'attrezzaggio di un'Isola Ambientale denominata Quadraro Vecchio.



## Il Sistema integrato dei trasporti - progetto PUMS 2030

# SDO QUADRARO

## FOCUS: VALORE DEL VUOTO E IDENTITA' DEI QUARTIERI



L'ambito SDO Quadraro non è mai stato oggetto di attuazione in quanto le previsioni del piano, finalizzate soprattutto alla riqualificazione ed al completamento dei tessuti esistenti, non sono riuscite a creare le condizioni per una effettiva fattibilità anche a causa della loro scarsa attrattività rispetto ad altre procedure d'intervento diretto da parte dei privati proprietari. Le aree libere sono ridotte e alcune sono oggetto di occupazioni improprie da parte di attività ambientalmente incompatibili.

Tali circostanze spingono verso la sostituzione dello strumento del piano particolareggiato con altre procedure che concentrino l'attenzione sulla disciplina dei tessuti più consolidati, sulle opportunità di rigenerazione urbana e sulla valorizzazione a fini pubblici delle poche aree libere anche in un'ottica fortemente identitaria per il quartiere.

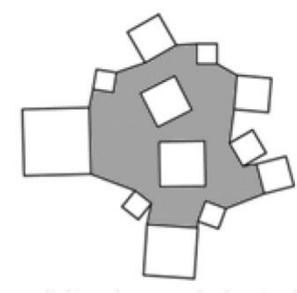
## AZIONI



RIDEFINIRE LE REGOLE DEI TESSUTI CONSOLIDATI



CONNETTERE VERDE-FUNZIONI-SERVIZI-QUARTIERI

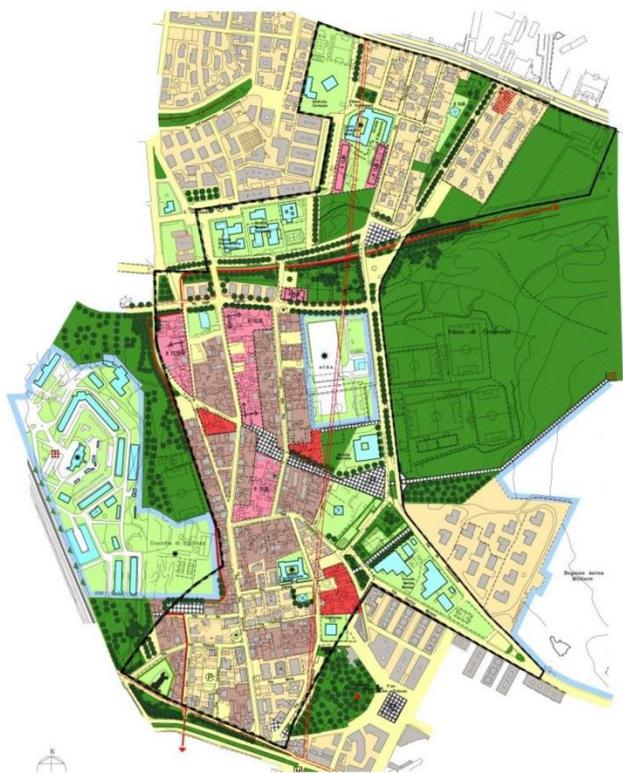


PROGETTARE QUALITÀ E CONTINUITÀ DELLE AREE PEDONALI E DEGLI SPAZI APERTI

### Risultati attesi

- ripianificazione a livello generale del P.P.;
- Individuazione di ambiti di rigenerazione urbana nei contesti incompleti e funzionalmente incoerenti per innescare percorsi di riorganizzazione dell'esistente;
- Rilocalizzazione delle attività ambientalmente non compatibili che rappresentano elementi di criticità alla continuità del sistema ambientale (depositi ed autodemolizioni);
- Acquisizione delle aree ancora libere per il soddisfacimento della dotazione minima di verde, parcheggi e servizi di livello locale;
- Riqualificazione degli spazi aperti pubblici come strade e piazze;
- Salvaguardia e potenziamento della continuità ambientale delle aree verdi di connessione tra il Parco di Centocelle, l'acquedotto Alessandrino ed il Parco dell'Appia Antica;
- Inserimento nella rete di connessione della mobilità dolce anche in relazione al GRAB, all'accessibilità al Parco di Centocelle, alla stazione Porta Furba ed al sistema dei servizi.
- Recupero e attrezzamento del tracciato e delle gallerie della cosiddetta «Metropolitana di Mussolini».

# SDO QUADRARO



## Piano particolareggiato Comprensorio Quadraro

### Ipotesi di ripianificazione:

riplanificazione di livello generale dell'intero ambito del p.p.

### Verifiche preliminari propedeutiche alla ripianificazione:

- ripianificazione dell'intero ambito in componenti del sistema insediativo, ambientale, dei servizi e delle infrastrutture del PRG;
- individuazione di ambiti di rigenerazione urbana nei contesti incompleti e funzionalmente incoerenti per innescare operazioni di sostituzione edilizia;
- ri/delocalizzazione delle attività ambientalmente incompatibili con la continuità delle aree verdi;
- individuazione delle aree ancora libere da coinvolgere, eventualmente tramite compensazione, in operazioni di miglioramento della quantità e della qualità degli spazi pubblici e di soddisfacimento degli standard urbanistici.

74

## Piano Particolareggiato Comprensorio Centocelle sub comprensorio Quadraro

### COMPARTI EDIFICATORI

Lo stato di attuazione dei comparti residenziali di conservazione, completamento, ristrutturazione, misti del tessuto edilizio non è stato elaborato in quanto la disciplina di trasformazione contenuta nel Piano Particolareggiato non indica il dimensionamento delle cubature massime edificabili ma prescrive un indice di edificabilità da applicare sia ai lotti liberi interclusi dall'edificato esistente, sia agli edifici precari e fatiscenti eventualmente da demolire e ricostruire, senza tuttavia darne una precisa individuazione.

### SPAZI PUBBLICI

Sup. totale: 133.500 mq

Stato di attuazione



## QUESTIONI APERTE

Il PP ha impostato importanti previsioni di trasformazione urbanistica dell'edificato esistente. Successivamente però, sia per la mancata redazione e approvazione dei progetti unitari che per il notevole frazionamento proprietario, non si sono create le condizioni per il raggiungimento di tali obiettivi. Nel corso del tempo i tessuti del quartiere sono stati oggetto di vari interventi di ristrutturazione e completamento. Ciò ha portato ad un progressivo consolidamento dei tessuti urbani attraverso interventi edilizi di ristrutturazione dell'esistente e di completamento. Allo stato attuale le previsioni di ristrutturazione urbanistica non sono più coerenti con le nuove caratteristiche dell'ambito urbano. Ai fini di una più efficace gestione delle esigenze di conservazione e riqualificazione dei tessuti e di una ulteriore dotazione di servizi e attrezzature potrebbe risultare pertinente reimpostare una disciplina urbanistica di livello generale assimilabile a quella dei tessuti della Città Consolidata e della Città da Ristrutturare, integrata dalla individuazione di alcuni ambiti di rigenerazione urbana.

## Quadri sinottici di comparazione

75

	DIMENSIONI	SUPERFICI	FUNZIONI	ATTUAZIONE	TRASPORTI
TIBURTINA	<p>SUL 156.900</p> <p>ST 925.660</p> <p>0,17 mq/mq</p>	<p>Comparti edificatori 7%</p> <p>Area ferroviaria 30%</p> <p>Strade, parcheggi e verde pubblico 30%</p> <p>Servizi di stazione 2%</p> <p>Servizi pubblici 8%</p> <p>Verde e piazze 12%</p> <p>92,5 Ha</p>	<p>RICETTIVITA' 8%</p> <p>UFFICI 8%</p> <p>75%</p> <p>RICREATIVE 8%</p> <p>9%</p> <p>COMMERCIO</p>	<p>COMPARTI</p> <p>NON RES SS</p> <p>VERDE e SERVIZI SP VP</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>
TUSCOLANA	<p>SUL max realizzabile 34.000</p> <p>ST 444.200</p>	<p>Area Completamento impianto Urbanistico 11%</p> <p>Strade 22%</p> <p>Area ferroviaria 46%</p> <p>Servizi pubblici 21%</p> <p>44,4 Ha</p>	<p>RESIDENZIALI 20%</p> <p>60%</p> <p>MISTO</p> <p>20%</p> <p>COMMERCIO</p>	<p>Variante in corso di adozione</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>
OSTIENSE	<p>SUL 128.820</p> <p>ST 421.970</p> <p>0,31 mq/mq</p>	<p>Comparti edificatori 17%</p> <p>Area ferroviaria 28%</p> <p>Strade, parcheggi e verde pubblico 14%</p> <p>Servizi pubblici 6%</p> <p>Verde e piazze 15%</p> <p>42,1 Ha</p>	<p>RICETTIVITA' 7%</p> <p>UFFICI 7%</p> <p>51%</p> <p>RESIDENZIALI 30%</p> <p>12%</p> <p>COMMERCIO</p>	<p>COMPARTI</p> <p>RES NON RES</p> <p>VERDE e SERVIZI SP VP</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>
TRASTEVERE	<p>SUL 57.750</p> <p>ST 203.522</p> <p>0,28 mq/mq</p>	<p>Comparti edificatori 14%</p> <p>Area ferroviaria 26%</p> <p>Strade e parcheggi 14%</p> <p>Servizi di stazione 8%</p> <p>Servizi pubblici 7%</p> <p>Verde e piazze 30%</p> <p>20,35 Ha</p>	<p>RICETTIVITA' 16%</p> <p>UFFICI 28%</p> <p>22%</p> <p>RESIDENZIALI</p> <p>14%</p> <p>COMMERCIO</p> <p>19%</p> <p>ARTIGIANATO</p>	<p>COMPARTI</p> <p>RES NON RES</p> <p>VERDE e SERVIZI SP VP</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>
PIETRALATA	<p>SUL 829.625</p> <p>ST 1.820.000</p> <p>76 Ab/ha</p>	<p>Strade e parcheggi 12%</p> <p>Verde 26%</p> <p>Servizi pubblici 18%</p> <p>Comparti 43%</p> <p>182 Ha</p>	<p>COMMERCIO 1%</p> <p>UFFICI 1%</p> <p>74%</p> <p>NON RESIDENZIALI 3%</p> <p>22%</p> <p>RESIDENZIALI</p>	<p>COMPARTI</p> <p>RES NON RES</p> <p>VERDE e SERVIZI SP V</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>
TIBURTINO	<p>SUL 626.881</p> <p>ST 1.680.000</p> <p>39 Ab/ha</p>	<p>Strade e parcheggi 13%</p> <p>Verde 48%</p> <p>Servizi pubblici 19%</p> <p>Comparti 18%</p> <p>168 Ha</p>	<p>COMMERCIO 2%</p> <p>UFFICI 2%</p> <p>49%</p> <p>NON RESIDENZIALI 16%</p> <p>33%</p> <p>RESIDENZIALI</p>	<p>COMPARTI</p> <p>RES NON RES</p> <p>VERDE e SERVIZI SP V</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>
CASILINO	<p>SUL 269.919</p> <p>ST 1.360.000</p> <p>53 Ab/ha</p>	<p>Strade e parcheggi 11%</p> <p>Verde 38%</p> <p>Servizi pubblici 9%</p> <p>Comparti 20%</p> <p>136 Ha</p>	<p>RICREATIVO 5%</p> <p>UFFICI 5%</p> <p>79%</p> <p>RESIDENZIALI</p> <p>16%</p> <p>NON RESIDENZIALI</p>	<p>COMPARTI</p> <p>RES NON RES</p> <p>VERDE e SERVIZI SP V</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>
QUADRARO	<p>SUL 177.844</p> <p>ST 648.000</p> <p>124 Ab/ha</p>	<p>Strade e parcheggi 27%</p> <p>Verde 15%</p> <p>Servizi pubblici 18%</p> <p>Comparti 40%</p> <p>64,8 Ha</p>	<p>NON RESIDENZIALI 8%</p> <p>92%</p> <p>RESIDENZIALI</p>	<p>COMPARTI</p> <p>NON QUANTIFICABILI</p> <p>VERDE e SERVIZI SP V</p>	<p>OGGI AV F M T</p> <p>2030 AV F M T</p>

	FOCUS	TEMI		
TIBURTINA				
TUSCOLANA				
OSTIENSE				
TRASTEVERE				
PIETRALATA				
TIBURTINO				
CASILINO				
QUADRARO				



## IL PROGRAMMA:

I contenuti programmatici dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde si articolano nei seguenti elaborati:

- PR 1 Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Obiettivi
- PR 2 Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Linee guida
- PR 3 Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Masterplan

Il primo elaborato, quello relativo agli **Obiettivi**, dà forma grafica alla *vision* di riferimento dello Schema di Assetto Generale elaborata sulla base dell'inedita modalità di lettura di questa porzione di Roma est, tra aree ferroviarie, spazi "vuoti" e previsioni mancate, proposta nell'elaborato SV3 - *Elementi per l'interpretazione del territorio*, sviluppata negli elaborati di analisi<sup>12</sup> e sintetizzata nell'elaborato SV10 - *Sintesi delle risorse*.

Gli altri due elaborati, le presenti *Linee guida* ed il cosiddetto *Masterplan*, declinano, in maniera grafica e testuale, l'apparato programmatico del SAG e ne descrivono l'impostazione, gli obiettivi specifici e generali, le strategie, gli elementi strutturali e gli ambiti d'intervento del nuovo assetto previsto.

In particolare il **Masterplan** prende spunto dall'elaborato di sintesi SV2 - *Sintesi degli elementi di riferimento per il processo di ripianificazione* e ne traspone le valutazioni in uno schema rappresentativo dell'assetto finale auspicato e delle azioni necessarie al suo raggiungimento alla luce della *vision* prospettata nell'elaborato degli Obiettivi.

L'organizzazione delle componenti che concorrono alla conformazione dello Schema di Assetto delineato nel Masterplan è articolata secondo le 4 strategie individuate al fine di permettere anche una lettura tematica ma il notevole livello di intensità delle relazioni e gli inevitabili meccanismi di propedeuticità reciproca comportano la necessità di una interpretazione unica e sincronica.



<sup>12</sup> Cfr. elabb. da SV4 a SV9.

Per quanto riguarda **La continuità della rete ambientale** l'indicazione principale è rappresentata dalla individuazione delle *“Direttrici preferenziali per lo sviluppo delle continuità ambientale”* che segnalano le effettive potenzialità di connessione del sistema dell'Anello Verde alle grandi realtà ambientali circostanti: il Parco della Valle dell'Aniene, il Parco dell'Appia Antica ed il sistema tangenziale delle aree verdi del settore est dalla Cervelletta alla Mistica. A tal fine sono segnalate due tipologie di azioni.

La prima riguarda le aree attualmente ancora libere, prative e incolte, ma prive di emergenze ambientali che sono classificate come *“Aree libere da salvaguardare ai fini della continuità delle rete ambientale mediante funzionalizzazione ambientalmente compatibile”* per le quali è fondamentale assicurare, ove possibile, la cancellazione perenne di qualsiasi capacità edificatoria anche, eventualmente, ricorrendo alla rilocalizzazione “a saldo zero” ed equivalenza economica delle previsioni non attuate in altro ambito dell'Anello Verde.

Per tutte queste aree liberate da rischi di cementificazione non necessariamente è prevista l'acquisizione al patrimonio di Roma Capitale ma potranno essere oggetto di modalità innovative di gestione dei beni comuni di cui è prevedibile l'applicabilità sia in regime di proprietà privata che di proprietà comunale. Una volta sciolto il nodo amministrativo del trasferimento a “saldo zero” ed equivalenza economica dei diritti pregressi<sup>13</sup>, sarà possibile riplanificare queste aree in componenti del sistema ambientale, dei servizi e delle infrastrutture nel PRG e definire una disciplina d'uso che preveda, tramite convenzione, l'insediamento e la gestione di funzioni ambientalmente compatibili. La selezione delle attività coerenti con gli obiettivi ambientali sarà definita naturalmente al fine di potenziare l'offerta di aree verdi e servizi per i quartieri circostanti ma anche per stimolare la crescita di un sistema economico e produttivo di sviluppo ambientalmente sostenibile. Molta importanza in questa prospettiva può essere attribuita alle attività agricole che ne rappresentano la vocazione storica ma che ancora permangono in queste aree e che, parallelamente agli orti urbani, possono essere sviluppate fino a diventare effettive realtà di nuova occupazione e produzione di reddito. All'agricoltura possono essere affiancate altre attività ad essa correlate (piccole attività zootecniche, arboricoltura, agriturismo, attività floro-vivaistiche, scuole di orticoltura o giardinaggio, attività di artigianato ambientale, giardini tematici<sup>14</sup> tulipani, farfalle etc.), attività sportive all'aria aperta con ridotti impianti fissi (attività di equitazione e ippoterapiche, attività di dog sitting e agility dog, scuole di sopravvivenza, orienteering, nordik walking, trekking, attività di softair, attività di falconeria, pesca sportiva, palestre per arrampicata outdoor), attività ludiche e ricreative ad alta permeabilità dei suoli (parchi avventura, attrezzature per il gioco con aeromodelli, automodelli, idromodelli, droni), attrezzature per manifestazioni culturali e di intrattenimento temporanee, aree noleggio biciclette e attrezzature per cicloturismo, aree sosta camper a basso impatto ambientale e punti ristoro.

La seconda azione riguarda tutte quelle aree occupate da attività ambientalmente o paesaggisticamente improprie o incompatibili come impianti di rottamazione, deposito e stoccaggio, campi nomadi, aree ed edifici dismessi o inutilizzati, occupazioni temporanee etc. classificate come *“Detrattori ambientali e del paesaggio da ri/delocalizzare ai fini del recupero ambientale, della continuità ecologica e di fruizione”*.

Ad integrazione e qualificazione della rete ambientale è stato considerato il patrimonio storico-archeologico e testimoniale<sup>15</sup> non per sovrapporre ulteriori livelli di tutela amministrativa a quelli già in essere da parte degli enti preposti ma privilegiando l'aspetto legato alla fruibilità dei beni nella consapevolezza che l'uso del bene è il primo presupposto per la sua salvaguardia.

In questa ottica sono stati selezionati esclusivamente quei beni già attualmente attrezzati o che presentano effettive potenzialità di essere resi fruibili classificati come *“Preesistenze archeologiche, areali, puntuali e*

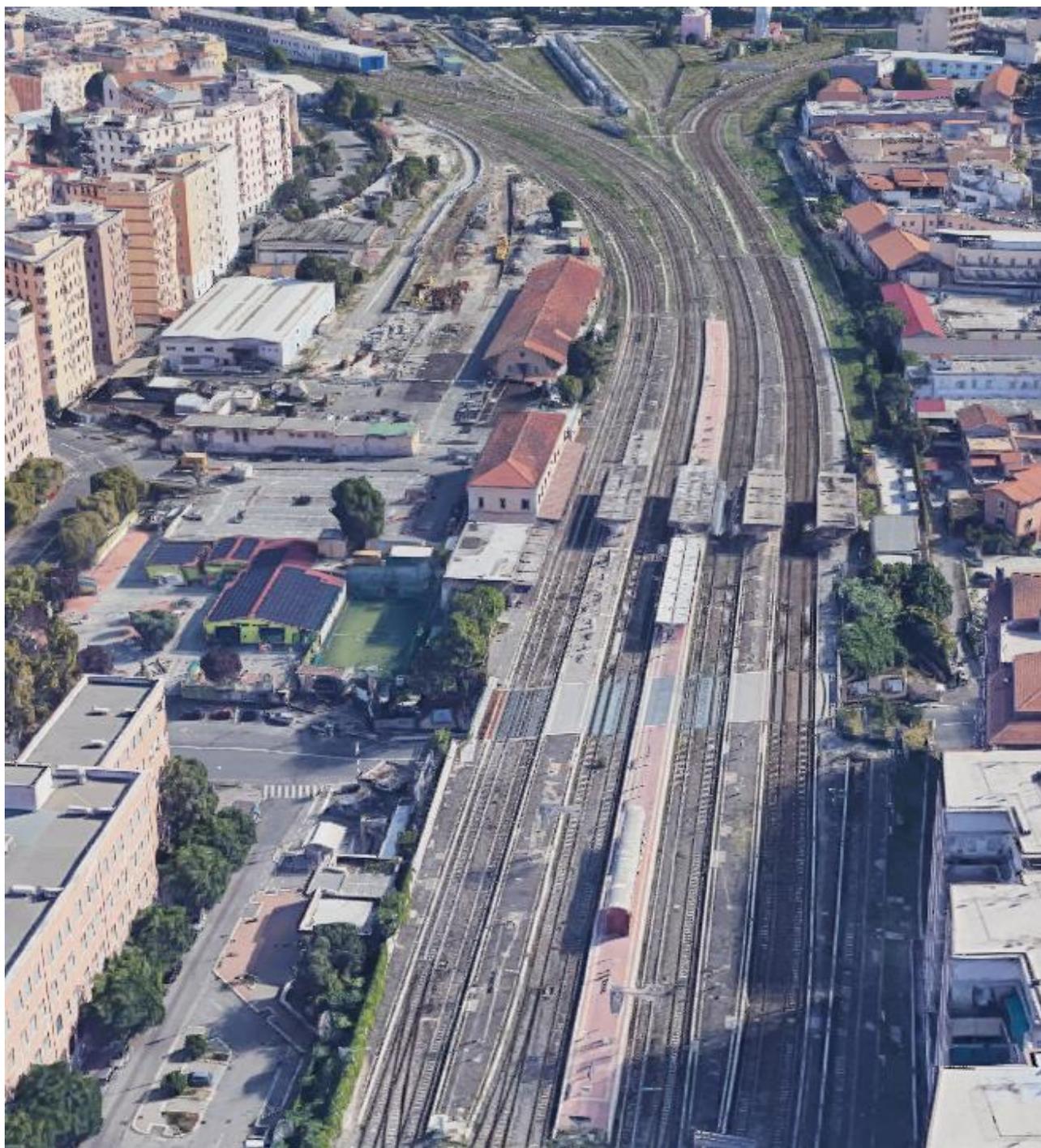
<sup>13</sup> Per il quale si rimanda al successivo capitolo “Le modalità di applicazione”.

<sup>14</sup> Vedi ad esempio Tulipani e farfalle.

<sup>15</sup> Analizzato nell'elab. AT2 - *Carta dei sistemi di valore storico e ambientale*.

*lineari da attrezzare ai fini della fruibilità*". Un analogo approccio è stato attuato per quanto riguarda il complesso dei casali e dell'archeologia industriale in cui sono stati distinti quegli elementi già funzionalizzati da quelli ancora *"da funzionalizzare con attività di interesse pubblico"*. Anche in questo caso la priorità non è l'acquisizione al patrimonio comunale ma l'interesse pubblico dell'uso del bene.

Altro contenuto fondamentale del Masterplan è rappresentato dai *"Programmi, indirizzi e proposte di recupero e sviluppo del sistema ambientale e storico-archeologico da integrare nel sistema dell'Anello Verde"*. A tal proposito è utile sottolineare che l'attività di individuazione e selezione di queste iniziative non può essere considerato concluso e che le previste fasi di partecipazione con i cittadini potranno essere l'occasione per eventuali ulteriori valutazioni e, ove possibile, integrazioni.



Nel caso de **La Continuità della rete della mobilità dolce** l'indicazione principale riguarda gli assi di relazione articolati in due categorie:

- *“Assi principali di relazione territoriale”;*
- *“Assi secondari di relazione locale”;*

in funzione del ruolo prevalente a cui sono chiamati a rispondere ed al relativo ambito di influenza anche se è evidente che la rete così configurata è aperta all'uso da parte delle diverse tipologie di utenza secondo le proprie specifiche esigenze.

Si tratta di assi da attrezzare con infrastrutture di mobilità dolce a partire dai percorsi ciclo-pedonali. Gli itinerari proposti sono da considerarsi indicativi in quanto suscettibili di successivi approfondimenti progettuali che potranno verificarne ed ottimizzarne il tracciato. Per quanto possibile sono stati considerati tratti attrezzature esistenti o previste<sup>16</sup> prendendo come riferimento principale il GRAB. Questi assi di relazione si offrono alla circolazione dolce non solo ai fini ricreativi legati al tempo libero ma anche per spostamenti più o meno sistematici casa-lavoro e di collegamento con i principali servizi ed i punti di accesso alla rete del trasporto pubblico e collettivo. Alcuni tracciati, infatti attraversano le aree verdi mentre altri seguono le infrastrutture di collegamento urbano: i tre assi strutturanti del sistema<sup>17</sup>. La configurazione complessiva della rete punta, inoltre, a ricucire e riconnettere ambiti urbani separati dai grandi vuoti delle previsioni mancate.

Lungo gli itinerari proposti sono poi segnalati:

- *“Criticità da risolvere per la continuità della rete”;*
- *“Nodi di rete”;*
- *“Direttrici di fruizione del territorio da sviluppare”;*

<sup>82</sup> che rappresentano aree o nodi, interessati da edifici, recinti monofunzionali o intersezioni infrastrutturali che necessitano di successivi approfondimenti progettuali per migliorare l'efficienza e la continuità della rete stessa.

Alcuni luoghi sono stati suggeriti come *“Principali connessioni con il contesto locale da attrezzare con info-point, rastrelliere, bike sharing, ciclofficine, punti ristoro”* che i contributi partecipativi ed i successivi approfondimenti progettuali potranno modificare e/o integrare.

Particolare attenzione è stata riservata ad alcuni ambiti in cui si concentrano diverse problematiche e/o opportunità legate alla continuità della rete della mobilità dolce ma anche della rete ambientale che acquisiscono un rilievo cruciale e che pertanto sono stati classificati come *“Ambiti di concentrazione degli interventi per la continuità della fruizione”* e rappresentano, per la loro importanza e per gli effetti sulle potenzialità di ricucitura, i luoghi preferenziali dove eventualmente ricorrere, in maniera circoscritta, alla misura dell'esproprio.

<sup>16</sup> Dal PUMS o dal Piano Quadro della Ciclabilità.

<sup>17</sup> Cfr. elabb, *“SV2 – Sintesi degli elementi di riferimento per il processo di ripianificazione”* e *“SV3 – Elementi per l'interpretazione del territorio”* – pag. 2.

Il tema de **Le porte di accesso alla città** sintetizza il complesso delle relazioni tra la rete del trasporto pubblico e collettivo e gli ambiti urbani che ne ospitano i punti di accesso. Lo schema riporta 3 categorie di porte in relazione al numero ed alla intensità dei flussi trasportistici che li attraversano e, conseguentemente, all'ampiezza del loro ambito urbano di riferimento:

- *“Porte di accesso alla città: hub plurimodali principali da riprogettare attraverso concorsi di architettura”* (Termini, Tiburtina e Ostiense);
- *“Porte di accesso alla città: hub plurimodali secondari da riprogettare attraverso concorsi di architettura”* (Trastevere e Tuscolana);
- *“Stazioni ferroviarie e metropolitane esistenti o previste da integrare nel contesto locale”* (FS Nomentana, MB Quintiliani, FS Prenestina, FS-MC Pigneto, MC Teano, MA Porta Furba, FS Casilina, FS Zama).

Per le prime due categorie la rilevanza è tale che il ricorso alla procedura concorsuale è opportuno al fine di selezionare i progetti migliori ma in ogni caso gli interventi da progettare riguarderanno la valorizzazione architettonica delle piazze e degli spazi antistanti le stazioni, il rafforzamento della pedonalità attraverso la razionalizzazione degli eventuali usi impropri, l'ottimizzazione del sistema dell'accessibilità pubblica e privata attraverso la razionalizzazione dei capolinea ATAC, nuove soluzioni funzionali per i taxi, l'inserimento di servizi di sharing mobility e di nuovi spazi per la ciclabilità (bike hub) oltre alla realizzazione di un sistema di aree verdi.



Il tema **Ri – ciclare** *“la città sospesa”* articola un approccio strategico che, intervenendo sul sistema insediativo, crea le condizioni per la continuità delle altre reti. La filosofia alla base di questo approccio è molto semplice ed ha una duplice declinazione: a livello territoriale si tratta di limitare il più possibile il consumo di suolo, utilizzare i residui da tempo inutilizzabili dei vecchi piani attuativi per dare nuova vita al polo est della stazione tiburtina (Est-pole) *a saldo zero* ed equivalenza economica così da liberare ampie aree, ancora libere da previsioni edificatorie non attuabili, rendendole disponibili all’utilizzo come bene comune.

A livello locale il tentativo è di riutilizzare il patrimonio edilizio esistente in ambiti incompleti, privi di definizione morfologica e funzionale e spesso oppressi da attività ambientalmente non compatibili per operazioni di recupero e riorganizzazione finalizzato anche alla continuità della rete ambientale e della mobilità dolce.

Al fine di creare le condizioni per le operazioni descritte sono stati individuati tre tipologie di ambiti.

La prima tipologia denominata *“Ambiti di conferma, nuova pianificazione e ripianificazione attuativa”* individua le porzioni degli attuali piani urbanistici esecutivi compresi nell’Anello Verde che presentano ancora effettive potenzialità di nuovi sviluppi insediativi sostenibili<sup>18</sup> a conferma delle attuali previsioni o a seguito di completa ripianificazione e l’ambito di nuova pianificazione della stazione Tuscolana. In alcuni di questi casi è prevista la modifica, anche in riduzione, dei perimetri dei piani ed eventuali fusioni tra loro.

Gli ambiti di questa tipologia individuati sono 4:

- l’ambito che riunisce il lato est del PdA Stazione Tiburtina ed il comparto A-B del PP SDO Pietralata;
- il comparto A del PP SDO Tiburtino;
- il sub ambito A del AdV C15;
- l’area interessata dalla previsione di Campidoglio 2 nel PdA della Stazione Ostiense.

84

All’interno dell’ambito Tiburtina-Pietralata è individuata un’area parallela al fascio dei binari classificato come *“Ambiti di densificazione”* che presenta le migliori condizioni ambientali ed infrastrutturali per ospitare la gran parte delle previsioni edificatorie, comprese quelle derivanti da manovre di rilocalizzazione da altri piani attuativi dell’Anello verde, in un insediamento ad alta densità di grande rilevanza architettonica e paesaggistica. Tale impostazione permette di limitare il consumo di suolo, il reperimento delle superfici funzionali alla dotazione di standard e lo sviluppo di una massa critica che possa generare:

- economie di scala;
- concentrazione degli investimenti pubblici;
- semplificazione procedurale;
- attrattività per gli operatori nazionali ed internazionali;

e creare quindi le migliori condizioni per una rapida ed efficace attuabilità.

L’ultima tipologia di intervento è denominata *“Ambiti di rigenerazione urbana”*. Essi riuniscono:

- elementi detrattori ambientali e del paesaggio urbano con potenzialità di recupero e funzionalizzazione;
- aree libere con potenzialità di recupero e valorizzazione ambientale;
- ambiti di concentrazione degli interventi per la continuità della fruizione;
- insediamenti misti privi di definizione morfologica e funzionale e di qualità edilizia e degli spazi aperti;
- aree ed edifici dismessi e inutilizzati;
- occupazioni temporanee.

<sup>18</sup> Cfr. elab. *“SV2 – Sintesi degli elementi di riferimento per il processo di ripianificazione”*.

Il concetto di rigenerazione urbana è inteso in senso lato ma è evidente che all'interno di questi ambiti il SAG prevede la creazione delle condizioni per l'applicazione, anche parziale, delle modalità d'intervento previste dalla LR n.7 del 18.07.2017. Alcuni perimetri sono stati configurati per coinvolgere nelle operazioni di rigenerazione anche le aree funzionali alla realizzazione di alcune importanti connessioni stradali di ricucitura.

Tra le aree localizzate all'interno dei perimetri degli attuali piani attuativi quelle che non sono coinvolte dalle diverse tipologie di ambito o dai progetti per le Porte di accesso alla città potranno essere oggetto di ripianificazione di livello generale in componenti del sistema insediativo, ambientale, dei servizi e delle infrastrutture e potranno essere dotati di una più efficace disciplina urbanistica finalizzata alla conservazione, gestione e manutenzione dell'esistente.

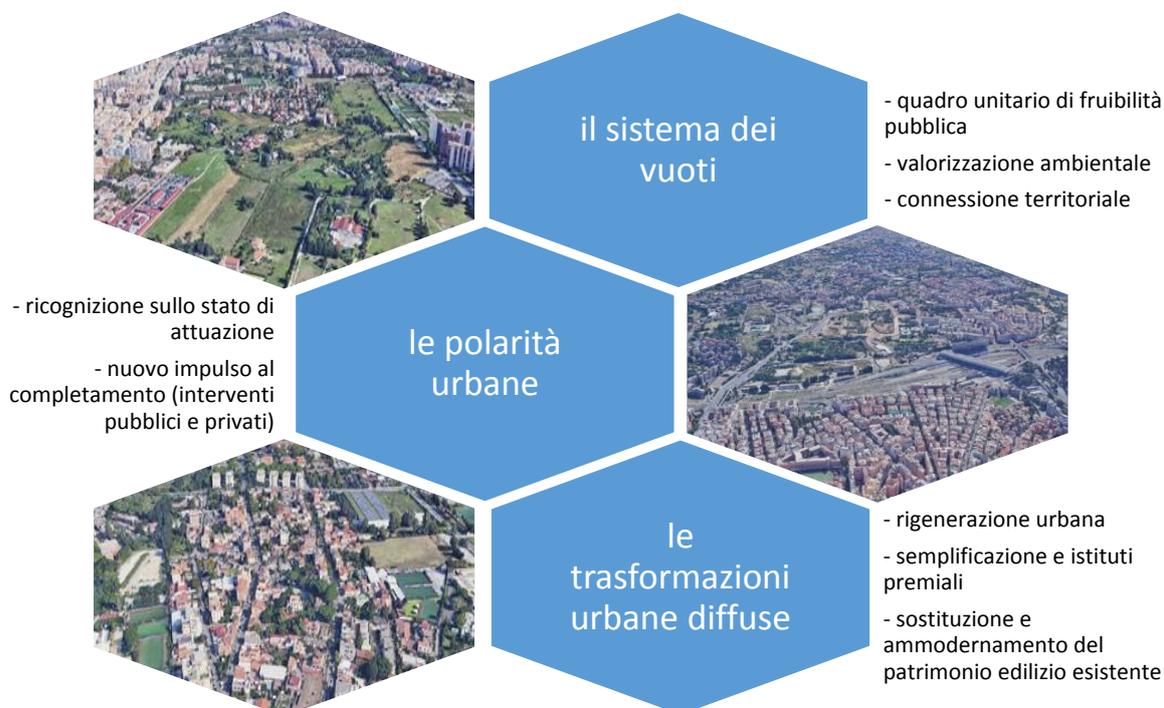


## LE MODALITÀ DI APPLICAZIONE

Lo Schema di Assetto Generale, innanzi delineato, per quanto riguarda la disciplina urbanistica, può essere articolato in tre manovre principali:

1. individuazione di un insieme di “vuoti urbani” in funzione del loro valore naturalistico, paesaggistico, storico-archeologico, e loro ricomposizione in un quadro unitario di fruibilità pubblica e di valorizzazione ambientale (parco agricolo/ambientale-urbano) e di connessione dei parchi Aniene e Appia Antica con contestuale rimodulazione delle previsioni edificatorie attraverso strategie di trasferimento di diritti acquisiti, i cosiddetti “residui di piano”;
2. ricognizione sullo stato di attuazione delle Polarità Urbane individuate (in particolare Stazione Tiburtina e SDO Pietralata) e nuovo impulso al loro completamento, sia sotto il profilo degli interventi privati anche e soprattutto ai fini del completamento dell’assetto infrastrutturale e urbanizzativo;
3. semplificazione delle trasformazioni urbane diffuse, anche ai fini dell’applicazione degli istituti premiali per la sostituzione e l’ammodernamento del patrimonio edilizio esistente previsti dalle norme regionali in materia di rigenerazione urbana.

86



Una delle strategie proposte dallo Schema di Assetto Generale per il sistema dell'Anello Verde prevede un processo di rimodulazione delle numerose previsioni di trasformazione finora non attuate nei diversi strumenti urbanistici attuativi che comporta il trasferimento dei diritti edificatori dai piani originari verso alcuni ambiti di densificazione.

Questo processo è finalizzato al raggiungimento di un duplice obiettivo:

- liberare da previsioni di trasformazione obsolete le numerose aree libere, rimaste congelate per decenni, e metterle a disposizione per processi di riqualificazione ambientale sia a livello locale che territoriale;
- dare nuovo impulso al potenziale di sviluppo urbano in alcuni ambiti ad alta infrastrutturazione che, a seguito di una riorganizzazione complessiva degli assetti urbanistici in termini quantitativi e funzionali, possono competere a livello internazionale nel mercato degli investimenti riducendo contemporaneamente il consumo di suolo complessivo.

Il trasferimento dei diritti edificatori è subordinato alla stipula di contratti di cessione delle aree di "origine" di tali diritti o, alternativamente di asservimento immobiliare e vincolo d'uso per le funzioni di pubblico interesse motivate dallo strumento urbanistico.

Di seguito sono elencati alcuni dei principali criteri dello schema normativo da tenere in considerazione nell'applicazione dei procedimenti di trasferimento.

equivalenza economica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• i trasferimenti vengono valutati sulla base dell'equivalenza economica tra i valori delle aree di origine e quelli delle aree.</li> <li>• l'equivalenza economica riguarda sia le quantità edificabili che le destinazioni d'uso.</li> </ul>
standard urbanistici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la rimodulazione del bilancio degli standard urbanistici riguarderà sia il livello territoriale complessivo che il livello municipale.</li> <li>• la revisione complessiva potrà riguardare non solo gli aspetti quantitativi e la distribuzione territoriale ma anche gli aspetti funzionali e la possibilità di eventuali usi privati compatibili.</li> </ul>
mix funzionale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• le destinazioni d'uso dei diritti edificatori trasferiti saranno definiti sulla base degli obiettivi di sviluppo degli ambiti di densificazione previa verifica di sostenibilità urbanistica.</li> </ul>
oneri urbanistici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gli oneri urbanistici generati dal trasferimento dei diritti edificatori verranno utilizzati negli ambiti di densificazione.</li> </ul>
diritti edificatori pubblici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I diritti edificatori pubblici potranno essere utilizzati per particolari obiettivi pubblici (ad es. emergenza abitativa)</li> </ul>

Procediamo quindi ad una prima ricognizione degli **strumenti tecnico-amministrativi** da mettere in atto per il raggiungimento di detti obiettivi.

## Revisione e ripianificazione dei Comprensori SDO Tiburtino, Casilino e Quadraro

Si prospetta la **riplanificazione degli APPD<sup>19</sup>** del vigente PRG, che recepisce nelle NTA i piani attuativi **approvati degli SDO Tiburtino e Quadraro**, nonché dello SDO Casilino ancorché **non approvato**, tramite **procedimento di variante urbanistica**.

La ripianificazione dell'oggetto principale **dello schema d'assetto** Anello Verde, cioè i **"vuoti urbani"**, pone alcune questioni di ordine disciplinare.

Infatti nell'ambito della città consolidata il vigente PRG disciplina le aree "libere" se connesse a "forme insediative esistenti a bassa densità, caratterizzate da forte presenza di verde, delle quali il PRG intende conservare la valenza ecologica e paesaggistica" (vedi in particolare art.49 NTA verde privato), ovvero se destinate a **Servizi pubblici – verde pubblico e servizi** (rif. art.85 NTA).

Pertanto, ferma restando la necessità di individuazione di adeguate aree a standard urbanistico nell'ambito di PRG, ai sensi e per gli effetti del DM 1444/1968 e delle conseguenti discipline regionale e di PRG, si pone il tema di introdurre una disciplina urbanistica per i vuoti urbani che, evolvendosi dalle funzioni e titolarità tipiche delle aree a standard urbanistico, consenta, a titolo esemplificativo:

- la realizzazione di itinerari naturalistici con percorrenza ciclo-pedonale con l'introduzione o la valorizzazione di usi ricettivi, ricreativi, sportivi e di servizio a basso impatto urbanistico;
- l'insediamento e valorizzazione di attività agricole anche con finalità didattiche ed amatoriali, che preveda anche la commercializzazione locale dei prodotti, e l'indirizzo delle stesse verso metodi di coltivazione ambientalmente sostenibili, orti urbani.

88

Tale disciplina dovrebbe riguardare in particolare le aree acquisite dal Comune tramite cessione delle aree di "origine" delle previsioni edificatorie oggetto di rimodulazione attraverso strategie di trasferimento di diritti acquisiti, costituendo una sorta di **"uso civico" contemporaneo** (o **parco agricolo urbano**) da mettere a disposizione della cittadinanza, tramite gli ordinari istituti della PA, per la realizzazione di attività e progetti attuativi dell'Anello Verde. La disciplina di PRG di dette aree potrebbe essere risolta o **estendendo le fattispecie di "servizi" disciplinate all'art.85 delle NTA** (attualmente strettamente connesso al bilancio degli standard di PRG), o introducendo un **nuovo articolo dedicato a tale fattispecie di "agro urbano" o Verde Agricolo**.

Al fine di evitare blocchi procedurali determinati dalle opposizioni delle proprietà già costituitesi in consorzi, la ripianificazione dei **"vuoti urbani"** dovrà essere assistita con l'applicazione dell'istituto della perequazione, anche di **natura acquisitiva** (vedi paragrafo seguente).

Riguardo invece alle porzioni urbane già edificate, ove la proprietà è frammentata e non sussistono processi di dismissione ma è in atto un progressivo insediamento e sviluppo di attività produttive e commerciali, si propone la destinazione a **"tessuto" della città consolidata**, dove oltre agli interventi consentiti dalle NTA del PRG è inoltre ipotizzabile l'applicazione di ulteriori incentivi volumetrici ai fini della sostituzione edilizia previsti agli artt.3 e 4 della **Lr. 7/2017 sulla rigenerazione urbana**.

<sup>19</sup> L'eventuale ripianificazione" degli APPD è espressamente prevista al c.8dell'art.64 delle NTA.

## Rimodulazione delle previsioni edificatorie attraverso strategie di trasferimento di diritti acquisiti

Ai fini della “neutralizzazione” dei diritti edificatori che il vigente PRG assegna alle aree da vincolarsi a parco agricolo/ambientale-urbano, è opportuno procedere con l’individuazione dei “**residui di piano**” e la loro “conversione” in “**diritti edificatori**” ricollocabili nelle Polarità Urbane ove è prevista una densificazione (es. Tiburtino)<sup>20</sup>.

L’edificabilità oggetto di rimodulazione, è determinata, per quantità e destinazioni d’uso, sulla base del **principio dell’equivalenza del valore immobiliare rispetto all’edificabilità da compensare** (rif. C.3 dell’art.19 delle NTA); ad una prima valutazione speditiva il trasferimento delle volumetrie da Casilino a Tiburtina, determina un rapporto 1/0,5 circa (vedi allegati).

L’agibilità dei diritti edificatori sarà subordinata alla **cessione al Comune delle “aree di provenienza” di tali diritti** ed inoltre potrà essere **temporalmente determinata**, pena la decadenza del diritto in analogia a quanto previsto al c.5 dell’art.19 delle NTA del PRG.

L’attuazione di detti “crediti” edificatori potrà intervenire su area a tal fine acquisita dal Comune (vedi paragrafo successivo) mediante formule di evidenza pubblica da definirsi<sup>21</sup>.



<sup>20</sup> Il PRG di Roma introduce, quale disciplina di principio, la necessità di ripartire le previsioni edificatorie, tra aree e tra soggetti, secondo principi di equità e di uniformità, tenendo conto: **della disciplina urbanistica pre-vigente**; dell’edificazione esistente legittima; del **perseguimento di obiettivi di interesse pubblico o generale** (rif. Art.17. Criteri di perequazione).

Le NTA di PRG ha affrontato il problema dei “**residui di piano**”, ossia delle previsioni edificatorie inattuate espresse dal piano precedente e giudicate non confermabili, privilegiando una “conversione” di tali potenzialità in “**diritti edificatori**” scambiabili. L’istituto si ricollega ad una tendenza, a volte criticabile, a ricercare il consenso (o meglio non opposizione) dei proprietari ove anche l’amministrazione disporrebbe di alternative autoritative: questa soluzione ha solamente l’effetto di orientare su aree meno “irrinunciabili” l’atterraggio del carico insediativo ereditato da piani sovrabbondantemente sovradimensionati sulla base di nuovi obiettivi di interesse pubblico. Questo modello ammette una declinazione infrastrutturativa ove l’agibilità dei diritti edificatori sia subordinata alla cessione al Comune delle aree rese inedificabili.

<sup>21</sup> Si richiama a titolo esemplificativo quanto già previsto al c.4 dell’art.19 delle NTA del PRG: *“il Comune procede all’assegnazione delle aree acquisite alla sua disponibilità ... mediante sollecitazione pubblica ... rivolta ai soggetti destinatari delle compensazioni: nell’avviso pubblico, oltre alle aree interessate, dovranno essere individuati i criteri di formazione della graduatoria, ivi compresa l’offerta di riduzione della SUL di compensazione, che dovrà regolare l’ordine di scelta delle aree da parte dei candidati”*.

## Revisione e ripianificazione del PdA della Stazione Tiburtina e del PP SDO Pietralata in corso di attuazione – Polarità Urbane

Si rende necessaria una **variante agli strumenti urbanistici attuativi che disciplinano detti Ambiti**, tramite procedimento analogo a quello che ne ha determinato l'approvazione (**Accordo di Programma**), **finalizzata al recepimento di un unico strumento urbanistico che consenta di coordinare in maniera organica gli interventi**.

Sotto il profilo strettamente disciplinare urbanistico, in termini sintetici la ripianificazione dovrà considerare:

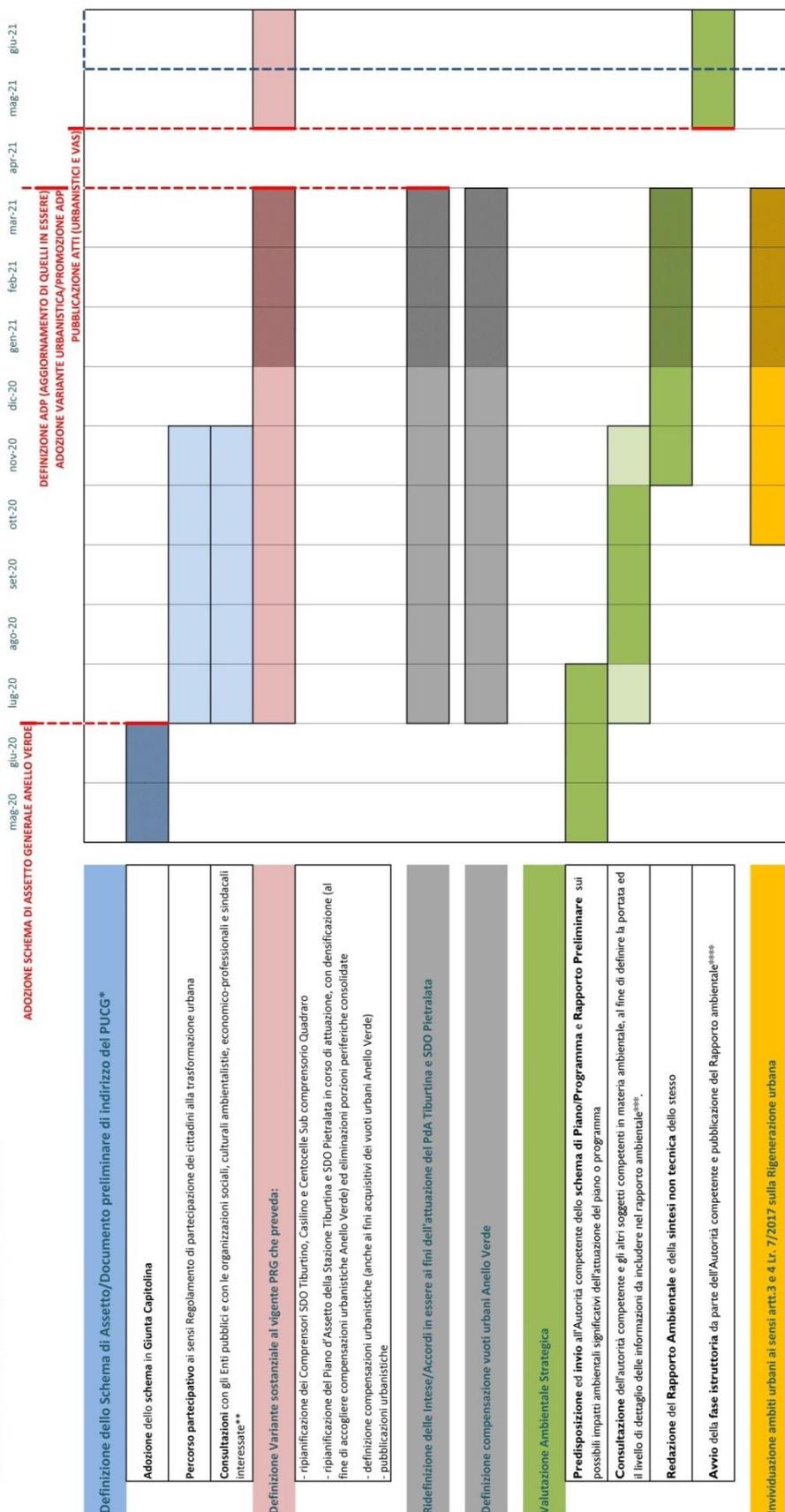
- la **densificazione del Piano d'Assetto della Stazione Tiburtina** individuando **idei comparti fondiari, attraverso la rilocalizzazione di diritti edificatori già** provenienti dai PdA delle aree ferroviarie e dalle aree del Comprensorio Casilino;
- la **rimodulazione dei diritti edificatori pubblici dello SDO di Pietralata** sotto il profilo della **disponibilità** (verifica dell'attualità delle attribuzioni di SUL già intervenute e conseguentemente delle SUL comunale disponibile) e dell'**attualità delle funzioni previste** (verificati i vincoli determinate dalle acquisizioni coattive intervenute ad origine dell'operazione urbanistica e, complementariamente, gli investimenti urbanizzativi pubblici);
- la conseguente **verifica del bilancio urbanistico** (standard) degli strumenti urbanistici attuativi;
- una **verifica ed aggiornamento degli impegni urbanizzativi** in essere ed il loro aggiornamento in relazione alla ripianificazione d'Ambito. In particolare il nuovo Accordo di programma dovrà prevedere un atto convenzionale con l'attuale soggetto attuatore RFI dello SDO Tiburtino che preveda, nell'ambito della rinegoziazione degli impegni urbanizzativi e di bonifica delle aree ex ferroviarie valorizzate, la cessione gratuita al comune delle aree fondiarie necessarie per la realizzazione delle compensazioni urbanistiche necessarie per la realizzazione dell'Anello Verde.

Nel caso di trasferimento di ulteriori volumi provenienti dai PdA di aree ferroviarie (es. Trastevere), l'Accordo di programma si dovrà farsi carico di disciplinare ed approvare **variante urbanistica** in riduzione dell'**Ambito di provenienza dei volumi trasferiti**.



## Articolazione dei procedimenti amministrativi

Il seguente schema descrive i principali passaggi amministrativi ipotizzati per l'iter approvativo dell'Anello verde.



\*Rif. c.1 e 2 art.32 LUR 38/1999 Conferenza di Pianificazione

\*\*Rif. c.2 art.33 Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana.

\*\*\*La consultazione si conclude entro novanta giorni dall'invio del rapporto preliminare

\*\*\*\*entro 60 gg dalla data di pubblicazione chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta.

Approvazione atti amministrativi

Eventuale definizione (o aggiornamento di quelli in essere) e promozione di Accordi/Programmi da parte del Sindaco a Regione, Provincia ed altre Amministrazioni statali per la realizzazione delle opere previste (in particolare PdA Tiburtina e SDO Pietralata)

## Riepilogo delle quantità edificatorie complessive

La seguente tabella riassume le quantità ipotizzate per la manovra di riorganizzazione delle quantità edificatorie non attuate.

AMBITO	DATI DI PARTENZA			SUL DI NUOVA EDIFICAZIONE			MANOVRA DI RIPIANIFICAZIONE					AMBITO STAZIONE TIBURTINA LATO EST / SDO PIETRALATA	
	volumetria complessiva da PP mc	SUL complessiva da PP mq	SUL esistente mq	SUL da ristrutturazione/compimento mq	SUL di nuova edificazione mq	SUL attuata mq	SUL non attuata mq	SUL confermata / riorganizzata in situ mq	SUL in partenza mq	fattore di equivalenza economica	SUL in partenza equivalente mq	SUL in arrivo mq	nuova SUL complessiva (confermata + in arrivo) mq
Stazione Tuscolana	0	0	nd	0	34.000	0	residi 6.800 non resid 27.200	34.000					
SDO Quadraro	763.800	238.688	193.438	45.250	0	0	residi 0 non resid 0	0					
Stazione Ostiense	-	128.818	0	17.298	111.520	25.000	residi 17.500 non resid 69.020	86.520					
SDO Tiburtino	1.241.660	388.019	238.863	20.219	128.938	30.313	residi 7.813 non resid 90.813	98.625					
Stazione Trastevere*	-	57.750	0	0	57.750	0	residi 13.900 non resid 44.850	57.750		0,600	7.740,0		
SDO Casilino**	861.240	269.138	194.450	0	74.688	0	residi 44.781 non resid 29.906	74.688		0,475	21.271,0		
Stazione Tiburtina***	-	205.555	0	4.200	201.355	78.562	ovest 46.554 residi 0 est 76.239	122.793			29.011	29.011	
SDO Pietralata	2.652.863	829.020	423.660	40.313	365.047	14.656	residi 47.891 non resid 302.500	350.391			21.195	119.534	47.891
<b>TOTALE</b>	<b>5.519.563</b>	<b>2.116.986</b>	<b>1.050.410</b>	<b>127.279</b>	<b>973.297</b>	<b>148.531</b>	residi 137.684 non resid 687.082	<b>824.766</b>	<b>729.629</b>	<b>99.237</b>	<b>50.206</b>	<b>498.936</b>	

<b>SUB TOTALI STAZIONI</b>	-	<b>392.123</b>	-	<b>21.498</b>	<b>370.625</b>	<b>103.562</b>	residi 30.400 non resid 236.663	<b>267.063</b>
<b>SUB TOTALI SDO</b>	<b>5.519.563</b>	<b>1.724.863</b>	<b>1.050.410</b>	<b>105.781</b>	<b>568.672</b>	<b>44.969</b>	residi 100.484 non resid 423.219	<b>523.703</b>
<b>SUB TOTALI TUSCOLANA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>nd</b>	<b>0</b>	<b>34.000</b>	<b>0</b>	residi 6.800 non resid 27.200	<b>34.000</b>

\*Nell'ambito della Stazione Trastevere è prevista la rilocalizzazione esclusivamente della edificabilità riferibile al Lotto L3.

\*\*Nella SUL di nuova edificazione non attuata, pari a 74.688 mq, sono compresi 4.082 mq di pertinenza del Comune di Roma e 6.996 mq di pertinenza IACP/ATER.

\*\*\* Stazione Tiburtina:

- nella SUL di nuova edificazione non attuata nel lato ovest, pari a 46.554 mq, sono compresi 10.554 mq di SUL pubblica (servizi di stazione nei comparti C2 e C3).

- la SUL confermata in situ nel lato est, pari a 98.339 mq, è composta dai 95.000 mq relativi alla proposta FFSSU di riorganizzazione per l'Headquarter (che comprendono anche i 4.100 mq derivante dal ST2 - servizio auto al pubblico e i 1.700 mq esistenti nel comparto C11) e da 3.339 mq residui non attuati nel comparto C4 sud (BNP Paribas).

## INDIRIZZI PER LA RIPIANIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI URBANISTICI ESECUTIVI

### Premesse

Con il termine Anello Verde si è voluto individuare un macro-ambito costituito da quattro grandi sistemi:

**il sistema della cintura ferroviaria** riguardante il settore delle aree ferroviarie comprendenti le Stazioni Trastevere-Porto Fluviale , Ostiense, Tuscolana e Tiburtina;

**il sistema dei comprensori direzionali del quadrante est** riguardante gli ambiti dei comprensori Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle sub-comprensorio Quadraro .

**Il sistema ambientale**, costituito dall'insieme delle aree e degli elementi naturalistici che lo compongono, comprendenti in particolare i grandi parchi della Valle dell'Aniene, dell'Appia Antica e del Tevere.

**il sistema della mobilità** costituita dalla rete del trasporto pubblico su ferro e su gomma da potenziare anche attraverso gli interventi previsti dal PUMS, al fine di raggiungere obiettivi condivisi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso azioni orientate a migliorare la sua efficienza e la sua integrazione con l'assetto urbanistico circostante.

L'Anello Verde, rappresenta quindi lo strumento utile a definire una visione strategica, con l'intento di riscoprire e valorizzare gli aspetti qualitativi legati alle relazioni tra parti urbane, caratterizzata da un insieme di sistemi riconoscibili per la morfologia degli spazi urbani, per le funzioni esistenti e per l'accessibilità, in grado di superare il modello di sviluppo urbanistico tradizionale per aree monofunzionali, con lo scopo di fornirci nuovi ambiti di ricerca e nuovi spunti progettuali.

Tale strumento ci consente di superare il concetto di città intesa in senso riduttivo, delimitata entro i confini degli insediamenti stessi, autonomi e fisicamente separati dal contesto, operando attraverso processi virtuosi di crescita urbana finalizzata al riuso e alla riqualificazione della città esistente, al recupero ed alla valorizzazione degli spazi pubblici, all'integrazione con il sistema ambientale, con la rete del trasporto pubblico, ciclabile e pedonale e con la valorizzazione delle preesistenze archeologiche - monumentali presenti sul territorio.

Ciò nonostante, stanti le attuali normative urbanistico-amministrative, il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi dell'Anello Verde passa necessariamente attraverso il superamento dell'impasse generato dal granitico blocco composto da piani, progetti, procedure, delibere, norme tecniche, etc. che negli anni passati hanno interessato gli ambiti in questione. A tal fine ricorrendo ad un approccio tecnico-urbanistico innovativo e flessibile sono stati formulati alcuni indirizzi per la successiva ripianificazione degli strumenti urbanistici esecutivi compresi dell'Anello Verde.

### Lo stato della pianificazione

Relativamente al Sistema della cintura ferroviaria, comprendente le aree delle Stazioni ferroviarie Tiburtina, Ostiense, Trastevere - Porto Fluviale e Tuscolana, ad eccezione di quest'ultima oggetto di futura pianificazione, il PRG conferma le previsioni dei Piani di Assetto approvati in attuazione degli Accordi di Programma sottoscritti nel 2000-2002.

Per quanto riguarda il sistema dei comprensori direzionali del quadrante est ad eccezione del comprensorio Pietralata, che per le sue potenzialità trasformatrici e di accessibilità e la forte caratterizzazione di funzioni strategiche viene classificato nel PRG come Centralità urbana e Metropolitana,

gli altri ambiti Tiburtino, Casilino e Centocelle sub-comprensorio Quadraro sono stati recepiti nel PRG come Ambiti a pianificazione particolareggiata definita, mantenendo di fatto le previsioni urbanistiche definite dagli strumenti urbanistici attuativi approvati e/o adottati. In particolare, relativamente al Comprensorio direzionale Casilino solo adottato.

Le NTA del PRG vigente, all'art.62 co.3, prevedono che i piani adottati, non ancora approvati proseguono il loro iter approvativo secondo le procedure della legislazione vigente e, nelle more dell'approvazione, sono salvaguardate le previsioni dei Piani o Programmi adottati.

Lo stesso art.62 al co.8, prevede che dopo la decadenza degli strumenti urbanistici attuativi approvati, per decorrenza del periodo di efficacia, e fino all'eventuale ripianificazione, alle parti non attuate continua ad applicarsi la stessa disciplina, salvo che sulle aree destinate all'espropriazione, dove potrà applicarsi il meccanismo della cessione compensativa.

## Criteri per la revisione della strumentazione urbanistica

L'obiettivo strategico dell'Anello Verde è quello di puntare ad un processo di sviluppo senza consumo di suolo e di nuove risorse ma riutilizzando quelle esistenti, applicando ove possibile il principio della perequazione, per avviare interventi organici in grado di riqualificare gli ambiti coinvolti tramite interventi di valorizzazione e rigenerazione urbana, attraverso lo sviluppo di sistemi di relazione, nuovi processi insediativi ed il recupero delle parti di città interessate.

Per tali finalità e con l'intento di stabilire i criteri e gli indirizzi per la revisione degli strumenti urbanistici nei paragrafi successivi sono prospettati alcuni indirizzi principali per la ridefinizione della disciplina urbanistica, che miri, sotto il profilo quantitativo, ad una riduzione dei carichi urbanistici, prospettando tuttavia una riflessione circa gli usi e la condizione patrimoniale dei "vuoti urbani". Gli ambiti sono raggruppati in base alle analogie di indirizzo.

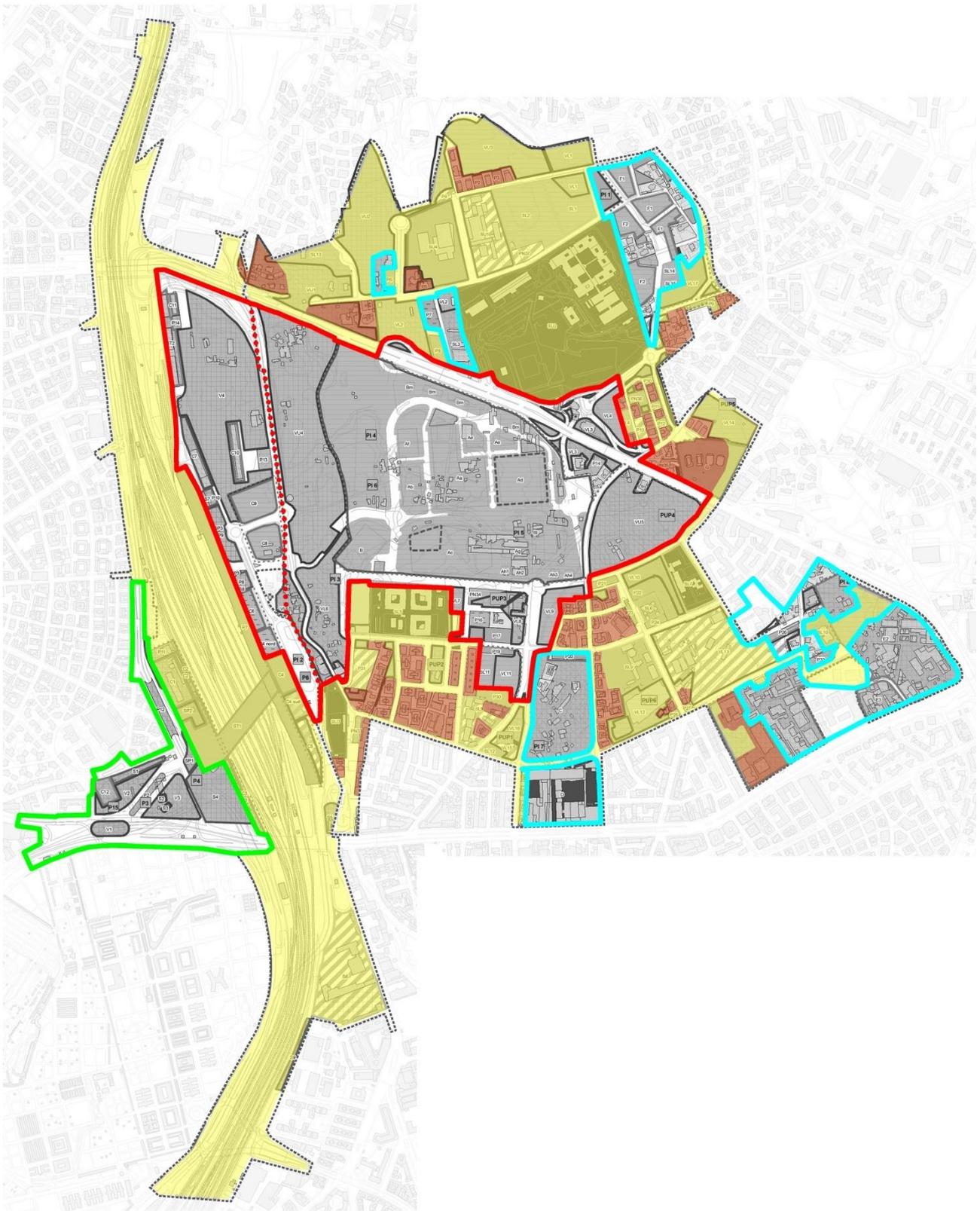
In coerenza con quanto previsto negli altri elaborati, i seguenti schemi grafici per ognuno dei singoli piani attuativi interessati fornisce le seguenti indicazioni:

- una proposta di modifica dei perimetri, ove ne è prevista la permanenza;
- gli indirizzi per la successiva ripianificazione dei piani di cui si prevede l'annullamento o delle porzioni stralciate in componenti del sistema insediativo, ambientale, dei servizi e delle infrastrutture del Piano Regolatore Generale;
- modalità o procedure d'intervento alternative alla tradizionale pianificazione urbanistica esecutiva;
- gli strumenti urbanistici attuativi previsti dal PRG nelle aree adiacenti da prendere in considerazione nelle successive fasi di definizione degli ambiti, delle tipologie e degli obiettivi degli interventi previsti.

### Stazione Tiburtina – SDO Pietralata

L'approccio strategico dell'Anello verde si basa principalmente sulla **rilocalizzazione dei diritti edificatori non attuati ed esigibili nei piani urbanistici esecutivi ("residui di piano")**. Il principale ambito di trasferimento di tali diritti edificatori è localizzato a cavallo del Piano di Assetto della Stazione Tiburtina ed il Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO di Pietralata.

Affinché sia possibile procedere al trasferimento dei diritti edificatori sarà necessario procedere alla revisione **degli strumenti urbanistici esecutivi eventualmente prevedendo la loro riadozione in un unico nuovo piano attuativo**. Nel caso in cui il lato ovest della stazione Tiburtina risultasse **privato da qualunque previsione edificatoria** è possibile ipotizzare un suo **stralcio dal nuovo piano attuativo ed una sua attuazione come opera pubblica**.



- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Piani attuativi da ripianificare in riduzione del perimetro   |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema insediativo                                   |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di rigenerazione  |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema ambientale dei servizi e delle infrastrutture |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di riqualificazione degli spazi aperti<br>(es. Ambiti di valorizzazione, Centralità locali, OO.PP.) |   |   |

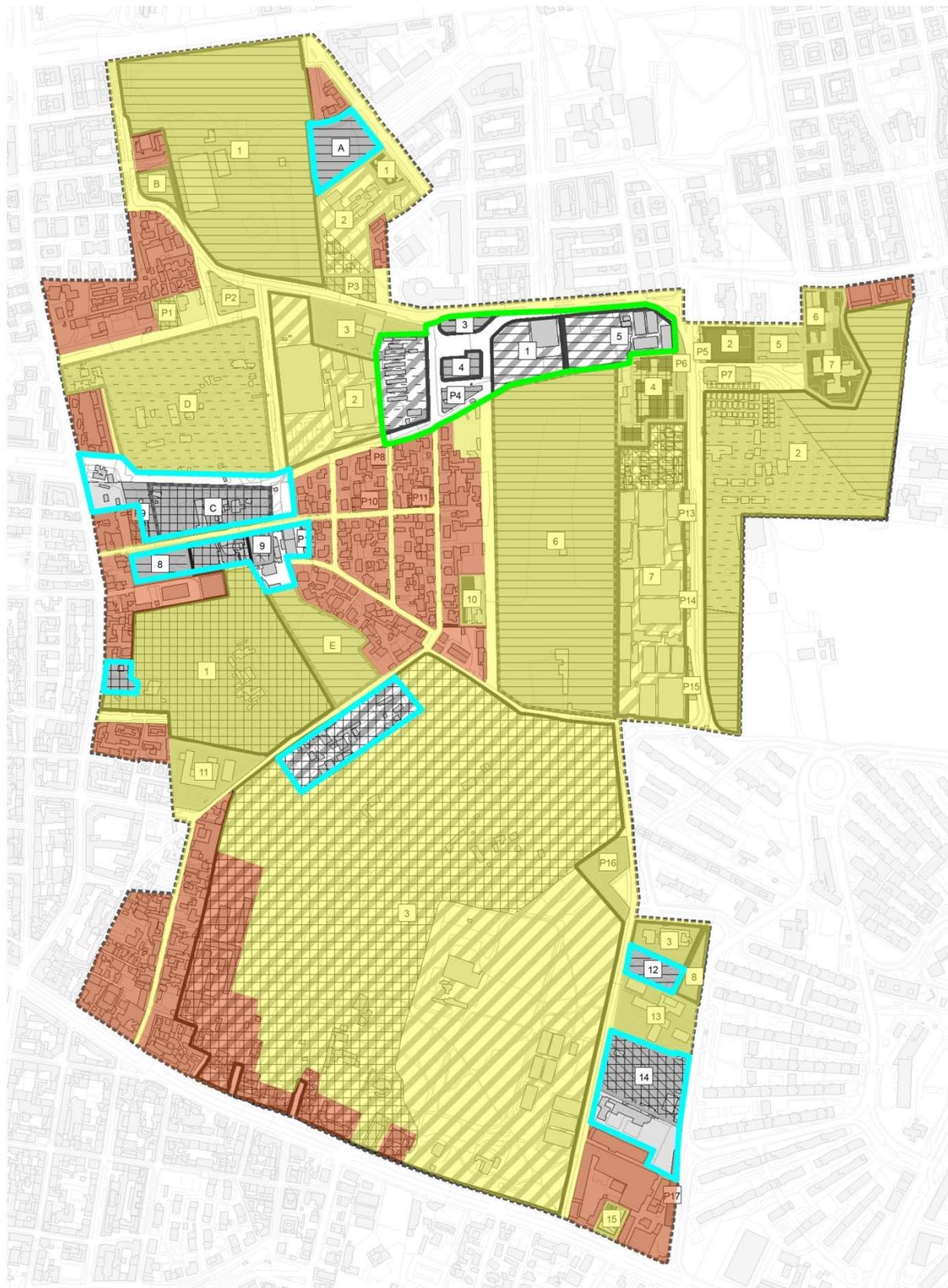
## Stazione Trastevere e SDO Casilino

Contestualmente al trasferimento dei diritti edificatori sanciti dagli strumenti attuativi e recepiti dal PRG, gli Ambiti attualmente disciplinati dal **Piano di Assetto della Stazione Trastevere** e dal **Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO Casilino** (ricordiamo solamente adottato ma recepito dal PRG vigente), potranno essere **riplanificati per essere ricondotti al Sistema insediativo, ambientale, dei servizi e delle infrastrutture**. Evidentemente l'utilizzo dell'edificabilità nei lotti fondiari da individuarsi negli Ambiti densificati, sarà **subordinato alla cessione al Comune delle aree di "provenienza"**.

Nel caso della **Stazione Trastevere** è ipotizzabile lo svolgimento di un concorso di progettazione per la definizione di un **intervento, attuabile come opera pubblica**, che preveda sulle aree pubbliche e di proprietà FFSSU la realizzazione dell'affaccio della stazione verso l'ambito sud di Piazzale della Radio creando la connessione tra i quartieri siti ai due lati della linea ferroviaria, individuando idoneo strumento urbanistico. Nel caso dello **SDO Casilino** è ipotizzabile la realizzazione di alcuni **interventi di iniziativa pubblica** eventualmente coordinati con quanto previsto per l'Ecomuseo Casilino finalizzati prioritariamente ad **assicurare la continuità della fruizione collettiva del sistema delle aree libere pubbliche e private** anche attraverso l'individuazione di alcuni ambiti di intervento **lungo i margini con i tessuti circostanti**, ad esempio intorno alla stazione Teano delle metro C al fine di creare le condizioni per una effettiva integrazione fisica e funzionale con gli spazi aperti.



- Piani attuativi da ripianificare in riduzione del perimetro
- Aree da ripianificare in Ambiti di rigenerazione
- Aree da ripianificare in Ambiti di riqualificazione degli spazi aperti (es. Ambiti di valorizzazione, Centralità locali, OO.PP.)
- Aree da ripianificare in componenti del sistema insediativo
- Aree da ripianificare in componenti del sistema ambientale dei servizi e delle infrastrutture



- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Piani attuativi da ripianificare in riduzione del perimetro   |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema insediativo                                   |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di rigenerazione  |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema ambientale dei servizi e delle infrastrutture |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di riqualificazione degli spazi aperti<br>(es. Ambiti di valorizzazione, Centralità locali, OO.PP.) |   |   |

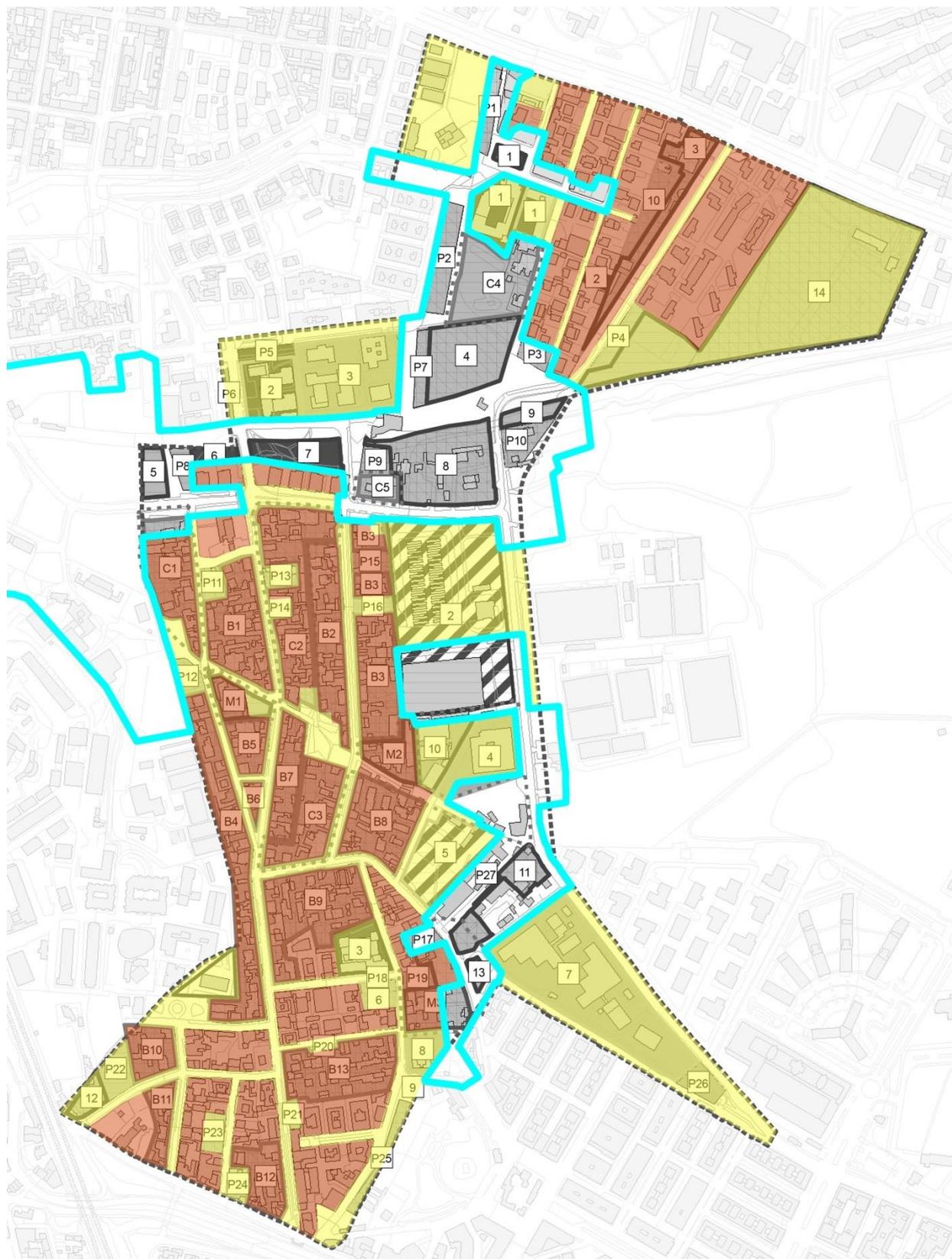
## SDO Centocelle – Sub Comprensorio Quadraro

Il Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO Quadraro non attribuisce direttamente precise quantificazioni ai diversi comparti ma **indica alcuni indici di edificabilità da applicare su eventuali aree libere**.

Essendo il comprensorio totalmente edificato, è ipotizzabile intervenire attraverso la sua **ripianificazione, riconducendolo alle diverse componenti del Sistema insediativo, ambientale, dei servizi e delle infrastrutture del PRG, prevedendo ove opportuno e consentito l'applicazione degli incentivi edilizi previsti dalla legge regionale 7/2017 sulla rigenerazione urbana<sup>22</sup>**.



<sup>22</sup> Rif. art.3



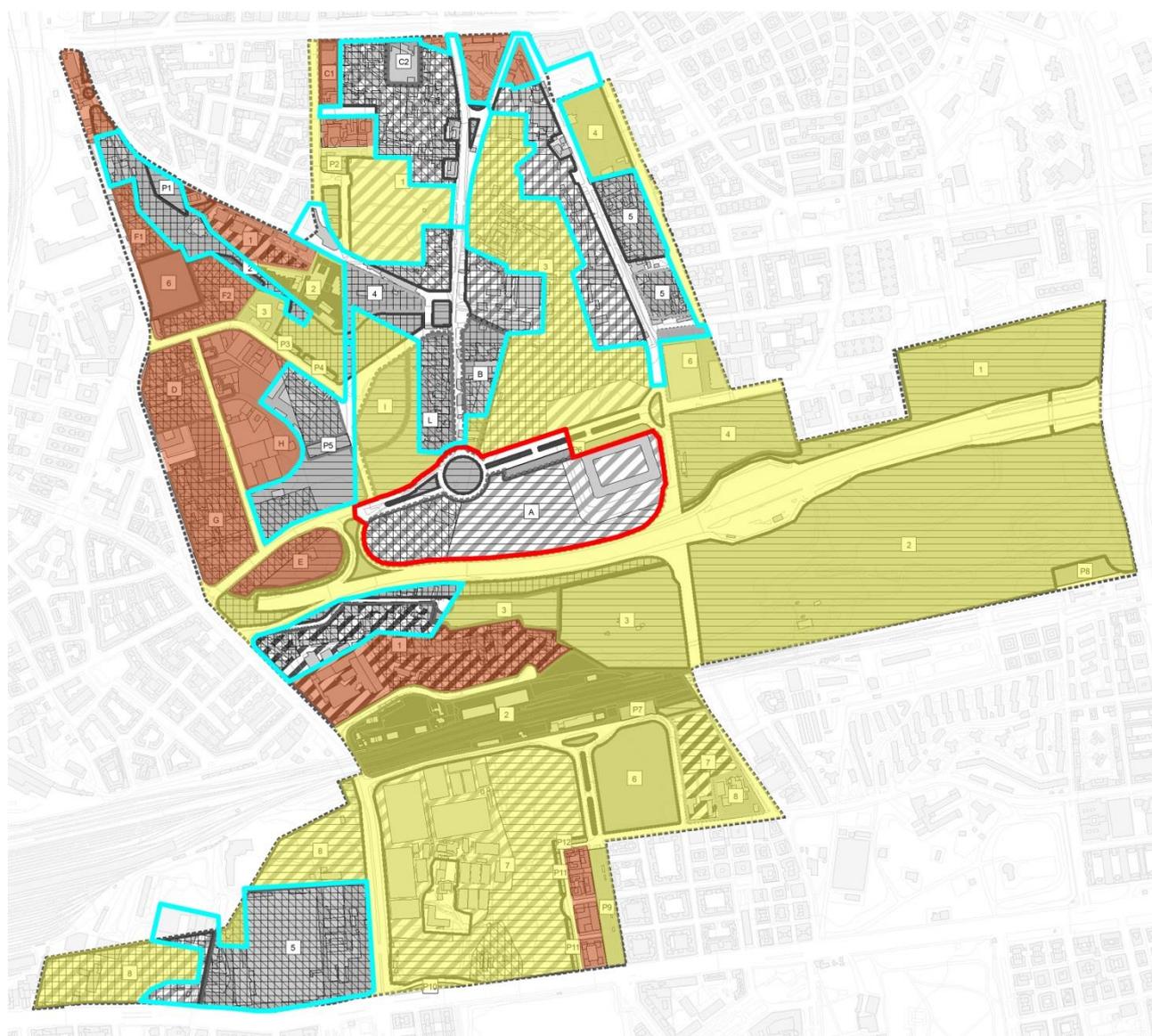
- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Piani attuativi da ripianificare in riduzione del perimetro   |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema insediativo                                   |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di rigenerazione  |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema ambientale dei servizi e delle infrastrutture |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di riqualificazione degli spazi aperti<br>(es. Ambiti di valorizzazione, Centralità locali, OO.PP.) |   |   |

## Stazione Ostiense e SDO Tiburtino

Il **Piano di Assetto della Stazione Ostiense** ed il **Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO Tiburtino** presentano una maggiore complessità di ripianificazione in quanto, a differenza di altri, sono stati oggetto di alcuni **interventi attuativi**. Nel caso della **Stazione Ostiense** le questioni più importanti riguardano le scelte dell'Amministrazione Capitolina relative al progetto **Campidoglio 2** ed all'**attuazione dei comparti C8 e C9**.

Per quanto riguarda lo **SDO Tiburtino ad eccezione dell'Area A**, localizzata nei pressi dell'A24, che rappresenta la **principale previsione di nuova edificazione**, alcuni **ambiti approvati soggetti a progettazione unitaria risultano parzialmente attuati**, altri **ancorché approvati non risultano attuati (es. Comp. D e G)** mentre altri già edificati non risultano ancora approvati. In questo caso è ipotizzabile una revisione dello strumento urbanistico esecutivo previa ricognizione delle parti attuate e rinnovata disciplina, e convenzionamento con gli Attuatori, delle aree A e B ed ai comparti H, I ed L e delle aree necessarie per la dotazione di standard. Le parti edificate e/o attuate potranno essere stralciate e ripianificate individuando idonea componente del Sistema insediativo, ambientale, dei servizi e delle infrastrutture. Nelle aree dei comparti già occupati da tessuti consolidati è possibile ricorrere all'applicazione della legge regionale 7/2017 sulla rigenerazione urbana (art.3), qualora valutato opportuno. Per quanto riguarda le aree libere del Parco Archeologico Tiburtino, dell'area della Serenissima e dell'ex-SNIA Viscosa potranno essere ripianificate nelle diverse componenti del Sistema ambientale, dei servizi e delle infrastrutture.





- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  | Piani attuativi da ripianificare in riduzione del perimetro  |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema insediativo                                   |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di rigenerazione   |  | Aree da ripianificare in componenti del sistema ambientale dei servizi e delle infrastrutture |
|  | Aree da ripianificare in Ambiti di riqualificazione degli spazi aperti<br>(es. Ambiti di valorizzazione, Centralità locali, OO.PP) |   |   |

## Stazione Tuscolana

A seguito del perfezionamento della **variante urbanistica in corso di approvazione** (vedi DAC n.19 del 18/02/2020) sarà possibile procedere alla redazione del relativo strumento urbanistico esecutivo in coerenza con quanto previsto dallo Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde.

## APPROFONDIMENTI



## I piani: formazione, attuazione e prospettive

### Premessa

Di seguito è riportata una sintesi degli atti formativi, del processo di attuazione e delle tematiche ancora aperte relative ai piani urbanistici esecutivi interessati dall'Anello Verde ma per una più completa trattazione si rimanda all'elaborato *R2.1c – Schede analitiche sull'iter urbanistico e di attuazione degli strumenti attuativi dell'Anello Verde*.

### Piani di Assetto della Cintura ferroviaria

A partire dai primi anni '90, contestualmente alla nuova politica dei trasporti che prendeva corpo a livello nazionale, l'amministrazione della Capitale ha adottato una nuova strategia di pianificazione operando la scelta per una totale integrazione tra urbanistica e mobilità, privilegiando in questo caso gli spostamenti su ferro come sistema portante della riorganizzazione e riqualificazione della città e dell'area metropolitana.

Con lo slogan della *"cura del ferro"* per la città prese forma il Piano Regolatore Generale vigente, approvato nel 2008, e, in accordo con Regione, Provincia e Ferrovie dello Stato si impostò un vero e proprio progetto di sistema, il cosiddetto *"Programma Roma"*, con cui si accettava la sfida di riconvertire il servizio ferroviario da urbano a metropolitano e riqualificare le aree delle stazioni e il loro immediato intorno. Un disegno ambizioso, questo, che avrebbe richiesto un impegno di dimensioni colossali in considerazione delle condizioni infrastrutturali dell'epoca, delle dimensioni del Programma visti i 300 chilometri di binari e le 80 stazioni esistenti nell'area metropolitana romana e del conseguente reperimento delle adeguate fonti di finanziamento.

#### *Dal Programma di assetto Generale ai Piani d'assetto delle stazioni*

104

In attuazione della Legge n. 396/90, recante norme sugli *"interventi per Roma Capitale della Repubblica"*, nel '94 fu 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, anche attraverso la riqualificazione delle stazioni e delle aree FS esistenti in Roma.

Sulla base degli indirizzi e dei criteri d'intervento contenuti in tale atto, il Comune di Roma approvò (*Deliberazione del Consiglio Comunale n. 101 del 12.05.1995*) un Programma di Assetto Generale (PAG) di un primo gruppo di aree ferroviarie, 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. Ai fini dell'attuazione della riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie delle Stazioni Ostiense, Trastevere e Quattro Venti, il PAG prevedeva la redazione di appositi strumenti denominati Piani di Assetto, con i requisiti che la L. 1150/1942 ss.mm.ii. richiede per i piani esecutivi.

Successivamente nel 1998 il Ministero dei Trasporti, la Regione Lazio, il Comune di Roma e FS S.p.A. siglarono una seconda intesa preliminare alla redazione di un Accordo di Programma del nodo ferroviario di Roma che aggiornava il precedente atto d'intesa del 1994, per assumere le iniziative necessarie all'accelerazione degli interventi ed al coordinamento delle attività di competenza delle diverse amministrazioni.

Tali contenuti sono stati formalizzati, nei casi in esame, con due distinti Accordi di Programma sottoscritti in data 8.03.2000 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Lazio, Comune di Roma, con i quali sono stati approvati rispettivamente lo Schema d'Assetto delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, il Piano di Assetto per la riqualificazione funzionale ed urbanistica delle aree della Stazione Ostiense (Ordinanza del Sindaco 26 aprile 2000, n. 88) e il Piano di Assetto per la riqualificazione funzionale ed urbanistica delle aree della Stazione Tiburtina (Ordinanza del Sindaco 26 aprile 2000, n. 89).

### *Il Piano di Assetto della stazione Tiburtina*

Successivamente all'approvazione del PdA della Stazione Tiburtina (di cui agli atti sopraccitati), con la delibera C.C. n. 212 del 15 novembre 2004 sono state approvate, ai sensi della legge n. 36/87, art. 1 commi a) e b) limitate varianti alle previsioni del citato strumento urbanistico attuativo – Piano di Assetto della Stazione Tiburtina - nonché alcune deroghe alle previsioni del Piano ai sensi dell'art. 14 D.P.R. 380/2001; in particolare, il C.C. ha approvato una diversa articolazione della superficie (SUL) e quindi dei rispettivi indici di densità edilizia attribuita dal Piano di Assetto ai comparti C2, C3, C4, C5 e C6 destinati ad "Aree per Attività Direzionali e Terziarie", nel rispetto degli indici massimi di edificabilità fissati dal Piano stesso.

Nella Relazione Generale allegata alla citata delibera è stato ribadito l'obiettivo perseguito dal Piano del potenziamento delle infrastrutture e degli impianti ferroviari definiti nei documenti programmatici e della realizzazione, oltre degli interventi pubblici, di un complesso di edifici e di servizi privati per attività direzionali e terziarie da destinare, secondo gli indirizzi del Consiglio Comunale alla sede di FS o di Enti pubblici.

Con le delibere G.C. 772 del 17.11.2004 e 720 del 17.12.2005 è stata autorizzata la compensazione degli oneri di urbanizzazione dovuti da RFI afferenti i comparti privati del Piano di Assetto, che RFI si è impegnata ad anticipare per la realizzazione delle opere di urbanizzazione ed è stato approvato lo Schema di Convenzione tra Comune di Roma e RFI per l'attuazione delle previsioni del Piano di Assetto;

In data 23.12.2005 è stata sottoscritta dal Comune di Roma e da RFI la "Convenzione per la prima attuazione delle previsioni del PdA per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione Tiburtina di Roma". Con tale Convenzione vengono stabiliti, tra RFI e Comune di Roma, i reciproci impegni delle parti con riferimento alle opere da realizzare, sia come opere di urbanizzazione a scomputo sia come opere finanziate tramite i fondi della L. 396/90.

Il Piano Regolatore Generale di Roma, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 12.02.2008, ha recepito integralmente il Piano di Assetto per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione Tiburtina classificandolo come "*Centralità Metropolitana e Urbana a pianificazione definita Pietralata*" (art. 65 e art. 94 delle NTA del PRG vigente).

La "Centralità Metropolitana e Urbana a pianificazione definita" Pietralata così come individuata negli elaborati di PRG vigente si configura come l'insieme di due Strumenti Urbanistici Esecutivi: il Piano di Assetto (PdA) per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione Tiburtina, come già detto, avente i requisiti dello Strumento Urbanistico Attuativo (pubblicato su BURL n. 1 8/2000) e il Piano Particolareggiato del comprensorio Pietralata dell'ex Sistema Direzionale Orientale (SDO) avente destinazione "ex Zona I - Insediamenti misti" nel PRG previgente.

Il nuovo PRG di Roma, ha recepito integralmente i menzionati piani urbanistici attuativi ribadendo che, ai fini attuativi si applica la disciplina definita dai relativi strumenti urbanistici esecutivi approvati (cfr. artt. 65, co. 4 e 94, co. 8 NTA PRG).

A seguito della stipula di tale Convenzione, RFI ha dato attuazione alla prima parte degli interventi previsti dal PdA per la riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree ferroviarie della Stazione Tiburtina di Roma, come previsto dagli articoli 6 e 7 del citato Accordo di Programma dell'8.3.2000, nonché delle opere di infrastrutturazione urbana e di urbanizzazione, ricadenti in aree di proprietà pubblica adiacenti le aree ferroviarie, complementari alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria e funzionali all'attuazione dei comprensori direzionali di Pietralata e Tiburtino.

### *Stato di Attuazione degli interventi pubblici*

Con la Convenzione per la prima attuazione del 23.12.2005 sopra ricordata, RFI ha assunto l'obbligo a curare in nome e per conto e a spese del Comune la progettazione, l'appalto e la realizzazione di una serie

di opere di infrastrutturazione, e, a titolo di anticipazione parziale degli oneri concessori, la progettazione, l'appalto e la realizzazione di una serie di opere di urbanizzazione.

In particolare:

- a) il completamento della “Nuova Circonvallazione Interna” (NCI) dalla A24 alla Batteria Nomentana, compresi i lavori di copertura della stessa, le opere di mitigazione ambientale, l'innesto con l'autostrada A24, gli svincoli con via Tiburtina e via Portonaccio, e l'asse viario di accesso al comprensorio direzionale di Pietralata;
- b) il completamento del sistema dei sottopassi al piano del ferro di collegamento urbano lato Est ed Ovest della stazione Tiburtina e connessione con la stazione della linea B della metropolitana;
- c) la viabilità locale lato Est prevista dal Piano di Assetto, viabilità di accesso alla stazione dalla Nuova Circonvallazione Interna (largo Camesena) fino al tratto di raddoppio di via dei Monti di Pietralata, compresa la viabilità di accesso al servizio “auto al seguito” e ai parcheggi pubblici;
- d) la sistemazione del piazzale Est della stazione Tiburtina anche per la parte ricadente nel Piano Particolareggiato di Pietralata;
- e) la rampa viaria di uscita dalla Nuova Circonvallazione Interna presso largo Camesena e quella di accesso alla stessa Circonvallazione che completa lo svincolo con la strada di ingresso al comprensorio di Pietralata come individuate all'art 7, punto b1 dell'Accordo di approvazione del Piano di Assetto;
- f) la sistemazione di largo Camesena;
- g) la realizzazione dei Parcheggi pubblici P7 e P11;
- h) il parcheggio pubblico di scambio indicato nel Piano di Assetto con la sigla P6;
- i) la realizzazione del tratto di Collettore Marranella II – 2° stralcio da via Camesena a largo Camesena, interferente con le sistemazioni della viabilità di accesso alla stazione lato Est;
- j) l'esecuzione della sola maglia strutturale dei parcheggi P8, P9, P10, dello spazio pubblico SP3 e del sedime dei servizi pubblici S7 e S8 e la loro sistemazione provvisoria;
- k) la progettazione e realizzazione del Parco Est denominato V4 nel Piano di Assetto.

106

Con la stessa Convenzione, RFI ha assunto l'obbligo di completare la nuova stazione AV/AC di Roma Tiburtina (atrio Nomentano, piazza ipogea, spazio pubblico SP2, stazione ponte, atrio Pietralata).

RFI, a garanzia del completo adempimento degli obblighi assunti per la realizzazione delle opere di urbanizzazione di cui all'art. 6, punto 4, della Convenzione urbanistica del 23 dicembre 2005, ha presentato a Roma Capitale in data 18 dicembre 2006 polizza fidejussoria bancaria del valore di 38 MI €.

Con Atto di Impegno Integrativo del 03.05.2013, ad integrazione degli obblighi di cui alla Convenzione di prima attuazione, nell'ambito del procedimento per il rilascio del permesso di costruire in favore di BNP Paribas Real Estate, RFI ha assunto l'obbligo, garantito da fideiussione del valore di 3,7 Mio€, a realizzare il Parco Est V4 entro il termine di scadenza del permesso di costruire richiesto da BNP Paribas Real Estate.

Riscontrate circostanze impreviste ed imprevedibili che non hanno consentito di procedere alla realizzazione del parco Est nei tempi inizialmente preventivati, RFI, previa acquisizione di specifico nulla osta da parte di Roma Capitale, ha sottoscritto un Nuovo Atto di Impegno Integrativo in data 18/11/2016, con il quale ha confermato il proprio obbligo a realizzare il parco Est nei tre anni successivi al termine inizialmente previsto, mantenendo ferme le garanzie precedentemente prestate.

Con Convenzione del 22.09.2014, al fine di armonizzare la realizzazione dei lavori di RFI con gli altri interventi afferenti il Collettore Marranella in corso di esecuzione da parte di Roma Capitale, RFI ha trasferito a Roma Capitale l'obbligo a realizzare il tratto di Collettore Marranella.

II – 2° stralcio da via Camesena a largo Camesena e le sistemazioni della viabilità soprastante di accesso alla stazione lato Est, interventi f) e g) sopra indicati.

Gli interventi di cui ai punti a), b), c), d), e), f), g) limitatamente al parcheggio P7, h) ed i), nonché la nuova stazione AV/AC sono stati tutti completati. Le opere relative a viabilità e parcheggi risultano altresì in particolare tutte consegnate a Roma Capitale ed aperte al pubblico, eccezion fatta per il parcheggio P6 che risulta comunque realizzato.

Per quanto riguarda gli interventi non ancora realizzati, si rappresenta quanto segue:

- Parcheggio P11. Da realizzare congiuntamente al comparto alberghiero denominato C1;
- Parcheggi P8, P9, P10. Intervento sospeso, in ragione della proposta di modifica della destinazione d'uso del parcheggio P6, da PUP a parcheggio di standard, avanzata da FS Sistemi Urbani nel dicembre 2013. Con tale trasformazione infatti, utilizzando la quota apportata dal P6 per l'assolvimento di quota parte dei parcheggi di standard previsti dal Piano di Assetto, si prevede la rimodulazione delle superfici dei parcheggi di standard P8, P9, P10 e la loro ricollocazione;
- Parco Est: ad esito dell'approvazione del 30/7/2015 da parte di Roma Capitale del nuovo progetto preliminare del parco Est presentato da RFI, la stessa ha eseguito le analisi di caratterizzazione dei terreni propedeutiche alla progettazione definitiva. Tale caratterizzazione ha evidenziato la necessità, originariamente non prevista, di effettuare una bonifica dei terreni ex art. 245 D.Lgs 152/2006. Nel novembre 2015, è stato dato pertanto avvio al procedimento di bonifica in capo al Dipartimento Ambiente di Roma Capitale, a cui seguirà l'approvazione del progetto definitivo e la realizzazione dell'intervento di bonifica preliminare alla realizzazione del parco vero e proprio dopo. A seguito della Conferenza di Servizi decisoria in forma semplificata nel settembre 2019 il MIBACT ha richiesto indagini archeologiche preliminari necessarie al rilascio dell'autorizzazione all'esecuzione dell'intervento di bonifica delle aree destinate a verde pubblico denominate Parco Est (comparto V4).

Con riferimento agli interventi a cura e spese di Roma Capitale, con la medesima Convenzione per la prima attuazione del 23.12.2005, l'Amministrazione comunale ha assunto l'obbligo di realizzare:

- a) il collettore fognante Marranella II – 1° stralcio, per la parte necessaria all'agibilità della nuova stazione AV/AC Tiburtina;
- b) il raddoppio di Via dei Monti di Pietralata tratto via degli Aromi via dei monti Tiburtini.

Roma Capitale si impegnava altresì a realizzare le seguenti opere subordinatamente alla disponibilità delle necessarie occorrenze finanziarie a copertura delle spese;

- c) declassamento e riqualificazione ambientale della esistente Tangenziale Est da Batteria Nomentana a via Tiburtina, ivi compresa la demolizione della sopraelevata;
- d) sistemazione e riqualificazione ambientale del piazzale ovest della stazione Tiburtina e spazi funzionalmente connessi (demolizione del piazzale di stazione esistente e realizzazione della nuova viabilità, dei parcheggi pubblici, delle attrezzature di servizio, di piazze, spazi e verde pubblico).

Gli interventi di cui ai punti a) e b) sono stati completati mentre per gli interventi di cui ai punti c) e d) è stata avviata la demolizione di un primo tratto della sopraelevata ad oggi in corso.

*Stato di attuazione comparti privati**Comparti C4 sud e C5 – nuova sede BNL*

In conformità all'art. 7 punto B dell'AdP dell'8.3.2000, i primi comparti privati attuati sono stati il C5 e il C4 (parte sud). RFI ha ceduto a SHQT (BNP Paribas) i comparti C5 e C4/sud con i relativi diritti edificatori (43.800 mq a destinazione direzionale) giusta atto di acquisto a rogito Notaio Castellini rep 79365 del 30.5.2013.

Attualmente su tali aree è stata realizzata la nuova sede centrale della Banca Nazionale del Lavoro (BNL).

RFI, nell'ambito delle attività propedeutiche al rilascio del permesso di costruire, ha redatto una nuova progettazione dell'Ambito di Progettazione Unitaria 2 (APU 2) di cui detti comparti fanno parte, in conformità alle previsioni del PdA (art. 9, co. 5, NTA), operando trasferimenti di diritti edificatori nell'ambito dei limiti previsti dalle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PdA stesso e delle procedure previste dalla LR 36/87.

Roma Capitale ha approvato tali modifiche al citato Piano di Assetto, con D.D. 17.5.2013 prot. 51964 Dip. PAU – Direzione Attuazione degli Strumenti Urbanistici – U.O. Permessi di costruire, ai sensi dell'art. 1 bis co. 2 e 3 L.R. 36/87, preliminarmente al rilascio del PdC n. n. 244 del 27.6.2013 rilasciato in favore di BNP Paribas.

Con il Permesso di Costruire n. 244 del 27.6.2013 Roma Capitale ha assentito il progetto di realizzazione dell'edificio con destinazione direzionale destinato alla nuova sede del Gruppo BNL - BNP Paribas.

L'edificio assentito con il citato permesso di costruire e successiva SCIA in variante del 9.7.2015 sviluppa nei comparti C5 e C4 sud una SUL complessiva di 40.461 mq inferiori alla SUL massima prevista nei suddetti comparti pari a 43.800 mq con destinazione direzionale.

108

*Comparto C10 – Università Sapienza*

Il comparto C10 è stato ceduto da RFI all'Università Sapienza con relativi diritti edificatori (4.200 mq a destinazione culturale) giusta atto di acquisto a rogito Notaio Campisi rep 152 del 16.12.2015.

Nel suddetto atto di compravendita RFI ha trasferito in capo all'Università l'obbligo di realizzare le opere di urbanizzazione a servizio del comparto C10 non disciplinate dalla Convenzione di Prima Attuazione del 23/12/2005 (parcheggio P13, impianti e servizi a rete).

Ad oggi è in corso, a cura di Sapienza, la gara per la progettazione definitiva del comparto C10, che sarà adibito a laboratori della facoltà di ingegneria, e del parcheggio di standard P13.

*Comparto C1*

Il comparto edificatorio C1 è localizzato sul lato Nomentano della stazione e ha una SUL attribuita pari a 19.000 mq così articolata: 12.000 mq a destinazione hotel e 7.000 mq a destinazione commerciale.

RFI ha provvedendo all'alienazione del lotto con annessi diritti edificatori, esclusivamente per la parte ricettiva ed annesso parcheggio pubblico.

### *Gli Ambiti di Valorizzazione della Stazione Tuscolana*

La stazione Tuscolana, inaugurata nel 1890 e parte dell'omonimo scalo ferroviario che originariamente aveva una funzione di bivio per la linea proveniente da Pisa e in quel punto sfiocava per raggiungere Termini, Tiburtina e Napoli (tramite il doppio bivio aperto al Mandrione nel 1891), inizia ad avere un ruolo determinante intorno agli anni Sessanta quando inizia ad affermarsi il fenomeno del pendolarismo, ulteriormente rafforzato dal 1994 con l'attivazione dei servizi metropolitani FM (oggi FL1 Monterotondo-Fiumicino; FL3 Roma Tiburtina-Cesano-Viterbo, FL5 Roma Termini-Civitavecchia). Attualmente, i binari sono collegati tramite un sottopassaggio che conduce a due uscite: la principale in piazza Stazione Tuscolana e una secondaria lungo la via Tuscolana; il nuovo sottopasso di collegamento con via Adria realizzato nel 2001 conduce invece a un solo marciapiede (quello delle FL).

La stazione, che aveva un unico accesso dall'omonimo piazzale situato in posizione baricentrica tra la via Tuscolana e piazza Ragusa, negli anni è stata oggetto di interventi di ristrutturazione e riqualificazione che hanno comportato lo spostamento del baricentro della fermata verso via Appia Nuova in modo da favorire ed ottimizzare l'interscambio con la linea metropolitana A - fermata Pontelungo anche attraverso la realizzazione di un parcheggio su via Adria a servizio del nuovo accesso alla fermata.

Tale scalo, come del resto quello di Trastevere-Porto Fluviale, rappresenta un nodo ferroviario ed urbano in cui la stratificazione degli interventi urbanistici-edilizi successivi al 1900 ha determinato forti complessità sia a livello infrastrutturale che relazionale rispetto al contesto urbanistico di riferimento. In particolare, lo Scalo e il vallo ferroviario, che comprende le aree occupate dalla linea ferroviaria di accesso e attraversamento della città, rappresenta un'evidente cesura fra i tessuti della Città Storica formatasi a ridosso e all'esterno della cinta muraria (sulla base dell'impianto dei Piani Regolatori del 1883, 1909 e del 1931) riconducibile a regole omogenee d'impianto secondo una tipologia definita, a media ed alta densità insediativa, e la Città pianificata e definita dalla strumentazione urbanistica intervenuta a partire dal Piano Regolatore del 1931, che, proprio in corrispondenza della stazione, presenta tessuti spesso disomogenei e/o decontestualizzati, costituiti da edifici singoli ed aggregati, in gran parte con destinazioni non residenziali e/o produttive, realizzati con regole diverse da quelle del tessuto preesistente.

Con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 134 del 10.07.2018 è stato approvato lo schema del Verbale d'Intesa tra Roma Capitale, RFI Spa e FS Sistemi urbani Srl per la definizione degli interventi da realizzare all'interno del Nodo ferroviario di Roma finalizzati al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano e regionale ed alla riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse, nello specifico, gli interventi del punto 5) e punto 6), rispettivamente, interventi di modifica del PRG del ferro della Stazione Roma Tuscolana e il Piano d'Assetto della stazione stessa.

Successivamente, con nota prot. 772/2019, pervenuta al prot. n. QI 164038 del 23.10.2019, FS-Sistemi Urbani in accordo con Ferrovie dello Stato Spa e Rete Ferroviaria italiana Spa (proprietarie delle aree della Stazione Roma Tuscolana), ha proposto l'avvio dell'iter tecnico-amministrativo finalizzato all'adozione di una variante urbanistica delle attuali previsioni del PRG di Roma per le suddette aree.

Nella stessa nota, FS-Sistemi Urbani ha rappresentato che la proposta di variante, è coerente con il redigendo PRG del Ferro di Roma Tuscolana, in corso di predisposizione a cura di RFI, che prevede "un nuovo assetto infrastrutturale e la dismissione/delocalizzazione di parte delle attività oggi funzionali all'esercizio ferroviario".

Il nodo della Stazione Tuscolana con i manufatti dismessi o in via di dismissione, rappresenta pertanto un punto baricentrico di particolare interesse per la valorizzazione e la riqualificazione dei margini della sede ferroviaria a contatto con il costruito e offrono l'opportunità, attraverso la realizzazione di accessi anche pedonali di connessione con i tessuti circostanti, per la ridefinizione degli spazi pubblici, la riconfigurazione degli spazi aperti, la creazione di aree permeabili e l'inserimento di nuove funzioni, in coordinamento con

gli interventi previsti dal PUMS, caratterizzati da una elevata qualità degli spazi e da una configurazione funzionale con una diversificata offerta di servizi.

Tale nodo si può configurare altresì, come innanzi rappresentato, un settore di connessione dell' "Anello verde", cioè del sistema di percorsi ciclopedonali e di ricucitura paesaggistico-ambientale della città e di interconnessione modali in attuazione del PUMS.

Coerentemente con questo scenario, con Decisione di G.C. n. 85 del 29.11.2019 ha inizio l'iter di adozione della variante urbanistica al PRG vigente, ai sensi della Legge Urbanistica n. 1150/1942, relativa alla ridefinizione del perimetro dell'Ambito di valorizzazione C8 "via Casilina, Stazione Tuscolana - Vallo ferroviario", a cui è seguito il parere favorevole della commissione urbanistica lo scorso 8 gennaio 2020 e del Consiglio Municipale - Roma VII, nella seduta del 28.01.2020.

Con detta Variante è stato introdotto un nuovo Ambito di Valorizzazione individuato come C15 "Via Adria - Via Monselice - Via della Stazione Tuscolana", che prevede la rigenerazione delle aree ferroviarie dismesse e in via di dismissione secondo il PRG del ferro di RFI, in attuazione dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 8.03.2000 e in coerenza con gli obiettivi previsti dagli artt. 3.5 e 3.6 del "Verbale di Intesa per la cura del Ferro e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse" del 24.07.2018. L'individuazione di un nuovo ambito di intervento tramite la ridefinizione dell'ambito di Valorizzazione C8 ha creato le condizioni per l'avvio della pianificazione attuativa dell'area ferroviaria Tuscolana, non ancora oggetto di uno specifico Piano di Assetto rispetto alle aree ferroviarie delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, Ostiense e Tiburtina.



*Il Piano di Assetto della stazione Ostiense*

Il Piano di Assetto per la riqualificazione dell'area ferroviaria della Stazione Ostiense percorre un iter attuativo condizionato dalle previsioni del Progetto Urbano Ostiense Marconi approvato con Del. del C.C. n. 240/1999, nel cui perimetro ricade, pur non essendo parte del programma.

Con il citato Accordo di Programma sottoscritto tra il Ministero dei LL.PP., il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Ministero delle Finanze, la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune di Roma e F.S. S.p.a. per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area ferroviaria della stazione Ostiense, si approva di fatto la variante al P.R.G. e viene introdotta una nuova destinazione urbanistica "sottozona M5" (riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree ferroviarie della Stazione Ostiense), ratificata con Ordinanza del Sindaco n. 88/2000.

La successiva sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 25.07.2002 tra il Sindaco del Comune di Roma e l'Amministratore Delegato di F.S. S.p.A. stabilisce l'intenzione da parte delle Ferrovie (consociata RFI S.p.A.) di cedere al Comune di Roma gli immobili interessati alla realizzazione del progetto "Campidoglio Due" ovvero i Comparti C3 e C5 del Piano di Assetto. Con Del. G.C. n. 644/2002 di approvazione dello Schema di Convenzione fra Comune di Roma e R.F.I. S.p.A. anche la proprietà delle aree comprese nel sub-comprensorio C - comparti C6 e C7 - sarà ceduta e trasferita al Comune di Roma.

Con la suddetta convenzione RFI cede al Comune anche aree relative agli standard pubblici afferenti al sub-comprensorio A, al sedime del parcheggio PUP denominato P7 e le aree con destinazione pubblica sul cui sedime è prevista la realizzazione di parte della viabilità relativa al sub-comprensorio B. Con l'approvazione, con Del. C.C. n. 106/2004, del "Piano Campidoglio Due, la città della politica e dell'Amministrazione locale" vengono apportate alcune modifiche al Piano di Assetto della Stazione, tra le quali il cambio di destinazione d'uso del comparto C1 "Air Terminal" da Servizi di stazione ad attività commerciali e del comparto C3 da attività commerciali ad attività direzionali.

111

Con Del. C.C. n. 127/2005 viene approvato lo stralcio attuativo del PdA con le modifiche relative al "sub-comprensorio residenziale C" e il progetto definitivo delle OO. di UU. previste affidate ad una serie di Società (Società RIP S.r.l., SIL S.r.l., COGIM S.r.l., Monsampolo S.r.l., Colle Bellavista S.r.l., e Cuma 6 S.r.l.) alle quali vengono cedute le aree fondiari C6-1, C6-2, C6-3, C7-1, C7-2 e C7-3.

Sulla base di quanto assentito con la Del. C.C. n. 144/2005 viene accolta la proposta di R.F.I. S.p.A. di cessione delle aree costituenti il comparto C8 di proprietà di R.F.I. a favore dell'Amministrazione Comunale al fine di poter procedere all'attuazione di un programma di Edilizia Residenziale Pubblica.

Le fasi di attuazione di alcuni degli interventi previsti dal Piano di Assetto subiscono delle modifiche necessarie per consentire la contemporaneità di realizzazione con il progetto Campidoglio Due.

Vengono confermati gli assetti dei comparti C3 e C5, divenuti proprietà dell'A.C. e destinati ai nuovi Uffici Comunali, e del vicino comparto C4.

Viene sancito inoltre l'obbligo di realizzare le seguenti opere previste: P10, sistemazioni stradali, V9, quota parte di SP3 e P6.

Con la Del. C.S.C.C. n. 11/2008 le modifiche interessano anche il perimetro della Convenzione con conseguente obbligo di completamento delle strade interne al nuovo perimetro; si autorizza la localizzazione delle destinazioni non residenziali anche per i piani superiori al primo per l'edificio nel comparto C6-3 e si approva la realizzazione dell'area a verde pubblico V5, esterno al perimetro della convenzione.

Alla fine del 2008 la Società GEAL s.r.l. diviene proprietaria dell'immobile "Air Terminal" (nel comparto C1) e ne avvia la trasformazione, impegnandosi a mantenere i servizi di stazione e a realizzare nel sottosuolo di

SP6 e V12, anch'essi di sua proprietà, gli standard di parcheggi privati relativi alle superfici commerciali del C1 e le sistemazioni superficiali previste dal Piano di Assetto.

Eataly all'ex air-terminal Ostiense (2001)

Nel 2010, il Dipartimento Patrimonio e Casa autorizza la Soc. GEAL s.r.l. all'utilizzo delle aree di proprietà comunale SP2, SP4 e C3 a parcheggio provvisorio, a servizio dell'Air Terminal per il quale è stata richiesta, nel 2011, l'autorizzazione all'apertura di una media struttura di vendita (Eataly) e rilasciata, nel 2012, una concessione in sanatoria per cambio di destinazione d'uso.

Con la Del. G.C. n. 132 del 09.5.2012 si autorizza la stipula della convenzione integrativa, che recepisce le modifiche dello Stralcio Attuativo del PdA Stazione Ostiense inerenti alle aree a verde pubblico V4-V8 e alla passerella di collegamento al verde V5. Parte del sottosuolo di dette aree è concesso in diritto di superficie per 90 anni a favore del Consorzio Papareschi Ostiense per la realizzazione di parcheggi interrati privati dei comparti C6 e C7.

Compensazione Urbanistica nel comparto C8 (2013)

Il 24.05.2013 viene stipulata una Convenzione tra la Società Nuova Florit a r.l. e Roma Capitale, per la cessione, in diritto di proprietà, del comparto C8 di Edilizia Residenziale Pubblica su cui realizzare una cubatura (residenziale e non residenziale), a compensazione edificatoria ex art. 3, punto 21 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano delle Certezze. Ma, al fine di rimodulare il dimensionamento del PdA Stazione Ostiense, nell'ottica di un miglioramento in termini di sostenibilità urbanistica e ambientale, con la Del. G.C. n. 242/2015 i diritti edificatori in capo ai soci della Soc. Nuova Florit vengono ceduti subordinatamente alla delocalizzazione totale o parziale dei medesimi in altri siti che verranno individuati con successivo provvedimento.



### *Il Piano di Assetto delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti*

Lo Schema di Assetto per le aree delle Stazioni di Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti, approvato con Accordo di programma e sottoscritto da Ministero dei LL.PP., Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero delle Finanze, Regione Lazio, Provincia di Roma, Comune di Roma e F.S. S.p.A., è inerente alla riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree ferroviarie delle stazioni e comporta la variante urbanistica al P.R.G. del Comune di Roma e alle relative Norme Tecniche d'Attuazione.

Il Piano di Assetto, quale strumento attuativo del P.R.G, viene adottato nel 2001 e approvato in via definitiva con Del. C.C. n. 144/2005.

Nel 2006 Regione Lazio, Comune di Roma e Rete Ferroviaria Italiana R.F.I. S.p.A. sottoscrivono un nuovo Accordo di Programma che dispone una riduzione di superficie lorda edificabile che dovrà essere compensata attraverso la concessione di diritti di trasformazione urbanistica ed edilizia da delocalizzare su aree/edifici esistenti di proprietà di R.F.I..



## Piani particolareggiati dei Comprensori Direzionali dello SDO

Il Sistema Direzionale Orientale, denominato SDO, è il frutto di una strategia urbanistica che trova la sua origine nelle teorie sul decentramento urbano sviluppatesi negli anni '50, quando inizia il lavoro di predisposizione del nuovo Piano Regolatore Generale di Roma. Le linee programmatiche elaborate per lo sviluppo urbano della città prevedevano lo spostamento delle attività direzionali, tutte concentrate nelle aree centrali, lungo un asse attrezzato che attraversasse l'intero settore orientale, articolato in quattro comprensori denominati rispettivamente: Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle. Nel Nuovo PRG, approvato nel 1965, il quadrante orientale della città è interessato per circa 800 ettari dalla destinazione Zone I – Insediamenti misti (attività direzionali e terziarie, servizi e residenze) per una previsione complessiva di sviluppo edilizio pari a circa 40 milioni di mc, prevalentemente direzionali.

Sin dagli anni '60 si verificarono diverse circostanze che portarono alla compromissione di alcune aree destinate alla realizzazione dello SDO, sia per modifiche e ampliamenti delle "zone D" di completamento, in cui talvolta erano possibili anche altissime densità, che per le sentenze ad esito di ricorsi amministrativi su licenze edilizie rilasciate prima dell'adozione del PRG.

### *Dal Sistema direzionale Orientale del '65 al Progetto Direttore '95*

Con la variante generale di Piano Regolatore del 1974, approvata nel 1979, viene confermata sostanzialmente la strategia del decentramento, ma la cubatura complessiva viene ridotta a 15 milioni di mc.

Nel 1988, prendendo atto della complessità dei problemi che comportava la realizzazione del Sistema Direzionale Orientale secondo le previsioni del PRG '62, per approfondirne la fattibilità e regolarne le modalità di attuazione, il Consiglio Comunale, con un Documento di Indirizzo Programmatico, stabilisce che la realizzazione del Sistema avvenga attraverso la prioritaria elaborazione di uno strumento procedurale ad ampio spettro disciplinare, normativo e prestazionale, detto Progetto Direttore. Gli obiettivi strategici individuati dal documento programmatico riguardano prioritariamente il decongestionamento del Centro Storico dalle funzioni amministrative e direzionali, l'aumento della mobilità della popolazione attraverso un sistema integrato di trasporto su ferro, la riqualificazione del settore orientale della città anche attraverso la realizzazione di centri integrati di servizi e di parchi urbani.

Con la legge 15.12.1990, n. 396, "Interventi per Roma, Capitale della Repubblica", viene approvato il Programma degli interventi per Roma Capitale che definisce gli interventi di preminente interesse nazionale funzionali all'assolvimento da parte della città di Roma del ruolo di Capitale della Repubblica, tra questi al primo punto:

a) realizzare il sistema direzionale orientale e le connesse infrastrutture, anche attraverso un tessuto urbano e sociale del quadrante Est della città, nonché definire organicamente il Piano di localizzazione delle sedi del Parlamento, del Governo, delle amministrazioni e degli uffici pubblici anche attraverso il conseguente programma di riutilizzazione dei beni pubblici.

L'intervento relativo alla Riqualificazione e Valorizzazione delle Stazioni Ferroviarie comprendeva tra i suoi obiettivi il potenziamento delle reti di trasporto pubblico su ferro, delle stazioni ferroviarie e dei nodi di scambio intermodale nonché la riqualificazione di numerose stazioni. Un altro effetto della legge portò quindi allo scorporo dell'area della Stazione Tiburtina dal comprensorio Pietralata (progetto d'area Tiburtina-Pietralata) impegnando FS Spa nella predisposizione di uno strumento per la programmazione di tutte le aree ferroviarie romane, il cosiddetto Piano di Assetto Generale – PAG, propedeutico alla successiva redazione dei Piani di Assetto delle stazioni.

Tra il 1991 ed il 1995, arriva a compimento la numerosa serie di provvedimenti di tutela, iniziata già nella seconda metà degli anni '60, dell'area dell'ex-aeroporto di Centocelle che comporta l'apposizione di vincoli archeologici su l'intera area esterna alla caserma dell'Aeronautica. Anche il comparto Casilino viene



interessato da interventi di salvaguardia del patrimonio storico-archeologico attraverso due decreti ministeriali, il D.M. 16 aprile 1987 ed il D.M. 18 marzo 1994, estesi a tutta la porzione meridionale.

Nel 1992 prende avvio la predisposizione il Progetto Direttore, con la consulenza, tra gli altri di Kenzo Tange.

Nel 1994, in attesa della definizione del Progetto Direttore, si arriva all'approvazione del Programma Pluriennale, previsto dalla legge per Roma Capitale, finalizzato all'attuazione del Sistema Direzionale Orientale. In esso sono indicate, come ambiti da acquisire tramite espropriazioni, tutte le aree del settore orientale con destinazione a zona "I". Esso spiegava la strategia urbanistica con la quale l'Amministrazione Comunale intendeva procedere per la realizzazione dei comprensori direzionali. Questa strategia prefigurava un modello direzionale più diffuso, volto alla riqualificazione dei tessuti edilizi esistenti, ma anche polarizzato, quanto alle nuove sedi di attività, intorno ai principali nodi di scambio al fine di ottimizzare le convenienze di accessibilità e comunicabilità determinate dal potenziamento del sistema di mobilità su ferro. Conseguentemente la rete viaria di supporto ai comprensori direzionali veniva a perdere il suo carattere totalizzante, rappresentato dall'asse viario centrale, per riorganizzarsi in un effetto rete ottenuto attraverso l'adeguamento e il potenziamento dei tracciati viari esistenti.

Il Progetto Direttore '95 ha solo valore programmatico e di indirizzo per la successiva elaborazione dei vari strumenti attuativi dei quattro comprensori (Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle). Il modello di assetto individuato nel Progetto Direttore è mirato al rafforzamento di un programma di sviluppo urbano policentrico, fortemente correlato al sistema dei nodi di mobilità che ne costituiscono la struttura portante; parallelamente, esso sviluppa un percorso urbanistico teso al ripristino dei sistemi ambientali territoriali, alla valorizzazione del patrimonio storico-archeologico, alla riqualificazione della periferia consolidata. A guidare la sua impostazione sono le preoccupazioni, già espresse in sede di Programma Pluriennale per l'attuazione del Sistema Direzionale, sulla fragilità del territorio interessato sotto l'aspetto dell'accessibilità e dell'equilibrio ambientale, e conseguentemente, sulla sostenibilità del modello urbanistico ipotizzato dal Piano Regolatore Generale del '62.

116

Gli indirizzi di maggiore rilievo riguardano la riduzione di oltre un terzo delle volumetrie edificabili previste dal Piano Regolatore vigente e una diversa organizzazione del sistema della viabilità, con la eliminazione dell'asse viario centrale di scorrimento veloce, per consentire la riconnessione dei sistemi storico-ambientali e la effettiva riqualificazione del tessuto insediativo, attraverso la riammagliatura della viabilità locale e la dotazione di aree pubbliche per servizi, spazi verdi organizzati e parcheggi. La destinazione a spazi pubblici di oltre la metà delle aree interne ai comprensori direzionali costituisce uno degli elementi più significativi del Progetto Direttore '95.

Si tratta di un'opera di riqualificazione dei valori storico-ambientali mirata anche a mitigare gli impatti negativi derivanti dallo sviluppo urbano non programmato, che trova la sua espressione più compiuta nella proposizione di un tessuto verde strettamente connesso al sistema del verde urbano, dal Parco dell'Aniene al Parco dell'Appia Antica. In particolare vengono proposti quattro parchi urbani di nuova fondazione il più grande dei quali, quello di Centocelle, svolge un ruolo fondamentale per il riequilibrio ambientale dell'intero settore orientale. In particolare, sotto il profilo urbanistico, il Progetto Direttore '95 delinea uno scenario sostenibile per gli interventi infrastrutturali ed edilizi ed individua, per le successive fasi di pianificazione attuativa, un comportamento progettuale che trovi fondamento nelle strutture territoriali esistenti, sviluppandosi in un percorso attento alla storicità dei luoghi ed all'esigenza di una loro piena riqualificazione.

La strada scelta è stata pertanto quella di confrontarsi con la realtà del territorio progettando il recupero del tessuto insediativo del settore orientale e creando occasioni localizzative per la realizzazione di poli direzionali, con ruolo e dimensioni diversificate in relazione ai rapporti di funzioni instaurabili con gli altri poli dell'area urbana e metropolitana, ad essi collegati attraverso la nuova rete di mobilità:

- il polo di Pietralata assume una funzione prevalentemente amministrativa, in relazione alla stretta vicinanza con la stazione di interconnessione nazionale Tiburtina e ai servizi ivi insediabili;
- il polo Tiburtino assume una funzione prevalentemente terziaria di servizio alle imprese, in relazione alla stretta connessione con l'area produttiva Tiburtina e al suo diretto collegamento con l'A24;
- i poli di Casilino e Centocelle assumono una funzione di tipo prevalentemente culturale-ricreativo, in relazione alla accertata carenza di servizi nell'ambito di influenza e alla stretta connessione con aree di grande interesse archeologico;
- il polo di Torre Spaccata, infine, conserva la prerogativa di area in attesa a valenza multifunzionale, in relazione alla domanda che si va organizzando intorno ai poli di Cinecittà e della Università di Tor Vergata, nonché alla stretta connessione con l'area dei Castelli Romani attraverso la via Tuscolana ed il nodo di scambio di Anagnina.

Nonostante le notevoli innovazioni programmatiche contenute nel Progetto Direttore '95 il regime urbanistico sulle aree dello SDO rimane regolato formalmente dal Piano Regolatore Generale del '65 e ss.mm.ii, ma diverse procedure introdotte da leggi speciali o di finanziamento hanno permesso, nella prima metà degli anni '90, l'approvazione di programmi d'intervento o di singoli progetti anche in variante allo strumento urbanistico generale, come è avvenuto per molte delle opere contenute nel Programma per Roma Capitale ai sensi della Legge 396/90.

Tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '90, al fine di dotare le zone già edificate dei necessari servizi, sono state operate all'interno dei comprensori direzionali numerose varianti urbanistiche da zona I a zona M1 e a zona M3 che hanno ridotto la superficie territoriale dei comprensori stessi.



*Il Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale Pietralata*

Il Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Pietralata si inserisce in un contesto urbano fortemente infrastrutturato ed in progressiva trasformazione per l'attuarsi di alcune previsioni edificatorie. E' collocato infatti in adiacenza alla stazione Tiburtina, in diretto collegamento con la nuova circonvallazione interna e servito dalla linea metropolitana B, con tre stazioni funzionali all'accessibilità del Piano: Tiburtina, Monti Tiburtini e Quintiliani, quest'ultima in posizione assolutamente baricentrica rispetto al Comprensorio Direzionale. L'offerta di trasporto pubblico si completa con il servizio delle linee bus su gomma lungo le principali direttrici.

Il Piano Regolatore Generale di Roma, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 12.02.2008, ha recepito integralmente il Piano Particolareggiato per l'attuazione del comprensorio direzionale orientale Pietralata che, insieme al Piano di Assetto per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione Tiburtina, ha assunto la destinazione di "Centralità Metropolitana e Urbana a pianificazione definita Pietralata" (art. 65 e art. 94 delle NTA del PRG vigente).

Con la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 75 del 20 aprile 1995, è stato approvato il Progetto Direttore per l'attuazione dei comprensori direzionali, Pietralata-Tiburtino-Casilino-Centocelle, aventi destinazione "I" nel PRG allora vigente, quale strumento programmatico e di indirizzo per il riordino e la trasformazione del settore orientale della città.

Il Progetto Direttore consente di valutare con sufficiente attendibilità la compatibilità degli edifici preesistenti nei comprensori direzionali con le esigenze di pianificazione dell'attuazione dei nuovi insediamenti della zona I. Il Polo di Pietralata assume una funzione prevalentemente amministrativa, in relazione alla stretta vicinanza con la stazione di interconnessione nazionale Tiburtina e ai servizi ivi insediabili.

118

Con la Deliberazione n. 114 del 11 luglio 1997, il Consiglio Comunale, in attuazione del Progetto Direttore per l'attuazione dei comprensori direzionali, ha adottato il "Piano Particolareggiato per l'attuazione del comprensorio direzionale orientale Pietralata, avente destinazione I, in variante al P.R.G.", approvato dalla Regione Lazio con Deliberazione G.R.L. n. 79 del 24 gennaio 2001.

Precedentemente all'approvazione regionale, in data 14 aprile 2000, è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra i Ministri dei LL.PP., della Funzione Pubblica, dell'Ambiente e delle Politiche Agricole e Forestali, i Presidenti della Regione Lazio e della Provincia di Roma, il Sindaco di Roma, il Rettore della Università "La Sapienza" e i Presidenti dell'Istituto Nazionale di Statistica (Istat), dell'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (A.N.P.A. oggi A.P.A.T.) e dell'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (I.C.R.A.M.), per l'avvio del programma di rilocalizzazione delle sedi della Pubblica Amministrazione e per la riqualificazione dell'area di Pietralata.

Successivamente, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 156 del 28 settembre 2006, è stata approvata una variante al P.P. Pietralata ai sensi dall'art. 1 della L.R.L. n. 36/1987.

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 157 del 28 settembre 2006, è stato approvato lo schema di convenzione tra Comune di Roma e ISTAT per l'assegnazione in proprietà dell'area individuata con lettera "d" nell'elab. 7 del Progetto Unitario dell'Area A del Comprensorio Direzionale Pietralata, destinata alla realizzazione della propria sede istituzionale.

L'Istat, a seguito degli accordi stipulati con Roma Capitale con il suddetto protocollo d'intesa del 14 aprile 2000, ha avviato un progetto per la realizzazione della propria Sede ed a tale scopo ha acquisito in data 25 gennaio 2007, un comparto del sistema direzionale orientale (SDO) nell'area di Pietralata.

Il 16 aprile 2018 è stato pubblicato, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Provveditorato interregionale per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna -Uff1 Roma, il Bando di Concorso per la Progettazione della sede unica dell'Istat nel Comprensorio SDO di Pietralata.

Ad esito di tale procedura, è risultato vincitore il progetto proposto dalla cordata guidata dallo studio romano Abdr Architetti Associati.

Il 16 ottobre 2006, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 167, viene approvato lo schema di convenzione tra Comune di Roma e Università degli Studi di Roma "La Sapienza" per l'assegnazione in proprietà dell'area individuata con la lettera "c" nell'elab. 7 del Progetto Unitario dell'Area A, assegnata, alla stessa Università, un'ulteriore S.U.L. pari 11.640 mq nell'area indicata con la lettera "f" e destinata a residenze universitarie l'intera Area B, il cui progetto preliminare è stato successivamente approvato con Deliberazione della Giunta Comunale n. 636 del 29 novembre 2006.

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 128 del 4 aprile 2007, viene approvato lo schema di convenzione tra Comune di Roma e Università degli Studi di Roma La Sapienza per l'assegnazione in proprietà dell'area individuata con la lettera "f" nel Progetto Unitario dell'Area A del Comprensorio Direzionale Pietralata.

In data 18 luglio 2012 la Giunta Capitolina (Deliberazione n. 208) ha approvato, sempre ai sensi dell'art. 1 bis della L.R. n. 36/1987 e ss.mm. e ii., la "Variante non sostanziale" del Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale Pietralata di cui alla deliberazione G.R.L. n. 79 del 24 gennaio 2001 e deliberazione Consiglio Comunale n. 156 del 28 settembre 2006 (Variante).

Con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 283 del 4 ottobre 2012, viene approvata la proposta di "Contratto di valorizzazione urbana del Comprensorio Direzionale Pietralata" (CUV) – parte integrante del più esteso Programma di Riqualificazione Urbana (PRIU) del Comprensorio Direzionale Pietralata SDO predisposto dall'Amministrazione Capitolina - da inserire nel "Piano Nazionale per la Città" (previsto dalla L. 7 agosto 2012, n. 134) dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate. I progetti definitivi di 6 degli 11 interventi inseriti nel CUV, sono stati approvati con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 299 del 8 ottobre 2014.

Con Determinazione Dirigenziale del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana del 27.11.2017 è stato approvato, il Progetto esecutivo per i lavori di scavi archeologici nell'area F del Comprensorio Direzionale Pietralata per la realizzazione del programma di Housing Sociale per la costruzione di 555 alloggi (Pietralata F 555).

Infine, con la Determinazione Dirigenziale del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica del 27 settembre 2019 sono state approvate, ai sensi dell' art. 1bis , comma 2 lett. a) e lett. n) della L.R. 36/1987, delle modifiche non sostanziali sia al "Piano di Assetto per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione Tiburtina" che al "Piano Particolareggiato per l'attuazione del comprensorio direzionale orientale Pietralata".

In particolare vengono modificati i perimetri dei due strumenti attuativi e viene assegnata l'area del parcheggio di scambio PI2 (PUP) del PP di Pietralata al PdA della Stazione Tiburtina che diviene standard, parcheggio pubblico P6.

Tale modifica comporta una riduzione della dotazione di parcheggi pubblici di standard del "Piano Particolareggiato per l'attuazione del comprensorio direzionale orientale Pietralata".

### *Il Piano Particolareggiato del Comprensorio Tiburtino*

Il Piano Particolareggiato del Comprensorio Tiburtino è delimitato a nord dalla Via Tiburtina, ad est da Via dei Fiorentini, a sud dalla Via Prenestina e ad ovest da Via di Portonaccio-Via di Casal Bertone, per una superficie territoriale pari a circa 168 ettari.

L'edificazione del Comprensorio, localizzata prevalentemente sulla Via Tiburtina e sulla Via di Portonaccio, presenta caratteri di forte eterogeneità con prevalenza di fabbricati industriali-artigianali ed edifici residenziali con tipologia a blocco.

Lungo la Via Tiburtina a Nord, il fronte edificato presenta le stesse caratteristiche costruttive del Comprensorio Direzionale Orientale Pietralata con edifici residenziali a blocco di 8-9 piani e capannoni e/o edifici industriali e commerciali.

La parte centrale è caratterizzata da edilizia rada e poco diffusa, dalla tipologia bassa con caratteri di precarietà (villini, baracche e capannoni). Uniche presenze di rilievo sono l'edificio del Poligrafico dello Stato lungo Via di Galla Placidia e l'Istituto Religioso fra Via dei Cluniacensi e Via di Galla Placidia.

A sud dell'Autostrada A24, l'edificazione è localizzata in prossimità della Stazione FS "Prenestina", con uffici e capannoni industriali al servizio delle FS, e lungo la via Prenestina con un nucleo di case a blocco di 8-9 piani. Questa parte del comprensorio è in parte occupata dall'ex stabilimento SNIA e dalle aree lasciate libere dalla demolizione del Borghetto Prenestino.

L'area risulta sufficientemente servita da infrastrutture viarie di collegamento urbano quali Via Tiburtina e Via Prenestina. Inoltre, l'Autostrada A24 e la linea FS Roma-Sulmona, con la presenza delle stazioni Prenestina e Serenissima, garantiscono una buona accessibilità sia dall'esterno che dall'interno della città.

Tuttavia, questo insieme di infrastrutture, è scarsamente correlato alla viabilità di livello locale, che si presenta incompleta ed insufficiente a collegare le diverse parti del Comprensorio fra di loro e con i tessuti edilizi circostanti.

120

Obiettivo prioritario del Piano Particolareggiato per l'attuazione del comprensorio orientale Tiburtino, è il recupero urbanistico, edilizio ed ambientale del territorio attraverso la ricucitura della maglia viaria esistente, oggettivamente discontinua, interventi di completamento del tessuto edilizio e la progettazione e razionalizzazione degli spazi vuoti. In particolare, la progettazione degli spazi vuoti è tesa alla creazione di un tessuto di verde continuo volto a ridisegnare una serie di luoghi, formalmente e funzionalmente riconoscibili, per la creazione di un sistema di relazione tra le parti costruite.

Il Piano Regolatore Generale di Roma, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 12.02.2008, ha recepito integralmente il Piano Particolareggiato per l'attuazione del comprensorio direzionale orientale Tiburtino, attribuendogli la destinazione di "Ambiti a pianificazione particolareggiata definita" (art. 62 delle NTA del PRG vigente).

Con la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 75 del 20 aprile 1995, è stato approvato il Progetto Direttore per l'attuazione dei comprensori direzionali, Pietralata-Tiburtino-Casilino-Centocelle, aventi destinazione "I" nel PRG allora vigente, quale strumento programmatico e di indirizzo per il riordino e la trasformazione del settore orientale della città.

Il Progetto Direttore consente di valutare con sufficiente attendibilità la compatibilità degli edifici preesistenti nei comprensori direzionali con le esigenze di pianificazione dell'attuazione dei nuovi insediamenti della zona I.

Con la Deliberazione n. 157 del 30 luglio 1998, il Consiglio Comunale, in attuazione del Progetto Direttore per l'attuazione dei comprensori direzionali, ha adottato il "Piano Particolareggiato per l'attuazione del comprensorio direzionale orientale Tiburtino, avente destinazione I, in variante al P.R.G.", controdedotto

con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 24 gennaio 2000 e approvato dalla Regione Lazio con Deliberazione G.R.L. n. 4 del 11 gennaio 2002.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 533 del 9 settembre 2003, viene approvato, in attuazione delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale di Tiburtino, il progetto unitario di utilizzazione del Parco Prenestino - ex S.N.I.A. - VISCOSA.

E con Deliberazione della Giunta Comunale n. 749 del 25 novembre 2003 viene approvato, in attuazione delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Particolareggiato del Comprensorio Direzionale di Tiburtino, il progetto unitario di utilizzazione del Parco Archeologico Tiburtino.

Nel corso degli anni successivi, La Giunta Comunale approva, secondo quanto stabilito alla lettera a) dell'art. 7 delle NTA del Piano Particolareggiato, i Progetti Unitari relativi alle diverse aree e comparti degli insediamenti da realizzare nello stesso.

In particolare, quello per le "Aree direzionali e terziarie - A" è stato approvato con Deliberazione n. 1003 del 22 dicembre 2004, mentre per quelli dei "Comparti di trasformazione urbanistico-edilizia", con Deliberazione n. 534 del 19 ottobre 2005 è stato approvato quello relativo al comparto "H", con Deliberazione n. 85 del 4 marzo 2006 quello dei comparti "D" e "G" e con Deliberazione n. 19 del 30 gennaio 2008 quello del comparto "I". Con la stessa Deliberazione è stato approvato anche il Progetto Unitario relativo alle "Aree residenziali di ristrutturazione urbanistico-edilizia - L".



### *Il Piano Particolareggiato del Comprensorio Casilino*

Il territorio del “Comprensorio Casilino” è individuato all’interno del V Municipio, nel settore orientale della città, interno al GRA, tra la via Prenestina, a nord, la via Casilina, a sud, via dell’Acqua Bullicante, ad ovest, e via dei Gordiani, ad est, a ridosso dei quartieri di Centocelle, Pigneto e della Borgata Gordiani.

L’accessibilità al Comprensorio Casilino è data da detta viabilità e dalla linea metropolitana C con la stazione Teano, interna al comprensorio, e dalle stazioni di Gerani e di Malatesta nelle immediate vicinanze, ma anche dalla linea tramviaria e ferroviaria Roma - Giardinetti, rispettivamente, a nord sulla via Prenestina e a sud sulla via Casilina.

Tale comprensorio, parzialmente edificato, a media-bassa densità abitativa, con un territorio costituito soprattutto da aree verdi, per circa l’80%, si inserisce in un contesto urbano fortemente urbanizzato ad alta densità abitativa, con tipologie edilizie eterogenee e una carenza di aree verdi, marcando quindi una forte discontinuità con il paesaggio urbano circostante, il 20% delle aree edificate sono prevalentemente residenziali, cresciute in modo disomogeneo sugli assi principali della via Casilina, via dell’Acqua Bullicante e via Teano, invece, meglio definite al suo interno, con le realizzazioni dei villini degli anni ‘30, sugli assi viari secondari di via Formia, via Minturno, via Cori, via Sezze e via Labico.

Per quanto riguarda la pianificazione generale, le aree all’interno del Comprensorio Casilino erano destinate dal PRG del ‘65 a sottozona I2 (che prevedeva una minor quota di direzionale rispetto alla sottozona I1). La situazione urbanistica ed ambientale della periferia orientale del Comune di Roma ha reso necessario rivedere le previsioni urbanistiche del precedente PRG del 1965, ridefinendo le funzioni dei quattro Comprensori del Sistema Direzionale Orientale (SDO), ossia Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle-Quadraro.

Con la deliberazione del C.C. n. 75 del 20.04.1995 è stato approvato il Progetto Direttore per l’attuazione dei Comprensori Direzionali avente valore programmatico e di indirizzo per l’elaborazione degli strumenti attuativi dei suddetti Comprensori Direzionali, inoltre, per il Comprensorio Casilino, il Ministero dei Beni Culturali e Ambientali con D.M. del 21.10.1995 ha incluso l’intero Comprensorio “Ad duas lauros” tra le aree di interesse archeologico (ex L. 431/1985 - art. 1 lettera m).

122

Le previsioni del Progetto Direttore del 1995 sono state quindi oggetto di approfondimento nel Piano delle Certezze (approvato con Del. G.R. n. 856 del 10.11.2004), in particolare, la presenza del vincolo ambientale ex L. 431/85 sulla quasi totalità del Comprensorio Casilino, ha indotto ad aumentare la superficie da destinare a verde pubblico (circa l’80%) su gran parte del comprensorio.

Nelle more dell’approvazione del Piano delle Certezze, si manifesta la necessità di definire la pianificazione attuativa del Comprensorio Casilino investito da interventi di rilevante interesse urbano, quali il tracciato della linea C della metropolitana e il relativo nodo di scambio di Teano (L. n. 443 del 21.12.2001 - programma delle opere strategiche, linea C della metropolitana di Roma, di cui parte della tratta è stata inaugurata nel 2014).

Sulla base degli indirizzi contenuti nel Piano Direttore e del successivo vincolo di tutela “Ad duas lauros” apposto con D.M. 21.10.1995, il Comune di Roma ha elaborato il Piano Particolareggiato del Comprensorio SDO - Casilino, adottato con Delibera C.C. n. 148 del 21.10.2002.

La superficie territoriale complessiva del comprensorio è pari a 136 ha, il P.P. destina a verde pubblico la quasi totalità dell’area interessata, pari a 82,25 ha, di cui 54,23 ha a verde urbano e 28,02 ha a verde locale, prevedendo cubature minime da realizzare, un’edificabilità complessiva pari a 861.240 mc di cui 241.500 mc di nuova edificazione, parte destinata al direzionale e ad attività terziarie di completamento del tessuto edilizio, 48.200 mc, e parte destinata a comparti misti di completamento del tessuto edilizio, 193.300 mc.

Tale piano, sarà successivamente recepito dal PRG vigente (approvato con Del. C.C. n. 18 del 12.02.2008) nella componente “Ambiti a pianificazione particolareggiata definita” ai sensi dell’art. 62 delle NTA del PRG’08, tuttavia non essendo stato mai trasmesso alla Regione Lazio per la necessaria approvazione, il piano particolareggiato risulta ad oggi decaduto.

Successivamente alla delibera di adozione del P.P. del Comprensorio Casilino (Del. C.C. n. 148/2002), a seguito dell’individuazione delle aree da destinare a programmi di edilizia residenziale pubblica (Del. C.C. n. 65 del 21/22 marzo 2006), viene localizzato all’interno del comprensorio il PdZ A8 Casilino, approvato con Del. G.R. n.953 del 29.11.2007. Tale piano di zona è situato a nord-est del Comprensorio Casilino, in prossimità della via Prenestina, in adiacenza a via Telese. Riguarda un’area con una superficie territoriale pari a 0,83 ha, una previsione di 13.280 mc residenziali e l’insediamento di 166 ab. Tali cubature rappresentano uno stralcio dalle previsioni edificatorie del P.P. SDO Casilino, come da deliberazione di Consiglio Comunale n. 149 del 25.07.2007.

Per quanto riguarda l’apposizione del vincolo di tutela “Ad duas lauros”, alcuni privati hanno fatto ricorso al TAR del Lazio in data 4.12.1996, chiedendo l’annullamento del D.M. 21.10.1995 del Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali. La sentenza del TAR del Lazio n. 12334 del 13.11.2006 annulla parte del vincolo archeologico per l’inapplicabilità del vincolo di tutela paesistico ex Legge 1497/39 prescritto dalla Legge 431/85, art. 1 lettera m, sulle zone di interesse archeologico. Infatti detto vincolo non si applica alle zone oggetto di PPA (Piani Pluriennali di Attuazione), nello specifico, le aree relative al Comprensorio Casilino, erano inserite nel II PPA del Comune di Roma (D.C. 2359 del 26.7.1984).

Nel PTPR il Comprensorio archeologico “Ad duas lauros”, perimetrato e tutelato dal D.M. 21.10.1995, è stato censito e registrato come area di notevole interesse pubblico in quanto zona di interesse archeologico ai sensi dell’art. 13, punto 3, lettera b della Legge Regionale n. 24 del 6.7.1998, e ricomprende anche le aree ex SDO Casilino, individuate anche nella componente Paesaggio Naturale di Continuità.

Con la memoria di G.C. del 2.12.2009, si formulano gli indirizzi affinché gli Uffici competenti procedano ad attivare le iniziative in funzione della revisione e l’aggiornamento del P.P. SDO Casilino, seguirono altri atti, varie ipotesi di variante che non portarono ad alcun risultato.



*Il Piano Particolareggiato del Comprensorio Centocelle – Sub comprensorio Quadraro*

L'area del sub-comprensorio Quadraro (ricompreso all'interno del Comprensorio Centocelle, il più esteso dei quattro comprensori direzionali, circa 290 ha), si estende su una superficie complessiva di circa 65 ha, è delimitata ad ovest dall'insediamento della Guardia di Finanza in adiacenza alla linea ferroviaria FL7 Roma-Formia e FL6 Roma-Cassino, a nord dalla via Casilina, ad est dal Parco di Centocelle, a sud dalla via Tuscolana.

L'edificazione nel comprensorio comprende un piccolo insediamento di case a tre piani dell'Aeronautica Militare lungo la via Casilina ed il quartiere Quadraro, il cui tessuto edilizio si presenta molto denso e caratterizzato dalla prevalenza di tipologie a villino. Edifici a palazzina di 5 piani sono presenti in prossimità della via Tuscolana e di via degli Angeli, mentre case basse ad un piano con giardino occupano gli spazi interni al quartiere. Lo stato di consistenza degli edifici è precario e di scarsa rilevanza architettonica ad eccezione di alcuni manufatti di particolare pregio stilistico risalenti agli anni '30. Gli spazi interstiziali del tessuto insediativo si presentano in forte stato di degrado e nelle zone più rade si sono insediate attività artigianali e commerciali con caratteristiche di precarietà.

La zona è carente di strutture sociali, sanitarie ed amministrative, esistono invece strutture scolastiche, inferiori e superiori. Inesistente il verde attrezzato locale e nulla la dotazione di spazi pubblici con funzioni di piazza o luoghi d'incontro. Lo sviluppo dell'edilizia spontanea all'interno dell'area ha penalizzato la realizzazione di infrastrutture viarie, frammentarie ed inadeguate alla fruibilità del traffico locale.

La struttura principale della viabilità esistente è costituita dai due tracciati longitudinali, via di Centocelle e via dei Quintili, che collegandosi con la via Casilina a nord e la via Tuscolana a sud permettono le connessioni con il resto del territorio. Il comprensorio è servito dalla linea A della metropolitana con la stazione di Porta Furba Quadraro, sulla via Tuscolana, e dalla ferrovia Roma – Giardinetti, attualmente in servizio sino a Centocelle, sulla via Casilina.

124

Il sub-comprensorio Quadraro, è interessato da numerose preesistenze storico archeologiche. Dalla lettura della Carta dell'Agro si evidenzia il tracciato antico della via Tuscolana, coincidente con l'attuale via dei Lentuli, un altro probabile antico tracciato che attraversa longitudinalmente il quartiere in tutta la sua estensione, un ipogeo adiacente la via Casilina e alcuni casali situati sia a nord che a sud dell'area. Inoltre, gli scavi effettuati all'interno del Parco di Centocelle hanno portato alla luce resti di antiche ville romane. Altre presenze storiche archeologiche sono costituite dal Mausoleo del Monte del Grano, situato sulla collina adiacente piazza dei Tribuni, e dall'acquedotto Alessandrino situato a nord più in prossimità della via Casilina.

Il Piano Particolareggiato sub-comprensorio Quadraro, approvato con Del. G.R.L. n.297 del 11/04/03, elaborato tenendo conto degli indirizzi stabiliti dal Progetto Direttore '95 per l'attuazione dei Comprensori Direzionali Orientali, è soprattutto finalizzato al recupero urbanistico, edilizio e ambientale del territorio del quartiere Quadraro.

Tale piano particolareggiato, ha una superficie territoriale complessiva pari a 64,8 ha, una previsione di 8.000 abitanti (di cui 6.190 esistenti) ed una dotazione di spazi pubblici pari a 24,5 ha. La volumetria complessiva esistente è pari a 619.000 mc di cui 569.100 mc di residenziale e 49.900 mc di non residenziale, pari superficie fondiaria di 243.960 mq. Su detta superficie sono previsti interventi di completamento, ristrutturazione edilizia e comparti misti per un totale di circa 167.000 mc.

In particolare, il piano prevede il completamento della rete viaria secondo le indicazioni del Progetto Direttore per lo SDO; la realizzazione di un sistema di verde attrezzato ad uso locale e di settore, teso anche alla valorizzazione delle preesistenze storico archeologiche; la creazione di servizi e luoghi di relazione all'interno del quartiere; non prevede nuovi insediamenti di tipo direzionale, bensì il recupero degli edifici

esistenti di buona e media consistenza tipologicamente significativi, completamento del tessuto edilizio, la ristrutturazione urbanistica delle aree più degradate.

Al fine di migliorare il collegamento nord-sud tra via Casilina e via Tuscolana e est-ovest tra via di Porta Furba e via di Centocelle, è prevista la realizzazione di nuove strade e l'adeguamento di alcune sezioni viarie. L'adeguamento della viabilità locale, in coerenza con gli obiettivi di recupero dell'esistente, consente di ridefinire alcuni margini dei tessuti edilizi, inoltre, la realizzazione di un sistema di piazze e luoghi pedonali consentirà una migliore definizione dell'identità urbana.

Per il potenziamento del sistema del verde si prevedono azioni diffuse nell'intero ambito. L'annessione al sub-comprensorio di una considerevole porzione del Parco di Centocelle, consente l'adeguamento degli standard e la fruizione di verde attrezzato a livello locale per uso sportivo e ricreativo. Attualmente, l'unica dotazione di verde pubblico del comprensorio è data dall'area di Monte del Grano.

Il piano particolareggiato, prevede al suo interno l'integrazione sia dei servizi di livello urbano che di livello locale, per il soddisfacimento degli standard di legge, rispettivamente, il potenziamento del centro idrico Casilino da parte di ACEA (servizi pubblici di livello urbano), e un Centro Anziani ed altre strutture socio sanitarie e e/o assistenziali, una biblioteca e un centro Culturale nel casale ubicato nell'area verde del Monte del grano (servizi pubblici di livello locale).

Il piano particolareggiato prevede per i tessuti edilizi esistenti interventi differenziati, in relazione alle diverse caratteristiche degli insediamenti. I comparti e i lotti che presentano i caratteri della compiutezza urbanistica ed edilizia, vengono conservati e completati, ove necessario, con tipologie omogenee a quelle già esistenti; mentre per gli altri tessuti dove sono prevalenti i caratteri di precarietà e discontinuità, si prevede la ristrutturazione ed il recupero architettonico dei soli manufatti più interessanti sotto il profilo tipologico edilizio e la demolizione e ricostruzione dei fabbricati precari o fatiscenti. Per tutti i fabbricati esistenti da conservare sono ammesse opere di restauro, manutenzione ordinaria e straordinaria nonché la conservazione delle destinazioni d'uso in atto purché compatibili con le norme dei vigenti regolamenti edilizi e d'igiene. Il piano prevede, infine, tre zone con tessuto edilizio misto (residenziale e terziario) nelle aree più centrali del sub-comprensorio al fine di migliorare il mix funzionale in prossimità dei luoghi più rappresentativi dell'identità locale.

Per quanto riguarda la pianificazione generale, il P.P. sub-comprensorio Quadraro è recepito all'interno del P.R.G. vigente (approvato con Del. C.C. n. 18 del 12.02.2008) nella componente "Ambiti a pianificazione particolareggiata definita" ai sensi dell'art. 62 delle NTA del PRG'08. Trattandosi di un piano decaduto, il comma 8 dell'art. 62 delle NTA, stabilisce che dopo la decadenza degli strumenti urbanistici attuativi approvati, per decorrenza del periodo di efficacia, e fino all'eventuale ripianificazione, ai sensi della art. 17 della legge n. 1159/1942, alle parti non attuate continua ad applicarsi la stessa disciplina, salvo che sulle aree destinate all'espropriazione, dove potrà appiccarsi il meccanismo della cessione compensativa, di cui all'art.22.



## Simulazione della ipotesi di rilocalizzazione delle previsioni non attuate

### Nota metodologica

Il presente capitolo descrive la simulazione di un possibile trasferimento, nel quadro complessivo dell'Anello Verde, delle previsioni edificatorie non attuate dai seguenti strumenti attuativi:

- Piano di Assetto della Stazione Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti;
- Piano Particolareggiato per il Comprensorio SDO Casilino;

all'ambito che riunisce i seguenti strumenti attuativi:

- Piano di Assetto per la Stazione Tiburtina
- Piano Particolareggiato per il Comprensorio SDO Pietralata.

La simulazione prende in considerazione anche una rimodulazione e rilocalizzazione delle previsioni non attuate all'interno del piano attuativo per la Stazione Tiburtina.

La prima operazione svolta ha comportato una ricognizione dettagliata delle quantità da rilocalizzare dai comparti dei diversi strumenti attuativi di partenza sulla base dell'attuale stato di attuazione e delle specifiche normative.

Al fine di poter effettuare la rilocalizzazione delle previsioni edificatorie secondo il criterio della **parità di valore immobiliare** è stato necessario realizzare la stima del valore delle aree negli ambiti di partenza e, successivamente, quello delle aree negli ambiti di arrivo. A tal proposito si precisa che i valori nell'ambito Stazione Tiburtina-SDO Pietralata sono stati oggetto di una proiezione sulla base dello scenario ad attuazione completa che prefigura un centro direzionale con caratteristiche non riscontrabili attualmente nel territorio di Roma Capitale. Tali proiezioni sono state effettuate pertanto attraverso il confronto con esperienze analoghe in altre città italiane.

126

In questa maniera è stato quindi possibile definire gli effettivi dimensionamenti degli spostamenti da sommare a quelli confermati in loco nell'ipotetico assetto del complesso delle nuove previsioni nell'ambito Stazione Tiburtina-SDO Pietralata.

Sulla base di queste quantità complessive di previsioni edificatorie si è proceduto ad una verifica preliminare teorica della loro sostenibilità urbanistica in un nuovo ambito unitario che riunisca le aree maggiormente presentano una propensione allo sviluppo della nuova polarità urbana.



## Riepilogo delle quantità edificatorie oggetto di riorganizzazione

### Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Casilino

In seguito alle analisi effettuate per la ricognizione dello stato di attuazione del Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Casilino (adottato con Del.CC n.148 del 21/10/2002) è stato possibile formulare alcune analisi catastali sul regime proprietario delle aree interessate da potenziali procedimenti di esproprio.

In questa operazione sono stati escluse le seguenti componenti:

- i comparti e lotti residenziali di conservazione del tessuto edilizio;
- le aree destinate a verde privato;
- le aree destinate a verde e servizi già esistenti al momento della redazione del piano;
- le aree destinate a verde e servizi attuate successivamente alla redazione del piano.

A fronte di una Superficie Territoriale complessiva del Piano Particolareggiato Casilino pari a 1.360.000 mq, risulta un totale di circa 794.919 mq di superficie potenzialmente soggetta ad espropri.

Al fine di acquisire tali aree, l'edificabilità complessiva prevista dal Piano Particolareggiato SDO Casilino per nuova edificazione pari a 239.000 mc (74.688 mq di SUL) viene ripartita tra i proprietari pubblici e privati in maniera proporzionale alle quote di proprietà come di seguito descritto nel rispetto del regime comprensoriale<sup>23</sup>.

<b>PROPRIETA' AREE SOGGETTE A ESPROPRI</b>				
	Superficie		Volume edificabile	SUL edificabile
	mq	%	mc	mq
Roma Capitale	43.442	5,5%	13.061	4.082
ATER/IACP	74.460	9,4%	22.387	6.996
Privati	588.185	74,0%	176.843	55.264
Enti religiosi	65.155	8,2%	19.589	6.122
Da verificare	23.676	3,0%	7.118	2.225
<b>TOTALE</b>	<b>794.919</b>	<b>100,0%</b>	<b>239.000</b>	<b>74.688</b>

<sup>23</sup> Come previsto agli artt. 9 e 10 delle NTA del PP SDO Casilino

Piano di Assetto della Stazione Tiburtina

I comparti e le aree oggetto di riorganizzazione sono quelli interessati dalla proposta preliminare di revisione del Piano di Assetto della Stazione Tiburtina, per l'insediamento del nuovo Headquarter di Ferrovie dello Stato, presentata da FS SU il 03.08.2017 all'Assessorato all'Urbanistica con nota QI 138105/2017.

Si riporta di seguito la tabella riassuntiva delle quantità edificatorie oggetto di riorganizzazione.

Comparti fondiari - Mix funzionale		SUL mq
C1	Commercio	7.000
C2	Direzionale	8.800
C3	Direzionale	2.200
C7	Direzionale	7.000
C8	Direzionale	36.000
C9	Direzionale	
C8	Commercio	2.000
C9	Commercio	
C11	Attività culturale, ricreativa, sportiva	1.700
Aree pubbliche/uso pubblico		SUL mq
ST2	Servizi urbani di stazione - ex auto al seguito	4.100
<b>TOTALE SUL DA RILOCALIZZARE</b>		<b>68.800</b>
Comparti fondiari - Mix funzionale		SUL mq
C6	Direzionale	11.000
C4 nord	Direzionale	9.200
C6	Commercio	3.000
C4 nord	Commercio	3.000
<b>TOTALE SUL HEADQUARTER</b>		<b>26.200</b>
<b>TOTALE SUL</b>		<b>95.000</b>

I comparti con le loro quantità edificatorie sono quelli assentiti dalla variante alle previsioni del Piano di Assetto della Stazione Tiburtina (Del. C.C. n. 212 del 15.11.2004) e dalle successive modifiche (Progetto preliminare APU 2 - D.D. 885 del 17.05.2013 - per i comparti C4 nord e C6).

Del comparto C1 è disponibile ad una nuova riorganizzazione solamente la quota parte destinata dal PdA a commercio, in quanto la restante parte è stata oggetto di vendita a seguito di bando (presentazione offerte entro il 15 aprile 2019).

Il comparto C11 è un edificio esistente del quale il PdA quantifica la SUL con cambio di destinazione d'uso.

Per il servizio urbano di stazione ST2 (ex auto al seguito), invece, le NTA del PdA prevedono la possibilità di demolizione e ricostruzione secondo i volumi e le superfici esistenti. In sede di presentazione della proposta di revisione del Piano, RFI ha quantificato per l'ST2 una SUL di circa 4.100 mq relativa agli edifici esistenti dislocandone la SUL nel Headquarter.



Piano di Assetto della Stazione Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti

Le quantità edificatorie prese in considerazione sono quelle assentite dal Piano di Assetto della Stazione Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti approvato con Del. CC n.144 del 27.06.2005. L'Accordo di Programma del 8 marzo 2000 approva lo Schema di Assetto e la relativa Variante urbanistica al PRG che comporta una riduzione della capacità edificatoria su Trastevere di 10.000 mq indicativamente da 45.700 mq a 35.700 mq. Il successivo Piano di Assetto recepisce tale decurtazione fissando l'edificabilità sui comparti della stazione Trastevere a 37.600 mq. Nelle quantità sotto riportate non sono quindi computati i 10.000 mq di SUL che invece afferiscono a RFI quale compensazione.

Si riporta di seguito la tabella riassuntiva delle quantità edificatorie di cui esclusivamente quelle relative al lotto L3 è ipotizzato che siano oggetto di riorganizzazione.

QUATTRO VENTI		SUL
Comparti fondiari - Mix funzionale		mq
Lotto L1	commerciale	300
Lotto L1	terziaria	300
Lotto L2	commerciale	700
Lotto L2	terziaria	700

<b>TOTALE SUL QUATTRO VENTI</b>	<b>2.000</b>
---------------------------------	--------------

PORTO FLUVIALE		SUL
Comparti fondiari - Mix funzionale		mq
Lotto L6	commerciale	2.500
Lotto L6	terziaria	4.650
Lotto L6	artigianato di servizio	11.000

<b>TOTALE SUL TRASTEVERE</b>	<b>18.150</b>
------------------------------	---------------

TRASTEVERE		SUL
Comparti fondiari - Mix funzionale		mq
Lotto L3	residenziale	12.900
Lotto L3	commerciale	3.750
Lotto L3	terziaria	7.900
Lotto L4	commerciale	750
Lotto L4	ricettiva	9.500
Lotto L5	terziaria	2.800

<b>TOTALE SUL TRASTEVERE</b>	<b>37.600</b>
------------------------------	---------------

## Stima del valore delle aree: quotazioni OMI e comparazione dei valori

In questo paragrafo viene riportata un'analisi real estate di alcune zone ricadenti all'interno dell'Anello Verde, facendo riferimento alle quotazioni OMI dell'Agenzia delle Entrate, consultate relativamente all'ultimo semestre pubblicato (primo semestre 2019)<sup>24</sup>, e distinte per singola destinazione d'uso (residenziale, direzionale, commerciale).

La tabella sotto riepiloga le quotazioni per le tre zone considerate (Trastevere, Casilino, Tiburtino), avendo effettuato una media dei valori medi, ricavati per ciascuna fascia OMI interessata dal rispettivo ambito, ed a partire dai valori minimi e max.

### DATI ATTUALI (quotazione 1° semestre 2019)

	TRASTEVERE			CASILINO			TIBURTINO					
	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX
RESIDENZIALE	2950	4000	3475	2675	2325	2500	2875	3850	3025	3250		
DIREZIONALE	2425	3575	3000	2375	-	2375	2375	3200	2550	2708		
COMMERCIALE	2500	2825	2663	2000	-	2000	2150	3100	2050	2433		

Tabella 1 – Quotazioni OMI (valori medi): riepilogo per destinazioni funzionali

Più avanti viene riportato il dettaglio per singolo ambito, e per singola fascia OMI considerata, tuttavia i valori di riepilogo evidenziano come le quotazioni siano tendenzialmente più alte a Trastevere, e più basse nella zona periferica del Casilino, con la zona del Tiburtino (tra il Piano di Assetto della Stazione Tiburtina e lo SDO Pietralata) che si colloca su valori intermedi rispetto ai due sopra.

Tuttavia, rispetto alla zona del Tiburtino, ed alle sue quotazioni immobiliari per i prossimi anni, è stata effettuata una ipotesi in linea prospettica, tenuto conto degli sviluppi urbanistici e progettuali già previsti.

### Proiezione di mercato – Piano di Assetto Stazione Tiburtina

A fronte della stima dei dati attuali, si è valutato anche il processo di valorizzazione immobiliare, verosimilmente attribuibile all'ambito della Stazione Tiburtina, che, a seguito del completamento dei lavori di riqualificazione, è destinata a diventare il più importante scalo romano e snodo dell'alta velocità. Quella che oggi rappresenta ancora un'area con molti problemi, si sta iniziando a trasformare in una zona più interessante, una sorta di hub intermodale (rete ferroviaria, tramviaria e metropolitana), vivace anche da un punto di vista commerciale e comunque baricentrico per le dinamiche cittadine, sia da un punto di vista economico che trasportistico. L'infrastruttura ferroviaria, chiaramente, favorisce l'accessibilità al sito e contribuisce a renderlo di particolare appeal.

Al fine di stimare indicativamente la valorizzazione immobiliare sottesa al processo di riqualificazione dell'area, e chiaramente in assenza di dati che non possono che essere previsionali, si è operato un confronto con un quartiere milanese, quello di **Porta Nuova**, avente caratteristiche per certi versi assimilabili con quelle della zona considerata, e che ricomprende al suo interno il **Centro Direzionale di Milano**. Tale ambito, che nasce a ridosso delle due stazioni di Milano Centrale e Milano Porta Garibaldi, è stato rinnovato di recente, a seguito di un importante progetto di riqualificazione urbana, e ha visto l'edificazione di un complesso di immobili a carattere terziario. L'edificazione, nel suo complesso, ha

<sup>24</sup> La consultazione dei dati storici (ultimo dato disponibile è quello del primo semestre 2006) relativi ai tre ambiti analizzati evidenzia che la curva di decrescita delle quotazioni immobiliari è indicativamente assimilabile.

riguardato anche volumetrie residenziali, commerciali e culturali, così come percorsi ciclabili, passeggiate pedonali ed ampi spazi pubblici, e presenta un forte impatto architettonico.

L'analisi della crescita immobiliare (per la destinazione direzionale) in termini di quotazioni rispetto agli anni precedenti alla realizzazione del progetto (anche a dispetto di un trend generale negativo), insieme al "collocamento" dell'attuale Centro Direzionale rispetto ai valori milanesi medi, vengono sintetizzati nei seguenti valori percentuali:

centro direzionale	+	77%	rispetto ai valori pre riqualificazione
centro direzionale	+	128%	rispetto ai valori medi cittadini
centro direzionale	-	-9%	rispetto ai valori massimi cittadini

Su Roma, dall'indagine puntuale dei valori immobiliari, parimenti riferiti alla sola destinazione direzionale, si rilevano i seguenti dati:

Valori pre-riqualificazione (ambito Stazione Tiburtina) **2.708 €/mq (A)**  
(in via prudentiale si è scelta la media e non il C24)

Valori medi cittadini **3.043 €/mq (B)**

Valori massimi cittadini<sup>25</sup> **6.850 €/mq (C)**

L'applicazione puntuale dei parametri percentuali rilevati su Milano, sui valori immobiliari attuali di Roma, porterebbe a queste tre ipotesi di proiezione del dato:

4789 €/mq

6934 €/mq

6247 €/mq

Tenuto conto delle caratteristiche urbane ed immobiliari di Milano, rispetto a quelle di Roma, nonché di alcune caratteristiche non propriamente coincidenti nei due percorsi di riqualificazione (con riferimento per esempio alle destinazioni funzionali) si è valutato di mantenere un approccio prudentiale e di individuare un **valore medio potenziale** delle destinazioni direzionali post riqualificazione pari a circa

**5.000 €/mq.**

A partire dal valore medio si definisce un intervallo del +/- 10%, dunque ricompreso tra i valori di 4.500 e 5.500 €/mq.

#### Ridefinizione delle quantità da rilocalizzare

Sulla base della stima effettuata è possibile definire alcuni parametri di confronto tra i valori di partenza e quelli di arrivo:

da Trastevere a Tiburtina  $3.000 / 5.000 = \mathbf{0.600}$

da Casilino a Tiburtina  $2.375 / 5.000 = \mathbf{0.475}$

<sup>25</sup> Si riferiscono alle tre zone Centrali di: Sant'Angelo - Campitelli – Via del Portico d'Ottavia, Tridente e Corso Vittorio.

A titolo esemplificativo sono stati utilizzati i valori relativi alle destinazioni direzionali in quanto prevalenti nell'ambito di destinazione e sono stati utilizzati per il seguente ricalcolo delle quantità edificabili per le diverse destinazioni d'uso.

Stazione Trastevere

residenziale	da	12.900 mq	a	7.740 mq
commerciale	da	3.750 mq	a	2.250 mq
terziario	da	7.900 mq	a	4.740 mq
<b>TOTALE</b>	<b>da</b>	<b>12.900 mq</b>	<b>a</b>	<b>14.730 mq</b>

SDO Casilino

residenziale	da	44.781 mq	a	21.271 mq
commerciale e direzionale	da	29.906 mq	a	14.205 mq
<b>TOTALE</b>	<b>da</b>	<b>74.687 mq</b>	<b>a</b>	<b>35.477 mq</b>

Stazione Tiburtina

commerciale		15.000 mq
direzionale		74.200 mq
culturale, ricreativa, sportiva		1.700 mq
servizi di stazione		4.100 mq
<b>TOTALE</b>		<b>95.000 mq</b>

Ricapitolando il valore dimensionale complessivo della **SUL da riallocare** nelle aree di densificazione sul lato est della stazione Tiburtina è pari a

**145.206 mq**

a cui andranno sommati i 350.391 mq di nuova edificazione previsti dal PP SDO Pietralata per un totale complessivo pari a

**495.597 mq.**



## Verifica di sostenibilità urbanistica

La verifica della sostenibilità urbanistica dell'ipotesi di rimodulazione delle quantità edificatorie definite nei paragrafi precedenti è stata formulata ipotizzando un nuovo perimetro che unifichi in un unico nuovo piano attuativo le aree libere sul lato est della Stazione Tiburtina e le aree libere del PP SDO Pietralata. In mancanza di un disegno di suolo che definisca il rapporto tra aree pubbliche ed aree fondiarie, la verifica è stata effettuata a ritroso calcolando i seguenti parametri:

- la dotazione minima di standard, sia di livello locale che di livello urbano, generati dalle quantità previste, articolate secondo una ipotesi prudenziale di mix funzionale;
- la quantità ipotetica delle aree da destinare a sedi viarie pari al 10% della Superficie Territoriale.

Tali quantità sono state sottratte alla Superficie Territoriale per ricavare una ipotetica Superficie fondiaria a cui è stato applicato un indice di copertura pari al 33% per ricavare una potenziale Superficie coperta. Suddividendo la SUL massima edificabile su questa potenziale Superficie coperta si ottiene una altezza media degli edifici prevedibili pari a poco meno di 8 piani fuori terra assolutamente compatibile con un ambito destinato a divenire una importante polarità urbana.



SUL edificabile		capacità insediativa		STANDARD DI LIVELLO LOCALE (NTA PRG)			STANDARD DI LIVELLO URBANO			
mq		abit.	mq	servizi pubblici	verde pubblico	parcheggi pubblici	sub TOT	parchi pubblici urbani e territoriali	attrezzature per l'istruzione	attrezzature sanitarie e ospedaliere
				mq	mq	mq	mq	mq	mq	mq
<b>resid</b>	SDO Pietralata	47.891		13.330	19.482	12.304		30.761		2.051
	Staz. Tiburtina	0	76.902				45.116			
	Trasferimenti*	29.011								
				<b>ipotesi mix funzionale</b>						
				destinazioni d'uso						
				comm.+ servizi CU/b						
				comm. CU/m						
				servizi CU/m						
<b>non resid</b>	SDO Pietralata	302.500		0	111.652	111.652	223.304			
	Staz. Tiburtina	95.000	418.695	0	18.609	46.522	65.131			
	Trasferimenti*	21.195		0	37.217	55.826	93.043			
<b>TOTALE</b>		<b>495.597</b>		<b>13.330</b>	<b>186.960</b>	<b>226.304</b>	<b>426.594</b>			<b>35.887</b>

\* Si tratta dei diritti edificatori trasferiti dallo Schema di Assetto della Stazione Trastevere (lotto L3) e dallo SDO Casilino

### VERIFICA PRELIMINARE DENSITA' EDILIZIA

SUPERFICIE TERRITORIALE	VIABILITA' (10%ST)	STANDARD LOCALI	STANDARD TERRITORIALI	SUPERFICIE FONDARIA	SUPERFICIE COPERTA (33% SF)	PIANI FT
mq	mq	mq	mq	mq	mq	num.
SDO Pietralata	566200					
Staz. Tiburtina	125380					
<b>TOT</b>	<b>691580</b>	<b>69.158</b>	<b>35.887</b>	<b>159.941</b>	<b>52.780</b>	<b>7,93</b>



## ELENCO ELABORATI

137

# SCHEMA DI ASSETTO GENERALE

## AT ANALISI TERRITORIALE

AT 1	Foto aerea - individuazione dell'area di studio	1:10.000
AT 2	Carta dei sistemi di valore storico e ambientale	1:10.000
AT 3	Carta delle macrofunzioni del contesto urbano	1:10.000
AT 4	Aspetti socio-economici del territorio e strategie di densificazione	A4

## RA STATO DI ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI ATTUATIVI

RA 1	Mosaico dei piani attuativi dei comprensori SDO e dei PdA delle stazioni	1:10.000
RA 2	Schede analitiche sull'iter urbanistico e di attuazione degli strumenti attuativi dell'Anello Verde	A4

### Piani di Assetto delle Stazioni

RA 3	Stato di attuazione del PdA della Stazione Tiburtina	1:5.000
RA 4	Stato di attuazione del PdA della Stazione Ostiense	1:5.000
RA 5	Stato di attuazione del PdA della Stazione Trastevere - Porto Fluviale - Quattro Venti	1:5.000

### Piani Particolareggiati Comprensori SDO

RA 6	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Pietralata	1:5.000
RA 7	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Tiburtino	1:5.000
RA 8	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Casilino	1:5.000
RA 9	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Centocelle-Quadraro	1:5.000

## SV SINTESI E VALUTAZIONE

SV 1	Sintesi degli elementi di riferimento per il processo di ripianificazione	1:10.000
SV 2	Sintesi dello stato di attuazione degli strumenti attuativi	1:10.000
SV 3	Elementi per l'interpretazione del territorio	A4
SV 4	Elementi per l'interpretazione del territorio - infrastrutture	1:10.000
SV 5	Elementi per l'interpretazione del territorio - tessuti e morfologie urbane	1:10.000
SV 6	Elementi per l'interpretazione del territorio - oggetti e recinti	1:10.000
SV 7	Elementi per l'interpretazione del territorio - paesaggi naturali e i vuoti	1:10.000
SV 8	Elementi per l'interpretazione del territorio - analisi storica delle emergenze	1:10.000
SV 9	Elementi per l'interpretazione del territorio - analisi catastale delle aree libere	1:10.000
SV 10	Elementi per l'interpretazione del territorio - sintesi delle risorse	1:10.000

## PR PROGRAMMAZIONE

PR 1	Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde - Obiettivi	1:10.000
PR 2	Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde - Linee guida	A4
PR 3	Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde - Masterplan	1:10.000

## ALLEGATI

### A1 APPROFONDIMENTI ANALITICI - STATO DELLA PIANIFICAZIONE

#### Pianificazione di livello generale

A1 a	Il Sistema Direzionale Orientale nel PRG 1965/71	1:10.000
A1 b	PRG vigente - Sistemi e regole	1:10.000
A1 c	PRG vigente - Rete ecologica	1:10.000
A1 d	PRG vigente - Carta per la qualità	1:10.000
A1 e	PRG vigente - Standard urbanistici	1:10.000
A1 f	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile	A3

#### Pianificazione attuativa

A1 g	Quadro di unione degli strumenti attuativi vigenti e programmati	1:10.000
------	--	----------

#### Pianificazione sovraordinata

A1 h	Piano Territoriale Paesistico Regionale	1:25.000
------	---	----------

### A2 APPROFONDIMENTI ANALITICI - ASSETTO PROPRIETARIO

#### Piani Particolareggiati Compensori SDO

A2 a	Assetto proprietario catastale SDO Pietralata	1:5.000
A2 b	Assetto proprietario catastale SDO Tiburtino	1:5.000
A2 c	Assetto proprietario catastale SDO Casilino	1:5.000
A2 d	Assetto proprietario catastale SDO Quadraro	1:5.000

### A3 APPROFONDIMENTI ANALITICI - USI ATTUALI E FUNZIONI

A3 a	Documentazione fotografica	A3
------	----------------------------	----

#### Piani di Assetto delle Stazioni

A3 b	Usi attuali e funzioni Stazione Tiburtina	1:5.000
A3 c	Usi attuali e funzioni Stazione Tuscolana	1:5.000
A3 d	Usi attuali e funzioni Stazione Ostiense	1:5.000
A3 e	Usi attuali e funzioni Stazione Trastevere	1:5.000

#### Piani Particolareggiati Compensori SDO

A3 f	Usi attuali e funzioni SDO Pietralata	1:5.000
A3 g	Usi attuali e funzioni SDO Tiburtino	1:5.000
A3 h	Usi attuali e funzioni SDO Casilino	1:5.000
A3 i	Usi attuali e funzioni SDO Quadraro	1:5.000