



**15 MUNICIPI**  
**15 PROGETTI**  
per la città in **15 MINUTI**  
progetti di riqualificazione dello spazio pubblico

MUNICIPIO N. VIII - **AMBITO VALCO SAN PAOLO**  
RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

**MASTERPLAN**  
RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA







<b>ANALISI STATO DI FATTO</b> .....	1
Il luogo .....	1
Condizionanti, finalità e obiettivi .....	1
Inquadramento normativo e urbanistico .....	2
Inquadramento storico.....	17
Stato attuale dei luoghi .....	18
<b>PROPOSTA. CONSIDERAZIONI PROGETTUALI</b> .....	21
L'area di intervento intesa come Infrastruttura Verde.....	21
Obiettivi della infrastruttura verde di Valco San Paolo.....	21
Azioni specifiche per il disegno della infrastruttura verde .....	25
<b>FASI DI ATTUAZIONE DEL MASTERPLAN</b> .....	27
Stima del costo globale di trasformazione .....	28
FASE 1.....	29
FASE 2.....	32
FASE 4.....	34





Il presente masterplan é stato redatto da

**B | B** JORDI BELLMUNT  
AGATA BUSCENI

B2B ARQUITECTES s.l.p.

Barcelona (ES), Avinguda Diagonal 428 – 08037

Tel: +34 93 453 33 95

Email: [admin@b2barq.com](mailto:admin@b2barq.com)

PEC: b2barq@pec.it



## ANALISI STATO DI FATTO

### Il luogo

Valco San Paolo é un quartiere strategico per il futuro della città di Roma poiché parte integrante della infrastruttura fluviale del lungotevere che a grande scala caratterizza il paesaggio urbano di Roma.

Gli attuali usi ormai inadeguati e vuoti di contenuti lo convertono in un luogo di opportunità, specialmente interessante per sviluppare una città contemporanea, equilibrata, socialmente efficiente e medio ambientalmente modellica.

Il Tevere, parco urbano lineare a scala territoriale sarà l'elemento strutturante della nuova conurbazione che agglutina tre zone differenziate: a sud la comunità di residenti; nel cuore del quartiere, costruito come somma di volumetrie senza una idea chiara d'insieme, gli edifici universitari (Università Roma 3); e disseminati nel quartiere, un insieme di vuoti urbani (campi sportivi non utilizzati, zone difficilmente compatibili con la vita urbana (canile, area per i rifiuti, campo ROM ...))

Obiettivo del masterplan sarà quello di strutturare un ambito urbano piú coerente ed equilibrato a partire dalla ridefinizione delle regole e modalità di occupazione delle concessioni vigenti, ordinando le zone dedicate alla docenza ed ai servizi universitari, migliorando la mobilità nel quartiere, promuovendo la rivegetazione urbana e facendo piú visibili le zone residenziali ed i servizi ad esse associati.

In questo luogo la città ha l'opportunità di recuperare superficie urbana per proporre una vita sociale piú efficace ed un benessere urbano necessario.

### Condizionanti, finalità e obiettivi

L'idea principale su cui si basano tutti i ragionamenti progettuali è quello della città dei 15 minuti, modello che propone una pianificazione sostenibile dello spazio urbano centrato sul concetto di prossimità, in modo da ridurre gli spostamenti in automobile, favorendo quelli in bicicletta o a piedi.

La proposta di riqualificazione muove da una interpretazione della stratificazione storica per agire sul palinsesto paesaggistico del quartiere attraverso interventi che puntano al ridisegno dello spazio pubblico sovrapponendo le esigenze ecologiche-ambientali e socioculturali a cui dare una risposta.

### Condizionanti

Il quartiere si estende su una superficie di 90 ha. I servizi pubblici di livello urbano, occupano circa 26,8 ha; le zone residenziali 10,8 ha, mentre la fascia del lungotevere 28,6 ha. Il sistema viario (13 ha) ed i parcheggi sono sovradimensionati rispetto alle aree pedonali, al verde ed ai servizi pubblici locali. Le aree verdi, con un grado di complessità ecologica molto basso, non sono adeguate alla funzione di connettore ecologico che l'area rappresenta a scala territoriale. Inoltre, lungo la fascia fluviale si sono nel tempo consolidate diverse concessioni, per lo piú di attività sportive, che hanno progressivamente ridotto l'accessibilità a questa zona aggravandone lo stato di degrado ed abbandono; in contrapposizione, la scarsa frequentazione antropica ha permesso il consolidamento di un bosco

fluviale. In questa zona, estremamente fragile, sarà necessario stabilire criteri di preservazione, gestione e regolazione di attività, flussi ed intensità d'uso, compatibili con le dinamiche ecologiche in essere.

La topografia, insieme al sistema idrologico, é il componente fisico che piú condiziona la funzionalità ecologica e paesaggistica dell'ambito. La fascia del lungotevere, fra le quote +1 e +11, delimita a ovest con la strada Lungotevere Dante, che con una pendenza costante si mantiene insieme a Via Pincherle fra le quote +16 e +17, raccordandosi con il Viale G. Marconi, asse strutturante a scala urbana. Il settore universitario ha determinato nel tempo un impatto ed una barriera fisica sull'area.

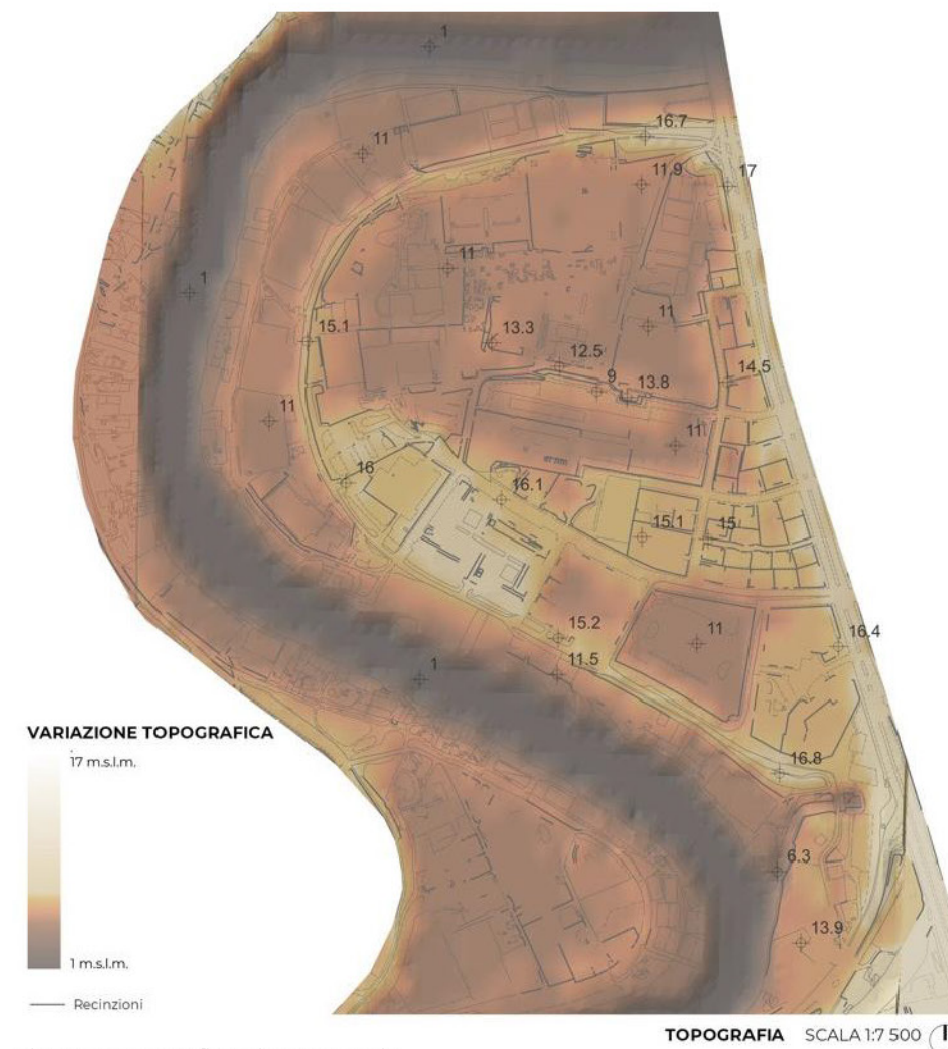


Figura 1. Topografia Valco San Paolo

I servizi pubblici di livello urbano che occupano il centro del quartiere, generano un effetto barriera tanto per le zone residenziali come per la fascia golenale del lungotevere. L'incremento della permeabilità urbana é pertanto uno degli aspetti strategici da tenere in considerazione nella proposta di trasformazione dell'ambito.





Figura 2. Permeabilità

### Finalità ed Obiettivi

Abbiamo visto che nel quartiere si riconoscono aspetti di frizione, ma soprattutto, aree d'opportunità di grande interesse per la riqualificazione ambientale e paesaggistica (riduzione dell'impatto antropico, mitigazione dell'effetto isola di calore, del rischio di inondazione, etc.).

La trasformazione di queste aree richiederà azioni specifiche di pianificazione e gestione strategica necessarie per :

- riconsiderare i valori, le potenzialità e le fragilità che caratterizzano l'ambito, poiché condizionanti del suo sviluppo e gestione futura.
- identificare i punti strategici, che tanto a scala territoriale, come a scala urbana, permetteranno programmare nel tempo possibili scenari futuri.
- definire una struttura paesaggistica ed un insieme di interventi compatibili e complementari con le previsioni degli strumenti attualmente vigenti.
- generare nuove dinamiche socio-culturali che aiutino a mantenere un paesaggio di maggiore qualità urbana
- configurare soluzioni tecniche e costruttive mirate ad evitare nuove fragilità e degrado, capaci quindi di determinare un complessivo miglioramento della funzionalità ecologica e paesaggistica

### Inquadramento normativo e urbanistico

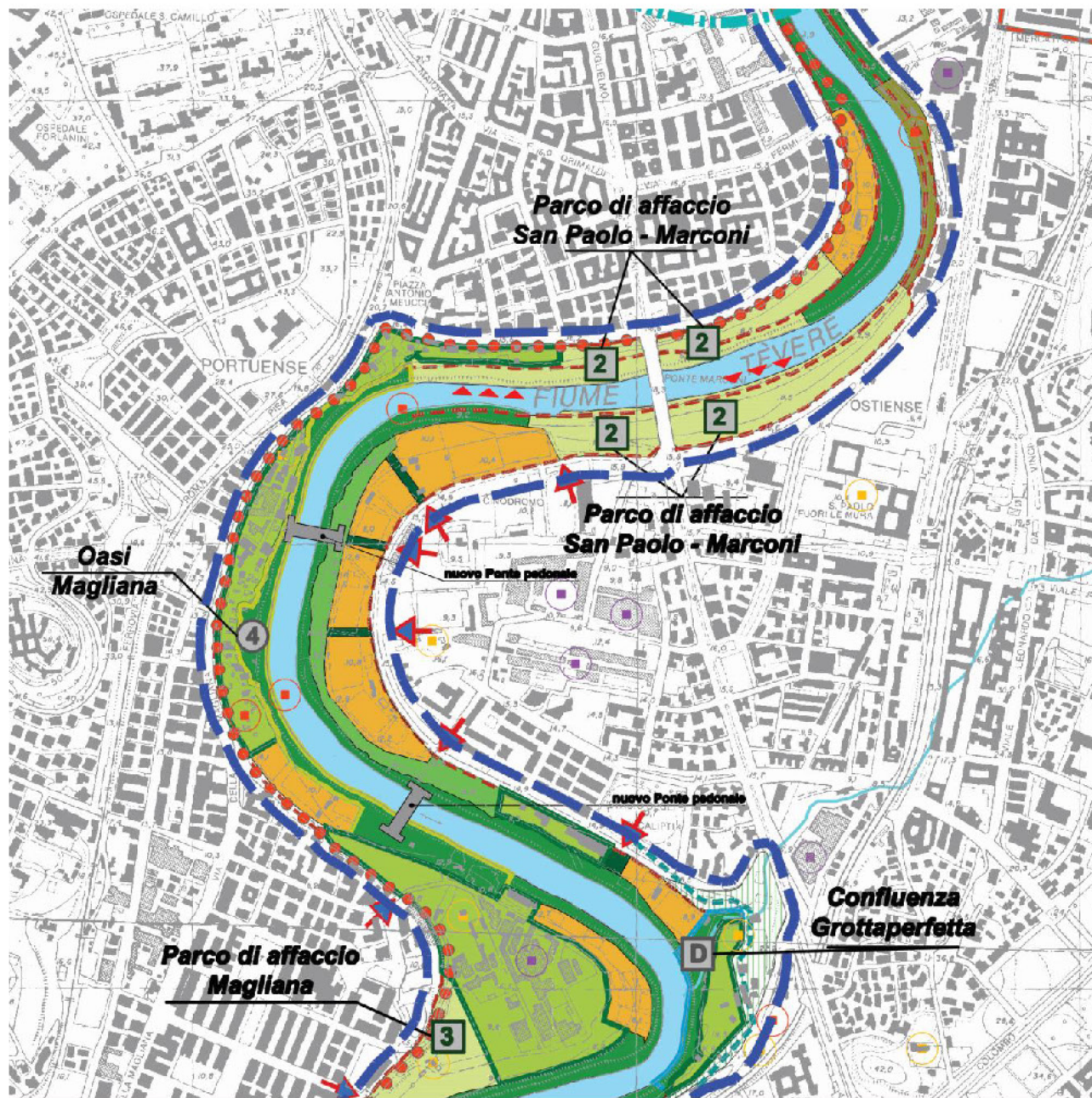
La complessità del quartiere Valco San Paolo è ben rappresentata degli elaborati descrittivi del PTPR e in particolare nella Tavola A Sistemi e Ambiti di Paesaggio.

- a. il PS5 – Piano Stralcio Autorità di Bacino Tevere (approvato)
  - b. il PTPR – Piano Territoriale Paesistico Regionale con i suoi Allegati (approvato)
- A (Sistemi e Ambiti di Paesaggio)
  - B (Beni Paesaggistici e loro vincoli)
  - C (Beni del patrimonio naturale e culturale e azioni strategiche del PTPR)
- c. il PRG – Piano regolatore generale di Roma

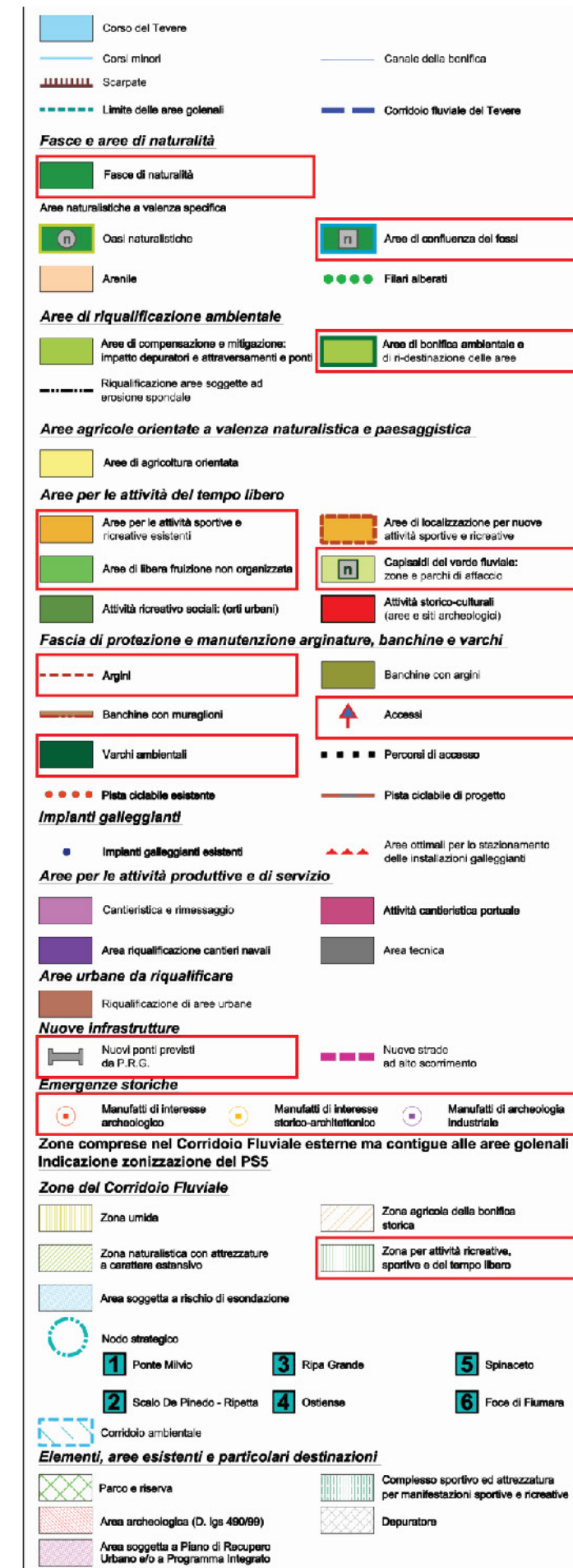
La proposta del masterplan, nel rispetto delle previsioni territoriali ed urbanistiche vigenti, introduce un insieme di azioni e criteri per il miglioramento della funzionalità ecologica e paesaggistica dell'ambito che il comune potrà sviluppare nel tempo, compatibilmente con le concessioni in essere e previste.



PS5 – Piano Stralcio Autorità di Bacino Tevere



Va sottolineata la presenza di “varchi ambientali” che fungono da connettori tra le sponde del fiume e la parte interna del quartiere. Queste aree sono degli elementi molto importanti per il progetto in quanto permettono di ricostruire un rapporto sia ecologico-ambientale che fruitivo tra il Tevere e Valco San Paolo.





**PTPR – Piano Territoriale Paesistico Regionale**

Disposizioni e prescrizioni relative all'area di progetto sono state verificate nei 3 allegati (A-B-C)

Allegato A - sistemi ed ambiti di Paesaggio



I sistemi ed ambiti di Paesaggio individuati nell'area di progetto sono i seguenti

Sistema del Paesaggio Naturale	
	Paesaggio Naturale
	Paesaggio Naturale di Continuità
	Paesaggio Naturale Agrario
	Coste marine lacuali e corsi d'acqua

Sistema del Paesaggio Agrario	
	Paesaggio Agrario di Rilievato Valore
	Paesaggio Agrario di Valore
	Paesaggio Agrario di Continuità

Sistema del Paesaggio Insediativo	
	Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici con relativa fascia di rispetto
	Parchi, Ville e Giardini Storici
	Paesaggio degli Insediamenti Urbani
	Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
	Paesaggio dell'Insediamento storico Diffuso
	Reti Infrastrutturali e Servizi
	Aree di Visuale
	Punti di Visuale
	Percorsi panoramici
	Ambiti di recupero e valorizzazione paesistica
	Piani attuativi con valenza paesistica

**Art. 24 (Paesaggio naturale di continuità)**

**Tabella A) Paesaggio naturale di continuità - Definizione delle componenti del paesaggio e degli obiettivi di qualità paesistica**

L'intervento mira a tutelare e valorizzare il patrimonio naturale attraverso l'aggiunta di elementi vegetazionali e la costruzione di nuovi habitat per il quartiere

**Tabella B) Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela**

Relativamente ai percorsi ciclopedonali e alle aree di sosta

7	Uso Infrastrutturale	Salvaguardia del patrimonio naturale
7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti nel rispetto del contesto naturale esistente. Sono consentiti anche impianti elementari per la sosta non asfaltati. I sentieri di attraversamento della duna devono essere realizzati in legno o altri materiali naturali, rispettare l'andamento naturale del terreno e devono essere compatibili con la vegetazione esistente. È prescritto il mantenimento
7.2.6	piste ciclabili	dello stato degli accessi al mare, evitando nuovi accessi carrabili e migliorando quelli esistenti. Consentite nel rispetto del contesto naturale esistente, non asfaltate.
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Sono consentite esclusivamente piazzole di sosta non asfaltate in zone non boscate o, per le zone costiere, ad almeno 50 m. dal limite interno della duna.



## Tabella C) Paesaggio Naturale di continuità – Norma regolamentare

Relativamente alla vegetazione

<b>2</b>	<b>Elementi vegetazione naturale</b>	
<b>2.1</b>	<b>patrimonio forestale</b>	Nei territori coperti da macchia è consentito il taglio silvicolturale secondo le norme che regolano la materia. Non Consentito il taglio a raso per l'alto fusto, per pendenze superiori al 50%, sulle creste, intorno agli invasi e a quote > m. 1000. Il taglio a raso è ammesso solo su particelle non contigue dell'estensione massima di 1 ha. Non è consentita la trasformazione di boschi in altra qualità di coltura, la sostituzione di specie nonché la conversione di fustaie in cedui. Per i territori costieri è prescritta la conservazione della macchia mediterranea che fa parte integrante dell'arenile.
<b>2.2</b>	<b>vegetazione delle valli e pendici acclivi</b>	Riqualificazione o integrazione la vegetazione ornamentale di pregio. In caso di interventi di scavo o modellamento del terreno devono essere previste opere di sistemazione delle pendici con la conservazione o, in alternativa la reintegrazione della vegetazione esistente.
<b>2.3</b>	<b>vegetazione dei corsi d'acqua e fondovalle umidi</b>	Conservazione ed integrazione della vegetazione di golena lungo le rive dei fossi. In caso di interventi ammessi dalle norme del PTPR che incidono sul corso d'acqua occorre prevedere adeguate opere di conservazione e riqualificazione della vegetazione esistente.
<b>3</b>	<b>Vegetazione antropica</b>	

<b>3.1</b>	<b>alberature aree di margine e di crinale</b>	Conservazione e rafforzamento delle alberature esistenti. Non è consentito l'abbattimento salvo casi di comprovata necessità.
<b>3.2</b>	<b>alberature circostanti insediamenti sparsi e tessuti edilizi</b>	I nuovi manufatti devono essere schermati con essenze arboree o arbustive tipiche della zona disponendo le alberature in raggruppamento con carattere di filare.
<b>3.3</b>	<b>alberature di margini stradali</b>	Conservazione e rafforzamento alberature di pregio esistenti lungo i margini stradali. I progetti di nuove strade o di adeguamento delle strade esistenti devono prevedere una adeguata alberatura dei margini.

Relativamente ai movimenti terra

<b>4</b>	<b>Morfologia del terreno</b>	
<b>4.1</b>	<b>scavi e sbancamenti e consolidamento del terreno</b>	In caso di sbancamenti strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme, occorre prevedere adeguate opere di sistemazione paesaggistica dei luoghi.
<b>4.2</b>	<b>movimenti di terra e modellamenti del terreno</b>	In caso di modellamento del suolo, terrazzamenti, sterri, muri di sostegno strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme occorre provvedere alla sistemazione delle scarpate sia naturali, sia artificiali mediante l'inerbimento e/o la cespugliatura al fine di favorire il loro consolidamento e una efficace difesa del suolo.

Relativamente alla viabilità e gli elementi di arredo (panchine, recinzioni e segnaletica informativa-didattica)

<b>5.3</b>	<b>Recinzioni</b>	Da realizzare in modo da non pregiudicare la continuità visuale del paesaggio. Consentite recinzioni di passoni di legno con filo spinato o rete metallica nonché recinzioni stagionali in rete metallica per la difesa di bestiame e colture. Mantenimento delle delimitazioni di confine se realizzate con alberature, cespugliate, macere, terrazzamenti, canali o altri elementi caratterizzanti il paesaggio. Di altezza massima 1.20 m se realizzate in muratura o cemento, per la ulteriore altezza fino ad un'altezza max. m 2.10 se realizzate con materiali trasparenti; per gli impianti sportivi si può derogare, se trasparenti.
<b>5.4</b>	<b>elementi di arredo urbano</b>	
<b>5.5</b>	<b>cartelloni pubblicitari</b>	Non consentito fatta salva segnaletica di pubblica utilità

## Art. 31 (Parchi ville e giardini storici)

### Tabella B) Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela

Relativamente ai percorsi ciclopedonali e alle aree di sosta

<b>7.2.5</b>	<b>percorsi pedonali e sentieri naturalistici</b>	Consentiti
<b>7.2.6</b>	<b>piste ciclabili</b>	Consentite
<b>7.2.7</b>	<b>parcheggi e piazzole di sosta</b>	Consentite le piazzole di sosta. Per la realizzazione di parcheggi la relazione paesaggistica deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio urbano, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano circostante. Deve inoltre dettagliare le sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel tessuto urbano e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano da prevedere nel progetto.

### Tabella C) Parchi ville e giardini storici – Norma regolamentare

Relativamente alla vegetazione

<b>2.2</b>	<b>patrimonio forestale</b>	Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 l.r. 24/1998
<b>2.3</b>	<b>vegetazione delle valli e pendici acclivi</b>	Riqualificazione e integrazione della vegetazione naturale e ornamentale di pregio. In caso di interventi di scavo o modellamento del terreno devono essere previste opere di sistemazione delle pendici con la conservazione o in alternativa la reintegrazione della vegetazione esistente.
<b>3.1</b>	<b>alberature aree di margine e di crinale</b>	Conservazione e rafforzamento delle alberature esistenti. Non Consentito di abbattimento salvo comprovata necessità.

Relativamente ai movimenti terra

<b>4.1</b>	<b>scavi e sbancamenti e consolidamento del terreno</b>	Consentiti solo interventi indispensabili di consolidamento del terreno previo SIP. In caso di sbancamenti strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme, occorre prevedere adeguate opere di sistemazione paesaggistica dei luoghi.
<b>4.2</b>	<b>movimenti di terra e modellamenti del terreno</b>	Occorre evitare, terrazzamenti, sterri, muri di sostegno che possano modificare l'attuale andamento topografico dei luoghi ad eccezione delle opere per il drenaggio delle acque di superficie, tracciati pedonali, strade di servizio e piazzole di sosta e opere di valorizzazione di giardini esistenti e di sistemazioni di nuovi parchi. In caso di modellamento del suolo, terrazzamenti, sterri, muri di sostegno strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme occorre provvedere alla sistemazione delle scarpate sia naturali, sia artificiali mediante l'inerbimento e/o la cespugliatura al fine di favorire il loro consolidamento e una efficace difesa del suolo.

Relativamente alla viabilità e gli elementi di arredo (panchine, recinzioni e segnaletica informativa-didattica)

5.3	<b>Recinzioni</b>	Devono essere realizzate in modo da non eliminare le relazioni visive all'interno del paesaggio urbano.
5.4	<b>elementi di arredo urbano</b>	Nei progetti di recupero deve essere prevista l'utilizzazione di elementi di arredo urbano idonei a garantire la qualità estetica degli interventi in armonia con il paesaggio dei parchi e giardini storici. In particolare i devono essere redatti progetti per pavimentazione stradale carrabile e marciapiedi, strade pedonali, scalinate e rampe e devono essere recuperate, quando possibile, le pavimentazioni stradali originarie e le nuove pavimentazioni devono essere realizzate nel rispetto dei disegni originari e con materiale litoide tipico dei luoghi deve essere prevista la tipologia dei corpi illuminanti delle aree pubbliche.
5.5	<b>cartelloni pubblicitari</b>	Non Consentiti fatto salvo segnaletica di tipo didattico.

#### Art. 28 Paesaggio degli insediamenti urbani

#### Tabella B) Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela

Relativamente ai percorsi ciclopedonali e alle aree di sosta

7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti
7.2.6	piste ciclabili	Consentite
7.2.7	parcheggi e piazzole di sosta	Consentite le piazzole di sosta. Per la realizzazione di parcheggi la relazione paesaggistica deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio urbano, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano circostante. Deve inoltre dettagliare le sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento del tracciato nel tessuto urbano e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano da prevedere nel progetto.

#### Tabella C) Paesaggio degli insediamenti urbani – Norma regolamentare

Relativamente alla vegetazione

2	<b>elementi di vegetazione naturale</b>	
2.1	<b>patrimonio forestale</b>	Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 l.r. 24/1998
2.2	<b>vegetazione delle valli e pendici acclivi</b>	Riqualificazione e integrazione della vegetazione ornamentale di pregio. In caso di interventi di scavo o modellamento del terreno devono essere previste opere di sistemazione delle pendici con la conservazione o in alternativa la reintegrazione della vegetazione esistente.
2.3	<b>vegetazione dei corsi d'acqua e fondovalle umidi</b>	Conservazione e rafforzamento della vegetazione di golena lungo le rive dei fossi. In caso di interventi ammessi dalle norme del PTPR, che incidono sul corso d'acqua occorre prevedere adeguate opere di conservazione e riqualificazione della vegetazione esistente.
3	<b>Vegetazione antropica</b>	
3.1	<b>alberature aree di margine e di crinale</b>	Conservazione e rafforzamento delle alberature esistenti. Non Consentito di abbattimento salvo comprovata necessità.
3.2	<b>alberature circostanti insediamenti sparsi e tessuti edilizi</b>	Gli insediamenti di nuovo impianto devono essere schermati con essenze arboree o arbustive tipiche della zona disponendo le alberature in modo irregolare o con carattere di filare.
3.3	<b>alberature di margini stradali</b>	Conservazione e rafforzamento alberature di pregio esistenti lungo i margini stradali. I progetti di nuove strade o di adeguamento delle strade esistenti devono prevedere una adeguata alberatura dei margini.

Relativamente ai movimenti terra

4.1	scavi e sbancamenti e consolidamento del terreno	In caso di sbancamenti gli sbancamenti strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme, occorre prevedere adeguate opere di sistemazione paesaggistica dei luoghi.
4.2	movimenti di terra e modellamenti del terreno	In caso di modellamento del suolo, terrazzamenti, sterri, muri di sostegno strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme occorre provvedere alla sistemazione delle scarpate sia naturali, sia artificiali mediante l'inerbimento e/o la cespugliatura al fine di favorire il loro consolidamento e una efficace difesa del suolo.

Relativamente alla viabilità e gli elementi di arredo (panchine, recinzioni e segnaletica informativa-didattica)

5.3	<b>Recinzioni</b>	Devono essere realizzate in modo da non eliminare le relazioni visive all'interno del paesaggio urbano.
5.4	<b>elementi di arredo urbano</b>	Nei piani di recupero urbano deve essere prevista l'utilizzazione di elementi di arredo urbano idonei a garantire la qualità estetica degli interventi in armonia con il tessuto urbano circostante.
5.5	<b>cartelloni pubblicitari</b>	subordinati a valutazione di compatibilità previo SIP

#### Art. 29 Paesaggio degli insediamenti in evoluzione

#### Tabella B) Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela

Relativamente ai percorsi ciclopedonali e alle aree di sosta

7.2.5	percorsi pedonali e sentieri naturalistici	Consentiti
7.2.6	piste ciclabili	Consentite
7.2.7	Parcheggi e piazzole di sosta	Consentite le piazzole di sosta. Per la realizzazione di parcheggi la relazione paesaggistica deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità con il paesaggio in evoluzione, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico nonché contenere proposte di mitigazione dell'impatto sul paesaggio urbano circostante. Deve inoltre prevedere sistemazioni paesistiche che favoriscano l'inserimento dell'intervento nel tessuto urbano e di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano.

## Tabella C) Paesaggio degli insediamenti in evoluzione – Norma regolamentare

Relativamente alla vegetazione

<b>2</b>	<b>elementi di vegetazione naturale</b>	
<b>2.1</b>	<b>patrimonio forestale</b>	Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 l.r. 24/1998
<b>2.2</b>	<b>vegetazione delle valli e pendici acclivi</b>	Riqualificare e integrazione della vegetazione ornamentale di pregio. In caso di interventi di scavo o modellamento del terreno devono essere previste opere di sistemazione delle pendici con la conservazione o in alternativa la reintegrazione della vegetazione esistente.
<b>2.3</b>	<b>vegetazione dei corsi d'acqua e fondovalle umidi</b>	Conservazione e rafforzamento della vegetazione di golena lungo le rive dei fossi. In caso di interventi ammessi dalle norme del PTPR, che incidono sul corso d'acqua occorre prevedere adeguate opere di conservazione e riqualificazione della vegetazione esistente.
<b>3</b>	<b>Vegetazione antropica</b>	
<b>3.1</b>	<b>alberature aree di margine e di crinale</b>	Conservazione e rafforzamento delle alberature esistenti. Non Consentito di abbattimento salvo comprovata necessità.
<b>3.2</b>	<b>alberature circostanti insediamenti sparsi e tessuti edilizi</b>	Gli insediamenti di nuovo impianto devono essere schermati con essenze arboree o arbustive tipiche della zona disponendo le alberature in modo irregolare o con carattere di filare.
<b>3.3</b>	<b>alberature di margini stradali</b>	Conservazione e rafforzamento alberature di pregio esistenti lungo i margini stradali. I progetti di nuove strade o di adeguamento delle strade esistenti devono prevedere una adeguata alberatura dei margini.

Relativamente ai movimenti terra

<b>4.1</b>	<b>scavi e sbancamenti e consolidamento del terreno</b>	In caso di sbancamenti gli sbancamenti strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme, occorre prevedere adeguate opere di sistemazione paesaggistica dei luoghi.
<b>4.2</b>	<b>movimenti di terra e modellamenti del terreno</b>	In caso di modellamento del suolo, terrazzamenti, sterri, muri di sostegno strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme occorre provvedere alla sistemazione delle scarpate sia naturali, sia artificiali mediante l'inerbimento e/o la cespugliatura al fine di favorire il loro consolidamento e una efficace difesa del suolo.

Relativamente alla viabilità e gli elementi di arredo (panchine, recinzioni e segnaletica informativa-didattica)

<b>5.3</b>	<b>Recinzioni</b>	Devono essere realizzate in modo da non eliminare le relazioni visive all'interno del paesaggio urbano.
<b>5.4</b>	<b>elementi di arredo urbano</b>	Nei piani di recupero urbano deve essere prevista l'utilizzazione di elementi di arredo urbano idonei a garantire la qualità estetica degli interventi in armonia con il tessuto urbano circostante.
<b>5.5</b>	<b>cartelloni pubblicitari</b>	subordinati a valutazione di compatibilità previo SIP

## Art. 33 Reti, infrastrutture e servizi

### Tabella B) Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela

Relativamente ai percorsi ciclopedonali e alle aree di sosta

<b>7.2.5</b>	<b>percorsi pedonali e sentieri naturalistici</b>	Consentiti se compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente
<b>7.2.6</b>	<b>piste ciclabili</b>	Consentiti se compatibili con la funzionalità dell'infrastruttura esistente
<b>7.2.7</b>	<b>parcheggi e piazzole di sosta</b>	Consentite le piazzole di sosta. Per la realizzazione di parcheggi la relazione paesaggistica deve contenere elementi di valutazione per la compatibilità degli interventi con il paesaggio circostante, in relazione anche alle modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico. Deve inoltre contenere proposte di mitigazione e prevedere sistemazioni paesistiche di miglioramento della qualità paesaggistica complessiva del contesto urbano o rurale. Nelle zone interessate dai tracciati storici la realizzazione è subordinata al recupero e alla valorizzazione dei beni archeologici e storico monumentali presenti.

### Tabella C) Reti, infrastrutture e servizi – Norma regolamentare

Relativamente alla vegetazione

<b>2</b>	<b>elementi di vegetazione naturale</b>	
<b>2.1</b>	<b>patrimonio forestale</b>	
<b>2.2</b>	<b>vegetazione delle valli e pendici acclivi</b>	Riqualificare e integrazione della vegetazione ornamentale di pregio. In caso di interventi di scavo o modellamento del terreno devono essere previste opere di sistemazione delle pendici con la conservazione o in alternativa la reintegrazione della vegetazione esistente.
<b>2.3</b>	<b>vegetazione dei corsi d'acqua e fondovalle umidi</b>	Conservazione e rafforzamento della vegetazione di golena lungo le rive dei fossi. In caso di interventi ammessi dalle norme del PTPR, che incidono sul corso d'acqua occorre prevedere adeguate opere di conservazione e riqualificazione della vegetazione esistente.
<b>3</b>	<b>Vegetazione antropica</b>	
<b>3.1</b>	<b>alberature aree di margine e di crinale</b>	Conservazione e rafforzamento delle alberature esistenti. Non Consentito di abbattimento salvo comprovata necessità.
<b>3.2</b>	<b>alberature circostanti insediamenti sparsi e tessuti edilizi</b>	
<b>3.3</b>	<b>alberature di margini stradali</b>	Conservazione e rafforzamento alberature di pregio esistenti lungo i margini stradali. I progetti di nuove strade o di adeguamento delle strade esistenti devono prevedere una adeguata alberatura dei margini

Relativamente ai movimenti terra

<b>4</b>	<b>morfologia del terreno</b>	
<b>4.1</b>	<b>scavi e sbancamenti e consolidamento del terreno</b>	In caso di sbancamenti gli sbancamenti strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme, occorre prevedere adeguate opere di sistemazione paesaggistica dei luoghi.
<b>4.2</b>	<b>movimenti di terra e modellamenti del terreno</b>	In caso di modellamento del suolo, terrazzamenti, sterri, muri di sostegno strettamente necessari per le trasformazioni previste dalle presenti norme occorre provvedere alla sistemazione delle scarpate sia naturali, sia artificiali mediante l'inerbimento e/o la cespugliatura al fine di favorire il loro consolidamento e una efficace difesa del suolo.

Relativamente alla viabilità e gli elementi di arredo (panchine, recinzioni e segnaletica informativa-didattica)

<b>5.3</b>	<b>Recinzioni</b>	Utilizzazione di tipologie di recinzioni idonee a garantire la qualità estetica e la tutela delle visuali sul paesaggio circostante
<b>5.4</b>	<b>elementi di arredo urbano</b>	Nei piani di recupero urbano deve essere prevista l'utilizzazione di elementi di arredo urbano idonei a garantire la qualità estetica degli interventi in armonia con il tessuto urbano circostante.
<b>5.5</b>	<b>cartelloni pubblicitari</b>	Divieto nelle aree di margine alle infrastrutture viarie e ferroviarie salvo segnaletica di pubblica utilità e delle iniziative pubblicitarie previste dalla legge 132/1959 e con i termini della legge 488/1986

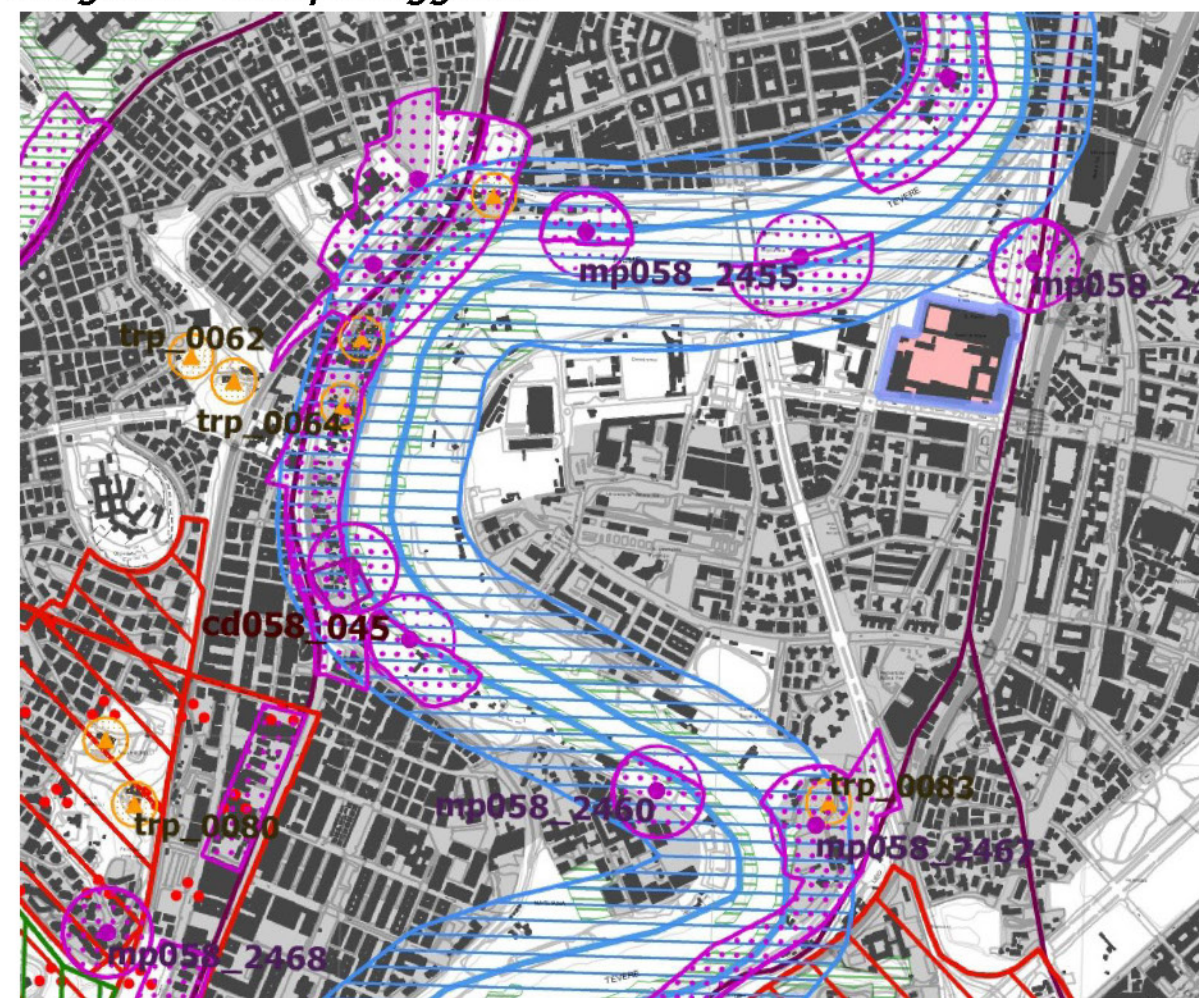


## Art. 50 Salvaguardia delle visuali

1. Ai sensi dell'articolo 136, comma 1, lettera d), del Codice, la salvaguardia delle visuali è riferita a quei punti di vista o di belvedere accessibili al pubblico, dai quali si possa godere lo spettacolo delle bellezze panoramiche.
2. Il PTPR garantisce la salvaguardia delle visuali attraverso la protezione dei punti di vista e dei percorsi panoramici, nonché dei coni visuali formati dal punto di vista e dalle linee di sviluppo del panorama individuato come meritevole di tutela. Tali beni sono individuati nella Tavola A, descritti nelle relative schede e disciplinati secondo le seguenti modalità di tutela sempreché ricadenti nei beni paesaggistici di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), e c), del Codice.
3. La tutela del cono visuale o campo di percezione visiva si effettua evitando l'interposizione di ogni ostacolo visivo tra il punto di vista o i percorsi panoramici e il quadro paesaggistico. A tal fine sono vietate modifiche dello stato dei luoghi che impediscono le visuali anche quando consentite dalla disciplina di tutela e di uso per gli ambiti di paesaggio individuati dal PTPR, salvo la collocazione di cartelli ed insegne indispensabili per garantire la funzionalità e la sicurezza della circolazione.
4. Per i percorsi panoramici di crinale e di mezzacosta, sul lato a valle delle strade possono essere consentite costruzioni poste ad una distanza dal nastro stradale tale che la loro quota massima assoluta, inclusi abbaini, antenne, camini, sia inferiore di almeno un metro rispetto a quella del ciglio stradale, misurata lungo la linea che unisce la mezzera della costruzione alla strada, perpendicolarmente al suo asse. In ogni caso la distanza minima della costruzione dal ciglio stradale non può essere inferiore a cinquanta metri, salvo prescrizioni più restrittive contenute negli strumenti urbanistici vigenti.
5. La salvaguardia del quadro panoramico meritevole di tutela è assicurata, in sede di autorizzazione paesaggistica, attraverso prescrizioni specifiche inerenti la localizzazione ed il dimensionamento delle opere consentite, la messa a dimora di essenze vegetali, secondo le indicazioni contenute nelle linee guida allegate alle norme del PTPR.
6. Per il territorio di Roma, il PTPR individua, altresì, nella Tavola A - sistemi ed ambiti di paesaggio, aree di visuale. In tali aree, ai fini dell'autorizzazione di cui all'articolo 146 del Codice, le richieste di trasformazione devono essere corredate da appositi studi delle visuali per la salvaguardia dei quadri panoramici e dei punti di vista da cui essi sono percepibili, anche attraverso l'applicazione delle disposizioni dei commi 3, 4 e 5.

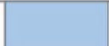






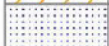

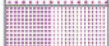

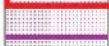

Le norme, come riportato nella Tabella A - "Definizione delle componenti del paesaggio e degli obiettivi di qualità paesistica", Tabella B - "Disciplina delle azioni/trasformazioni e obiettivi di tutela" e Tabella C - "norma regolamentare", consentono gli interventi di progetto.

## Allegato B - Beni paesaggistici



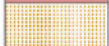


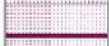







Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico art. 134 co. 1 lett. a e art. 136 D.Lgs. 42/2004				
Beni dichiarativi		ab058_001	lett. a) e b) beni singoli naturali, geologici, ville, parchi e giardini	art. 8 NTA
		cd058_001	lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche	art. 8 NTA
		cdm058_001	lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località per zone di interesse archeologico	art. 8 NTA
		ab058_001	ab: riferimento alla lettera dell'art. 136 co. 1 D.Lgs. 42/2004 058: codice ISTAT della provincia 001: numero progressivo	

Ricognizione delle aree tutelate per legge art. 134 co. 1 lett. b) e art. 142 co. 1 D.Lgs. 42/2004				
Beni ricognitivi di legge		a058_001	a) protezione delle fasce costiere marittime	art. 34
		b058_001	b) protezione delle coste dei laghi	art. 35
		c058_001	c) protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua	art. 36
		d058_001	d) protezione delle montagne sopra quota di 1.200 mt. s.l.m.	art. 37
		f058_001	f) protezione dei parchi e delle riserve naturali	art. 38
		g058_001	g) protezione delle aree boscate	art.39 NTA
		h058_001	h) disciplina per le aree assegnate alle università agrarie e per le aree gravate da uso civico	art. 40
		i058_001	i) protezione delle zone umide	art. 41
		m058_001	m) protezione delle aree di interesse archeologico	art. 42
		m058_001	m) protezione ambiti di interesse archeologico	art. 42
		m058_001	m) protezione punti di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto	art. 42
		m058_001	m) protezione linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto	art. 42
		a058_001	a: riferimento alla lettera dell'art. 142 co. 1 D.Lgs. 42/2004 058: codice ISTAT della provincia 001: numero progressivo	

N.B.: le aree indicate nel co. 2 art. 142 D.Lgs. 42/2004 non sono individuate nel presente elaborato

Individuazione del patrimonio identitario regionale art. 134 co. 1 lett. c) D.Lgs. 42/2004				
Beni ricognitivi di piano		taa_001	aree agricole della campagna romana e delle bonifiche agrarie	art. 43
		cs_001	insediamenti urbani storici e relativa fascia di rispetto	art. 44
		tra_001	borghi dell'architettura rurale	art. 45
		trp_001	beni singoli dell'architettura rurale e relativa fascia di rispetto	art. 45
		tp_001	beni puntuali testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto	art. 46
		tl_001	beni lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto	art.46 NTA
		tc_001	canali delle bonifiche agrarie e relative fasce di rispetto	art. 47
		tg_001	beni testimonianza dei caratteri identitari regionali geomorfologici e corso ipogei e relativa fascia di rispetto	art. 48
		t..._001	t...: sigli della categoria del bene identitario 001: numero progressivo	

	aree urbanizzate del PTPR
	limiti comunali

## Ricognizione delle aree tutelate per legge

ART. 36: **Corsi delle acque pubbliche** – I corsi d'acqua e le relative fasce di rispetto debbono essere mantenuti integri e inedificati per una profondità di metri 150 per parte, PTPR – **art 35** (protezione dei corsi delle acque pubbliche)

ART. 39 **Protezione delle aree boscate** – all'interno delle aree boscate sono consentiti interventi di sistemazione idrogeologica delle pendici.

ART. 42 **Protezione zone di interesse archeologico**

## Individuazione del patrimonio identitario regionale

ART. 45 **Borghi dell'architettura rurale e beni singoli dell'architettura rurale e relativa fascia di rispetto.** Nell'area si riscontra la presenza di un antico casale situato in via dei Cocchieri.



**Allegato C - Beni del patrimonio naturale e culturale e delle azioni strategiche del PTPR**



Beni del Patrimonio Naturale			
sic_001	Zone a conservazione speciale Siti di interesse comunitario		
sin_001	Zone a conservazione speciale Siti di interesse nazionale		Direttiva Comunitaria 92/43/CEE (Habitat) Bionaly DM 03/04/2003
sir_001	Zone a conservazione speciale Siti di interesse regionale		
zps_001	Zone a protezione speciale (Conservazione uccelli selvatici)		Direttiva Comunitaria 79/409/CEE DGR 2145 del 19/03/1995 DGR 651 del 19/07/2005
apv_001	Ambiti di protezione delle attività venatorie (APV, Bandite, ZAC, ZRC, FC)		L.R. 02/03/1995 n. 17 DGR 2307/1998 n. 450
of_001	Classi faunistiche incluse nell'elenco ufficiale delle Aree Protette		Conferenza Stato-Regioni Delibera 22/07/2000 - 5° agosto 2003
zci_001	Zone a conservazione indiretta		
sp_001	Schema del Piano Regionale dei Parchi Aree		Art. 45 L.R. 29/1997 DGR 1178/1993 DGR 1192/2002
* sp_001	Schema del Piano Regionale dei Parchi Punti		
cic_001	Pascoli, rocce, aree nude (Carte dell'Uso del Suolo)		Carta dell'Uso del Suolo (1999)
	Reticolo idrografico		Intesa Stato-Regioni CTR 1/10/002
geo_001	Geositi (ambiti geologici e geomorfologici) Aree		Intesa Stato-Regioni CTR 1/10/002
geo_001	Geositi (ambiti geologici e geomorfologici) Punti		Direzione Regionale e Culturale
bnl_001	Filari alberature		

Beni del Patrimonio Culturale			
bpu_001	Beni della Lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO (siti culturali)		Convenzione di Parigi 1972 Legge di ratifica 184 del 05/04/1977
ara_001	SISTEMA DELL'INSEDIAMENTO ARCHEOLOGICO	Beni del patrimonio archeologico Aree	Art. 12 DLgs 42/2004
arp_001		Beni del patrimonio archeologico Particelle - fasce di rispetto 100 mt.	
ca_001		Centri antichi, necropoli abitate	"Fornia Italiae" Unione Accademica Nazionale Istituto di Topografia Antica dell'Università di Roma "Certa Archaeologica" - Prof. Giuseppe Lugli
va_001		Viabilità antica Fasce di rispetto 50 mt.	
sam_001	SISTEMA DELL'INSEDIAMENTO STORICO	Beni del patrimonio monumentale storico e architettonico Aree	Art. 10 DLgs 42/2004
spm_001		Beni del patrimonio monumentale storico e architettonico Particelle - fasce di rispetto 150 mt.	
pv_001		Parchi, giardini e ville storiche	Art. 15 L.R. 24/1998 Art. 60 co. 2 L.R. 38/1999
vs_001		Viabilità e infrastrutture storiche	Art. 60 co. 2 L.R. 38/1999
sac_001	Beni areali		Art. 60 co. 2 L.R. 38/1999 L.R. 58/1983
spe_001	Beni puntuali Fasce di rispetto 100 mt.		
cc_001	SISTEMA DELL'INSEDIAMENTO CONTEMPORANEO	Beni areali	
cc_001		Beni puntuali Fasce di rispetto 100 mt.	
ic_001		Beni lineari Fasce di rispetto 100 mt.	Carta dell'Uso del Suolo (1999)
cp_001		Viabilità di grande comunicazione	
ca_001		Ferrovia	L.R. 27 del 20/1/2001
cl_001	Grandi infrastrutture (aeroriparti, porti e centri intermodali)		
		Tessuto urbano	Carta dell'Uso del Suolo (1999)
		Aree ricreative interne al tessuto urbano (giardini urbani, aree sportive, carpeggi, etc.)	

Ambiti prioritari per i progetti di conservazione, recupero, riqualificazione, gestione e valorizzazione del paesaggio regionale				
Art. 143 DLgs 42/2004				
		VIGU Punti di vista		
			Percorsi panoramici	Art. 31 bis e 16 L.R. 24/1998
	pac_001	AREA CONSERVAZIONE SPECIFICA	Parchi archeologici e culturali	Art. 31 ter L.R. 24/1998
			Sistema agrario a carattere permanente	Art. 31 bis e 31 bis.1 L.R. 24/1998
		AREA ECONOMICO PRODUTTIVO	Aree con fenomeni di frazionamenti fondiari e processi insediativi diffusi	Art. 31 bis e 16 L.R. 24/1998
			Discariche depositi cave	



Ambito di programmazione strategica - Obiettivi

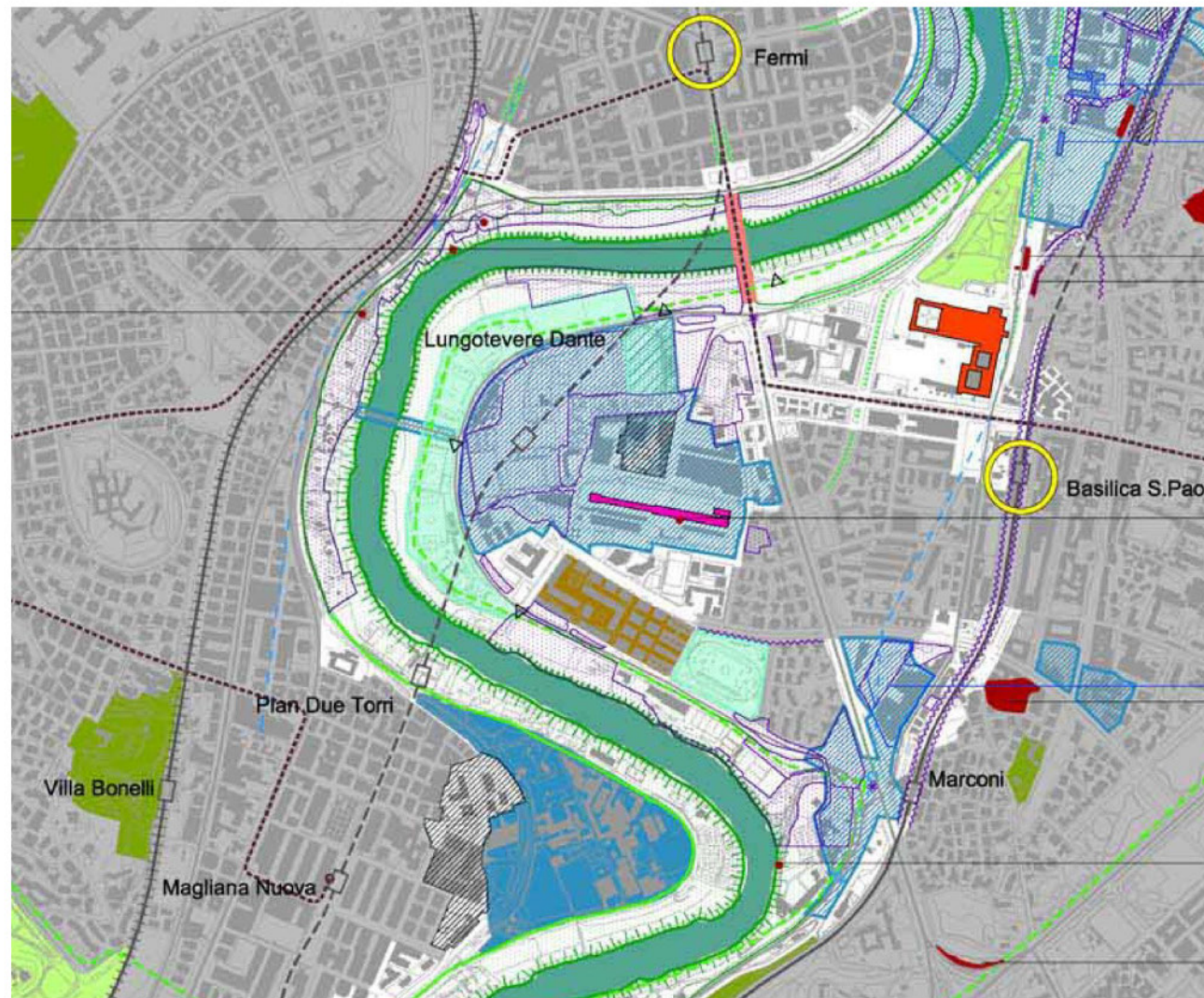


Programma d'Ambito	
<span style="background-color: red; color: white;">■</span>	Ambiti di valorizzazione
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">An</span>	Spazi aperti di valore ambientale
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">Bn</span>	Tessuti, edifici e spazi aperti
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">Cn</span>	Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali
<span style="color: green;">▬</span>	Riqualificazione di sponde a trattamento prevalentemente naturale
<span style="color: green;">▬</span>	Riqualificazione di sponde a trattamento prevalentemente costruito-terrazzamenti
<span style="color: green;">▬</span>	Riqualificazione di sponde a trattamento prevalentemente costruito - muraglioni
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">▲</span>	Discese al fiume da riqualificare
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">▬</span>	Stazioni fluviali di progetto
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">▬</span>	Attrezzature di banchine e attracchi esistenti come stazioni fluviali
	Regolamentazione delle attività esistenti e inserimento di nuove attività su barconi mobili:
<span style="color: yellow;">▬</span>	ricreazione - sport - ristoro
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">▬</span>	cultura - ristoro
<span style="color: purple;">▬</span>	artigianato - commercio - ristoro
<span style="background-color: orange;">■</span>	Ambiti di intervento di interesse pubblico
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">■</span>	Ambiti di attenzione per la definizione di programmi e progetti urbani
<span style="background-color: green;">■</span>	Riqualificazione paesaggistica ed ambientale
<span style="background-color: yellow;">■</span>	Riqualificazione di spazi aperti
<span style="background-color: orange;">■</span>	Ridefinizione architettonica di spazi aperti
<span style="border: 1px solid green; padding: 2px;">▬</span>	Principali connessioni ambientali
<span style="border: 1px solid yellow; padding: 2px;">□</span>	Spazi da progettare come "piazze"
<span style="color: yellow;">↔</span>	Visuali da preservare, ripristinare e/o da valorizzare
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">▬</span>	Tracciati principali di collegamento
<span style="color: red;">▬</span>	Percorsi pedonali di connessione
<span style="color: green;">▬</span>	Piste ciclabili esistenti da riqualificare
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">▬</span>	Piste ciclabili di progetto
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">▬</span>	Nuovi ponti
<span style="border: 1px dashed green; padding: 2px;">○</span>	Spazi da funzionalizzare con aree di sosta e parcheggi

Trasformazioni in atto ed in progetto	
<span style="background-color: blue;">■</span>	Programmi complessi
<span style="background-color: lightblue;">■</span>	Progetti urbani, nuovi progetti e progetti di recupero
<span style="background-color: lightblue; border: 1px solid blue;">■</span>	Progetti per il sistema della mobilità
<span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">□</span>	Programma degli interventi per Roma Capitale
Sistema della mobilità	
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Linee metropolitane
<span style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">▬</span>	Linee metropolitane interrate
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Linee ferroviarie
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Linee ferroviarie interrate
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Corridoi per il trasporto collettivo esistenti
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Corridoi per il trasporto collettivo di nuova costruzione
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Viabilità primaria autostradale
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Viabilità primaria urbana
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Viabilità principale e secondaria
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">○</span>	Nodi di scambio - stazioni linee nazionali
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">○</span>	Nodi di scambio - stazioni linee urbane
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">○</span>	Parcheggi
Centralità	
<span style="border: 1px solid red; padding: 2px;">▬</span>	Centralità urbane e metropolitane
<span style="border: 1px dashed purple; padding: 2px;">▬</span>	Centralità locali
<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">▬</span>	Ambito di programmazione strategica



**Ambito di programmazione strategica – Risorse**



**Analisi delle risorse e delle potenzialità d'ambito**

- Elementi caratterizzanti il fiume**
- Sponde a trattamento prevalentemente naturale
  - Sponde a trattamento prevalentemente costruito - terrazzamenti
  - Sponde a trattamento prevalentemente costruito - muraglioni
  - Ponti**
  - Soglie / Rapide
  - Collettori / Manufatti tecnici
  - Depuratori
  - Canali di bonifica / Idrovore
  - Discese al fiume di servizio**
  - Discese al fiume monumentali
- Attività su barconi mobili:**
- ricreazione - sport - ristoro
  - cultura - ristoro
- Componenti strutturanti degli spazi aperti con caratteristiche di forte identità alla scala urbana**
- Parchi, giardini e aree verdi
  - Ville storiche
  - Piazze e larghi
  - Tracciati pedonali di connessione
  - Piste ciclabili esistenti da riqualificare
  - Piste ciclabili di progetto**
  - Principali boschi e/o alberature
  - Margini
  - Visuali
- Condizioni critiche e di labilità strutturale degli spazi aperti**
- Spazi verdi**
  - Piazze
  - Strade
  - Fronti
  - Margini**

- Risorse archeologiche**
- Resti visibili ricadenti in spazi aperti o inglobati nel tessuto edificato
  - Complessi edili, edifici speciali e tessuti
  - Emergenze storico - monumentali
  - Edifici e/o complessi speciali
  - Manufatti di archeologia industriale**
  - Manufatti che determinano condizioni di discontinuità e/o di contrasto
  - Propensione al recupero di spazi ed edifici
  - Aree ed edifici, degradati, dismessi o parzialmente dismessi
  - Ambiti prevalentemente residenziali suscettibili di riqualificazione urbana**
  - Aree occupate da insediamenti spontanei**
  - Aree e/o edifici, suscettibili di diversa destinazione d'uso
  - Funzioni strategiche di settore
  - Poli culturali e museali
  - Attrezzature per il tempo libero e per lo sport**
- Trasformazioni in atto ed in progetto**
- Programmi complessi
  - Progetti urbani, nuovi progetti e progetti di recupero**
  - Progetti per il sistema della mobilità
  - Programma degli interventi per Roma Capitale
- Sistema della mobilità**
- Linee metropolitane
  - Linee metropolitane interrate**
  - Linee ferroviarie
  - Linee ferroviarie interrate
  - Corridoi per il trasporto collettivo esistenti
  - Corridoi per il trasporto collettivo di nuova costruzione
  - Nodi di scambio - stazioni linee nazionali
  - Nodi di scambio di livello urbano
  - Viabilità primaria autostradale
  - Viabilità primaria urbana
  - Viabilità principale e secondaria
  - Ambito di programmazione strategica



Elaborato prescrittivo 3 "Sistemi e regole", scala 1:10.000



Sistema insediativo		Sistema ambientale	
<b>CITTA' STORICA</b>		<b>ACQUE</b>	
■ Tessuti vedute 15.000		□ Fiumi e laghi	
T1 Espansione otto-novecentesca a lottizzazione edilizia pantforme		<b>AREE NATURALI PROTETTE</b>	
T2 Espansione novecentesca a fronti continue		▨ Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano	
T3 Espansione novecentesca a lottizzazione edilizia pantforme		<b>AGRO ROMANO</b>	
T4 Espansione novecentesca a impianto moderno e unitario		■ Aree agricole	
T5 Nuclei storici isolati		<b>Sistema dei servizi e delle infrastrutture</b>	
<b>Edifici e complessi speciali</b>		<b>SERVIZI</b>	
▨ Centro archeologico monumentale		■ Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale	
▨ Capisaldi architettonici e urbani		■ Servizi pubblici di livello urbano	
■ Ville storiche		⊙ cimiteri	
▨ Grandi attrezzature e impianti post-unitari		⊙ aeroporti	
▨ Edifici speciali isolati di interesse storico-architettonico e monumentale		■ Verde privato attrezzato	
■ Spazi aperti vedute 15.000		■ Servizi privati	
■ Spazi verdi privati di valore storico-morfologico-ambientale		■ Carpeggi	
▨ Ambiti di valorizzazione		<b>INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'</b>	
■ An Spazi aperti di valore ambientale		■ Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto	
■ Bn Tessuti, edifici e spazi aperti		--- Metropolitane	
■ Cn Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali		□ Stazioni	
■ Dn Oslia Lido		--- Strade	
<b>CITTA' CONSOLIDATA</b>		■ Nodi di scambio	
■ Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia definita e a media densità insediativa - T1		■ Porti	
■ Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia definita e ad alta densità insediativa - T2		⊙ commerciali	
■ Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera - T3		⊙ turistici	
■ Verde privato		<b>INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE</b>	
□ Programmi integrati		■ Infrastrutture tecnologiche	
■ Pn codice identificativo		..... Confine comunale	
<b>CITTA' DA RISTRUTTURARE</b>			
■ Tessuti			
▨ prevalentemente residenziali			
▨ prevalentemente per attività			
□ Programmi integrati			
■ n codice identificativo			
■ Spazi pubblici da riqualificare			
□ Nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare			
<b>CITTA' DELLA TRASFORMAZIONE</b>			
■ Ambiti di trasformazione ordinaria			
■ Rn prevalentemente residenziali			
■ In integrati			
■ Ambiti a pianificazione particolareggiata definita			
□ Programmi integrati			
▨ prevalentemente residenziale			
■ Rn codice identificativo			
▨ prevalentemente per attività			
■ An codice identificativo			
<b>PROGETTI STRUTTURANTI</b>			
■ Centralità urbane e metropolitane			
■ a pianificazione definita			
■ da pianificare			
□ Centralità locali			
■ Spazi pubblici da riqualificare			
<b>AMBITI DI RISERVA</b>			
▨ Ambiti di riserva a trasferibilità vincolata			

**Art.85. Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale**

1. Le aree per Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale sono individuate negli elaborati 2. e 3. "Sistemi e Regole", rapp. 1:5.000 e 1:10.000. Tali aree sono destinate ai seguenti servizi o attrezzature:

- Istruzione di base (asili nido, scuole materne e scuole dell'obbligo, pubbliche e di interesse pubblico);
- Attrezzature di interesse comune (attrezzature partecipative, amministrative, culturali, sociali, associative, sanitarie, assistenziali e ricreative, mercati in sede fissa o saltuari, altri locali di uso o di interesse pubblico; tra le attrezzature sociali, sanitarie e assistenziali, possono essere ricomprese le residenze sanitarie per anziani);



c) Attrezzature religiose (edifici di culto e complessi parrocchiali con le relative funzioni riconosciute: sociali, formative, culturali, assistenziali, ricreative e sportive a essi connesse ai sensi della normativa di legge vigente);

**d) Verde pubblico (parchi naturali, giardini ed aree per il gioco dei ragazzi e dei bambini e per il tempo libero degli adulti: eventualmente attrezzati con chioschi, punti di ristoro, servizi igienici, con esclusione del verde pubblico di arredo stradale; orti urbani sociali, secondo la definizione di cui all'art. 75, comma 1, nota 14, in misura non superiore al 5%);**

**e) Verde sportivo (impianti sportivi coperti e scoperti);**

**f) Parcheggi pubblici (da realizzarsi a raso, alberati con DA=2 alberi ogni 100 mq);**

g) Attrezzature per la raccolta dei rifiuti solidi urbani (escluso quelle elencate all'art. 106, comma 3);

h) Parcheggi privati (da realizzare nel sottosuolo, ai sensi e con le modalità dell'art. 9, comma 4, della legge n. 122/1989).

2. Per la realizzazione dei servizi e delle attrezzature di cui al comma 1, escluso quelle di cui alle lett. f), g), h), si applicano i seguenti parametri e grandezze urbanistico-ecologiche:

- ET: 0,5 mq/mq; 0,05 mq/mq per il verde pubblico; 0,25 mq/mq per il verde sportivo; 0,6 mq/mq per le attrezzature religiose (per le strutture esistenti sono consentiti interventi diretti di categoria MO, MS, RC, RE, nonché interventi di categoria DR ed AMP fino all'indice EF di 0,6 mq/mq);

- IP (ST): 30%; 75% per il verde pubblico;

- DA (ST): 20 alberi/Ha; DAR (ST): 40 arbusti/Ha;

- Parcheggi pubblici e privati: calcolati ai sensi dell'art. 7, comma 1, secondo le corrispondenti destinazioni d'uso, di cui all'art. 6, comma 1; per il verde sportivo, si applica l'art. 87, commi 2 e

### Elaborato prescrittivo 3 "Sistemi e regole", scala 1:5.000

Sistema insediativo	Sistema ambientale
CITTA' STORICA	ACQUE
Tessuti	Fiumi e laghi
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; border: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di origine medievale - T1</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di espansione rinascimentale e moderna pre-unitaria - T2</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF8C00; border: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di ristrutturazione urbanistica otto-novecentesca - T3</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di espansione otto-novecentesca ad isolato - T4</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #D2691E; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di espansione otto-novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme - T5</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #D2B48C; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di espansione novecentesca a fronti continue - T6</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFDAB9; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di espansione novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme - T7</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA07A; margin-right: 5px;"></span> Tessuti di espansione novecentesca ad impianto moderno e unitario - T8</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9ACD32; margin-right: 5px;"></span> Edifici isolati - T9</li> </ul>	PARCHI <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, green 2px, green 4px); border: 1px solid green; margin-right: 5px;"></span> Parchi istituiti e tenuta di Castel Porziano
Edifici e complessi speciali	Sistema dei servizi e delle infrastrutture
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, gray 2px, gray 4px); border: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> Centro archeologico monumentale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, gray 2px, gray 4px); border: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> Capisaldi architettonici e urbani</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> Ville storiche</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; border: 1px solid red; margin-right: 5px;"></span> Grandi attrezzature e impianti post-unitari</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid green; margin-right: 5px;"></span> Edifici speciali isolati di interesse storico-architettonico e monumentale</li> </ul>	SERVIZI
Spazi aperti	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid green; margin-right: 5px;"></span> Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; margin-right: 5px;"></span> Servizi pubblici di livello urbano</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 15px; font-size: 10px; margin-right: 5px;">di</span> cimiteri</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #E0F7FA; border: 1px solid lightblue; margin-right: 5px;"></span> Verde privato attrezzato</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid lightblue; margin-right: 5px;"></span> Servizi privati</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid green; margin-right: 5px;"></span> Giardini configurati</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9ACD32; margin-right: 5px;"></span> Spazi verdi conformati dal costruito</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; margin-right: 5px;"></span> Verde di arredo</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; margin-right: 5px;"></span> Spazi prevalentemente attrezzati per attività sportive e del tempo libero</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; margin-right: 5px;"></span> Verde fluviale a caratterizzazione naturalistica</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> Spazi verdi privati di valore storico-morfologico e ambientale</li> </ul>	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; margin-right: 5px;"></span> Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto</li> <li>--- Metropolitane</li> <li>□ Stazioni</li> <li>== Strade</li> <li>■ Nodi di scambio</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background: repeating-linear-gradient(-45deg, transparent, transparent 2px, gray 2px, gray 4px); border: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> Ambiti di valorizzazione</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; text-align: center; line-height: 15px; font-size: 10px; margin-right: 5px;">An</span> Spazi aperti di valore ambientale</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; text-align: center; line-height: 15px; font-size: 10px; margin-right: 5px;">Bn</span> Tessuti, edifici e spazi aperti</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; text-align: center; line-height: 15px; font-size: 10px; margin-right: 5px;">Cn</span> Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; text-align: center; line-height: 15px; font-size: 10px; margin-right: 5px;">Dn</span> Ostia Lido</li> </ul>	INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; margin-right: 5px;"></span> Infrastrutture tecnologiche</li> <li>..... Confine comunale</li> </ul>
PROGETTI STRUTTURANTI	
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF00FF; margin-right: 5px;"></span> Centralità urbane e metropolitane</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> Centralità locali</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; margin-right: 5px;"></span> Spazi pubblici da riqualificare</li> </ul>	



**Art.40. Grandi attrezzature e impianti post-unitari (C3)**

1. Sono Grandi attrezzature e impianti post-unitari gli edifici e complessi speciali, sedi di grandi attrezzature e impianti realizzati in posizioni marginali dopo l'Unità d'Italia e prevalentemente conclusi al proprio interno.

2. Oltre agli interventi di categoria MO, MS, RC, come definiti dall'art. 9, sono ammessi gli interventi di categoria RE1, RE2, DR2, come definiti dall'art. 36, commi 4 e 5.

**Elaborato prescrittivo 4 "Rete ecologica", scala 1:10 000****Art.72. Rete ecologica**

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

Le aree costituenti la Rete ecologica sono articolate in componenti primarie, secondarie e

complementari a seconda dei livelli di naturalità, di funzionalità ecologica, di continuità geografica.





#### Art.83. Servizi pubblici. Norme generali

1. Le aree per Servizi pubblici si articolano in aree per Servizi pubblici di livello urbano ed aree per Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale individuate negli elaborati 2. e 3. "Sistemi e Regole", rapp. 1:5.000 e 1:10.000. Esse sono destinate a spazi, attrezzature e servizi pubblici rispettivamente di interesse comunale o sovracomunale e di interesse locale, come specificati negli articoli 84 e 85.
2. Le aree su cui tali servizi non siano già stati realizzati e che non siano già di proprietà di Enti pubblici, o comunque istituzionalmente preposti alla realizzazione e/o gestione dei servizi di cui al comma 1, sono preordinate alla acquisizione pubblica da parte del Comune o di altri soggetti qualificabili quali beneficiari o promotori dell'esproprio, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. c) e d), del DPR n. 327/2001.
3. I fabbricati di proprietà privata già adibiti a servizi pubblici in forza di provvedimenti amministrativi o atti convenzionali non decaduti, conservano il regime in atto fino alla decadenza dell'efficacia degli atti istitutivi e del loro eventuale rinnovo.
4. Gli immobili privati esistenti, non adibiti a servizi pubblici, ma a funzioni assimilabili alle destinazioni d'uso di cui agli articoli 84 e 85, possono rimanere di proprietà privata, purché ne sia garantito l'uso pubblico tramite convenzione con il Comune o con altri Enti pubblici competenti.
5. Le aree di cui al comma 2 sono acquisite tramite espropriazione per pubblica utilità, ai sensi del DPR n. 327/2001, ovvero, nei casi e con le modalità espressamente previste dall'art. 22, mediante cessione compensativa.
6. Ai fini della coordinata acquisizione pubblica delle aree, e ai sensi dell'art. 13, comma 3, il Comune predispone, di norma, un "Programma di acquisizione, utilizzazione e gestione delle aree destinate a servizi pubblici", esteso a congrui ambiti territoriali, volto a conseguire, sulla base delle indicazioni dell'elaborato G8, i livelli e le partizioni degli standard urbanistici di cui agli articoli 7 e 8, e che individui, tra l'altro, le aree d'intervento, le modalità di acquisizione, le fasi temporali, le risorse finanziarie. L'elaborato G8 registra, periodicamente, le indicazioni di tale programma e il suo stato di avanzamento. Se limitato ai servizi locali di cui all'art. 85, il Programma può essere promosso dal Municipio, limitatamente al proprio territorio, e sottoposto all'approvazione del Consiglio comunale; può essere altresì parte integrante della "Carta municipale degli obiettivi" di cui all'art. 13, comma 4.
7. In analogia a quanto previsto dall'art. 13, comma 14, il Comune, se previsto dai Programmi di cui al comma 6 e nell'ambito degli stessi, può consentire la realizzazione e gestione delle aree destinate a verde pubblico e ad attrezzature sportive e per il tempo libero, oltre che a soggetti terzi, anche ai proprietari che ne facciano richiesta, sulla base di un piano di gestione da recepire in apposita convenzione; in questo caso, l'area e le attrezzature realizzate sono cedute al Comune al termine della convenzione, ove non rinnovata.
8. Sugli edifici esistenti, in attesa di quanto previsto al comma

9, sono consentiti esclusivamente interventi di categoria MO, MS, RC, REI, di cui all'art. 9. Sono consentiti altresì interventi di categoria RE2, senza aumento di SUL, con cambi di destinazione d'uso, solo se volti all'introduzione di funzioni assimilabili a quelle previste dagli articoli 84 e 85.

9. I servizi pubblici di cui al comma 1 sono realizzati mediante progetto pubblico unitario, predisposto dal Comune o dai soggetti concessionari o convenzionati e approvato dalla Giunta comunale, nel caso di servizi pubblici di livello locale, e dal Consiglio comunale, nel caso di servizi pubblici di livello urbano. Sono soggetti alla medesima procedura i cambiamenti di destinazione dei servizi esistenti, dall'una all'altra delle tipologie previste dagli articoli 84 e 85. Nel progetto unitario di nuovo impianto, è possibile procedere allo stralcio.



## Inquadramento storico

Agli inizi dell'Ottocento l'ambito si presentava ancora totalmente libero e ineditato. Secondo la toponomastica del tempo l'area era denominata "Prati di San Paolo" a dimostrazione del fatto che probabilmente si trattava di un territorio usato esclusivamente per attività agricole e pastorali.

Dall'analisi della cartografia storica si evidenzia la presenza di :

- un fosso, anticamente chiamato fosso di San Paolo che poi prenderà il nome di Marrana di Grotta Perfetta (v. Figura in basso), che verrà canalizzato così come si evince dalla cartografia realizzata dall'Istituto Geografico Militare del 1949 (v. Figura a lato).
- due porti fluviali di epoca romana: **a. il porto di Vicus Alexandri** : si trattava di un villaggio lungo le pendici della collina, a ridosso della Via Ostiense, con un porto fluviale e strutture commerciali a ridosso del fiume **b. Il porto di Pietra Papa**: faceva parte di una più vasta area archeologica venuta in luce in più occasioni nella prima metà del Novecento. Le strutture dell'articolato complesso di edifici vennero completamente ricoperte, mentre alcuni mosaici pavimentali e affreschi parietali furono distaccati e portati presso il Museo Nazionale Romano. Oggi sono esposti nella sede di Palazzo Massimo alle Terme. (Fonte: Rigenerazione Tevere Urbano – Infrastruttura d'acqua natura e cultura. CUP J86J22000200004 – CIG:9406993034))

Nell'area fin dall'Ottocento inoltre **era presente una zona a "Tamariceto"** che è possibile riscontrare sulle carte storiche fino agli anni Venti del Novecento.

Nel 1927 viene costruita la Vasca Navale, un edificio utilizzato per la sperimentazione sull'architettura navale che rimane in funzione fino al 1974. Tra gli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso altre trasformazioni importanti si susseguono nell'area di Valco San Paolo. Nello specifico si possono menzionare la realizzazione degli stabilimenti cinematografici De Laurentiis dove dal 1970 ha sede l'istituto di stato per la cinematografia e la televisione Roberto Rossellini. È rilevante anche la realizzazione di un quartiere di edilizia popolare che fu costruito tra il 1949 e il 1950, su progetto di Mario De Renzi, Muratori, Paniconi, Pediconi e Puccioni.



Figura 12. Dintorni di Roma, 1925, Ufficio cartografico del Touring Club Italiano

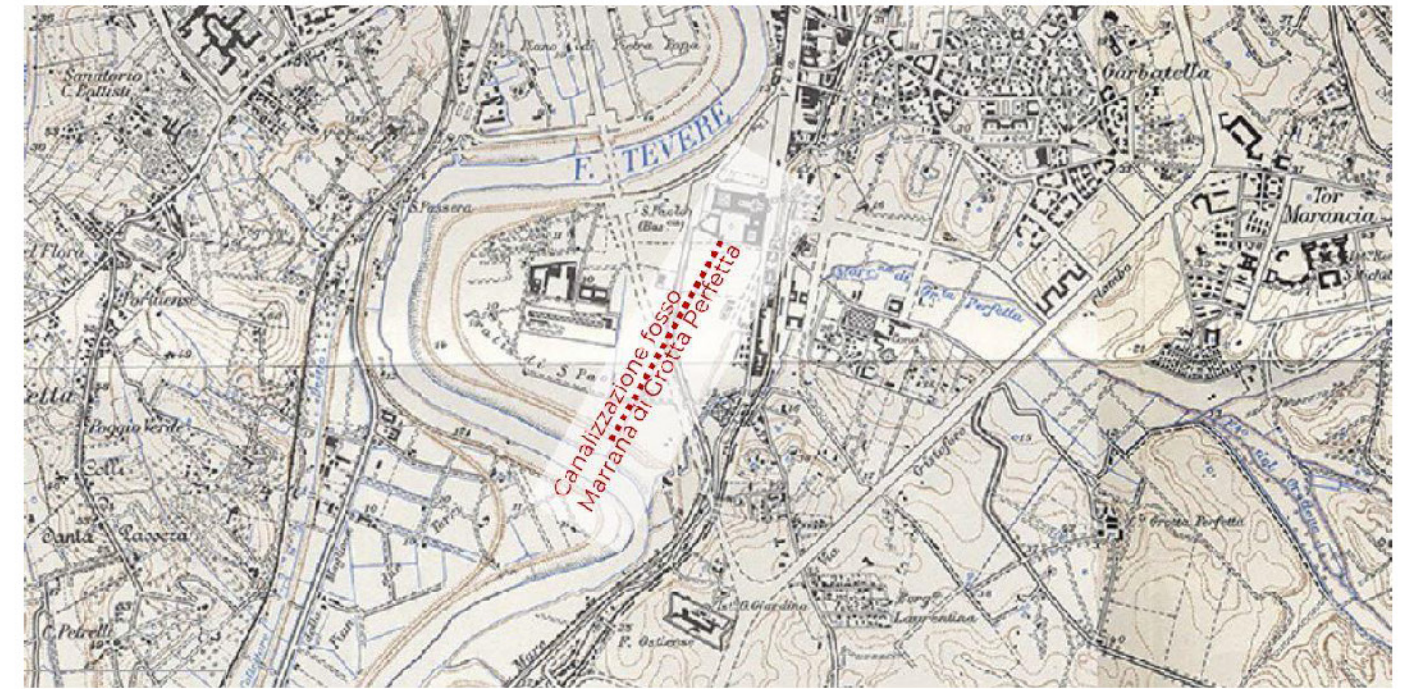


Figura 13. Cartografia realizzata dall'Istituto Geografico Militare del 1949.



## Stato attuale dei luoghi

Attualmente il quartiere è caratterizzato da un insieme di fattori e criticità di cui si è tenuto conto nell'elaborazione della proposta. Si espongono con maggiore dettaglio a continuazione:

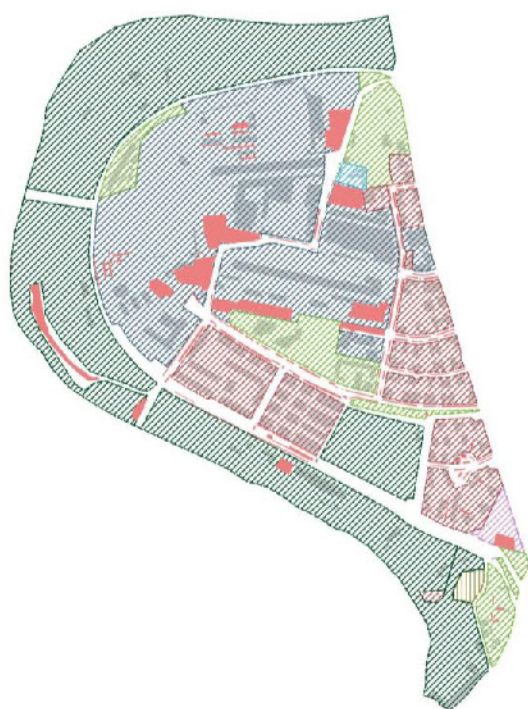
1. La forte presenza di strutture universitarie (RomaTre), che si concentrano soprattutto nella zona centrale del quartiere, fa che l'area sia molto **frequentata durante le ore diurne, e poco o per nulla, nel resto della giornata**. Le aree interne ed esterne delle **strutture universitarie sono totalmente avulse dalle aree di uso pubblico o residenziale** del quartiere, costituendo di fatto un **limite fisico, funzionale e visuale**, che determina non solo **situazioni di insicurezza e vandalismo, ma anche una sensazione di disagio per i residenti**.

2. L'apertura a breve termine di uno studentato, situato in un ambito molto delicato e degradato in quanto prospiciente al deposito AMA e a un piccolo accampamento Rom, rappresenta potenzialmente un miglioramento delle dinamiche in essere nella zona; ciononostante, rispetto allo spazio pubblico dell'immediato intorno, il nuovo edificio si scherma, rafforzando la sensazione di chiusura ed insicurezza già presente nel resto dell'ambito.

3. Nelle immediate vicinanze del deposito AMA, su Via Mario Ageno, si trova una struttura mai completata che avrebbe dovuto ospitare le gare di nuoto dei mondiali che si sono svolti a Roma nel 2009. Attualmente sono in corso dei lavori di completamento della struttura sportiva che dovrebbe aprire nei prossimi mesi.

4. Nel sistema viario **prevale generalmente la superficie destinata alle auto, in detrimento dei pedoni; mancano alberature e le zone d'ombra**, necessarie per assicurare il confort ambientale e visuale delle persone. **Abbondano i parcheggi in superficie, privi di alberature e pavimentati in asfalto; ciò comporta l'aumento dell'effetto isola di calore**.

Via Salvatore Pincherle, spina dorsale dell'ambito su cui si distribuiscono oltre agli edifici residenziali, le scuole, i negozi, i servizi per i cittadini, gli ingressi dell'Istituto Tecnologico Trasporti e Logistica Marcanonio Colonna, della Facoltà di Matematica e Fisica dell'Università RomaTre, è frequentato soltanto durante le ore giornaliere; la mancanza di attività commerciali e l'inadeguata illuminazione stradale fa che diventi un luogo molto pericoloso durante le ore notturne.



AREE FUNZIONALI (m2)	STATO DI FATTO	
	Superficie	Occupazione
<b>SISTEMA INSEDIATIVO</b>		
Spazi aperti *	410.947	44%
Residenziale	108.128	12%
Edifici speciali isolati di interesse	3.443	0,4%
Progetti strutturanti	5.695	1%
<b>SISTEMA DEI SERVIZI E DELLE INFRASTRUTTURE</b>		
Verde e servizi pubblici locali	67.325	7%
Servizi pubblici di livello urbano	242.665	27%
Infrastrutture tecnologiche	2.671	0,3%
Sistema viario	110.708	13%
Parcheggi	44.116	5%
<b>TOTALE AREE - OCCUPAZIONE</b>	<b>903.713</b>	<b>100%</b>

\* In questa area si includono le concessioni che occupano una superficie di 145.633 m<sup>2</sup>  
 \*\* In questa area si include lo stadio Alfredo Berio che occupa una superficie di 17.500 m<sup>2</sup>

PRG. Sistemi e regole SCALA 1:10.000

Figura 14. Diagramma e calcolo dell'aree funzionali (stato di fatto)



Figura 15. Mobilità stato di fatto

Porte - Previsione PRG, Parcheggio, Linea Bus, Senso di marcia, Scuola, Area pedonale, Fermata Bus

SCALA 1:4.000



5. **Le aree dei servizi pubblici di livello urbano, concentrate soprattutto nella zona centrale del quartiere provocano:** a. **La riduzione della permeabilità urbana** verso il fiume Tevere a nord e a ovest b. **La limitazione della frequentazione della zona alle ore diurne;** scarsa o assente nel resto della giornata. c. **La mancanza di una relazione funzionale e visuale fra le volumetrie e gli spazi aperti** di queste aree, con il resto delle aree di uso pubblico o residenziale. Quest'aspetto determina non solo situazioni di insicurezza e vandalismo, ma anche una sensazione di disagio ed esclusione per i residenti del quartiere.

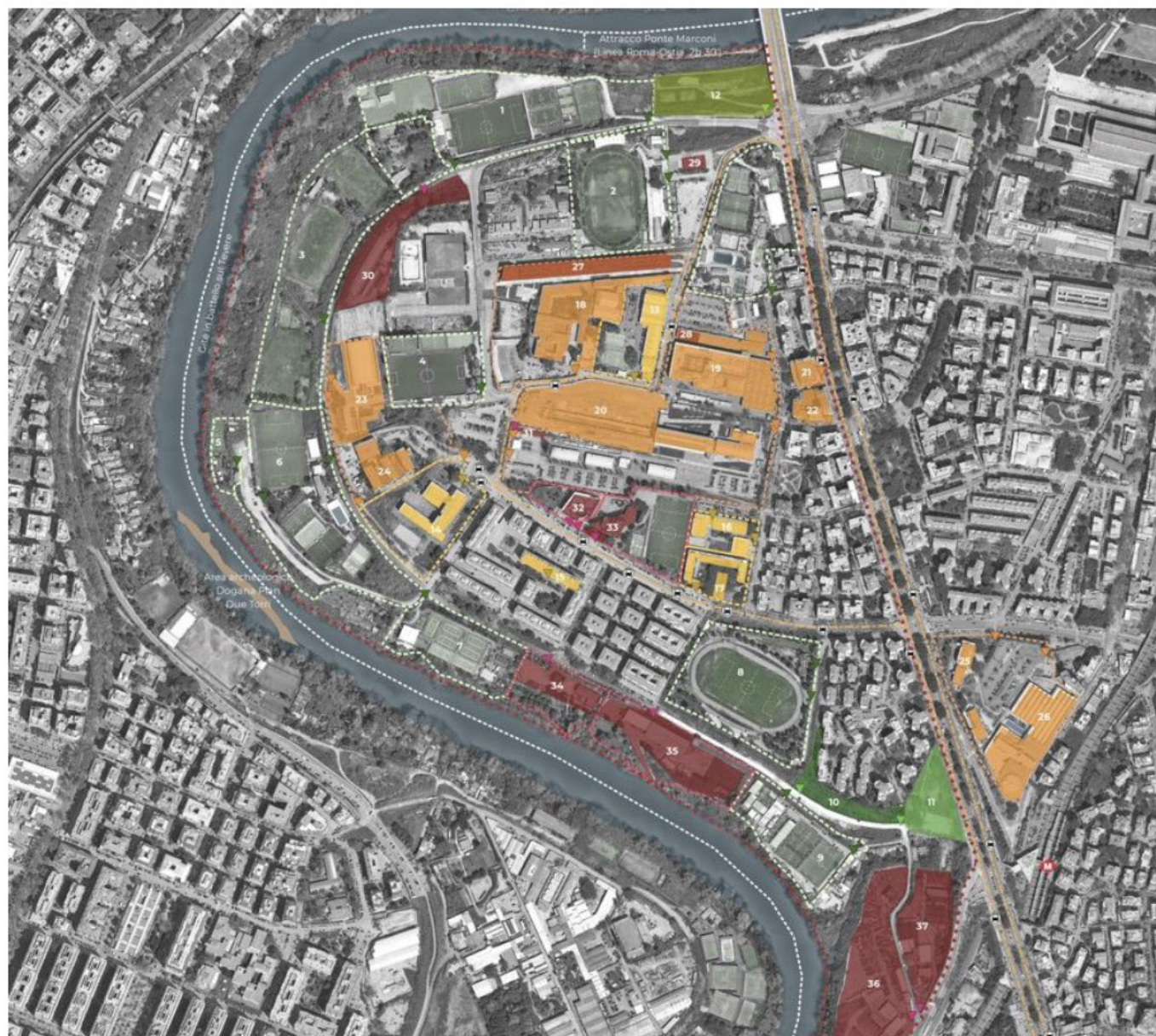


Figura 16.1 Servizi (stato di fatto). v. Tavole 2

6. **La dimensione delle aree verdi all'interno del paesaggio costruito è molto ridotta e con un grado di complessità ecologica molto basso;** la composizione delle specie vegetali non è adeguata alla funzione di connettore ecologico che l'area rappresenta a scala territoriale. (v. Elaborato prescrittivo 4 "Rete ecologica", scala 1:10 000).

7. **Le molteplici barriere** – salti di quota, recinzioni, muri di contenimento, etc. – **l'insufficiente illuminazione, la limitata presenza di servizi** (diversi da quelli sportivi o universitari) **ed attività commerciali di quartiere condizionano fortemente l'accessibilità universale e la frequentazione** dello spazio pubblico, estremamente frammentato e con un controllo visuale molto limitato; tutto ciò, oltre a generare una serie di disfunzioni, accresce la percezione d'insicurezza dei residenti, soprattutto nelle ore notturne.

8. I servizi di Roma 3, dell'Istituto comprensivo Scuola Pincherle, della scuola dell'infanzia "Livio Tempesta", dell'istituto tecnologico trasporti e logistica, del Centro di Riabilitazione Vojta, etc vanno integrati con **aree per attività di carattere sociale e culturale.**

9. **Il plesso residenziale a sud- ovest del quartiere,** densamente abitato (con volumetrie fra i 5 e i 7 piani) **è privo di spazi di aggregazione attrezzati.** Fa eccezione l'area degli orti urbani di Largo Veratti, a ridosso della zona residenziale di Via Cocchieri.

10. La **limitata presenza di servizi ed attività commerciali** di quartiere fanno che lo spazio pubblico sia poco frequentato dai pedoni, aggravando la percezione d'insicurezza, soprattutto nelle ore notturne.

<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; margin-right: 5px;"></span> <b>Campi da gioco</b></li> <li>1 Centro Polisportivo Ostiense</li> <li>2 All Reds Rugby Roma</li> <li>3 Campi da gioco abbandonati</li> <li>4 Time Sport Calcio Roma</li> <li>5 Paintball Roma Legion</li> <li>6 Campus Eur 1960</li> <li>7 Tennis Sport Ilbero</li> <li>8 Stadio Alfredo Berra</li> <li>9 Circolo Stella Azzurra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffcc80; margin-right: 5px;"></span> <b>Università Roma Tre</b></li> <li>18 Matematica e Fisica</li> <li>19 Ingegneria informatica</li> <li>20 Ingegneria Industriale, Elettronica e Meccanica</li> <li>21 Scienze</li> <li>22 Studi Politico-Costituzionali e di Legislazione Comparata</li> <li>23 Centro Sportivo</li> <li>24 Matematica e Fisica</li> <li>25 Lingue Letterature e Culture Straniere</li> <li>26 Scuole di Lettere Filosofia Lingue</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #81c784; margin-right: 5px;"></span> <b>Orti urbani</b></li> <li>10 Orti urbani di Largo Veratti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #e57373; margin-right: 5px;"></span> <b>Servizi Università</b></li> <li>27 Residenza universitariaA</li> <li>28 Mensa universitaria</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #a5d6a7; margin-right: 5px;"></span> <b>Parco</b></li> <li>11 Parco Veratti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c5e1a5; margin-right: 5px;"></span> <b>Servizi</b></li> <li>29 Area gioco</li> <li>30 Canile</li> <li>31 Centro anziani</li> <li>32 Centro riabilitazione Vojta</li> <li>33 Chiesa di San Leonardo</li> <li>34 Spazio per eventi</li> <li>35 Concessionaria Motonautica</li> <li>36 Deposito autoveicolo Cracchiolo</li> <li>37 Vivaio V.I.P. Garden</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff9c4; margin-right: 5px;"></span> <b>Spiaggia</b></li> <li>12 Tiberis</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #fff176; margin-right: 5px;"></span> <b>Scuole</b></li> <li>13 Istituto Superiore Statale Cine-TV</li> <li>14 Istituto Tecnologico trasporti e logistica</li> <li>15 Scuola d'arte</li> <li>16 Istituto Comprensivo Salvatore Pincherle</li> <li>17 Scuola Livio Tempesta</li> </ul>	

Figura 16.2 Leggenda servizi (stato di fatto). v. Tavole 2



11. La **prossimità al lungotevere che suppone una condizione ideale di confort ambientale, non é determinante della qualità paesaggistica dell'ambito**, a causa della mancanza di aree di accesso, di servizi strutturati, e di un percorso attrezzato con panchine, illuminazione, etc. Inoltre, lungo la fascia fluviale si concentrano diverse strutture sportive, alcune abbandonate, che disposte lungo il viale Lungotevere Dante costituiscono un ostacolo fisico con il quartiere.

12. La **fruizione pubblica dell'area golenale é fortemente condizionata dalla presenza di diverse attività che occupano estese superfici ed in molti casi sono soggette a concessioni a tempo indeterminato**. La canalizzazione del fosso Marrana di Grotta Perfetta e la presenza di un deposito auto nell'immediato intorno hanno causato un notevole impatto sull'ecosistema fluviale e richiederanno opere di bonifica e recupero ambientale. Ciononostante, in alcune zone del lungotevere si riscontra una rigogliosa vegetazione composta soprattutto da salici, pioppi e canneti in cui nidificano numerosi uccelli e specie acquatiche



Figura 17. Aree di opportunità e concessioni attive.

13. Per di piú, **nonostante il fiume abbia sempre avuto un ruolo importante nella storia della Roma imperiale** - come fonte vitale, mezzo di comunicazione primaria e difesa naturale - **non é adeguatamente preservato, fruito e valorizzato**; basta pensare che esiste un circuito fluviale che partendo dal Molo Sant'Angelo, passando per l'Isola Tiberina, raggiungendo a circa 4 km il Ponte Marconi (nel quartiere Valco San Paolo) permette realizzare delle gite in barca; da qui, proseguendo fino agli scavi archeologici di Ostia Antica, al Porto di Traiano ed a Fiumicino, si gode un patrimonio archeologico e naturale unico. Le due aree archeologiche Porto dei Papi e Dogana Pian Due Torri, rispettivamente a nord e a sud dell'area di studio, integrate al circuito fluviale accessibile dall'attracco Ponte Marconi, rappresentano una grande opportunità per recuperare e godere di scorci meravigliosi dove storia e natura si fondono in un paesaggio di rara bellezza. Altro aspetto da tener presente é che il PRC prevede due future connessioni verso i rioni Portuense e Magliana ed una pista ciclabile su entrambe le sponde del fiume, trasformazioni che miglioreranno sensibilmente la permeabilità urbana del quartiere.

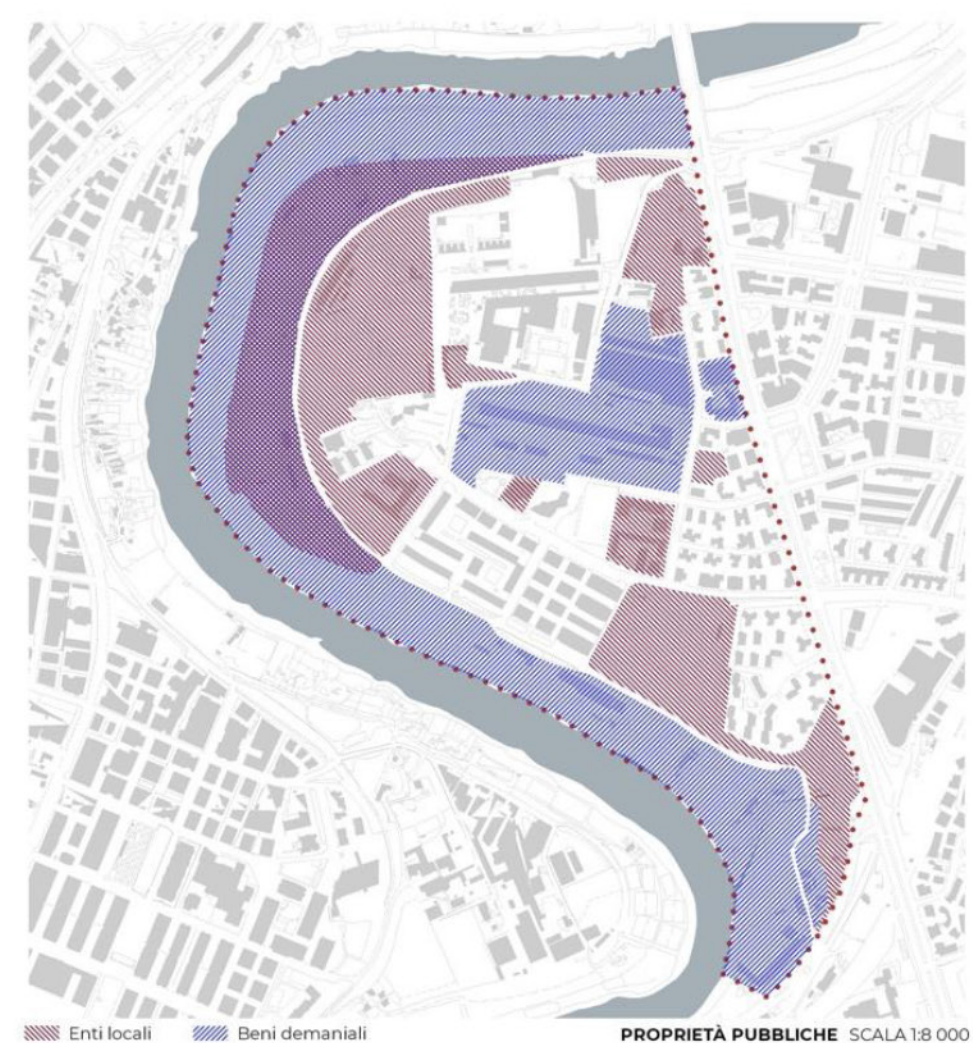


Figura 18. Proprietà pubbliche del PRC.



## PROPOSTA. CONSIDERAZIONI PROGETTUALI

Essendo la mobilità una delle funzioni rilevanti nella determinazione della qualità del paesaggio, in fase progettuale sono stati definiti tanto i criteri di fruizione degli spazi (predisponendoli per un maggiore o minor uso), come l'orientamento e la gestione dei flussi (in modo che le persone accelerino, decelerino, sostino, dirigendosi da una zona ad un'altra in sicurezza e in modo confortevole).

Nel caso delle aree di attività e servizi, la loro considerazione è stata rilevante insieme all'intorno urbano, poiché da esse dipende la regolazione dell'impatto antropico, la mitigazione dell'effetto isola di calore, etc.

### L'area di intervento intesa come Infrastruttura Verde

In ambito internazionale, ormai da diversi anni, è emersa la visione del territorio inteso come matrice complessa.

Tale visione, ha favorito il progressivo sviluppo in seno alla Comunità Europea del concetto di "Infrastruttura Verde, una rete di aree naturali e seminaturali pianificata a livello strategico con altri elementi ambientali, progettata e gestita in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici".

In seguito al riconoscimento dei valori e delle fragilità dell'area di studio, la proposta del masterplan è stata sviluppata quindi a partire dal concetto di Infrastruttura Verde, i cui contenuti sono descritti nel documento europeo "Agenda 2030".

In linea con le previsioni dell'Agenda 2030, nel masterplan sono stati identificati una serie di obiettivi e sfide che impegneranno l'Amministrazione comunale e gli altri organi preposti nella configurazione - a breve, medio e lungo termine - di una infrastruttura ecologica efficiente, permeabile e resiliente, in modo da poter affrontare le sfide del futuro:

- Integrare la natura nel paesaggio costruito.
- Migliorare i servizi ambientali e culturali.
- Generare un ambiente confortevole.
- Produrre benefici per la popolazione.

### Obiettivi della infrastruttura verde di Valco San Paolo

Il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile andrà pianificato e strutturato in funzione di tre settori di sviluppo strategico. All'interno di ogni settore si identificano le mete specifiche. Queste sono:

#### SETTORE 1. ECOSISTEMA FLUVIALE

Potenziamento della biodiversità - Preservazione della funzionalità ecologica - Regolazione della frequentazione antropica.

Riduzione dell'impatto diretto sull'ecosistema fluviale.

#### SETTORE 2. FASCIA DI TRANSIZIONE ECOSISTEMA FLUVIALE/PAESAGGIO URBANO

Regolazione dei flussi e della frequentazione antropica - Pianificazione e regolazione delle attività socio-culturali - Mitigazione dell'impatto ambientale (contaminazione, acustico, etc.)

#### SETTORE 3. PAESAGGIO URBANO

Miglioramento dell'efficienza dei servizi di quartiere - Mitigazione effetto isola di calore - Regolazione della biodiversità - Miglioramento dei flussi e della permeabilità. Mitigazione dell'impatto ambientale (contaminazione, acustico, etc.)

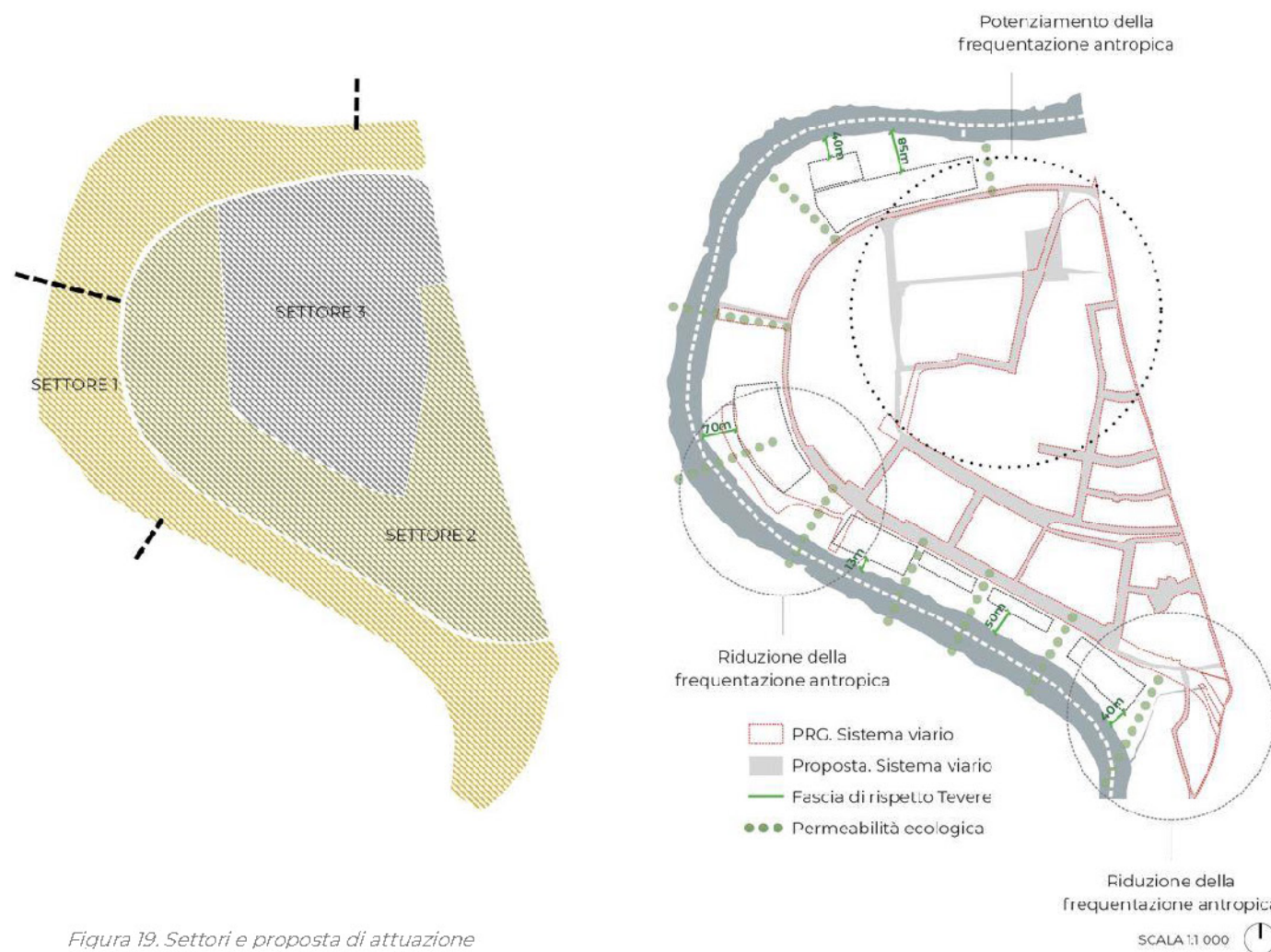


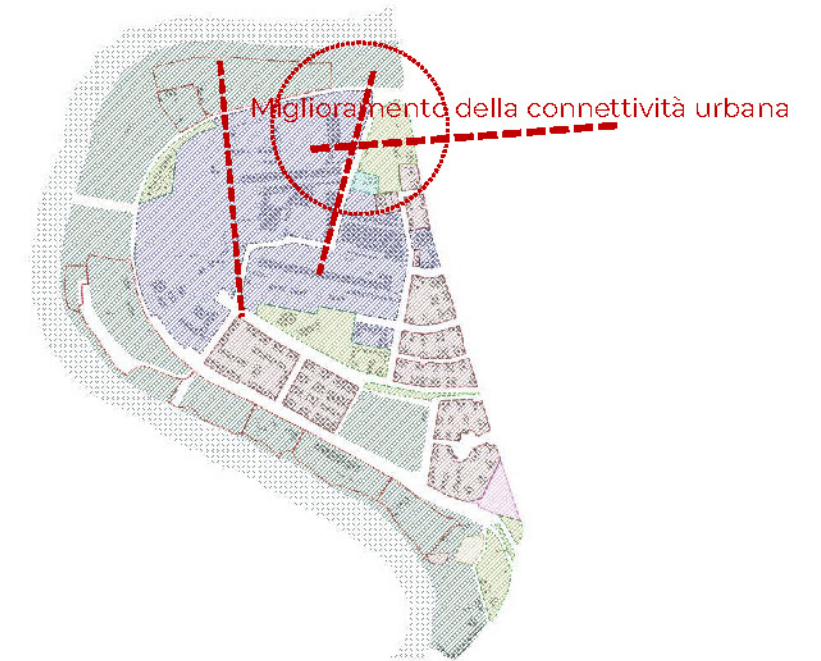
Figura 19. Settori e proposta di attuazione

**Gli obiettivi di trasformazione che a grande scala hanno orientato quindi lo sviluppo della proposta** di rigenerazione urbana del quartiere di Valco San Paolo sono:

- **Il graduale recupero della funzionalità ecologica del sistema fluviale** (la conservazione e ricostituzione dell'habitat del Tevere e del fosso Marrana di Grotta Perfetta) grazie alla riduzione e al controllo dell'occupazione, alla regolazione ed integrazione di usi ed attività compatibili nella fascia golenale.
- **Il miglioramento del sistema di mobilità** e della gestione dei flussi all'interno della infrastruttura verde configurata
- **La dinamizzazione del quartiere grazie all'implementazione di nuovi usi ed attività di carattere socio-culturale**
- **Il miglioramento della funzionalità ecologica degli spazi aperti del sistema insediativo** e non solo del sistema fluviale.

PRG – Sistema e regole

- Sistema insediativo
  - Spazi aperti
  - Residenziale
  - Edifici speciali isolati di interesse
  - Progetti strutturanti
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture
  - Verde pubblico e servizi pubblici locali
  - Servizi pubblici di livello urbano
  - Infrastrutture tecnologiche
  - Concessione attive (14,58 ha)
  - Sistema viario



- Sistema insediativo
  - Spazi aperti
  - Residenziale Tessuti T1-T2
  - Edifici speciali isolati di interesse
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture
  - Verde pubblico e servizi pubblici locali
  - Servizi pubblici
  - Infrastrutture tecnologiche
  - Concessioni proposta (8,04 ha)
  - Sistema viario

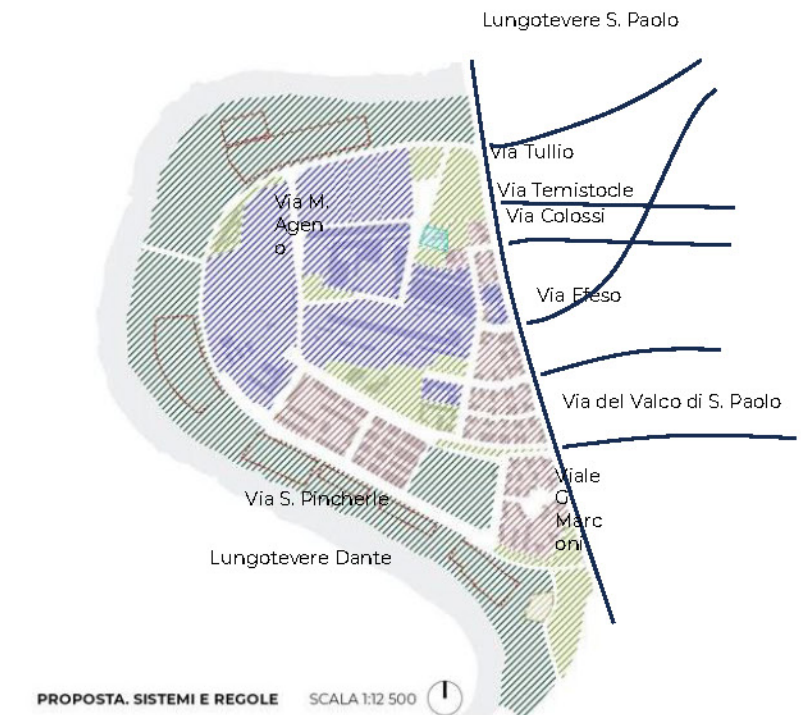


Figura 20. PRG e proposta di sistema e regole





Figura 21a. Mobilità stato di fatto

- Ponte - Prvisione PRG
- Parcheggio
- Linea Bus
- ▶ Senso di marcia
- Strada
- Area pedonale
- Fermata Bus

SCALA 1:4 000

**Stato di fatto**

Lungotevere Dante: doppio senso di marcia dall'incrocio con Viale G. Marconi fino all'incrocio con Via N. Parravano. Unico senso di marcia la restante parte.

Via dei Cocchieri: doppio senso di marcia.

Via N. Parravano: doppio senso di marcia.

Via M. Ageno: doppio senso di marcia.

Via S. Pincherle: doppio senso di marcia.

Via V. Volterra: doppio senso di marcia dall'incrocio con Via S. Pincherle fino all'incrocio con

Via M. Melloni. Unico senso di marcia alternato la restante parte.

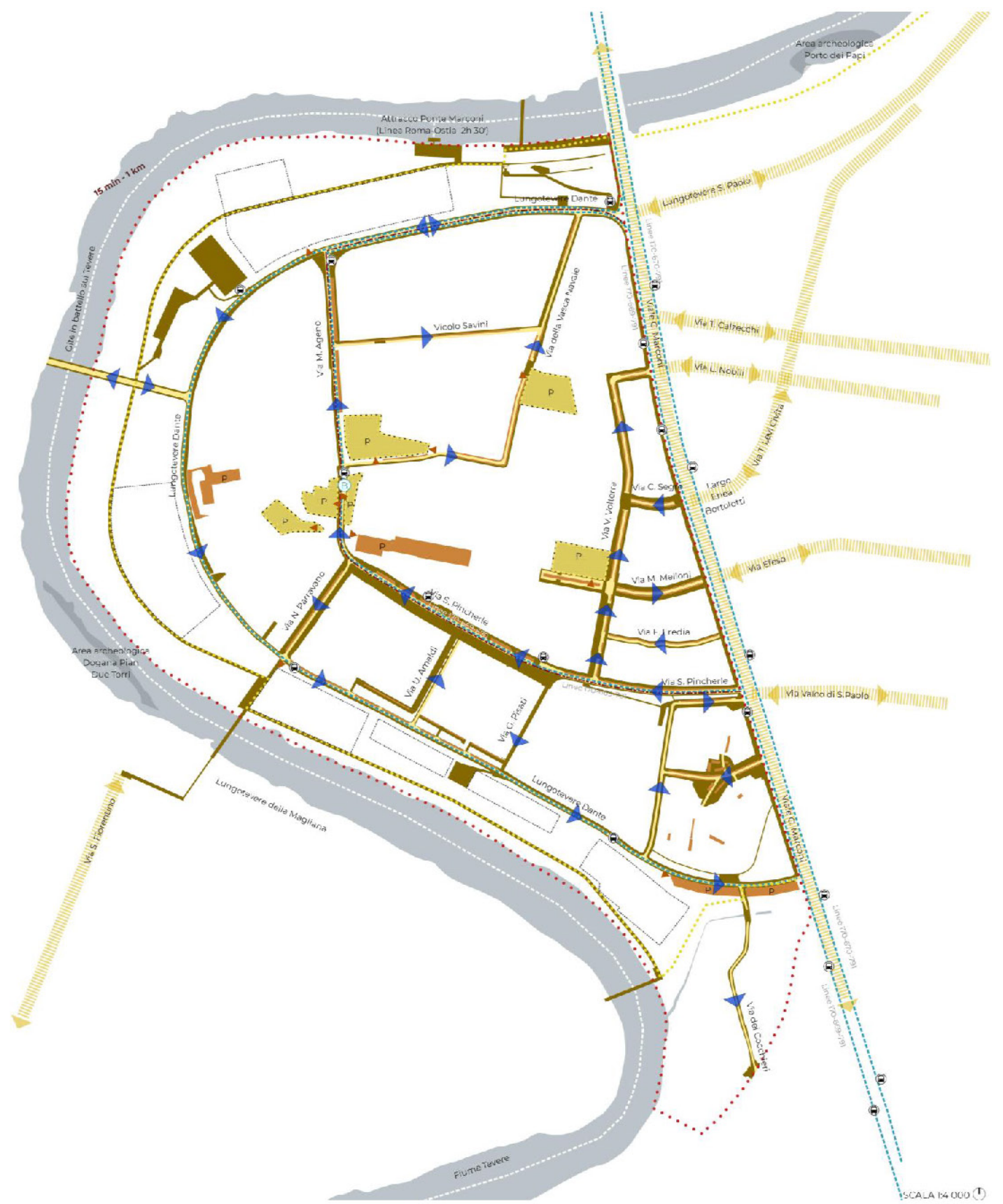


Figura 21b. Mobilità proposta

- Ambito di studio - Valico San Paolo
- Proposta parcheggi raso terra
- Circuito gite in battelle sul Tevere
- Strade
- Aree pedonali
- Fermata metropolitana
- Miglioramento progressivo aree parcheggi attuali
- Pista ciclopedonale lungotevere
- Proposta stazione bus
- Linea e fermate bus
- Permeabilità ecologica
- Ciclovia urbana
- ▶ Senso di marcia

SCALA 1:4 000

**Proposta**

Lungotevere Dante: doppio senso di marcia dall'incrocio con Viale G. Marconi fino all'incrocio con Via M. Ageno. Senso unico di marcia invertito nella restante parte.

Via dei Cocchieri: unico senso di marcia.

Via N. Parravano: unico senso di marcia.

Via M. Ageno: unico senso di marcia.

Via S. Pincherle: unico senso di marcia.

Via V. Volterra: unico senso di marcia.



Nel processo di rigenerazione urbana saranno rilevanti le aree di proprietà pubblica in quanto strategiche per la configurazione di nuove centralità, ed i beni demaniali poiché rilevanti per la riqualificazione ambientale degli ecosistemi.

Il miglioramento della funzionalità del sistema di mobilità, la regolazione e la dinamizzazione delle aree di attività influiranno positivamente, nel tempo, sulla qualità ambientale e paesaggistica del quartiere.

Nell'ambito globale la superficie d'occupazione dei servizi pubblici di livello urbano si riduce un 4%; le aree verdi si incrementano dell'8%.

Nel sistema viario, le superfici occupate dalle strade si riducono dal 64,9% al 23%; le aree pedonali si incrementano dal 23,0% al 46%; le aree verdi dal 12,2% al 31%

Nonostante la proposta del masterplan non abbia sviluppato le azioni di trasformazione specifiche delle aree dei servizi pubblici di livello urbano e locale, occorrerà comunque tener presente il ruolo rilevante che queste, in sinergia con le altre aree, potranno svolgere nella mitigazione e regolazione dell'impatto antropico, dell'effetto isola di calore, del rischio di inondazione, etc..

TRASFORMAZIONE DELLE SUPERFICI					
AREE FUNZIONALI (m <sup>2</sup> )	STATO DI FATTO		PROPOSTA		Incremento/Riduzione
	Superficie	Occupazione	Superficie	Occupazione	
<b>SISTEMA INSEDIATIVO</b>					
Spazi aperti S1*	310.942	34%	328.676	36%	1,90%
Residenziale esistente	108.128	12%	107.535	12%	-0,09%
Residenziale proposta	0	0%	947	0%	0,10%
Edifici speciali isolati di interesse	3.443	0%	3.443	0%	0,00%
Progetti strutturanti	5.695	1%	0	0%	-0,63%
<b>SISTEMA DEI SERVIZI E DELLE INFRASTRUTTURE</b>					
Verde e servizi pubblici locali S1	13.094	1%	14.582	2%	0,16%
Verde e servizi pubblici locali S2	11.520	1%	18.085	2%	0,72%
Verde e servizi pubblici locali S3	42.711	5%	45.486	5%	0,30%
Servizi pubblici di livello urbano	242.665	27%	219.872	24%	-2,57%
Infrastrutture tecnologiche	2.611	0,3%	2.611	0,3%	0,00%
Sistema viario	118.788	13,1%	128.606	14%	1,06%
Strade	77.056	64,9%	29.600	23%	-41,85%
Aree pedonali	27.290	23,0%	59.695	46%	23,44%
Verde viario	14.442	12,2%	39.311	31%	18,41%
Parcheggi	44.116	4,9%	35.483	4%	-0,96%
A raso	44.116		33.870		
Sotterraneo	0		1.613		
	Superficie	Occupazione	Superficie	Occupazione	
<b>TOTALE AREE - OCCUPAZIONE</b>	<b>903.713</b>	<b>100%</b>	<b>905.326</b>	<b>100%</b>	



### Azioni specifiche per il disegno della infrastruttura verde

Con molteplici significati e caratteristiche, la futura infrastruttura verde aiuterà ad innescare un processo di rigenerazione urbana grazie alla strutturazione di un complesso sistema di aree funzionali integrate - aree residenziali, per attività sportive, commerciali, ludiche e d'ozio, aree per l'innovazione e la comunicazione digitale, aree didattico scientifiche per la promozione del paesaggio naturale, aree per eventi di interesse sociale e culturale, etc. - generatrici di un nuovo modello di "habitat urbano" strutturato secondo un gradiente: le rilevanti perturbazioni antropiche presenti nel settore 3, vengono progressivamente ridotte nel settore 2 di transizione, in modo da potenziare le dinamiche naturali nel settore 1 fluviale. Questi tre livelli di complessità ecologica, considerando la loro progressiva maturazione e corretta funzionalità, si rafforzeranno nel tempo e consentiranno di:

- promuovere una migliore qualità di vita e benessere nel paesaggio in cui le persone vivono e lavorano
- migliorare la biodiversità e potenziare la mobilità della fauna anche nei settori urbani (2 e 3)
- contrastare gli effetti del cambiamento climatico, etc.
- promuovere un approccio più efficiente e integrato allo sviluppo del paesaggio.



Figura 22. Proposta masterplan Valco San Paolo

A continuazione si descrivono i criteri di trasformazione sostenibile che hanno orientato lo sviluppo della proposta:

### Creare un habitat urbano più sostenibile

L'arricchimento del significato di paesaggio urbano, inteso come l'ambito in cui si svolgono attività e relazioni integrate, tra uomo e natura in un equilibrio dinamico, sarà possibile grazie all'applicazione delle cosiddette Nature Based Solutions (NBS), Natural Climate Solutions (NCS) e Sustainable Urban Drainage Systems (SUDS), la cui applicazione sarà fondamentale per la configurazione di un paesaggio urbano più sostenibile, efficiente e confortevole per le persone.

La combinazione di tali soluzioni sarà rilevante per restaurare e potenziare la funzionalità ecologica e la biodiversità del paesaggio fluviale fortemente degradato; per migliorare la qualità paesaggistica dell'habitat urbano; per controllare e mitigare gli effetti del cambiamento climatico.

Gli obiettivi saranno quindi:

- Aumentare la qualità dei servizi ecosistemici (miglioramento della biodiversità, della permeabilità ecologica, del confort ambientale, della regolazione del ciclo dell'acqua, del ciclo dei nutrienti, dell'assorbimento di CO2 dall'atmosfera, dell'intercettazione di inquinanti atmosferici, della riduzione del rumore, dello stato degli indicatori biologici, della composizione degli habitat, della riduzione dei processi di erosione, contaminazione e depauperamento del suolo, etc.) e la funzionalità del paesaggio secondo un gradiente ecologico.
- Agevolare la modulazione di usi e attività compatibili, essendo questo un aspetto rilevante nella progettazione di un paesaggio fortemente urbanizzato come quello di Valco San Paolo.

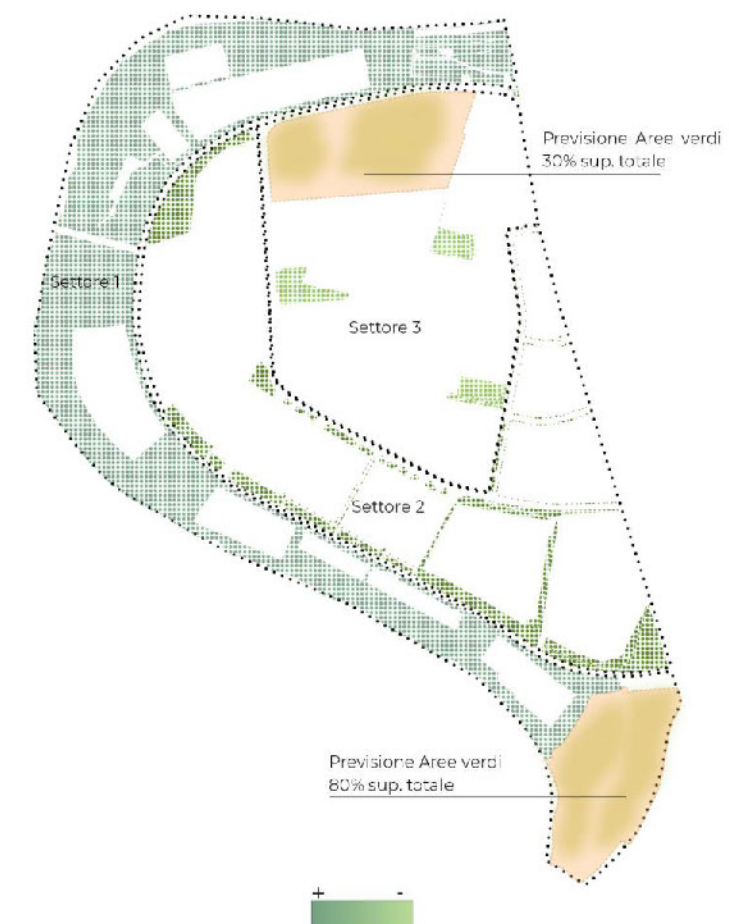


Figura 23. Gradiente di biodiversità e connettività ecologica



## **Migliorare il sistema di mobilità e la gestione dei flussi**

L'area di intervento è caratterizzata da una significativa diversità di utenze (cittadini, fruitori di servizi universitari e sportivi,) che co-progettano lo spazio pubblico, vincolato al modello di mobilità e stile di vita, nonché al comportamento individuale.

In tal senso, gli obiettivi della proposta sono stati:

- Preservare e rafforzare la presenza delle aree naturali, nodi di biodiversità, disegnando zone non accessibili al pubblico in cui la natura potrà svilupparsi indisturbata.
- Mitigare e regolare i flussi di mobilità, disegnare lo spazio pubblico dando priorità agli accessi e ai percorsi pedonali
- Integrare e mettere a sistema le aree d'interesse patrimoniale, sociale, ambientale, i siti archeologici e le nuove aree di centralità urbana, a servizio tanto della comunità locale, come della città
- Creare un paesaggio che migliori il comfort dei cittadini e faciliti l'interrelazione tra le persone e il paesaggio (mitigare l'effetto isola di calore e ridurre il rumore ambientale)
- Introdurre elementi di innovazione e spazi rappresentativi dell'identità culturale, quella del paesaggio mediterraneo
- Migliorare la sicurezza di genere e l'accessibilità universale
- Disegnare "aree di comportamento orientato" in cui le persone possano accelerare, rallentare, incontrare altre persone, rilassarsi e sostare, svolgere attività sportive, etc.) per dirigere il loro comportamento in aree preposte, riducendo possibili situazioni di conflitto e incompatibilità, facilitando la reciproca funzionalità.

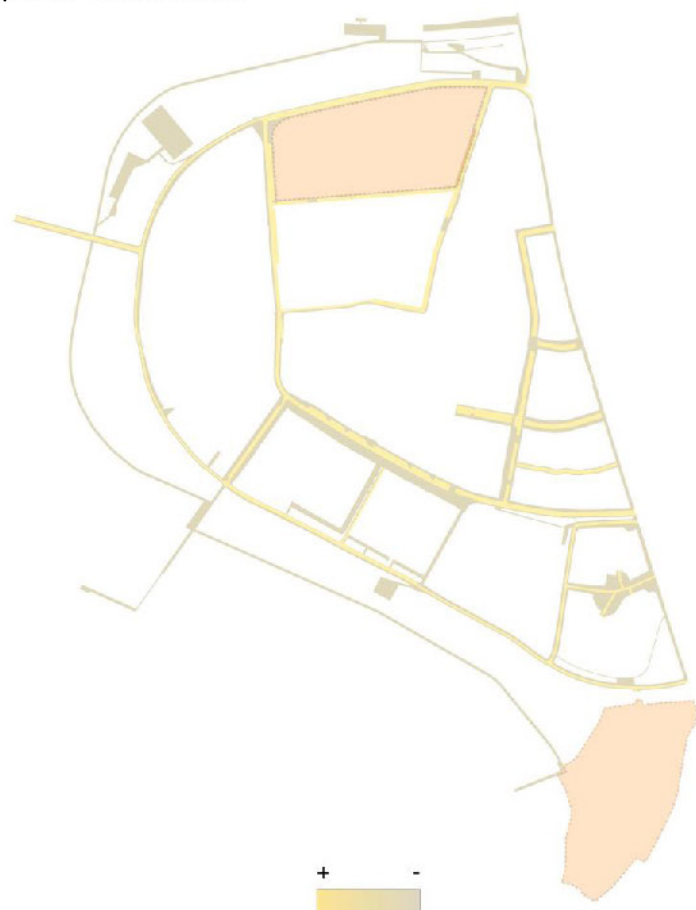


Figura 24. Gradiente della mobilità e della frequentazione antropica

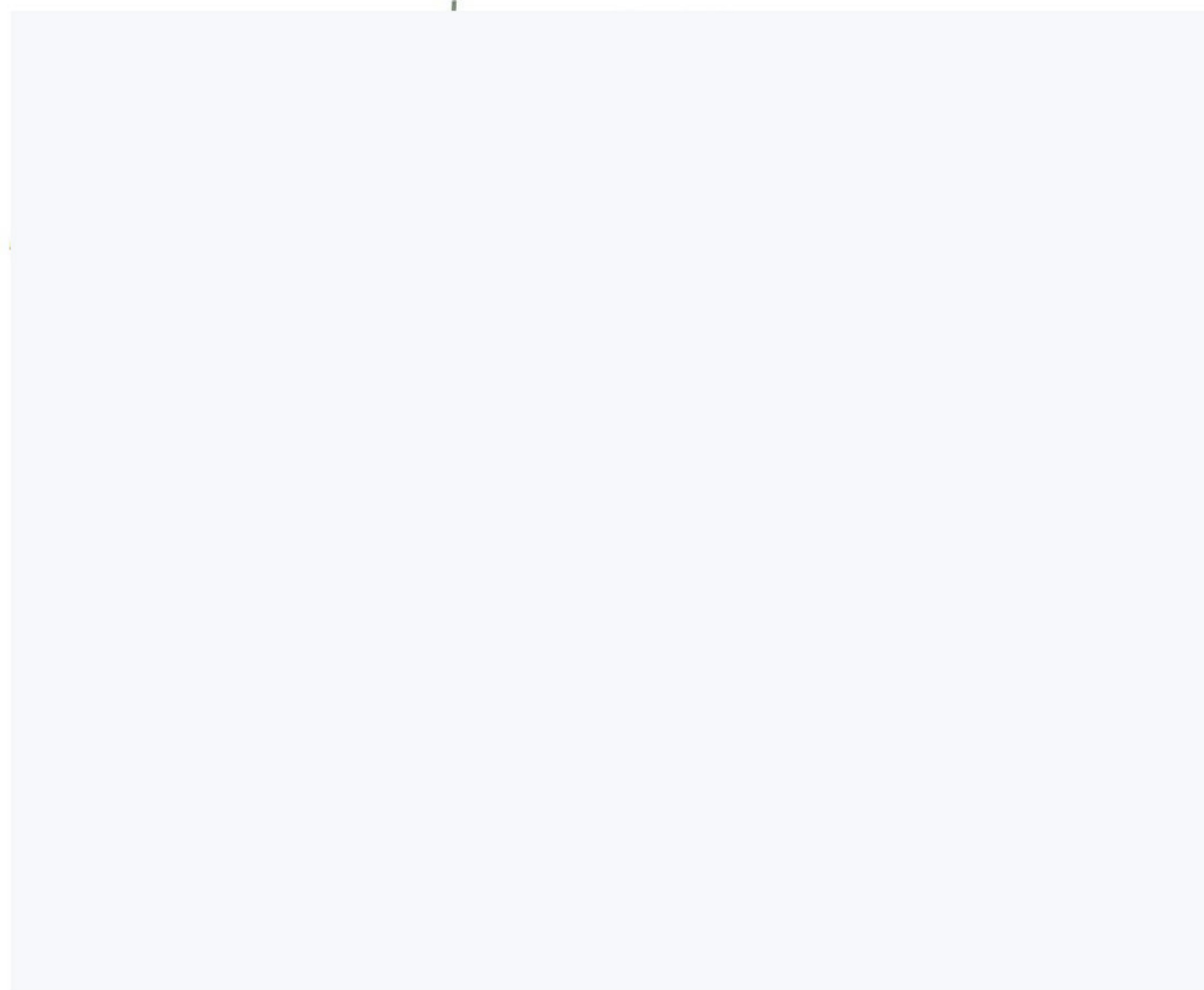


## FASI DI ATTUAZIONE DEL MASTERPLAN

### Proposta fasi trasformazione per il miglioramento della funzionalità ecologica e paesaggistica

Gli obiettivi della proposta saranno condizionati dalla disponibilità delle aree, dalle possibilità economiche del comune e dalle sinergie necessarie alla dinamizzazione della nuova centralità urbana identificata a nord del quartiere. Sono state definite 6 fasi di trasformazione che, a partire dai settori 2 e 3, nel tempo, permetteranno migliorare l'efficienza del paesaggio urbano. Le azioni di trasformazione del settore 1, dell'ecosistema fluviale, corrispondono all'ultima fase di trasformazione (fase 6).

La proposta delle fasi é in ogni caso indicativa.



La trasformazione graduale delle aree prevede il recupero degli spazi oggi occupati dalla mobilità carrabile, per zone pedonali e spazi vegetati: nelle fasi 1 - 2 - 3 - 4 grazie alla realizzazione di una pista ciclabile e al miglioramento del trasporto pubblico in bus si prevede la redistribuzione e la riduzione dei parcheggi auto di un 20%. Ciò permetterà aumentare la superficie degli spazi pedonali (8%) e delle aree verdi (4%).

Il miglioramento ambientale e paesaggistico vincolato alle aree dei parcheggi sarà possibile grazie a un insieme di interventi a breve e lungo termine :

- in un primo momento, l'implementazione di specie vegetali di tipo mediterraneo (erbacee, arbustive e arboree) e di pavimenti permeabili e/o semi-permeabili, nonché, sempre e quando possibile, un nuovo disegno che permetta una maggiore flessibilità d'uso e quindi l'integrazione di attività di quartiere, permetterà ridurre l'effetto isola di calore e migliorare la fruibilità di queste aree.
- successivamente, la realizzazione di parcheggi sotterranei nelle aree 5.1 e 5.2 (fase 5), permetterà convertire le attuali aree dei parcheggi, in spazio pubblico. In queste nuove aree, le superfici vegetate e permeabili é previsto che occupino almeno il 50% della superficie.

Si descrivono a continuazione le fasi di trasformazione .

**FASE 1.** Superficie: 4,00 ha: Fase 1a (1,90 ha) - Fase 1b (0,90 ha) - Fase 1c (1,00 ha)

(Vedi Documento Progetto di Fattibilità)

Miglioramento degli assi urbani: Via Pincherle - Via Volterra - Via Nistri - Largo San Leonardo Murialdo - Via della Vasca Navale - Via Corrado Segre - Via Macedonio Melloni

**VIA PINCHERLE.** (1,90 ha) Si prevedono le seguenti attuazioni :

- L'implementazione di una pista ciclabile
- L'integrazione di aree di attività ludiche e d'ozio in una "microforesta" (1.276 m<sup>2</sup>)
- La riduzione della carreggiata e l'incremento delle aree pedonali
- Il miglioramento dell'arredo urbano (illuminazione, panchine, etc.)
- Una rampa accessibile per il collegamento pedonale con Via G. Veratti (Stadio Alfredo Berra)
- Uno nuovo parcheggio autobus
- L'incremento delle aree verdi

**VIA VOLTERRA.** Si prevedono le seguenti attuazioni :

- La riduzione della carreggiata
- L'incremento dei marciapiedi
- L'incremento delle alberature e delle rispettive aiuole
- Il miglioramento dell'arredo urbano (illuminazione, panchine, etc.)

**VIA NISTRI.** Si prevedono le seguenti attuazioni :

- La riduzione della carreggiata
- L'incremento dei marciapiedi
- Il miglioramento dell'arredo urbano (illuminazione, panchine, etc.)
- Il miglioramento del parcheggio

**VIA F. EREDIA - SEGRE - .** Si prevedono le seguenti attuazioni :

- La riduzione della carreggiata
- L'incremento dei marciapiedi



- Il miglioramento dell'arredo urbano (illuminazione, panchine, alberature, etc.)

**FASE 2.** (Superficie: 5,43 ha)

**Via dei Cocchieri - Parco Veratti - V. Volterra - V. Pisati - V. Veratti - Via N. Parravano - Lungotevere Dante**

Integrazione di un camminamento pedonale protetto ed illuminato

Parco e Largo Verratti: riorganizzazione dello spazio pubblico (degli spazi funzionali alla natura ed alle persone)

**FASE 3.** (Superficie: 2,98 ha)

**Via della Vasca Navale - Via Mario Ageno - Vicolo Savini**

Via Vasca Navale: Integrazione di una pista ciclabile e riorganizzazione dello spazio pubblico.

**FASE 4.** (Superficie: 1,9 ha)

**Lungotevere Dante**

Riurbanizzazione integrale: adeguamento della mobilità carrabile, miglioramento dei percorsi di mobilità pedonale, integrazione di aree verdi con composizione strutturale delle specie vegetali.

## Stima del costo globale di trasformazione

La stima dei costi per fasi é la seguente:

STIMA GLOBALE DEI COSTI FASI MASTERPLAN			
	Superfici (m2)	Costo/m2	Costo globale
<b>FASE 1</b>	43.749	143 €	6.333.920 €
<b>FASE 2</b>	54.300	130 €	7.059.000 €
<b>FASE 3</b>	29.800	130 €	3.874.000 €
<b>FASE 4</b>	19.000	130 €	2.470.000 €



## FASE 1

### Proposta delle azioni di trasformazione nel SETTORE 2

La strategia progettuale del SETTORE 2. FASCIA DI TRANSIZIONE ECOSISTEMA FLUVIALE/PAESAGGIO URBANO si concentra sul miglioramento della funzionalità dello spazio pubblico del sistema viario, sia in termini ambientali che paesaggistici, indirizzando la progettazione delle aree verso un uso condiviso, seppur differenziato.

**Le azioni previste nella FASE 1 (ambiti a-b-c) si descrivono dettagliatamente nella TAV. 4.3.1 e nel Documento 2 PFTE.**

A continuazione si riportano gli obiettivi globali di trasformazione del settore 2.

#### SETTORE 2. PAESAGGIO URBANO. FASE 1

Via Pincherle - Via Volterra - Via Nistri - Largo San Leonardo Murialdo - Via della Vasca Navale - Via Corrado Segre - Via Macedonio Melloni.

Il miglioramento degli assi urbani prevede:

a. **Miglioramento della biodiversità**

Implementazione di specie autoctone, di tipo mediterraneo, pollinizzatrici

b. **Miglioramento del ciclo dell'acqua**

Disegno di SUDS e aree di fitodepurazione in aree a parcheggio e percorsi; specie vegetali con minore fabbisogno idrico.

c. **Miglioramento della permeabilità ecologica**

Incremento delle aree verdi - riduzione dell'inquinamento e dell'impatto acustico - regolazione della frequentazione antropica

d. **Miglioramento del suolo**

Permeabilizzazione del suolo - ricomposizione del ciclo di nutrienti

e. **Miglioramento della qualità paesaggistica**

Miglioramento e regolazione dei flussi di mobilità - Integrazione di arredo urbano e zone d'ombra - Integrazione di una pista ciclopedonale - Riduzione della carreggiata ad unico senso di circolazione carrabile - Riduzione dei parcheggi - Ampliamento dei parterres - Integrazione di un bosco urbano di 1.726 m<sup>2</sup> - Implementazione di aree ludiche e di ozio - Implementazione di alberature e pavimenti semi-drenanti nei parcheggi - Miglioramento dell'illuminazione - Miglioramento della sicurezza e del confort- Disegno di un percorso protetto

f. **Miglioramento dell'efficienza energetica**

Composizione strutturale della vegetazione - riduzione effetto isola calore - implementazione di sistemi di risparmio energetico (LED, stazione meteorologica per risparmio idrico, etc.)

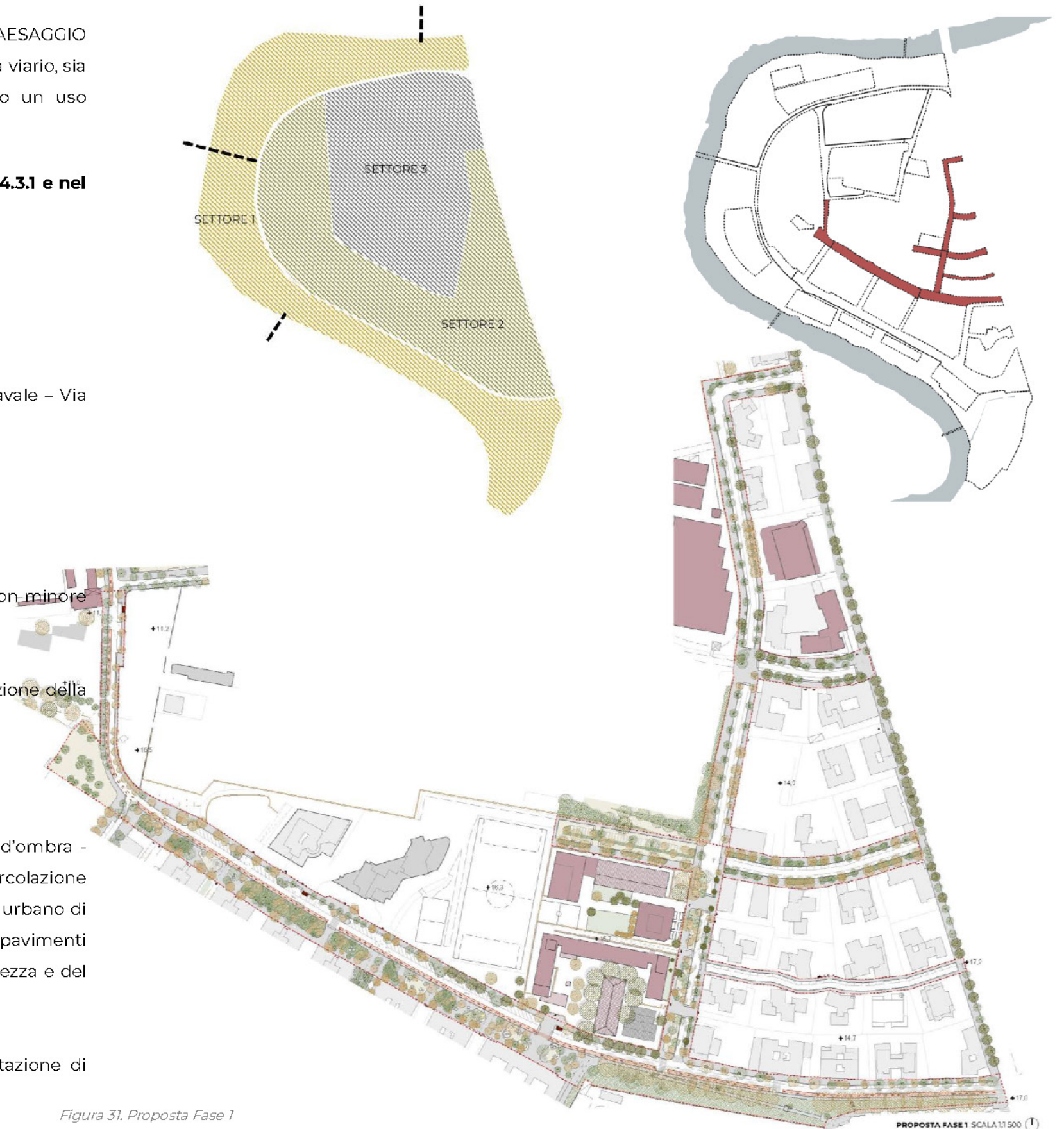


Figura 31. Proposta Fase 1

PROPOSTA FASE 1 SCALA 1:1.500



Gli obiettivi in quest'ambito sono stati:

1. Rafforzare la percezione dell'area come spazio unitario
2. Ordinare e configurare gli spazi - circolazione, permanenza, attività, parcheggio, ecc. - in modo che vengano utilizzati in modo appropriato. Nella microforesta creare piccole aree attrezzate per fomentare e sensibilizzare le persone rispetto al valor ecologico del paesaggio.
3. Disporre le zone in base a diverse intensità d'uso, creando spazi tranquilli ed altri dinamici. Disporre le specie arbustive di maggiori dimensioni negli spazi di attività più dinamici e nelle zone in cui si vuole orientare il passaggio delle persone, preservando le aree più funzionali alle dinamiche ecologiche.
4. Garantire l'accessibilità universale e progettare spazi che siano inclusivi e sicuri. Generare ambienti differenziati per le diverse utenze
5. Introdurre elementi di arredo che soddisfino le esigenze di comfort e socializzazione delle diverse utenze (anziani, giovani, bambini). Con minor costo di manutenzione e materiali riciclati. Fomentare l'uso di materiali poco intrusivi nel medio ambiente, principalmente legno ed inerti naturali, che dal punto di vista paesaggistico si integrano meglio nell'intorno. Preferire materiali con il minor impatto possibile (materiali Km0, materiali riciclati, naturali, etc.).
6. Valorizzare gli spazi verdi e la composizione strutturale delle specie vegetali, proprie degli habitat limitrofi, caratterizzato da specie di minore necessità idrica e di tipo mediterraneo, garantendo un buon livello di biodiversità e costi minimi di manutenzione.
7. Progettare aree verdi come spazi di comfort per le persone, di regolazione e mitigazione dell'effetto isola di calore e del rumore. Formare cunette naturali vegetate lungo i margini di percorsi e strade ed ai piedi delle scarpate. Sempre e quando possibile, migliorare il controllo e la capacità di infiltrazione dell'acqua nel suolo grazie all'uso dei SUDS, riducendo le superfici impermeabili, incrementando l'uso di pavimenti drenanti e semi-drenanti in modo da favorire l'infiltrazione dell'acqua nel sottosuolo. Utilizzare pavimentazioni con tonalità chiare e specie arboree a foglia caduca per la creazione di un microclima più mite in inverno e più fresco in estate.
8. Introdurre vegetazione autoctona di facile manutenzione e che favorisca la biodiversità
9. Ottimizzare l'uso delle superfici pavimentate per includere molteplici attività
10. Introdurre l'uso di tecnologia per ottimizzare la gestione e l'efficienza energetica dello spazio pubblico: implementare illuminazione con tecnologia LED e sistemi di risparmio energetico e telegestione - Predisporre impianti di irrigazione con sistemi di risparmio idrico (stazione meteorologica, etc.), gestione completa e monitorata dell'intera installazione - Promuovere l'ottimizzazione della raccolta e del trasporto dei rifiuti, che comporterà anche una misura dell'efficienza energetica e una riduzione dell'impronta di carbonio - Promuovere l'uso di materiali

ecologici e materiali riciclabili e / o riciclati, e/o con un certificato di qualità ambientale. - Integrare e promuovere l'uso del trasporto pubblico - Studiare la possibilità di integrare su superfici contenute, pergole fotovoltaiche - Implementare sensori di rumore e inquinamento, per un miglior controllo del potenziale impatto e della presenza di sostanze contaminanti; integrazione del servizio wi-fi per una maggiore fruibilità dello spazio pubblico, etc.

#### **Misure specifiche per il miglioramento della funzionalità ecologica e paesaggistica**

In applicazione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, si descrivono a continuazione le misure per il miglioramento della funzionalità ecologica e paesaggistica da applicare all'intero ambito:

- Misure per il miglioramento della biodiversità
- Misure per il miglioramento della permeabilità ecologica
- Misure per il miglioramento del ciclo dell'acqua
- Misure per il miglioramento del suolo
- Misure per il miglioramento della qualità paesaggistica e del confort delle persone
- Misure per il miglioramento dell'efficienza energetica

#### **Misure per il miglioramento della biodiversità**

- Potenziamento della connessione fra aree verdi mirato a ridurre l'effetto frammentazione
- Incremento della funzione trofica e di rifugio del bosco, della macchia e dei prati (creazione di zone di accumulo d'acqua; disegno di zone arbustive non accessibili, radure con accesso limitato alle persone, introduzione di case nido e per insetti, piantagione di essenze vegetali gradite alla fauna, etc.). Formazione di microhabitat
- Potenziamento della biodiversità. Reintroduzione di specie autoctone/a rischio di estinzione ex novo, proprie degli habitat dell'intorno, adattate pertanto alle condizioni bioclimatiche della zona e adeguate al tipo di suolo presente.
- Creazione e potenziamento di aree vegetate multispecie strutturate - con sovrapposizione di strato erbaceo, arbustivo ed arboreo - atte a favorire lo sviluppo verticale e la maturazione progressiva dei diversi habitat, la costituzione di una rete ecologica complessa e biodiversa.
- Anche se non direttamente vincolato alla difesa della biodiversità, sarà importante creare piccole aree attrezzate per fomentare e sensibilizzare le persone rispetto al valore ecologico del paesaggio.

#### **Misure per il miglioramento della permeabilità ecologica**

- Creazione di aree biodiverse, con il fine di offrire zone per la riproduzione e la nidificazione di specie animali.



- Lungo i percorsi d'acqua, mantenimento di fasce vegetate che svolgeranno una funzione di consolidamento delle sponde, un aumento della diversità ambientale con conseguente incremento della diversità biologica.
- Gestione efficiente delle potature in ambito urbano, secondo le linee guida a livello nazionale.

#### **Misure per il miglioramento del ciclo dell'acqua**

Questa risorsa preziosa e limitata deve essere trattata con cura, nel rispetto del ciclo ecologico e in modo sostenibile. Sarà necessario quindi:

- Ripristino con interventi di ingegneria naturalistica dei percorsi d'acqua e riduzione delle perturbazioni associate alla frequentazione o attività umana.
- Riduzione delle superfici impermeabili, incremento dei pavimenti drenanti e semi-drenanti in modo da favorire l'infiltrazione dell'acqua nel sottosuolo.
- Formazione di cunette naturali vegetate lungo i margini di percorsi e strade ed ai piedi delle scarpate
- Conservazione o creazione ex novo di aree di accumulo d'acqua, con l'obiettivo di agevolare le dinamiche ecologiche.
- Miglioramento delle capacità di autodepurazione dei reticoli idrografici
- Migliorare il controllo e la capacità di infiltrazione dell'acqua nel suolo grazie all'uso dei SUDS

#### **Misure per il miglioramento del suolo**

- Gestione del suolo in situ per la creazione di buffer di controllo visuale, riduzione del rischio di dilavamento ed erosione
- Conservazione della permeabilità del suolo mediante l'utilizzo di pavimentazioni drenanti e semi-drenanti, dalle tonalità chiare per massimizzare il comfort, integrate a sistemi di drenaggio sostenibili (SuDS)
- Introduzione in pendii e margini degradati di vegetazione ex-novo

#### **Misure per il miglioramento della qualità paesaggistica e del confort delle persone**

- Creazione di aree attrezzate per promuovere la cultura del paesaggio: creazione di percorsi pedonali, aree di sosta, luoghi di meditazione, punti di osservazione, etc. in un'ottica di valorizzazione dell'aspetto ricreativo e culturale del paesaggio.
- Creazione di parcheggi in zone strategiche di accesso ai servizi; in tali aree, disegnate come dei micropaesaggi, si integreranno fasce continue di arbustive ed erbacee idonee per fitodepurazione di grassi e polveri; le alberature, con specie autoctone e perenni, faciliteranno la riduzione durante tutto l'anno, dell'impatto associato a tali aree (rumore, contaminanti, polveri, etc.); si utilizzeranno pavimentazioni semi-drenanti e drenanti, favorendo il controllo delle acque superficiali; si studierà la possibilità di integrare su superfici contenute, pergole fotovoltaiche.

- Sul lungotevere, dove le valenze ecologiche andranno preservate, le zone frequentate andranno accompagnate da fasce vegetate, in modo tale da ridurre i potenziali impatti (acustico, visuale, l'emissione di CO2, etc.). Si integreranno zone d'ombra, spazi di ritenzione d'acqua che facilitino la crescita di strati erbacei ed arbustivi, assicurando in tal modo il massimo confort delle persone.
- Si definiranno tipologie, forme, materiali e colori delle volumetrie e degli elementi a servizio dell'infrastruttura verde. Si fomenterà l'uso di materiali poco intrusivi nel medio ambiente, principalmente legno ed inerti naturali, che dal punto di vista paesaggistico si integrano meglio nell'intorno. Si preferiranno materiali con il minor impatto possibile (materiali Km0, materiali riciclati, naturali, etc.). Si promuoverà l'uso di materiali ecologici e materiali riciclabili e / o riciclati, e/o con un certificato di qualità ambientale.
- Uso di specie arboree a foglia caduca per la creazione di un microclima più mite in inverno e più fresco in estate, negli spazi predisposti per la sosta delle persone.
- Implementazione di sensori di rumore e inquinamento per un monitoraggio rapido ed efficiente.

#### **Misure per il miglioramento dell'efficienza energetica**

L'obiettivo è quello di disegnare uno spazio pubblico energeticamente autosufficiente, contribuendo al miglioramento di comfort, abitabilità e sicurezza.

- Sempre e quando possibile, negli edifici si applicheranno criteri bioclimatici e sistemi per la produzione di energia sostenibile.
- Per l'illuminazione dello spazio pubblico si introdurrà la tecnologia LED, sistemi di risparmio energetico e telegestione
- Per gli impianti di irrigazione s'introdurranno sistemi per il risparmio idrico (stazione metereologica, etc.) e la gestione completa e monitorata dell'intera installazione.
- Si promuoverà una ottimizzazione della raccolta e del trasporto dei rifiuti, che comporterà anche una misura dell'efficienza energetica e una riduzione dell'impronta di carbonio.
- Si integrerà e promuoverà l'uso del trasporto pubblico.

[Le alternative progettuali della FASE 1, si descrivono in dettaglio nell' "Allegato A" integrato al presente documento.](#)



## FASE 2

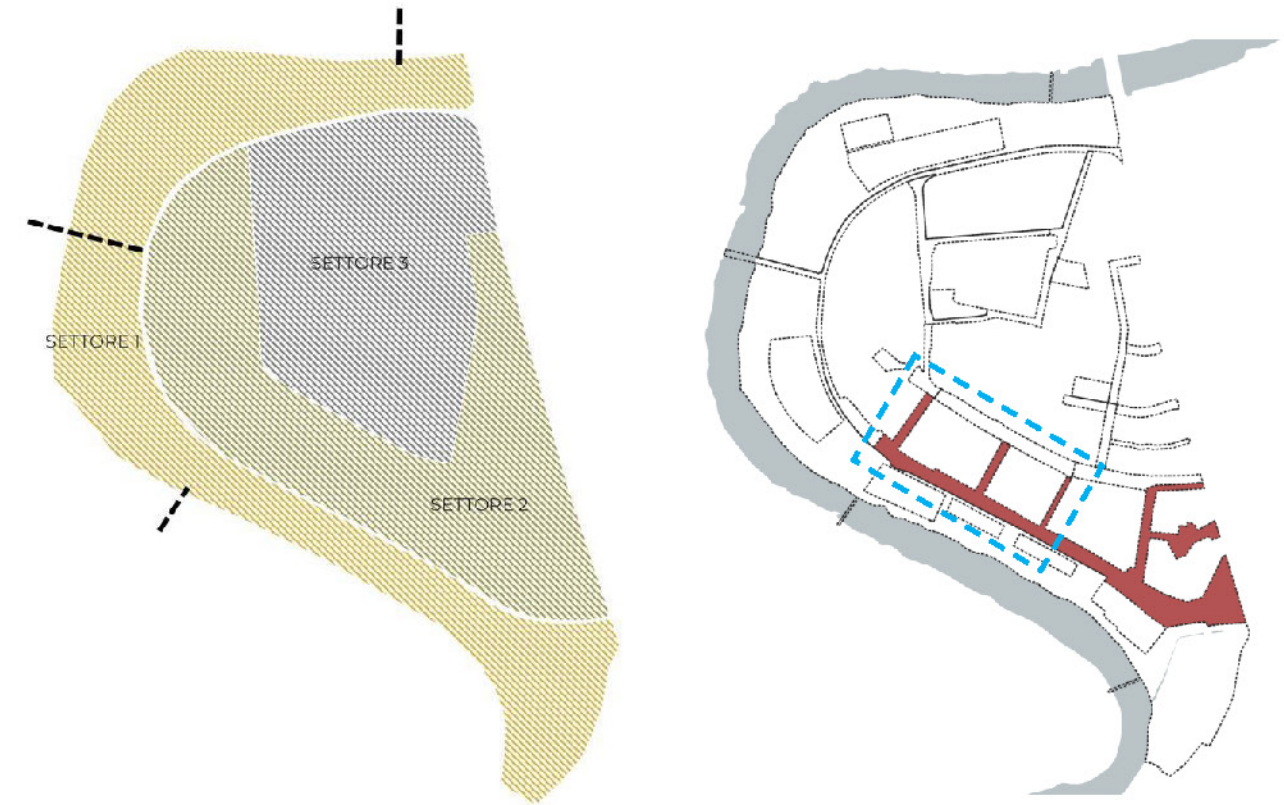
### Lungotevere Dante, fra Via Nicola Parravano e Via Giuseppe Pisati.

#### ALTERNATIVA 1 BREVE TERMINE

L'ALTERNATIVA 1 a breve termine prevede:

- o L'ampliamento dei marciapiedi su entrambi i lati di Via Lungotevere Dante e Via G. Pisati
- o L'integrazione di piccole aree di sosta e socializzazione, in punti strategici dell'ambito.
- o La disposizione di nuove alberature ed arredo urbano lungo Via Lungotevere Dante, con conseguente riduzione dell'effetto isola calore.
- o La riduzione e riallocazione dei parcheggi esistenti, nell'area antistante gli orti urbani, in Via dei Cocchieri (secondo proposta globale del masterplan Tav. 4.2.1)

Le alternative progettuali della FASE 1, si descrivono in dettaglio nell' "Allegato A" integrato al presente documento.



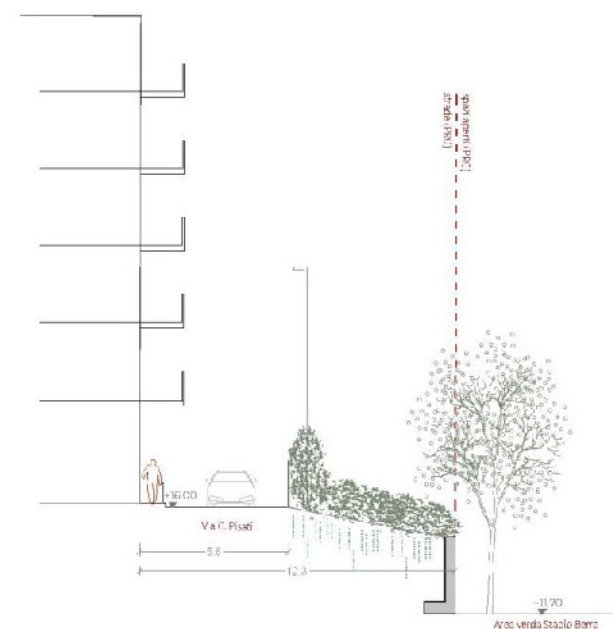
PRG 2008 O



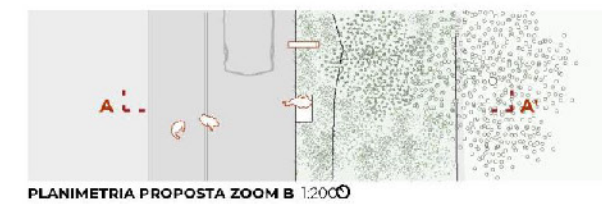
F2. FOTO DELLO STATO DI FATTO



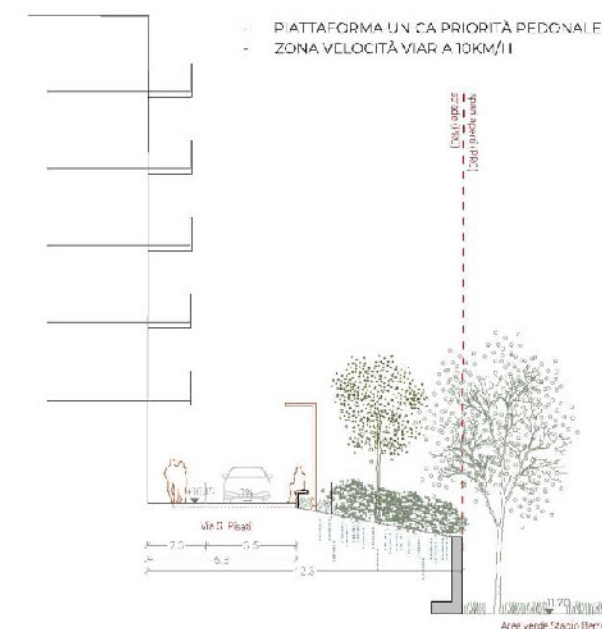
PLANIMETRIA STATO DI FATTO ZOOM B 12000



SEZ. A-A' STATO DI FATTO ZOOM B 1200



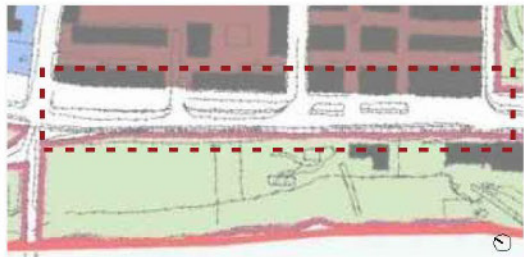
PLANIMETRIA PROPOSTA ZOOM B 12000



SEZ. A-A' PROPOSTA ZOOM B 1200



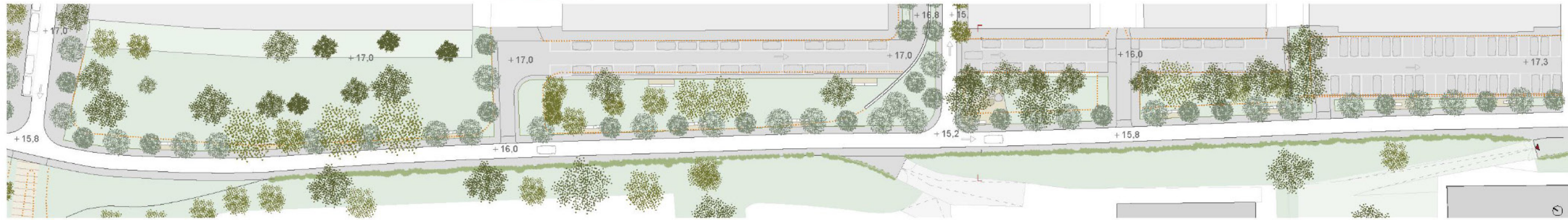
LUNGOTEVERE DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI)



PRG 2008 SPAZI APERTI STRADA TESSUTI DI ESPANSIONE NOVECENTESCA A TIPOLOGIA EDILIZIA DEFINITA E AD ALTA DENSITÀ INSEDIATIVA - T2



FI. FOTO DELLO STATO DI FATTO



PROPOSTA ALTERNATIVA 1 LUNGOTEVERE DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI) 1:950

Aree impermeabili stato di fatto: 6.532 m<sup>2</sup> Aree impermeabili proposta: 5.929 m<sup>2</sup>  
 Aree permeabili stato di fatto: 3.688 m<sup>2</sup> Aree permeabili proposta: 4.300 m<sup>2</sup>  
 Aree ludiche e d'ozio stato di fatto: 0 m<sup>2</sup> Aree ludiche e d'ozio proposta: 222 m<sup>2</sup>  
 Parcheggi stato di fatto: 236 u Parcheggi proposta: 101 u

STATO DI FATTO



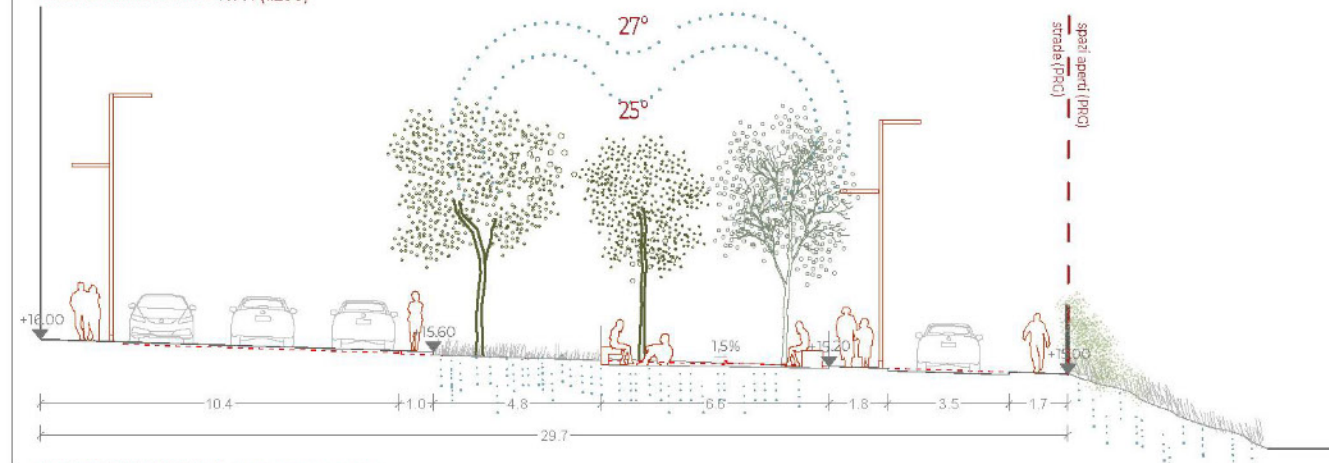
STATO DI FATTO 1:200



PROPOSTA ALTERNATIVA 1 (1:200)



SEZIONE STATO DI FATTO LUNGOTEVERE DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI) 1:200



SEZIONE PROPOSTA ALTERNATIVA 1 1:200

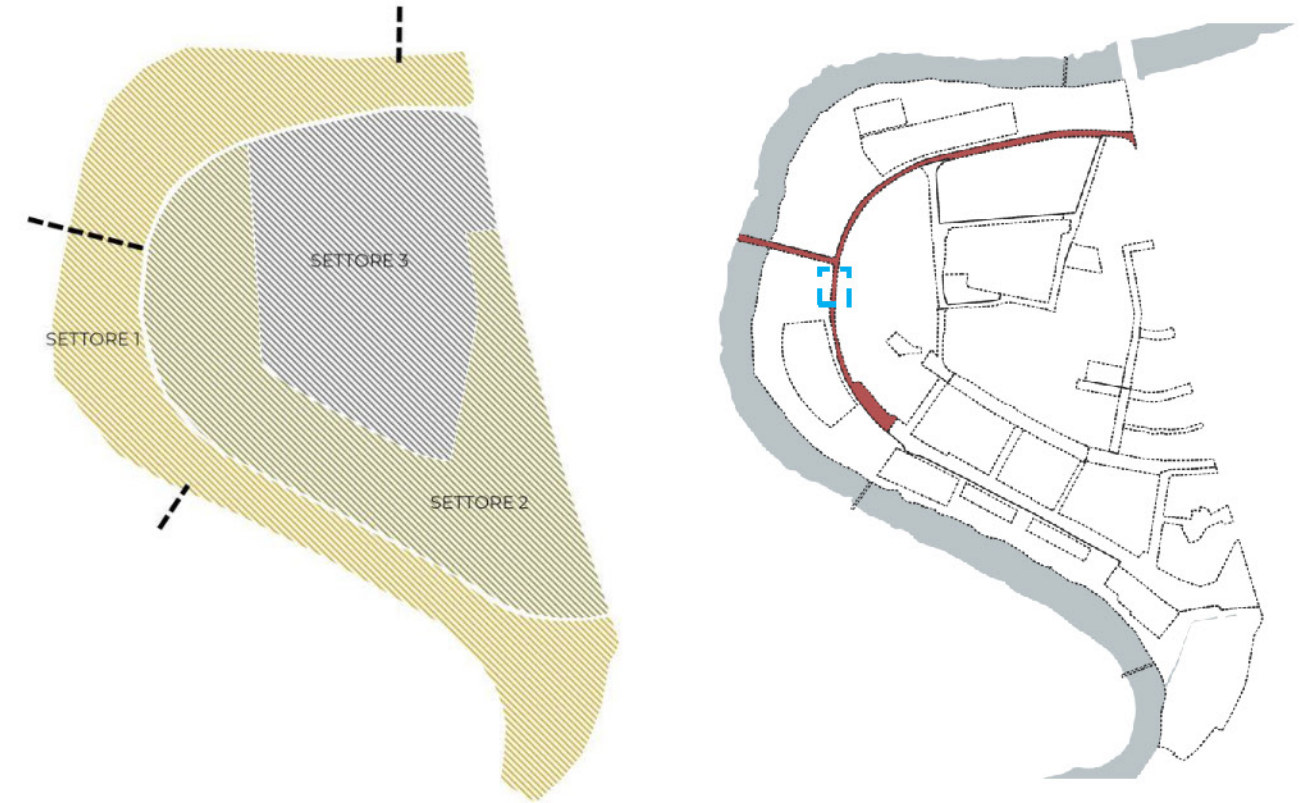


## FASE 4

### Lungotevere Dante, tratto compreso tra Viale G. Marconi ed incrocio con Via N. Parravano.

La proposta progettuale prevede:

- o Marciapiede su entrambi i lati del Lungotevere Dante
- o Carreggiata a senso unico di circolazione, integrando l'itinerario del trasporto urbano. Di conseguenza la proposta prevede l'installazione di pensiline laddove è prevista la fermata del bus. (ved. TAV 4.1.1).
- o La disposizione di nuove alberature ed arredo urbano con conseguente riduzione dell'effetto isola calore.

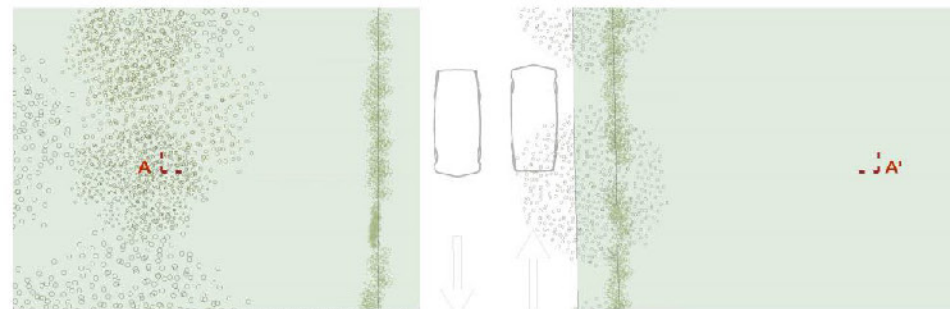


■ SPAZI APERTI  
■ STRADA  
■ SERVIZI PUBBLICI DI LIVELLO URBANO

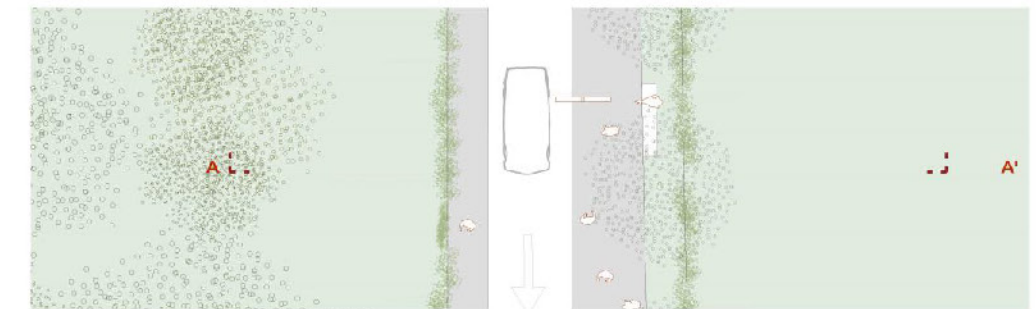
PRC 2008



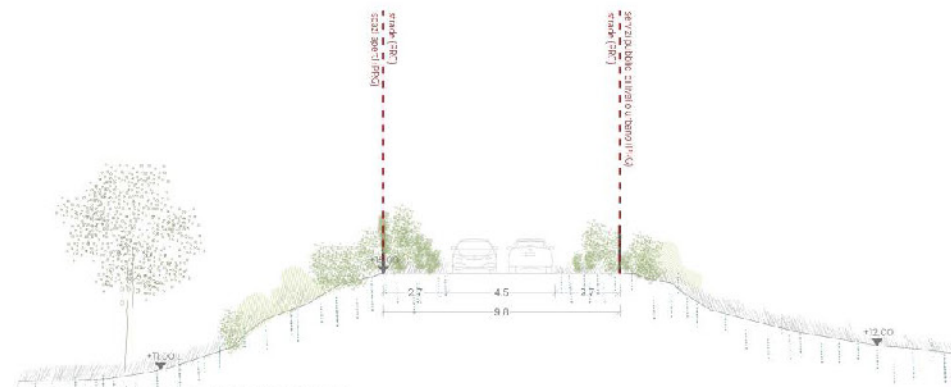
FI. FOTO DELLO STATO DI FATTO



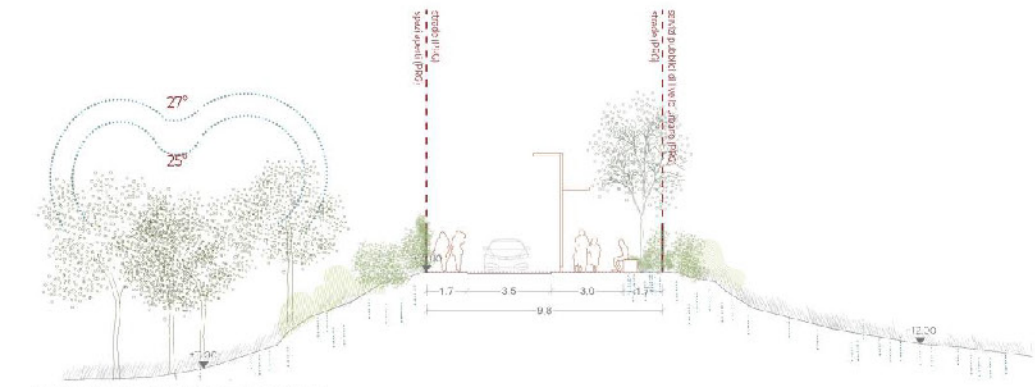
PLANIMETRIA STATO DI FATTO ZOOM C 1:200



PLANIMETRIA PROPOSTA ZOOM C 1:200



SEZIONE STATO DI FATTO ZOOM C 1:200



SEZIONE PROPOSTA ZOOM C 1:200



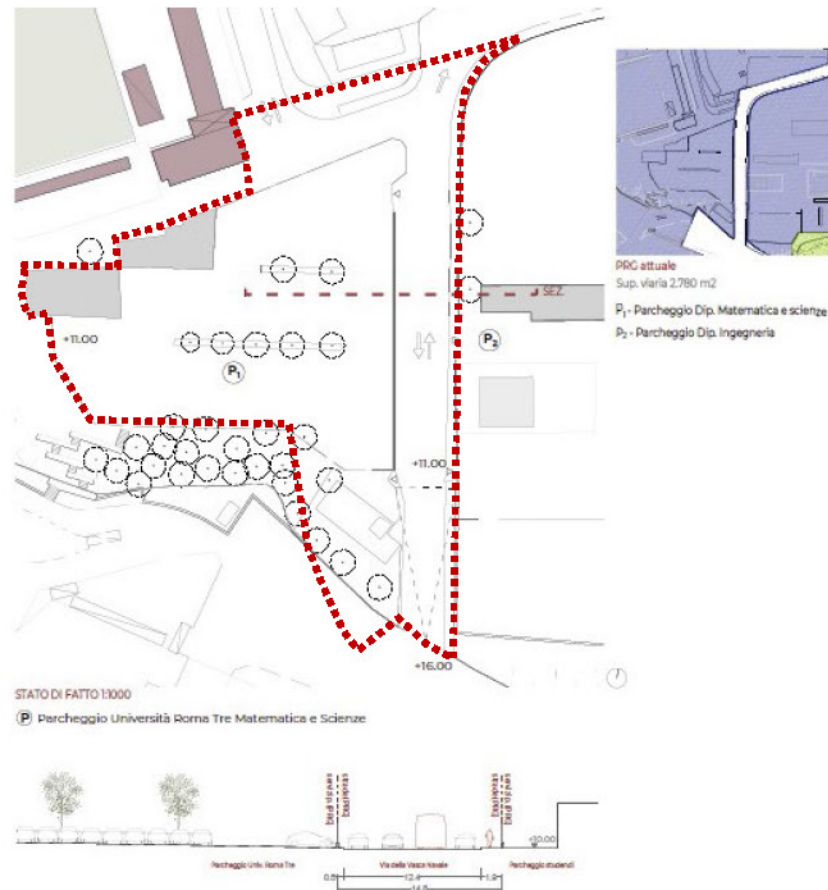




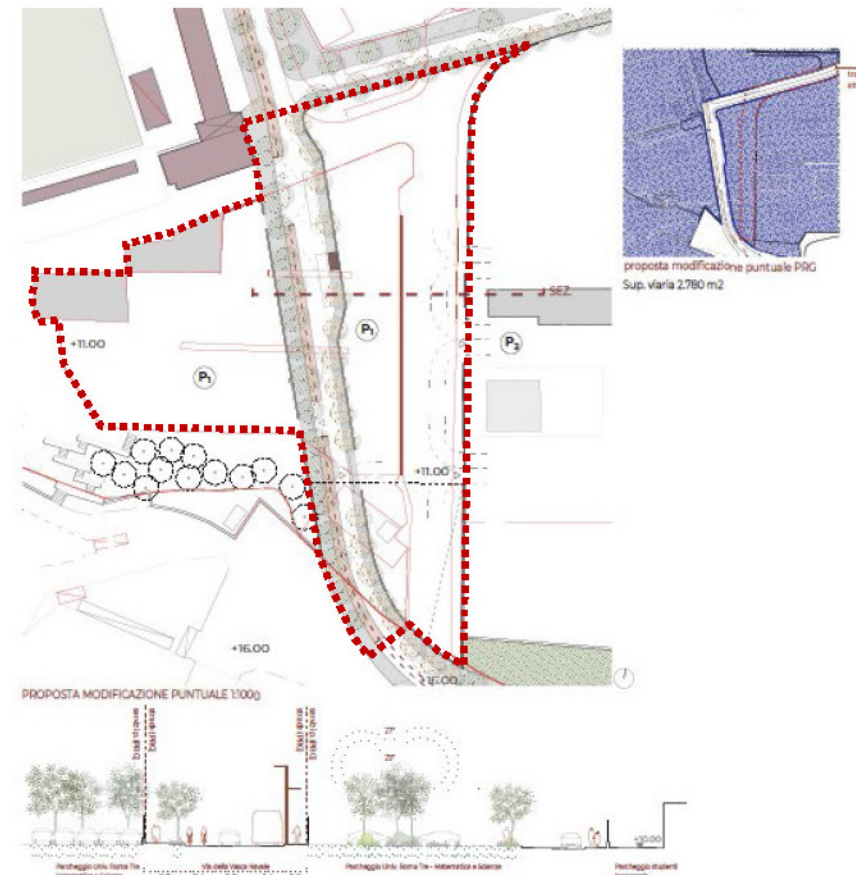
## Proposte alternative

### FASE 1 B

Sub-ambito 1. Via della Vasca Navale (in prossimità delle aree a parcheggio del Dipartimento di Matematica e Scienze, ed Ingegneria).



ALTERNATIVA 0. IPOTESI DI NON REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO



PROPOSTA ALTERNATIVA 1.



PROPOSTA ALTERNATIVA 2

#### AREA DI TRANSIZIONE SETTORI 2 e 3. Fase 1B. Sub-ambito 1

##### SISTEMI E REGOLE PRG - TITOLARITÀ

- Servizi pubblici di livello urbano (Titolarità Roma 3)
- Strade (Titolarità pubblica)

##### CRITICITÀ

Effetto barriera che i servizi di livello urbano generano nel quartiere  
 Differente gestione interessi pubblico/privato  
 Revisione e adeguamento del Piano Regolatore Generale allo stato di fatto

#### OBIETTIVI GLOBALI

##### A BREVE TERMINE

- Implementazione di una pista ciclabile
- Miglioramento delle alberature
- Fermata bus - capolinea

##### A LUNGO TERMINE

Dinamizzazione dell'area con nuovi servizi ed attività; potenziamento della vivibilità urbana

- Area intermodale di livello urbano - nuova area parcheggi bus
- Servizi pubblici (info point, wifi, noleggio bici, parcheggi bus, etc.)
- Piazza urbana
- Miglioramento dell'arredo urbano
- Incremento delle aree verdi
- Stipula accordi pubblico/privato per assicurare la viabilità economica dell'intervento



## **VERIFICA DELL'IMPATTO SUL CONTESTO TERRITORIALE, AMBIENTALE E PAESAGGISTICO DELLE ALTERNATIVE**

Dallo studio delle alternative si evince quanto segue:

L'ALTERNATIVA ZERO, prevede conservare lo stato di fatto

L'ALTERNATIVA 1 prevede:

- il miglioramento dell'assetto urbano a grande scala, dando continuità al tracciato della Via Vasca Navale all'innesto con la Via Mario Ageo
- la disposizione di nuove alberature lungo la Via Vasca Navale, con conseguente riduzione dell'effetto isola calore
- la conservazione dell'attuale tracciato di Via Vasca Navale, come viabilità interna e di accesso ai parcheggi di Roma3

L'ALTERNATIVA 2, tenendo in considerazione la posizione strategica dell'area in relazione all'assetto globale del quartiere, propone la trasformazione integrale dell'ambito a lungo termine. Prevede:

- La conversione delle aree a parcheggio di Roma3 in:
  - a. Un'area intermodale a scala urbana
  - b. Una grande piazza a servizio del quartiere
- L'incremento delle aree verdi con conseguente riduzione dell'effetto isola calore
- L'incremento delle superfici semi permeabili e permeabili con conseguente riduzione dell'effetto isola calore

A continuazione si riportano le aree d'intervento delle alternative oggetto di studio:

<b>Via Vasca Navale</b>	<b>CALCOLO SUPERFICI FASE 1b. Subambito 1</b>	
	SUP. IMPERMEABILI	SUP. SEMI-PERMEABILI E PERMEABILI
Alternativa 0	7.329	100
Alternativa 1	7.252	177
Alternativa 2	6.561	868



## FASE 2

### Sub-ambito 1. Via Lungotevere Dante, fra Via Nicola Parravano e Via Giuseppe Pisati

Quest'area é rilevante per il recupero di un buon livello di vivibilità urbana ed innovazione socio-culturale.

La prima alternativa, piú contenuta, prevede una trasformazione parziale dell'area, graduale nel tempo.

La seconda alternativa, su un'area piú estesa, propone una trasformazione integrale dell'intorno residenziale, ancorché graduale.

#### **SETTORE 2. PAESAGGIO URBANO. FASE 2**

Via della Vasca Navale. Il miglioramento dell'asse urbano prevede:

a. **Miglioramento della biodiversità**

Implementazione di specie autoctone, di tipo mediterraneo, pollinizzatrici

b. **Miglioramento del ciclo dell'acqua**

Disegno di SUDS e aree di fitodepurazione in aree a parcheggio e percorsi; specie vegetali con minore fabbisogno idrico.

c. **Miglioramento della permeabilità ecologica**

Incremento delle aree verdi - riduzione dell'inquinamento e dell'impatto acustico - regolazione della frequentazione antropica

d. **Miglioramento del suolo**

Permeabilizzazione del suolo - ricomposizione del ciclo di nutrienti

e. **Miglioramento della qualità paesaggistica**

Miglioramento e regolazione dei flussi di mobilità - Integrazione di arredo urbano e zone d'ombra - Integrazione di una pista ciclopedonale - Riduzione della carreggiata ad unico senso di circolazione carrabile - Riduzione dei parcheggi - Ampliamento dei parterres - Integrazione di un bosco urbano di 1.726 m2 - Implementazione di aree ludiche e di ozio - Implementazione di alberature e pavimenti semi-drenanti nei parcheggi - Miglioramento dell'illuminazione - Miglioramento della sicurezza e del confort- Disegno di un percorso protetto

f. **Miglioramento dell'efficienza energetica**

Composizione strutturale della vegetazione - riduzione effetto isola calore - implementazione di sistemi di risparmio energetico (LED, stazione meteorologica per risparmio idrico, etc.)

#### **AREA DI TRANSIZIONE SETTORI 1 e 2. Fase 2. Sub-ambito 1**

##### **SISTEMI E REGOLE PRG - TITOLARITÀ**

- Strade (Titolarità pubblica)

##### **CRITICITÀ**

Le aree a parcheggio generano un effetto barriera sulla zona residenziale

La mancanza di zone d'ombra e arredo urbano fa che lo spazio pubblico sia poco frequentato

La mancanza di un' adeguata illuminazione dell'area rafforza la sensazione di insicurezza durante le ore notturne

Mancano spazi di socializzazione

##### **OBIETTIVI GLOBALI**

###### A BREVE TERMINE

- Implementazione di piccole aree di sosta e socializzazione
- Miglioramento degli spazi di circolazione pedonale

###### A LUNGO TERMINE

Dinamizzazione dell'area con nuovi spazi di vivibilità urbana locale:

- Parco urbano di quartiere
- Miglioramento dell'arredo urbano e del confort ambientale
- Incremento delle aree verdi



FASE 2.

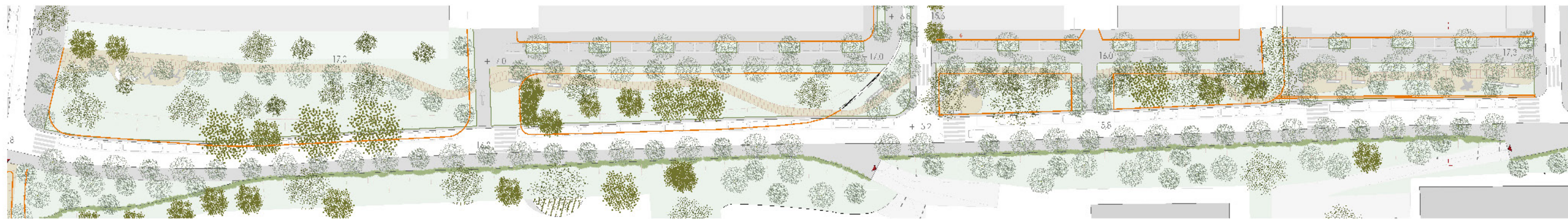
Sub-ambito 1. Via Lungotevere Dante, fra Via Nicola Parravano e Via Giuseppe Pisati. ALTERNATIVA 1 LUNGO TERMINE

LUNGOTEVERE DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI)



PRC 2008 SPAZI APERTI STRADE TESSUTI DI ESPANSIONE NOVECENTESCA A TIPOLOGIA EDILIZIA DEFINITA E AD ALTA DENSITÀ INSEDIATIVA - T2

FI. FOTO STATO DI FATTO

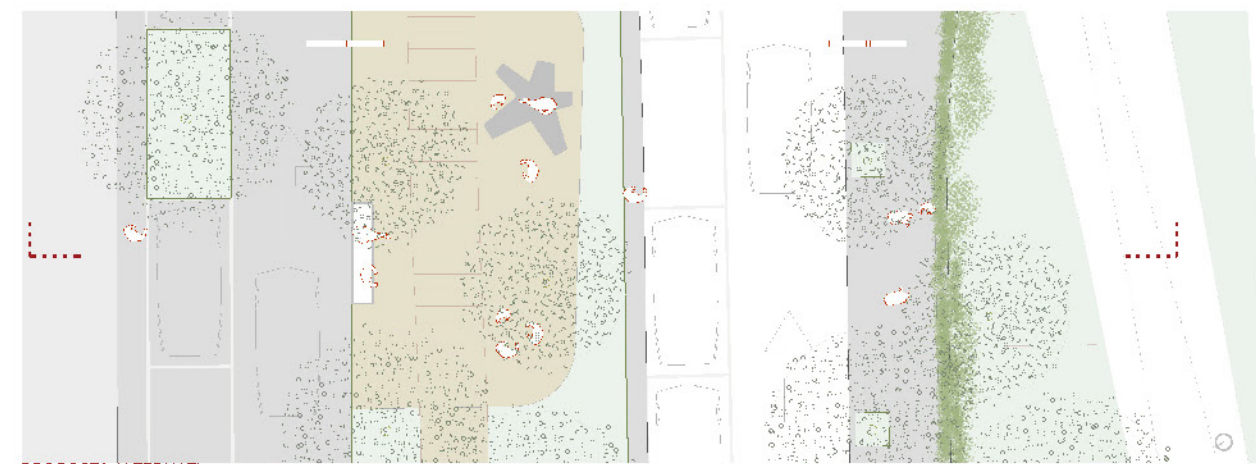


PLANIMETRIA ALTERNATIVA 1 LUNGO TERMINE LUNGOTEVER DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI) 1:950

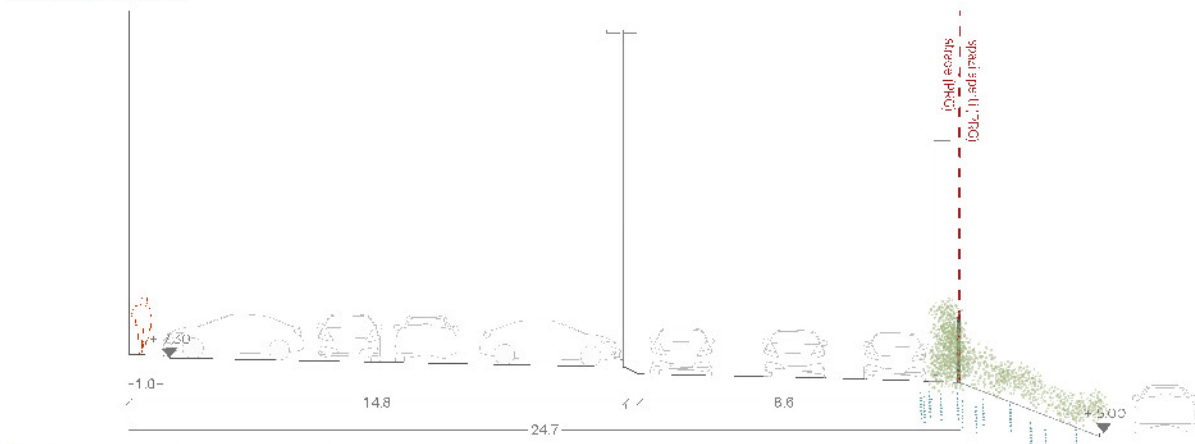
Aree impermeabili stato di fatto: 6.532 m<sup>2</sup> Aree permeabili stato di fatto: 3.688 m<sup>2</sup> Aree ludiche e d'ozio stato di fatto: 0 m<sup>2</sup> Parcheggi stato di fatto: 236 u  
 Aree impermeabili proposta: 5.472 m<sup>2</sup> Aree permeabili proposta: 4.748 m<sup>2</sup> Aree ludiche e d'ozio proposta: 608 m<sup>2</sup> Parcheggi proposta: 86 u



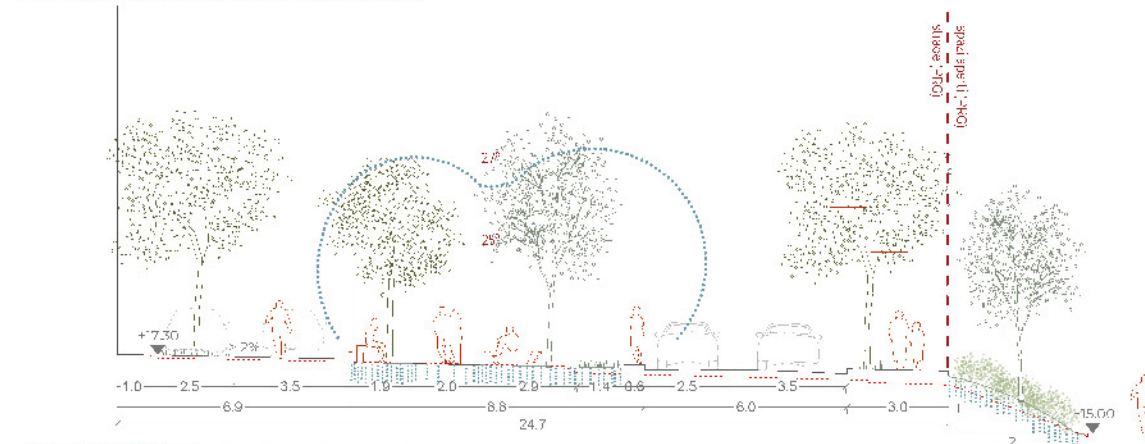
STATO DI FATTO 1:200



PROPOSTA ALTERNATIVA 1 LUNGO TERMINE 1:200



SEZIONE STATO DI FATTO LUNGOTEVERE DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI) 1:200



SEZIONE PROPOSTA ALTERNATIVA 1 LUNGO TERMINE 1:200

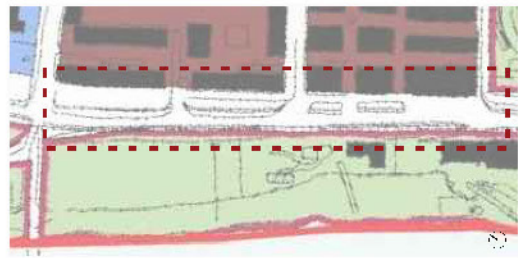
ALTERNATIVA 0. IPOTESI DI NON REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

PROPOSTA ALTERNATIVA 1 Lungo termine



FASE 2.

Sub-ambito 1. Via Lungotevere Dante, fra Via Nicola Parravano e Via Giuseppe Pisati. ALTERNATIVA 2



PRC 2008 SPAZI APERTI STRADA TESSUTI DI ESPANSIONE NOVECENTESCA A TIPOLOGIA EDILIZIA DEFINITA E AD ALTA DENSITA' INSEDIATIVA - T2

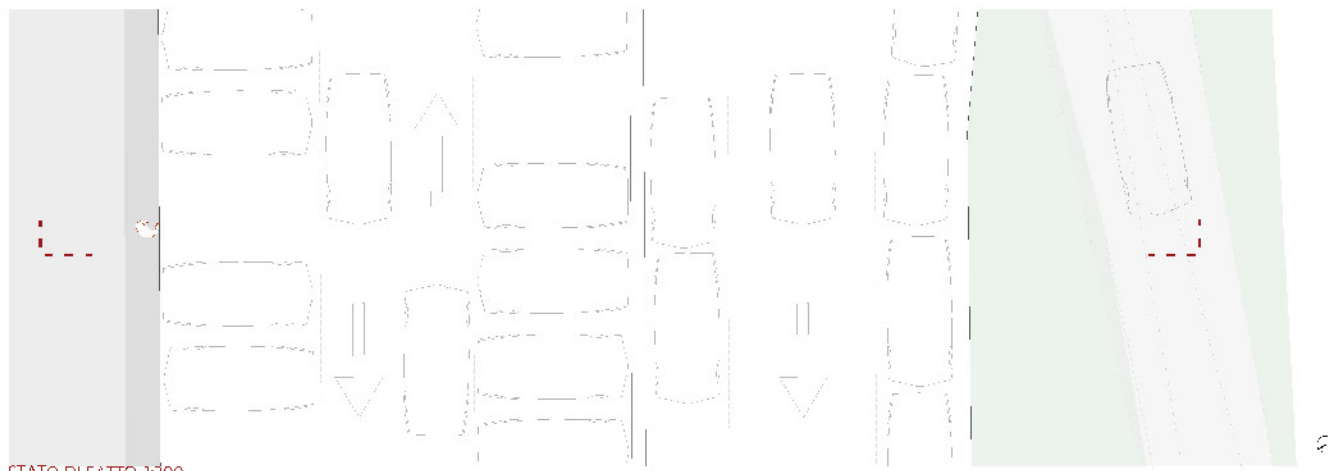


FI. FOTO DELLO STATO DI FATTO

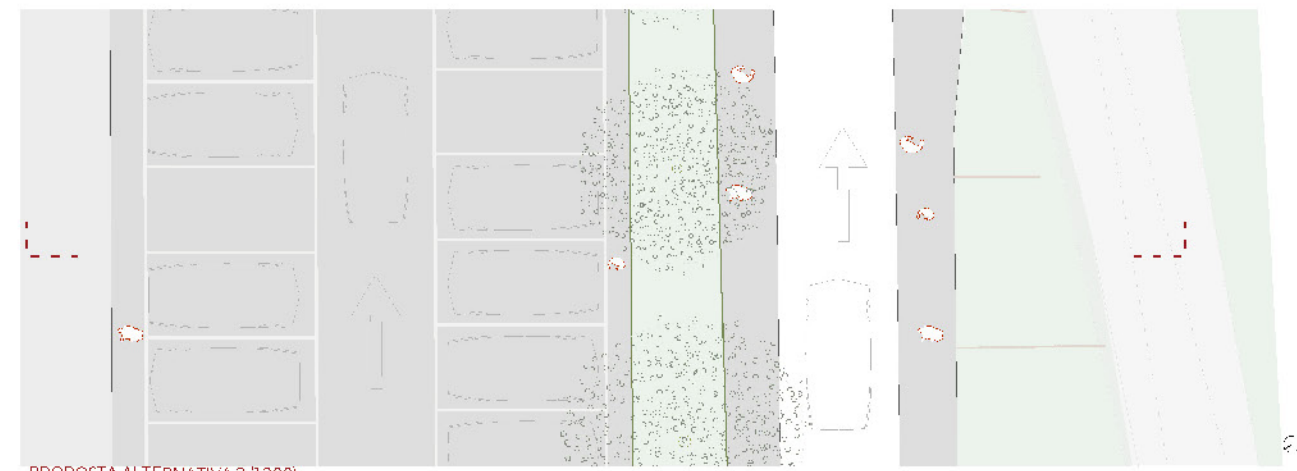


PROPOSTA ALTERNATIVA 2 LUNCOTEVERE DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI) 1:950

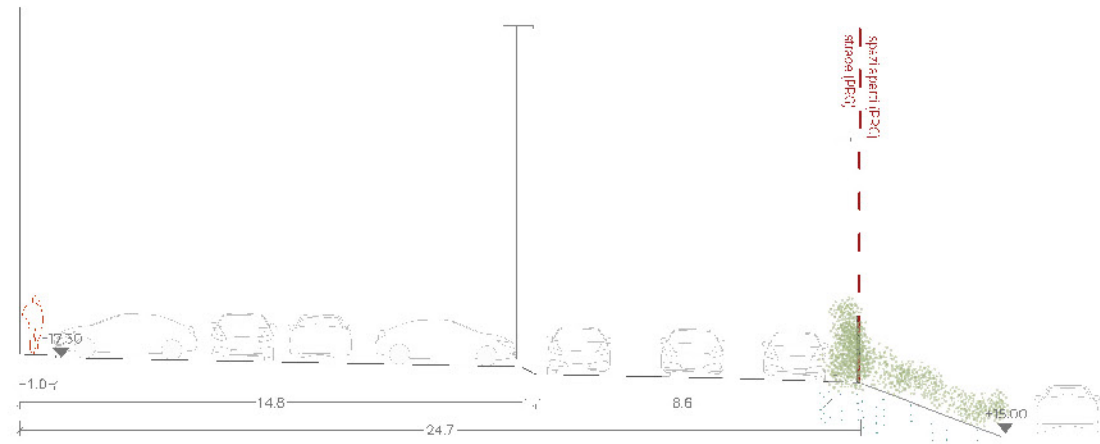
Aree impermeabili stato di fatto: 6.532 m<sup>2</sup> Aree permeabili stato di fatto: 3.688 m<sup>2</sup> Parcheggio stato di fatto: 236 u  
 Aree impermeabili proposta: 5.922 m<sup>2</sup> Aree permeabili proposta: 4.298 m<sup>2</sup> Parcheggio proposta: 101 u STATO DI FATTO



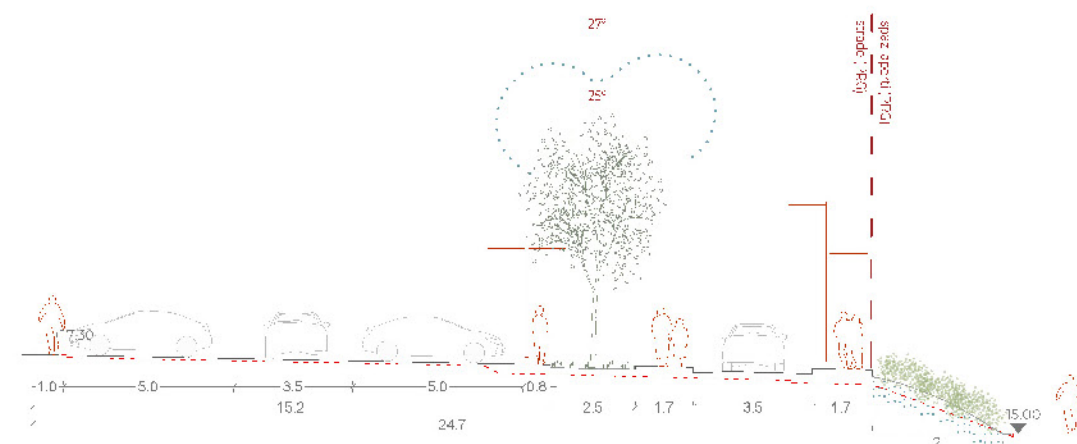
STATO DI FATTO 1:200



PROPOSTA ALTERNATIVA 2 (1:200)



SEZIONE STATO DI FATTO LUNGOTEVERE DANTE (VIA NICOLA PARRAVANO-VIA GIUSEPPE PISATI) 1:200



SEZIONE PROPOSTA ALTERNATIVA 2 1:200



## **VERIFICA DELL'IMPATTO SUL CONTESTO TERRITORIALE, AMBIENTALE E PAESAGGISTICO DELLE ALTERNATIVE**

Dallo studio delle alternative si evince quanto segue:

L'ALTERNATIVA ZERO, prevede conservare lo stato di fatto

L'ALTERNATIVA 1 a lungo termine prevede la trasformazione integrale dell'asse urbano in un parco lineare. Si propone:

- L'ampliamento delle aree di sosta e socializzazione
- L'incremento delle alberature e la composizione strutturale (piante erbacee-arbustive-arboree) delle specie vegetali, con conseguente riduzione dell'effetto isola calore
- La disposizione di nuovo arredo urbano
- La riduzione delle aree a parcheggio

NOTA 1. La riduzione della carreggiata e l'ampliamento dei marciapiedi, proposto a breve termine, può essere posticipato nel lungo termine, in funzione della disponibilità economica dell'amministrazione

NOTA 2. La riduzione delle aree a parcheggio sarà possibile grazie al miglioramento del trasporto pubblico a scala urbana (bus e bici)

L'ALTERNATIVA 2, più conservatrice, propone una trasformazione minima dell'ambito oggetto di studio. Prevede:

- L'ampliamento dei marciapiedi su entrambi i lati di Via Lungotevere Dante
- La riduzione e riallocazione dei parcheggi esistenti, nell'area antistante gli orti urbani, in Via dei Cocchieri (secondo proposta globale del masterplan Tav. 4.1.3)
- La razionalizzazione delle aree di sosta per le auto
- L'incremento delle aree verdi con conseguente riduzione dell'effetto isola calore
- L'incremento delle superfici semi permeabili e permeabili con conseguente riduzione dell'effetto isola calore

NOTA. La differenza sostanziale fra l'alternativa 1 e la 2 risiede nella creazione di un parco urbano, previsto nella prima alternativa.

Inoltre, nell'alternativa 1 il miglioramento della funzionalità ambientale e paesaggistica sarà maggiore.

A continuazione si riportano le aree d'intervento delle alternative oggetto di studio:

<b>CALCOLO SUPERFICI FASE 2 (Via Nicola Parravano-Via Giuseppe Pisati)</b>		
<b>Lungotevere Dante</b>	SUP. IMPERMEABILI	SUP. SEMI-PERMEABILI E PERMEABILI
Alternativa 0 stato di fatto	6.532	3.688
Alternativa 1 breve termine	5.920	4.300
Alternativa 1 lungo termine	5.472	4.748
Alternativa 2	5.922	4.298