



**Progetto Urbano San Lorenzo
Schema di Assetto Preliminare**

**Aggiornamento della fase
di consultazione preventiva**

**Incontro tematico
Mobilità**

Casa della Partecipazione - 19 novembre 2014



INDICE

1. Lo stato della pianificazione

- il sistema delle infrastrutture per la mobilità
- gli studi sulla Nuova Circonvallazione Interna
- il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile
- il PRG: Sistemi e Regole

2. Il Nuovo PGTU

- I contenuti e le opportunità
- le azioni del PGTU

3. Ridefinizione degli obiettivi del Progetto Urbano

- la rete del trasporto pubblico
- le criticità del trasporto pubblico
- la rete viaria
- le criticità della rete viaria
- Le componenti gestionali
- Individuazione delle possibili azioni da intraprendere



ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione

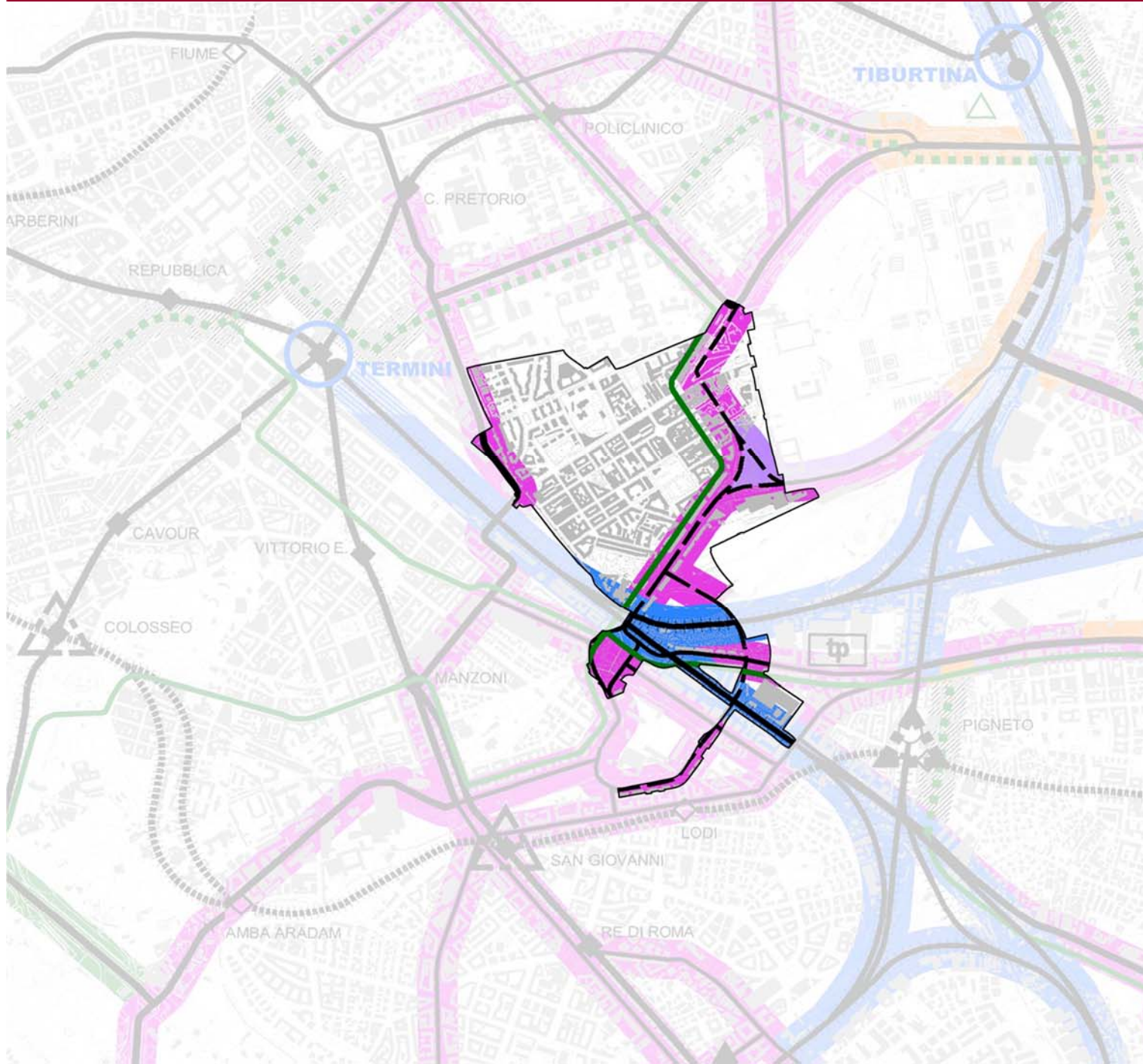


1. Lo stato della Pianificazione



ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione



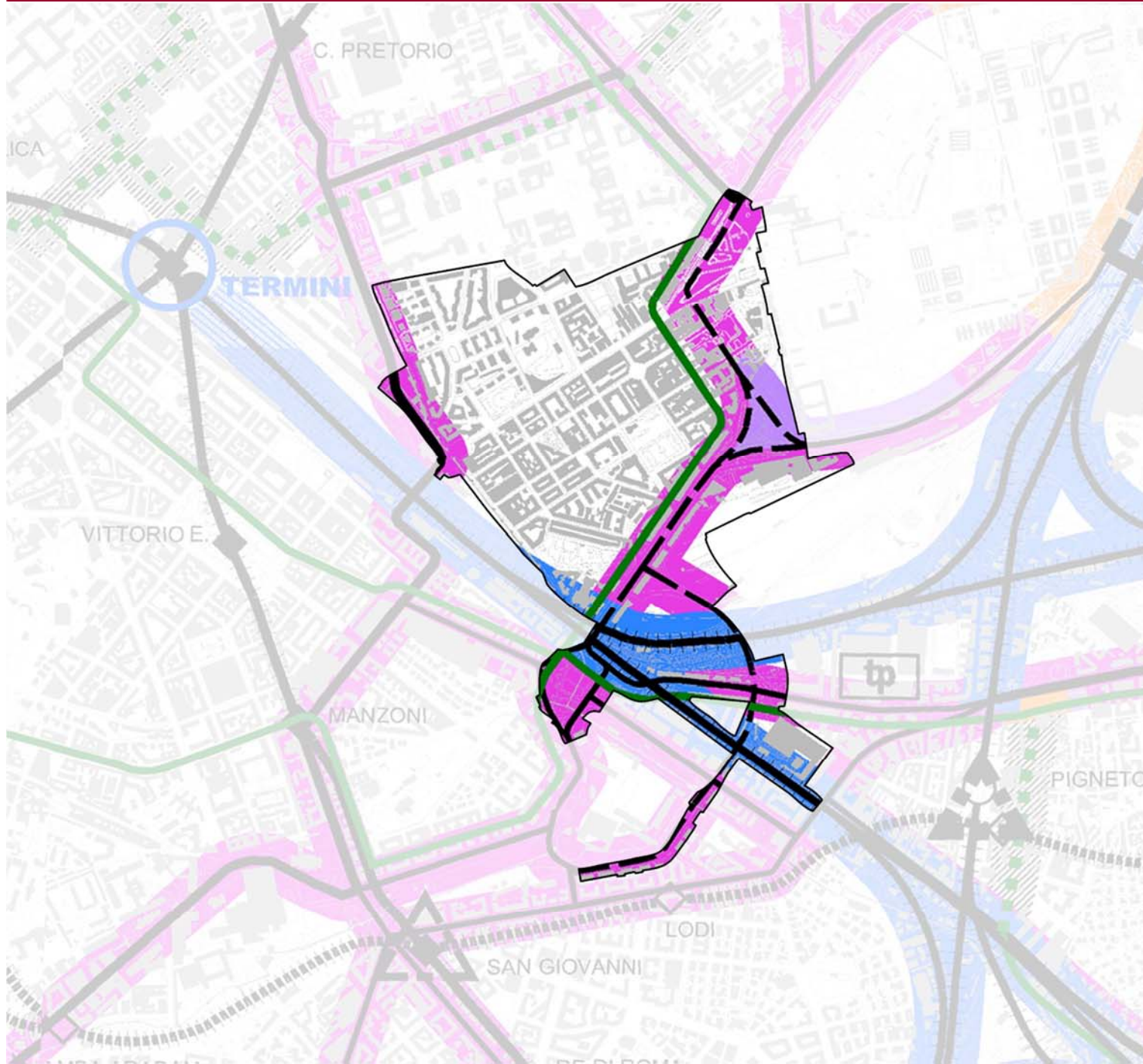
INFRASTRUTTURE DEL TRASPORTO PUBBLICO	
—	Rete ferroviaria esistente
- - - - -	di nuova costruzione
—	da potenziare
●	stazioni e fermate esistenti
○	stazioni e fermate di nuova costruzione
Rete metropolitana	
—	esistente
- - - - -	di nuova costruzione
◆	stazioni esistenti
◇	stazioni di nuova costruzione
Corridoi per il trasporto pubblico in sede propria	
—	esistente
- - - - -	di nuova costruzione
Stazioni autostradali	
▲	esistente
△	di nuova costruzione
Depositi per il trasporto pubblico	
tp	esistente
tp	di nuova costruzione
RETE VIARIA	
Primaria	
—	autostradale esistente
■	da adeguare
■	di nuova costruzione
—	extraurbana esistente
■	da adeguare
■	di nuova costruzione
—	urbana esistente
■	da adeguare
■	di nuova costruzione
Principale	
—	extraurbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
—	urbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
Secondaria	
—	extraurbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
—	urbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
Nodi di scambio	
Trasporto privato sul trasporto pubblico	
○	metropolitano esistente
○	urbano esistente
○	metropolitano di nuova costruzione
○	urbano di nuova costruzione
Trasporto pubblico	
△	metropolitano esistente
△	urbano esistente
△	metropolitano di nuova costruzione
△	urbano di nuova costruzione
○	Stazioni linee nazionali
Trasporto merci	
tp	Piattaforme logistiche di nuova costruzione
○	Aeroporti

DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI DI AMBIENTAZIONE	
■	Area d'ambientazione del sistema viario all'interno di tessuti urbani compatti
Interventi di regolamentazione del traffico Interventi di armonizzazione tra spazi pubblici (piazze, verde di quartiere, ecc.) e tracciato infrastrutturale	
■	Area d'ambientazione del sistema viario in aree urbane a bassa densità
Compensazione e mitigazione degli impatti previsti dalle opere di nuova realizzazione Protezione antirumore (pannelli fonoassorbenti, dune, fasce alberate, fasce boscate) Ripristino aree degradate Rimboscamenti con essenze autoctone Interventi di armonizzazione tra spazi pubblici (piazze, verde di quartiere, ecc.)	
■	Area d'ambientazione del sistema viario da definire nell'ambito di strumenti di progettazione unitaria
■	Area di riequilibrio ambientale e paesaggistico del sistema viario
Conservazione dei corridoi biotici Protezione delle aree agricole Corredo vegetale degli ambiti di interesse naturalistico Aumento della massa arborea tramite interventi di rimboscamento Ripristino aree degradate e interventi di rinaturalizzazione	
■	Area d'ambientazione della viabilità extraurbana
Apposizione del vincolo di rispetto nella misura indicata dalle normative vigenti	
■	Area d'ambientazione del sistema ferroviario
Compensazione e mitigazione degli impatti previsti dalle opere di nuova realizzazione Protezione antirumore e antibalzante Rimboscamenti con essenze autoctone Corredo vegetale degli ambiti di interesse naturalistico	
■	Area d'ambientazione dei corridoi per il trasporto pubblico
Valutazione preventiva di compatibilità urbanistica ed ambientale Adozione di specifiche misure di mitigazione dell'impatto derivante da elevati carichi trasportati	
- - - - -	Confine comunale



ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione

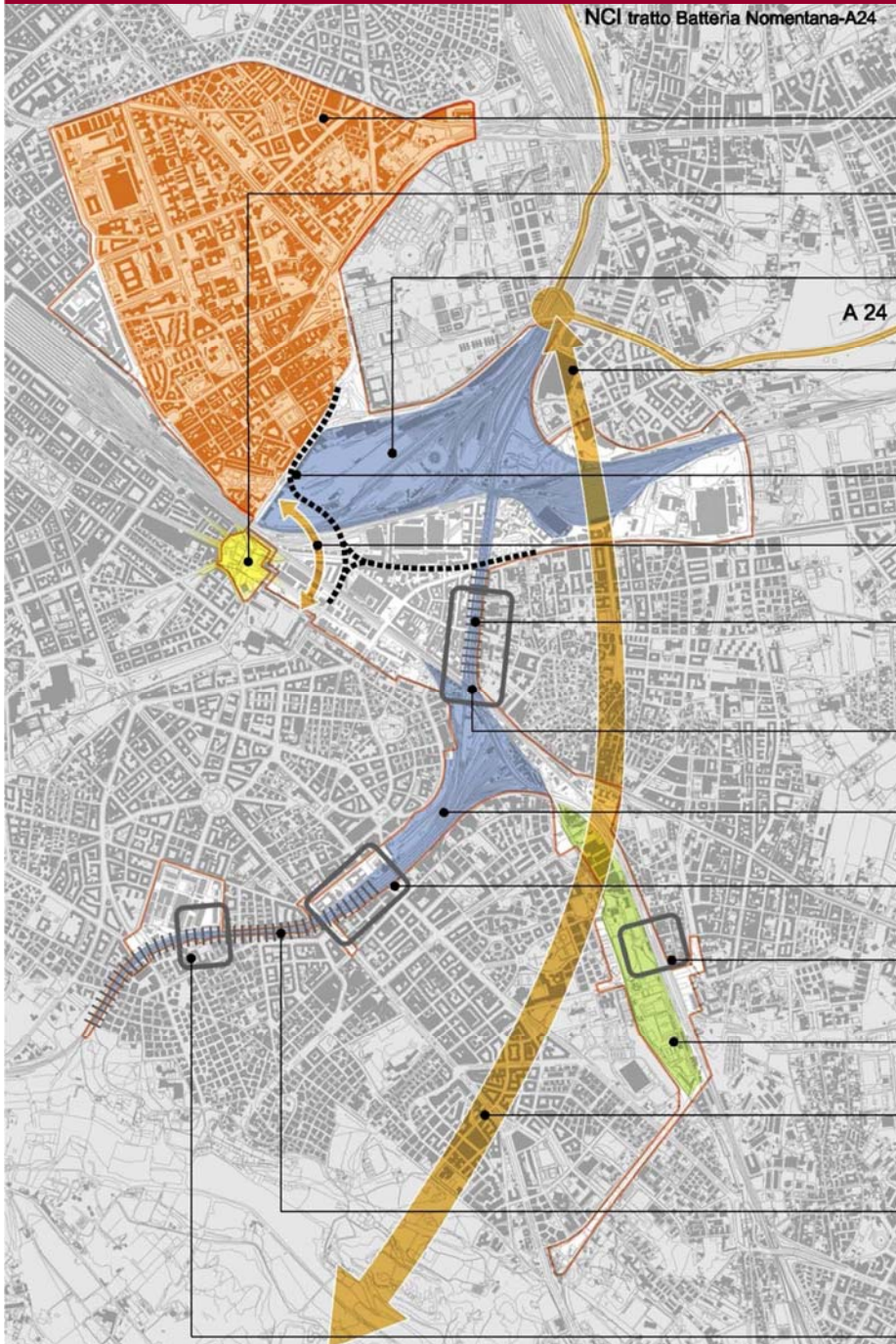


INFRASTRUTTURE DEL TRASPORTO PUBBLICO	
—	Rete ferroviaria esistente
- - - - -	di nuova costruzione
—	da potenziare
●	stazioni e fermate esistenti
○	stazioni e fermate di nuova costruzione
Rete metropolitana	
—	esistente
- - - - -	di nuova costruzione
◆	stazioni esistenti
◇	stazioni di nuova costruzione
Corridoi per il trasporto pubblico in sede propria	
—	esistente
- - - - -	di nuova costruzione
Stazioni autostradali	
▲	esistente
△	di nuova costruzione
Depositi per il trasporto pubblico	
tp	esistente
tp	di nuova costruzione
RETE VIARIA	
Primaria	
—	autostradale esistente
▣	da adeguare
▣	di nuova costruzione
—	extraurbana esistente
▣	da adeguare
▣	di nuova costruzione
—	urbana esistente
▣	da adeguare
▣	di nuova costruzione
Principale	
—	extraurbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
—	urbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
Secondaria	
—	extraurbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
—	urbana esistente
- - - - -	da adeguare
- - - - -	di nuova costruzione
Nodi di scambio	
Trasporto privato sul trasporto pubblico	
○	metropolitano esistente
○	metropolitano di nuova costruzione
○	urbano esistente
○	urbano di nuova costruzione
Trasporto pubblico	
△	metropolitano esistente
△	metropolitano di nuova costruzione
△	urbano esistente
△	urbano di nuova costruzione
○	Stazioni linee nazionali
Trasporto merci	
tp	Piattaforme logistiche di nuova costruzione
✈	Aeroporti

DISCIPLINA DEGLI INTERVENTI DI AMBIENTAZIONE	
■	Area d'ambientazione del sistema viario all'interno di tessuti urbani compatti
Interventi di regolamentazione del traffico Interventi di armonizzazione tra spazi pubblici (piazze, verde di quartiere, ecc.) e tracciato infrastrutturale	
■	Area d'ambientazione del sistema viario in aree urbane a bassa densità
Compensazione e mitigazione degli impatti previsti dalle opere di nuova realizzazione Protezione antirumore (pannelli fonoassorbenti, dune, fasce alberate, fasce boscate) Ripristino aree degradate Rimboscamenti con essenze autoctone Interventi di armonizzazione tra spazi pubblici (piazze, verde di quartiere, ecc.)	
■	Area d'ambientazione del sistema viario da definire nell'ambito di strumenti di progettazione unitaria
■	Area di riequilibrio ambientale e paesaggistico del sistema viario
Conservazione dei corridoi biotici Protezione delle aree agricole Corredo vegetale degli ambiti di interesse naturalistico Aumento della massa arborea tramite interventi di rimboscamento Ripristino aree degradate e interventi di rinaturalizzazione	
■	Area d'ambientazione della viabilità extraurbana
Apposizione del vincolo di rispetto nella misura indicata dalle normative vigenti	
■	Area d'ambientazione del sistema ferroviario
Compensazione e mitigazione degli impatti previsti dalle opere di nuova realizzazione Protezione antirumore e antibussione Rimboscamenti con essenze autoctone Corredo vegetale degli ambiti di interesse naturalistico	
■	Area d'ambientazione dei corridoi per il trasporto pubblico
Valutazione preventiva di compatibilità urbanistica ed ambientale Adozione di specifiche misure di mitigazione dell'impatto derivante da elevati carichi trasportati	
- - - - -	Confine comunale



NCI tratto Batteria Nomentana-A24



SOTTOPASSO APPIA ANTICA

Attivare un programma di riqualificazione per i quartieri S. Lorenzo e Castro Pretorio

Riqualificare Piazza di Porta Maggiore

Riqualificare le aree ferroviarie dello Scalo S.Lorenzo

A 24

Individuare la soluzione definitiva del tracciato della Nuova Circonvallazione Interna nel tratto A24 - Sottopasso dell'Appia Antica

Verificare le modalità per la demolizione dei viadotti della Tangenziale Est

Individuare una nuova connessione viaria locale tra via dello Scalo S. Lorenzo e Viale Castrense

Individuare le modalità di copertura del Vallo Ferroviario per usi compatibili di Interesse locale nel tratto compreso tra via Casilina e via Prenestina

Progettare il nuovo nodo di scambio Pigneto tra ferrovia regionale, metro C e linea tramviaria

Riqualificare le aree ferroviarie della Stazione Tuscolana

Progettare il nodo di scambio Tuscolana tra ferrovia regionale e metro A Pontalungo

Verificare la fattibilità del potenziamento della Stazione Casilina

Riqualificare la direttrice degli acquedotti lungo Via del Mandrione

Individuare la soluzione definitiva del tracciato della Nuova Circonvallazione Interna nel tratto A24 - Sottopasso dell'Appia Antica

Individuare le modalità di copertura del Vallo Ferroviario per usi compatibili di Interesse locale nel tratto compreso tra la stazione Tuscolana ed il Parco dell'Appia Antica

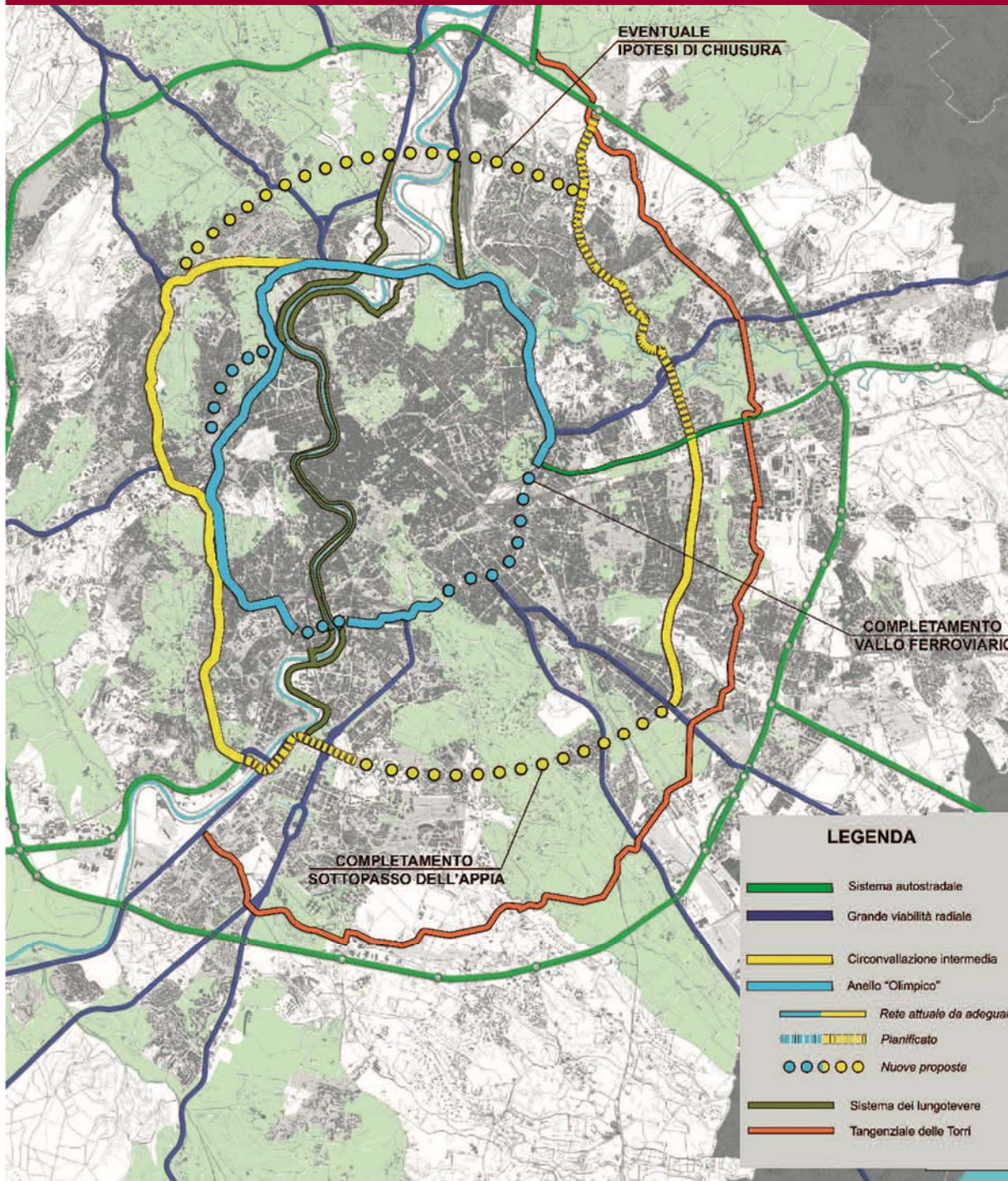
Verificare la fattibilità per la realizzazione della nuova fermata Zama delle ferrovie regionali

LO STUDIO DELLA NUOVA CIRCONVALLAZIONE INTERNA NEL PROGETTO URBANO DEL 2006

Il Progetto Urbano San Lorenzo Circonvallazione Interna – Vallo Ferroviario nella sua stesura originaria è stato avviato nel 2006 con l'obiettivo di definire il **tracciato della NCI** e le sue connessioni con i quartieri San Lorenzo, Tuscolano ed Appio Latino.

Le analisi e gli studi preliminari hanno individuato una **soluzione che presenta forti criticità** sotto il profilo della fattibilità economica dell'opera.

Tali criticità non hanno consentito di completare il Progetto Urbano per l'intero perimetro così come originariamente previsto.



IL PSMS

Il tracciato elaborato nel 2008 è stato successivamente superato dalle nuove indicazioni contenute nel **PSMS - Piano Strategico della Mobilità Sostenibile**, approvato dal Consiglio Comunale nel 2010, che indica un **percorso più interno al di sotto del vallo ferroviario** che non ha avuto alcuna verifica di fattibilità.

In assenza di prospettive certe di finanziamento dell'opera e in relazione alle criticità realizzative, **l'Amministrazione ha deciso di definanziare la progettazione della Circonvallazione Interna.**



ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione



Nel **2013** l'attuale Amministrazione ha deciso di sviluppare comunque il Progetto Urbano limitatamente al **quartiere San Lorenzo** includendo **l'Ambito di Valorizzazione C4** corrispondente allo Scalo San Lorenzo

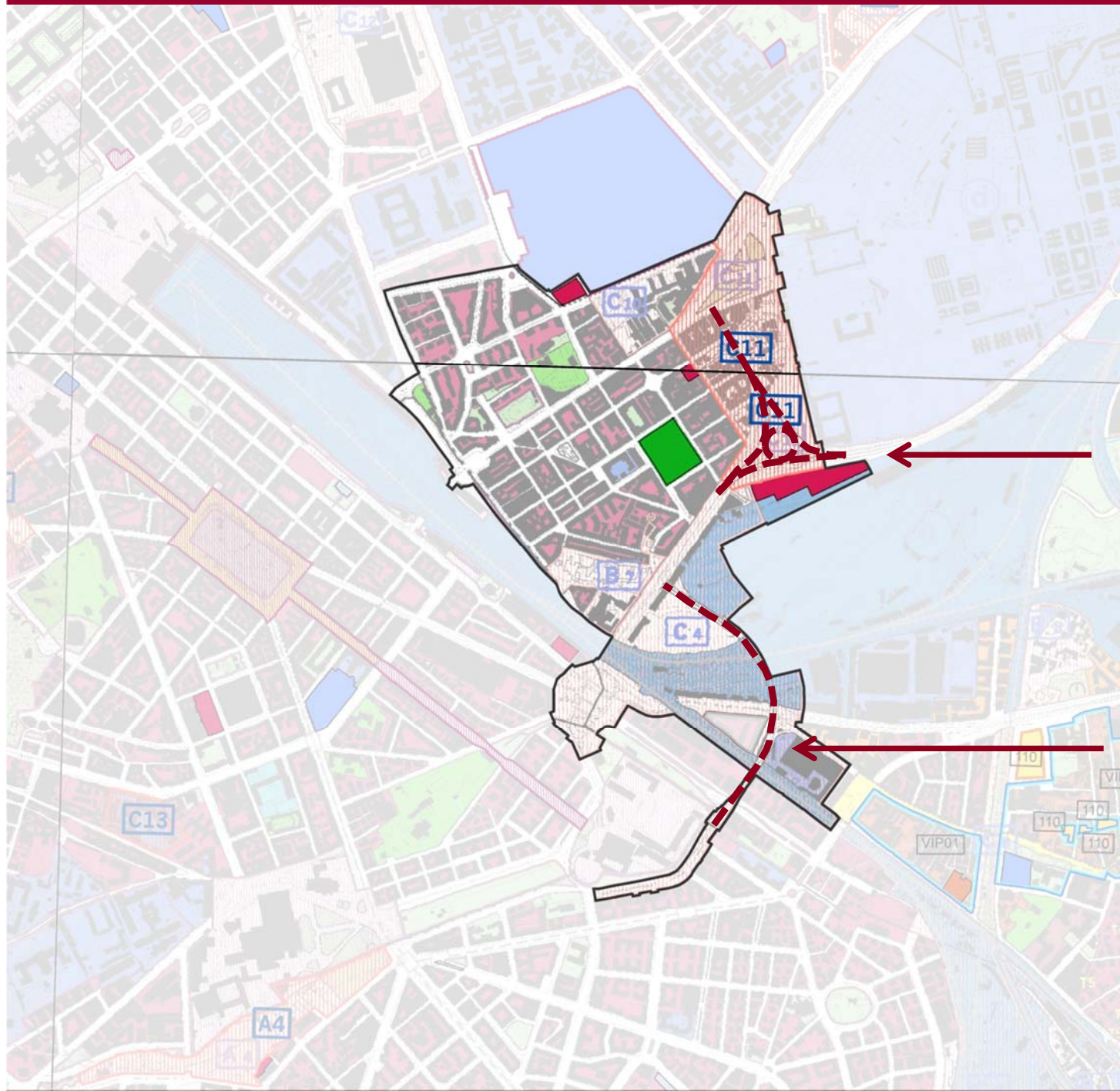


ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione



Nel **2013** l'attuale Amministrazione ha deciso di sviluppare comunque il Progetto Urbano limitatamente al **quartiere San Lorenzo** includendo **l'Ambito di Valorizzazione C4** corrispondente allo Scalo San Lorenzo



LE CONNESSIONE PREVISTE DAL PRG

L.go Passamonti – P.le del Verano

Via dello Scalo San Lorenzo – viale
Castrense



ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione



2. Il Nuovo PGTU



Il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) è uno strumento di programmazione di medio periodo finalizzato alla **razionalizzazione** dei sistemi e dei servizi di mobilità esistenti e alla **regolazione** della domanda di spostamenti.

Il PGTU vigente è stato **approvato nel giugno del 1999** e riguarda **l'area del Comune di Roma interna al GRA**.

Il Nuovo PGTU è stato adottato dalla Giunta capitolina nel mese di marzo 2014.

E' la premessa strategica al PUM (Piano Urbano della Mobilità), che definisce e programma le nuove infrastrutture al servizio della mobilità.

Il contesto di riferimento della città dal 1999 ad oggi è **profondamente cambiato** in termini di assetto del territorio, di distribuzione della popolazione, di livelli di motorizzazione.



Uso del trasporto pubblico: fermo al 28% nell'ora di punta



Congestione: 135 milioni di ore perse
= - 1,5 miliardi di euro/anno



Popolazione extra GRA
18% nel 1998
26% nel 2012
30% con il PRG realizzato



"Sicurezza" stradale: 15.782 incidenti
20.670 feriti
154 morti
circa 1,3 miliardi di euro/anno
il costo sociale



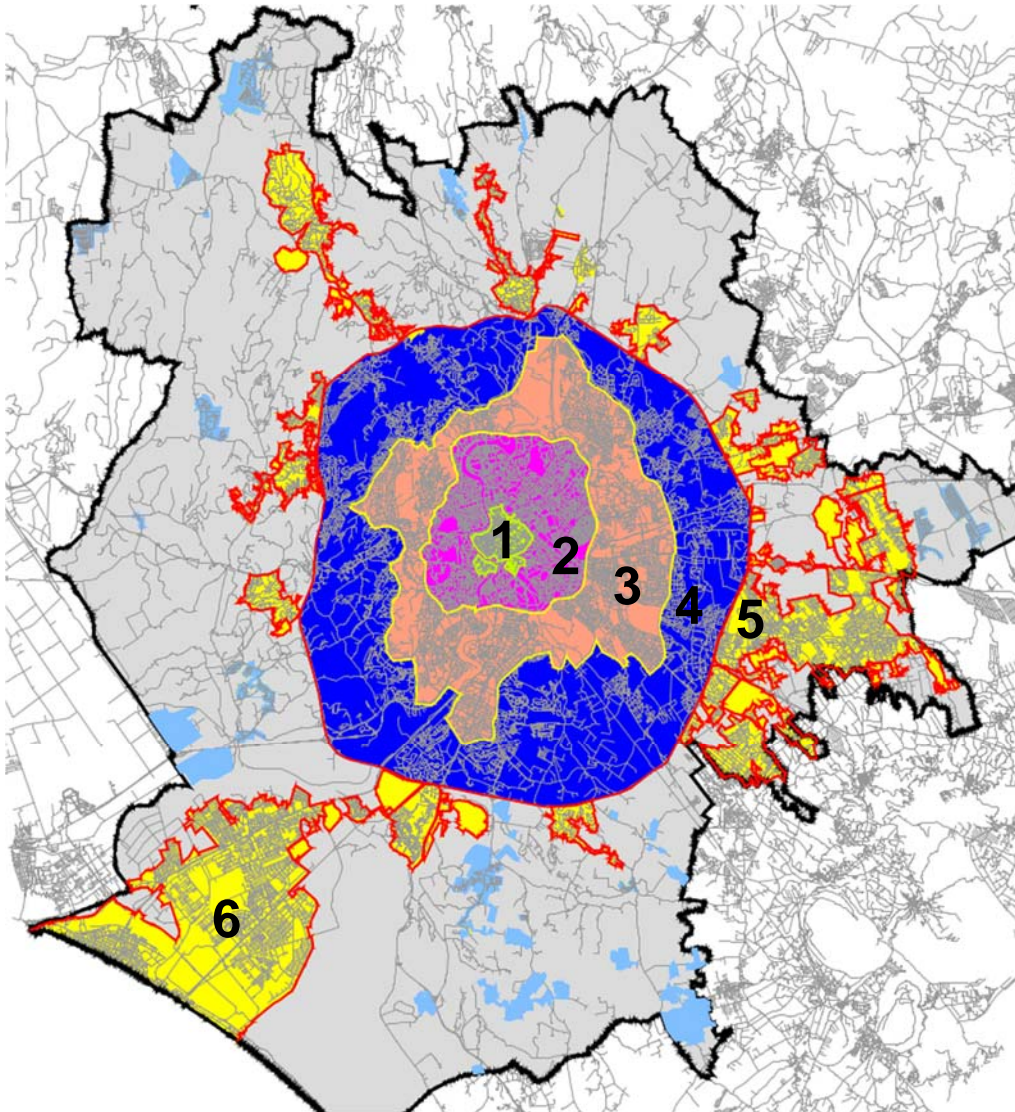
Ciclabilità: ferma allo 0,6%.
Nessun intervento mirato nonostante la crescente domanda potenziale



Parco circolante: 2.800.000 veicoli (di cui 700.000 motoveicoli)



Il modello a quattro zone del precedente PGTU ha portato a una positiva esperienza di gestione della mobilità. Il nuovo Piano propone un modello a sei zone più idoneo alla nuova articolazione insediativa e urbanistica



ZONA 2

Anello ferroviario

PRESTAZIONI ATTUALI

- 35,5% Autovetture
- 38,2% TPL

OBIETTIVO

Incremento del TPL e dei sistemi di mobilità condivisa

AZIONI

- Regolazione degli accessi con mezzi privati
- Revisione sosta tariffata
- Riorganizzazione distribuzione merci
- Realizzazione di isole ambientali
- Individuazione percorsi pedonali e ciclabili
- Riorganizzazione della rete TPL
- Sviluppo sistemi di sharing (car/bike/van)

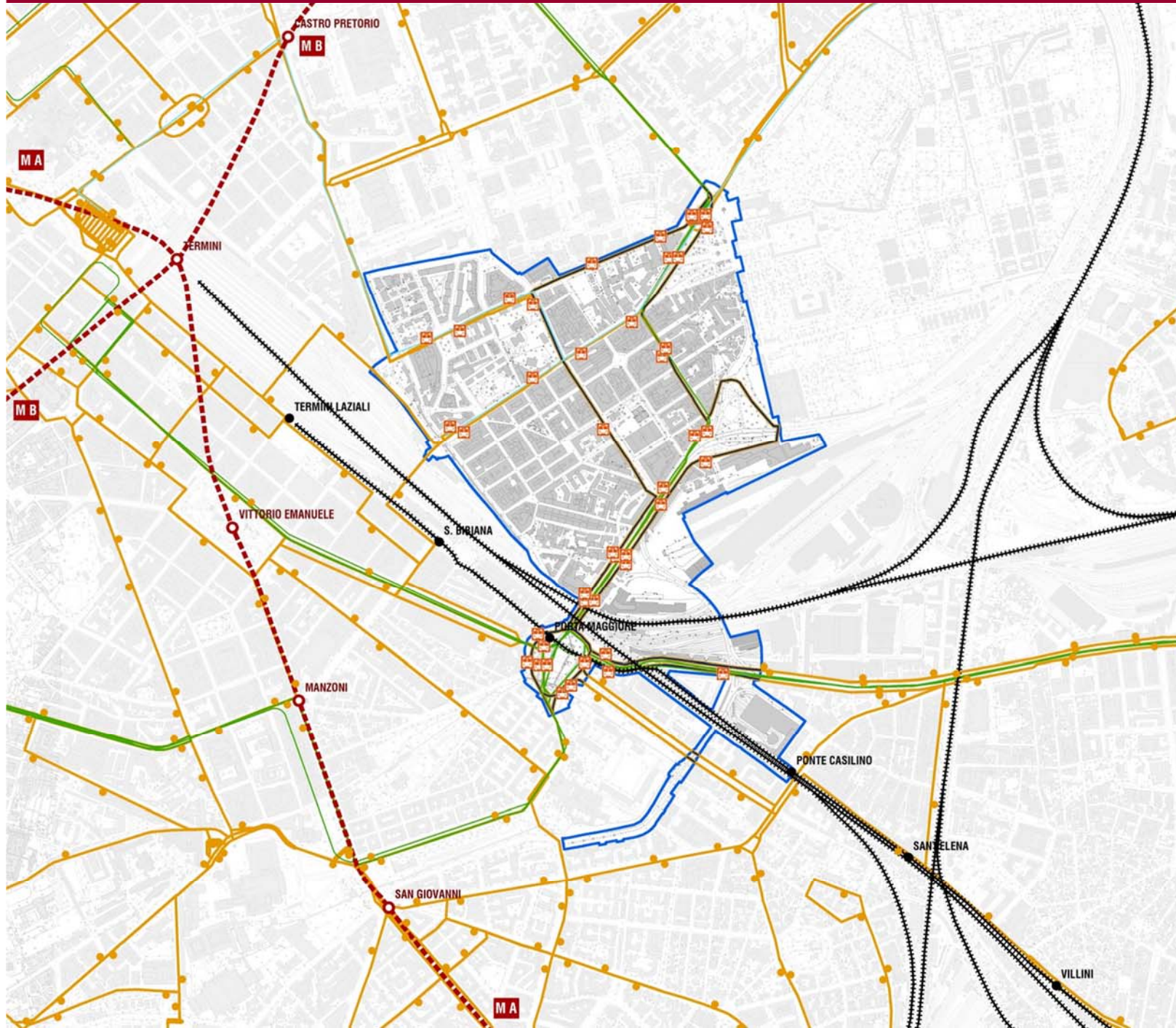


3. Ridefinizione degli obiettivi del Progetto Urbano San Lorenzo



ROMA CAPITALE

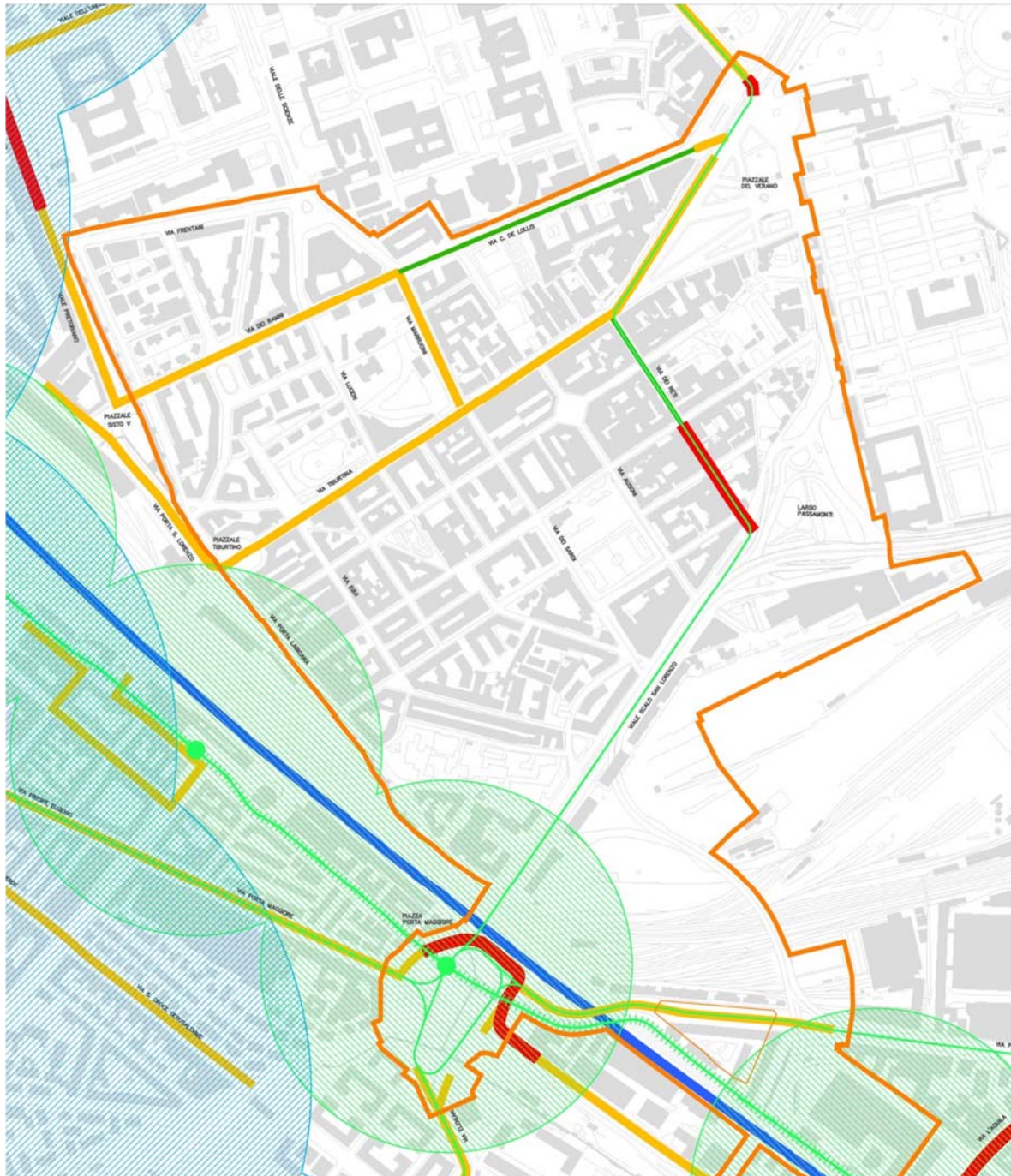
Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione



Legenda

- Perimetro PU San Lorenzo
- Linee Metropolitane
- Linee Ferroviarie
- Linee COTRAL
- Linee Atac
- Linee Tranviarie/Corridoi del Trasporto Pubblico
- Linee Atac Notturme
- Fermata linee Atac

LINEA	TIPOLOGIA	PARTENZA	ARRIVO
3	Tram Urbana	Valle Giulia	Piazzale Ostiense
5	Tram Urbana	Termini	Gerani
8	Tram Urbana	Casaletto	Venezia
14	Tram Urbana	Togliatti	Termini
19	Tram Urbana	Gerani	Risorgimento
71	Autobus Urbana Circolare	Staz. Tiburtina	Staz. Tiburtina
93	Autobus Urbana	Conca D'oro	Monte S. Giusto
105	Autobus Urbana	Staz. Grotta Celoni	Staz. Termini
150	Autobus Expressi Festive	Villa Borghese	Rocca Cenci
163	Autobus Urbana	Staz. Rebibbia	Verano
448	Autobus Urbana Circolare	Balsamo Crivelli	Balsamo Crivelli
492	Autobus Urbana	Staz. Metro Orio	Staz. Tiburtina
545	Autobus Urbana	S. Luca Evangelista	Verano
C2	Autobus Esatte Temporanea	Termini	Cimitero Flaminio
C3	Autobus Esatte Normale	Staz. Tiburtina	Cimitero Flaminio
N10	Autobus Notturme	Piazzale Ostiense	Piazzale Ostiense
N11	Autobus Notturme	Piramide	Piramide
N12	Autobus Notturme	Piazza Venezia	Piazza Venezia
N18	Autobus Notturme Temporanea	Piazza Venezia	Guiglia



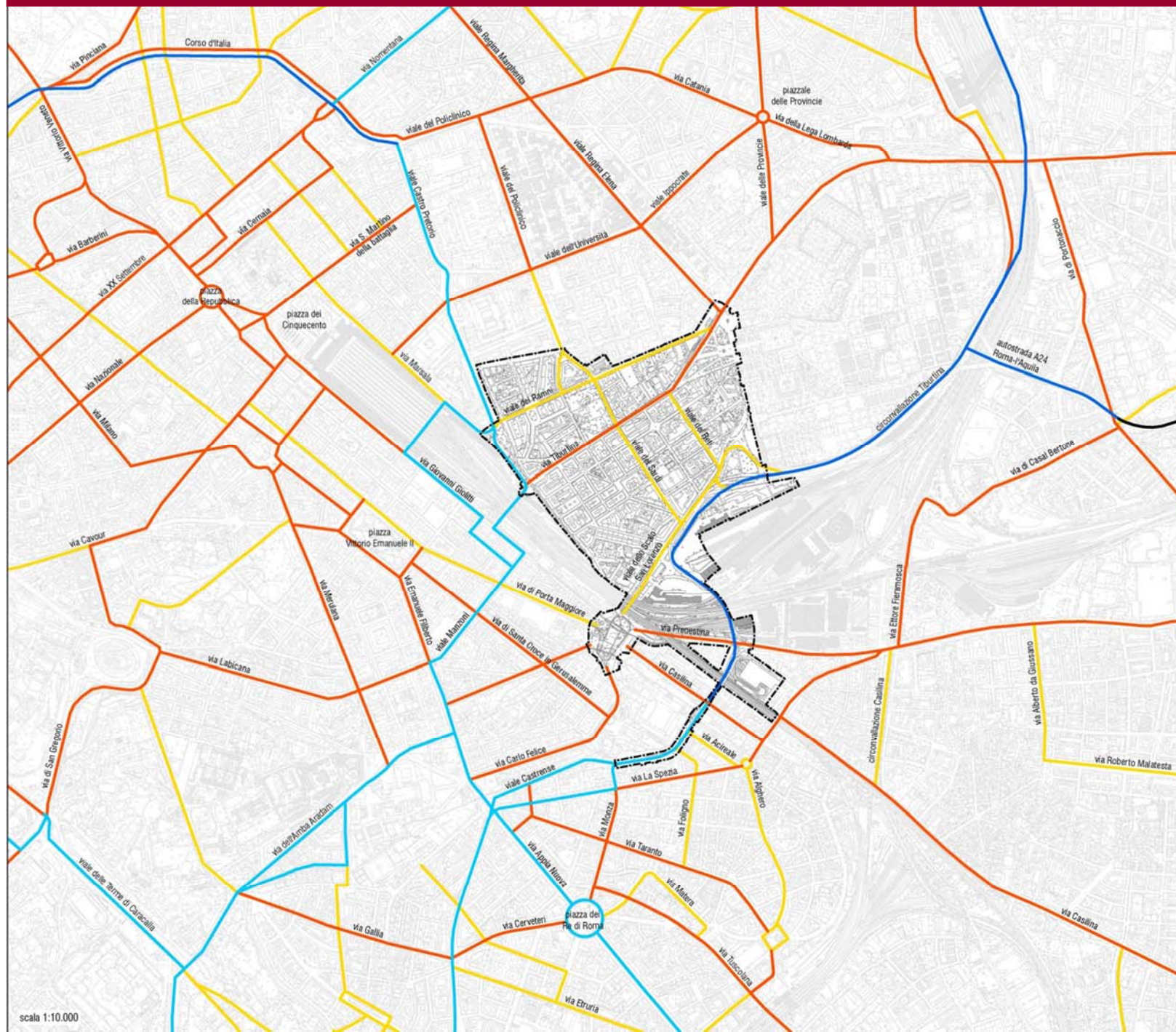
L'analisi della velocità su rete rilevata dalla flotta BUS circolante (sistema AVM) ha permesso di individuare le criticità della rete di trasporto pubblico.

- Reti del trasporto pubblico su ferro*
- Linee ferroviarie regionali
 - Linee metropolitane
 - ▨ Area servita da linee ferroviarie regionali e da linee metropolitane (r=500 m.)
 - Nodi di scambio
 - ⋯ Nodi di scambio potenziali
 - Linea ferroviaria concessa Roma Termini - Pantano
 - ▨ Area servita dalla linea ferroviaria concessa Roma Termini - Pantano (r=250 m.)
 - Linee tranviarie
- Reti del trasporto pubblico su gomma*
- Tratte percorse con velocità media maggiore di 15 km/h
 - Tratte percorse con velocità media compresa tra 10 e 15 km/h
 - Tratte percorse con velocità media inferiore a 10 km/h



ROMA CAPITALE


Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione



Legenda

 Perimetro PU San Lorenzo

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE

 Autostrade

 Scorrimento

 Interquartiere

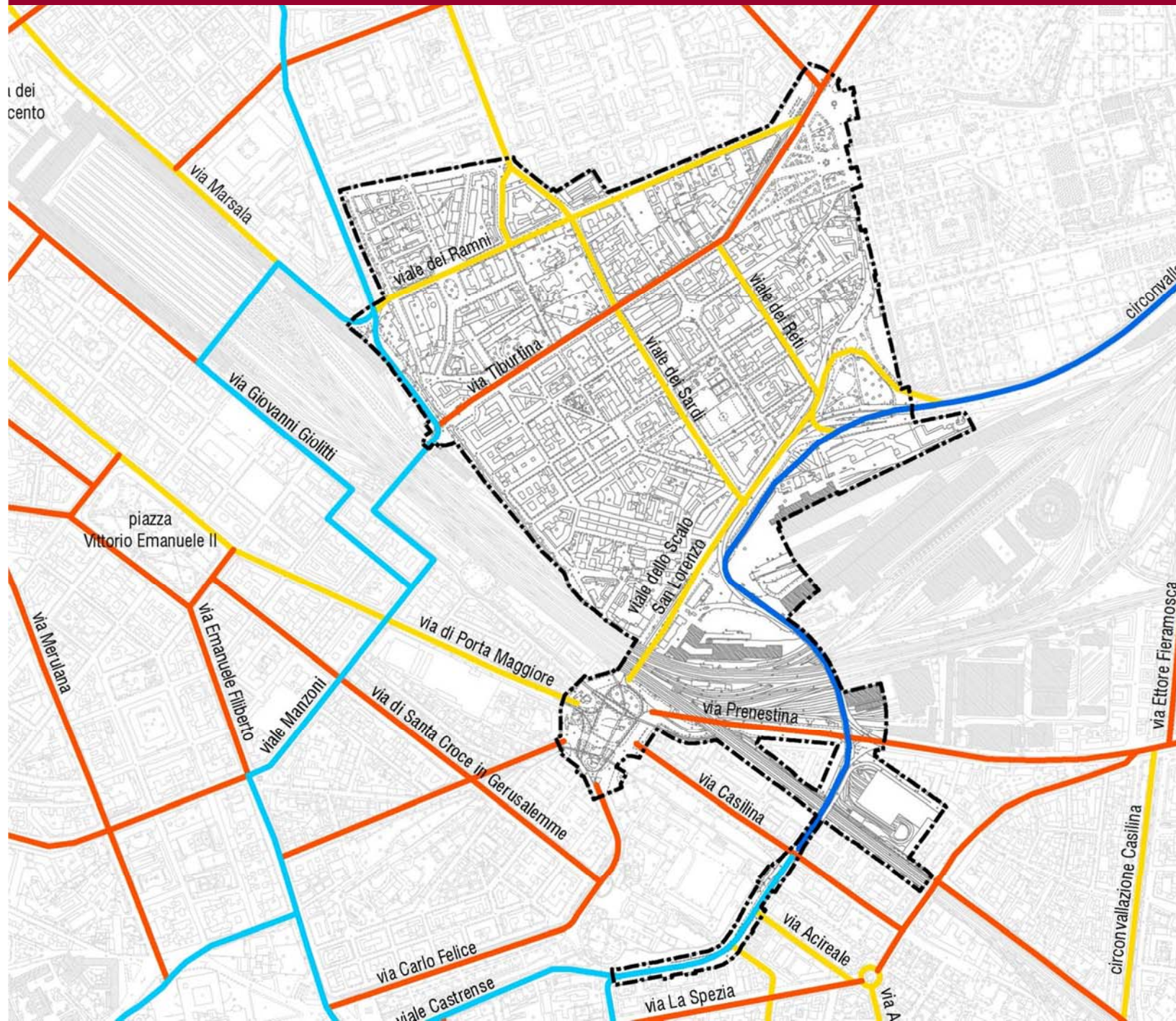
 Quartiere

 Interzonali



ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione

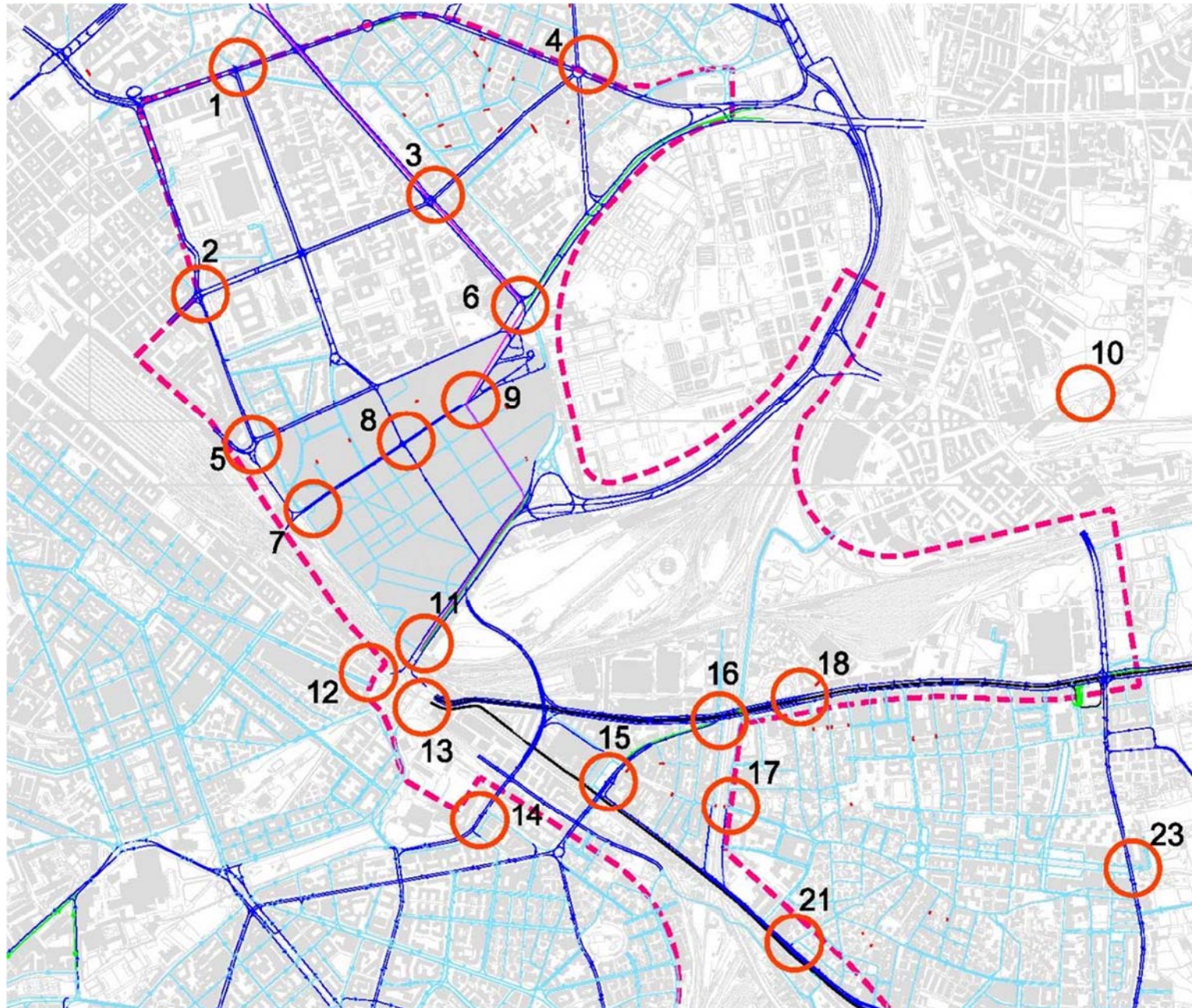


Legenda

Perimetro PU San Lorenzo

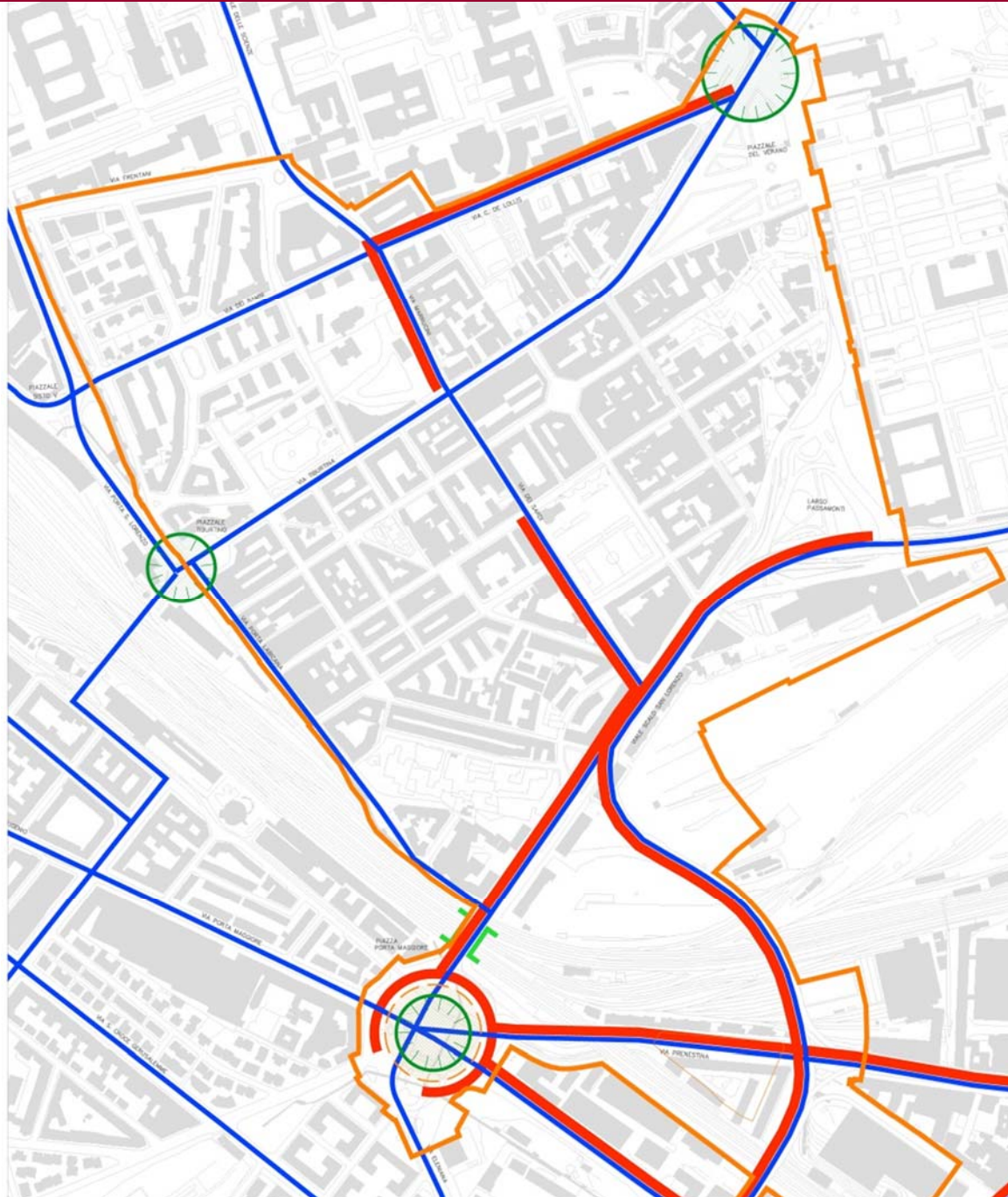
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE

- Autostrade
- Scorrimento
- Interquartiere
- Quartiere
- Interzonal




Ricostruzione dello stato di fatto

Nel corso dello studio è stata ricostruita la domanda di mobilità (privata e pubblica) dell'intero quadrante attraverso campagne di indagini finalizzate alla quantificazione dei flussi veicolari e passeggeri 'di punta' ed individuare le principali criticità.



L'analisi dei flussi monitorati nella campagna di indagine ha permesso di individuare le criticità, in particolare della rete viaria.

Rete viaria


 Tratti in congestione relativamente ai flussi di traffico (ora di punta della mattina)

 Elementi di discontinuità nella rete viaria

 Viabilità principale (PGTU)

Nodi viabilistici

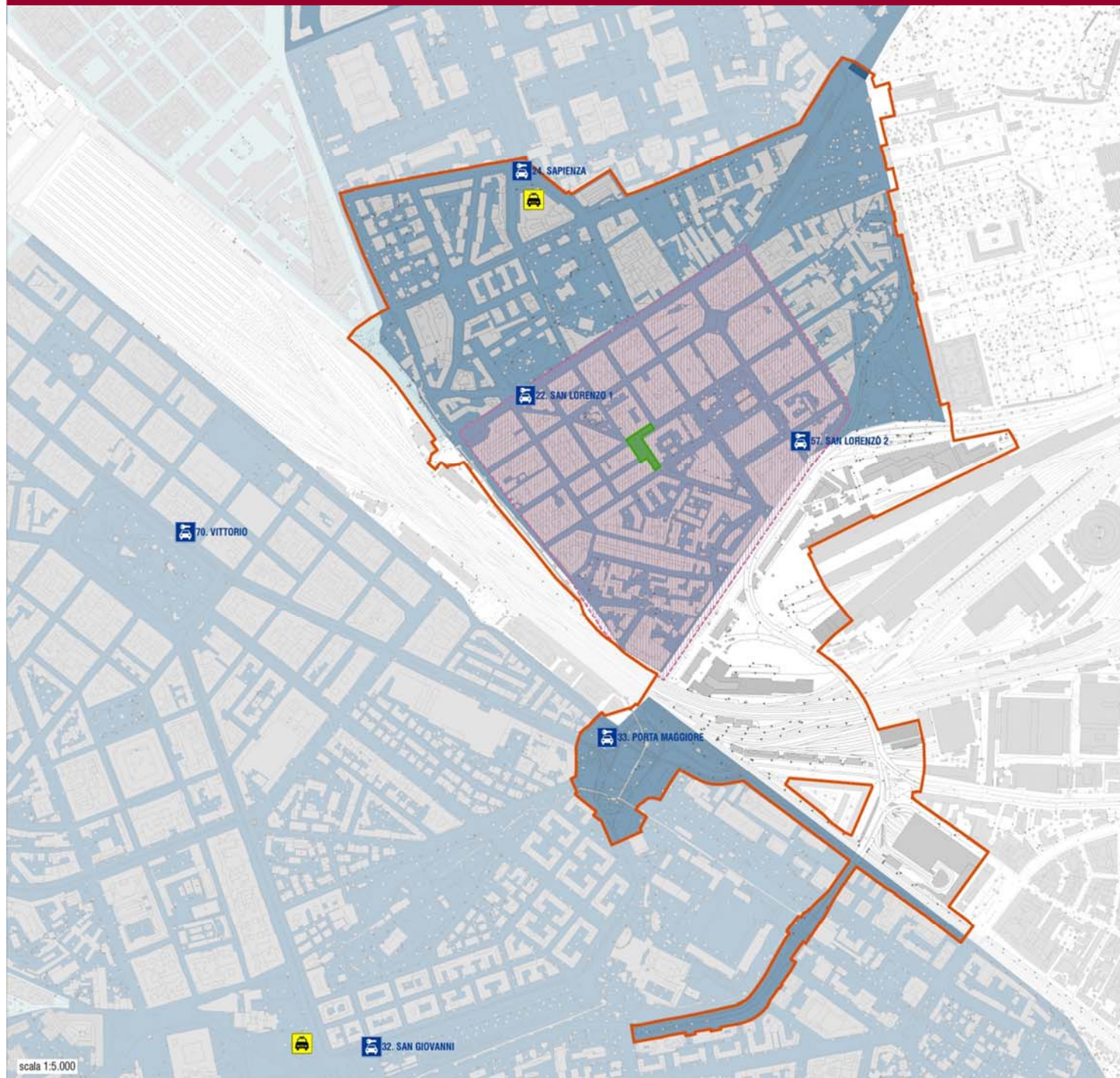
 Nodi con numero di veicoli equivalenti entranti nell'ora di punta della mattina maggiore di 4000 *

 Nodi con assetto morfologico e funzionale insufficiente e di elevata criticità



ROMA CAPITALE

Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica - U. O. Città storica ed ambiti di tutela e riqualificazione



Legenda

Perimetro PU San Lorenzo

SOSTA TARIFFATA

tra 400 e 2.000 p.a.

tra 2.000 e 6.000 p.a.

tra 6.000 e 11.000 p.a.

ZTL

Zona a traffico limitato nelle ore notturne

AREE PEDONALI

Esistenti

Postazione di car-sharing

Colonnine TAXI



INDIVIDUAZIONE DELLE POSSIBILI AZIONI DA INTRAPRENDERE

Razionalizzazione dei flussi di attraversamento

- Via dello Scalo San Lorenzo
- Via de Lollis

Riduzione degli attraversamenti trasversali

- Verifica di nuove connessioni
- Modifiche allo schema di circolazione

Interventi puntuali

- Incremento della pedonalità
- Creazione di percorsi protetti

Interventi gestionali

- Zone 30
- Sosta tariffata
- ZTL
- Bike sharing