



Roma Capitale

## PROGETTO CENTRALITÀ ROMANINA

Nuova proposta sulla base degli indirizzi operativi delle memorie di Giunta Comunale

- 04/10/10 "Indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nella centralità Anagnina-Romanina".

- 20/10/10 "L'attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianificare. Indirizzi operativi, criteri e criticità".

Manuel Salgado + Studio Risco con NPK



**RISCO**

---

RELAZIONE TECNICA

---

Settembre 2011

---

elaborato

R01

# **PROGETTO DELLA CENTRALITA' URBANA DI ROMANINA**

## **INDICE**

### **1. ROMANINA, IL SUO CONTESTO URBANO E GLI STRUMENTI DI PIANO**

- 1.1 L'area di intervento
- 1.2 Gli strumenti di pianificazione
- 1.3 Il contesto urbano
- 1.4 I valori storici dell'area

### **2. LE DIMENSIONI E LE FUNZIONI DEL PROGETTO**

- 2.1 Le previsioni del nuovo piano regolatore per l'area della Romanina
- 2.2 La nuova proposta per la centralità urbana Romanina

### **3. GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO**

- 3.1 Qualità urbana e unità morfologica
- 3.2 Valorizzare il patrimonio archeologico e culturale
- 3.3 Riorganizzare l'accessibilità e la mobilità del settore urbano
- 3.4 Inserimento nel contesto urbano
- 3.5 Sostenibilità e innovazione
- 3.6 Gestione a lungo termine

### **4. I PRINCIPI DEL PROGETTO**

- 4.1 Regolarità e singolarità
- 4.2 Invarianza e Flessibilità
- 4.3 Un sistema della mobilità efficiente e a misura di pedone
- 4.4 Le valenze ambientali come elementi strutturanti il progetto

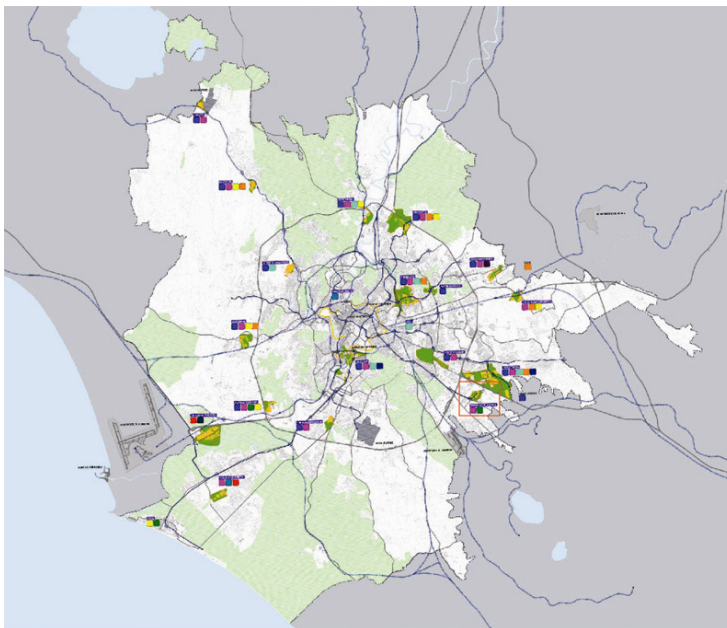
### **5. IL PROGETTO**

- 5.1 La struttura del progetto
- 5.2 Il sistema della mobilità e dei parcheggi
- 5.3 Struttura ecologica urbana: dal corridoio ecologico al sistema di spazi fruibili
- 5.4 Performance e comfort ambientale

## 1. ROMANINA, IL SUO CONTESTO URBANO E GLI STRUMENTI DI PIANO

### 1.1 L'area di intervento

Il nuovo Piano Regolatore Generale di Roma, approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 18 del 12/2/08, prevede la costruzione di “nuove centralità di livello urbano e metropolitano”: si tratta di un forte processo di riorganizzazione urbana. Obiettivo primario del nuovo Piano Regolatore è quello di trasformare la struttura urbana di Roma da città monocentrica a città policentrica attraverso la realizzazione di poli a forte carattere urbano capaci di divenire il cuore di settori della città: le nuove centralità. Le “nuove centralità” costituiscono i magneti urbani (collocati sui nodi di scambio del nuovo sistema della mobilità su gomma e su ferro di scala metropolitana in corso di attuazione) nei quali possono trovare localizzazione tutte quelle attività direzionali pubbliche e private, attività di ricerca, servizi alle imprese e al pubblico, attività commerciali, loisir, cultura, capaci di costituire luoghi urbani di grande attrattività. L'area della Romanina è una di queste nuove centralità di livello urbano prevista dal nuovo PRG.



*Centralità e funzioni–  
Elaborato D5 del nuovo Piano  
Regolatore Generale*

L'area denominata Romanina è situata nel settore est della città di Roma, all'esterno del grande raccordo anulare. Più in particolare essa è delimitata a nord dall'autostrada A1 Roma-Napoli al di là della quale è localizzata la Seconda Università di Roma Tor Vergata: un polo universitario molto vasto, circa 600 ettari, un modello di campus universitario con ampie aree libere in cui si sta realizzando il progetto della Città dello Sport a firma di Santiago Calatrava. A sud invece il limite dell'area di intervento è dato dalla via Tuscolana,

una delle vie consolari che da Roma si dirige verso est: essa costituisce una importante arteria di connessione quotidiana fra i comuni vicini, in primo luogo il comune di Frascati, e la capitale, percorsa ogni giorno da migliaia di auto in entrata e in uscita. Il comune di Frascati fa parte di un insieme di comuni situati sulle alture ai confini della città: i Castelli Romani. Il profilo di queste alture costituisce lo scenario entro cui si colloca la progettazione della nuova centralità di Romanina.



*Vista dell'area dall'autostrada A1 Roma-Napoli*

L'area in questione costituisce un vuoto urbano: a nord essa è circondata da un lungo edificio per uffici parallelo all'autostrada A1 e da alcuni grandi centri commerciali (Decathlon e Carrefour); ad est sui due lati della via di Tor Vergata, che si snoda parallela al fosso dell'Incastro, si affacciano gli edifici residenziali del piano di zona di Tor Vergata in corso di ultimazione, i capannoni in corso di ristrutturazione di una vecchia area produttiva e infine il complesso degli edifici della borgata di Ponte Linari che si introducono quasi come un piccolo cuneo nell'area della Romanina e al cui punto estremo emerge la torre medievale dei S.S. Quattro; a sud l'area confina direttamente con la via Tuscolana al di là della quale sorgerà un nuovo insediamento di edilizia residenziale privata; ad ovest infine sorgono gli edifici residenziali del piano di zona Romanina che risulta diviso dall'area di intervento dal filare di alberi che partendo dalla via Tuscolana costituisce la via di accesso agli edifici dell'ex Italcable: quest'ultima costituisce la sola preesistenza interna all'area di intervento.

L'area dell'intervento si colloca dunque all'interno di un settore urbano già fortemente costruito con una continuità edilizia con i comuni vicini. Essa rientra nel territorio del X Municipio che nel suo complesso possiede una popolazione di circa 181.000 abitanti. Nel settore urbano preso in considerazione invece risiedono 67.305 abitanti, il 37% circa della popolazione dell'intero Municipio X.

L'area della Romanina è attualmente raggiungibile dall'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci attraverso l'autostrada Roma-Fiumicino e il GRA (grande raccordo anulare) e da

questo attraverso la via Tuscolana. Anche il secondo aeroporto di Roma, quello di Ciampino (scalo di tutti i voli low cost, dei charter, etc), è molto vicino (circa due chilometri) e raggiungibile dalla via Appia Nuova attraverso il GRA.

Dal centro di Roma invece la stazione Termini e soprattutto la nuova stazione Tiburtina - che sarà la stazione principale in cui si incrociano i treni dell'alta velocità, quelli nazionali, la rete delle metropolitane regionali e locali - offrono un facile accesso: dalla stazione Termini con la linea metropolitana A e dalla stazione Tiburtina con la nuova linea metropolitana C di cui stanno per iniziare i lavori. Infine è previsto dal nuovo Piano regolatore un nuovo asse di scorrimento trasversale e il prolungamento della metropolitana da Anagnina fino alla centralità.

## **1.2 Gli strumenti di pianificazione**

### Il settore urbano nel Prg del 1962

Nel disegno della nuova città di Roma immaginato dal Piano Regolatore Generale del 1962, il settore orientale del territorio comunale rappresentava il luogo privilegiato per le funzioni della città moderna. Oltre il Sistema Direzionale Orientale (SDO) che si estendeva dalle aree di Pietralata a nord fino a quelle di Centocelle-Torre Spaccata a sud-est in prossimità del Grande Raccordo Anulare, quasi come terminale del sistema direzionale immaginato, il PRG destinava una vasta area al di là del raccordo anulare ad un nuovo insediamento universitario, il Campus di Tor Vergata (zona M4 di PRG), collegato direttamente allo SDO tramite la penetrazione dell'autostrada proveniente da Napoli.

Più a sud, parallelo all'asse autostradale il piano prevedeva un insediamento lineare destinato a Servizi privati (zona M2 di PRG) adiacente ad una vasta area per "Attrezzature di servizi pubblici generali" (zona M1 di PRG) destinata quindi all'acquisizione pubblica, che occupava il quadrilatero compreso tra via Tuscolana, via di Tor Vergata, l'autostrada Roma-Napoli e l'insediamento spontaneo di Romanina. Questo polo di servizi pubblici di livello urbano doveva completare il sistema insediativo della periferia orientale della città, fornendo un'adeguata dotazione di servizi ad una zona caratterizzata da insediamenti abusivi (zone F1 Romanina, Casal Morena) e da nuove espansioni residenziali (zona E1 Anagnina).

Le destinazioni d'uso previste dal piano del '62 si completano con la individuazione di una zona produttiva lungo via di Tor Vergata adiacente all'area M1 e di una vasta zona agricola vincolata estesa fino ai confini comunali verso i Castelli Romani (zona H2 di PRG).

Il settore urbano compreso tra l'autostrada a Nord e la via Anagnina a sud rappresentava, dunque, nelle previsioni del PRG 1962, l'ultima propaggine dell'edificato verso l'area dei Colli Albani, una sorta di porta della città caratterizzata da funzioni pubbliche forti, attrattive e ben collegate con il resto della metropoli.

La mancata realizzazione dello SDO e dell'Asse attrezzato, unita ad un'espansione illegale incontrollata delle zone residenziali hanno di fatto notevolmente mutato negli anni la realtà di questo territorio che, attraverso successive varianti, ha visto radicalmente trasformate le previsioni urbanistiche originarie.



*Il PRG del 1962*

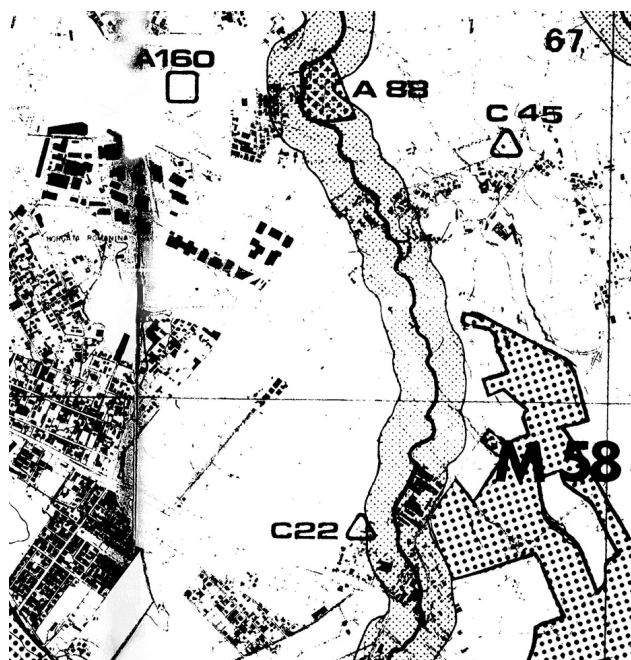
Gli insediamenti residenziali abusivi hanno occupato gran parte delle aree a destinazione agricola (Centrone, Vermicino) della zona E1 Anagnina (Romanina, Ponte Linari) e della zona M4 Tor Vergata (Carcaricola, Passo Lombardo) e sono state trasformate in zone O di PRG (zone di recupero urbanistico). Successivamente, con la variante per la realizzazione di nuovi insediamenti di edilizia residenziale pubblica (Il PEEP e successive modifiche e integrazioni) vengono ulteriormente riviste le previsioni del Piano regolatore del '62.

Nell'obiettivo di restituire qualità e dignità urbana alle periferie della città vengono immaginati, in adiacenza alle borgate spontanee, nuovi insediamenti residenziali provvisti di quei servizi in grado di integrare la dotazione di attrezzature e verde per gli abitanti esistenti e futuri. Vengono pertanto realizzati i nuovi quartieri pubblici di "Tor Vergata" nel residuo di area agricola tra l'Autostrada e Vermicino (3° variante integrativa del II PEEP), di "Romanina" in adiacenza alla omonima zona O su parte dell'area M1 nel frattempo mai realizzata, "Anagnina 2" nella zona E1 ancora libera lungo la Via Anagnina nei pressi del Casale di Gregna e "Anagnina 1" di fronte all'Ikea (Delibera del C.C. n.110/97)

### Il Piano Territoriale Paesistico 15/11. Pendici dei Castelli

L'area di Romanina si inserisce nel territorio interessato dal Piano Territoriale Paesistico 15/11, "Pendici dei Castelli".

L'adozione avvenuta con Del. G. R. 5579 del 27/19/98, poneva un vincolo archeologico di vasta area, denominato M58, su un ampio territorio di circa 1200 ha praticamente coincidenti con tutte le aree libere nell'ambito del X municipio, inclusa quindi l'area di progetto.



*E1/Rilievo dei vincoli paesaggistici*

Al momento dell'adozione del piano, per effetto della dichiarazione di interesse archeologico ai sensi dell'art. 1 lett. M della legge 431/85, la prescrizione di norma aveva valore di coerenza.

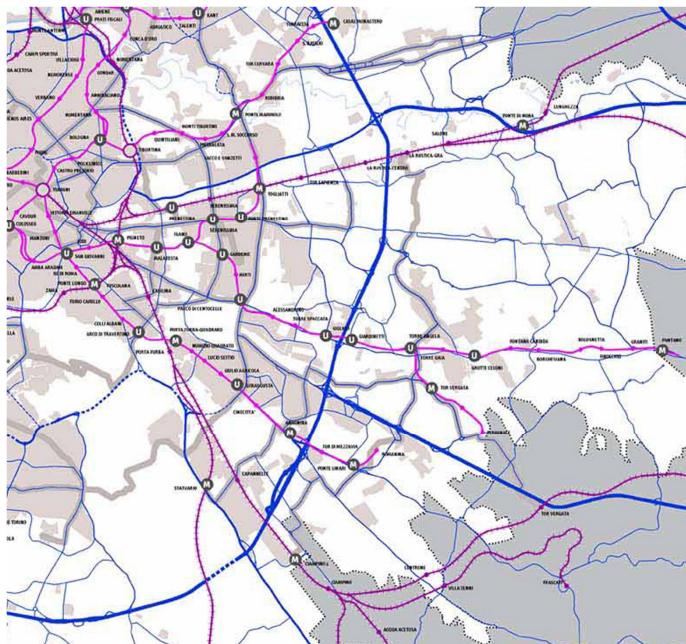
A seguito però, di una precisa riconsiderazione qualitativa dei beni archeologici presenti nell'area e in ragione dell'osservazione del Comune di Roma e dell'osservazione dei Promotori della Centralità urbana e metropolitana di Romanina, la Regione Lazio, Assessorato all'Urbanistica e Casa, con ulteriore provvedimento, ha ripermetrato il vincolo, restringendolo agli effettivi beni archeologici accertati e ricadenti in aree di considerevole importanza paesistica (zona di Passo Lombardo), escludendo, tra le altre, anche l'area di progetto.

### Il settore urbano nel nuovo Piano Regolatore Generale

L'area libera della "Romanina" compresa tra la Tuscolana, via di Tor Vergata, l'insediamento commerciale parallelo all'Autostrada (ex M2 Romanina) e il quartiere PEEP "Romanina" di recente ultimazione, entra a far parte dei Progetti Strutturanti del nuovo PRG: viene cioè destinata alla realizzazione di una Centralità urbana e metropolitana da pianificare

(Centralità Anagnina Romanina). Il nuovo PRG conferisce un ruolo decisivo a questi luoghi, nei quali individuare funzioni di livello superiore e prevalentemente non residenziali.

Essi devono essere facilmente accessibili da tutta la città tramite il trasporto pubblico preferibilmente su ferro (nel caso specifico con il prolungamento della linea A della metropolitana) e devono assumere una caratterizzazione morfo-tipologica che possa distinguerli e renderli fortemente riconoscibili nel panorama urbano.



*NPRG - Elaborato D3  
Infrastrutture per la mobilità  
1:50.000*

Nel settore urbano in questione vi sono due grandi nodi, decisivi per il futuro della città: l'area dell'università di Tor Vergata, dove oltre allo sviluppo delle attività universitarie sono in corso di realizzazione anche altre funzioni di scala metropolitana, in primo luogo il nuovo polo di attrezzature sportive (palazzo dello sport e piscine), e la nuova centralità della Romanina. Questi due momenti di riqualificazione dell'intero settore poggiano le loro potenzialità di sviluppo su un nuovo sistema della mobilità. A nord la realizzazione della linea C della metropolitana con la sua diramazione all'interno dell'area della università (rompendo così lo storico isolamento dell'università dalla città) per arrivare a servire anche la nuova sede della Banca d'Italia localizzata subito all'esterno del Comune in territorio di Frascati. Più al centro la previsione di un tracciato di metropolitana leggera che parte dall'attuale nodo di scambio di Anagnina, interno al raccordo anulare, fino alla nuova centralità di Romanina.

#### La carta per la qualità

"L'elaborato della Carta per la qualità è esteso all'intero territorio comunale e consiste in 34 fogli, scala 1:10.000. I contenuti della Carta consentono di visualizzare tutti quegli elementi,

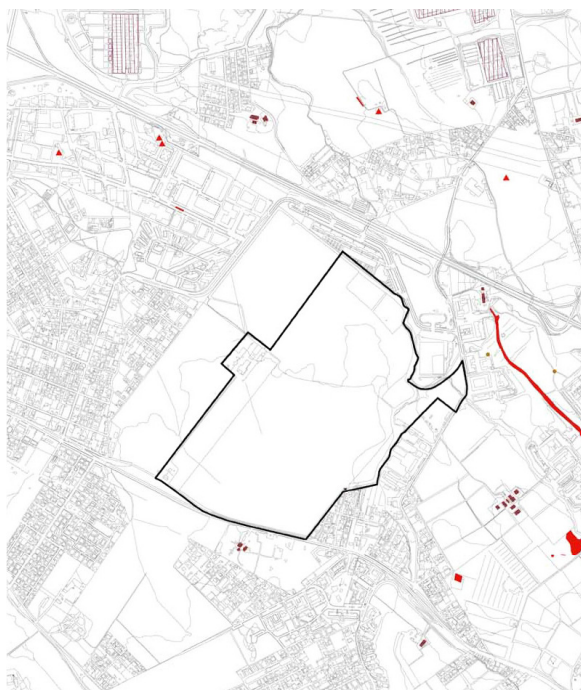


che, per valenza tipomorfologica, archeologico-monumentale e storico-testimoniale, contribuiscono a configurare le diverse “parti urbane” della città e del suo territorio.

Per quanto riguarda il patrimonio archeologico e monumentale, è stata utilizzata come base la Carta dell'Agro, rispetto alla quale, il Piano delle Certezze aveva già recepito i “Beni certi”. Si è quindi proceduto ad una verifica diretta della consistenza di ciascuno di tali beni e del loro posizionamento cartografico, producendo, nel contempo, una documentazione fotografica aggiornata di ciascuna evidenza, e ad un inserimento di tutti i dati, cartografici, fotografici, di testo, in un sistema informativo territoriale.

Vale la pena di sottolineare che la ricognizione diretta su tutto il tessuto della città ha consentito: 1) di completare (agli anni ottanta) il quadro dei beni visibili con quelli che, nel corso degli ultimi decenni, sono stati riportati alla luce, occasionalmente o intenzionalmente, 2) di verificare quanto al momento della redazione della Carta dell'Agro risultava visibile e appare invece oggi scomparso.

Una novità del lavoro confluito nella Carta per la qualità consiste in una documentazione delle singole evidenze, volta a rilevare il rapporto che intercorre oggi tra i beni archeologici e monumentali e i tessuti della città contemporanea, in cui ciascuna preesistenza si trova oggi inserita.



*NPRG - Elaborato G1.19 Carta per la qualità  
1:10000*

L'analisi della carta della qualità, relativamente all'area della Centralità, non fa rilevare alcun valore qualitativamente significativo, nei confronti dell'elevato standard di altri comprensori, in cui densità ed eccezionalità dei beni configurano un problematico rapporto con l'esistente e con le potenzialità di trasformazione, sia infrastrutturale, che di sviluppo edilizio.

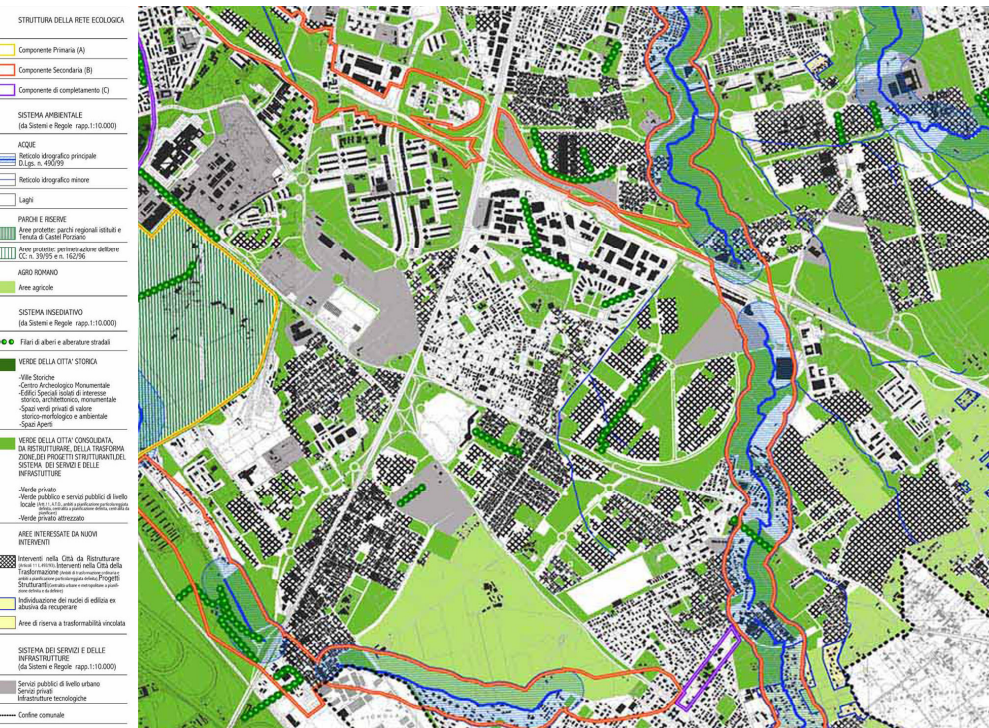
## La rete ecologica

La prefigurazione progettuale della Centralità, come esemplificata nelle prime verifiche architettoniche, è in grado di salvaguardare i modesti valori ecologici rimasti, che si incentrano soprattutto sulle residue superfici a verde e lungo l'acqua pubblica del Fosso dell'Incastro.

L'intenso sfruttamento agricolo monoculturale ha, nel corso dei secoli, cancellato ogni biodiversità, valore che sarà invece al centro degli obiettivi di progetto.

“La rete ecologica rappresenta una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli elementi naturalistici che compongono il sistema ambientale, finalizzata alla migliore gestione di tale sistema. Nella sua definizione è sottolineato sia il concetto di “rete”, vale a dire le connessioni che devono essere garantite tra tutte le aree interessate al fine di massimizzarne gli effetti ambientali, sia il carattere ecologico, vale a dire il concreto condizionamento sull'ambiente urbano e sulla vivibilità della città. Essa è stata individuata sulla base di analisi condotte congiuntamente dagli Uffici preposti alla tutela ambientale e da quelli responsabili della pianificazione territoriale e urbanistica”.

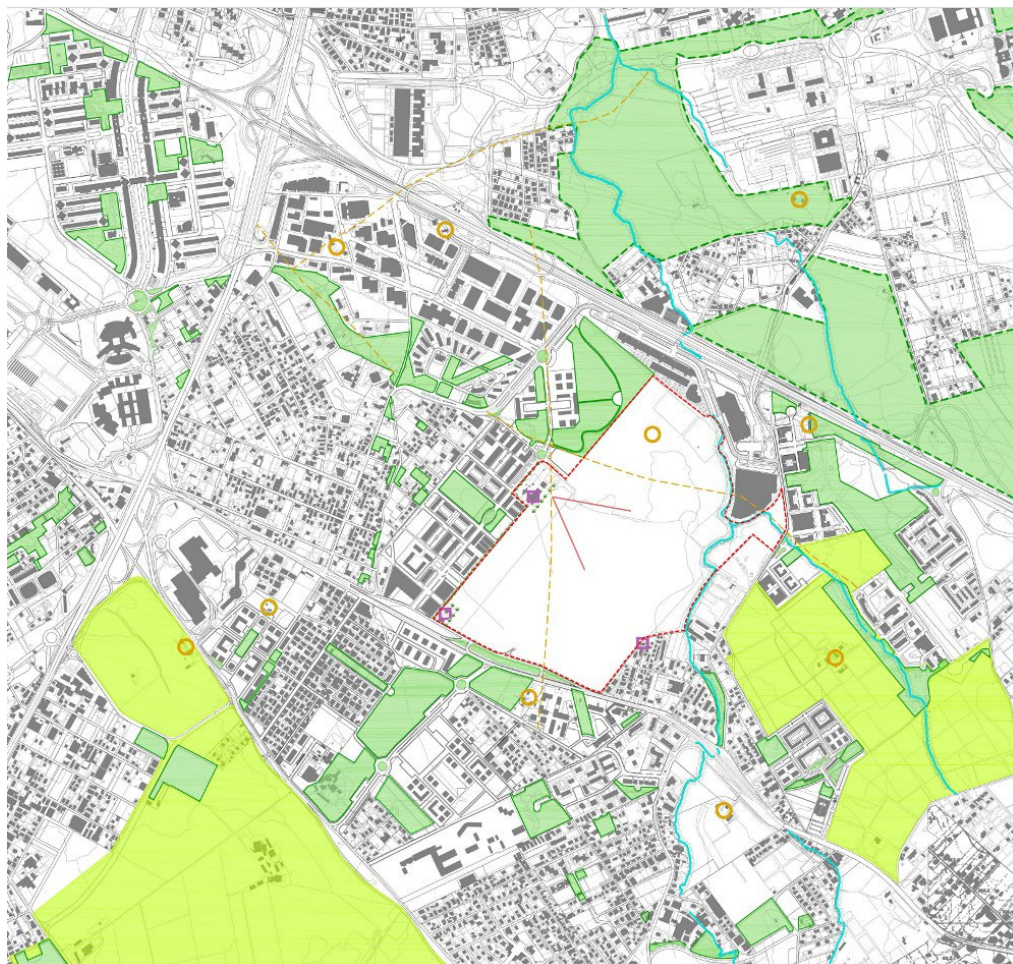
L'analisi della tavola grafica di NPRG, focalizzata sull'area della Centralità, evidenzia come l'ampia area libera, sia interessata dall'attraversamento del Fosso Giardino dell'Incastro e dalla presenza di due tratti di filari alberati, di importanza paesaggistica, più che storica.



NPRG, tavola illustrativa della struttura della rete ecologica, da originale 1:20.000

La rappresentazione della vegetazione arborea si riferisce infatti esclusivamente alle sistemazioni ed agli esemplari di antica tradizione e di particolare pregio, che quindi vanno conservati quali fattori di qualità dell'area.

In questo contesto ambientale dai lineamenti naturalistici definiti, la volontà di creare un rapporto di continuità tra le varie emergenze individuate ha portato alla conferma della cosiddetta "connessione verde", il cui obiettivo è quello di stabilire un rapporto di continuità tra le zone verdi di Anagnina, Romanina e Tor Vergata.

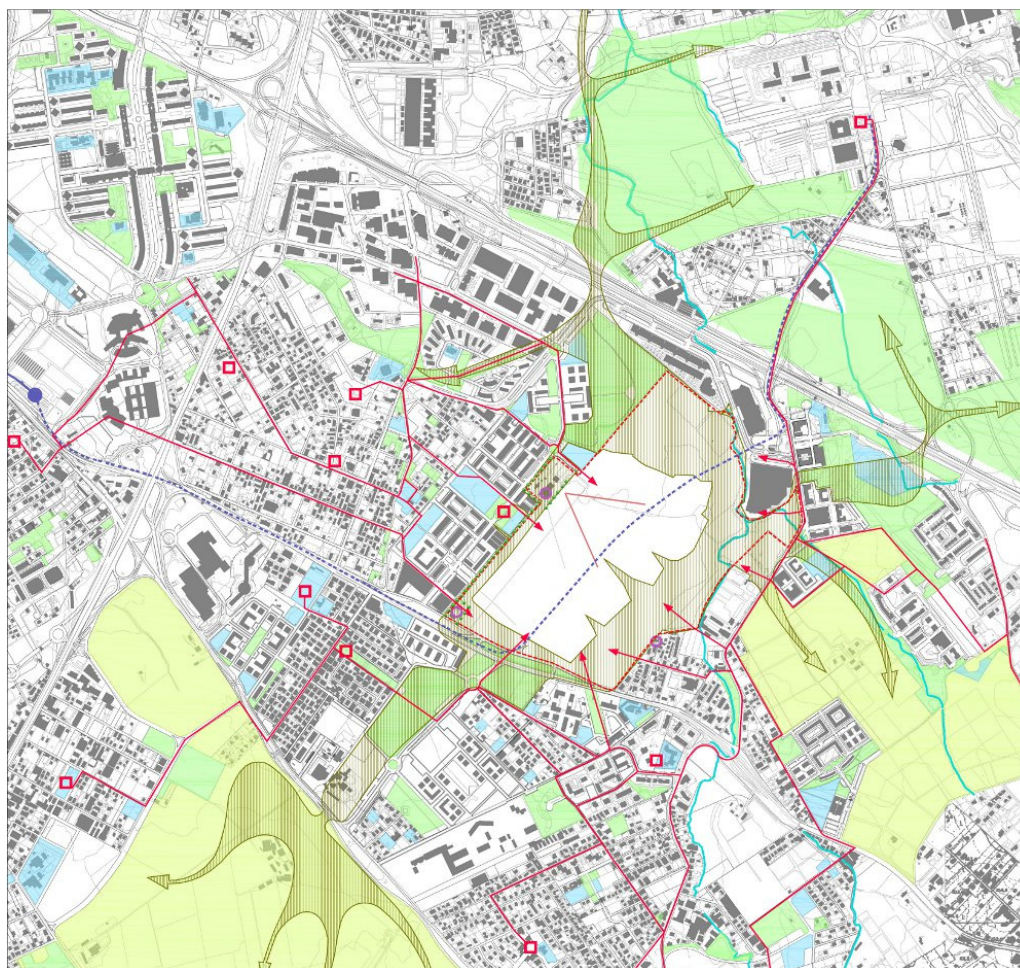


*Il sistema ambientale*

Il "peso" a livello territoriale dei singoli ambiti verrà in tal modo rafforzato e valorizzato, sino alla costruzione di un vero e proprio sistema ecologico, un'ampia fascia a verde, concepita quale asse percorribile, anche da un punto di vista meramente visivo, così da poter connotare i luoghi sotto il profilo ambientale e naturalistico.

Considerate le caratteristiche fisiche dell'area d'intervento, attraversata per un ampio tratto dal Fosso Giardino dell'Incastro, la soluzione di assumerne l'ambito di rispetto come valore paesaggistico, filo conduttore del "corridoio verde", appare semplice ed immediata.

Nella proiezione di uno scenario che si prefigura di elevata complessità e di ben più ampio respiro che non lo stato attuale di area libera e non edificata della Centralità, lo sviluppo del fosso assume nuove valenze e potenzialità: le sponde del corso d'acqua presentano tutti gli aspetti tipici delle zone ripariali, sia sotto il profilo della vegetazione che della popolazione faunistica, rilevabili nelle zone umide, e si pongono, pertanto, quale occasione di riqualificazione e di raccordo, coerentemente con il rispetto per l'originalità dei luoghi e delle preesistenze consolidate sul territorio.



*Sintesi delle componenti e relazioni con il contesto*

### **1.3 Il contesto urbano**

#### Lo sviluppo urbanistico

Il territorio considerato ha conosciuto nel corso degli ultimi decenni un crescente sviluppo edilizio ed ha visto sorgere accanto agli insediamenti di carattere residenziale legali (gli interventi edilizia residenziale pubblica e i piani di lottizzazione) e spontanei (le borgate sorte abusivamente) numerose attività produttive, artigianali e commerciali (soprattutto

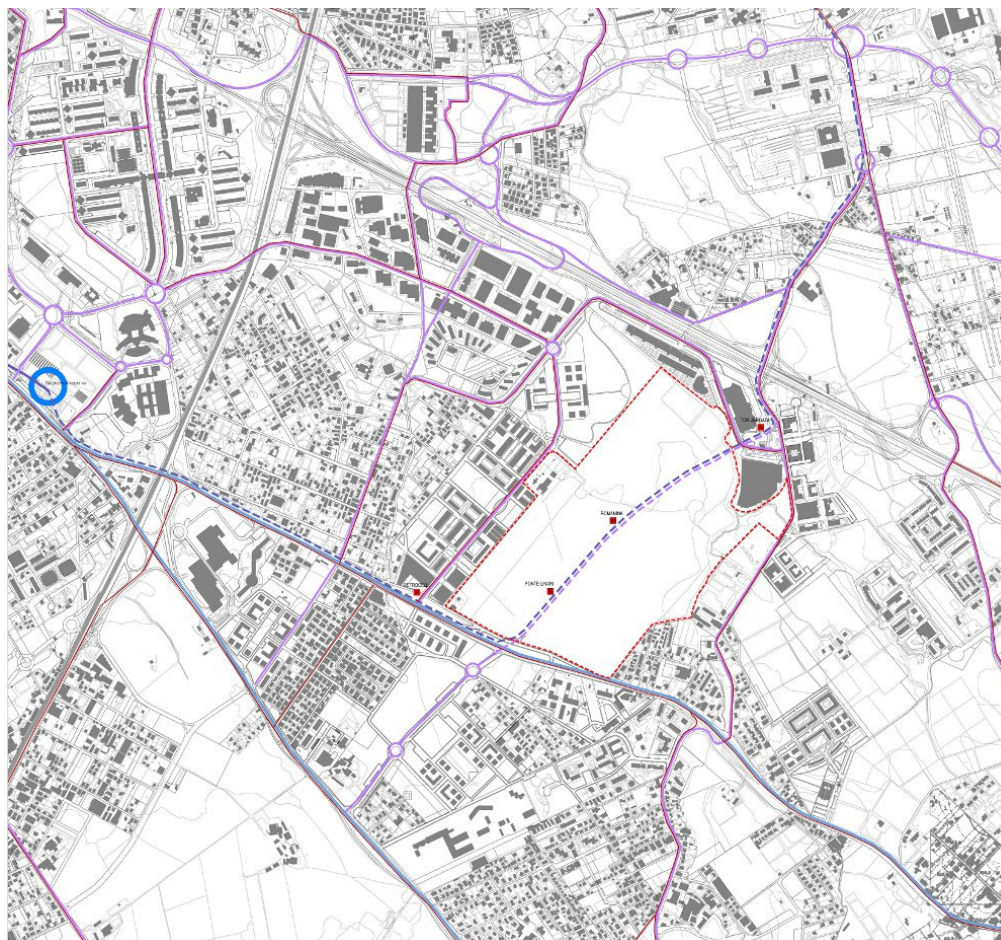
quelle legate alla grande distribuzione), sia in forma diffusa, sia in forma di veri e propri nuclei. Inizialmente questa parte della città si è sviluppata lungo la via Tuscolana con la formazione di alcune “borgate” (insediamenti abusivi che nel tempo attraverso varie leggi sono stati condonati e dunque legittimati). Si tratta di insediamenti prevalentemente residenziali con edifici di 3-5 piani realizzati sulla base di una suddivisione in lotti di una proprietà più grande venduta ai singoli soggetti che hanno poi realizzato gli edifici senza permessi di costruzione. Accanto a questi insediamenti sono sorti anche quartieri di edilizia pubblica e privata: alcuni di questi interventi sono in costruzione o sono in corso di approvazione da parte della amministrazione comunale. Nel frattempo, in due particolari aree del settore urbano, sono sorte strutture utilizzate per attività commerciali all’ingrosso e alcuni centri commerciali fra cui la sede romana dell’Ikea. Ciò ha portato alla formazione sul territorio di un “mosaico” di tessuti ed attività non sempre compatibili tra loro, del quale non è difficile cogliere, anche ad un sopralluogo superficiale, gli aspetti problematici legati, ad esempio, al disorganico sviluppo della rete viaria, che rende difficile il dialogo tra le diverse parti che qui sono venute sommandosi nel corso del tempo, o alla diseguale distribuzione sul territorio dei servizi alla popolazione.

#### Il sistema delle infrastrutture

Le opportunità di accesso all’area tramite alcune importanti infrastrutture della mobilità su gomma e su ferro (il GRA e l’Autostrada Roma-Napoli, di rilevanza nazionale, la Tuscolana e l’Anagnina, di rilevanza metropolitana, la Linea A della metropolitana) hanno contribuito a far sì che, in passato, numerose aziende (Ericsson, IKEA, ecc.) o Enti (ad esempio l’Università di Tor Vergata, posta nell’ VIII Municipio ma a ridosso dell’Autostrada per Napoli), si siano insediate in questa parte della città. Tuttavia, proprio a causa di tale sviluppo associato ad un sistema infrastrutturale rimasto inalterato, il settore extra GRA del quadrante urbano presenta rilevanti problemi di mobilità e di qualità urbana. Attualmente il sistema della mobilità su gomma si organizza lungo le vie Anagnina e Tuscolana e lungo l’autostrada A1 Roma-Napoli, tutte con andamento radiale verso il centro della città e con innesto sul GRA, che rappresenta a tutt’oggi per quest’area l’unico percorso di attraversamento trasversale dotato di una qualche dignità.

La viabilità autostradale (GRA e Autostrada A1) ha conosciuto negli ultimi anni un significativo processo di trasformazione che ha portato all’ampliamento delle corsie, alla razionalizzazione degli svincoli del GRA e alla realizzazione di una viabilità complanare all’Autostrada. Le radiali Tuscolana ed Anagnina che si uniscono in corrispondenza dello svincolo con il Raccordo, sono attualmente caratterizzate da una sezione variabile, con lunghi tratti veloci a due corsie per senso di marcia e con innesti regolati da semafori e incroci a raso. Tuttavia, questo sistema raggiunge più volte, giornalmente e nel corso dell’anno, situazioni di ‘blocco’ poiché si trova coinvolto da importanti flussi di traffico (vetture e merci) tanto di scala nazionale, costituendo l’accesso da sud alla Capitale,

quanto di scala metropolitana, rappresentando la direttrice Roma-Castelli Romani e, al tempo stesso, di dimensione locale per il collegamento tra i diversi insediamenti, quartieri e borgate.



*Il sistema della mobilità*

A livello locale e interquartiere un primo beneficio è derivato dal recente tracciamento dell'asse radiale interno di via Publicio-via Scintu-via Alimena-viale Schiavonetti, che mette in connessione la Tuscolana, la Palmiro Togliatti e via di Torre Spaccata con l'area universitaria di Tor Vergata. Per contro risulta ancora inesistente un valido percorso anulare alternativo al GRA a livello locale (non potendo essere considerato tale il percorso via Lucrezia Romana-via Casale di Gregna-via di Campo Romano) che metta in comunicazione gli insediamenti di Osteria del Curato e Gregna S. Andrea con la borgate di Anagnina, Casal Morena e l'insediamento di Tor Vergata.

Tra i principali interventi previsti s'individuano i progetti per l'adeguamento degli innesti sulla Tuscolana e sull'Anagnina a sud, il completamento del sistema di viabilità complanare all'Autostrada con svincolo in corrispondenza di via di Tor Vergata e per l'innesto con la nuova viabilità dell'area universitaria in corrispondenza del nodo viale Schiavonetti-via di

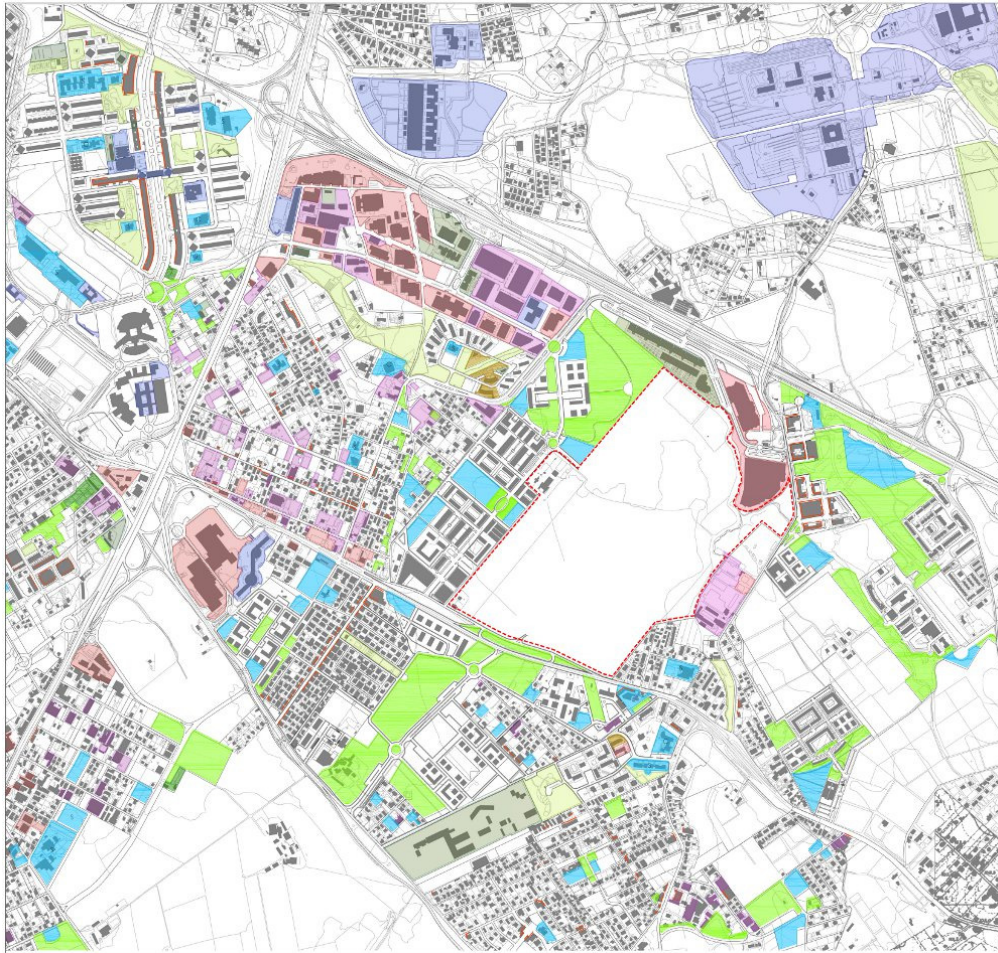
Tor Vergata (M2 Romanina). A questi si aggiunge un nuovo collegamento previsto nella zona E1 Anagnina tra la via Tuscolana e la via Anagnina che dovrebbe portare ad un decongestionamento del traffico su via Gasperina e che costituirà un primo tronco dell'asse nord-sud parallelo al tracciato del GRA. Questo sistema della viabilità appare comunque incompleto e con evidenti punti di criticità, evidenziati nella Tavola A, soprattutto per quanto riguarda la soluzione di alcuni nodi di traffico locale, come nel caso delle nuove zone 167 Anagnina e Romanina, o delle borgate Gregna e Romanina, e di alcuni nodi di scala interquartiere come il percorso dell'asse trasversale che dall'Anagnina dovrebbe raggiungere Tor Bella Monaca (incrocio con l'Anagnina e con la Tuscolana, superamento dell'A1) e proseguire a sud verso Ciampino.

Per quanto riguarda il trasporto su ferro, il sistema si incentra sul nodo di scambio di Anagnina, lungo la via Tuscolana in località Osteria del Curato nei pressi del Raccordo Anulare. In corrispondenza del capolinea della linea A della metropolitana il nodo è dotato di un ampio parcheggio di scambio e costituisce l'attestamento delle linee extraurbane Cotral (direttrice Sud-est) e di numerose linee bus urbane a servizio delle zone periferiche extra GRA. Accanto alla linea della metropolitana, per la quale è previsto nel PRG il prolungamento oltre il Raccordo lungo la via Tuscolana fino al nuovo capolinea nell'area della Centralità Anagnina Romanina, il sistema infrastrutturale su ferro si completa con la linea ferroviaria FS Roma-Ciampino-Castelli Romani (FR4) e con la linea FR6 Roma-Cassino. Quest'ultima, in particolare, attraversa la via Tuscolana in località Centrone dove viene prevista una nuova fermata del trasporto pubblico metropolitano.

#### La dotazione di servizi pubblici

Con l'attuazione delle previsioni contenute nei Piani particolareggiati di recupero delle borgate abusive (Zone O) e nei diversi strumenti attuativi di iniziativa pubblica o privata, si stima che la popolazione presente nell'ambito possa subire un incremento prossimo alle 25.000 unità. Per quanto riguarda il X Municipio nel suo complesso, le previsioni elaborate nell'ambito delle ipotesi relative al dimensionamento del nuovo PRG stabiliscono che la popolazione possa toccare i 219.714 abitanti e che la dotazione di aree a standard per servizi pubblici di livello locale possa raggiungere le quantità di 7.366.725 mq.

In relazione a una valutazione dei caratteri quantitativi, qualitativi e localizzativi (concentrazione/distribuzione) dei servizi pubblici presenti in quest'area la diversificazione tra insediamenti legali e insediamenti spontanei, è di immediata evidenza, laddove i primi – gli insediamenti legali – si caratterizzano certamente per una maggiore dotazione quantitativa, e una più ampia ricchezza dell'offerta, mentre nel caso degli insediamenti spontanei – nei quali, oltretutto non è ancora completato il processo di riqualificazione degli insediamenti messo in atto con la predisposizione degli specifici piani di recupero degli insediamenti – la dotazione di servizi è spesso molto limitata.



*Il sistema della dotazione dei servizi*

L'analisi delle funzioni non residenziali pubbliche e private esistenti nel settore urbano, evidenzia, appunto, il carattere disomogeneo della distribuzione dei servizi pubblici di livello locale e di livello urbano, tra le diverse zone.

In particolare, il quartiere di Cinecittà Est risulta essere, certamente, quello ove i servizi sono più numerosi e maggiormente diversificati: sia quelli di livello locale, tra cui l'unico mercato comunale presente in quest'area, sia quelli di livello urbano il cui raggio d'azione si estende ben al di là dei confini del quartiere in quanto costituiscono, appunto, in questa parte di città, degli episodi isolati: gli Uffici del Catasto e del Demanio, la sede della ASL Roma B, l'Ufficio postale principale di via T. Cardinali.

Altrove nell'area - nelle zone in corso di consolidamento (Zone O del PRG 1962) di Gregna S. Andrea, Osteria del Curato, Lucrezia Romana, Anagnina, Casal Morena, Ponte Linari o nella borgata Romanina, sorta intorno agli anni '50 (Zona F1 del PRG 1962) ove pure si è sviluppato un grosso polo terziario e commerciale - la dotazione di servizi pubblici coincide in buona parte con la presenza dei servizi scolastici fondamentali, delle parrocchie e dei negozi di prima necessità, mentre sono assai scarse le aree per giardini e parchi pubblici.



### Le attività commerciali

La presenza di attività commerciali in quest'area è molto rilevante, in termini quantitativi, dimensionali, di diversificazione tipologica e merceologica, nonché in termini di concentrazione/diffusione, e copre praticamente tutto l'arco delle "figure" commerciali.

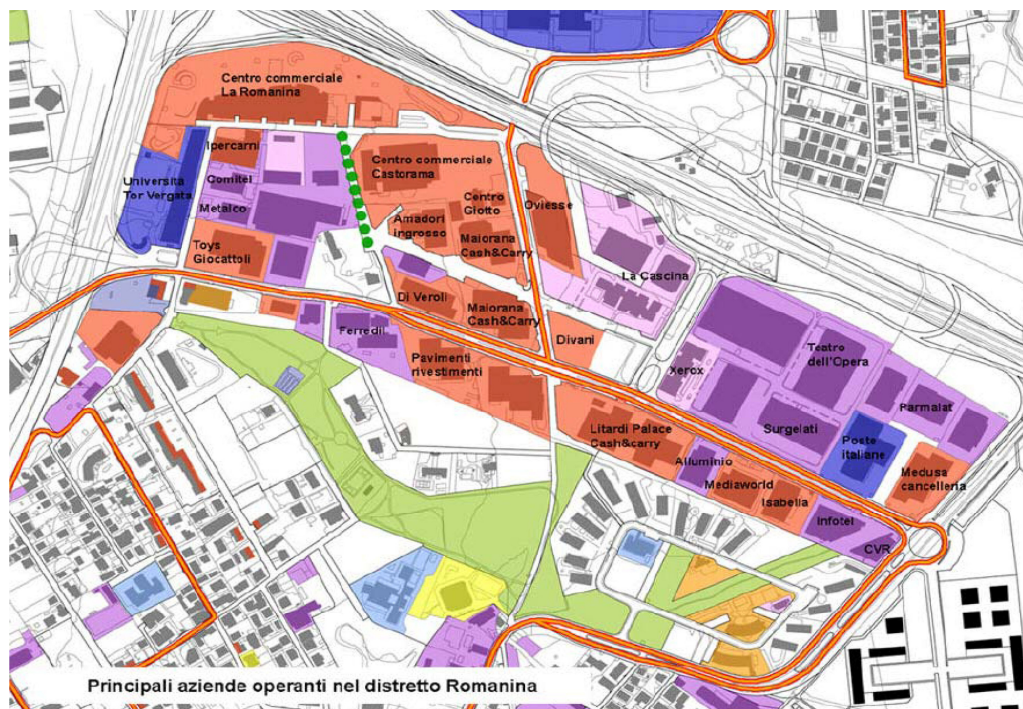
Si va, infatti, dal vero e proprio "distretto commerciale" di Romanina<sup>2</sup> dove l'omonimo centro commerciale - concepito secondo l'usuale schema che vede riuniti un supermercato della grande distribuzione e una molteplicità di negozi – convive con numerose attività di vendita all'ingrosso e al dettaglio, ai piccoli negozi di vicinato isolati nel tessuto, abbracciando un ampio ventaglio di situazioni intermedie (mini-distretti, grandi contenitori commerciali monosettoriali o monomarca, strade commerciali, ecc.), e coprendo, in pratica, la totalità dei settori merceologici (abbigliamento e calzature, alimentari, arredamento e complementi di arredo, casalinghi, hobbistica, ferramenta, cartoleria e forniture per uffici, informatica, ecc.)

Dal punto di vista della localizzazione sul territorio, anche nel caso delle attività commerciali è possibile registrare la consueta diversificazione tra insediamenti legali e abusivi, ma in questo caso, come già accennato, si assiste al peculiare fenomeno della concentrazione commerciale in distretti o in fronti disposti lungo le infrastrutture stradali più importanti (GRA, Tuscolana, Anagnina). Le attività commerciali all'ingrosso e della grande distribuzione (IKEA, Conbipel, Decathlon, il Centro commerciale "La Romanina", ecc.), largamente dipendenti dal trasporto su gomma per la fornitura delle merci, e fortemente interessate ad occupare localizzazioni caratterizzate da una grande 'visibilità' si sono andate infatti a disporre, in maniera preferenziale, lungo tali assi e nei pressi delle intersezioni tra di essi.

Nel cuore della borgata Romanina si colloca l'asse commerciale di via Gasperina, strada che - non a caso - collega le vie Anagnina e Tuscolana, e che, sebbene di importanza e di livello complessivamente inferiori al sistema via Pelizzi-via Rizzieri di Cinecittà Est, costituisce un esempio di un certo interesse, e può aspirare certamente al ruolo di "centralità locale" per la borgata.

Nel resto delle zone prese in esame - Gregna S. Andrea, Osteria del Curato, Lucrezia Romana, Anagnina, Casal Morena, Ponte Linari – la attività commerciali non riescono mai a creare un tessuto di una qualche rilevanza e d'altra parte non si vede come potrebbe essere diversamente, essendo universalmente noto il tema della difficile convivenza tra grande distribuzione, particolarmente presente e sviluppata in quest'ambito urbano, e piccolo commercio di prossimità. Ciò è vero soprattutto per quanto riguarda i tessuti abusivi, mentre risulta sufficientemente vivace il tessuto commerciale dei quartieri di recente realizzazione laddove le attività commerciali possono comunque disporre di locali idonei al piano terra degli edifici a blocco o in linea, di localizzazioni su strada adeguate sia in termini di visibilità sia di continuità del tessuto, arrivando a costituire dei piccoli nuclei e

dove la concorrenza con la grande distribuzione può essere efficacemente condotta lavorando su settori di nicchia.



#### Il sistema insediativo in corso di realizzazione

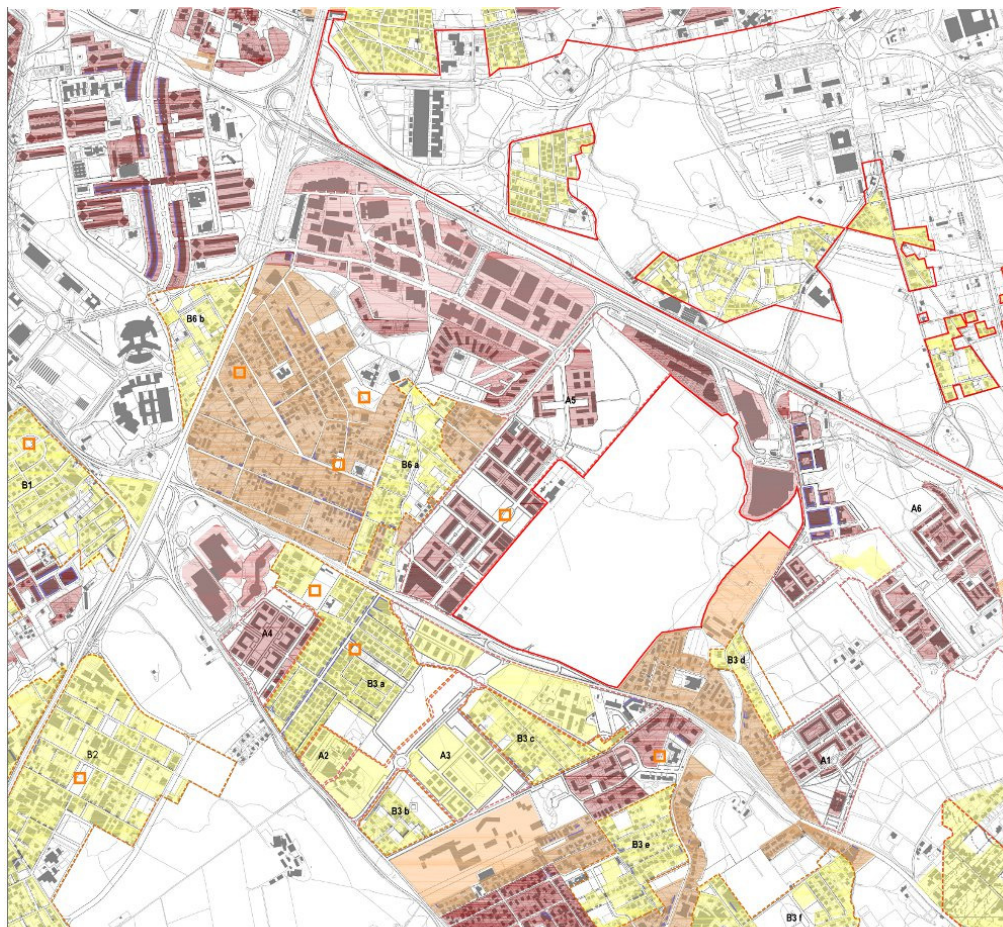
Con la conclusione dell'iter per l'approvazione dei Piani particolareggiati delle Zone O di recupero delle borgate abusive, di alcuni Piani particolareggiati in attuazione del PRG 1962, nonché della realizzazione di alcuni nuovi Piani di Zona, la crescita dell'edilizia abitativa produrrà un ulteriore sensibile incremento della popolazione residente e, dunque, della domanda di servizi e di attrezzature.

L'analisi dello sviluppo insediativo in corso di realizzazione evidenzia i perimetri degli strumenti urbanistici esecutivi approvati o in corso di approvazione che insistono in parte sul territorio del Comune di Roma e in parte su quello di Frascati: questi ultimi per evidenti ragioni sono stati inseriti, ai fini della completezza dell'analisi, in quanto immediatamente adiacenti all'ambito preso in esame.

I Piani particolareggiati di recupero delle borgate ex abusive di Roma (Zona O/33 *Lucrezia Romana*, Zona O/34 *Gregna*, Zona O/60 *Romanina A e B*, Zona O/36 *Centrone*, Zona O/35 *Ponte Linari-Campo Romano*, Zona O/37 *Vermicino*), e Frascati (*Vermicino*, *Spinoretico*, *Macchia Sterparo-Colle Pizzuto*), i Piani di lottizzazione (E1 *Anagnina*, Art 18 L. 203/91 *Barcaccia*), i Piani per l'edilizia residenziale pubblica (PdZ *Anagnina 1 e Anagnina 2*, PdZ *Romanina*, PdZ D3 *Tor Vergata*) e gli interventi per le aree destinate ad insediamenti non residenziali commerciali e direzionali (M1 *Quadrato*, M2 *Romanina*, ENEL, AdP DIA-

*Criminalpol*) porteranno ad un incremento di popolazione di circa 25.000 abitanti, per un totale di 4.500.000 mc in corso di realizzazione.

Di questa quantità più dei due terzi vengono assorbiti dalla quota residenziale (pubblica e privata) mentre la restante parte è destinata ad accogliere le attività direzionali e commerciali, pubbliche e private.



*Il sistema insediativo-morfologico*

Tutto ciò senza calcolare il peso insediativo della nuova Centralità di Romanina.

L'analisi del sistema insediativo in corso di realizzazione all'intorno dell'area della nuova Centralità di Romanina evidenzia un disegno urbano regolare con ampie strade che delimitano gli isolati destinati ad edilizia residenziale. Una rilevante quantità di spazi per attrezzature pubbliche caratterizza invece i piani di espansione, di iniziativa pubblica o privata, che sono in corso di realizzazione nel territorio compreso tra le vie Tuscolana e Anagnina.

La nuova edificazione si presenta allineata con i tracciati stradali ed è costituita da edifici in linea, aggregati a blocco o con corti centrali.

In quasi tutti gli interventi non si eccede mai oltre il quinto piano, altezza che, rapportata alla dimensione delle strade, produrrà un'immagine di insediamento denso ma non particolarmente intensivo.

Il complesso del sistema insediativo è, a meno della realizzazione della nuova centralità di Romanina e del Programma Integrato per attività ad essa adiacente lungo la via di Tor Vergata, sostanzialmente definitivo.

Di conseguenza appare ancora più rilevante il ruolo strategico che l'area della nuova Centralità potrà assumere sia per il suo posizionamento baricentrico, sia per il contributo al definitivo salto di qualità urbana dell'intero settore, uno tra i più carenti di funzioni urbane in grado di svolgere questo ruolo così rilevante sul piano sociale e culturale. La vocazione metropolitana della Centralità "Romanina" viene infatti esaltata dalla sua relazione con i vicini comuni dei Castelli romani e con Frascati in particolare. Si conferma così il ruolo di vero e proprio "nuovo cuore urbano" a scala sovracomunale e metropolitana dell'area.



Il casale testa di tenuta, denominato "Capanna", fu impiantato sui resti di un complesso preesistente, come attesta il rinvenimento di lacerti di murature in laterizio ed in reticolato, quest' ultima tipologia ottenuta dall'assemblaggio a blocchi alternati di tufo e di peperino. Ad Est di questi resti sono visibili le rovine di una conserva d'acqua, di forma quadrata e di dimensioni considerevoli, realizzata in reticolato di tufo consolidato da fasce in mattoni; la muratura esterna del serbatoio è contraddistinta da otto grandi nicchie, due per ciascun lato. La struttura venne raffigurata dal Canina e dal Parker, i quali, acutamente, osservarono come le murature non fossero orientate, secondo la consuetudine dell'epoca, parallelamente alla direzione dell'antica via Tuscolana, e che quindi evidentemente il manufatto doveva essere di datazione posteriore.

Il fosso che corre lungo il lato destro della Tuscolana, dopo l'XI chilometro, presenta ancora le tracce di un antico taglio nel tufo. A Nord-Est della Torre dei SS. Quattro, presso il Fosso dell'Incastro, si sono conservati i resti di una villa, con cisterne sotterranee ricavate nel tufo; poco distante, una quarantina di metri a Nord-Ovest della torre stessa, in uno scavo eseguito nel 1914, venne scoperto, semisepolto nel terreno, un blocco squadrato in marmo, in cui erano visibili le incassature delle grappe che dovevano servire ad assicurarne l'assemblaggio con gli altri. Ancora nel periodo medievale, i documenti non recano tracce della tenuta, per lo meno intesa come unica proprietà; le notizie sono piuttosto attinenti ai singoli fondi che, successivamente, la comporranno: Grotta dei Mardoni, Pedica di S. Lorenzo, Tor dei SS. Quattro e Casale di S. Pietro in Vincoli. Lo stesso toponimo di "Tor di Mezzavia" non è sicuramente più tardo del XVII secolo, mentre il nome di "Quadrato" è ancora più recente.

La storia della tenuta non può pertanto essere ricostruita impostando l'analisi come se si fosse trattato, da sempre, di un appezzamento unitario, ma è necessario scorporare l'indagine per i singoli quattro lotti che componevano la proprietà in origine. Soprattutto, è importante considerare che i circa 90 ettari attualmente identificati con l'area libera di Romanina corrispondono, in realtà, soltanto ad una modestissima parte della tenuta originaria, denominata, a partire dal XVII secolo, "il Quadrato": nel Seicento, ed in particolare nel periodo in cui la proprietà del Quadrato raggiunse la sua massima estensione, la superficie misurava oltre 1000 ettari, che si estendevano tra il VII ed il XII chilometro della Tuscolana. Nell'assetto antico, Grotta dei Mardoni corrisponde alla parte della tenuta più prossima a Roma; il toponimo sembrerebbe derivare dalla famiglia romana che occupò originariamente il sito.

Nel terreno della proprietà furono riportate alla luce le rovine di un'antica piscina, resto considerevole delle opere di costruzione dell'antica Villa dei Centroni. Il settore della Pedica di S. Lorenzo è di ampiezza più limitata rispetto a Grotta dei Mardoni e così denominato per la proprietà del Convento di S. Lorenzo in Panisperna. La parte della tenuta del Quadrato, nota come "dei SS. Quattro" e più vicina alla via Labicana, apparteneva al monastero omonimo. Il riferimento ai beni della "ecclesia SS.orum Quatuor" compare già nei

documenti relativi alla divisione tra gli Annibaldi del 1296, con cui si stabilì la separazione della proprietà dal fondo attiguo della Grotta dei Mardoni. La Chiesa dei SS. Quattro è anche ricordata in un atto del 1358. Nel XV secolo, i tenutari del possedimento furono dapprima gli Orsini, poi gli Stati ed infine il Monastero di S. Lorenzo in Panisperna. Del Casale di S. Pietro in Vincoli si hanno poche notizie, tuttavia, i documenti d'archivio (atti del 1385 e del 1391) hanno permesso di stabilire l'ubicazione dei beni: la Chiesa di S. Pietro in Vincoli era situata tra i confini di Grotta dei Mardoni e quelli del Quadraro, mentre il casale vero e proprio veniva indicato come prossimo ai SS. Quattro ed ai Settebassi. Nella seconda metà del XVI secolo il latifondo moderno era già formato; nel 1660 venne per la prima volta introdotto il nome di Casale di Tor di Mezzavia di Frascati, mentre in un elenco del 1770, quando la tenuta apparteneva ai Lunati, comparve il nome di Quadrato. Nella prima metà del XIX secolo, il terreno risultante dall'accorpamento dei singoli lotti era proprietà "pro indiviso" del Monastero di S. Flavia Domitilla di Frascati e dell'avvocato Giuseppe Lunati; il 18 febbraio del 1846 i due proprietari procedettero alla suddivisione del fondo in due porzioni pressoché uguali, di cui quella con sviluppo a destra della Tuscolana restò di pertinenza del Monastero e quella sulla sinistra della strada spettò al Lunati. Il settore sinistro è quello che maggiormente si sovrappone all'attuale area di Romanina, estendendosi entro il perimetro circoscritto dalle tenute di Torrenova, Quadraro, Pedica di Romavecchia e Carcaricola. Inoltre, alcuni dati di notevole interesse sono emersi dal confronto tra i materiali medievali ed il lavoro svolto dall'agronomo Piero Sicotti e dell'architetto Carlo Bonini, i quali compilarono le relazioni tecniche per la suddivisione della tenuta del Quadrato, avvenuta nel febbraio del 1846, tra il Monastero, in origine unico proprietario, ed il laico avv. Lunati: il Tomassetti evidenzia come la planimetria della tenuta allegata agli atti, benché eseguita con grande precisione ed impeccabilmente colorata, non rechi traccia di un solo albero, o di elementi architettonici, eccetto i ponti e le due torri, con i relativi annessi, limitandosi a rappresentare i tracciati poderali.

#### Le emergenze storico-architettoniche dell'area

##### *La Torre dei Santi Quattro*

La Torre dei SS. Quattro, al km 13 della via Tuscolana, costituisce l'emergenza di maggior rilievo sotto il profilo paesaggistico, fortemente caratterizzante il profilo dell'edilizia spontanea che si estende a ridosso del fosso dell'Incastro, alle spalle della storica struttura fortificata. La storia e l'architettura del manufatto sono note attraverso le fonti archivistiche e bibliografiche: principalmente, attraverso le accurate descrizioni prodotte dal Tomassetti e dal De Rossi, i quali hanno ripercorso le differenti fasi di vita della torre, integrando le notizie di epoca medievale con le scoperte moderne. Il toponimo che indica il monumento deriva dall'Ordine monastico dei SS. Quattro Coronati, che trovò ampia diffusione nell'Italia e nell'Europa nel XV secolo: la costruzione del complesso, formato dalla torre e da più corpi addossati, risalirebbe a quel periodo, se non, nelle sostituzioni, ad epoca romana. La zona,

sin dal secolo XIII, fu di proprietà dei Monaci dei SS. Quattro Coronati; prima di passare alla famiglia Capocci, nel 1380, il Casale dei SS. Quattro fu venduto, per la somma di 1600 fiorini d'oro, al nobile romano Tebaldo Taglienti, del Rione Campitelli.

Nel Quattrocento, la tenuta era divisa tra gli Orsini, la famiglia Stati, ed il Monastero di S. Lorenzo in Panisperna (proprietari anche della vicina Tor di Mezzavia). Nel 1402, Gentile Orsini cedette al Monastero di S. Lorenzo la metà del "Casale de li Santi Quatro", con la torre.

Sin dalla decadenza dell'Impero, la torre costituiva non soltanto un'importante postazione di vedetta, ma aveva la funzione di presidio fortificato per il controllo della via Tuscolana, in una sorta di sistema di torri per il controllo del Suburbio (Carcaricola, Tor di Mezzavia, ecc.): tra le varie postazioni avvenivano scambi di segnali luminosi, mediante l'accensione di falò, destinati a comunicare l'avvistamento di invasori e a garantire un rapido passaggio di informazioni tra la città e la campagna. Il profilo della Torre dei Santi Quattro contraddistingue il panorama di tutta la piana, elevandosi per cinque livelli, ad un'altezza di circa 22 metri. La struttura muraria è costituita da piccoli parallelepipedi in tufo e peperino; nel paramento si aprono finestre di forma rettangolare munite di stipiti e feritoie e sono evidenti i fori per le travature; la fascia di coronamento dell'edificio, realizzata in marmo, è a merlatura ghibellina e presenta ancora gli anelli del ballatoio, le gronde e due caditoie a mensole aggettanti. La base della torre, pressoché quadrata, è impostata su dimensioni di 6,5 x 5,7 metri per lato, con murature possenti dello spessore di 85-90 cm, costituite da tufelli molto regolari, in tufo rosso o peperino, con rinforzo a sperone in blocchetti di peperino.



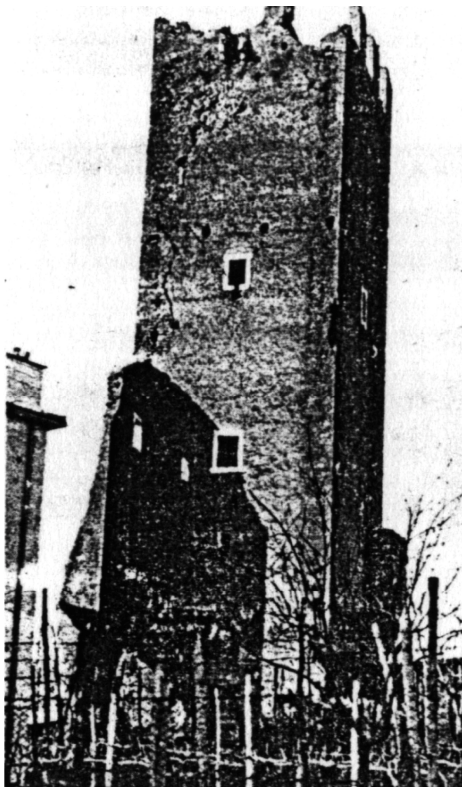
*La Torre dei Santi Quattro come si presenta attualmente*

Sulle pareti esterne risaltano le aperture, conservatesi soltanto per un certo numero, qualcuna sottolineata da riquadri marmorei. Si accede agli ambienti interni dal lato orientale della struttura, attraverso un ingresso protetto da una caditoia; ma gli elementi non sono



integralmente originali, essendo stati rimaneggiati da interventi scoordinati nel corso dei secoli. Al piano terreno si è mantenuta parte della copertura a crociera; i piani superiori, che presentano i consueti pilastri in corrispondenza degli angoli interni, erano raggiungibili, prima del crollo del solaio, da una porta-finestra sita al secondo piano, a circa 6 metri da terra.

In facciata, al livello della porta sopraelevata, sono ancora visibili le impronte delle travi; l'ambiente, era illuminato da un'ulteriore finestra, visibile dal muro confinante con la torre. Al di sopra dell'apertura, si notano le tracce dell'ingombro del tetto, che era a doppio spiovente, sorretto da armature lignee.



*Quilici: Torre dei Santi Quattro ancora libera dagli edifici oggi addossati*

All'impianto principale fortificato si addossano, sul fronte Nord, un muro verticale di identica struttura, spesso 45 cm e alto 4,6 metri; sul fronte orientale, i resti di un altro corpo di fabbrica, anch'esso realizzato con la stessa tecnica costruttiva della torre; in posizione adiacente all'ingresso orientale, sulla sinistra, le rovine di un muro, parallelo al lato Sud della torre. Tuttavia, la descrizione elaborata del Tomassetti non corrisponde allo stato conservativo attuale del manufatto, visibilmente compromesso dai crolli recenti e dal degrado. Per esempio, l'estratto de La campagna romana relativo alla Torre de Santi Quattro fa riferimento a due piccole finestre rettangolari, con riquadri marmorei, pertinenti al piano superiore dell'edificio e, ai lati di una di queste aperture, due modiglioni, pure in marmo, attestanti la presenza di un antico balcone, ma di questi elementi oggi non restano

che poche tracce. Ai fini della definizione della forma del manufatto originale, è attendibile un disegno di Eufrosino della Volpaia (XVI secolo), in cui la torre è rappresentata in modo schematico, ma fedele, per quel che riguarda i corpi aggiunti.

La configurazione delle parti andate distrutte nel tempo è però perfettamente ricostruibile sulla base di una fotografia ripresa dall'Ashby, nella quale sono chiaramente distinguibili le finestre, la mensola del balcone e la porta ad arco laterizio, successivamente murata. Come ricordato, l'opera originaria medievale venne sottoposta, a più riprese, a vari interventi di restauro; in particolare, sono ravvisabili alcune cuciture murarie, eseguite sullo spigolo di Sud-Est e nella parte più alta dell'angolo Nord-Est del casaleto, al di sopra della finestra dell'ultimo piano. Inoltre, il lato Ovest della torre appare contraffortato da un grosso muro di controscarpa, comprendente anche tutto lo spigolo contiguo a Nord; lo spessore del paramento, costruito in peperino su un piano di imposta in mattoni, è di 60 cm.

A Nord della struttura fortificata, i solchi prodotti dalle arature hanno riportato alla luce, insieme ai cocci, alcuni grossi basoli e scaglie di basalto. Pressappoco a 50 metri a Sud della torre, durante i lavori eseguiti per la realizzazione di nuove opere edilizie nella zona, è stato scoperto un cunicolo in cocciopesto, approssimativamente a sette metri sotto il piano di calpestio. Non si esclude la possibilità che esista una relazione tra la galleria con lo speco dell'Anio Vetus, che passerebbe sotterraneo a circa 100 metri dalla torre.

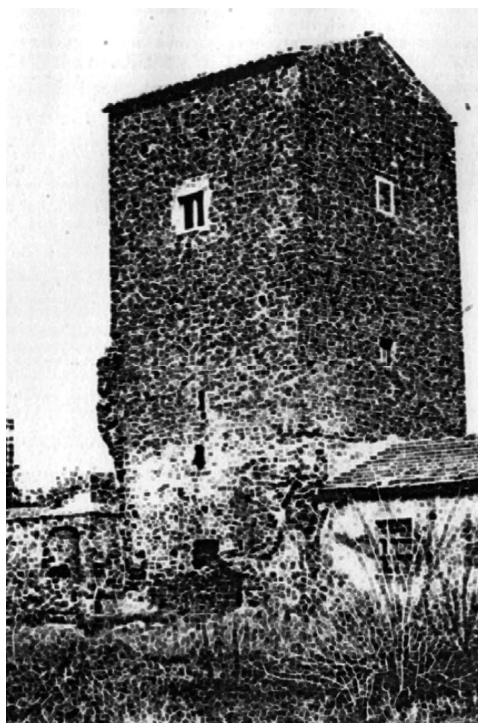
#### Cenni sulla Tor di Mezzavia e sul sistema delle torri

Nel X-XI secolo si sviluppò, nella campagna romana semi-abbandonata, il fenomeno del feudalesimo suburbano; parallelamente, la necessità che i baroni avevano di controllare le migrazioni all'interno del Suburbio fece sì che, soprattutto nel XII-XIV secolo, le strade che da Roma conducevano alle singole rocche baronali, fossero sempre più ampiamente fortificate; così la via Appia Antica, la via Latina e la stessa Tuscolana (direttrice che da Roma conduceva a Frascati) videro la costruzione sistematica di torri di difesa, spesso impostate su edifici romani in rovina (come nel caso della torre dell'Angelo e di Tor Fiscale lungo la via Latina e del castello di Cecilia Metella).

Considerata la funzione delle torri, che servivano essenzialmente all'avvistamento ed alla segnalazione, non conveniva affidarsi a costruzioni massicce quanto faticose e costose; in quest'ottica, la leggerezza del tufo, materiale ampiamente disponibile nella zona, permetteva una notevole elevazione della torre, nonché rapidi e sicuri restauri.

Le torri medievali, che attualmente si presentano per lo più isolate nel loro corpo quadrato o rettangolare, in origine, erano spesso assimilabili a dei castelli, con un accesso al primo livello, collegato per mezzo di ponte levatoio all'antemurale (il primo muro di difesa) ed un secondo ingresso che permetteva di entrare al piano terra; erano costruite secondo questo schema la Torre dell'Angelo, Tor Fiscale e la torre-ponte alla Caffarella. In molti casi, intorno al nucleo originario sorsero dei casali, con la duplice valenza di utilizzare la torre come protezione e di creare attorno ad essa un'ulteriore fortificazione. Tuttavia, queste

tipologie insediative vennero poco a poco abbandonate, a partire dalla fine del Quattrocento, a causa dell'introduzione delle armi da fuoco nella strategia militare. Una tesi ormai accreditata tra gli studiosi dell'Agro romano, è che il casale di Tor Vergata sia sorto, per volere del senatore Riccardo Annibaldi, attorno alla torre antica del XIII secolo, appartenuta a Magister Stephanus, la quale, nei sessanta anni tra il 1301 e il 1361, ormai completamente inserita nel casale, mutò il nome in "Turris Virgate".



*Quilici : Torre di Mezzavia*

Nell'atto del 1301, infatti, Giovanni I ereditò la Turris Magistri Stephani "cum toto seu territorio seu tenimento et terris qualitercumque et quocumque tempore per ipsum dominum Riccardum acquisitis jam ascriptis tenimento ipsius turris". I confini della Turris Magistri Stephani, citati nell'atto del 1301, sono praticamente sovrapponibili con quelli del tenimentum Albestucii Johannis Bobonis, cioè il futuro casale di Torrenova; con le proprietà Jacobi e Jordanes Ilperini che, da un atto del 1318, risultano confinanti con Torrenova; con il casale di Carcaricola, nel sec. XIV di proprietà della Chiesa di Sancte Pudentiane; con i beni della famiglia Gandolfo, proprietaria dei terreni confinanti con Carcaricola e con la stessa Tor Vergata.

L'alta torre di Mezzavia si individua all'altezza del km 11.400 della via Tuscolana, al bivio con la via Anagnina, sul lato sinistro del percorso. Il toponimo dell'edificio fortificato, realizzato in età medievale, deriva probabilmente dalla sua posizione, strategica ai fini del presidio territoriale, all'incirca a metà del percorso tra Roma (prendendo come riferimento le Mura Aureliane) e Frascati, nonché a cavallo di due strade di grande importanza, la Tuscolana e l'antica via Latina (corrispondente per lo più all'Anagnina moderna), percorsi



I risultati dei sopralluoghi effettuati, riguardanti anche le osservazioni, puntuali e dettagliate, scaturite dalle passeggiate lungo la via Tuscolana, sono contenute nell'opera *Collatia – Forma Italiae Regio I – Volumen Decimum*, De Luca Editore, Roma 1976.



*Quilici: il territorio del Suburbio ad est di Roma, in evidenza la viabilità antica*

All'altezza del km 13, in corrispondenza della vasta area denominata "Italcable", dell'ampiezza di circa 150 ettari, a 200 metri di distanza dall'ingresso, sono stati riscontrati resti relativi alle strutture degli antichi acquedotti e moltissimi frammenti laterizi, sparsi nelle fasce marginali al perimetro del lotto; inoltre, all'interno dell'area, in prossimità di una piattaforma leggermente rialzata, sono stati rilevati indizi attestabili alla presenza di una villa rustica. Complessivamente, l'estensione della zona interessata dalla presenza di reperti archeologici è pari a 1,6 ettari.

Nel terreno oggi Italcable, all'epoca dell'analisi svolta dal Quilici ancora libero ed intensamente coltivato, dissodato con la tecnica delle arature in profondità, la maggiore concentrazione di preesistenze archeologiche era individuabile nelle adiacenze del Fosso dell'Incastro, nel settore immediatamente prossimo alla Torre dei SS. Quattro.

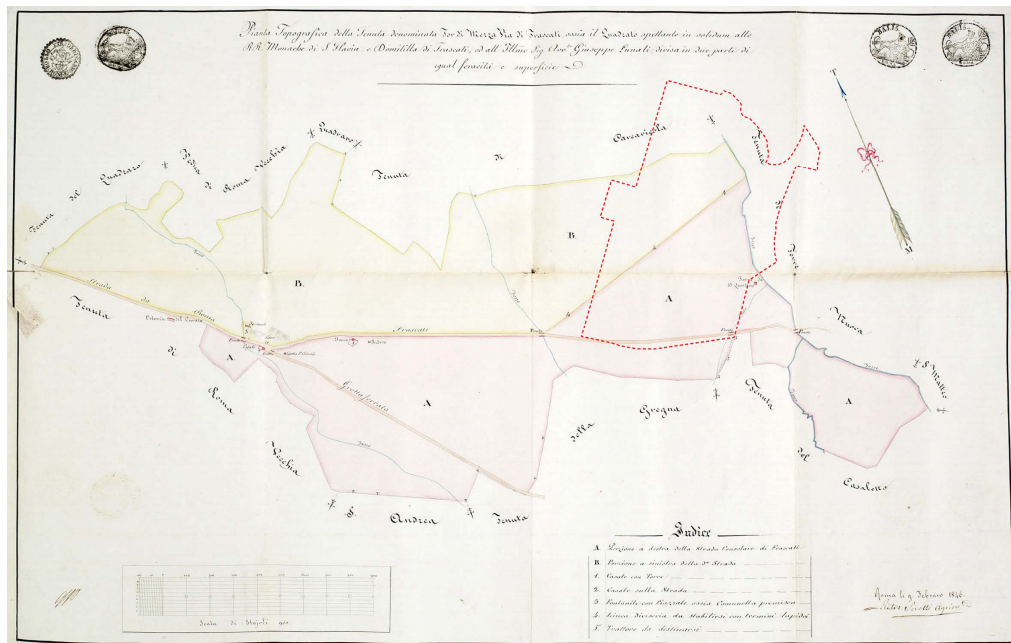
Tale ambito, in passato descritto in modo dettagliato dalle fonti più autorevoli (Tomassetti, Ashby, ecc.), si presenta attualmente soffocato da edifici sorti senza alcun criterio e realizzati al di fuori di un qualsiasi intervento coordinato. Soprattutto, le massicce opere di urbanizzazione sono state condotte con insufficiente rispetto per i valori depositati sul territorio.

Secondo Quilici, l'area era attraversata in età pre-imperiale da un'importante strada romana, collegamento tra Boville e Ponte Mammolo, le cui tracce sono state rinvenute solo episodicamente.

Il percorso, per quanto riguarda alcuni tratti, è stato confuso dallo stesso Quilici, che ne ha ipotizzato l'andamento attraverso la lettura delle foto aeree, con semplici impluvi, rimodellati dalle tante arature.

Tuttavia, nonostante i ritrovamenti discontinui del basolato, non è in discussione l'esistenza del percorso, quanto piuttosto la sua localizzazione.

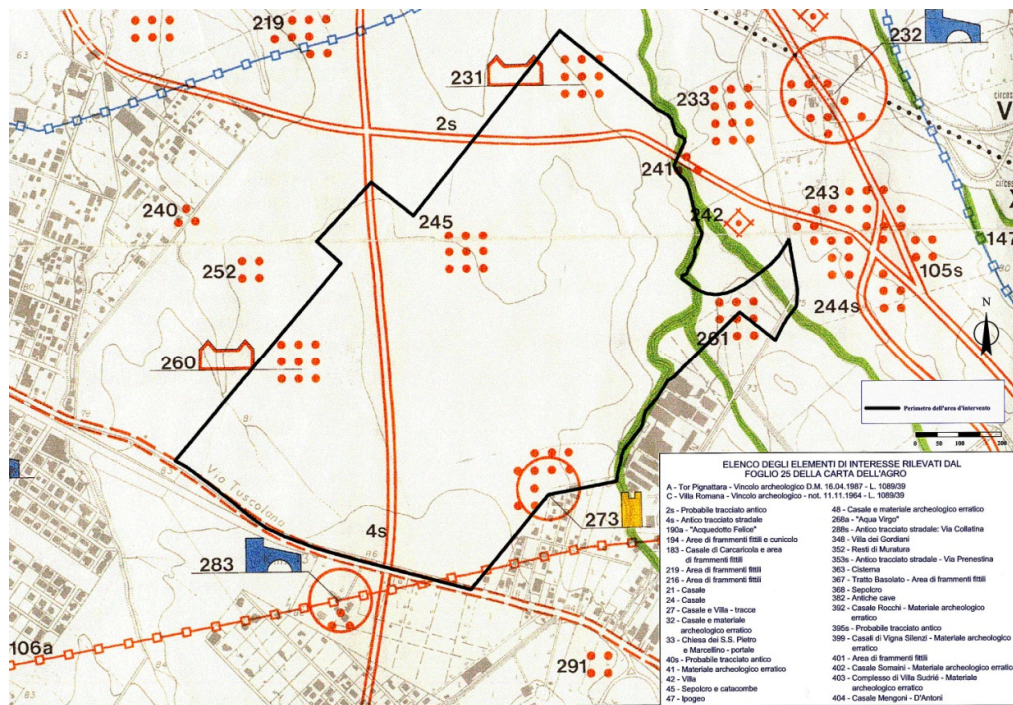
Recenti sondaggi, effettuati a Nord dell'area, hanno comprovato che la strada romana, rispetto ai vari andamenti prospettati, risulta traslata verso Est; l'accertato sviluppo del collegamento viario si avvicina al percorso del Fosso dell'Incastro, diversamente da quanto indicato nella Carta dell'Agro, dove, invece, il tracciato sembrerebbe dividere a metà l'area di Romanina.



*Pianta topografica della tenuta del Quadraro, 1846, in rosso il perimetro della centralità di Romanina*

### La Carta dell'Agro

La “Carta storica archeologica monumentale e paesistica del Suburbio e dell’Agro Romano” è una mappa che graficizza su 38 fogli in scala 1:10.000 (la stessa del PRG), utilizzando una propria simbologia, il censimento, che oggi si rivela del tutto inadeguato, di circa 6.000 elementi di interesse storico presenti sul territorio, secondo l’accezione del termine “bene culturale ed ambientale”.



Stralcio della Carta dell'Agro relativo alla Centralità di Romanina, indicata dal perimetro nero

Nel Decreto Presidenziale di approvazione del Piano Regolatore Generale (DPR del 18/10/1965) era stata inserita la prescrizione di redigere una carta, peraltro già allo studio presso la X Ripartizione del Comune di Roma dal 1960, che riportasse l'alta concentrazione di beni sul territorio romano, per allegarla al Piano. Un primo riversamento dei dati fu recepito dalla variante al PRG del 1974; il lavoro di ricognizione e di censimento è proceduto negli anni, concludendosi con l'approvazione della Carta da parte del Consiglio Comunale, con Delibera n. 959 del 18/03/1980 e con la successiva presa d'atto n. 11527 del 27/12/88. Per una differenziazione di massima dei periodi storici sono stati adottati tre colori: il rosso per il periodo fino al V secolo D.C., il giallo per il Medioevo, dal V fino alla fine del XIV secolo; il blu per l'età moderna, dal XV secolo ad oggi. La viabilità è stata indicata in colore rosso, indipendentemente dalla cronologia; inoltre, sono stati riportati i confini del Comune di Roma, i limiti delle Circoscrizioni, le zone di giurisdizione delle tre Soprintendenze Archeologiche di Stato (di Roma, di Ostia e dell'Etruria meridionale), infine, i perimetri delle zone vincolate. I vincoli archeologici e monumentali (legge 1089/1939) sono indicati in rosso; i vincoli paesistici e ambientali (leggi 363/1909, 1497/1939 e 431/1985) in verde. Tutti i rinvenimenti riportati sono sottoposti a due tipi di schedatura: una fotografica e l'altra scientifica, che vanno a confluire in un'unica scheda, completa di tutte le informazioni acquisite, consistenti nei seguenti dati: fotografia in formato ridotto 6x6, titolo, ubicazione, dati catastali, destinazione di PRG, eventuali vincoli, descrizione dello stato attuale, notizie storiche ed artistiche desunte dalle fonti, osservazioni e proposte.

Come è rilevabile dallo stralcio del foglio 25, si sarebbero dovuti trovare, nell'ambito due importanti tracciati stradali (2s e 4s), oltre a numerose aree di frammenti fittili (219, 240, 245, 252, ecc

La realtà delle effettive presenze archeologiche, che si è potuta ricostruire negli ultimi anni è, come dimostrano le indagini effettuate, profondamente diversa, in senso qualitativo e quantitativo.

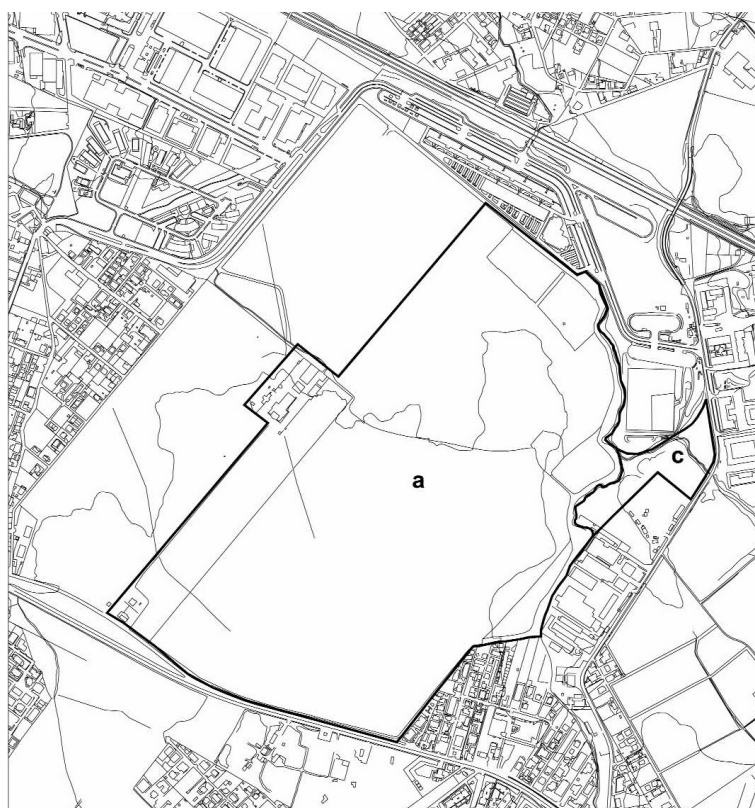


## 2. LE DIMENSIONI E LE FUNZIONI DEL PROGETTO

### 2.1 Le previsioni del nuovo Piano Regolatore Generale per l'area della Romanina

Il nuovo Piano Regolatore Generale approvato dal Consiglio Comunale con Deliberazione 18 del 12/2/08, destina l'area a nuova centralità di livello urbano, sottoponendo di conseguenza la trasformazione dell'area alla procedura del Progetto urbano prevista dall'articolo 15 delle norme tecniche di attuazione.

Il nuovo piano prevede anche il prolungamento della linea metropolitana A dalla attuale stazione di Anagnina fino al cuore della nuova centralità della Romanina ed indica la obbligatorietà a lasciare un'area di circa 11 ettari all'interno del perimetro della nuova centralità da destinarsi al futuro nodo di scambio.



La scheda allegata alle norme tecniche di attuazione fornisce le dimensioni della capacità insediativa, i rapporti fra SUL (superficie utile lorda) pubblica e SUL privata, la dimensione delle aree di cessione alla amministrazione pubblica.

Il totale della Superficie utile lorda è pari a 352.935, con un indice di edificabilità di 0,16 mq/mq e una percentuale di Sul pubblica e Sul privata pari rispettivamente a circa il 60 e il 40% della SUL totale. Le destinazioni d'uso ammesse sono le seguenti:

- 20% Abitative

- 60% Commerciali; Servizi; Turistico-ricettive
- 20% Flessibile

<b>ANAGNINA ROMANINA - Municipio X</b>				
Superficie Territoriale (St)	mq	926.166		
Superficie Utile Lorda (SUL)	mq	352.935		
<b>Previsioni edificatorie - Quota privata</b>				<b>Destinazioni d'uso esistenti</b>
Sub Ambito	St	ET	SUL privata	
	mq	mq/mq	mq	
a (M1)	888.898	0,165	146.668	
c (N)	37.268	0,050	1.863	
<b>Totale generale</b>	<b>926.166</b>	<b>0,16</b>	<b>148.532</b>	
<b>Previsioni edificatorie totali</b>				
St	SUL privata	SUL pubblica	SUL Totale	% cessione aree
mq	mq	mq	mq	
926.166	148.532	204.403	352.935	57,9%
<b>Destinazioni d'uso ammesse</b>				SUL Totale mq
20% Abitative				70.587
60% Commerciali; Servizi; Turistico-ricettive				211.761
20% Flessibile				70.587
<b>TOTALE</b>				<b>352.935</b>

Nota: il progetto dovrà prevedere una superficie da destinare a nodo di scambio non inferiore a 11,0 ha

## 2.2 La nuova proposta per la centralità urbana Romanina

La proposta di progetto per la centralità urbana di Romanina si basa sui contenuti di due memorie di Giunta del Comune di Roma:

- Indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nelle Centralità "Anagnina-Romanina"- 4 ottobre 2010
- L'attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianificare. Indirizzi operativi, criteri e criticità – 20 ottobre 2010

In particolare, nella prima memoria, viene messa in evidenza la necessità di definire, nel processo di attuazione delle Centralità, criteri e modalità di individuazione di funzioni di livello urbano e metropolitano e di verifica della loro sostenibilità e fattibilità economico - sociale e finanziaria e di procedere ad una selezione a partire da proposte concrete e da specifiche scelte strategiche e indirizzi operativi dell'Amministrazione comunale. In linea con il contenuto della memoria l'Amministrazione ha manifestato l'interesse a realizzare uno spazio destinato allo spettacolo e all'Intrattenimento musicale con finalità sociali nella centralità di Anagnina-Romanina (Città delle Arti e dei Mestieri). L'individuazione di questa funzione urbana di eccellenza è coerente con la localizzazione in un settore della città caratterizzato dalla presenza dell'Università di Tor Vergata e della futura Città dello Sport, e quindi di funzioni connesse e complementari a quelle sopra richiamate, grazie anche ad una adeguata accessibilità garantita dalla previsione di un tracciato di metropolitana leggera che parte dalla stazione di Anagnina e arriva a Torre Angela, intercettando il previsto tracciato della metropolitana C.

La realizzazione di tale spazio, come recita la memoria di Giunta, può contare sulla possibilità di riuso dei manufatti delle ex "Officine Marconi", prevedendone la ristrutturazione e la successiva cessione gratuita all'Amministrazione comunale. Pertanto al fine di garantire il finanziamento dell'attrezzatura pubblica citata, senza oneri per il Comune, il Progetto urbano della Centralità potrà prevedere un incremento della quota della SUL privata, quale "corrispettivo" o "premieria" per il raggiungimento degli obiettivi pubblici prefissati.

Questi indirizzi operativi sono ribaditi nella seconda memoria di Giunta che evidenzia alcune criticità riscontrate nelle diverse situazioni delle centralità, consistenti prevalentemente nella difficoltà sia di adeguamento e di realizzazione delle infrastrutture per la mobilità, sia di selezione e di allocazione delle funzioni urbane e metropolitane di pregio, sia di reale fattibilità finanziaria e gestionale dell'operazione complessiva. Un ulteriore elemento di criticità riscontrato per l'attuazione delle Centralità da pianificare, strettamente connesso a quelle suindicate, è rappresentato dalla ridotta potenzialità edificatoria delle stesse che corrisponde a un indice di edificabilità territoriale medio Etm pari a 0,23 mq/mq per il totale delle Centralità e a 0,28 mq/mq se riferito alle sole Centralità su aree di proprietà privata.

La memoria di Giunta prevede, pertanto, la possibilità di incrementare la potenzialità edificatoria delle Centralità da pianificare, con una quota di Sul premiale da attribuire ai proprietari promotori delle Centralità, quale corrispettivo per il contributo offerto ai fini del conseguimento e del buon esito degli obiettivi pubblici e di interesse pubblico prefissati, attraverso il superamento delle summenzionate criticità.

Tale incremento della potenzialità edificatoria viene individuato come valore massimo dell'indice di edificabilità territoriale medio Etm pari a 0,6 mq/mq.

Sulla base di questi indirizzi operativi, del procedimento negoziale avviato tra l'operatore privato e l'amministrazione e della conseguente richiesta di Variante al PRG, si è proceduto alla redazione del presente progetto urbanistico che si configura come accordo di programma (legge 142/90).

Le dimensioni insediative previste dal progetto sono costituite da 600.777 metri quadrati di superficie utile lorda (SUL) e un indice di edificabilità pari a 0,64 mq/mq.

La dimensione dell'area di intervento è di circa 92,6 ettari (926.787 metri quadrati).

La superficie utile lorda privata è pari a 570.700 mq. Le funzioni da insediare sono le seguenti:

- a) Circa il 70% della superficie utile lorda è destinato a funzioni residenziali con l'insediamento di 10773 abitanti.

Di questa quota 15.000 mq sono destinati ad Abitazioni collettive (Edilizia residenziale sociale) Legge 123/2008

- b) Circa il 30% della superficie utile lorda è destinata ad attività non residenziali e in particolare:

- Funzioni turistico-ricettive 15.000 mq

- Funzioni commerciali 50.000 mq
- Funzioni direzionali 76.710 mq
- Servizi 25.000 mq

La Superficie utile lorda pubblica è pari a 30.077 mq articolata nelle seguenti funzioni:

- Servizi 10.000 mq
- Servizi pubblici di livello urbano-Attrezzature collettive (per lo sport, lo spettacolo, la cultura, ricreative, congressuali) 14.077 mq
- Servizi 6.000 mq

#### Dimensionamento degli standard urbanistici

Il calcolo per il dimensionamento dei servizi pubblici e del verde pubblico è stato effettuato in base all'art 8 comma 1 delle NTA del PRG che prescrive la dotazione di 6,5 mq ad abitante per servizi pubblici e 9,5 mq per verde pubblico.

Il calcolo per il dimensionamento dei parcheggi pubblici è stato effettuato in base all'art. 7 comma 15 delle NTA del PRG (vedi tabella 2) che prevede la seguente deroga: "Per gli edifici localizzati ad una distanza inferiore a m. 500, misurata come percorso pedonale più breve, da fermate o stazioni di trasporto pubblico ferroviario regionale o metropolitano o da fermate poste nei "corridoi riservati al trasporto pubblico di superficie" di cui all'art. 94, comma 12, la dotazione di parcheggi pubblici può essere ridotta agli standard minimi stabiliti da norme statali o regionali."

In considerazione della presenza di due fermate della metropolitana leggera previste dal progetto per la centralità e della conseguente distanza degli edifici inferiore ai 500 metri (come si evince dallo schema a) *Accessibilità dalle fermate della metropolitana leggera*) si è proceduto al calcolo della dotazione di parcheggi pubblici facendo riferimento al DM 1444/68 che prescrive per le funzioni residenziali la dotazione di 2,5 mq ad abitante e per le funzioni non residenziali 4mq/10mq SUL.

Per la funzione commerciale si è effettuato il calcolo della dotazione dei parcheggi pubblici in base alle indicazioni dell'art 7 comma 1 delle NTA del PRG.

#### Monetizzazione parcheggi pubblici non reperiti

Il comma 20 dell'art 7 delle NTA del PRG prevede la monetizzazione dei parcheggi non reperiti per effetto dell'applicazione delle deroghe consentite al comma 15. La differenza tra la dotazione di parcheggi pubblici calcolata in base alle NTA dal PRG, in assenza di deroga (vedi tabella 1), e la dotazione di parcheggi pubblici reperita nel progetto presentato (vedi tabella 3) è pari a **64990,6 mq**:

<b>Totale parcheggi pubblici PRG</b>	<b>233.137,9 mq</b>
<b>Totale parcheggi pubblici Progetto</b>	<b>168.147,3 mq</b>

Come dato puramente indicativo si riporta un primo calcolo di monetizzazione della quota di parcheggi pubblici non reperita nella centralità, effettuato in base alla delibera C.C. n. 73 del 30/31 luglio 2010.

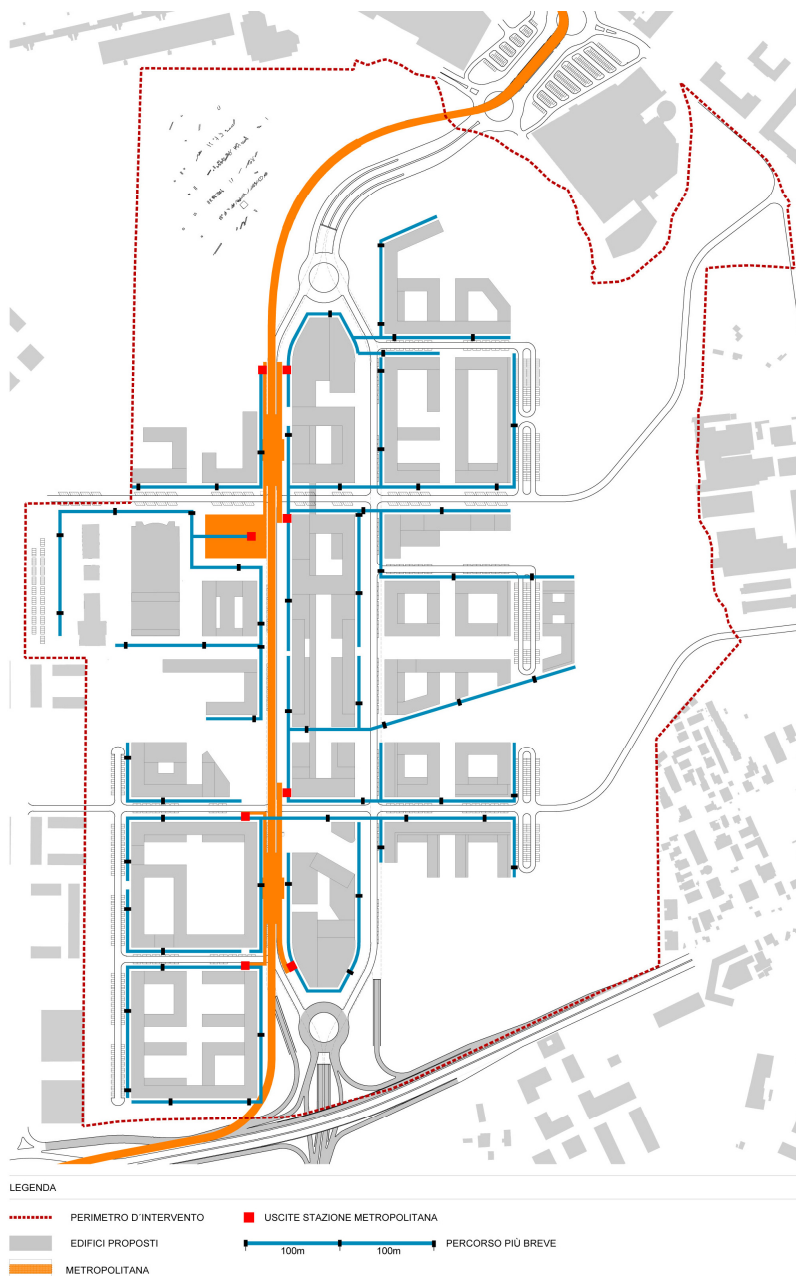
**V = 3.144,44 €/mq**

**K = 27,15%**

**Tum = 3.144,44 x 0,2715 x 0,2 x 0,75 = 128 €/mq**

**Monetizzazione aree pubbliche: 64990,6 mq x 128 €/mq = 8.318.796,8 mil di euro**

a) *Accessibilità dalle fermate della metropolitana leggera*



**Tabella 1 - FABBISOGNO STANDARD URBANISTICI SECONDO LE NTA DEL PRG PIU' RESTRITTIVE (ART 7 comma 1)**

**CENTRALITA' URBANA ANAGNINA – ROMANINA - SUL TOTALE 600.777  
SUL PRIVATA 570.700 mq**

<u>Residenziale</u>			Rif. NTA
<b>SUL</b>	Cu/b	<b>388990</b>	Art.6 comma1
Abitanti (37,5mq/ab)		10373	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	9,5mq/ab	98543,5	Art.8 comma1
Servizi	6,5mq/ab	67424,5	Art.8 comma1
Parcheggi	1,6mq/10mq SUL	62238,4	Art.7 comma1
<u>Abitazioni collettive (Edilizia residenziale sociale)</u>			Art 3 comma 5
SUL (37,5mq/ab)	(Cu/b)	<b>15000</b>	Art.6 comma1 lett. a
Abitanti		400	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	9,5mq/ab	3800	Art.8 comma1
Servizi	6,5mq/ab	2600	Art.8 comma1
Parcheggi	2mq/10mq SUL	3000	Art.7 comma1
<u>Turistico -ricettive</u>			
<b>SUL</b>	Cu/m	<b>15000</b>	Art.6 comma1
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	6000	Art.8 comma2
Parcheggi	6mq/10mq SUL	9000	Art.7 comma1
<u>Commerciale</u>			
<b>SUL</b>	Cu/a	<b>50000</b>	Art.6 comma1
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	20000	Art.8 comma2
Parcheggi	20mq/10mq Sup vendita	32.500	65000
	10mq/10mq restante SUL	17.500	17500
	<b>Totale</b>	<b>82500</b>	
<u>Direzionale</u>			
<b>SUL</b>	Cu/b	<b>76710</b>	Art.6 comma1
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	30684	Art.8 comma2
Parcheggi	4mq/10mq SUL	30684	Art.7 comma1
<u>Servizi</u>			
	Servizi alle persone		
<b>SUL</b>	Cu/m	<b>25000</b>	Art.6 comma1
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	10000	Art.8 comma2
Parcheggi	6mq/10mq SUL	15000	Art.7 comma1
<b>SUL PUBBLICA 30077 mq</b>			
<u>Servizi</u>			Rif. NTA
SUL	(Cu/m)	<b>10000</b>	Art.6 comma1 lett. c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	4000	Art.8 comma2
Parcheggi	6mq/10mq SUL	6000	Art.7 comma1
<u>Servizi pubblici di livello urbano-Attrezzature collettive (per lo sport, lo spettacolo, la cultura,</u>			

<u>ricreative, congressuali)</u>			
SUL	(Cu/a)	<b>14077</b>	Art.6 comma1 lett. c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	5630,8	Art.8 comma2
Parcheggi	15mq/10mq SUL	21115,5	Art.7 comma1
<u>Servizi</u>			
SUL	(Cu/m)	<b>6000</b>	Art.6 comma1 lett. c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	2400	Art.8 comma2
Parcheggi	6mq/10mq SUL	3600	Art.7 comma1

### Totale Standard

Servizi pubblici	70024,5
Verde pubblico	181058,3
Parcheggi pubblici	233137,9

### Tabella 2 - FABBISOGNO STANDARD URBANISTICI SECONDO LA DEROGA PREVISTA DALL'ART 7 COMMA 15 - NTA DEL PRG

#### CENTRALITA' URBANA ANAGNINA – ROMANINA - SUL TOTALE 600.777 SUL PRIVATA 570.700 mq

<u>Residenziale</u>				Rif. NTA
<b>SUL</b>	Cu/b	<b>388990</b>		Art.6 comma1 lett.a
Abitanti (37,5mq/ab)		10373		
<u>Standard</u>		<u>mq</u>		
Verde pubblico	9,5mq/ab	98543,5		Art.8 comma1
Servizi	6,5mq/ab	67424,5		Art.8 comma1
Parcheggi	2,5 mq/ab	25932,5		DM 1444/68
<u>Abitazioni collettive (Alloggi sociali-standard aggiuntivi)</u>				
SUL (37,5mq/ab)	(Cu/b)	<b>15000</b>		Art.6 comma1 lett. a
Abitanti		400		
<u>Standard</u>		<u>mq</u>		
Verde pubblico	9,5mq/ab	3800		Art.8 comma1
Servizi	6,5mq/ab	2600		Art.8 comma1
Parcheggi	2,5 mq/ab	1000		DM 1444/68
<u>Turistico -ricettive</u>				
<b>SUL</b>	Cu/m	<b>15000</b>		Art.6 comma1 lett.c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>		
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	6000		Art.8 comma2
Parcheggi	4mq/10mq SUL	6000		DM 1444/68
<u>Commerciale</u>				
<b>SUL</b>	Cu/a	<b>50000</b>		Art.6 comma1 lett.b
<u>Standard</u>		<u>mq</u>		
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	20000		Art.8 comma2
Parcheggi	20mq/10mq Sup vendita	32.500	65000	Art.7 comma1
	10mq/10mq restante SUL	17.500	17500	
	<b>Totale</b>	<b>82500</b>		
<u>Direzionale</u>				
<b>SUL</b>	Cu/b	<b>76710</b>		Art.6 comma1 lett.c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>		
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	30684		Art.8 comma2
Parcheggi	4mq/10mq SUL	30684		DM 1444/68

Servizi	Servizi alle persone		
<b>SUL</b>	Cu/m	<b>25000</b>	Art.6 comma1 lett. c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	10000	Art.8 comma2
Parcheggi	4mq/10mq SUL	10000	DM 1444/68

### SUL PUBBLICA 30077 mq

Servizi			Rif. NTA
SUL	(Cu/m)	<b>10000</b>	Art.6 comma1 lett. c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	4000	Art.8 comma2
Parcheggi	4mq/10mq SUL	4000	DM 1444/68

### Servizi pubblici di livello urbano-Attrezzature collettive (per lo sport, lo spettacolo, la cultura, ricreative, congressuali)

SUL	(Cu/a)	<b>14077</b>	Art.6 comma1 lett. c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	5630,8	Art.8 comma2
Parcheggi	4mq/10mq SUL	5630,8	DM 1444/68

Servizi			
SUL	(Cu/m)	<b>6000</b>	Art.6 comma1 lett. c
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Verde pubblico	4mq/10mq SUL	2400	Art.8 comma2
Parcheggi	4mq/10mq SUL	2400	DM 1444/68

### Totale Standard

Servizi pubblici	70024,5
Verde pubblico	181058,3
Parcheggi pubblici	168147,3

**Tabella 3 - FABBISOGNO STANDARD URBANISTICI REPERITO NEL PROGETTO**

	PREVISIONE PRG	PREVISIONE DI PROGETTO	EXTRA STANDARD
		Superficie (MQ)	
<b>VERDE PUBBLICO</b>		V1	83.471
		V2	5.432
		V3	6.824
		V4	78.893
		V5	87.938
		V6	9.413
		V7	8.734
		V8	7.245
		V9	5.145
		V10	11.982
	<b>TOTALE</b>	<b>181.058</b>	
<b>SERVIZI PUBBLICI</b>		S1	10.700
		S2	35.414
		S3	24.051
	<b>TOTALE</b>	<b>70.025</b>	
<b>PARCHEGGI PUBBLICI</b>		Multipiano (P1)	19.325
		Multipiano (P2)	19.325
		Interrati (ZR3)	93.692
		Interrati (ZP2)	5.631
		A raso	30.174
	<b>TOTALE</b>	<b>168.147</b>	
			<b>124.020</b>
			<b>140</b>
			<b>0</b>



**Tabella 4 - DOTAZIONE PARCHEGGI PERTINENZIALI ART 7 COMMA 1 NTA PRG**

<u>Residenziale</u>			Rif. NTA
<b>SUL</b>	Cu/b	<b>388990</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi privati	4mq/10mq SUL	155596	Art.7 comma1
<u>Abitazioni collettive (Alloggi sociali-standard aggiuntivi)</u>			
<b>SUL</b>	(Cu/b)	<b>15000</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	4mq/10mq SUL	6000	Art.7 comma1
<u>Turistico -ricettive</u>			
<b>SUL</b>	Cu/m	<b>15000</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	4mq/10mq SUL	6000	Art.7 comma1
<u>Commerciale</u>			
<b>SUL</b>	Cu/a	<b>50000</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	2mq/10mq SUL	10000	Art.7 comma1
<u>Direzionale</u>			
<b>SUL</b>	Cu/b	<b>76710</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	4mq/10mq SUL	30684	Art.7 comma1
<u>Servizi</u>			
<b>SUL</b>	Cu/m	<b>25000</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	4mq/10mq SUL	10000	Art.7 comma1

**SUL PUBBLICA 30.077 mq**

<u>Servizi</u>			Rif. NTA
<b>SUL</b>	(Cu/m)	<b>10000</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	4mq/10mq SUL	4000	Art.7 comma1
<u>Servizi pubblici di livello urbano-Attrezzature collettive (per lo sport, lo spettacolo, la cultura, ricreative, congressuali)</u>			
<b>SUL</b>	(Cu/a)	<b>14077</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	2mq/10mq SUL	2815,4	Art.7 comma1
<u>Servizi</u>			
<b>SUL</b>	(Cu/m)	<b>6000</b>	
<u>Standard</u>		<u>mq</u>	
Parcheggi	4mq/10mq SUL	2400	Art.7 comma1

**Totale parcheggi pertinenziali** 227495,4

### **3. GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO**

Le nuove centralità metropolitane previste nel nuovo Piano Regolatore Generale di Roma danno corpo all'organizzazione multipolare del territorio urbano attraverso una forte caratterizzazione funzionale e metodologica e uno stretto collegamento nodale con le reti di comunicazione. Tali centralità dovranno svolgere un ruolo di riferimento, identità e polarizzazione della nuova organizzazione metropolitana.

In questo senso, l'obiettivo principale del progetto della Romanina è colmare il deficit di centralità del settore urbano. Tale obiettivo potrà essere raggiunto grazie alle seguenti strategie:

- Garantire la qualità, la capacità di attrazione e l'unità morfologica dello spazio urbano
- Valorizzare il patrimonio archeologico e culturale;
- Riorganizzare l'accessibilità e la mobilità del settore urbano;
- Garantire l'inserimento del nuovo intervento nel contesto urbano – ambientale, sociale ed economico;
- Promuovere l'innovazione nelle reti tecnologiche e nella performance ambientale;
- Assicurare il controllo della qualità e la gestione a lungo termine dell'operazione.

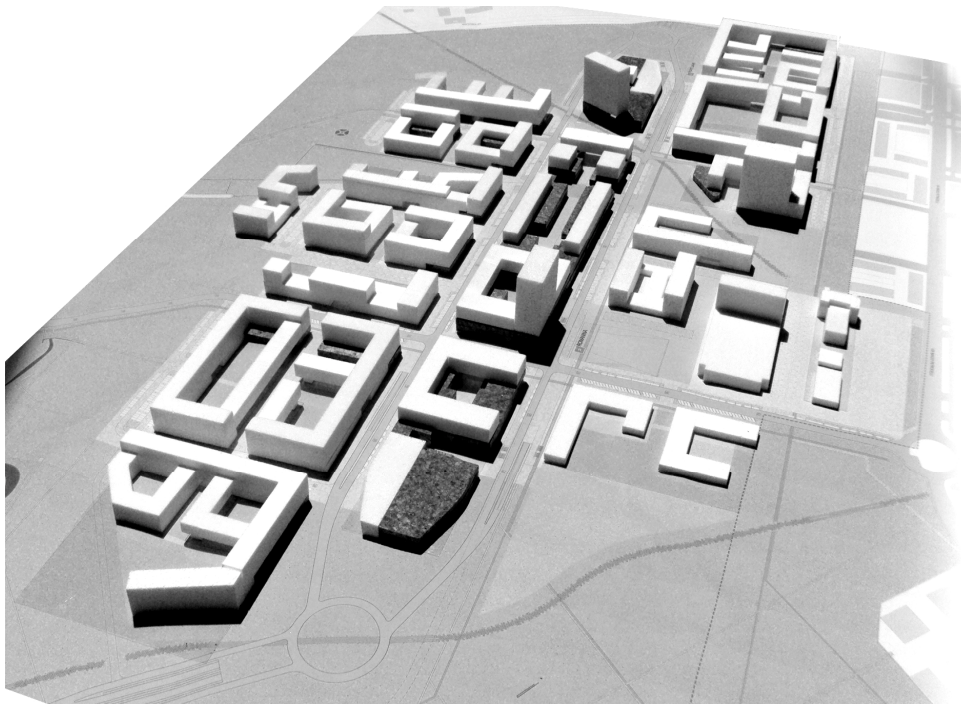
#### **3.1 Qualità urbana e unità morfologica**

I requisiti di integrazione e di capacità di attrazione sono decisivi per la Romanina, situata in una periferia costituita da tessuti di edilizia recente in cui gli spazi edificati, pur standardizzati, si susseguono senza una apparente logica d'insieme.

La morfologia dello spazio pubblico, che garantisce l'integrazione degli insediamenti adiacenti e il loro contatto diretto con il nuovo centro, è il quadro di riferimento del progetto. Al tracciato del reticolo di strade si sovrappone una rete di canali di livello inferiore, ad uso pedonale o ciclabile, con i quali si intende aumentare la permeabilità visiva e funzionale tra la città e i suoi spazi aperti. Tale rete sarà rinforzata anche dalla prevista permeabilità degli isolati.

Partendo dal reticolo stradale, gli spazi pubblici si dilatano dando luogo alle piazze, che sorgono quali luoghi distintivi privilegiati della centralità.

Il negativo del tracciato del reticolo regolare delle vie dà luogo a isolati. Gli edifici potranno assumere forme irregolari, rompendo così la monotonia del reticolo e lasciandosi attraversare da canali di continuità visiva e ambientale. In tal modo, la morfologia urbana è dettata dalle maglie del reticolo ma lascia aperte le forme della sua occupazione, consentendo così pur nel variare delle tipologie, la coesione della morfologia urbana e il comfort ambientale.



### **3.2 Valorizzare il patrimonio archeologico e culturale**

L'area di intervento del progetto presenta alcuni elementi di rilevante valore ai fini della progettazione dell'intervento: dalle visuali verso i Castelli Romani, all'emergenza della torre medievale dei S.S. Quattro, alle Officine Marconi esempio di archeologia industriale, ai reperti archeologici emersi nella campagna di sondaggi avviata a partire dal 2004.

La scelta è quella di rendere questi elementi punti qualificanti della organizzazione della nuova centralità.

Il sistema dei reperti archeologici (la villa romana a nord e i tracciati stradali antichi) sono segni che caratterizzano l'organizzazione spaziale dell'intervento. Il tracciato stradale romano che attraversa l'area da est ad ovest diventa un percorso pedonale intorno al quale si struttura un sistema di piazza anch'esse pedonali e costituisce un segno forte di interruzione della griglia dell'intervento. La villa romana è valorizzata come punto centrale dell'organizzazione dell'area nord del parco.

Il disegno del parco con la sua penetrazione all'interno dell'edificato, valorizza la torre dei S.S. Quattro e consente e sottolinea la visuale verso i castelli.

Le Officine Marconi, riqualificate, sono parte integrante della Città delle Arti e dei Mestieri.

### **3.3 Riorganizzare l'accessibilità e la mobilità del settore urbano**

Il sistema urbano, in cui i centri appartenenti allo stesso ordine gerarchico si distinguono dal centro superiore solo per una minore intensità di offerta, tende oggi ad essere sostituito da un sistema di *centralità diffuse*, basato su polarità di pari intensità ma diverse fra loro in

termini di offerta qualitativa. In tale sistema, i flussi di relazioni non si muovono verso il centro ma si dirigono alternativamente verso i vari nodi della rete, a seconda della specificità della domanda. Alla luce di questo nuovo paradigma, le aree metropolitane costituiscono sistemi interrelati di centralità parziali, seppure complementari, ove l'accessibilità è la qualità fondamentale dei nodi della rete.

Anche se la centralità di Romanina risente positivamente della vicinanza di assi stradali strutturanti e svolge una funzione strategica di complemento del sistema anulare dell'area metropolitana, tali condizioni non svolgono di per sé una funzione generatrice di centralità. In questo senso, il progetto della centralità intende potenziare il sistema di accessibilità e la fluidità della mobilità.

Il problema dell'accessibilità impone di affrontare il dilemma che oppone il potenziamento della capacità e dell'efficienza dei sistemi di mobilità, da una parte e, dall'altra, la difesa della fruibilità dello spazio pubblico dagli attacchi del traffico automobilistico. Alla Romanina si dovrà garantire la fluidità dei collegamenti locali e lo scorrimento del traffico di attraversamento rapido, evitando, però, grandi barriere nello spazio pubblico. Tali obiettivi si materializzano nelle seguenti opzioni del progetto urbanistico:

- Concentrazione dello spazio di socialità intensa (la nuova "spina centrale"), ove convergono importanti sistemi di mobilità, quali la metropolitana leggera di collegamento con le zone situate all'interno e all'esterno del *Grande Raccordo Anulare* (in particolare con Tor Vergata) e l'offerta più significativa di parcheggi pubblici;
- Ristrutturazione del trasporto collettivo e della mobilità veicolare, pedonale e ciclabile;
- Localizzazione strategica dei nuovi impianti destinati alle attrezzature collettive, sia rispetto alla nuova centralità che ai quartieri circostanti;
- Continuità e corretto dimensionamento degli spazi pubblici.

### **3.4 Inserimento nel contesto urbano**

La costruzione *ex novo* di una zona che polarizza un intero settore urbano pone la questione particolarmente complessa dell'inserimento urbano, giacché si tratta, in realtà, di un'alterazione del contesto più che del semplice inserimento di un'altra tessera di un mosaico già esistente.

L'edilizia prevalentemente residenziale che circonda la futura centralità della Romanina è, per così dire, assuefatta all'assenza di servizi e impianti di livello urbano accessibili a piedi, in bicicletta o in treno, da cui una forte dipendenza dall'automobile e una discontinuità degli spazi di circolazione.

Per questa ragione è importante che la forte accessibilità su scala metropolitana prevista per questo progetto vada di pari passo con una serie di misure sufficienti e necessarie per

“radicare” gli spazi centrali proposti nel loro circondario più vicino, trovi cioè corrispondenza con un’ altrettanta forte accessibilità di scala locale.

Tale “radicamento” è perseguito su un doppio livello di attuazione. Da una parte, attraverso il disegno della viabilità proposto, che crea un reticolo di strade locali completato da una strada di quartiere in tunnel nella spina centrale e da strade diagonali a vocazione pedonale e ciclabile (corridoi archeologici) che convergono al centro. Dall’altra attraverso una serie di piccoli interventi puntuali, destinati ad aumentare in numero e qualità i collegamenti dei quartieri esistenti con il loro nuovo centro.

### **3.5 Sostenibilità e innovazione**

La sostenibilità dell’ambiente urbano è intesa generalmente in due modi diversi:

Come preoccupazione per la qualità dell’ambiente urbano locale dove la densità di occupazione e il comfort climatico urbano sono i temi principali,

Come preoccupazione a largo spettro per la qualità dell’ambiente in un determinato territorio, che si tende ad estendere a tutta la Terra. In questo caso, i problemi posti dalle conseguenze dell’urbanizzazione durante il suo ciclo di vita raggiungono la massima complessità e l’ottimizzazione del consumo e la produzione di energia sono i principali terreni d’azione.

Quanto alle preoccupazioni per l’ambiente locale, attraverso lo studio del comfort climatico urbano si è cercato di raggiungere i migliori risultati, minimizzando l’impatto e ottimizzando la qualità ambientale finale. Rispetto alle preoccupazioni per l’ambiente globale, l’elevata performance ambientale dell’area urbanizzata e dei suoi edifici consentirà di ottenere risultati notevoli suscettibili di contribuire alla fattibilità economica dell’operazione. In questa ottica, si deve tener conto dell’ottimizzazione dell’uso di determinate risorse ambientali a rischio, quali:

- L’Energia: efficienza e autonomia energetica, regolando l’esposizione degli edifici al sole e all’ombra, selezionando materiali da costruzione adeguati e attuando misure per la gestione microclimatica degli spazi aperti e chiusi; progettazione adeguata all’uso dell’energia solare passiva;
- L’Acqua: promozione della gestione ecologica del ciclo idrologico, incentivando l’infiltrazione naturale e i sistemi di trattamento naturale; progettazione adeguata all’uso dell’energia solare passiva;
- L’Aria: attraverso la vegetazione, promuovendo la sua circolazione e filtraggio e tramite l’incentivo alla riduzione degli spostamenti motorizzati più inquinanti;
- Il Suolo: attraverso un rivestimento adeguato e l’aumento della materia organica disponibile.

### **3.6 Gestione a lungo termine**

Un intervento urbano delle dimensioni di quello della Romanina non può essere realizzato integralmente a breve termine, né è possibile definire esattamente le attività che si andranno ad insediare, tutte le caratteristiche dei mezzi di mobilità che la serviranno, il ritmo di costruzione e commercializzazione, il modo in cui la domanda condiziona le tipologie, e così via, ragion per cui le modalità di gestione di questo intervento non possono essere prestabilite in modo inflessibile e definitivo, come se si trattasse della progettazione di un semplice edificio.

Nel quadro di incertezza che oggi avvolge lo sviluppo di una città, il fattore tempo è determinante nella gestione a lungo termine. Tenerne conto significa che le varie opzioni si modificano mano a mano che le nuove variabili entrano nell'equazione, sicché il quadro finale non può essere fissato rigidamente, senza il rischio di compromettere il successo dell'operazione.

E' necessario garantire un ampio margine di libertà nelle decisioni che saranno prese. E' indispensabile avere la possibilità di adattare la proposta urbanistica alle esigenze dei futuri occupanti degli spazi, integrare gli esiti delle lunghe trattative con gli operatori dei sistemi che alimenteranno la centralità, tener conto dei condizionamenti e del trend del mercato immobiliare. Si tratta di variabili che, per un periodo che sarà necessariamente lungo, dovranno essere valutate. In questo contesto, non è auspicabile definire programmi o soluzioni definitivi, in un progetto urbanistico immutabile. La strategia che si intende perseguire è quindi quella della flessibilità della realizzazione delle parti nel quadro di un disegno urbano che definisce le opzioni fondamentali della sua configurazione. Di fatto, il planovolumetrico esemplificativo presentato non è altro che una delle molteplici alternative possibili di costruzione della forma urbana. Ciò implica una particolare attenzione alle attività e alle iniziative che sono il fulcro della nuova centralità ed un coordinamento nel tempo, costante, della realizzazione del progetto.

A tale fine, è indispensabile concepire un progetto in cui l'elemento essenziale - lo spazio pubblico - sia progettato in modo rigoroso, i parametri di edificabilità siano definiti e gli spazi destinati alle grandi categorie funzionali siano distribuiti in modo da mettere in risalto il carattere dell'area centrale.

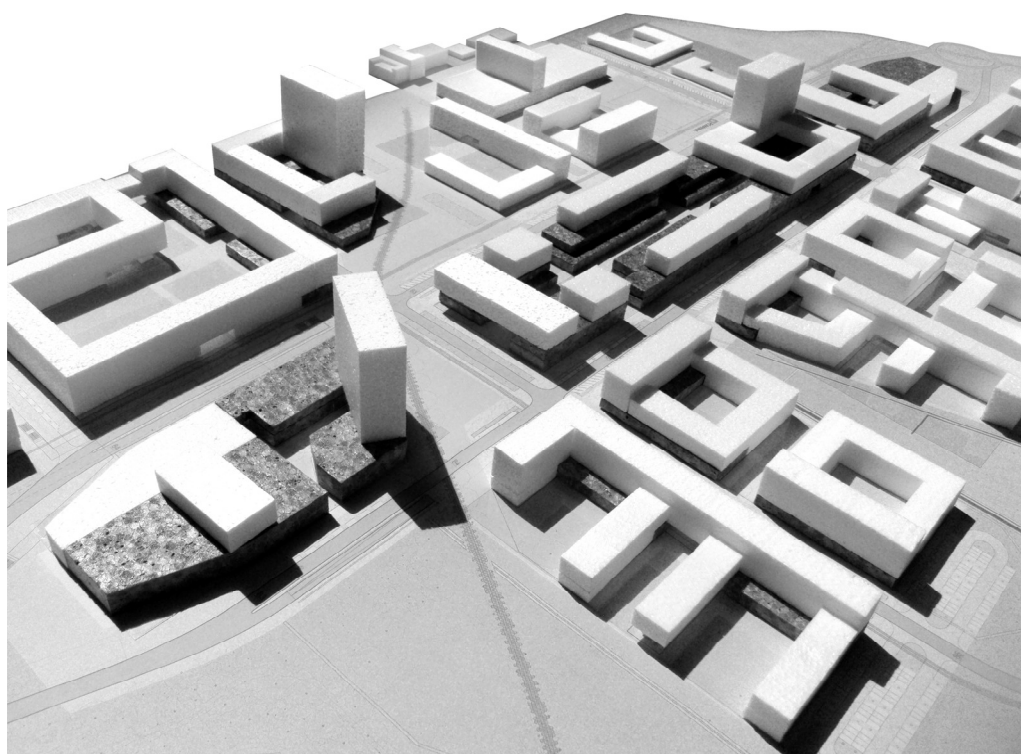
## 4. I PRINCIPI DEL PROGETTO

### 4.1. Regolarità e Singolarità

L'obiettivo principale del progetto di una Centralità è "fare centro", cioè costruire una forte polarità urbana; per fare questo è indispensabile "fare città" e quindi misurarsi con la costruzione di un tessuto urbano contemporaneo che sappia cogliere le valenze costitutive della città.

I tessuti urbani in grado di sostenere il ruolo di luoghi centrali uniscono una struttura relativamente isotropa della città "ordinaria" a degli elementi singolari, talvolta accidentali, determinati dalle preesistenze e dalle caratteristiche delle funzioni.

L'impianto urbano di Romanina prevede dunque sia un sistema regolare (la trama delle strade a scacchiera) sia eccezioni che vanno a rompere o ad adattare lo schema reticolare per rispettare le emergenze archeologiche e per differenziare gli spazi pubblici rappresentativi che accolgono i valori di riferimento della centralità, creando un sistema di edifici e spazi di eccezione.



I comparti a funzione prevalentemente residenziale sono definiti, partendo dagli assi strutturanti, in un tessuto reticolare in grado di offrire una gestione "per lotti" o "per isolati".

Le funzioni non residenziali conferiranno al complesso il carattere di eccezione qualitativa e tematica e si distingueranno morfologicamente dalla rete regolare, dando vita nel loro interno al sistema di spazi pubblici centrali, attraversato nella diagonale nord-sud dall'antica strada romana. La spina centrale destinata principalmente a queste funzioni (si mantiene

comunque una porzione di residenza al suo interno per assicurare la sua vitalità in tutto l'arco della giornata) raggiunge la massima elevazione consentita e rafforza l'immagine di spina dorsale nel disegno urbano unitario.

#### **4.2. Invarianza e Flessibilità**

La progettazione urbana è oggi un processo caratterizzato dall'incertezza determinata dal tempo della sua realizzazione. Richiede pertanto una progettazione adeguata e controllabile capace di garantire degli elementi guida stabili nel tempo e degli altri più flessibili legati alle opportunità che nel corso della sua realizzazione verranno via via manifestandosi.

La principale sfida progettuale è quindi consistita nel garantire al contempo la permanenza di alcuni elementi strutturanti il progetto: l'emergenza di alcuni edifici significativi e i tracciati previsti come elementi regolatori, e la versatilità del costruito degli isolati che racchiudono le funzioni residenziali o destinati al terziario. Un progetto nel contempo "regolatore" e "flessibile".

##### *Gli elementi invariati: lo spazio pubblico*

Come già avvenuto nella storia millenaria delle città, i tracciati di assi e isolati sono stati definiti a priori come vincoli più duraturi, che definiscono la ripartizione fra spazio pubblico e privato e consolidano le prime certezze.

Nella configurazione della morfologia degli isolati, l'opzione di edificazione del perimetro si pone quale soluzione più logica per conciliare il rapporto tra la SUL consentita e le altezze prescelte nonché come soluzione che garantisce meglio la continuità visiva del disegno delle vie, la loro protezione dal sole e dalla pioggia e che fornisce il maggiore spazio libero sfruttabile all'interno dell'isolato o di gruppi di isolati. Come contrappunto alla compattezza del tessuto, si è puntato sulla creazione di un rapporto più permeabile con il parco, facendolo entrare direttamente nella trama urbana e diversificandone gli spazi. Il progetto paesaggistico del parco sarà essenziale per la "strategia di valorizzazione dei vuoti" in questo paesaggio (ancora) suburbano. Lo spazio pubblico stradale si configura come un sistema di vie-canale di larghezza regolamentare che ammette variazioni sul tema a seconda della loro importanza. Tale spazio pubblico è la matrice regolatrice della progettazione urbana, che garantisce l'organizzazione dello sviluppo urbano sequenziale che si innescherà alla Romanina.

##### *Gli altri elementi invariati*

La Romanina ha bisogno della chiarezza del suo spazio pubblico e della coerenza dei rapporti che intercorrono fra i vari tipi di edifici e la rete di percorsi che li attraversano ma anche di visibilità esterna e di monumentalità.

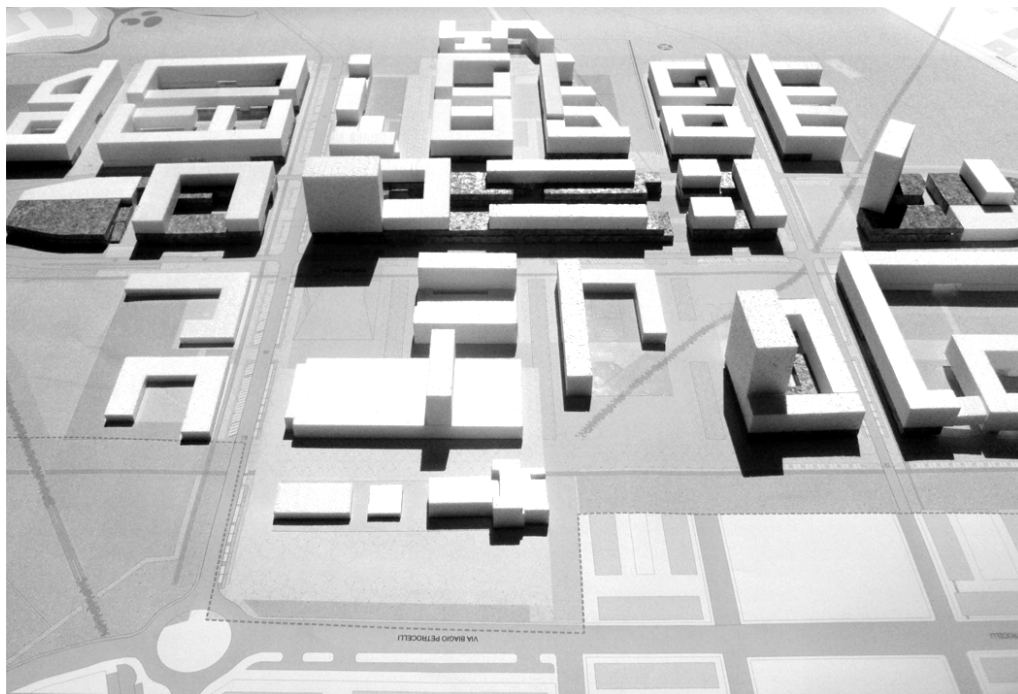
Per questo, all'interno degli isolati il progetto definisce alcuni elementi invariati.

A tale categorie appartengono:



- L'altezza massima generale degli edifici nei comparti a prevalente funzione residenziale – 24,5 m;
- L'incremento dell'altezza per alcuni comparti (la spina centrale ZR3 ed il comparto Z1) per consentire la realizzazione di volumi più alti che segnalino la Centralità Urbana nel territorio e gli spazi pubblici (piazze) più importanti dell'insieme;
- Gli spazi non edificabili al piano terreno che permettono di completare e arricchire, all'interno dei comparti, la rete di percorsi e di spazi aperti pubblici.

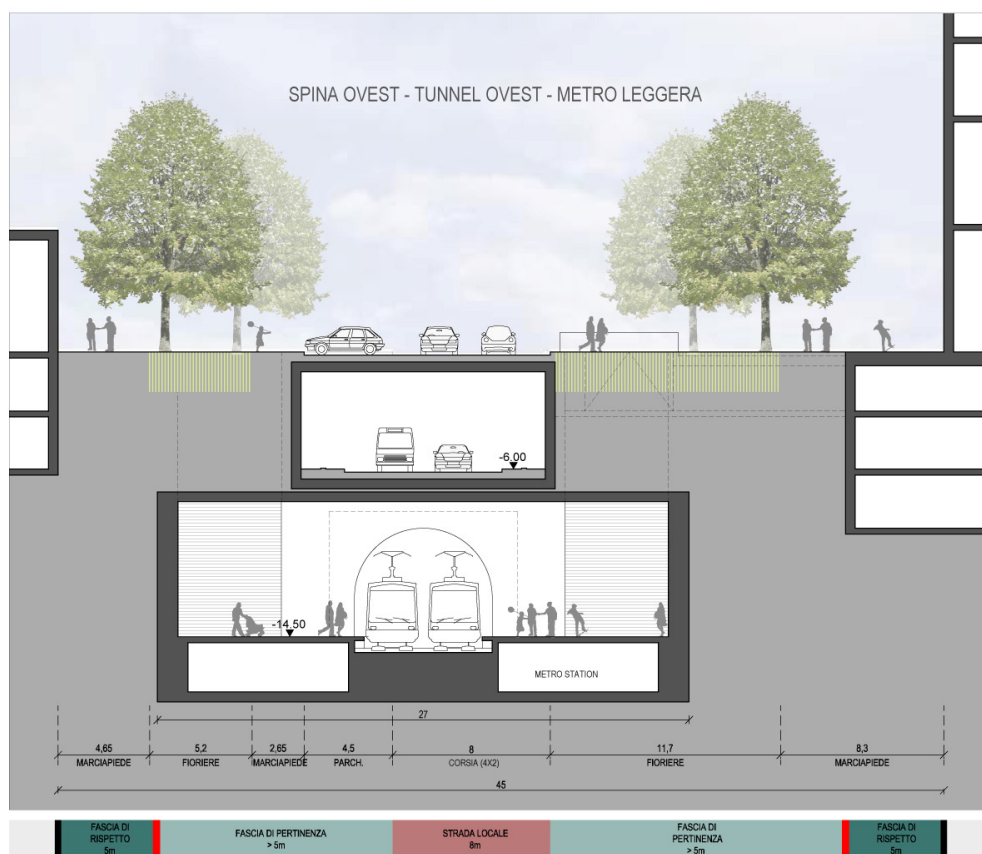
L'immagine unitaria con la quale si desidera connotare la nuova centralità è quella di un edificato compatto solcato dal vuoto degli spazi pubblici principali. L'edificato avrà un'altezza dominante costante che definisce un piano orizzontale di riferimento di 24,5 m. Tale altezza di riferimento si immagina superata dalle attrezzature collettive della SUL pubblica e da tre edifici (alti fino a 64 m.) antistanti le piazze adibiti ad uffici e albergo che costituiranno un grande *landmark* urbano che permetterà di individuare la Romanina dalle zone circostanti. Per chi si avvicina dalla Via Tuscolana o dall'Autostrada Roma-Napoli, saranno punti di riferimento e di visibilità esterna.



Si definisce in questo modo uno spazio pubblico forte e gerarchico, una dorsale edificata ove si concentrano le principali attività direzionali, commerciali, del tempo libero, culturali e di servizi alle imprese e al pubblico ed un tessuto urbano articolato e permeabile.

La diversità formale che scaturirà dal contributo degli edifici speciali – grandi attrezzature, area commerciale, albergo e torri direzionali – sarà un'altra componente importante nella definizione del carattere e dell'ambiente dello spazio pubblico. Oltre alla concentrazione di attività e funzioni urbane che già di per sé costituiscono un valore importante nella

centralità, il progetto della Romanina, per la qualità del suo spazio pubblico e per le opzioni progettuali, dovrà dare un'immagine forte e riconoscibile di questa zona della città. La grande scommessa operata sull'uso pubblico del pianterreno degli edifici che definiscono la spina centrale e il fatto che qui si incrociano i flussi pedonali, ciclabili e di trasporto pubblico che collegano la Romanina sia alle zone più lontane che al circondario, sono la garanzia di poter creare uno spazio con grande capacità di attrazione e con condizioni tali da garantire forti legami di socialità, elemento, questo, alla base di una centralità. La presenza della metropolitana leggera di collegamento con il centro di Roma e con Tor Vergata è una condizione essenziale perché la nuova centralità svolga appieno il proprio ruolo.



SEZIONE 02

### *Gli elementi di flessibilità*

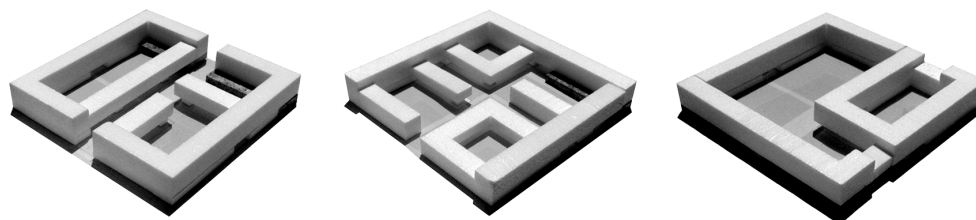
I tracciati sono il supporto infrastrutturale della flessibilità dell'*isolato-base*, dove sono possibili vari tipi di occupazione, a condizione di rispettare le regole generali. Alla rigidità della struttura dello spazio pubblico si contrappone la flessibilità del sistema di occupazione degli isolati.

Per ciascun grande isolato infatti si è definita una SUL realizzabile, una sagoma di massimo ingombro che segue il reticolo stradale, un limite di altezza e delle zone non edificabili al piano terra. Dati questi elementi fissi, il costruito potrà assumere forme diverse seguendo il filo stradale, discostandosene, organizzandosi in una o più corti. Si auspica che

la forma di occupazione di ogni isolato o gruppo di isolati sia a geometria variabile, ferma restando la possibilità di fissare alcuni criteri di assetto considerati importanti per la qualità e il comfort ambientale e per mantenere la valenza di “elemento urbano riconoscibile” ed una coerenza interna della globalità del progetto.

I valori massimi di SUL sono stati fissati, sulla scorta di test effettuati, in funzione delle esigenze di comfort all’interno degli isolati e delle tipologie di immobili (residenziali o di servizi).

Gli spazi liberi all’interno dei comparti dovranno rapportarsi visivamente con lo spazio pubblico circostante (ed essere eventualmente accessibili a partire da questo), con gli spazi

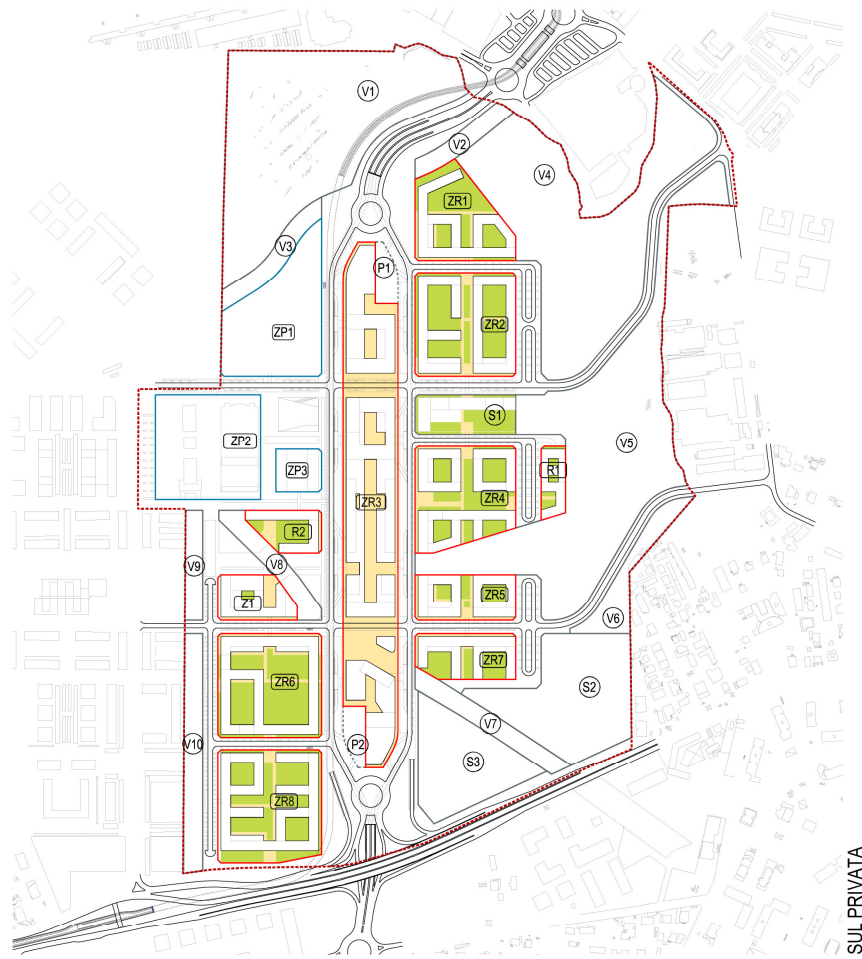


liberi degli isolati contigui e con il parco, quando situati al margine di questo. Tale continuità visiva garantirà altresì la continuità degli spazi verdi all’interno del tessuto urbano.

Per assicurare la presenza di tale continuità le zone non edificabili al piano terreno si articolano con lo spazio pubblico della Centralità.

L’esigenza di prevedere una percentuale di suolo permeabile all’interno degli isolati scaturisce dall’obiettivo di aumentare il comfort ambientale e contribuire all’infiltrazione dell’acqua nel suolo.

Il suolo permeabile è previsto non solo all’interno dei lotti e nella grande area del Parco ma anche in punti specifici dello spazio pubblico, quali i corridoi verdi alberati e le zone sistemate a giardini.



LEGENDA

- ..... PERIMETRO D'INTERVENTO
- COMPARTO FONDIARIO SUL PRIVATA
- COMPARTO FONDIARIO SUL PUBBLICA
- COMPARTO FONDIARIO SERVIZI PUBBLICI VERDE PUBBLICO E PARCHEGGI PUBBLICI
- SAGOMA DI MASSIMO INGOMBRO DEGLI EDIFICI

SUPERFICI INTERNE AI COMPARTI FONDIARI - RIPARTIZIONE INDICATIVA

- SC - SUPERFICI COPERTE
- S - SUPERFICI PAVIMENTATE
- VE - SUPERFICI PERMEABILI (VERDE PRIVATO)

IDENTIFICAZIONE DEI COMPARTI

- Rn** RESIDENZIALE PRIVATO
- Zn** NON RESIDENZIALE PRIVATO
- ZRn** MISTO PRIVATO
- ZPn** NON RESIDENZIALE PUBBLICO
- Vn** VERDE PUBBLICO
- Sn** SERVIZI PUBBLICI
- Pn** PARCHEGGI PUBBLICI

SUL PRIVATA

#### **4.3 Un sistema della mobilità efficiente e a misura di pedone**

Il progetto della nuova centralità di Romanina intende dare un forte contributo alla soluzione del problema della mobilità del settore urbano, ma anche trovare soluzioni affinché un sistema efficiente di mobilità non sia un ostacolo alla qualità urbana e ambientale e alla fruizione dello spazio pubblico. Il sistema principale di connessione si svolge lungo l'asse nord sud che collega la via Tuscolana e lo svincolo di Tor Vergata della A1. La realizzazione di un tunnel sul lato ovest della spina e di due vie a senso unico che la affiancano ad ovest e ad est) che consente di separare il traffico di attraversamento da quello di servizio alla centralità che distribuisce la viabilità locale che struttura gli isolati. La separazione dei due flussi renderà la viabilità locale, adeguatamente progettata con alberature, uno spazio pubblico di qualità.

La realizzazione di due fermate della metro leggera in corrispondenza della spina centrale e della Città delle Arti e dei Mestieri, alleggerendo notevolmente il traffico veicolare nella centralità, contribuirà anch'essa alla vivibilità di tutti gli spazi pubblici.

Oltre al trasporto pubblico, si considera fondamentale che i percorsi pedonali e le piste ciclabili costituiscano vie d'accesso effettive all'area centrale a partire dai quartieri circostanti, superando le barriere esistenti nello spazio urbano.

#### **4.4 Le valenze ambientali come elementi strutturanti il progetto**

Per quanto riguarda le valenze ambientali ed ecologiche sono stati fissati i principi seguenti:

- Garantire la continuità con la Struttura Ecologica Comunale, a nord, a sud e ad est, integrandola nelle strategie di piano delineate;
- Ottimizzare l'articolazione fra il Parco e lo spazio costruito, fondendo tutti gli spazi aperti in un unicum, garantendo il miglioramento delle caratteristiche micro-climatiche;
- Ottimizzare l'interfaccia del nucleo urbano con il parco consentendo l'uso quotidiano dello spazio naturale;
- Garantire la continuità fisica, pedonale e ciclabile tra tutti gli spazi e la zona circostante quella di intervento, contribuendo attivamente alla riduzione degli spostamenti motorizzati;
- Creare le condizioni per un'offerta diversificata di spazi e funzioni, per rendere il Parco un luogo attivo, rispondendo alle diverse richieste della collettività (spazi ludici, di produzione, di sport, di protezione biologica, spazi educativi e culturali);
- Incoraggiare la produzione e protezione delle risorse naturali, della flora e della fauna; la produzione di ossigeno e assorbimento di anidride carbonica e polveri inquinanti, per contribuire al benessere climatico dello spazio urbano;
- Realizzare sistemi che ottimizzino la protezione del suolo e delle risorse idriche;

## 5. IL PROGETTO

### 5.1. la struttura del progetto

La soluzione progettuale presentata è la forma di organizzazione e qualificazione dello spazio dell'area di intervento, che consente di conciliare le forze più significative che operano nel processo di costruzione della città. La mobilità, l'identità culturale, i valori ambientali e le dinamiche urbane associate alla localizzazione delle attività sono stati considerati elementi di processo piuttosto che di esteriorizzazione formale.

Il progetto individua *negli spazi pubblici* lo strumento principale di strutturazione dell'intervento puntando su una fortissima definizione del sistema della viabilità che si traduce in uno schema a scacchiera con una maglia di circa centosessanta metri di lato. Il *sistema delle testimonianze storico archeologiche* costituisce la traccia dell'elemento di trasgressione della maglia. L'intervento è caratterizzato da una *spina centrale* a fianco della quale si attesta, in interrato, la metropolitana leggera e la viabilità di connessione nord-sud.

La spina centrale ed un sistema di piazze individuano un centro nel centro, con funzione di magnete anche per i quartieri circostanti, all'interno della trama regolare costituita dalla residenza e dal sistema di funzioni pubbliche e di servizio – *la Città delle arti e dei Mestieri* - collocate nell'area nord ovest (tra le quali l'importante struttura di Fonopoli).

Un grande parco, che si svolge lungo i fronti nord ed est dell'intervento, penetrando episodicamente nel tessuto, costituisce il completamento del sistema degli spazi pubblici e della *struttura ecologica*. In continuità con il parco sono collocate le aree destinate ai servizi.

All'interno della maglia regolare della scacchiera – che ospita gli *isolati a prevalente funzione residenziale* - l'occupazione dei lotti è invece relativamente libera ed autoregolata dalla superficie massima realizzabile per ogni lotto in relazione al tipo di funzione, la costruzione potrà assumere forme irregolari più o meno articolate rompendo la ripetitività del reticolo. La rigidità dell'impianto è in questo modo bilanciata da una grande versatilità e flessibilità dell'occupazione degli isolati.

Altrettanto importanti nel "fare centro", oltre alla morfologia dell'intervento ed alla presenza di funzioni forti, sono le connessioni con l'intorno prossimo e con la città; connessioni intese come mobilità e collegamenti, come qualità e gerarchia della trama delle strade, come "radicamento" nel settore urbano.



LEGENDA

 PERIMETRO D'INTERVENTO	 SPAZI PUBBLICI	 FOSSO
 EDIFICI PREVISTI NELLA CENTRALITÀ	 PIAZZE E PERCORSI PEDONALI PUBBLICI	 SPAZI VERDI

### *La trama stradale e gli spazi pubblici*

La griglia stradale è dimensionata in modo da garantire le diverse scale di mobilità segnalate dai rispettivi studi, rendendole compatibili con un'idea comune di spazio urbano. Le strade trasversali NO/SE collegano i quartieri circostanti, attraverso il nuovo centro e il

nuovo parco pubblico, con tipologie di spazio urbano che si ritrovano anche nelle vie longitudinali NE/SO della “spina centrale”. Il sistema della mobilità coniuga elementi tradizionali del costruirsi della città storica con le esigenze di nuove dimensioni di accessibilità e attività economica, quali le gallerie, la metropolitana, le vie a senso unico, quelle pedonali. La costruzione di due stazioni della metropolitana leggera lungo la spina centrale dà la possibilità di creare spazi di fusione fra l’uso pubblico e quello privato, collegando spazi pubblici sotterranei con le superficie commerciali previste, e di offrire parcheggi in corrispondenza con le stesse stazioni.

Il trattamento dello spazio pubblico e la progettazione del paesaggio sono componenti essenziali della progettazione urbana della Romanina. Esso è basato sulle seguenti opzioni:

- Collegamenti chiari con i quartieri circostanti, che convergono sulle piazze centrali;
- Priorità alla circolazione di pedoni e biciclette, separando il traffico di attraversamento da quello locale e integrando la metropolitana e il tram;
- Penetrazione a cuneo del parco urbano negli isolati, aumentando il perimetro di contatto fra i quadrati edificati e gli spazi verdi;
- Ubicazione dei parcheggi sotto gli immobili, in silos e in un grande parcheggio sottostante la spina centrale, per poter dimensionare prioritariamente lo spazio pubblico su scala pedonale;
- Uso degli alberi come elementi partecipi della composizione dei volumi, degli allineamenti visivi dello spazio pubblico e del comfort bio-climatico.
- Integrazione di fontane e giochi d’acqua nello spazio pubblico come elementi di identità e contributo ad un maggior comfort esterno.
- Apertura visiva dello spazio pubblico verso sud ed est, garantendo la visuale dei Colli Albani e della Torre dei S.S. Quattro.

L’individuazione e valorizzazione *dei beni culturali e archeologici esistenti* è elemento di valorizzazione degli spazi pubblici e consente di articolare l’uniformità della maglia planimetrica. Tali beni fungono da “fossili” che spezzano concretamente e simbolicamente lo schematismo della griglia ortogonale, adattandola a queste realtà specifiche. Le vie romane, che verranno caratterizzate sul piano progettuale con specifici materiali e vegetazione, seguono percorsi alternativi, generando spazi atipici e diversificati, sia all’interno del nuovo nucleo urbano che nella zona nord del parco pubblico. Essi attraversano diverse zone del nuovo insediamento e devono costituire un segno di continuità sia che intersechino gli spazi pubblici sia gli elementi della viabilità di superficie. La loro continuità è l’elemento decisivo anche dal punto di vista dell’immagine della nuova centralità: tale continuità viene garantita anche con alcuni collegamenti con i quartieri circostanti dove tali assi stradali hanno già dato luogo a sistemazioni a verde.



Per la villa romana individuata dai sondaggi archeologici il progetto prevede la inedificabilità dell'area a nord dove sono emersi i resti della villa suburbana di età imperiale e la sua definizione di area da valorizzare all'interno dell'intero sistema delle aree verdi. Le modalità di tale valorizzazione dovranno essere definite in accordo con le indicazioni che la Soprintendenza Archeologica darà.

Il viale alberato di pini domestici e gli edifici delle officine Marconi, che integrano il complesso pubblico delle attrezzature, svolgono un ruolo centrale nella relazione architettonica e sociale fra la zona residenziale recentemente costruita (PdZ) e la nuova centralità, essendo un fattore aggiunto di qualità visiva e ambientale, nonché un ottimo collegamento fisico per percorsi a piedi e in bicicletta. Il progetto prevede la sua valorizzazione evitando un eccessivo avvicinamento delle aree dei parcheggi, contribuendo al suo ruolo di viale di accesso alle aree di servizio localizzate nei vecchi edifici ristrutturati intersecato dagli accessi ciclabili e pedonali alla nuova centralità.

Agli elementi esistenti si devono aggiungere nuovi elementi dell'identità urbana. Le piazze, i viali e le strade disegnate e decorate con i materiali delle pavimentazioni, i filari alberati le aiuole e i giochi d'acqua, l'illuminazione pubblica, l'arredo urbano e la presenza di opere d'arte negli spazi pubblici dovranno essere un forte elemento di identità di Romanina. L'architettura degli edifici seriali e delle emergenze e la forma che gli edifici assumono a contatto con il terreno costituendo gallerie e portici, permeabilità dello spazio, aperture visive e trasparenze sono il modo per creare uno spazio pubblico diversificato e di eccellenza capace di monumentalizzare la periferia di Roma.

*La spina centrale* insieme alla Città delle Arti e dei Mestieri costituisce il cuore della centralità. E' un lungo isolato caratterizzato da un percorso pedonale centrale largo circa venti metri su cui affacciano le attività commerciali, intersecato dai percorsi NE/SO di collegamento con il tessuto della centralità e con i quartieri circostanti.

Ai piani superiori del lungo sistema di edifici sono collocate attività direzionali e residenziali. Nei piani interrati è localizzato un grande parcheggio. L'ibridazione delle funzioni consentirà a quest'area centrale di essere luogo vitale lungo tutto l'arco della giornata.

La sua accessibilità è massima: un sistema di parcheggi interrato e direttamente collegato al viale pedonale, la fermata della metro leggera, l'essere il punto di coagulo dei percorsi pedonali e ciclabili e della viabilità di connessione con i quartieri circostanti danno alla spina l'opportunità di costituire un vero centro urbano.

*La Città delle Arti e dei Mestieri*, grande funzione a scala urbana collocata nell'area nord-ovest della centralità ha le stesse caratteristiche di accessibilità, vivibilità e polifunzionalità della spina.

Al suo interno: Fonopoli – la città della musica costituita da un teatro coperto di circa 2500 posti e dalle Officine Marconi che ospiteranno sale polifunzionali, studi di registrazione e servizi ed un insieme di strutture finalizzate alla didattica, alla formazione, all'artigianato.

Tutto questo sistema di funzioni si addensa intorno ad un grande spazio pubblico collegato direttamente con la fermata della linea metropolitana.

Nel resto della centralità la maglia stradale strutturante definisce il *sistema degli isolati a prevalente funzione residenziale* – collocati nelle zone più tranquille o meglio relazionate con il parco urbano e strutturati come comparti di intervento - all'interno del quale trovano posto la residenza e i servizi alle persone.

Come già detto in precedenza la loro libera definizione progettuale sarà però vincolata da alcuni elementi che garantiscono la coerenza complessiva degli interventi.

### *Il sistema del verde*

Il parco urbano circonda tutto il nuovo complesso urbano a sud, est e nord, concretizzando l'idea di continuità ecologica presente nel PRG di Roma. Nonostante l'idea di continuità, il parco si propone come elemento di grande varietà, sia dal punto di vista delle funzioni ecologiche dei diversi spazi che di quello delle tipologie paesaggistiche, nonché dell'uso ricreativo e di svago che ne costituiscono la vocazione. La creazione del parco attraverso tipologie di paesaggio ad alta produttività e sostenibilità con i boschi, la zona umida, gli orti e i frutteti consente di organizzare una vasta area di uso pubblico a basso costo di manutenzione.

Al sistema del verde partecipano gli spazi aperti del centro urbano. Sono divisi in due tipi di unità operative: gli spazi pubblici – vie alberate, piazze e giardini che formano un unicum di gestione pubblica - e gli spazi privati – spazi aperti all'interno degli isolati, con una gestione privata assegnata a ciascun edificio o insieme di edifici.

La scommessa progettuale relativa ad una struttura di vegetazione intensa per lo spazio urbano interno si giustifica con il fatto che tale vegetazione costituirà una rete di elementi vivi essenziale per garantire la continuità della struttura ecologica.

La disposizione delle vie è la spina dorsale della di questo sistema dentro il nucleo urbano; essa forma spazi lineari alberati che creano continuità con il Parco esterno, dando luogo ad una sorta di piano superiore vivo che accompagna tutto l'insieme degli spazi aperti.

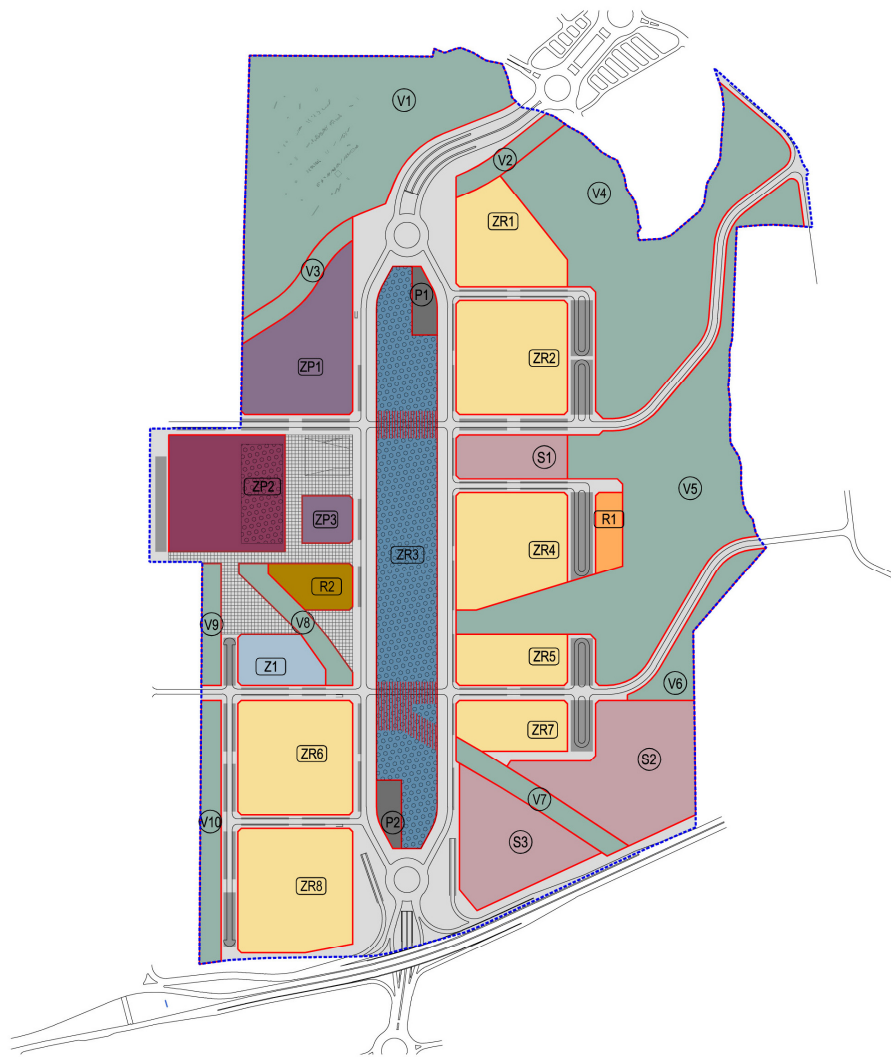
Si segnalano, infine, i cunei verdi che collegano il parco con la zona urbana e portano il paesaggio vicino e quello lontano (torre dei Santi Quattro e Colli Albani) praticamente fino al nucleo centrale, giustapponendo gli spazi più densi e inerti del progetto a quelli più aperti e organici.

Il progetto della centralità si basa dunque sui presupposti seguenti:

- L'asse dominante longitudinale NE/SO si prolunga virtualmente verso il polo situato a nord (Tor Vergata), e verso sud in direzione di Ciampino, differenziando i flussi locali in superficie e quelli di quartiere in galleria;
- gli assi trasversali SE/NO stabiliscono un collegamento con l'area residenziale occidentale esistente, mentre ad est sottolineano l'allineamento visivo della torre

medievale e dei Castelli romani, definendo lo spazio degli isolati che ospitano le abitazioni e gli uffici;

- gli spazi pubblici al centro del viale, rafforzati da piazze diversamente caratterizzate, incarnano il simbolo della centralità, articolandosi con i singoli elementi urbani degli edifici e della parte commerciale.
- Il fulcro della nuova centralità si concentra alla confluenza dei principali vettori di accessibilità, costruendo un asse – la “spina centrale” - di forte concentrazione di funzioni commerciali e direzionali, interconnesse da un percorso pedonale longitudinale all’aperto, accessibile a piedi da tutto il quartiere e con la metropolitana o in macchina da tutto il settore urbano;
- Le variazioni morfologiche di ciascun isolato sono pensate in modo da consentire la flessibilità tipologica nel rispetto dell’unità dello spazio pubblico e della corretta gestione del comfort ambientale e senza compromettere i parametri urbanistici quantitativi stabiliti;
- Il tessuto urbano consolida la memoria delle “vie romane” sotto forma di diagonali pedonali che costituiscono gli elementi predominanti e diversificatori dello spazio pubblico, laddove la fila di pini fra la Tuscolana e l’edificio dell’Italcable è l’elemento di saldatura della nuova centralità con l’area residenziale situata ad ovest. Il tracciato adottato tiene inoltre conto della scelta di consentire un’ampia veduta della Torre dei S.S. Quattro e dei Castelli Romani;
- Il sistema ecologico, oltre al corridoio ecologico previsto, costituisce uno spazio aperto, permeabile ed essenziale per la caratterizzazione di tutto l’insieme urbano.



ZONIZZAZIONE

LEGENDA

- PERIMETRO D'INTERVENTO
- COMPARTO FONDIARIO
- SPAZIO D'USO PUBBLICO AL PIANO TERRA

IDENTIFICAZIONE DEI COMPARTI

- Rn RESIDENZIALE PRIVATO
- Zn NON RESIDENZIALE PRIVATO
- ZRn MISTO PRIVATO
- ZPn NON RESIDENZIALE PUBBLICO
- Vn VERDE PUBBLICO
- Sn SERVIZI PUBBLICI
- Pn PARCHEGGI PUBBLICI

STANDARD

- SERVIZI PUBBLICI
- VERDE PUBBLICO
- PARCHEGGI PUBBLICI MULTIPIANO (P1 e P2)
- PARCHEGGI PUBBLICI A RASO
- PARCHEGGI PUBBLICI INTERRATI (ZR3 e ZP2)
- PIAZZE E SPAZI PUBBLICHE
- VIABILITÀ PUBBLICA

SUL

- |   |          |
|---|----------|
|   | PRIVATO  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #d4af37; border: 1px solid black;"></span> ABITAZIONI COLLETTIVE (alloggi sociali - standard aggiuntivi)   |          |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ff9933; border: 1px solid black;"></span> COMPARTO RESIDENZIALE   |          |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ffcc99; border: 1px solid black;"></span> COMPARTO MISTO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE CON SERVIZI ALLE PERSONE AL PIANO TERRA   |          |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #99ccff; border: 1px solid black;"></span> COMPARTO MISTO PREVALENTEMENTE DIREZIONALE  |          |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #6699cc; border: 1px solid black;"></span> COMPARTO MISTO (COMMERCIO, DIREZIONALE E RESIDENZIALE)  |          |
|   | PUBBLICO |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #663366; border: 1px solid black;"></span> SERVIZI   |          |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #333366; border: 1px solid black;"></span> SERVIZI PUBBLICI DI LIVELLO URBANO. Attrezzature collettive (per lo sport, lo spettacolo, la cultura, ricreative, congressuali) |          |

## **5.2 Il sistema della mobilità e dei parcheggi**

Come anticipato nei "principi del progetto" il progetto della nuova centralità di Romanina intende dare un forte contributo alla soluzione del problema della mobilità del settore urbano, ma anche trovare soluzioni affinché un sistema efficiente di mobilità non sia un ostacolo alla qualità urbana e ambientale e alla fruizione dello spazio pubblico.

Partendo da questo principio l'accessibilità alla nuova centralità urbana di Romanina trova il suo elemento strutturante nell'asse nordest/sudovest che affianca nel cuore della centralità la metropolitana leggera (vedi tavola C01 Rete viaria e parcheggi pubblici). Partendo da questo elemento strutturante il sistema della mobilità è organizzato come segue:

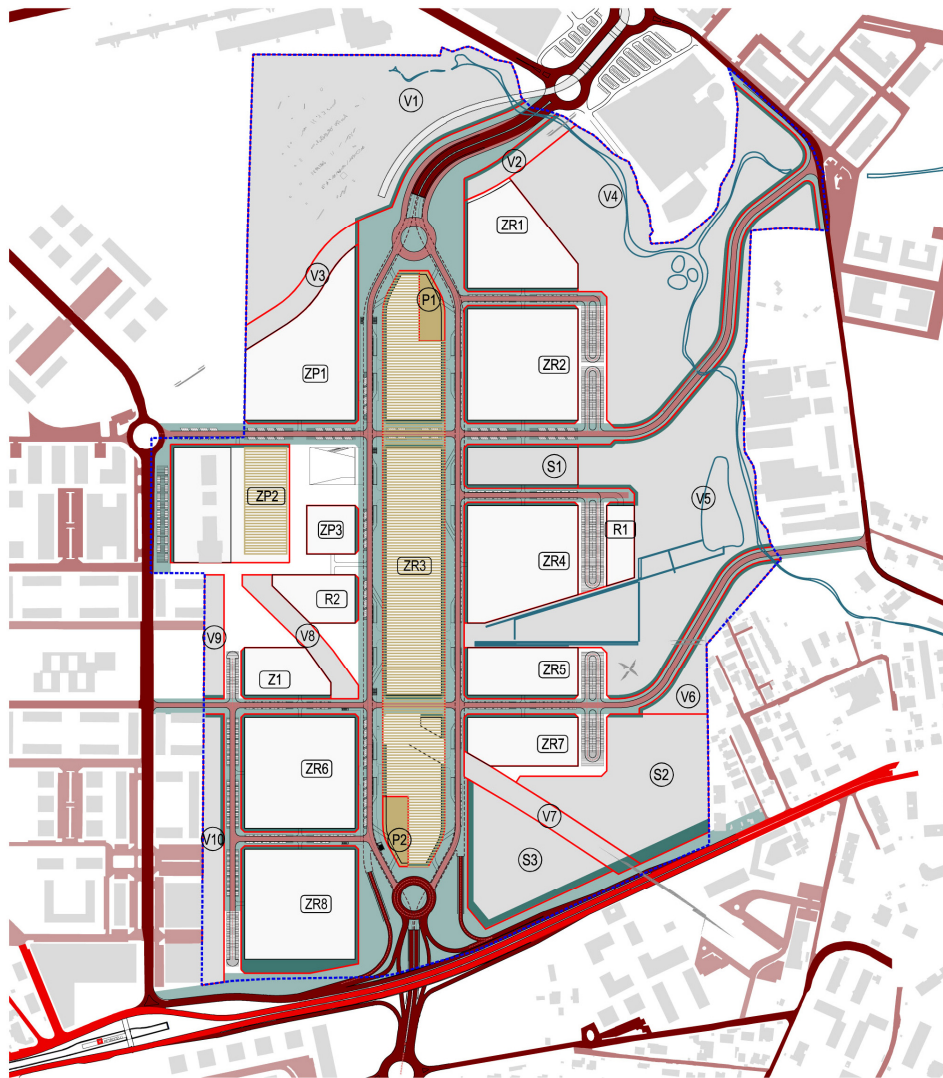
- la mobilità su gomma
- il trasporto collettivo
- il sistema dei parcheggi
- il sistema dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili
- i collegamenti puntuali con i quartieri circostanti.

### *Mobilità su gomma*

Sull'asse centrale ai lati della spina sono sistemate due corsie a senso unico per la mobilità locale dalle quali si accederà al parcheggio sotterraneo della spina centrale e ai parcheggi multipiano della stessa. Al di sotto delle due corsie a senso unico, in galleria, scorre il traffico di attraversamento.

L'opzione delle gallerie, quantunque implichi un maggior costo di costruzione dell'infrastruttura, presenta il vantaggio di aumentare la fluidità del traffico di attraversamento sull'asse nordest/sudest, favorendone il ruolo di percorso tangenziale alternativo al Grande Raccordo Anulare, liberando la zona centrale dal traffico di attraversamento e garantendo la difesa della tranquillità per il previsto parco urbano.

La rete stradale proposta si configura con vie la cui sezione trasversale è pari a 30 metri. Tuttavia, nel caso di strade più importanti per il sistema, il profilo sarà più ampio, cosicché, sull'asse principale, è stata adottata una larghezza di 38 m. per la strada con senso di marcia nordest/sudovest (strada più orientale) e una larghezza di 45 m. per quella con senso di marcia sudovest/nordest (strada più occidentale), per garantire buone condizioni di scorrimento e per la sistemazione delle gallerie.



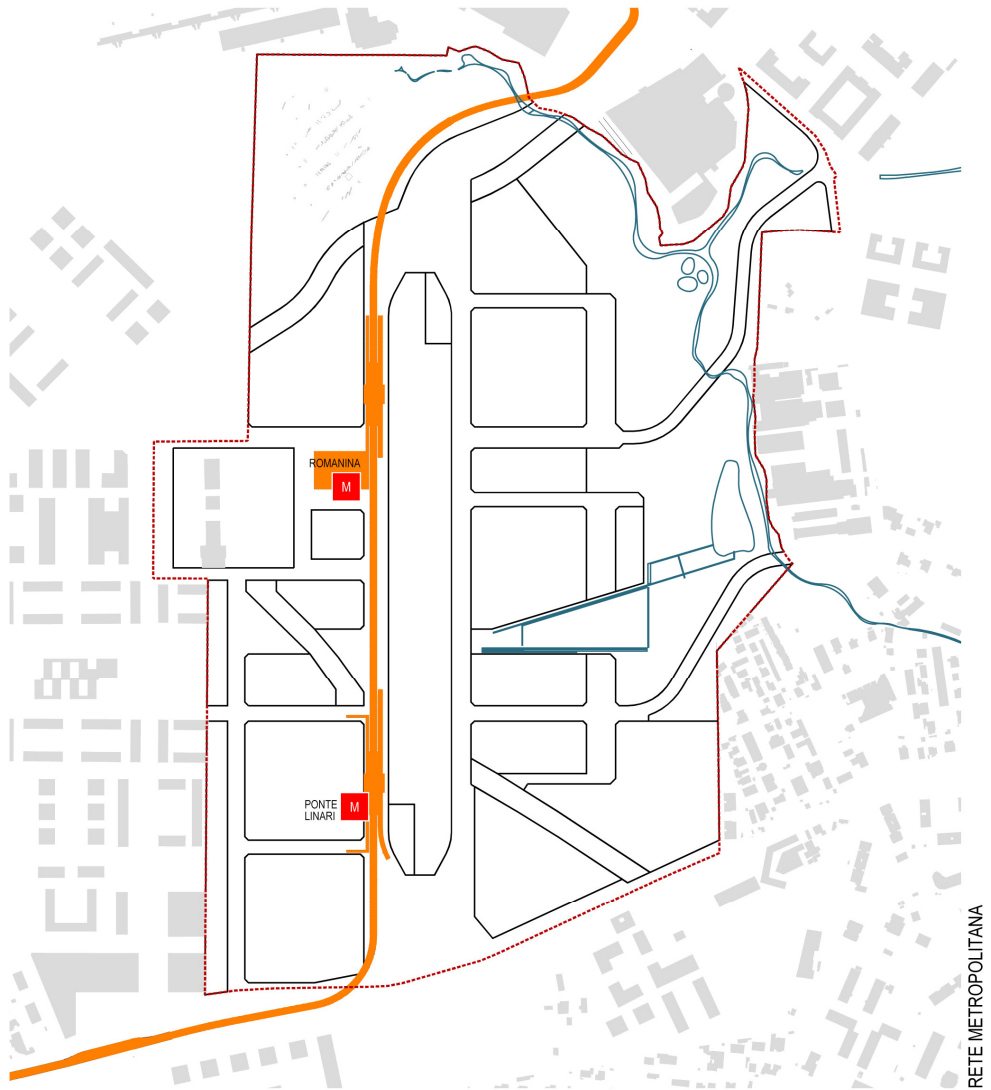
RETE VIARIA E PARCHEGGI PUBBLICI

LEGGENDA

<p>--- PERIMETRO D'INTERVENTO</p> <p>— COMPARTO FONDIARIO</p> <p>— SAGOMA DI MASSIMO INGOMBRO DEGLI EDIFICI</p> <p>— VERDE E SERVIZI PUBBLICI</p> <p>— FOSSO</p> <p>IDENTIFICAZIONE DEI COMPARTI</p> <p><b>Rn</b> RESIDENZIALE PRIVATO</p> <p><b>Zn</b> NON RESIDENZIALE PRIVATO</p> <p><b>ZRn</b> MISTO PRIVATO</p> <p><b>ZPn</b> NON RESIDENZIALE PUBBLICO</p> <p><b>Vn</b> VERDE PUBBLICO</p> <p><b>Sn</b> SERVIZI PUBBLICI</p>	<p>PARCHEGGI PUBBLICI STANDARD</p> <p><b>P1</b> PARCHEGGI MULTIPIANO - P1</p> <p><b>P2</b> PARCHEGGI MULTIPIANO - P2</p> <p><b>ZR3</b> PARCHEGGI INTERRATI - ZR3</p> <p><b>ZP2</b> PARCHEGGI INTERRATI - ZP2</p> <p>— PARCHEGGI A RASO</p>	<p>RETE VIARIA</p> <p>— AUTOSTRADE</p> <p>— STRADE DI SCORRIMENTO</p> <p>— STRADE DI QUARTIERE</p> <p>— STRADE DI QUARTIERE IN TUNNEL</p> <p>— STRADE LOCALI</p> <p>— VIE PEDONALI</p> <p>— FASCIA DI PERTINENZA STRADALE</p> <p>— FASCIA DI RISPETTO STRADALE</p>
--	--	--

### Il trasporto collettivo

Si prevede che la galleria della metropolitana leggera sia sistemata sul viale più largo della "spina centrale", sotto la galleria stradale e che abbia nella centralità due fermate in corrispondenza della spina e della città delle arti e dei Mestieri.



#### LEGENDA

- ..... PERIMETRO D'INTERVENTO
- SAGOMA DI MASSIMO INGOMBRO DEGLI EDIFICI
- ~~~~~ FOSSO
- METROPOLITANA
- M USCITA METROPOLITANA

### *Il sistema dei parcheggi*

Onde evitare l'impatto provocato dalla presenza di automobili, si è optato per soluzioni di parcheggio diversificate: a raso, seminterrati, interrati e in silos. Nell'occupazione dei lotti, i parcheggi non dovranno violare il principio della permeabilità minima del suolo e dovranno essere collocati preferibilmente soltanto sotto gli edifici.

I parcheggi privati saranno ubicati all'interno dei lotti cercando di favorire soluzioni semi interrate negli edifici residenziali. La soluzione proposta per i parcheggi pubblici cerca di allargare la gamma di soluzioni, facendo appello a silos, zone di parcheggio in superficie, posti auto lungo le strade, parcheggi sotterranei.

In alcuni casi, una applicazione cumulativa di standards e norme in vigore per la rete stradale e parcheggi pubblici pone problemi di disegno urbano e di costi di costruzione e gestione molto difficili da mitigare. In questa logica ci si è attenuti a quanto previsto dal PRG in materia di quantificazione dei parcheggi pubblici che in presenza di stazioni del trasporto pubblico consente una riduzione della dotazione. Si ritiene infatti che tale orientamento possa servire anche da incentivo per l'abbandono della mobilità privata in funzione di quella pubblica.

I parcheggi pertinenziali previsti per la spina centrale sono stati collocati all'interno di un parcheggio interrato sottostante i comparti.

I parcheggi pubblici sono ripartiti in parcheggi sulla via pubblica urbana (30.174 mq), parcheggi interrati (mq 99.323) e un parcheggio pubblico multipiano in due silos situati alle estremità della spina centrale (mq 38.650)

La superficie totale dei parcheggi pubblici standard previsti è di 168.147 mq.

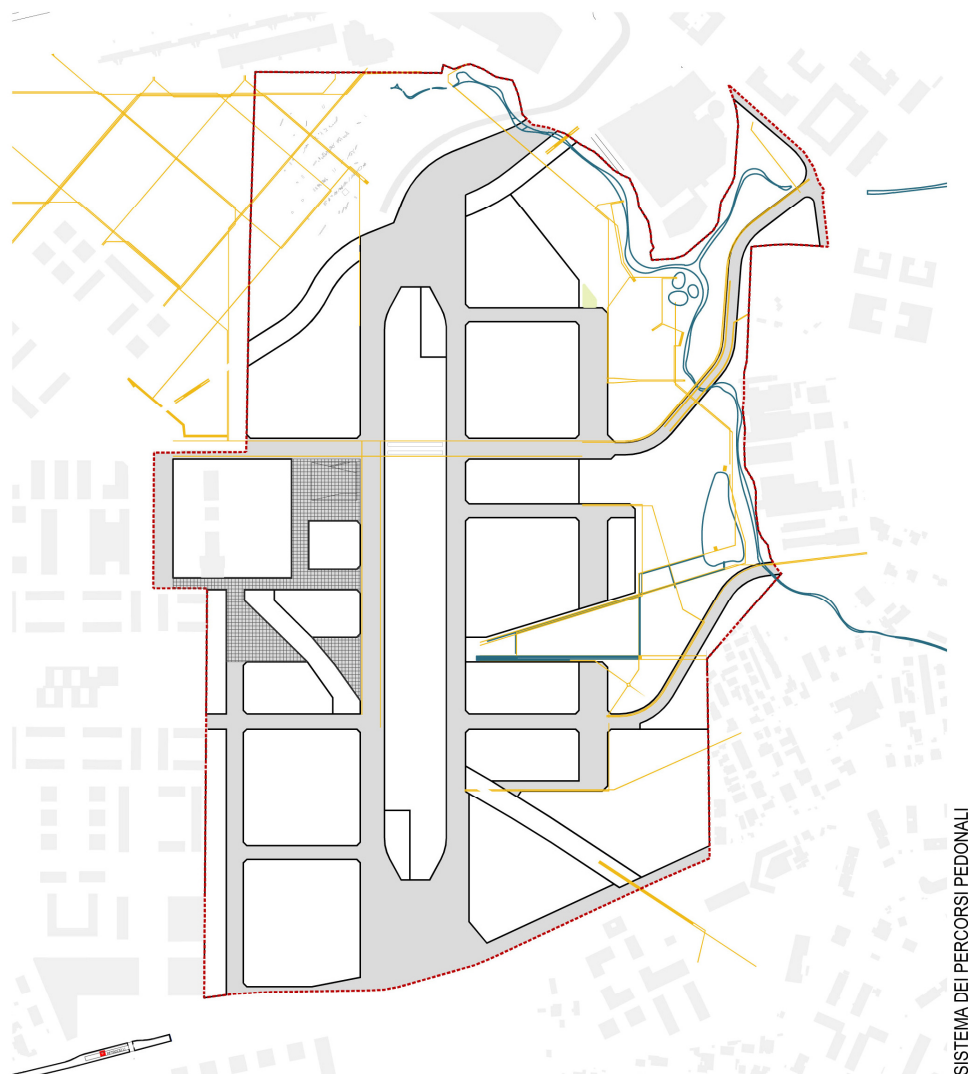
### *Il sistema dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili*

Oltre al trasporto pubblico, si considera fondamentale che i percorsi pedonali e le piste ciclabili costituiscano vie d'accesso effettive all'area centrale a partire dai quartieri circostanti, superando le barriere esistenti nello spazio urbano. Per garantire il buon funzionamento di tali percorsi, si è provveduto a separare i percorsi pedonali dalle piste ciclabili, rendendoli compatibili con i percorsi archeologici lineari.

### *I collegamenti puntuali con i quartieri circostanti*

Si propongono anche piccoli interventi di collegamento con i quartieri situati al di fuori della zona di intervento (ponte sulla via Tuscolana, piccole opere nel circondario), indicati nella tavola B07 – *Sintesi delle componenti e relazioni con il contesto*, per garantire la continuità e l'integrazione dello spazio urbano.





SISTEMA DEI PERCORSI PEDONALI

LEGENDA

- PERIMETRO D'INTERVENTO
- COMPARTO FONDARIO
- FOSSO
- VIE PEDONALI
- PIAZZE E SPAZI PUBBLICHE
- VIABILITÀ PUBBLICA

### 5.3 Struttura ecologica urbana: dal corridoio ecologico al sistema di spazi fruibili

Come si è detto per la formalizzazione della Struttura Ecologica e come base di orientamento delle decisioni future per la sua realizzazione, sono stati fissati i principi e obiettivi seguenti:

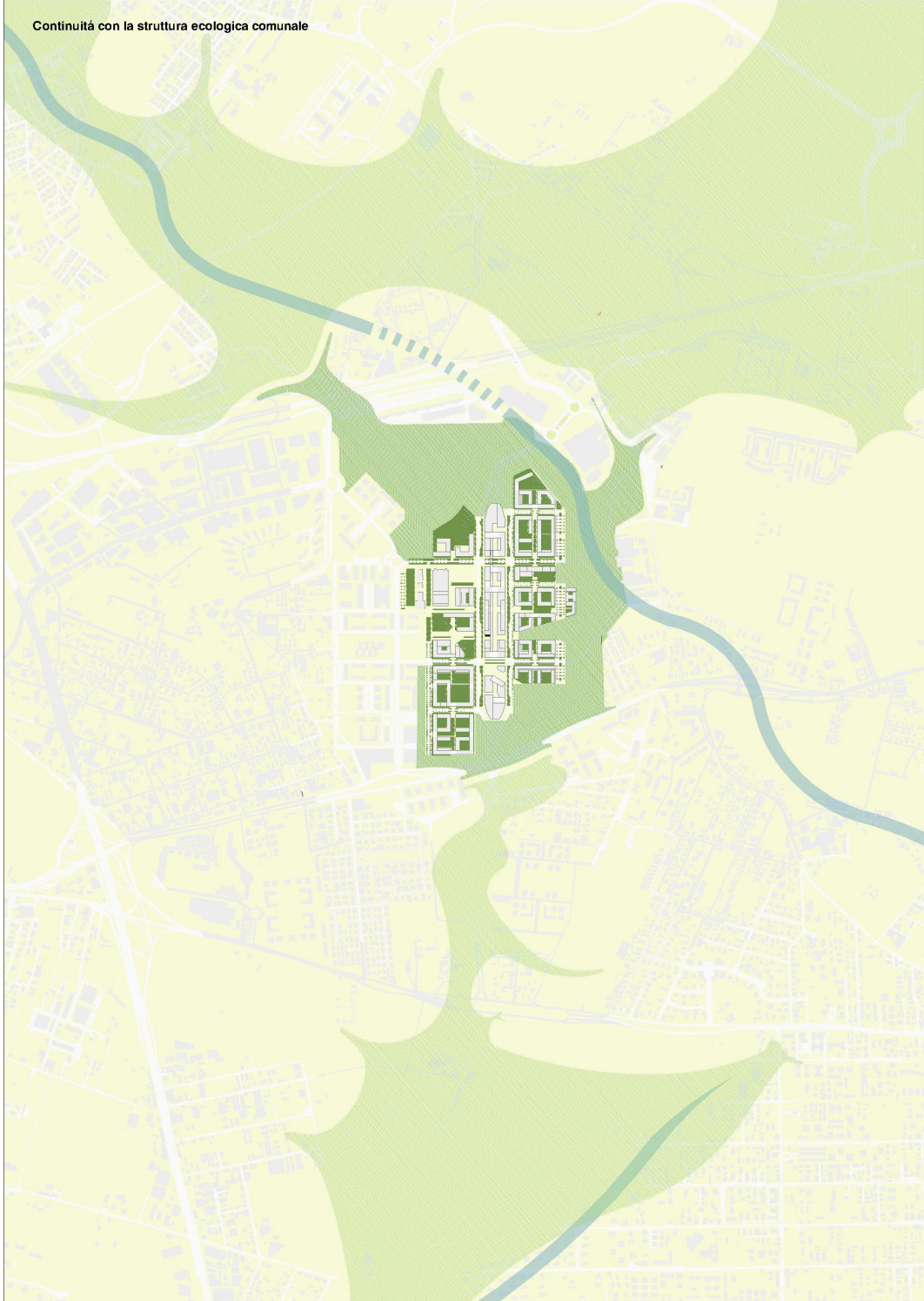
- Garantire la continuità con la Struttura Ecologica Comunale, a nord, a sud e ad est, integrandola nelle strategie di piano delineate;

- Ottimizzare l'articolazione fra il Parco e lo spazio costruito, fondendo tutti gli spazi aperti in un unicum, garantendo il miglioramento delle caratteristiche micro-climatiche;
- Ottimizzare l'interfaccia del nucleo urbano con il parco consentendo l'uso quotidiano dello spazio naturale;
- Garantire la continuità fisica, pedonale e ciclabile tra tutti gli spazi e la zona circostante quella di intervento, contribuendo attivamente alla riduzione degli spostamenti motorizzati;
- Creare le condizioni per un'offerta diversificata di spazi e funzioni, per rendere il Parco un luogo attivo, rispondendo alle diverse richieste della collettività (spazi ludici, di produzione, di sport, di protezione biologica, spazi educativi e culturali);
- Incoraggiare la produzione e protezione delle risorse naturali, della flora e della fauna; la produzione di ossigeno e assorbimento di anidride carbonica e polveri inquinanti, per contribuire al benessere climatico dello spazio urbano;
- Realizzare sistemi che ottimizzino la protezione del suolo e delle risorse idriche;

La Struttura Ecologica (SE) è la somma di diversi spazi che, insieme, creano continuità fisica fra gli spazi aperti biologicamente produttivi, essenziali allo sviluppo sostenibile della città. Dal punto di vista formale, la sua gestione è data dalla singola caratterizzazione delle varie unità operative che la compongono. In una prima approssimazione, distinguiamo due macro-unità, *gli spazi aperti del centro urbano* e il grande spazio aperto che lo circonda: *il Parco*.

La SE fissa un primo livello di contatto con le continuità esterne della SE Comunale, a sud e ad est, associata ai corsi d'acqua che attraversano il territorio, e ad ovest della Via Tuscolana, con le aree verdi progettate e le zone agricole esistenti.

Continuità con la struttura ecologica comunale



**Funzioni ecologiche degli spazi verdi**  
**Tipologie di intervento morfologico e vegetazionale**



Gli interventi previsti nell'area di intervento sono stati definiti con l'obiettivo di ricostruire i più significativi ambienti tipici della zona interessata dal progetto. Si tratta di complessi interventi di ripristino ambientale e naturalistico che interessano sia gli aspetti morfologici che quelli vegetazionali e di ricostruzione di particolari microhabitat faunistici.

Questa complessa operazione sarà in grado di avviare un processo di rinaturalizzazione dell'area e di innalzare il livello di diversità ambientale che attualmente è pressoché nullo.

Tenendo anche conto delle esigenze ricreative e sportive della popolazione che andrà ad insediare il nuovo quartiere, sono state previste le seguenti tipologie di intervento:

1. Ricostituzione del bosco planiziaro della serie del Querceto mesofilo a dominanza di *Quercus robur*;
2. Ricostituzione della fascia ripariale della serie del Bosco igrofilo a dominanza di *Atrus glutinosa* e *Salix alba*;
3. Ricostituzione della copertura vegetale della scarpata a macchia mediterranea (esposizione sud);
4. Costruzione di barriere verdi lungo la grande viabilità della serie Querceto mesoxerofilo a dominanza di *Quercus cernis* e *Quercus pubescens*. La realizzazione di fasce arboree e arbustive su terrapieni lungo la viabilità: minimizza l'impatto determinato dal traffico autoveicolare.
5. Realizzazione di boschetti e gruppi arborei connessi con le aree archeologiche;
6. Sistemazione vegetazionale igrofila e specchio d'acqua (bacino impermeabilizzato per l'irrigazione)
7. Alberature di carattere urbano

Su un secondo livello, la SE abbraccia tutta l'area urbana oggetto della proposta, da ovest a est, creando un'interfaccia con l'edificato, aumentando al massimo il contatto con l'interno del nucleo urbano. Tale interfaccia allargata conferisce contatto e continuità con gli spazi aperti del nucleo urbano, con le piazze, i giardini, le vie e gli spazi privati.

La Struttura Ecologica proposta è stata definita per consentire la fruizione dell'ambiente naturale, favorendo al contempo la biodiversità e la sostenibilità degli ecosistemi naturali potenziali.

### *Il Parco Pubblico*

Il Parco Pubblico è l'unità più vasta della struttura ecologica occupa tutta la zona orientale e le aree del circondario più vicino al nucleo urbano. Il Parco abbraccia quasi tutta la zona ripicola e il versante orientale che crea l'interfaccia più importante con il nucleo urbano.



Data la sua notevole dimensione, ed essendo al servizio di una vasta area urbana, il Parco dovrà avere una molteplicità di spazi con diverse valenze capaci di attrarre le varie sensibilità umane del territorio. Tale diversità non può compromettere le caratteristiche generali di unità e continuità date dalla vegetazione, dal sistema idrico e dai collegamenti pedonali. In questo senso, nell'area a standard per servizi pubblici collocata a sud si ritiene opportuno introdurre funzioni compatibili ed in continuità con il sistema del parco.

Nella zona nord del Parco dove la campagna di scavi archeologici ha rilevato vestigia importantissime, quali una villa e una strada di epoca romana dovranno essere previste sistemazioni atte a valorizzarne gli elementi.

La struttura pedonale all'interno di quest'area è incentrata sulla grande diagonale della strada romana che attraversa tutto lo spazio senza soluzione di continuità, ricostituendone l'antica funzione, oggi ripresa da un collegamento pedonale fra i quartieri.

#### *Spazi Aperti del Nucleo urbano*

Gli spazi aperti del centro urbano si dividono in due tipi di unità operative: gli spazi pubblici – vie alberate, piazze e giardini che formano un unicum di gestione pubblica - e gli spazi privati – spazi aperti all'interno degli isolati, con una gestione privata assegnata a ciascun edificio o insieme di edifici.

La scommessa progettuale relativa ad una struttura di vegetazione intensa per lo spazio urbano interno si giustifica con il fatto che tale vegetazione costituirà una rete di elementi vivi essenziale per garantire la continuità della stessa SE. La SE fungerà da sistema fondamentale per la regolazione micro-climatica e la depurazione dell'aria.

La disposizione delle vie è la spina dorsale della SE dentro il nucleo urbano; essa forma spazi lineari alberati che creano continuità con il Parco esterno, dando luogo ad una sorta di piano superiore vivo che accompagna tutto l'insieme degli spazi aperti.

Gli spazi comuni sono l'ultima cellula della SE; quantunque costituiscano isole all'interno degli isolati, assolvono funzioni essenziali per l'infiltrazione dell'acqua nel suolo e per la circolazione dell'aria negli stessi.

#### *Vegetazione*

La progettazione della vegetazione dovrà mirare ad una manutenzione semplificata. La vegetazione scelta deve tener conto non solo della sua adattabilità al sito ma anche della possibilità di operare interventi fito-sociologici sostenibili.

Si dovrà potenziare al massimo l'utilizzo di varietà autoctone, limitando gli spazi di rivestimento in erba da irrigare solo alle zone destinate allo svago negli spazi esposti al sole, con radure nelle interfacce con il nucleo urbano.

La *sistemazione di alberi lungo le strade* è parte integrante della struttura ecologica, essendo vitale per dare continuità all'interno del nucleo edificato. La presenza degli alberi

deve tenere conto delle caratteristiche dello spazio pubblico e degli edifici contigui, nonché di quello aereo e sotterraneo disponibile e dell'esigenza di riparare dal sole le facciate degli edifici più esposti al quadrante sudest, dove è più forte il rischio di surriscaldamento.

#### **5.4 Performance e comfort ambientale**

La sostenibilità ambientale dei progetti che andranno a creare la nuova centralità dovrà scaturire dalla combinazione dei seguenti elementi: riduzione dei fabbisogni energetici degli edifici da costruire, uso di energie rinnovabili – per soddisfare in toto o in parte i suddetti fabbisogni – e riduzione dell'impatto energetico dei materiali da costruzione. Ciò attraverso:

- La promozione della coerenza dei progetti con il clima locale.
- L'analisi delle caratteristiche salienti della combinazione fra clima locale e tipo di intervento aumentando le sinergie positive fra il clima interno e quello esterno.
- L'utilizzo di sistemi ibridi.
- Creando le condizioni opportune affinché la maggior parte degli edifici da costruire siano di tipo ibrido, ovvero affianchino l'uso di energie rinnovabili a sistemi tradizionali.
- Promuovendo la simbiosi fra i diversi usi.

#### Raccomandazioni per gli Edifici

##### a) Minimizzazione del fabbisogno energetico

Dato che gli edifici consumano molta più energia nella fase di occupazione che in quella di costruzione, per la sostenibilità energetica è fondamentale garantire che siano adottate soluzioni propizie al comfort ambientale, controllando i fabbisogni energetici associati e, indirettamente, i consumi.

E' importante, pertanto, l'adozione negli edifici dei seguenti principi di sostenibilità ambientale, che garantiscono il comfort termico con un'elevata performance energetica:

- Posizionamento rigoroso di alberi in prossimità delle facciate dove non si desidera l'incidenza diretta dei raggi solari nei mesi caldi (SO), sia sulle strade che all'interno degli isolati;
- Sistemazione di elementi fissi di schermatura dimensionati sulla base degli angoli di incidenza solare (tettoie, schermi, tendoni o persiane) che completino l'effetto ombreggiante degli alberi;
- Utilizzo regolamentato del vetro all'esterno degli edifici, soprattutto quelli esposti a sud e ad est;
- Passaggi interni con ventilazione e illuminazione naturale o, se artificiale, alimentate da sistemi fotovoltaici;
- Fornitura di massa termica per il controllo delle oscillazioni di temperatura;
- Eliminazione di ponti termici sulle coperture e facciate esposte a ovest;
- Possibilità di integrazione architettonica di superfici generatrici di energia solare;

- Controllo e riduzione dei livelli di rumore stradale esterno, attraverso soluzioni che aumentino la possibilità di uso della ventilazione naturale degli spazi urbani e dell'interno degli isolati;
- Ricorso al raffreddamento meccanico con eliminazione diretta del calore nel suolo, sotto gli edifici adibiti ad uffici e servizi;
- Riduzione diretta dei fabbisogni energetici per il riscaldamento delle acque sanitarie nelle abitazioni mediante sistemi solari termici integrati;
- Riduzione indiretta dei fabbisogni energetici delle abitazioni attraverso l'integrazione e la gestione comune dei sistemi di riscaldamento per gli edifici ad uso residenziale e di raffreddamento per quelli adibiti a uffici. Nei casi in cui tale gestione comune non fosse possibile, l'integrazione avverrà con la vendita dell'acqua calda prodotta negli uffici, previa installazione di contatori di acqua calda nelle abitazioni.

#### Raccomandazioni per le Infrastrutture

##### a) Approvvigionamento energetico

L'efficienza e l'autonomia energetica della Romanina devono essere previste nella fase di costruzione delle infrastrutture per provvedere all'approvvigionamento di energia elettrica, prendendo in esame le ipotesi seguenti:

- Installazione di centrali di co-generazione o biomassa (sfruttando la manutenzione del parco, degli orti e i rifiuti domestici organici);
- Installazione di pannelli solari fotovoltaici sulle coperture dei silos automobilistici (per coprire il fabbisogno di illuminazione artificiale e, in parte, di ventilazione meccanica),
- Infrastruttura elettrica predisposta al funzionamento bi-direzionale per integrare pannelli fotovoltaici in un sistema integrato o di distribuzione;
- Installazione di collettori solari termici per il riscaldamento delle acque sanitarie.

##### b) Gestione idrica

La corretta gestione delle risorse idriche dovrà essere progettata anche per il rifornimento di acqua e la depurazione e trattamento delle acque di scolo, considerando le ipotesi seguenti:

- Separazione delle acque piovane provenienti dal tetto delle abitazioni da quelle provenienti dalle strade. Le prime potranno essere riutilizzate direttamente per l'irrigazione, sia negli isolati che nel parco, mentre le seconde dovranno essere convogliate da una fito-eter associata al ruscello;
- Inclusione di spazi acquatici per la raccolta delle acque piovane e il loro utilizzo locale.

##### c) Sistema centralizzato di conversione dell'energia termica

Si raccomanda la realizzazione di uno studio di fattibilità dell'applicazione di sistemi centralizzati di riscaldamento e raffreddamento, previsti essenzialmente per la climatizzazione e che presentano vantaggi per la qualità e il comfort urbano (riduzione del



rumore e delle vibrazioni), la sicurezza e la protezione dell'ambiente e la sintesi fra le diverse esigenze. Tali sistemi dovranno essere oggetto di uno studio economico che valuti la loro competitività e il loro contributo al risparmio energetico nel contesto globale della Romanina.

#### d) Condotte (gallerie) tecniche

La densità delle reti infrastrutturali urbane raggiungerà livelli elevati alla Romanina, soprattutto in determinate aree. Inoltre, stante lo sviluppo delle infrastrutture urbane per fasi successive di costruzione, anche il progetto sarà suddiviso in fasi. Una volta progettate le infrastrutture, dunque, si dovrà considerare e valutare, in un'ottica costi/benefici, la fattibilità di costruzione di condotte tecniche accessibili in alcune aree del progetto.

Infatti, nelle zone a maggiore densità di infrastrutture, questa soluzione potrà dare una risposta alla corretta gestione dello spazio sotterraneo, oltre a presentare vantaggi per l'installazione progressiva di alcune reti e per la loro manutenzione.

La costruzione di una galleria tecnica accessibile consente:

- Una migliore gestione del sottosuolo, permettendo di "sovrapporre" diverse reti all'interno della galleria, con guadagno di spazio per altre necessità, quali la sistemazione di alberi e riducendo l'area impermeabile;
- Vantaggi per gli utenti dello spazio pubblico, poiché consente di evitare lavori temporanei di scavo per l'installazione e la manutenzione delle reti;
- Facilità di manutenzione per le imprese concessionarie;
- Facilità di intervento per riparazioni/ammodernamenti delle infrastrutture, con risparmi sui costi;
- Follow-up documentale preciso e facilmente verificabile delle reti.
- La costruzione di gallerie tecniche ispezionabili insieme a quella dei tunnel stradali potrà ridurre sensibilmente i costi grazie alla possibilità di sfruttare i lavori di scavo nonché una parte della struttura in cemento armato degli stessi.

#### e) Gestione dei rifiuti

Per ridurre al minimo possibile il ricorso alla discarica indifferenziata, sarà previsto in fase esecutiva e gestionale un sistema di raccolta porta a porta e di compostaggio domestico (verde condominiale). Saranno anche stipulati accordi con i consorzi che provvedano direttamente alla raccolta presso l'isola ecologica (CONAI, ecc.). Dovranno essere previsti appositi punti di raccolta condominiali per la raccolta porta a porta, che saranno definiti in fase gestionale. In ciascun condominio dovranno essere previsti piccoli impianti di minicompostaggio per i residui di manutenzione del verde condominiale e privato.

### Raccomandazioni per gli Spazi Aperti

#### a) Spazi pubblici

Alla Romanina, lo spazio pubblico verde e inerte è concepito come il grande elemento di riferimento e identità della nuova centralità. In tal modo, non solo la sua progettazione, ma anche la sua realizzazione, le sue condizioni di comfort e di gestione possono rivelarsi cruciali per il successo della nuova area urbana.

I principali problemi che lo spazio pubblico incontra a Roma riguardano la protezione dal sole, dalla pioggia e dall'inquinamento.

- La disponibilità di ombra negli spazi pubblici è fondamentale, tenendo presente attentamente la cartina solare. Occorrerà prevedere elementi integrati negli edifici che assolvano a tale funzione e che possano anche svolgere un ruolo di protezione dalla pioggia, come, ad esempio, la galleria commerciale dell'asse centrale.
- La presenza dell'acqua in vari punti del tessuto urbano e la grande massa permeabile presente nel Parco (dove lo spazio urbano non edificato si immerge nella natura e il ruscello è oggetto di un'operazione di rigenerazione ambientale) avranno effetti benefici sul comfort ambientale e la qualità dell'aria.

#### b) Spazi privati

Per garantire il comfort ambientale negli spazi urbani non basta intervenire nello spazio pubblico; dovranno dunque essere previste forme di miglioramento della qualità del micro-clima e di promozione dei cicli biologici naturali anche negli spazi all'interno degli isolati, anche ad uso privato:

- c) Sistemazione di parcheggi di superficie e di accessi al parcheggio totalmente o parzialmente interrato all'interno degli isolati, lasciando le zone meglio esposte all'irradiazione solare a disposizione degli abitanti e degli utenti, nonché degli spazi sistemati a verde;
- d) Localizzazione degli edifici lungo assi paralleli distanziati in modo da garantire un maggiore periodo di esposizione solare agli edifici e allo spazio pubblico;
- e) Permeabilizzazione di una percentuale minima del suolo di ciascun isolato per consentire la ritenzione dell'acqua e la qualità del micro-clima locale, oltre che la diversificazione degli habitat.

Nuova proposta sulla base degli indirizzi operativi delle memorie di Giunta Comunale

-04/10/10 "Indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nella centralità Anagnina-Romanina".

-20/10/10 "L'attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianificare. Indirizzi operativi, criteri e criticità".



#### Contributi specialistici

##### Ambiente

Ecosistemi S.r.l.  
Dana Vocino, Silvano Falocco

##### Geologia

INGEO – Centro per lo studio della geologia applicata all'ingegneria  
Giorgio Cappai

##### Mobilità

Steer Davies Gleave

##### Archeologia

ERMA S.r.l.  
Maria Grazia Cecchini