



Comune di Roma

Assessorato all'Urbanistica
Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio

PROGETTO URBANO

SAN LORENZO CIRCONVALLAZIONE INTERNA VALLO FERROVIARIO

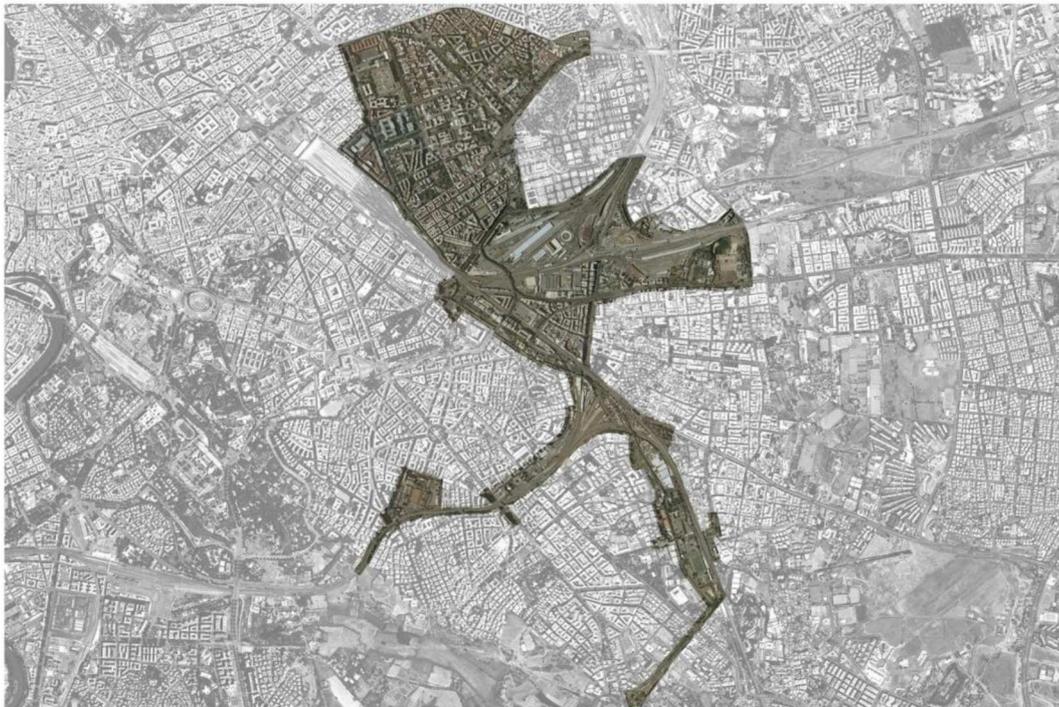
DOCUMENTO DELLA PARTECIPAZIONE

Fase della consultazione preventiva finalizzata alla redazione dello
Schema di Assetto Preliminare – SAP (art. 15 NTA)

Allegato 2

Assemblea pubblica di avvio della fase partecipativa

- 2a) Locandina
- 2b) Invito di partecipazione ed elenco invitati
- 2c) Elenco dei partecipanti
- 2d) Sintesi degli interventi
- 2e) Questionario



maggio 2010

Avvio del Processo di Partecipazione

ai sensi del "Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana" - Del. CC n. 57 del 2 marzo 2006

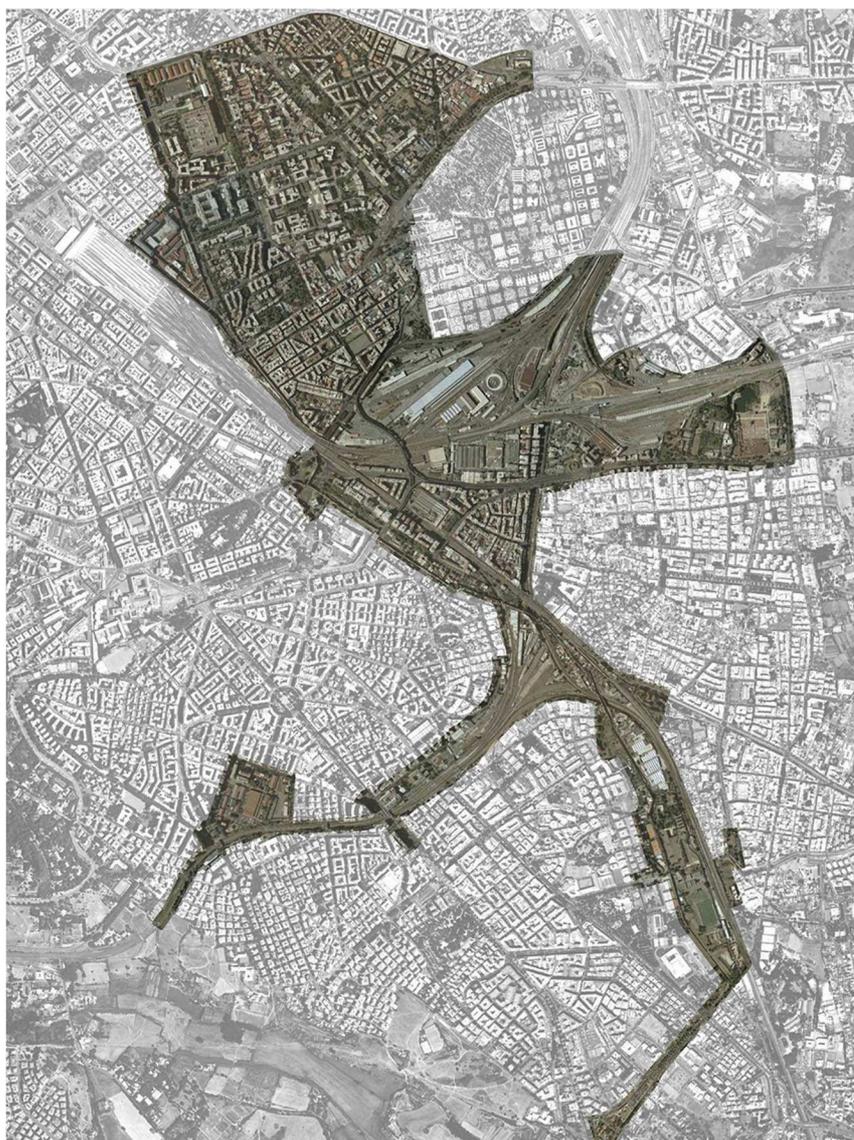
Analisi dello stato di fatto e sintesi valutative relative al Progetto Urbano

"San Lorenzo - Circonvallazione Interna - Vallo Ferroviario"

ASSEMBLEA PUBBLICA

LUNEDI' 30 NOVEMBRE 2009

Ore 17,00 Sala Gonzaga Comando Polizia Municipale
via della Consolazione, 4



MARCO CORSINI

Assessore all'Urbanistica

ORLANDO CORSETTI

Presidente del Municipio Roma I

DARIO MARCUCCI

Presidente del Municipio Roma III

IVANO CARADONNA

Presidente del Municipio Roma V

GIAMMARCO PALMIERI

Presidente del Municipio Roma VI

SUSANA ANA MARIA FANTINO

Presidente del Municipio Roma IX

ERRICO STRAVATO

Direttore del Dipartimento Programmazione e
Attuazione Urbanistica

ALESSANDRO D'ARMINI

Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti

LUIGI TODDE

Dirigente della U.O. Pianificazione Mobilità e
Infrastrutture

PAOLO CAPOZZI

Dirigente della U.O. Città Storica

ROMA

Assessorato all'Urbanistica e alla programmazione
e pianificazione del territorio

Comune di Roma

COMUNE DI ROMA ASSESSORATO ALL'URBANISTICA
21 OTT. 2009
Prot. n. <u>QE/1900</u>

Al Signor Presidente del Municipio I
 Al Signor Presidente del Municipio III
 Al Signor Presidente del Municipio V
 Al Signor Presidente del Municipio VI
 Al Signor Presidente del Municipio IX

Oggetto: Progetto urbano "San Lorenzo – Circonvallazione Interna- Vallo Ferroviario.
 Consultazione preventiva

Cari Presidenti,

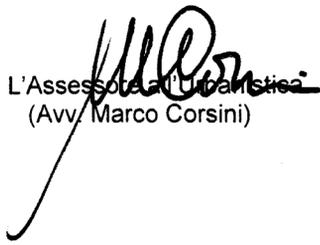
con riferimento all'intervento indicato in oggetto, Vi informo che i miei uffici stanno espletando gli atti per la definizione dello Schema di Assetto Preliminare (SAP).

Ai fini dell'attivazione del processo partecipativo, così come previsto dalle NTA del Piano regolatore e dallo stesso Regolamento della partecipazione, Vi invio la documentazione necessaria affinché sia data pubblica informazione alla cittadinanza.

In allegato alla presente, troverete allegata copia cartacea della documentazione informativa e relativo supporto magnetico, nonché copia dell'avviso da inserire sul sito internet del Municipio.

Ad esito del suddetto processo partecipativo seguiranno delle assemblee pubbliche, da convocare mediante un successivo avviso, secondo un calendario e con modalità da concertare insieme.

Per il solo Presidente del Municipio III, aggiungo che questa iniziativa potrebbe rappresentare un'occasione utile per inaugurare la sede dell'Info Box- Casa della Partecipazione di via dei Sabelli 88, dando in tal modo esito effettivo al percorso di collaborazione condotto tra l'Ufficio Città Storica ed il Municipio III.


 L'Assessorato all'Urbanistica
 (Avv. Marco Corsini)

7/1
ROMA

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio

U.O. 3 Mobilità Generale e Riqualificazione
Aree Ferroviarie



Comune di Roma

All'Assessore al Patrimonio e alla Casa
on.le Alfredo Antoniozzi

All'Assessore alla Mobilità e ai Trasporti
on.le Sergio Marchi

All'Assessore ai Lavori Pubblici e alle Periferie
on.le Fabrizio Ghera

All'Assessore all'Ambiente
on.le Fabio De Lillo

Al Direttore
dell'Ufficio Speciale Traffico e Mobilità
dott.ssa Daniela Barbato

Al Direttore
dell'Ufficio Extradipartimentale Parcheggi
dott. Maurizio Bianchini

Al Sovrintendente Comunale
prof. Umberto Broccoli



Oggetto: Progetto Urbano "S. Lorenzo - Circonvallazione interna - Vallo ferroviario". Avvio della fase partecipativa.

Con riferimento all'avvio della consultazione preventiva per la redazione dello Schema di assetto preliminare del Progetto Urbano indicato in oggetto, le SS.LL sono invitate a partecipare all'assemblea pubblica fissata per il giorno 30 novembre p.v. alle ore 17,00 presso la Sala Gonzaga del Comando della Polizia Municipale, via della Consolazione 4.

Durante l'incontro pubblico saranno illustrati gli elaborati redatti dall'ufficio e saranno recepiti i contributi dei partecipanti.

Gli elaborati sono consultabili direttamente nel sito internet del Comune di Roma (www.comune.roma.it), settore "Avvisi e ordinanze", alla voce "Progetto urbano San Lorenzo, parte il processo partecipativo. Il 30/11 assemblea pubblica".

Arch. Riccioloni
Sig. ...

Il Dirigente
(Arch. Luigi Todde)
Luigi Todde

Piazza J. F. Kennedy 15 - 00144 Roma
☎ 06 67106615 fax 06 67106415
e-mail luigi.todde@comune.roma.it
www.comune.roma.it

ROMA

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio

U.O. 3 Mobilità Generale e Riqualificazione
Aree Ferroviarie



Comune di Roma

COMUNE DI ROMA DIPARTIMENTO VI Politiche della Programmazione e Pianificazione del Territorio U.O. 3 Mobilità Generale e di Riqualificazione Aree Ferroviarie
19 NOV. 2009
PROT. N. <u>QF 21248</u>

Al Prorettore per la pianificazione strategica dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" prof.ssa Giuseppina Capaldo	All'Amministratore Delegato di R.F.I. S.p.A. dott. Michele Mario Elia
Al Direttore dell'Amministrazione Centrale - Area Patrimonio della Banca d'Italia dott. Fabrizio Rudel	All'Amministratore Delegato di FS - Sistemi Urbani S.p.A. ing. Carlo De Vito
Al Direttore Generale dei Lavori e del Demanio del Ministero della Difesa Gen.le Antonio Caporotundo	All'Amministratore Delegato di TAV S.p.A. ing. Andrea Salemmè
Alla Segreteria Generale del Vicariato di Roma	All'Amministratore Delegato di Grandi Stazioni S.p.A. dott. Fabio Battaglia
Al Presidente di A.M.A. S.p.A. dott. Marco Daniele Clarke	Al Presidente di ATAC S.p.A. dott. Massimo Tabacchiera
Al Presidente del C.N.R. dott. Luciano Maiani	Al Direttore Generale di ATAC S.p.A. dott. Antonio Cassano
Al Presidente dell'ACER dott. Eugenio Batelli	Al Direttore Regionale per i beni e le attività culturali del Lazio dott. Mario Lolli Ghetti
Al Presidente dell'U.P.P.I. dott. Angelo De Nicola	Al Soprintendente per i beni architettonici e il per paesaggio del Comune di Roma dott.ssa Federica Galloni
Al Presidente della C.N.A - sede di Roma dott. Erino Colombi	Al Soprintendente Speciale per i beni archeologici di Roma dott. Angelo Bottini
Al Presidente della CONFARTIGIANATO dott. Natalino Giorgio Guerrini	Al Presidente di FEDERLAZIO dott. Maurizio Flammini

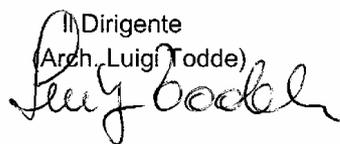
Oggetto: Progetto Urbano "S. Lorenzo - Circonvallazione interna - Vallo ferroviario". Avvio della fase partecipativa dei cittadini.



Con riferimento all'avvio della fase partecipativa per la redazione dello Schema di assetto preliminare del Progetto Urbano indicato in oggetto, le SS.LL sono invitate a partecipare all'assemblea pubblica fissata per il giorno 30 novembre p.v. alle ore 17,00 presso la Sala Gonzaga del Comando della Polizia Municipale, via della Consolazione 4.

Durante l'incontro pubblico saranno illustrati gli elaborati redatti dall'ufficio e saranno recepiti i contributi dei partecipanti.

Gli elaborati sono consultabili direttamente nel sito internet del Comune di Roma (www.comune.roma.it), settore "Avvisi e ordinanze", alla voce "Progetto urbano San Lorenzo, parte il processo partecipativo. Il 30/11 assemblea pubblica".

Il Dirigente
(Arch. Luigi Todde)




Progetto Urbano "S. Lorenzo - Circonvallazione interna - Vallo ferroviario"

Fase partecipativa
Assemblea pubblica
 30 novembre 2009 - ore 17,00

ELENCO DEI PARTECIPANTI

Ente, Associazione, Altro	Cognome e nome	Qualifica	Indirizzo	Telefono	E-mail
Università degli Studi "La Sapienza" di Roma	IN PASCALE PAOLA HARUJI FASIO LIVIA BOSSA-WILTA GIUSEPPINA CAPALDI	DIRETTORE R2 PROFETTORE	PIRELLA G. MARCO, 5 PIRELLA ALDO MARCO S		
Banca d'Italia - Amministrazione Centrale - Area Patrimonio	D'USO PAOLO	DIRETTORE	PIAZZA GIULIO CARLI, 1 FRASCATI (RM)		
Ministero della Difesa - Direzione Generale dei Lavori e del Demanio	AUTIERO GIUSEPPE MORETTI MARIO	DIRETTORE CAPO UFFICIO	2° R.G. A.M. VIACCE DI MARINO S.N.C. CIAMPINO		
Vicariato di Roma					
R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	ZECCA GIULIANO COLASANTI MARCO	DIRETTORE DIRETTORE	Piazz. PORTA S. LORENZO, 1 ✓		
FS - Sistemi Urbani S.p.A.	MACULANI ALESSANDRO	FUNZIONARIO	Piazz. CROCE PORTA, 1		
TAV S.p.A.					
Grandi Stazioni S.p.A.					
Direzione Regionale per i beni e le attività culturali del Lazio					
Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Comune di Roma					
Soprintendenza Speciale per i beni archeologici di Roma					
C.N.R. - Consiglio Nazionale delle Ricerche					

ROMA

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio

U.O. 3 Mobilità Generale e Riqualificazione
Aree Ferroviarie



Comune di Roma

Progetto Urbano "S. Lorenzo - Circonvallazione interna - Vallo ferroviario"

Fase partecipativa
Assemblea pubblica
30 novembre 2009 – ore 17,00

ELENCO DEI PARTECIPANTI

Ente, Associazione, Altro	Cognome e nome	Qualifica	Indirizzo	Telefono	E-mail
A.M.A. S.p.A.	ROSATI MARIO SACOSTINO MARIO	Responsabile Municipio IMPIEGATO	Via. Matilde de Canossa 8 VIA di TOR PARNONIA 100		
ATAC S.p.A.					
Federlazio	GIUSEPPE GIARDANO		Viale Libano 62		
ACER - Associazione Costruttori Romani					
U.P.P.I. - Unione Piccoli Proprietari Immobiliari					
C.N.A. - Confederazione Nazionale Artigianato					
Confartigianato					
Assessore al Patrimonio e alla Casa					
Assessore alla Mobilità e ai Trasporti	Giuseppe Scalabrini	Staff	Via Capitano Bavastro 84		
Assessore all'Ambiente					
Ufficio Speciale Emergenza Traffico e Mobilità	MAURIZIO GIOVANNETTI	Direttore UO 2	Via Ponte S. Sebastiano 8		
Ufficio Extradipartimentale Parcheggi					

ROMA

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica
 Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio

U.O. 3 Mobilità Generale e Riqualficazione
 Aree Ferroviarie



Comune di Roma

Progetto Urbano "S. Lorenzo - Circonvallazione interna - Vallo ferroviario"

Fase partecipativa
Assemblea pubblica
 30 novembre 2009 - ore 17,00

ELENCO DEI PARTECIPANTI

Ente, Associazione, Altro	Cognome e nome	Qualifica	Indirizzo	Telefono	E-mail
Sovrintendenza Comunale					
DIREZIONE DEL GENIO MILITARE PER LA MARINA - ROMA	CARRELLI GIUSEPPE	SOTTILE	VIA DELL'ACQUA TRAVERSA, 151 00135 - RM		
RESIDENZIALE IMMOBILIARE 2004	DI BENEDETTO MARCO	ING.	PIAZZA STROZZI 1 50123 FIRENZE		
Comune Roma Municipio IX	Mindoli Gioianna	Dottor. Mun.	vie Forthpocce 71		
U.O. PIANIFICAZIONE/ATTUAZIONE E QUALIFICAZIONE DI INTERESSE URBANO	MANZI GIANNA	ARCH.	LARGO LORCIA 13		
III Municipio Pres. P. Urb.	Giuseppe Tischerlo	Consigliere	Via Goito 38		
IX Municipio Dipsu Uni Roma 3	GONZI MARTELLI ARIANA	Tecnico			
UNIVERSITA' ROMA TRE	GIANGRANDE ALESSANDRO	P.R.F. UNIV.	Via Elio Donato, 45		
COMUNE DI ROMA - DIP. VI U.O. ARCH.	TORSI ALESSANDRO	RESP. SERV. ISTR. PROIECT.	VIA CRISTIAN BAVASSIERO 94		
VII Municipio - Ass. Po Urbanistica	SANGUIGNI SANDRO	Assessore	VIA TORRE ANNUNCIATA 1		
Circolo "B. Perugino" di Legambiente 3° Municipio	GIANNI PALMISSANI BERNARDINI MASSIMO	Architetto	V. Forthpocce 26		
IX MUN. DI PSU ROMA 3	FESTI DANIELA	tecnico			

MUNICIPIO ROMA III
 UNIV. "SAPIENZA" - DAU

DEL BELLO FRANCESCA
 CELLATONE CARLO

VICE PRESIDENTE
 PROF. UNIV.

VIA GOITO, 35
 V. EUBOSSIANA, 18

Allegato 2d

Assemblea pubblica di avvio della fase partecipativa - Sintesi degli interventi

30 novembre 2009

Interventi istituzionali e relazioni

On. Marco Corsini
Assessore all'Urbanistica del Comune di Roma

Si avvia oggi il processo partecipativo relativo al Progetto Urbano "San Lorenzo-Circonvallazione Interna-Vallo Ferroviario" di grande importanza e rilievo, un progetto vastissimo che interessa circa 416 ettari di territorio e cinque Municipi. E' la terza volta che sono presente a una assemblea di "apertura" di una procedura di partecipazione e tutte le volte sono felice del fatto che la città benefici di questo strumento.

E' uno di quei progetti dei quali si è parlato molto ma che non trovava mai un "inizio" reale. Oggi possiamo essere soddisfatti: il processo ha inizio e si avvia una fase in cui conoscenza e partecipazione sono resi serventi del momento decisionale. Questo è un fatto molto importante. Il Progetto si apre al contributo di tutti, non solo al rapporto tradizionalmente inteso tra Amministrazione e semplici cittadini -semplici non è un diminutivo ma semplicemente una generalizzazione del concetto- ma anche e soprattutto alle categorie economiche, perché si tratta di una trasformazione del territorio di così ampia portata, che coinvolge aspetti ambientali, sociali, infrastrutturali per i quali l'Amministrazione non può pensare di agire e soprattutto di operare economicamente da sola.

Serve assolutamente il concorso dell'iniziativa privata, del capitale privato. Serve aprirsi al momento imprenditoriale. Per anni non si è fatto che parlare di *partnership* pubblico privato senza mai vederla attuata seriamente, perché il privato è giustamente diffidente e l'Amministrazione è, ahimè, patologicamente impreparata, quindi questa *partnership* pubblico privata non decolla mai.

Nel campo della trasformazione del territorio questo può avvenire e questi sono i banchi di prova importanti.

Partnership pubblico privato vuol dire che insieme alla conoscenza si cominciano a fissare regole precise che attengono al rispetto dei ruoli. Noi dalla parte pubblica pensiamo a fissare le regole, a mettere i paletti, a vigilare e a controllare, e i privati possono, in questo contesto di maggiore sicurezza, pensare a rendere fruttifero il capitale che impiegano. In questa partita non può non essere considerato un elemento fondamentale che purtroppo in Italia è scarsamente "attenzionato", come si direbbe, cioè il rispetto dei tempi.

Come ho detto, comincia oggi un percorso che sembrava non cominciare mai. Non facciamoci illusioni, il percorso sarà lunghissimo: quello che possiamo pensare di evitare è che sia epocale cioè che sia lungo e abbia la sua giusta dimensione in termini di tempo per la difficoltà, per le decisioni che si devono assumere, per le riflessioni ci sono da fare e per il coordinamento che occorre attuare tra diverse competenze.

Ma cerchiamo di attuare un impegno civile, di amministrazione civile e di società civile: fare le cose in un tempo ragionevole. Auspichiamo che l'elaborazione dello Schema di Assetto Preliminare che oggi si avvia, non sia semplicemente una cosa che i nonni racconteranno ai loro nipoti i quali a loro volta parleranno con i loro nipoti per vederlo attuato, ma sia una cosa di impegno comune. Io posso assicurarlo come Amministrazione; in effetti ci sono tutte le condizioni per cominciare a ragionare.

Arch. Luigi Todde

Dirigente della U.O. Mobilità generale e riqualificazione aree ferroviarie del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

La complessità dei temi e delle problematiche che interessano il settore urbano, unita alla necessità di integrare la progettazione delle grandi infrastrutture di trasporto con gli spazi urbani circostanti (Piano Regolatore Generale - art. 98 Norme Tecniche di Attuazione) e di inserire e coordinare le trasformazioni in un quadro di assetto unitario ed organico, hanno indotto l'Amministrazione comunale ad avviare la procedura del Progetto Urbano così come previsto dal Piano Regolatore Generale (art. 15 NTA).

Il Progetto urbano è una procedura finalizzata alla definizione progettuale delle previsioni dello stesso Piano Regolatore Generale (PRG) per parti di città interessate da interventi di particolare rilevanza urbana.

Ai fini della formazione del Schema di Assetto Preliminare (SAP) si procede preliminarmente a una fase di informazione ai cittadini, al fine di promuovere la conseguente partecipazione, attraverso la pubblicazione della notizia dell'avvio delle procedure di partecipazione e della documentazione idonea a illustrare il programma sul sito Internet del Comune di Roma e su quello dei Municipi interessati territorialmente (art. 7 Regolamento di partecipazione).

Successivamente è attivato un secondo livello di partecipazione consistente nella consultazione preventiva dei proprietari, dei Municipi, di soggetti rappresentativi della comunità locale, di soggetti imprenditoriali, di Enti o amministrazioni a vario titolo competenti, da effettuare tramite uno o più incontri pubblici.

Tutti i cittadini ed i soggetti citati possono far pervenire all'Amministrazione comunale contributi, osservazioni, istanze e proposte che saranno raccolti nel **Documento della partecipazione** che accompagnerà la proposta di deliberazione di approvazione dello Schema di Assetto Preliminare del Progetto urbano, unitamente a una relazione tecnica a cura del Dirigente dell'Ufficio nella quale saranno espresse le valutazioni sui temi emersi dal processo di consultazione.

La procedura del Progetto Urbano continua mediante la predisposizione di uno Schema di Assetto Preliminare costituito da elaborati grafici, normativi e descrittivi che consentano la valutazione delle iniziative proposte, attraverso accurate verifiche di sostenibilità urbanistica, ambientale, economica e sociale.

Lo Schema di Assetto Preliminare è approvato dalla Giunta comunale, previo parere del Municipio, depositato e pubblicato per un periodo di trenta giorni. Entro i successivi trenta giorni chiunque può presentare contributi partecipativi relativi all'assetto urbanistico proposto. Con la pubblicazione, il Comune sollecita i proprietari a presentare formale adesione all'iniziativa. Sulla base dello Schema di Assetto Preliminare, dei contributi partecipativi e delle adesioni, di eventuali osservazioni e prescrizioni poste in sede di Conferenza di Servizi, è redatto il Progetto Urbano nel suo assetto definitivo, secondo i contenuti e gli elaborati di cui all'art. 15, comma 10 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG. Il Progetto Urbano è quindi approvato con deliberazione del Consiglio comunale. Il Progetto Urbano approvato individua, mediante elaborati grafici, normativi e descrittivi: gli interventi diretti, gli interventi indiretti per i quali ha valore di strumento urbanistico esecutivo e, all'interno di questi, le eventuali aree per interventi indiretti da assoggettare a successiva definizione planovolumetrica particolareggiata.

Con una serie di atti deliberativi di indirizzo (Deliberazione della Giunta Comunale n. 417/2002 e Deliberazione della Giunta Comunale 664/2006) sono state individuate e organizzate le attività necessarie alla redazione dello Schema di Assetto Preliminare del Progetto Urbano, in stretto coordinamento con l'avvio della progettazione preliminare della Nuova Circonvallazione Interna (NCI) da parte del Dipartimento per la Mobilità.

Le deliberazioni citate:

- istituiscono un Gruppo di Lavoro Comunale incaricato di: redigere il Progetto Urbano "San Lorenzo – Circonvallazione Interna – Vallo Ferroviario"; coordinare e verificare, nell'ambito del Progetto Urbano, le attività di studio e progettazione della Nuova Circonvallazione Interna (NCI); coordinare le attività di pianificazione urbanistica delle aree ferroviarie;

- approvano lo schema di Protocollo di Intesa tra Comune di Roma e FS SpA per l'istituzione di un gruppo di lavoro misto per la pianificazione delle stazioni e delle aree ferroviarie;
- confermano, adeguandone i contenuti e gli obiettivi, l'incarico per la progettazione della Nuova Circonvallazione Interna (NCI).

Il Progetto Urbano interessa un ambito territoriale molto esteso con una superficie complessiva di circa 416 ettari e coinvolge diversi Municipi:

- Municipio I - zona di piazza di Porta Maggiore;
- Municipio III - quartiere San Lorenzo e i complessi della Città Universitaria e del Policlinico;
- Municipio V - parte dello scalo Tiburtino e Portonaccio;
- Municipio VI - zona di Pigneto e dello scalo Prenestino;
- Municipio IX - Scalo e Stazione Tuscolana, Vallo Ferroviario, caserma Zignani, via del Mandrione e Banca d'Italia.

Il territorio incluso nel Progetto Urbano, così esteso, è stato suddiviso in due ambiti di studio:

- Ambito A. Trasformazione delle aree ferroviarie, riqualificazione delle stazioni e del vallo ferroviario e interconnessione fisica e funzionale della Nuova Circonvallazione Interna (NCI);
- Ambito B. Riqualificazione del tessuto residenziale e dei grandi contenitori dei quartieri San Lorenzo e Castro Pretorio.

Gli obiettivi del possono essere così sintetizzati:

- attivare un programma di riqualificazione per i quartieri San Lorenzo e Castro Pretorio;
- riqualificare il nodo di Porta Maggiore;
- riqualificare e recuperare le aree ferroviarie dello scalo San Lorenzo e della ex Dogana;
- individuare e definire le modalità di copertura del vallo ferroviario nel tratto della circonvallazione Casilina e in quello dalla stazione Tuscolana a piazza Zama;
- progettare il nodo di scambio Pigneto tra la ferrovia regionale e la linea C della metropolitana e verificare la fattibilità del potenziamento della stazione Casilina;
- riqualificare le aree ferroviarie dello Scalo e della stazione Tuscolana;
- potenziare lo scambio tra la ferrovia regionale e la linea A della metropolitana a Pontelungo;
- riqualificare la direttrice storico-archeologica degli Acquadotti e via del Mandrione;
- verificare la fattibilità per la realizzazione della nuova fermata ferroviaria Zama;

- verificare le modalità per la demolizione della sopraelevata.

Il PRG classifica come Città storica i tessuti centrali della città compresi all'interno della cintura ferroviaria (Appio-Latino, Porta Maggiore, parte del Pigneto) e alcuni spazi aperti (villa Lazzaroni, villa Certosa, villa Lais) e manufatti storici ubicati lungo le vie consolari all'esterno dell'anello ferroviario.

Ai margini della Città storica, il Progetto Urbano comprende alcuni Ambiti di valorizzazione per i quali il Piano Regolatore Generale prevede di intervenire sia in modo diretto, per il rinnovo diffuso del patrimonio edilizio, sia attraverso l'attivazione di programmi complessi di iniziativa pubblica o privata finalizzati al recupero, alla riqualificazione e alla ristrutturazione urbanistica di quelle parti di città.

Sul piano della dotazione dei servizi, il PRG prevede un incremento dell'offerta dei servizi pubblici di livello urbano e dei servizi di livello locale, in particolare del sistema di aree verdi e degli spazi pedonali, attraverso la cancellazione di alcune previsioni edificatorie, la copertura del Vallo ferroviario e la tutela degli spazi verdi lungo il tracciato dell'Acquedotto Felice.

In sede di approvazione del nuovo PRG da parte del Consiglio comunale è stato cancellato il tracciato della Nuova Circonvallazione Interna rinviando la sua definizione alla redazione del Progetto Urbano.

Ing. Alessandro d'Armini
Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti

Sono Alessandro d'Armini, Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti. Volevo focalizzare l'attenzione su un documento di Piano che proprio in questi giorni sta trovando una sua attuazione, anzi ha già avuto sicuramente una sua attuazione in Giunta e adesso è presso i Municipi e presso tutte le forze sociali per la fase di partecipazione. Mi riferisco al Piano Strategico della Mobilità Sostenibile. Questa Amministrazione, come sapete, nel corso dello scorso anno -ottobre 2008- ha avviato i lavori per il Piano Strategico attraverso una Commissione Scientifica di professori universitari e professionalità del settore coordinata dal sottoscritto per la parte mobilità ma fatta in piena e totale sintonia con gli altri tre Assessorati coinvolti. Uno, il qui presente Assessorato all'Urbanistica, con il Direttore ing. Stravato, l'Assessorato all'Ambiente dell'Assessore De Lillo con l'ing. Giuntarelli e l'Assessore ai Lavori Pubblici con l'Assessore Ghera. E' un lavoro fatto a quattro mani che ovviamente è incentrato

sulla problematica delle mobilità. E' un piano strategico studiato in un'ottica di traffico trasversale perché è di forte integrazione tra tutti i sistemi di trasporto, che individua i provvedimenti necessari -io dico per la prima volta- all'interno di un'unica cornice di riferimento. Ecco, questo è l'obiettivo. Ovviamente è un Piano *in progress*, quindi è un Piano che dovrà essere tutto definito nella sua pratica attuazione. Quello che è già definita è la cornice alla quale fare riferimento. Questo credo che sia un documento di programma che negli ultimi anni non c'era. L'ultimo Piano Generale del Traffico risale al 1999. Quindi erano 10 anni che l'Amministrazione non si dotava di un documento di questo genere.

Quali sono le azioni strategiche di questo piano, poi vado subito alle cose specifiche. Sono essenzialmente tre. Prima di tutto definire una nuova architettura funzionale dell'area romana con l'individuazione di una serie di infrastrutture per il trasporto pubblico e per il trasporto privato, nuove o previste dal nuovo Piano Regolatore i cui benefici potranno essere ottenuti in un orizzonte medio lungo. Quindi questa è la prima cosa: definire la nuova architettura, come dicevo, in una unica cornice di riferimento.

Poi definire, al livello più basso, un complesso organico di interventi sia fisici che organizzativi di breve periodo mirati a modificare le modalità d'uso della città realizzando infrastrutture puntuali di basso impatto in grado di riorganizzare e razionalizzare la città anche localmente. Quindi interventi di più breve periodo.

Infine, garantire la piena sostenibilità delle nuove urbanizzazioni attraverso la revisione delle Norme Tecniche del Piano Regolatore riguardo i requisiti minimi di dotazione di infrastrutture e servizi per la mobilità. Ecco io credo che questo ultimo punto sia fondamentale. Recentemente abbiamo avuto una Delibera dell'Assessore Corsini che recita in tal senso. E quindi il lavoro che si sta portando avanti, a mio avviso, è veramente un lavoro nuovo, un lavoro molto importante che terrà conto delle dotazioni infrastrutturali prima ancora di pensare alla nuove centralità.

Questo nuovo quadro di riferimento che è sinteticamente tracciato -anche perché voi sapete che recentemente è stata fatta la conferenza cittadina alla presenza del Sindaco il 28 ottobre scorso che ha avuto un notevole successo di partecipazione in tutti sensi, sia di partecipazione fisica ma anche di partecipazione di dibattito- sul settore del trasporto stradale degli investimenti infrastrutturali ha puntato essenzialmente a due obiettivi principali: il potenziamento della viabilità con andamento tangenziale, utilizzando le infrastrutture esistenti e proponendo alcuni elementi di ricucitura e di connessione fra spezzoni di viabilità esistenti. Perché noi oggi abbiamo tante infrastrutture già presenti che però non sono ricucite con il territorio, non sono ricucite tra di loro e potrebbero invece assolvere a funzioni tangenziali se questi piccoli interventi di ricucitura fossero effettuati.

E il secondo obiettivo principale sul settore stradale e soprattutto sulla rete *intra* GRA alla quale faccio riferimento, non faccio riferimento alla rete *extra* GRA che è stata altrettanto approfondita, è il miglioramento dei collegamenti con l'EUR. Sicuramente si ritiene che tutti gli interventi che possono dare un miglioramento a quelli che sono i collegamenti con l'EUR attraverso il completamento del sistema dei Lungotevere fino al previsto nuovo Ponte dei Congressi, siano fondamentale per ridare dignità a questo quartiere soprattutto per riconnettere il territorio della costa laziale con la città di Roma, con il centro cittadino.

Per quanto riguarda il caso specifico della Nuova Circonvallazione Interna, come già l'arch. Todde ha cominciato a introdurre, il Piano Strategico ha sancito una novità. Uno sdoppiamento della Nuova Circonvallazione Interna attraverso due sistemi separati: il primo più interno ed anulare rispetto all'area centrale, il cosiddetto Anello Olimpico che adesso spiegherò meglio, il secondo più esterno costituito dal sistema intermedio tra l'area centrale e il GRA. Evidentemente stiamo parlando di un Piano Strategico quindi di linee di indirizzo. Nel dettaglio si sta studiando l'esatta ubicazione di questo nuovo collegamento e di questo sdoppiamento come ho appena accennato. Ovviamente è un incarico alla struttura Risorse per Roma che sta approfondendo questo nuovo ulteriore intervento sull'area, ovviamente lo sta facendo insieme con l'Agenzia della Mobilità che possiede i dati al riguardo. Abbiamo già dato l'incarico che in tempi molto brevi dovrà arrivare a dei primi risultati. In pratica noi ci aspettiamo che venga fuori questo nuovo percorso, che veda la connessione a nord prima dello svincolo con la A24, riducendo così le interferenze con il quartiere San Lorenzo, e a sud la connessione non avviene più con Arco di Travertino e con il sottopasso dell'Appia Antica, bensì con via Cilicia. Io credo che questo che ho semplicemente così sostanzialmente descritto, possa trovare piena individuazione nello studio di Risorse per Roma, che ovviamente è già in possesso di tutti quanti i dati e conosce tutta la storia dei progetti precedenti, per portare in breve tempo a un assetto definitivo per un'opera che riteniamo fondamentale.

Voglio concludere con questo: lo dicono le linee strategiche del Piano, lo dice l'Assessorato alla Mobilità, non c'è dubbio che all'interno dei collegamenti tangenziali e all'interno dei collegamenti con l'EUR questo collegamento, la Nuova Circonvallazione Interna così come è stata sommariamente descritta, sia un'opera fondamentale per la vivibilità di tutto il quartiere San Lorenzo e la zona del Pigneto ma soprattutto, consentitemi, per i grandi traffici di attraversamento di Roma e la loro fluidità.

Ing. Errico Stravato
Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

Solo una battuta su questo progetto. Si tratta di un progetto complesso e articolato, come è stato illustrato ampiamente e in maniera dettagliata, ma la complessità di questo studio, di questa prima fase di studio è legata alla sua attuazione.

Questo non deve essere solo un insieme di interventi e di proposte progettuali che devono legarsi l'una con l'altra, ma lo sforzo importante è nella loro effettiva attuazione e praticabilità.

Perché con l'attuazione di questi interventi si determina la realizzazione di tutte le opere pubbliche. Questo è un progetto che si deve in gran parte autofinanziare.

E' dall'attuazione degli Ambiti di valorizzazione e di tutte le iniziative, anche private, essenzialmente private, di questo grande Progetto che si ha la riuscita di tutta la manovra urbanistica. Quindi lo sforzo enorme è quello di fare sintesi tra le proposte progettuali e di inserirle rispetto al Piano Strategico della Mobilità come è stato sviluppato e ideato.

Infine c'è l'aspetto fondamentale che è quello di rendere attuabili gli interventi. In quella sede entreremo nel merito delle singole proposte, e nelle modifiche delle norme qualora sia richiesto e sia opportuno per rendere attuabile il Progetto. Anche per comparti ridotti, qualora fosse necessario per poterli rendere immediatamente praticabili e attuabili, perché altrimenti non avremmo risorse necessarie per rendere effettivo e realizzabile il programma.

Arch. Vincenzo Riccobono
U.O. Mobilità generale e Riqualificazione aree ferroviarie del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

Il Progetto urbano è collocato nel quadrante sud orientale della città, a ridosso delle Mura Aureliane, interessa un ambito molto esteso con una superficie complessiva di circa 416 ettari e coinvolge diversi Municipi (I, III, V, VI e IX).

Tra le componenti della struttura territoriale che definiscono e caratterizzano l'intero settore urbano nel quale si inserisce l'ambito di intervento, si riconoscono:

- i quartieri di formazione post unitaria corrispondenti a San Lorenzo e Castro Pretorio;
- i quartieri prevalentemente residenziali ad alta densità abitativa di impianto novecentesco corrispondenti al Prenestino, Labicano, Appio Latino e Tuscolano;
- un sistema di aree verdi che dal Parco dell'Appia Antica e dalla Riserva naturale dell'Aniene si connette ai parchi urbani lungo la Casilina e la Prenestina e alle ville storiche che, in alcuni casi, rappresentano gli unici spazi di verde attrezzato in quartieri a

forte densità abitativa (Villa Mercede sulla Tiburtina, Villa Certosa sulla Casilina, Villa Lazzaroni e Villa Lais sull'Appia Nuova);

- le polarità di livello superiore rappresentate dai grandi servizi e attrezzature (Città universitaria, Policlinico, caserme) e dalle attività commerciali e dagli impianti posti lungo le consolari (via Appia e via Tuscolana);
- il sistema infrastrutturale caratterizzato dall'anello ferroviario, dagli scali ferroviari e dalle stazioni che costituisce una forte separazione e barriera tra i diversi quartieri;
- una marcata connotazione da un punto di vista delle emergenze e delle preesistenze storiche che dall'area centrale e dai principali capisaldi storico-architettonici innervano lo spazio urbano verso la campagna (via Appia Antica, Acquedotto Felice, Basilica di San Lorenzo);
- un sistema della mobilità e dell'accessibilità basato sostanzialmente su direttrici di penetrazione radiale su gomma e su ferro (strade consolari, metro A, metro C, ferrovia Roma Pantano e tram Prenestina).

Il territorio del Progetto Urbano è caratterizzato, rispetto ad altre parti di città, da un sistema della mobilità fortemente infrastrutturato, seppure non pienamente utilizzato nelle sue potenzialità. Oltre all'anello ferroviario, che attraversa gran parte del suo territorio, esso è servito da entrambe le linee della metropolitana: nella parte sud-est dalla linea metropolitana A, con le stazioni di Ponte Lungo e Arco di Travertino, nella parte nord-ovest dalla linea metropolitana B con le fermate di Castro Pretorio, Bologna e Tiburtina. Sono inoltre presenti le linee tranviarie sulla via Prenestina e la ferrovia Roma - Pantano lungo la via Casilina.

Per quanto riguarda il trasporto privato, l'area è caratterizzata dalla viabilità primaria di penetrazione al centro urbano lungo le direttrici delle vie consolari (via Appia, via Casilina, via Prenestina, via Tiburtina e, marginalmente, via Tuscolana). La Circonvallazione Tiburtina e la sopraelevata Verano-viale Castrense rappresentano l'unico asse lungo il quale hanno luogo spostamenti tangenziali che interessano sia i quartieri oggetto dello studio sia la città nel suo complesso. Il sistema ferroviario rappresenta tuttavia un elemento di forte criticità rispetto alla rete della viabilità.

Esso infatti costituisce una barriera fisica e funzionale non solo rispetto al sistema insediativo ed ambientale ma, in misura ancora maggiore, rispetto alla continuità della rete viaria. In tal senso risultano del tutto insufficienti ed inadeguati i sottopassi e gli attraversamenti ferroviari in particolare per quanto riguarda le connessioni trasversali.

L'analisi delle caratteristiche morfotipologiche dei tessuti urbani e degli spazi aperti è stata finalizzata all'individuazione dei caratteri strutturanti degli impianti urbani e dei processi di stratificazione e sostituzione che hanno condotto all'attuale assetto morfotipologico.

Nell'analisi dei tessuti si evidenziano le forme tipiche dell'espansione urbana post-unitaria e novecentesca, caratterizzate da addizioni successive lungo gli assi storici di penetrazione in città:

- la parte più centrale, realizzata secondo il Piano Regolatore del Saint-Just del 1909, è caratterizzata da un impianto ad isolati regolari definiti da una maglia stradale che si attesta su alcuni nodi rappresentati dalle principali piazze;
- la fascia intermedia, esterna alla ferrovia, comprende parti di città che si sono sviluppate in maniera eterogenea nel secondo dopoguerra: elementi tipici della crescita "per salti" (IACP Appia Nuova), nuclei preesistenti cresciuti al di fuori del PR del 1909 (Pigneto) e tessuti pianificati secondo le modalità intensive del PRG 1931 lungo gli assi delle consolari;
- adiacenti alle aree ferroviarie, si incontrano edifici e complessi per attività produttive e terziarie, retaggio di antichi manufatti industriali localizzati ai margini della città (via Assisi, via del Mandrone, ex SNIA Viscosa, Banca d'Italia, ex Serono);
- nella fascia più esterna, al di fuori dell'asse Arco di Travertino- Tor Pignattara- Portonaccio, tessuti puntiformi composti da tipologie a palazzina, si alternano ad ampi spazi aperti residui e/o a edifici abbandonati o degradati.

Lo studio dei caratteri morfologici degli spazi aperti rileva l'importanza dei tracciati ordinatori nel processo di stratificazione e costruzione della città, evidenziando i percorsi storici esistenti o quelli ancora parzialmente visibili. Analogamente sono stati individuati e classificati in base al loro grado di identità dal punto di vista storico-morfologico, simbolico e funzionale gli spazi aperti di relazione (strade, piazze, spazi funzionalizzati). Si evidenziano gli spazi aperti di risulta, le aree con condizioni di degrado fisico e funzionale e i margini delle aree ferroviarie, nei punti in cui costituiscono una barriera.

L'individuazione spaziale di queste aree defunzionalizzate, che costituiscono spesso origine di degrado, fanno parte di sistemi di percorrenze, nodalità o funzioni frammentate. Esse, in ultima analisi, necessitano di una ricucitura attraverso la loro ricostruzione o trasformazione e costituiscono nuove opportunità e potenzialità se inserite in una rete di connessione unitaria (sistema delle scuole e dei servizi, reti pedonali, spazi aperti e luoghi di incontro ecc) ad integrazione delle volontà non attuate.

La lettura degli aspetti funzionali del territorio in oggetto ha preso in esame l'indagine sul sistema dei servizi e delle attrezzature e riporta le informazioni relative alle attrezzature e servizi pubblici e privati, in base ad una approfondita ricognizione delle attività che si svolgono in occupazione totale degli edifici e degli spazi. Ne emerge un quadro abbastanza differenziato che riflette la struttura insediativa per fasce concentriche. E' da sottolineare, tuttavia, che in tutti i quartieri interessati dal Progetto Urbano, si evidenzia una soddisfacente dotazione di servizi pubblici locali (attrezzature per l'istruzione e spazi per il culto), sebbene sia da rilevare una scarsa o pressoché nulla presenza di asili nido e di attrezzature socio-sanitarie, collettive e aggregative. Per quanto riguarda le dotazioni relative ai servizi di livello superiore e alle attività terziarie e turistico-ricettive, si assiste ad un progressivo decremento del numero delle strutture man mano che si procede verso l'esterno della città.

Nel territorio in esame si distinguono alcuni sistemi omogenei per quantità e distribuzione di servizi e attrezzature:

- *Quadrante Appia-Tuscolana*: forte della presenza del grande parco dell'Appia Antica, è la parte di città più dinamica e completa dal punto di vista delle funzioni esistenti. Carenti risultano gli spazi per l'aggregazione e per attività del tempo libero nelle zone limitrofe all'Arco di Travertino;
- *Quadrante Prenestina-Casilina*: è in corso un processo di forte incremento delle attività ludico-ricreative (pub, locali notturni), che tuttavia si inserisce in una zona (Pigneto) fortemente carente di spazi collettivi e di verde pubblico;
- *Quadrante Tiburtina-Casal Bertone*: si tratta di una zona che, per la presenza delle aree ferroviarie che la racchiudono, costituisce un'"isola" autonoma rispetto alla città, una sorta di paese che ha saputo organizzarsi attorno ad alcune polarità locali (la piazza, il giardino, il centro commerciale).

Il complesso delle analisi relative allo stato di fatto hanno consentito di evidenziare le componenti strutturali delle parti urbane contestualmente agli elementi di incoerenza o di criticità che caratterizzano l'ambito del Progetto Urbano.

La costruzione del modello organizzativo morfologico-funzionale è impostata sulla valutazione delle componenti strutturanti relative al Sistema insediativo, al Sistema ambientale e al Sistema infrastrutturale, che risultano imprescindibili nella costruzione del progetto.

Dall'analisi delle componenti del sistema insediativo risulta che il processo di stratificazione urbana, tranne che in alcuni episodi di discontinuità morfologica e di degrado funzionale, può dirsi compiuto. All'interno dei tessuti edificati emergono alcuni elementi caratterizzanti costituiti

dalle preesistenze archeologiche e dalle emergenze architettoniche monumentali, attorno ai quali si potrà concentrare il processo di riqualificazione urbana.

Infatti, oltre alla tutela di alcuni beni puntuali e alla potenziale trasformazione di alcuni complessi/grandi attrezzature, la rappresentazione dei beni di qualità nel contesto urbano di riferimento sottolinea i rapporti sistemici di ordine territoriale e urbano, suggerendo, attraverso la loro localizzazione, la necessità di valorizzazione e quindi di relazioni/collegamento di alcune componenti strutturanti, vedi i grandi spazi aperti (ville storiche) o i complessi di edifici di valore architettonico riconoscibili e partecipativi dell'identità dei luoghi.

Tra gli elementi di criticità e degrado, emerge soprattutto il grado di incompiutezza che si registra intorno alle aree ferroviarie. Il processo di stratificazione della città ha, in tutte le sue fasi formative, "voltato le spalle" a questi spazi che, come un fossato invalicabile, rappresentano luoghi di forte separazione tra i quartieri che vi si affacciano. Nelle zone limitrofe al fascio ferroviario si sono sviluppati alcuni impianti produttivi serviti dalla ferrovia (industrie, depositi tranviari, capannoni), che oggi, quando non siano dismessi, appaiono incompatibili con i tessuti consolidati, insostenibile fonte di congestione e di inquinamento.

All'interno dei tessuti edificati, inoltre, l'incompiutezza di alcuni ambiti viene sottolineata dalla discontinuità morfotipologica delle fronti delle parti costruite. Per quanto riguarda il sistema ambientale, a meno di alcune componenti di caratterizzazione morfologica delle parti edificate (parchi e ville storiche), si rileva una diffusa carenza di spazi aperti configurati a dominante verde e di spazi pubblici attrezzati per lo sport.

In estrema sintesi:

Sistema insediativo:

- il processo di stratificazione urbana può dirsi compiuto. Emergono alcuni elementi caratterizzanti costituiti dalle preesistenze ed emergenze archeologiche, architettoniche e monumentali.

Sistema ambientale:

- con l'eccezione dei parchi e delle ville storiche, si registra una carenza di spazi verdi e di spazi pubblici attrezzati per lo sport.

Sistema infrastrutturale:

- sufficiente dotazione di servizi pubblici di base, localizzati attorno ad alcune polarità. Insufficienti gli spazi pubblici e privati per attività superiori, presenti nelle zone centrali;
- numerose le linee ferroviarie e metropolitane di collegamento con i principali nodi della città. Insufficienti i collegamenti e le connessioni tangenziali tra il quartiere Appio-Tuscolano e il Casilino-Prenestino;

- inadeguato il trasporto pubblico rispetto alle potenzialità della rete, a causa delle poche stazioni e della scarsa integrazione tra le diverse reti (ferrovie, metro, tram e linee su gomma).

Nell'ambito di studio si registra la presenza di aree e di beni di interesse storico-artistico e archeologico come le Mura Aureliane, gli Acquedotti e i numerosi tracciati di epoca romana, rispetto ai quali assicurare la conservazione e la tutela.

In riferimento al tema dei vincoli, si rileva che l'ambito di studio presenta delle problematiche legate alle aree vincolate di natura archeologica (in particolare l'area ad est dell'intervento), alle Mura, agli Acquedotti e ai numerosi tracciati stradali di epoca romana. Tali presenze potranno richiedere, nelle successive fasi di definizione del Progetto Urbano, ulteriori approfondimenti valutando l'opportunità di eseguire rilievi e sondaggi preventivi sul campo.

Per quanto riguarda il quadro dei Piani, Programmi e progetti in corso di attuazione, l'Amministrazione comunale ha avviato una serie di provvedimenti per la riqualificazione di alcuni manufatti abbandonati in collaborazione con l'Università La Sapienza (Poste Scalo San Lorenzo e SNIA Viscosa), con le autorità militari (Caserma Zignani) e con ATAC SpA (Deposito Porta Maggiore), con l'obiettivo di recuperare spazi da destinare a servizi e attività qualificate in zone particolarmente carenti di attrezzature collettive.

Per il sistema della mobilità e del trasporto pubblico, sono iniziati i lavori per la costruzione della metro C nel tratto San Giovanni – Alessandrino, che porterà alla radicale trasformazione del sistema degli spostamenti nel quadrante orientale e soprattutto nella zona del Pigneto, dove verrà realizzato un nodo di scambio ferro-ferro (metro C – FR1, FR4, FR6) di grande importanza.

Sul versante delle iniziative di RFI – gruppo FS, si sottolineano i progetti per il nuovo assetto delle aree ferroviarie (Piano Regolatore Generale del ferro degli Scali San Lorenzo e Tuscolana), finalizzati alla ristrutturazione dei binari e delle linee ferroviarie, e la realizzazione della nuova Stazione Tiburtina in fase di avanzata progettazione esecutiva.

Dalla definizione delle componenti strutturanti e dagli elementi di incompiutezza e incoerenza morfotipologica e funzionale emersi nelle valutazioni di sintesi, è stato possibile individuare le principali tematiche e obiettivi da sviluppare nella fase successiva di redazione dello Schema di Assetto Preliminare. La sovrapposizione e la lettura dell'insieme dei temi e dei contenuti di cui sopra, costituisce una prima traccia significativa per lo sviluppo della fase successiva, consentendo di definire primi scenari di intervento che, dopo le verifiche di fattibilità e

sostenibilità urbanistiche-ambientali e tecniche-economiche, confluiranno nello Schema di Assetto Preliminare del Progetto Urbano.

Per la valutazione della trasformabilità delle parti edificate e degli spazi aperti, i parametri di giudizio sono stati delineati tenendo conto della riconoscibilità e della compiutezza dell'impianto urbanistico, del valore delle tipologie esistenti e delle potenzialità di valorizzazione degli spazi aperti.

Le parti ad alta trasformabilità ricadono prevalentemente nelle zone attualmente occupate dal sedime ferroviario, per le quali, in virtù della loro dismissione da parte della proprietà, possono essere previste trasformazioni che producano, attraverso la ristrutturazione urbanistica, nuove parti di città disegnate in funzione dell'integrazione dei tessuti esistenti e in grado di offrire spazi per attrezzature di livello superiore integrate con il servizio pubblico su ferro.

Nelle altre parti di città all'interno dell'ambito del Progetto Urbano, gli obiettivi per la trasformazione si articolano secondo una scala di interventi che, a partire dalla riconfigurazione e dal completamento dei tessuti e degli spazi aperti che attualmente presentano caratteri di incompiutezza e di scarsa qualità morfologica e funzionale, includono azioni puntuali di recupero e valorizzazione di alcuni complessi edilizi dimessi o in corso di dismissione.

Inoltre, insieme alle parti edificate, grande rilevanza per la definizione dello Schema d'assetto deve essere data agli spazi aperti ancora irrisolti morfologicamente.

La copertura di ampi tratti del vallo ferroviario per abbattere l'impatto ambientale e restituire alla città nuovi spazi fruibili e una diffusa riqualificazione degli spazi verdi per incrementare la dotazione di verde pubblico in un settore urbano particolarmente carente di questo tipo di servizio, si affiancano ad una serie di azioni puntuali finalizzate alla valorizzazione delle risorse archeologiche, alla ridefinizione dei margini infrastrutturali (protezioni, barriere antirumore, riuso degli spazi di risulta) e alla riorganizzazione funzionale delle piazze, dei nodi di traffico (Porta Maggiore, Ponte Lungo, Piazza Zama ecc.) e degli spazi aperti corrispondenti alle principali stazioni ferroviarie (Pigneto, Pigneto2, Tuscolana, Zama).

Si è più volte affermata la necessità di superare la separatezza tra le diverse parti di città e la carenza di adeguati attraversamenti delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Da questo punto di vista, il Progetto Urbano è chiamato ad assumere il tema delle connessioni come obiettivo primario delle azioni di riqualificazione urbana.

Se, infatti, il nuovo collegamento veloce della Nuova Circonvallazione Interna porterà un significativo alleggerimento del traffico di attraversamento urbano, alla scala locale è necessario provvedere alla costruzione di una rete di percorrenze che garantiscano gli spostamenti e l'accessibilità ai principali servizi di quartiere e alle nuove stazioni ferroviarie.

Adeguamento dei ponti e dei sottopassi ferroviari, completamento e riqualificazione della rete pedonale esistente, continuità degli spazi verdi, sono solo alcuni degli interventi ipotizzati a integrazione delle azioni previste per il tessuto urbano e per gli spazi aperti.

In questa ottica vengono stabilite alcune direttrici per la ridefinizione della maglia viaria negli ambiti di trasformazione e si pone l'accento sulla valorizzazione delle visuali e dei coni visivi verso l'Acquedotto e le principali emergenze monumentali.

L'elaborato definisce le principali tematiche che costituiscono il quadro di riferimento degli interventi, e il sistema delle principali connessioni morfologiche e funzionali, che, dopo le verifiche di fattibilità e sostenibilità urbanistico-ambientali e tecnico-economiche e a seguito degli spunti emersi nella fase di consultazione preventiva, confluiranno nel SAP del Progetto Urbano. L'elaborato riporta inoltre l'individuazione di cinque luoghi della trasformazione che, da nord a sud, caratterizzano le tematiche del (Verano-Scalo San Lorenzo, Casal Bertone-Prenestina, Scalo Tuscolano, Mandrione, Tombe Latine). Ciascuno di essi rappresenta un'unità fortemente riconoscibile ma, nello stesso tempo, strettamente connessa con l'intero ambito del progetto. All'interno di questi luoghi dovranno essere verificate le scelte progettuali, in relazione al contesto urbanistico e alla fattibilità economica e sociale degli interventi.

Per la valutazione della trasformabilità delle parti edificate e degli spazi aperti, i parametri di giudizio sono stati delineati tenendo conto della riconoscibilità e della compiutezza dell'impianto urbanistico, del valore delle tipologie esistenti e delle potenzialità di valorizzazione degli spazi aperti.

Le aree più trasformabili ricadono prevalentemente nelle zone occupate dal sedime ferroviario, per le quali possono essere previsti interventi in grado di offrire spazi per attrezzature di livello superiore integrate con la città e con il servizio pubblico su ferro. Nelle altre parti, gli obiettivi per la trasformazione comprendono la riconfigurazione e il completamento dei tessuti e degli spazi aperti di scarsa qualità, e il recupero di alcuni complessi edilizi dismessi o in corso di dismissione.

Arch. Giuseppe Lantieri

U.O. Città Storica del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica

L'ambito che ora illustriamo è l'Ambito B del Progetto Urbano, che di fatto riguarda i quartieri Nomentano, Tiburtino, Castro Pretorio e in particolare si focalizza sul quartiere di San Lorenzo. Come vedete la connotazione principale è quella di un impianto urbanistico caratterizzato da una serie di grandi recinti che individuano nella parte dei quartieri più a nord, le strutture di servizio principali della città: da una parte le caserme del Castro Pretorio e Macao, la zona della

Città Universitaria, realizzata nel 1935, e il Policlinico Umberto I, poi il grande recinto, sulla destra, del complesso cimiteriale del Verano.

Di fatto è una delimitazione molto evidente che viene completata in basso, verso sud e poi verso est dal sistema ferroviario: il grosso margine della Stazione Termini poi dello Scalo e poi proseguendo fino alla Stazione Tiburtina. Su questo sistema si innesta la presenza forte e importante delle Mura Aureliane che, partendo dal nodo di Porta Maggiore, sale in qualche modo a contenere il sistema del rilevato ferroviario e poi si sviluppa fino al Castro Pretorio. All'interno di questo si colloca il quartiere storico di San Lorenzo che è un quartiere sostanzialmente non pianificato, nato con l'Unità d'Italia ma fuori del Piano Regolatore, come primo quartiere operaio di Roma legato alla presenza dello Scalo, del complesso cimiteriale e successivamente della prima ferrovia la Roma-Tivoli che si attestava proprio sulla Tiburtina all'altezza dell'attuale Giardino dei Caduti del luglio del '43.

Lo sviluppo urbano inizia dalla Porta all'inizio della via Tiburtina con una serie di convenzioni che vengono stipulate dal Comune e da una serie di soggetti privati. Questa zona era tipica della situazione romana della prima fase unitaria quindi zone coltivate, orti, vigne attraversati dall'asse della Tiburtina. La Basilica di San Lorenzo e il complesso cimiteriale erano i punti di appoggio per l'espansione della città. Nasce in questa zona, prossima alla cinta muraria, intorno all'anno 1877 il primo nucleo del quartiere. Sono costruzioni molto povere, realizzate in economia senza standard, servizi igienici se non servizi collettivi per più unità. Il quartiere non aveva un impianto fognante, non esisteva un collettore e le strade non erano pavimentate. Un quartiere che offriva il minimo per la sopravvivenza. Questa situazione è comunque relativa a una prima fase di immigrazione dalle campagne e viene, in parte, compensata all'inizio del novecento con i primi interventi di bonifica promossi dall'Istituto Romano Beni Stabili che acquisisce una serie di manufatti dopo la crisi edilizia e avvia un'opera di risanamento. Viene realizzato il primo collettore fognario e vengono bonificate una serie di abitazioni. E' il periodo, per intenderci, nel quale viene realizzata anche la struttura della Casa dei bambini, il primo asilo Montessori.

Il quartiere si sviluppa man mano dalla prima metà del novecento fino alla guerra, sempre però mantenendo una situazione caratterizzata da indici di affollamento altissimi. Durante la guerra, come sappiamo, il quartiere viene colpito duramente con il bombardamento del luglio del 1943, bombardamento particolarmente pesante, programmato per colpire lo Scalo; invece colpisce tutto il quartiere, la Basilica, lo stesso cimitero e il Policlinico Umberto I. I morti sono 1700 solo nel perimetro nel quartiere e moltissimi i dispersi.

Degli edifici presenti circa il 30% viene completamente distrutto ed un altro 30% viene lesionato gravemente, diventando, di fatto, inagibile. Questa condizione si riflette nel periodo post bellico che si configura come un periodo di ricostruzione, risanamento e completamento per alcune parti. Non si tratta, tuttavia, di un completamento definitivo perché questa maglia urbana a scacchiera si sviluppa solo per una parte e solo per alcuni spazi pubblici e di fatto si esaurisce in prossimità dei margini.

La tavola che vedete proiettata restituisce l'analisi delle tipologie individuate che fanno parte dei tessuti otto-novecenteschi di espansione a blocco, in linea e che nella parte più a nord sono quelli a villini sempre otto-novecenteschi. Poi ci sono gli interventi novecenteschi che sono più di completamento e poi vengono individuate alcune tipologie di edilizia speciale.

In questa tavola vediamo il sistema degli spazi pubblici che conferma la matrice di un quartiere nato come intensivo e speculativo che ha lasciato pochissimi spazi aperti. Sono evidenti il sistema dei due giardini - la villa storica villa Mercede e il Parco dei Caduti del '43 - e poi l'area dei Cavalieri di Colombo.

Altre cose di fatto non sono offerte dal quartiere salvo alcuni spazi pubblici, lo spazio antistante la Basilica e l'entrata monumentale del cimitero.

Questa immagine rappresenta le destinazioni d'uso. Si vede la prevalenza del tessuto residenziale e una serie di elementi che fanno riferimento ad attrezzature pubbliche sia di livello di quartiere che di livello urbano. Ad esempio la presenza dell'Università che in quest'area ha riutilizzato una serie di contenitori. C'è ovviamente una presenza di strutture per l'istruzione che stanno nel nucleo centrale del quartiere e poi, sui margini, si vedono questi manufatti un po' frastagliati che sono le strutture produttive per attività artigianali e attività di servizio. Su questo qualcosa si può dire nel senso che quella che era una presenza fortemente legata appunto da una parte allo scalo e dall'altra al cimitero, ha perso nel corso degli anni consistenza perché è andata a esaurimento. Per una parte delle attività legate a questi complessi si sta attualmente verificando una trasformazione da strutture produttive artigianali a strutture di servizio. Questo processo è importante perché si colloca su quelli che sono ambiti decisivi anche per la riqualificazione dell'intero quartiere. E quindi da questo punto di vista è importante "fare presto" nel senso di dare la possibilità affinché il quartiere possa avere alcune *chance* per incrementare anche le aree a servizi e verde insieme alle valorizzazioni.

Vediamo in dettaglio la presenza di servizi: il verde, le facoltà universitarie e la spina su via De Lollis dove ci sono le attrezzature (la casa dello studente, la mensa, la palestra del CUS).

In questa tavola è rappresentato il quadro degli interventi in atto e di quelli programmati. Fuori da questo quadro ci sono alcuni interventi importanti: qui a nord est c'è l'intervento sulla stazione Tiburtina che è il nodo più importante di interscambio modale che avrà Roma e che vedrà, insieme, l'alta velocità di livello nazionale e internazionale, tutte le ferrovie nazionali, regionali e metropolitane, la linea della metropolitana B e lo scambio con tutto il sistema su gomma pubblico e privato urbano e regionale.

Quindi di fatto la stazione Tiburtina sarà il nodo più importante della città e la sua realizzazione verrà accompagnata dalla riqualificazione di tutte le aree limitrofe.

Anche se rappresenta un elemento di cornice che sta più a nord, ovviamente è strategico per quello che riguarda il quartiere, ciò che sarà l'esito della soluzione per la Nuova Circonvallazione Interna. Il tema che è stato dibattuto e che è stato mostrato come un elemento importante di riqualificazione, è quello legato alla sopraelevata che, realizzata negli anni '60, ha in qualche modo costituito un elemento di ulteriore degrado per una parte del quartiere.

E' evidente che una soluzione della Circonvallazione per la parte che attraversa il quartiere debba in qualche modo individuare una modalità per congiungere il sistema di attraversamento eliminando questa presenza da un punto di vista viabilistico. Dico questo anche perché c'è un dibattito sulla sopraelevata: ci sono posizioni che propongono una riconversione della sopraelevata. Posizioni autorevoli, i famosi "amici del mostro" che su questo tema si sono molto spesi e che hanno anche ipotizzato una possibilità di utilizzare queste strutture per realizzare un parco lineare o dei percorsi pedonali. Questa proposta è tutta da verificare dal punto di vista tecnico, però potrebbe essere uno di quegli stimoli che l'Amministrazione può andare a intercettare e sui quali si può esprimere.

Gli altri interventi in corso sono interventi più di livello locale e riguardano il sistema degli spazi verdi, il piazzale davanti alla Basilica, il nodo di largo Passamonti e il sistema dei giardini pubblici. E' importante indicare la presenza delle Mura e dei tracciati storici della Tiburtina e della Collatina che possono essere ulteriori elementi di stimolo alla progettazione.

Questa tavola mostra una sintesi della situazione attuale della circolazione, nella quale si vede come questo quartiere sia attraversato da flussi principali importanti. Lo vediamo sul sistema doppio della Tiburtina - via de Lollis - via dei Ramni in direzione est ovest e poi i collegamenti verticali del sistema che va dall'Università lungo via dei Marrucini, via dei Sardi e via degli Ausoni e che sono di fatto degli attraversamenti del quartiere. Questo è sicuramente un elemento sul quale il Progetto Urbano dovrà andarsi a confrontare così come questo sistema di discontinuità sui margini dal punto di vista morfologico. Queste aree che vedete delimitate alla fine della scacchiera in alto e in basso, sono appunto gli elementi sui quali c'è una necessità di progettazione dal punto di vista urbanistico. La sintesi di quanto detto è riportata in questa

tavola dove si fa riferimento a una possibilità di riqualificazione del sistema del viale dello Scalo San Lorenzo con la connessione in alto con il viale Regina Elena attraverso la realizzazione di un viale urbano di continuità che tra l'altro è un vecchio disegno di Piano Regolatore. In sostanza questo collegamento potrebbe essere possibile con una soluzione adeguata per la sopraelevata e consentirebbe un declassamento di questo tratto ad una viabilità di quartiere. Dal punto di vista delle riqualificazioni, quello che vedete in basso in diagonale è un po' la citazione di quello che era il tratto della Collatina, un sistema rileggibile all'interno del tessuto perché è l'unico elemento che contraddice la scacchiera e che può essere riproposto come percorso che, partendo dalla Porta San Lorenzo, passa per il cuore del quartiere, per largo degli Osci e per piazza dell'Immacolata. Di fatto è un elemento forte di progettazione che può ricucire tra l'altro molti contenitori pubblici.

Gli altri interventi riguardano il sistema del verde, sul quale, essendo uno degli elementi più carenti si pensa a interventi di riqualificazione quali la riunificazione del sistema del Parco dei Caduti del '43 con Villa Mercede, la possibilità di permeabilità per quello che riguarda l'area dei Cavalieri di Colombo, la riqualificazione di Largo Passamonti e di Piazzale del Verano.

Gli altri elementi sono elementi di connessione e riqualificazione essi stessi. Per esempio si può immaginare sia per l'Ambito di Valorizzazione di via dei Lucani che per quello di via dei Reti, che sia possibile individuare spazi da dedicare a verde e servizi. Quel segno che si vede nell'Ambito di Valorizzazione di via dei Reti è un po' l'indicazione di quello che potrebbe essere una modalità di intervento, quella sostanzialmente di andare a continuare un sistema già suggerito dall'attuale morfologia del quartiere.

Abbiamo inserito alcune immagini per raccontare i risultati dell'indagine socio-economica. Il fatto che il quartiere sia densamente abitato costituisce una realtà oggettiva. Questi sono i numeri: 184 abitanti per ettaro contro i 104 del resto del Municipio. Gli abitanti sono stati ricontati e stimati nel senso che c'è un numero di 11.000 che, più o meno, resta fuori dai numeri ufficiali. Di fatto è stata stimata una presenza più ampia e nascosta che arriva a 13.850 unità. E' interessante il rapporto che c'è tra residenti e studenti: due terzi di residenti e un terzo di studenti che è un numero notevole rispetto all'insediamento. Lo stesso numero non si ritrova, per esempio, nell'occupazione degli appartamenti, nel senso che lo stesso 35% sta nel 17% delle case. Ciò vuol dire che c'è un tasso di occupazione e sfruttamento di queste superfici più alto. Andando avanti emerge il rapporto tra vecchi e nuovi abitanti sulla percezione del quartiere. I vecchi abitanti sono una quota che sta scendendo progressivamente ed è arrivata, a questa rilevazione, al 57%. I nuovi abitanti che, naturalmente, non sono solo studenti ma anche altri soggetti, professionisti, soggetti che trovano in questa una zona centrale della città e arrivano già al 43%. E stiamo parlando di insediati da meno di 15 anni. Per quello che riguarda

la convivenza, dall'analisi sembra una convivenza abbastanza poco evidente nel senso che non sembra esserci un grande dialogo sicuramente da parte degli studenti verso i residenti storici. Rispetto alla percezione che si ha del quartiere, emerge una rappresentazione prevalentemente negativa: il 46% giudica il quartiere peggiorato.

I problemi più urgenti corrispondono a quelli che normalmente riguardano tutta la città: traffico, decoro, rumore (rumore ovviamente più per i residenti che per gli studenti), mancanza di servizi, parcheggi e verde: tutte conferme rispetto all'analisi urbanistica.

Questa immagine riporta le risposte ottenute rispetto a quattro argomenti principali, quattro elementi di *screening* su cui poter fare delle valutazioni. Sulla ZTL c'è sostanzialmente un assenso diffuso sicuramente da parte dei residenti. Da parte dei commercianti abbiamo avuto un'indicazione un po' diversa. Dal punto di vista della struttura della fondazione Cavalieri di Colombo, che è questo grande *square* centrale di verde attrezzato, c'è un sostanziale apprezzamento da parte degli abitanti anche perché lo spazio è molto utilizzato dai bambini del quartiere. Sulle pedonalizzazioni c'è un assenso su alcuni ambiti che però sono un po' periferici: si parla di largo dei Falisci e largo Talamo cioè di quelle aree meno interessate dal "*village*". L'approccio sulla sopraelevata evidenzia che prevalgono, ovviamente, i favorevoli alla sua demolizione. Tra chi è sfavorevole il giudizio è scettico, perché ritiene che, togliendo la sopraelevata, non si realizzi un sistema alternativo e quindi immagina un incremento del traffico.

All'interno del quartiere ci sono tre Ambiti di valorizzazione previsti dal Piano Regolatore Generale importanti perché elementi centrali del Progetto Urbano: questo ambito, in basso, quello di via dei Lucani, poi quello di via dei Reti a ridosso del Verano e in alto quello di via De Lollis con caratteristiche diverse.

Quello di via dei Lucani è un ambito di grande interesse perché si affaccia sul sistema delle Mura e rappresenta quindi una occasione di riqualificazione e restituzione di una visuale verso le Mura. È un ambito estremamente degradato che richiede palesemente un intervento di valorizzazione e riqualificazione. Gli obiettivi prevedono una riconnessione verde trasversale e il completamento della viabilità con la realizzazione di via degli Anamari oltre la restituzione di uno spazio di pertinenza delle Mura.

L'Ambito di via De Lollis, invece, ha una caratterizzazione diversa perché ha una prevalenza di attrezzature universitarie: è quello dove sta la casa dello studente, la mensa universitaria, la caserma della polizia, le alette di Ingegneria. Qui l'obiettivo principale è quello di andare a realizzare delle riconnessioni tra la Città universitaria e il quartiere, dotandolo anche di attrezzature e strutture adeguate. È già in atto su questa area un intervento avviato da parte

dell'Università per la realizzazione di un parcheggio al di sotto del campetto di calcio dell'ADISU che sarà realizzato attraverso il Provveditorato alle Opere Pubbliche. E' un parcheggio per 250 posti auto al di sopra del quale dovrebbe essere realizzato un complesso natatorio.

L'ultimo Ambito di valorizzazione è quello di via dei Reti che è quello più complesso per la presenza di una proprietà molto frazionata, ma che, tuttavia, è assolutamente strategico per la riconnessione del viale dello Scalo San Lorenzo con il sistema di viale Regina Elena e quindi con la possibilità di riqualificare il quartiere riuscendo a spostare il traffico di attraversamento. Qui si vede un'immagine nella quale è compresa anche la riqualificazione di Largo Passamonti.

Interventi istituzionali

Francesca Del Bello
Vicepresidente Municipio III

Vi porto il saluto del Presidente Dario Marcucci che stasera è malato. Un ringraziamento ai Dipartimenti che hanno lavorato alla presentazione del Progetto Urbano "San Lorenzo, Circonvallazione Interna, Vallo ferroviario". Posso dire che il Municipio III da diverso tempo ragiona e discute sul riassetto del quartiere San Lorenzo. Più o meno da quando iniziammo a analizzare il Piano Regolatore Generale (PRG), il Municipio organizzò diverse iniziative pubbliche con i cittadini in modo che l'orientamento della parte amministrativa fosse anche indirizzato sugli obiettivi reali e concreti rispetto ai benefici da apportare nel quartiere. In questo senso la presentazione del Progetto Urbano San Lorenzo è una cosa che raccogliamo positivamente e che consideriamo un passo dovuto dopo l'approvazione del PRG del febbraio 2008. Per lasciare spazio agli interventi, vorrei incentrare brevemente l'attenzione della discussione su tre elementi principali.

Il primo riguarda la giornata di oggi, cioè l'avvio del processo di partecipazione. Credo sia una cosa importantissima quando un Comune si appresta ad attuare delle trasformazioni urbanistiche di questa portata. Il Municipio, trovando a suo tempo da parte dell'Amministrazione e dell'arch Lantieri la disponibilità a raccogliere questa indicazione, ha voluto con grande volontà e insistenza la realizzazione di un luogo fisicamente riconoscibile dove svolgere la partecipazione, uno spazio di circa 180 mq all'interno di San Lorenzo che apriremo in questa occasione per la fase di discussione e partecipazione dei cittadini. Questo deve far capire quanto noi teniamo alla fase di partecipazione e al fatto che non si limiti a un processo burocratico di esposizione da parte dei singoli soltanto di richieste formali, ma di reale partecipazione alla redazione del Schema di Assetto Preliminare. Deve esserci un

coinvolgimento pieno e di elaborazione in quella fase. Speriamo di riuscire a farlo entro il 30 gennaio. Dobbiamo verificare se un mese e mezzo basterà, considerate le vacanze natalizie. Questo non vuol dire rallentare i tempi del Progetto Urbano perché è vero che il Progetto Urbano ha già un'elaborazione lunga, ma bisogna tener conto del coinvolgimento del territorio, altrimenti temo che la prevalenza la avranno i soggetti privati che hanno un interesse concreto, economico a che il quartiere si trasformi in un certo modo.

La seconda questione sulla quale volevo porre l'attenzione, riguarda gli obiettivi del Progetto Urbano per San Lorenzo, tra i quali assoluta priorità, oltre all'attuazione degli Ambiti di valorizzazione nel rispetto del PRG, va data alla dotazione dei servizi pubblici molto carenti e per la qual cosa si sente molta insofferenza da parte dei cittadini. Ma oltre a questo c'è un obiettivo prioritario, la soluzione della sopraelevata. Io credo, è una mia posizione personale, che sia determinante il suo abbattimento. Non credo nella possibilità di un suo riuso ma credo che vada abbattuta, dando respiro a San Lorenzo, un quartiere che deve trovare spazi di condivisione con la città considerato che abbiamo la ferrovia da una parte, il cimitero da un'altra e l'università senza permeabilità con la città. E' importante che gli ostacoli che si possono rimuovere vengano rimossi. Sarà importante e interessante la discussione relativa al futuro della sopraelevata. L'altro elemento è quello della soluzione di alcuni problemi irrisolti del quartiere. Condivido in grandi linee quanto indicato nella presentazione. Occorrerà svilupparle e raccogliere il pensiero e le idee dei cittadini.

L'ultimo elemento riguarda una questione -mi dispiace che l'Assessore se ne sia andato- che è stata affrontata a latere dall'arch. Lantieri, ma che credo che per il quartiere e per il buon esito del Progetto Urbano sia fondamentale. Il Progetto Urbano, è stato detto più volte, non ha tempi brevi. Il problema che oggi abbiamo è il rischio che nel frattempo il quartiere si trasformi, perché abbiamo già alcuni interventi in atto come l'Università (il Parcheggio interrato di via De Lollis), altri progetti che riguardano la stazione Tiburtina, il deposito ATAC Lega Lombarda che sono compresi nel Progetto Urbano. Noi tuttavia, corriamo il rischio che si ripeta quanto è successo nel caso di alcune trasformazioni che nei 10 anni di approvazione del PRG sono state attuate, come i cambi di destinazioni d'uso negli Ambiti di valorizzazione (ad esempio via dei Reti) dove capannoni destinati alle attività produttive legate al Verano si sono trasformati in abitazioni senza previsione di standard, verde, parcheggi. Questo rischia di essere un processo senza controllo. In particolare voglio far riferimento alla questione specifica degli edifici bombardati e alla possibilità della loro ricostruzione. Abbiamo affrontato il caso dell'edificio tra via degli Ausoni e via dei Sabelli alla fine della scorsa legislatura, votando un Ordine del Giorno in Consiglio che chiedeva al Comune di non avere un atteggiamento "doppio", cioè pensare da una parte al quartiere in termini di progettazione e pianificazione urbanistica, e dall'altra attuare di fatto delle modifiche del territorio che avvengono nel giro di qualche mese, con una licenza

edilizia richiesta al Dipartimento IX, attuando una modifica che è del tutto fuori dal Progetto Urbano e dagli obiettivi di dotare il quartiere di servizi pubblici. Questo è un rischio vero, la ricostruzione di quell'edificio è comunque ancora un problema aperto. Servirebbe una sorta di moratoria, di sospensione, perché altrimenti rischiamo di fare un esercizio di stile, di discutere facendo un sacco di sogni, senza mai vederne la realizzazione. Questo è un problema serio per il quale trovare una soluzione. Spero che ci sia la volontà dall'Amministrazione, fatto salvo il diritto di chi vuole ricostruire gli edifici bombardati, ma che si possa fare all'interno della logica che oggi vogliamo affermare, quella di trasformazioni urbanistiche fatte all'interno di un quadro complessivo perché serve un'organicità di interventi.

Susana Ana Maria Fantino
Presidente Municipio IX

Io vi ringrazio, credo che ogni occasione in cui si riesca a porre all'attenzione dell'Amministrazione tutta, dei Municipi e in particolare dei cittadini, interventi di carattere così strategico come questi di cui stiamo parlando, possa portare a risultati migliori sull'assetto della città. Mi spiace che l'Assessore sia andato via anche perché prima di entrare nel merito del Progetto Urbano, io credo che sia molto importante entrare nel merito del metodo che intendiamo portare avanti per far sì che questa sollecitazione a partecipare diventi poi una possibilità concreta e metta realmente in condizione i cittadini di comprendere e partecipare. Io mi trovo d'accordo con quanto detto dalla Vicepresidente del III Municipio, perché il tema della partecipazione ha a che fare con una sorta di battaglia fatta in passato nella scorsa legislatura quando si andava ad approvare il Piano Regolatore Generale, ed è quella di aver pensato che la modifica dell'assetto urbano di una città non può non vedere la partecipazione di chi la città la abita. Per questa ragione fu approvata nel 2006 la delibera sulla partecipazione che prevede la istituzione non solo della casa della città ma anche delle case dei Municipi. Noi, come nel III Municipio, siamo già da qualche anno sulla via della partecipazione e proprio dopodomani, il 3 dicembre, iniziamo una terza fase di partecipazione legata al bilancio e con l'occasione inaugureremo la casa del Municipio, non così grande come quella del III Municipio: purtroppo abbiamo problemi di spazio. Ciò che è importante tuttavia, è l'impegno e la volontà di attuare la delibera e il suo spirito, dare un luogo, anche se simbolico, perché una casa del Municipio per un Municipio di 130.000 abitanti meriterebbe spazi più grandi e degli strumenti economici maggiori. Quando ci siamo visti arrivare il Progetto Urbano e la richiesta di mettere sul sito la notizia di questa assemblea, ci siamo resi conto che avremmo voluto altri strumenti per pubblicizzare l'incontro, perché avremmo voluto -e ci aspettavamo- più persone presenti. Le risorse sono sempre poche e di questo spesso ci lamentiamo. Ad esempio sarebbe bello, ne ho

parlato anche con il Direttore del Municipio, avere un'esposizione di carte come quelle esposte in questa sala anche in Municipio, però abbiamo problemi anche per il rifornimento di carta. Abbiamo sì una copia dei materiali ma vorremmo farne altre per i cittadini. E' importante perché la partecipazione è l'essenza della democrazia, ma bisogna anche garantire che si capisca di che cosa si sta parlando per poter poi partecipare.

Passando alle questioni generali, quando è intervenuto l'Assessore ha detto che questo sarà un percorso lungo. In base alla Delibera sulla partecipazione ci sono dei tempi sulla informazione e poi si passa alla consultazione. Io chiederei una attenzione maggiore, dando la possibilità ai Municipi ad iniziare informazione, non credendo che basti mettere la notizia sul sito che non tutti possono consultare. Penso invece che sia importante un'azione d'informazione capillare -io stessa conosco cittadini che se avessero saputo di questa discussione, sarebbero sicuramente intervenuti questa sera- ma purtroppo abbiamo mandato questa informazione solo sul sito. Daremo informazione nell'assemblea di dopodomani, che prevede anche altri argomenti e tante problematiche del Municipio (siti, cantieri in corso) che stanno mettendo a dura prova i cittadini e la loro resistenza, perché non sanno quanto la pianificazione di tutto il territorio migliorerà la loro qualità della vita. Chiedo all'Assessore un impegno in questo senso, che significa che noi avviamo il processo dell'informazione, passeremo poi alla consultazione il 30 gennaio, considerando il periodo delle feste natalizie quando c'è poca attenzione e disponibilità dei cittadini. Credo che questo percorso che si è avviato, sia importante e penso che, dopo sette anni di progettazione, concedere qualche tempo in più perché i cittadini possano partecipare, sia un investimento che sicuramente porterà benefici.

Quanto al merito del progetto, la ricaduta sul Municipio che è un piccolo territorio com'è stato ben illustrato dall'arch. Riccobono, che è stato per anni nel Municipio, è molto legata al tema della mobilità perché il IX Municipio è soprattutto un Municipio di attraversamento. Questo progetto prevede una serie d'interventi che riguardano il ferro, la mobilità su gomma e anche la valorizzazione delle aree ferroviarie. In particolare, che cosa si farà nell'ambito delle aree ferroviarie, quanta cubatura sarà sviluppata, sono cose di cui non si è parlato, quali servizi e dove, quando e come potranno essere definiti. Io penso che questo faccia parte della partecipazione. Nel nostro Municipio che è attraversato dal vallo ferroviario, la necessità di ricucire il tessuto, la Caserma Zignani sono temi che sicuramente comportano un approfondimento, un tavolo preventivo per la definizione del progetto che riguarderà non solo gli Ambiti di valorizzazione ma anche intese con il privato, Ferrovie in questo caso, sulla base di un disegno nel quale la qualità della vita e la cittadinanza saranno elementi essenziali.

Credo fondamentalmente che, insieme al Piano strategico della mobilità sostenibile, bisogna fare un tavolo congiunto perché è impensabile affrontare separatamente le due questioni; io mi auguro che questa partecipazione veda anche l'assessorato del Comune investito della

necessità di garantire l'accesso all'informazione per poi chiedere una partecipazione più consapevole e quindi più efficace. Grazie.

Interventi dei cittadini

Stefano Proietti
Comitato di quartiere Pigneto Prenestino

Faccio parte del Comitato di Quartiere Pigneto Prenestino e vorrei innanzitutto fare un appunto di carattere metodologico. Normalmente l'elaborazione di un progetto ha a che fare con tempi, scadenze e anche con *budget* da stanziare, quindi, pur capendo che questo è uno Schema Preliminare, sarebbe stato gradito qualche elemento ulteriore sull'orizzonte temporale e finanziario, per capire se effettivamente dietro tutti questi elaborati c'è un impegno dell'Amministrazione a stanziare dei fondi nel concreto.

Nello specifico, parlando dei contenuti illustrati, a noi sta molto a cuore l'abbattimento della sopraelevata. E' stata approvata, credo, cinque anni fa dalla precedente amministrazione, una delibera per la progettazione preliminare per la demolizione delle rampe della Prenestina. Di questo non si è fatto più niente, fondamentalmente, si è detto, perché si dovevano iniziare i lavori della metro C, ma credo che sostanzialmente il motivo sia perché non c'erano i soldi e non c'era un progetto per una viabilità alternativa.

Noi siamo solo a favore di soluzioni che prevedano la demolizione della sopraelevata, altre ipotesi non hanno valore, perché crediamo che l'abbattimento sia un gesto di civiltà, quasi un risarcimento sociale per i cittadini che subiscono da decenni sulla propria pelle e sulla propria salute, le ferite inferte dal mostro della tangenziale. Questo porta a dire che non ci possono essere alternative.

Un ultimo punto su cui porre l'attenzione riguarda la *partnership* pubblico-privato, alla quale si era fatto accenno all'inizio dell'assemblea. Niente in contrario, ma bisogna vedere che cosa deve essere concesso in cambio dei soldi che provengono dal privato, quante cubature e dove vanno localizzate. Un esempio riguarda il VI Municipio nel quale è stato presentato da un privato un progetto che chiederebbe la disponibilità a realizzare un parcheggio interrato lungo il costone del vallo per 600-800 posti auto in cambio di un contributo alla copertura del vallo ferroviario. Prevedere 600-800 posti auto in una zona densa di collegamenti su ferro (tram, metro C, ferrovie regionali) rappresenterebbe solo un ulteriore attrattore di traffico privato. I parcheggi di scambio vanno costruiti esternamente e non in zone centrali. Esempi come questi di *partnership* pubblica - privato non ne vogliamo vedere.

Gloria Mazzamati
Comitato di quartiere Tor Fiscale

Rappresento il mio comitato di quartiere che esiste da venti anni nel IX Municipio. Il IX Municipio è abbastanza attivo e ben organizzato socialmente: sono presenti in sala il comitato di quartiere Arco di Travertino e il comitato di quartiere Casilina - Mandrione. Insieme abbiamo ascoltato l'intervento del Presidente del IX Municipio e siamo d'accordo su molte cose tra quelle che ha detto, ma soprattutto rispetto alla vera partecipazione a questo progetto che vedrà la trasformazione della città. Anche noi siamo preoccupati per la data che leggiamo sulla scheda che dice 30 gennaio e vorremmo chiedere se è una data effettiva o d'indirizzo, perché effettivamente ci sembra poco praticabile proprio perché ci sono le feste di mezzo e non a tutti è arrivata l'informazione su quanto state pensando di fare. Tra l'altro non c'è la possibilità di fare domande e di avere risposte in contemporanea e chi legge, studia, crede di avere capito qualcosa ha bisogno di verifiche.

Così spero che, così come si fece per la presentazione del nuovo Piano Regolatore, ci siano poi nei Municipi degli incontri fatti con i tecnici che hanno elaborato questo Piano e si possa avere degli scambi. Tutto questo richiede tempo e pertanto ribadirei la richiesta di proroga rispetto ai termini per poi presentare obiettivi più concreti.

La conoscenza del territorio ci impone di porre l'accento su questo aspetto. Almeno in questa fase preliminare direi che abbiamo individuato un punto fondamentale. Il nostro territorio ha la mobilità che è un disastro nel senso che siamo veramente oberati dal traffico. Quindi ci preoccupano le soluzioni riguardo a questo perciò, a parte il Progetto Urbano, quello che ci preoccupa di più è la Circonvallazione Interna.

Abbiamo visto presentare la Circonvallazione Interna nel 2005 con un troncone che arrivava da San Giovanni fino ad Arco di Travertino e con un altro che, da viale Palimiro Togliatti si congiungeva ad Arco di Travertino passando sul quadrante sud, uscendo, quindi, da Quarto Miglio per arrivare ad Arco di Travertino. Quello di sud stasera non è stato contemplato, quindi immagino sia fuori da questo progetto, magari cercheremo di informarci su che fine abbia fatto, ma era comunque una Circonvallazione Interna di tipo radiale che comportava un forte impatto e sulla quale, nel IX Municipio, era stato vinto un ricorso che ha imposto di realizzarla interrata.

Per quello che riguarda il troncone che viene da San Giovanni e arriva, o arrivava, ad Arco di Travertino, se è vero, come mi è sembrato di capire dalle parole dei vostri tecnici, che c'è un'ipotesi di non utilizzarlo ma di fermarvi a ridosso del vallo ferroviario sarebbe una preoccupazione in meno. Viceversa se invece continuasse l'ipotesi di arrivare ad Arco di Travertino, da parte di tutti i comitati che si trovano in questo territorio c'è la richiesta della certezza che questo canale di mobilità sia interrato. E cioè che l'impatto non sia in superficie ma interrato. Sullo svincolo poi, andando più nel dettaglio, si potrà vedere come e dove farlo uscire.

Se la linea dovesse proseguire fino a Roma sud - Arco di Travertino, quello che ci era stato detto era comunque che si sarebbe trattato di una linea mobile sottoterra e non di superficie. Concludo dicendo che, qualora l'ipotesi fosse di fermarsi al Vallo Ferroviario, ci auguriamo che comunque sia sviluppato e ribadito tutto quello che era previsto come riqualificazione accanto alla linea di mobilità, in modo che sia mantenuta la riqualificazione degli Acquedotti e delle linee ferroviarie e tutto quello che riguarda la parte sud di questo progetto, come la riqualificazione delle aree verdi, della via dei Mulini o della parte storica di questo Municipio.

Massimo Bernardini
Legambiente San Lorenzo

Scusatemi, ma io devo cominciare facendo un appunto, nel senso che questo tipo di consultazione, secondo me, non andava fatta qui, ma direttamente nel territorio interessato dal progetto. Questo perché il processo partecipativo, oltre che essere stato introdotto dall'Amministrazione precedente, fa parte ormai di una legge dello Stato, un Decreto che ha recepito gli indirizzi della Comunità Europea cioè la Valutazione Ambientale Strategica, la cosiddetta VAS. Quindi gli amministratori e i tecnici sanno benissimo che non è una loro gentile concessione che ci fanno, ma è un preciso dovere che va attuato però sostanzialmente e non formalmente. Io adesso non voglio fare il processo alle intenzioni, ma indubbiamente questa prima convocazione mi sa molto di formale e poco di sostanziale. Ci sono degli spazi come per esempio il cinema Aquila che è proprio nel *clou* di questo intervento, che benissimo si prestava a questo tipo di consultazione. Questo naturalmente riguarda anche le sedi dove in maniera più capillare può avvenire l'esame dei progetti. La Vicepresidente del III Municipio Francesca Del Bello ha accennato a questa Casa della Partecipazione, ma noi sono anni che l'aspettiamo e vorremmo che in questa Casa della Partecipazione che fisicamente esiste ed è anche attrezzata, fossero consultabili questi documenti.

Scusatemi se ho fatto questo appunto, ma vorrei che effettivamente questo processo andasse avanti in maniera sostanziale, in maniera tale che tutti possiamo analizzare le proposte che vengono formulate e, per tempo, anche sviluppare quelle azioni che tendono ad attuarle. Perché il problema che Francesca Del Bello già ha espresso e io vorrei ribadire, è che nel frattempo il territorio si sta trasformando. Uno degli Ambiti di valorizzazione di San Lorenzo, quello di via dei Reti per esempio, è ormai pregiudicato. Non c'è più possibilità di realizzare quasi niente di quanto previsto perché i volumi artigianali sono stati trasformati in volumi residenziali e non c'è possibilità di fare nessun tipo di attraversamento e così via. Così per esempio il costruendo parcheggio dell'Università su via de Lollis sta andando avanti nonostante la nostra azione che è stata quella di cercare di imporre, di inserire questo intervento in quella

che era la pianificazione in atto appunto degli Ambiti di Valorizzazione. Si era riuscito ad ottenere qualche risultato, ma nel frattempo le cose non sono andate avanti e adesso l'Università credo che voglia procedere e non sarà certo ad aspettare noi. Questo è un piccolo esempio di come quando c'è uno scollegamento tra analisi, dibattiti e poi effettiva attuazione dei programmi e dei progetti, le cose, al di là delle buone intenzioni, non sortiscono nessun effetto positivo. Un altro aspetto, che purtroppo è stato pregiudicato già a suo tempo con l'esame del PRG, è quello a cui già si accennava riguardo la ricostruzione dei volumi rimasti vuoti dopo i bombardamenti. Lì, per esempio, sarebbe stato molto più assennato pensare ad una compensazione piuttosto che a un diritto dato per acquisito, perché se è vero, come ci ha dimostrato chi ha fatto l'analisi sull'affollamento a San Lorenzo, che abbiamo uno degli affollamenti maggiori di tutti i quartieri di Roma, non si vede come, invece di sfruttare questi vuoti esistenti, si vada a riempirli. Questa mi sembra la cosa più banale.

Sull'assetto generale e sul piano della viabilità, non ho ancora capito bene l'alternativa della Circonvallazione interna cioè la tangenziale con i due sbocchi su Arco di Travertino - e capisco benissimo come i comitati di quartiere della zona siano preoccupati - ma ritornare alla vecchia direttrice di via Cilicia mi sembra proprio una cosa pazzesca, e, a meno che non vogliano fare tutto un percorso in galleria, ritorneremo a quella tangenziale che si avvita su se stessa e che tutti conoscono per gli intasamenti di traffico. Questo tipo di soluzioni vanno attentamente valutate con diverse ipotesi che vanno messe sul piatto. Quindi io torno a ribadire che i tempi sono stretti perché vediamo che intanto le cose vanno avanti. Un modo sarebbe quello, almeno per quanto riguarda San Lorenzo che è il territorio che conosco meglio, di non permettere interventi che in qualche maniera pregiudichino poi la realizzazione del Progetto Urbano che si sta studiando. Mi riferisco al parcheggio in via De Lollis perché se non ci fanno la piscina sopra restiamo da capo, cioè si perde la possibilità di attuare questa nostra indicazione che era quella di ampliare l'offerta sportiva in quell'ambito. E così anche la costruenda facoltà nell'edificio delle Poste senza una viabilità adeguata secondo me non è attuabile ma io ho visto i disegni cantierabili. Quindi, anche se l'Università ha intenzione di procedere a tambur battente, su queste cose, come minimo e come dice Francesca Del Bello, bisogna mettere una moratoria e aspettare che almeno si definisca un piano di assetto generale.

Stefano Pollak
Comitato di quartiere San Lorenzo

Il comitato di quartiere di San Lorenzo è un comitato molto più giovane di quello di Tor Fiscale ed è ancora informale come gruppo. Però siamo presenti e all'interno del comitato sono attivi anche un gruppo di tecnici. Volevo dare questa notizia perché può essere una risorsa con cui

interloquire. Penso che a livello locale abbiamo una serie di informazioni da mettere a disposizione e ne possiamo anche rilevare altre che possono essere utili.

Per il resto posso essere molto breve perché molte delle cose che volevo dire sono state dette dai miei predecessori. Volevo dire alla Vicepresidente del III Municipio Del Bello che forse questo aspetto dei tempi lunghi del Progetto Urbano a cui si è fatto cenno, per quanto da una parte è sicuramente un problema, può anche essere letto come una risorsa perché forse la partecipazione non si deve fermare al 30 gennaio. Per questo chiediamo ulteriormente di accelerare l'apertura della Casa della Partecipazione non solo per la consultazione, ma per poterne fare un luogo di lavoro e di scambio, per sviluppare ipotesi su come deve svilupparsi il quartiere di San Lorenzo e anche tutto il settore urbano.

Conclusioni

Arch. Luigi Todde

Grazie a tutti gli intervenuti. Volevo rapidamente chiarire un aspetto che forse non tutti hanno compreso. Il materiale presentato non è lo Schema di Assetto Preliminare del San Lorenzo, ma solo le analisi e le sintesi valutative che consentiranno di realizzare lo Schema di Assetto Preliminare sul quale poi ci saranno le ulteriori forme di partecipazione.

Quindi noi saremo grati se tutti i partecipanti ci forniranno contributi per la redazione di uno Schema di Assetto Preliminare ancora più dettagliato, perché chiaramente noi non siamo sul territorio, ma tutte le istanze che possono provenire dai Municipi, dai comitati di quartiere e dai cittadini sono assolutamente bene accolte e, secondo me, serviranno proprio a fare un Schema di Assetto Preliminare dettagliato e rispondente alle esigenze della cittadinanza.

Per quanto riguarda la Nuova Circonvallazione Interna, abbiamo sentito quello che ha detto il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti che, considerato il fatto che il PRG approvato ha comunque cancellato le previsioni della Circonvallazione Interna, le previsioni del Piano Strategico saranno immediatamente verificate e potranno avere già delle risposte con tempi assolutamente brevi, probabilmente prima addirittura della fine del termine che ci siamo dati per la partecipazione. Quindi sulla Circonvallazione Interna aspettiamo le risposte che ci darà il Dipartimento Mobilità e Trasporti.

Diciamo che stanno iniziando con uno studio di fattibilità, quindi sappiamo bene che anche il progetto preliminare, che è successivo allo studio di fattibilità, servirà a scegliere quale sia l'ipotesi migliore tra tutta una serie di soluzioni possibili.

Credo che stiano elaborando degli studi di fattibilità, quindi è ancora tutto quanto da definire soprattutto in rapporto a questa divergenza tra Piano Regolatore approvato e Piano Strategico in corso. Per quanto riguarda l'utilizzo di questa sala, penso invece che, considerando che ci sono 5 municipi e ognuno con un centro assolutamente locale, forse vederci qui, sotto al Campidoglio era l'ipotesi più idonea. Ringrazio tutti.

Ing. Paolo Capozzi

Pensiamo di aprire la Casa della Partecipazione del Municipio III il 18 dicembre prossimo. Quindi potremmo incontrarci lì e parlare di questo Progetto quando e come volete. Io l'ho visitata, è un'ottima cosa aver fatto questa Casa della Partecipazione, e dunque sono assolutamente disponibile a venire quando volete a parlare del Progetto Urbano. Grazie.

Arch. Luigi Todde

Aggiungo qualcosa. Nel sito sono segnalati tutti gli uffici che potranno accogliere dubbi, richieste di informazioni e specificazioni tra cui il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica e tutti i Municipi interessati. Grazie e arrivederci.

CONSULTAZIONE PREVENTIVA DEL PROGETTO URBANO SAN LORENZO - CIRCONVALLAZIONE INTERNA - VALLO FERROVIARIO

Il Progetto Urbano San Lorenzo - Circonvallazione Interna - Vallo Ferroviario intende integrare la realizzazione delle grandi infrastrutture (Nuova Circonvallazione Interna e Anello Ferroviario) con gli spazi urbani circostanti, creando opportunità di riqualificazione delle aree ferroviarie e di trasformazione del tessuto urbano e dei complessi edilizi dismessi o in corso di dismissione.

Questo breve questionario, che La preghiamo di voler compilare, fa parte della prima fase di partecipazione finalizzata alla formazione dello Schema di Assetto Preliminare del Progetto Urbano. Esso ha il duplice obiettivo di coinvolgere i cittadini e i soggetti territoriali con i quali attivare successivi canali di confronto, e raccogliere iniziali e non vincolanti opinioni sugli obiettivi generali del Progetto Urbano illustrati nella Documentazione pubblicata sul sito del Comune di Roma il 28/10/2009.

1. AREA TERRITORIALE DI INTERESSE:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Quadrante Appio-Tuscolano | <input type="checkbox"/> Quadrante Casal Bertone |
| <input type="checkbox"/> Quadrante Prenestino-Casilino | <input type="checkbox"/> Quadrante San Lorenzo e Castro Pretorio |

2. LE SONO CHIARI GLI OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO URBANO? IN CASO AFFERMATIVO, QUAL È LA SUA VALUTAZIONE IN MERITO?

(due risposte per riga; valutazioni da -- = poco importante a ++ = molto importante)

	Chiarezza dell'obiettivo		Valutazione dell'obiettivo					
	Si	No	--	-	=	+	++	Non so
<u>Sistema Insediativo</u>								
Riqualificazione dei quartieri S. Lorenzo e Castro Pretorio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Riqualificazione del nodo di Porta Maggiore	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Riqualificazione e recupero delle aree ferroviarie dello scalo San Lorenzo - ex Dogana e della Stazione Tuscolana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Riqualificazione della direttrice storico-archeologica degli Acquedotti e via del Mandrione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Copertura del vallo ferroviario nel tratto della Circ.ne Casilina e nel tratto Tuscolana - Parco dell'Appia Antica	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Demolizione della sopraelevata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Sistema della viabilità</u>								
Individuazione di una nuova connessione tra viale dello Scalo San Lorenzo e viale Castrense	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Individuazione del tracciato della Circonvallazione Interna	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>Sistema del trasporto pubblico</u>								
Realizzazione del nodo di scambio "Pigneto" tra la ferrovia regionale (FR1, FR4, FR6, FR7, FR8) e la Metro C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Potenziamento dello scambio tra la Stazione FS Tuscolana (FR1, FR5) e la Metro A (fermata Ponte Lungo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Potenziamento della Stazione Casilina (FR4, FR6, FR7, FR8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Realizzazione della fermata ferroviaria "Zama" (FR1, FR5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. A quali TEMATICHE del Progetto Urbano indicate nella Sezione 5 della Documentazione pubblicata è maggiormente interessato e vorrebbe fornire un contributo?

(dare max cinque risposte complessive):

Spazi edificati:

- Completamento del tessuto urbano e nuova definizione degli spazi aperti
- Rifunionalizzazione di edifici e aree dismesse o sottoutilizzate
- Creazione di nuove funzioni di livello urbano

Spazi aperti:

- Riqualificazione ambientale e riorganizzazione funzionale delle piazze e degli spazi aperti/verdi
- Copertura e sistemazione superficiale del vallo ferroviario
- Adeguamento e/o ampliamento degli impianti sportivi e per il tempo libero
- Valorizzazione delle preesistenze archeologico-monumentali
- Creazione di nuove polarità di verde pubblico

Connessioni:

- Trasporto pubblico (nuove fermate e nodi di scambio, corridoi di trasporto pubblico)
- Viabilità di livello urbano (Nuova Circonvallazione Interna, sistemi radiali e tangenziali)
- Viabilità di livello locale (adeguamenti, attraversamenti ferroviari)
- Piste ciclabili, percorsi pedonali e connessioni verdi

4. OSSERVAZIONI E PROPOSTE:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. SOGGETTO (facoltativo):

Nome e Cognome:

Municipio:

Indirizzo:

E-mail:

Telefono:

RUOLO:

Proprietario

Residente

Ente (specificare):

Associazione (specificare):

Altro (specificare):

Oltre al presente questionario, la consultazione preventiva sul Progetto Urbano prevede la possibilità di inviare entro il 30 gennaio 2010 contributi, osservazioni e proposte secondo le seguenti modalità:

Per posta all'indirizzo: Comune di Roma, Dipartimento Programmazione e attuazione urbanistica, U.O.3 Mobilità generale e riqualificazione aree ferroviarie - Piazza J.F. Kennedy 15 - 00144 Roma

Per fax al numero 06 67106415

Per E-mail all'indirizzo: p.u.sanlorenzovalloferroviario@comune.roma.it