



Comune di Roma

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

PROGETTO URBANO

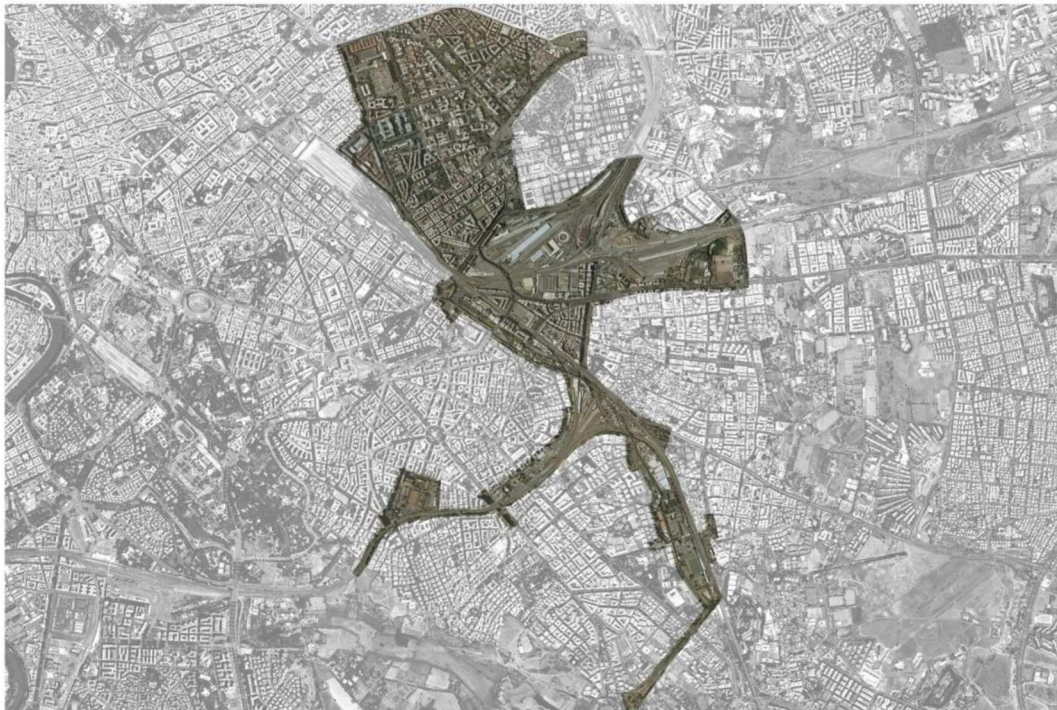
SAN LORENZO CIRCONVALLAZIONE INTERNA VALLO FERROVIARIO

DOCUMENTO DELLA PARTECIPAZIONE

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

Allegato 6 Contributi dei Municipi

- 6a) Municipio Roma III. Risoluzione n. 3 del 24 febbraio 2010
- 6b) Municipio IX. Documento della Partecipazione



maggio 2010

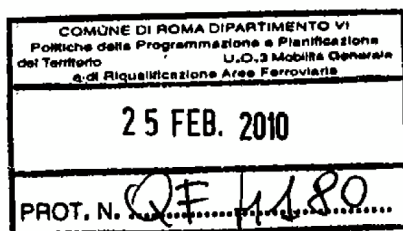
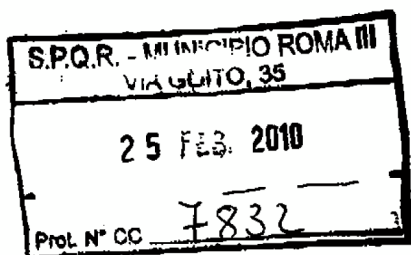
ROMA

Municipio Roma III

Il Presidente del Consiglio



Comune di Roma



Al Sindaco di Roma
Gianni Alemanno
Fax 06 6710 3590

All'Assessore all'Urbanistica
Marco Corsini
Fax 06 6710 6491

All'Assessore ai Lavori Pubblici
Fabrizio Ghera
Fax 06 6781 303

Al Dipartimento VI – Programmazione
E Attuazione Urbanistica
Direttore Enrico Stravato
Fax 06 6710 6622

→ U.O. 3 Mobilità Generale e
Riqualificazione Aree Ferroviarie
Direttore Luigi Todde
Fax 06 6710 6415

Dipartimento XII – Sviluppo
Infrastrutture e Manutenzione Urbana
Direttore Umberto Petroselli
Fax 06 6710 3222

Oggetto: Invio Risoluzione n. 3: Osservazioni Progetto Urbano S Lorenzo – Commissione III
Lavori Pubblici ed Urbanistica

Si trasmette alle SS.LL per opportuna conoscenza e per quanto di competenza il documento di cui all'oggetto votato nella seduta consiliare del Municipio Roma III in data 24 febbraio 2010.

Mi è gradita l'occasione per inviarVi i miei più cordiali saluti.

Il Presidente del Consiglio
del Municipio Roma III

Emanuele Gisci

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO.

VERBALE N. 22

SEDUTA PUBBLICA DEL 24 FEBBRAIO 2010

L'anno 2010 il giorno 24 febbraio alle ore 11.10, presso la sede del Municipio in via Goito 35, si è adunato il Consiglio del Municipio ROMA III in seduta pubblica, di I convocazione, convocato per le ore 11.00 dello stesso giorno, come da attestazione di convocazione per posta elettronica dal provider del Municipio per l'esame degli argomenti iscritti all'Ordine del Giorno riportato nei medesimi inviti.

PRESIDENTE: il Presidente Emanuele GISCI.

Assolve le funzioni di Segretario il Direttore Gabriella ACERBI.

OMISSIS....

RISOLUZIONE N. 3

Commissione III Lavori Pubblici ed Urbanistica Risoluzione: Osservazioni Progetto Urbano S. Lorenzo.

PREMESSO

che il Comune di Roma ha avviato il Progetto Urbano denominato "San Lorenzo -Circonvallazione interna – Vallo ferroviario" con le modalità previste dal nuovo PRG (Art. 15 delle NTA);
che, per il quartiere San Lorenzo, il Progetto Urbano è finalizzato alla riqualificazione del quartiere, al fine di garantire l'aderenza delle trasformazioni previste con le reali esigenze del territorio, in modo da fornire servizi e strutture di cui oggi è carente, migliorandone la vivibilità e rendendo più agevole la fruizione degli spazi verdi e urbani, mediante la drastica riduzione del traffico privato di attraversamento all'interno del quartiere;
che il nuovo PRG individua nel quartiere San Lorenzo quattro Ambiti di valorizzazione, (di tipo B e C) per i quali sono previste trasformazioni urbanistiche secondo mix funzionali differenti, in relazione alle caratteristiche delle aree interessate e subordinati alla realizzazione di interventi di riqualificazione e di interesse pubblico così come specificatamente definiti nelle Norme Tecniche (Appendice I delle NTA);
che nella Delibera n. 57, approvata dal Consiglio Comunale nel maggio 2006, il Comune di Roma riconosce nella "partecipazione popolare un metodo fondamentale per la formazione delle decisioni in materia di trasformazioni urbane e per la promozione dell'inclusione sociale" (Art. 1 del Regolamento della Partecipazione).

CONSIDERATO

- che il quartiere nel corso degli anni è stato oggetto di trasformazioni di natura economica – sociale che ne hanno modificato profondamente l'assetto urbanistico originario. Negli ultimi anni tali processi, verificatosi più velocemente, hanno determinato un aumento considerevole del carico urbanistico sul quartiere ed una sua sempre crescente congestione;
- che l'incremento del numero di attività ricreative, con conseguente aumento del numero di frequentatori serali non supportati da servizi e strutture adeguate, ha prodotto fenomeni di degrado fisico e ambientale e un crescente stato di insoddisfazione e insofferenza da parte dei residenti verso i frequentatori notturni;
- che la superficie complessiva a verde pubblico nel quartiere è pari a circa 38.500 m², di cui una buona parte non effettivamente fruibile, rapportato al numero d'abitanti, pari a 13.850, corrisponde una quota pro-capite di 2,78 m² molto al di sotto dei 9 m² previsti dagli attuali standard urbanistici;

- che dai dati in possesso dall'amministrazione municipale, nel territorio del Municipio risultano 100 nuclei familiari a rischio sfratto, circa 300 nuclei percepiscono un contributo all'affitto. Negli ultimi due anni 70 famiglie hanno dovuto lasciare le loro abitazioni per morosità, di cui 50 ultra sessantacinquenni; e 30 per cessata locazione.
- che, principalmente, nella zona di Via dei Reti, sono già state effettuate delle trasformazioni, cambio di destinazione d'uso, da botteghe-depositi ad abitazioni, e costruzione di nuove residenze private, al di fuori della progettazione complessiva sia del Progetto Urbano San Lorenzo che dello specifico ambito di valorizzazione "Borghetto dei Reti", aumentando così il carico urbanistico sul quartiere senza, di contro, dotarlo dei servizi e degli standard necessari relativi ai nuovi insediamenti e favorendo, inoltre, la crescente speculazione abitativa già oltremodo presente nell'intero quartiere ai danni dei residenti storici e degli strati sociali più deboli.
- Che per quanto riguarda il tema degli edifici bombardati, il Progetto dovrà contenere delle linee guida specifiche per indirizzare le linee guida dei piani di recupero.
- che è in atto una grave crisi economica, che produce una perdita continua di posti di lavoro, con conseguenze pesanti sulle famiglie, le quali non riescono a sostenere i costi del bilancio familiare, e sui giovani che vivono una condizione di perenne precarietà, non riuscendo in tal modo a progettare il proprio futuro;
- che il quartiere è interessato ogni giorno da un pesante traffico d'attraversamento, fonte di un elevato inquinamento acustico e atmosferico;
- che nel quartiere vivono molti studenti universitari in alloggi a prezzi esorbitanti (600 – 700 euro per una stanza singola, 300 - 400 euro per un posto in una stanza doppia);
- che nel quartiere vivono numerose coppie giovani con bambini, le quali affrontano quotidianamente difficoltà a conciliare gli impegni lavorativi, spesso precari e con orari flessibili, con la cura dei figli;
- che la sede del centro anziani è attualmente collocata in Via dei Volsci, in un locale seminterrato che non permette un accesso agevole alle persone anziane;
- che nel quartiere vive una comunità piuttosto numerosa di migranti, ben integrata ma che non trova disponibilità di spazi d'aggregazione;
- che nel quartiere allo stato attuale sono pressoché inesistenti spazi aggregativi pubblici (centri sportivi, artistico – culturali) per le fasce giovanili, come anche è privo di servizi notturni di utilità pubblica per i residenti (ad esempio Farmacia notturna).

CONSIDERATO INOLTRE

- che per l'Ambito di valorizzazione B7 via dei Lucani la cittadinanza ha espresso contrarietà sul mix, perché non rispondente alle esigenze collettive del territorio per quanto riguarda i servizi;
- che tale ambito storicamente si connota come area a vocazione artigianale. Oggi sono presenti 15 attività di tipo artigianale e artistico – culturale, che occupano una superficie complessiva di 5.000 m² circa, rispetto alle 40 esistenti fino a primi anni 2.000. Il drastico calo è il prodotto degli sfratti negli anni ai danni delle medesime;
- che nel NPRG il quartiere S. Lorenzo è inserito all'interno della "*città storica*", un'area più estesa del precedente centro storico, che ha determinato una notevole rivalutazione degli immobili.
- che conseguenza anche le proprietà esistenti nell'ambito, trasformate in residenziale, avranno un considerevole aumento del valore commerciale:

CONSIDERATO INFINE

che dal 28 novembre 2009 è stata avviata la fase preliminare del processo partecipativo, che si concluderà il 28 febbraio 2010, che ha visto la partecipazione numerosa di cittadini e cittadine, associazioni, artigiani, rappresentanti Istituzionali del Municipio, da cui sono emerse richieste diverse e tutte orientate verso una migliore organizzazione degli spazi pubblici, una rimodulazione del sistema della viabilità generale e la realizzazione di strutture a servizio per collettività, il mantenimento della vocazione artigianale dell'area, la salvaguardia di tutte le attività produttive, artistiche e culturali e il recupero di strutture di archeologia industriale;

che il Comune di Roma e la Regione Lazio hanno approvato linee d'indirizzo con l'obiettivo di risolvere il grave problema dell'emergenza casa. Il Comune prevede di reperire 3000 alloggi ad edilizia residenziale

pubblica e 26000 ad housing sociale, che la Regione Lazio ha approvato “*un piano casa*” in cui destina dei fondi al Comune di Roma per l’edilizia residenziale pubblica;
che la Giunta del Comune di Roma ha approvato l’istituzione del “*parco lineare delle mura Aureliane*”, che costeggerà tutta la cinta muraria della città, d’ampiezza non inferiore a 50 m lineari dalle stesse in cui non si potranno realizzare nuove cubature.

Che la Commissione III, Lavori Pubblici ed Urbanistica, nella riunione del 17 febbraio ha posto in discussione il presente documento e lo ha approvato con 3 voti favorevoli ed un astenuto.

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO ROMA III RISOLVE

di accogliere integralmente le proposte emerse nel suddetto processo partecipativo e di impegnare il Presidente e la Giunta del Municipio ad attivarsi presso il Sindaco e la Giunta del Comune di Roma perché a sua volta recepisca tali proposte per poi tradurli in atti d’indirizzo agli Uffici Comunali competenti in materia;

al Sindaco e alla Giunta Comunale dovranno essere riportate le seguenti richieste generali:

1. di stabilire tempi certi circa la prosecuzione e il completamento della procedura del Progetto Urbano “San Lorenzo – Circonvallazione Interna – Vallo Ferroviario” predisponendo con la massima celerità lo Schema di Assetto Preliminare (SAP) del Progetto Urbano, informando l’Amministrazione municipale e la cittadinanza di San Lorenzo;
2. di coinvolgere, durante la fase di redazione dello Schema di Assetto Preliminare (SAP), le strutture tecniche del Municipio, così come previsto nell’ambito del gruppo di lavoro comunale precedentemente istituito;
3. di considerare l’Ambito di Valorizzazione C4, contiguo al quartiere San Lorenzo, quale componente essenziale e risorsa strategica da integrare nell’ambito della riqualificazione del quartiere con particolare riferimento alla rilocalizzazione delle attività artigianali e produttive;
4. di deliberare, per la fase transitoria necessaria alla definizione del Progetto Urbano, l’attribuzione al Municipio III delle competenze riguardo le SuperDIA, oltre che delle DIA, relative agli interventi di ristrutturazione all’interno del perimetro del Progetto Urbano;
5. di prevedere all’interno dello Schema di Assetto Preliminare (SAP) tutti gli interventi finalizzati a promuovere:
 - o la costruzione di case popolari;
 - o che in tutti gli ambiti di valorizzazione venga riservata una quota parte a residenziale pubblico per i cittadini in difficoltà abitativa da destinarsi ad e.r.p. ed a canone sociale;
 - o la realizzazione di aree e attrezzature sportive pubbliche;
 - o il potenziamento delle aree verdi e degli spazi pubblici di aggregazione;
 - o la dotazione, all’interno delle nuove strutture che si prevede di realizzare, di servizi pubblici e attrezzature di livello locale (asili nido, centro anziani, attrezzature culturali) che compensino l’attuale deficit;
 - o la tutela delle attività produttive, artigianali, artistico – culturale presenti sul territorio;
 - o la promozione della vocazione artigianale del quartiere quale componente storico ed identitaria di San Lorenzo attraverso la realizzazione di una scuola di artigianato;
 - o la riorganizzazione delle sedi e delle attrezzature universitarie presenti all’interno del quartiere nel rispetto delle esigenze e delle prerogative degli abitanti;
 - o La riqualificazione e il recupero ad uso collettivo degli spazi e dei contenitori attualmente sottoutilizzati e/o dismessi presenti all’interno del quartiere.
 - o di riservare, all’interno delle nuove strutture che si prevede di realizzare, locali adeguati per: trasferire il centro anziani,
 - o di ospitare asili nido, centri di aggregazione per i giovani, i migranti e gli studenti,
 - o di fornire servizi alla collettività come una farmacia notturna, un presidio socio-sanitario notturno,
 - o una scuola di artigianato “diffusa”;
 - o la tutela delle attività produttive, artigianali, artistico – culturale presenti sul territorio;
6. di individuare all’interno del Progetto Urbano San Lorenzo soluzioni adeguate relativamente alla distribuzione del traffico veicolare privato di attraversamento del quartiere, con un duplice obiettivo: da una parte favorire il sistema di trasporto alternativo all’utilizzo del mezzo privato, attraverso l’individuazione di corridoi per la mobilità pubblica, anche al fine di migliorare gli spostamenti da e per il quartiere di San Lorenzo, e la realizzazione di una rete di piste ciclabili integrata con il sistema della ciclabilità cittadina; dall’altra declassare a viabilità locale l’attuale sistema viario di San Lorenzo, attraverso lo spostamento del traffico di attraversamento, che attualmente si distribuisce all’interno del quartiere, su assi alternativi, da individuare attraverso uno studio di fattibilità, tenendo conto anche degli interventi in atto di declassamento dell’attuale circonvallazione interna e di abbattimento del tratto sopraelevato della Tangenziale Est di Stazione Tiburtina.

Nello specifico si chiede di prendere in considerazione le seguenti proposte:

- a) la realizzazione di due corridoi della mobilità pubblica: uno circolare (attuale sede separata tram da integrare con sede privilegiata in via dei Reti); l'altro radiale (con creazione di corsie riservate ai mezzi pubblici su gomma con due sensi unici lungo via Tiburtina a uscire e via De Lollis-via dei Ramni a entrare);
- b) il pieno coinvolgimento dei cittadini e del Municipio nell'elaborazione del percorso alternativo alla sopraelevata di San Lorenzo e la previsione del suo abbattimento.

RISOLVE INOLTRE

di impegnare il Presidente del Municipio Roma 3 di rappresentare presso il Sindaco di Roma e la sua Giunta, le seguenti proposte emerse nel corso del processo partecipativo:

1. per l'ambito di valorizzazione di Via degli Alamari B7

- che per l'ambito di valorizzazione B7, sito nell'area compresa tra Via dei Lucani, Via dello Scalo San Lorenzo, Via degli Anamari e Via dei Messapi su una superficie totale di 34.000 m² circa, nelle NTA del NPRG è previsto un mix di trasformazione composto da: 50% minimo ad uso abitativo, 20% a commerciale e servizi, 10% massimo per attività produttive, 20% flessibile, relativo al SUL;
- che il 20% di quota flessibile del mix, sia destinato ad artigianale di servizio;
- che nel piano d'assetto sia previsto un'area verde con caratteristiche di parco pubblico, connesso con i sistemi di verde contiguo, comprendente spazi per bambini, per i cani e giardini;
- che nell'area si realizzi il primo insediamento urbano a Roma completamente ecosostenibile;
- che una parte delle strutture abitative (almeno la metà di quelle che saranno realizzate) dovrà essere acquisita a patrimonio immobiliare pubblico del Comune di Roma o della Regione Lazio per essere poi assegnate almeno un 30% alle famiglie in difficoltà e ad edilizia residenziale pubblica (secondo la legge n.12 della Regione Lazio) ed un 30% a canone sociale alle persone residenti nel territorio del Municipio III;
- che si realizzi una struttura di cohousing, composto di case di residenza per gruppi di cohousing (nuclei familiari, singoli, studenti) e da parti e locali comuni che saranno utilizzati dai gruppi, che potranno essere messi a disposizione del quartiere (sala assemblee, ludoteca, asilo nido, ecc.);
- che siano salvaguardate le attività artigianali, artistico-culturale e produttivo presente nell'area, prevedendone l'inserimento nel nuovo tessuto urbano. Le strutture destinate alle suddette attività saranno affittate a costi predefiniti ai sensi della Legge n. 392/78 art.27 – articolo del canale concordato, per favorirne la permanenza. Non si esclude la possibilità che alcune potranno essere trasferite all'interno degli altri ambiti, laddove si prevedesse un'area dedicata a quel tipo d'attività. Lo spostamento in ogni caso andrà concordato con i soggetti interessati;
- che una parte delle strutture abitative, non meno pari al 50%, dovrà essere acquisita a patrimonio immobiliare pubblico del Comune di Roma o della Regione Lazio per poi essere assegnata, attraverso bando pubblico, ad e.r.p. e a canone sociale per i nuclei residenti in difficoltà abitativa e un 10% in affitto secondo la fascia minima del canale concordato;
- che nell'area si riservi uno spazio per istituire *"una scuola di artigianato diffusa"*, al fine di creare nuove professionalità e nuove opportunità di lavoro e non disperdere il grande patrimonio professionale in possesso delle botteghe artigianali di S.Lorenzo;
- che l'ambito B7 sia inserito nel progetto cittadino del *"parco lineare delle mura Aureliane"*.

2. Per l'ambito di valorizzazione di Via Tiburtina – Via C. De Lollis C.10

Premesso che (da PRG Elaborati descrittivi)

L'ambito interessa l'area compresa tra Piazzale del Verano, Via C. De Lollis e Via Tiburtina ed è caratterizzato dalla presenza di funzioni prevalentemente legate all'Università: sedi amministrative, case dello studente, mense ed impianti sportivi. Le fronti su Via Tiburtina si presentano discontinue rispetto ai tessuti circostanti, con evidente degrado degli edifici e presenza di attività non residenziali (artigianato e piccole attività produttive) e terziarie (Commissariato PS). L'intero ambito si presenta dunque con una forte disomogeneità tra le tipologie edilizie (altezza degli edifici, rapporto con gli spazi aperti, soluzioni formali).

Proposte

- Demolizione delle aule prefabbricate e rimodellamento del terrapieno su Via Tiburtina per un ampio accesso e un'apertura visuale verso l'Università con la Definizione di una permeabilità

pedonale di connessione tra le strutture universitarie (prevista piscina,mensa,casa dello studente, città universitaria) e il tessuto urbano di San Lorenzo

- Riqualficazione delle fronti su Via Tiburtina con l'eliminazione o la riconfigurazione dei volumi aggiunti e il recupero degli edifici abbandonati.
- Costruzione di una piscina regolamentare contestuale alla messa in opera del previsto parcheggio,in base agli accordi sottoscritti tra Municipio ed Università, che sorgerà nell'area dei campi da tennis (Via de Lollis e via dei Dalmati)
- Recupero dell'edificio Casa della Memoria,via dei Dalmati/Via Tiburtina, (opera già finanziata) e realizzazione di un collegamento pedonale con l'area della piscina/parcheggio ,attraverso la proprietà comunale e parte dell'area del marmista
- Spostamento di alcune attività artigianali nell'ambito di valorizzazione dello Scalo in una auspicata "città dell'Artigianato" (ad esempio lo "smorzo" ed altre piccole attività)
- Recupero architettonico e funzionale del villino "Sartorio" e del piccolo parco circostante
- Ridefinizione degli spazi aperti e delle destinazioni d'uso precarie con valorizzazione delle fronti.
- Riconfigurazione della testata su Piazzale del Verano anche con possibilità di compensazione di volumi persi nell'ambito incrementando l'altezza delle costruzioni ad un piano

3. Per l'ambito di valorizzazione di Verano - Via dei Reti C11.

Tenuto conto che l'Ambito di valorizzazione C11 è caratterizzato principalmente dai due grandi spazi aperti di Piazzale del Verano e di Largo Passamonti separati dalla superficie di edificato racchiusa tra via dei Reti e via del Verano, la quale al suo interno presenta in maniera disomogenea piccoli spazi verdi, edifici di pregio e di archeologia industriale, attività produttive per lo più legate all'indotto del Cimitero (Laboratori di lavorazione del marmo, negozi, ecc.), residenze, vecchi capannoni recentemente ristrutturati e destinati ad abitazioni, un sistema di strade non connesse tra loro che rende impenetrabile al passaggio pedonale alcuni punti dell'area.

Considerato che occorre individuare in previsione del futuro assetto dell'Ambito alcune invarianti relative non tanto alle destinazioni d'uso o alle quote di residenziale previste nel mix funzionale proposto, quanto piuttosto al potenziale esistente all'interno dell'Ambito di valorizzazione che dovrà essere sviluppato e posto come centrale per la prossima trasformazione.

Considerato inoltre che la condivisione degli obiettivi proposti dal PRG per questo Ambito, impone un approfondimento in relazione soprattutto ai futuri insediamenti universitari previsti nell'Ambito C4 di via dello Scalo San Lorenzo, relativamente all'utilizzo dell'ex Meccanografico delle Poste come sede universitaria, e ai conseguenti effetti condizionanti che tale funzione potrebbe avere sul futuro assetto dell'Ambito di via dei Reti.

Tutto ciò premesso si propone:

1. Individuare come invariante primaria rispetto alle trasformazioni urbanistiche dell'Ambito:

a) la riqualificazione di Piazzale del Verano e il suo utilizzo come spazio verde di pregio, all'interno del quale dovrà trovare il giusto peso la valorizzazione degli elementi storico-architettonici esistenti, quali il piazzale antistante la Basilica di San Lorenzo fuori le mura e l'ingresso del Cimitero Monumentale del Verano;

b) la connessione tra piazzale del Verano e Largo Passamonti attraverso una "strada verde", non carrabile ma pedonale, che tocchi gli attuali spazi pubblici esistenti all'interno dell'edificato. In questo modo si avrebbe da una parte un parco lineare che collega Piazzale del Verano con Largo Passamonti, utilizzato per la percorrenza e la sosta di pedoni e biciclette, dall'altra un nucleo di verde attrezzato per il gioco, per lo sport all'aperto e il godimento delle fitte alberature, al fine di rafforzare il ruolo del parco di Largo dei Galli, oggi troppo sacrificato e di dimensioni davvero minime.

c) la riqualificazione di Largo Passamonti come spazio pubblico verde, escludendo qualsiasi funzione di servizio alla nuova Facoltà universitaria che sorgerà nell'ex Meccanografico delle Poste di Via dello Scalo.

2. Destinare la quota flessibile del 20% prevista nell'Ambito ad artigianale di servizio.

3. Evidenziare come elementi caratteristici e persistenze storiche alcuni edifici da tutelare, tra cui, ad esempio, l'ex magazzino di pertinenza del Cimitero del Verano in via dei Reti n°15, esempio raro di archeologia industriale romana del primi del Novecento. Dal momento che il progetto urbano prevede per la valorizzazione la possibilità di demolizioni e ricostruzioni di manufatti edilizi produttivi per lo più privi di qualità architettonica, sarebbe bene segnalare, per tutelarli e salvaguardarli da un simile intervento, gli edifici che hanno contribuito nella storia alla bellezza del quartiere, accogliendo al proprio interno le trasformazioni produttive e sociali e mantenendo sempre intatta la propria struttura originaria.

RISOLVE INFINE

di impegnare il Presidente del Consiglio del Municipio a trasmettere al Sindaco del Comune di Roma e alla sua Giunta il presente documento, con invito che si avvii in tempi brevi in Consiglio comunale una discussione sull'argomento.

Il PRESIDENTE assistito dagli scrutatori FABIANO, GABRIELLI e SALVATORI (in sostituzione di Zingaretti), pone in votazione nei modi voluti dalla legge, mediante alzata di mano, la suddetta risoluzione:

Proclama, poi, l'esito della votazione che è il seguente:

PRESENTI	16	(ALEMANNI Andrea, ARMILLEI Massimo, CARASSITI Claudio, FABIANO Rosario, FISCHETTO Domenico, GABRIELLI Francesca, GIANCOTTI Mario, GISCI Emanuele, GIUNTA Vittorio, GIZZI Angelo, MARCUCCI Dario, PALMIERI Adamo, PAOLO Holljwer, ROMANI Aristide, SALVATORI Maria Rita, SPOSITI Alfredo);
----------	----	---

FAVOREVOLI	13
------------	----

CONTRARI	2
----------	---

ASTENUTI	1	(PAOLO Holljwer)
----------	---	------------------

Il PRESIDENTE dichiara che la risoluzione è stata approvata ed assume il n. 3.

OMISSIS ...

IL PRESIDENTE

F.to Emanuele GISCI

IL SEGRETARIO

F.to Gabriella ACERBI

ROMA

Municipio Roma IX
La Presidente

COMUNE DI ROMA DEPARTAMENTO VI Politiche della Programmazione e Pianificazione del Territorio U.O. Mobilità Generale e di Riqualificazione Area Ferroviaria	
- 3 MAR. 2010	
PROT. N. <u>QF 46 FF</u>	

S. P. Q. R. MUNICIPIO ROMA IX
26 FEB. 2010
PROT. N. <u>13446</u>

All'Assessore all'Urbanistica
Marco Corsini

Ai Direttore del Dipartimento di Programmazione
Pianificazione Urbanistica
Enrico Stravato

Ai Direttore della U.O. Pianificazione e Mobilità
delle Infrastrutture – Direzione
Programmazione e Pianificazione del Territorio
Luigi Todde

Oggetto: Consultazione Preventiva Progetto Urbano San Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione Interna (S.A.P. - Schema di Assetto Preliminare)

Il Municipio IX , così come previsto dalla normativa vigente e, in particolare, dalle Norme Tecniche del P.R.G. approvato nel 2008 e dal Regolamento comunale della partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana approvato con Delibera CC 57 del 2/03/06, ha sviluppato un percorso di discussione con l'obiettivo di elaborare un documento condiviso in questa fase di Consultazione preventiva riguardo al Progetto Urbano San Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione Interna (S.A.P. – Schema di Assetto Preliminare).

Il lavoro di discussione e di approfondimento è stato realizzato con un grande impegno di risorse umane e finanziarie del Municipio IX attraverso assemblee pubbliche e tavoli tematici preceduti da campagne di informazione e sensibilizzazione e con il coinvolgimento e il contributo di esperti e tecnici .

La partecipazione è stata costante, interessata, attiva e questo percorso si è concluso con un'ultima assemblea pubblica svoltasi presso il teatro Golden il 23 febbraio ultimo scorso che ha visto la presenza attenta e vivace dei cittadini, delle loro associazioni e dei comitati e che ha prodotto e sottoscritto il documento che vi inviamo.

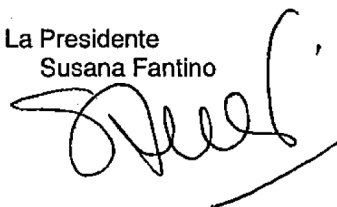
E' con soddisfazione che presentiamo questo "documento della partecipazione" in quanto riteniamo che possa costituire un importante ed effettivo strumento di riflessione e di lavoro riguardo alle ulteriori fasi di elaborazione del piano.

In attesa degli aggiornamenti sui successivi stadi di progettazione, cordiali saluti.

Il Direttore
Arch. Mirella Di Giovine



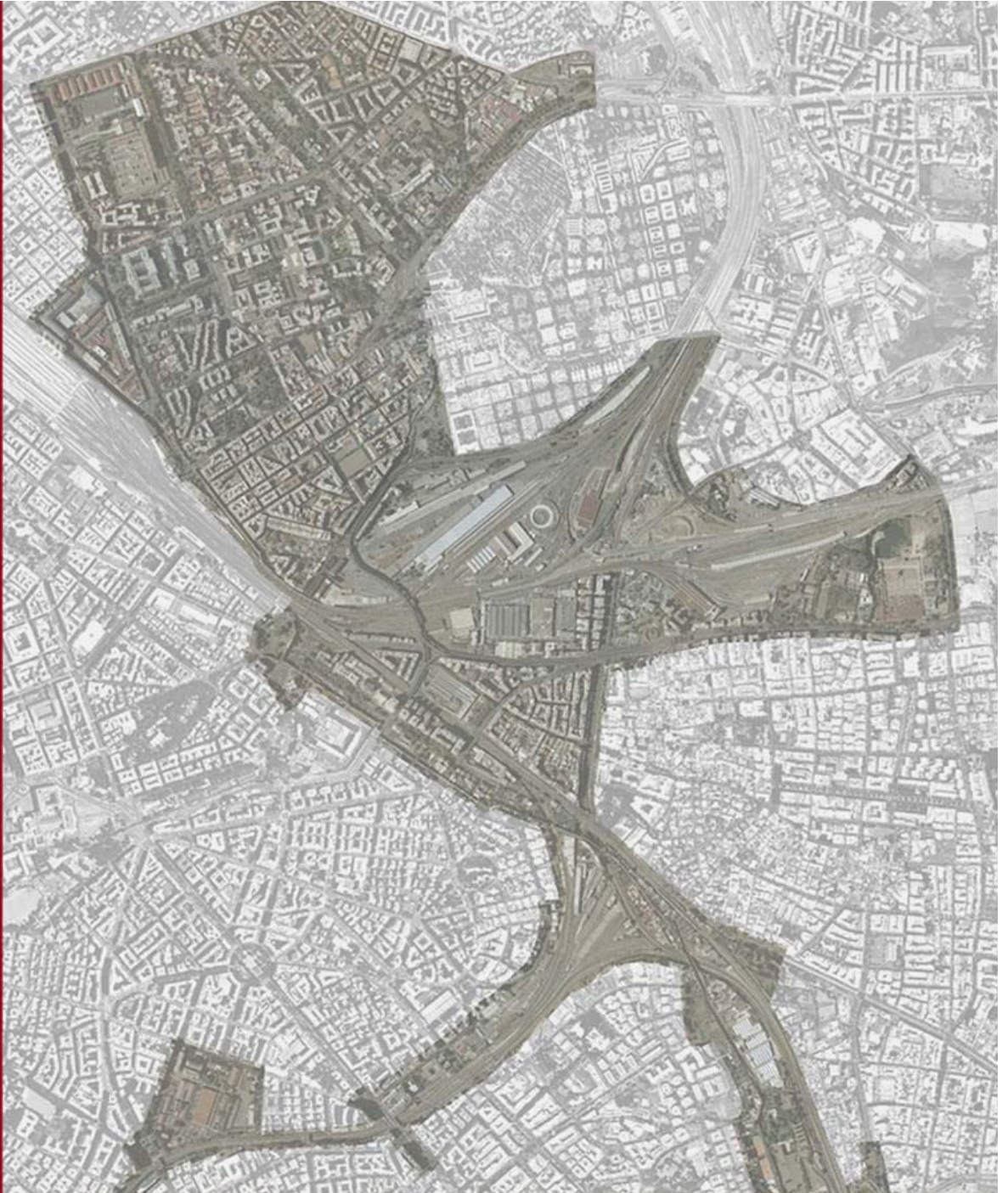
La Presidente
Susana Fantino





COMUNE DI ROMA

COMUNE DI ROMA - MUNICIPIO IX "APPIO LATINO"



PROGETTO URBANO

S. LORENZO - VALLO FERROVIARIO - CIRCONVALLAZIONE INTERNA

(S.A.P. - SCHEMA DI ASSETTO PRELIMINARE)

CONSULTAZIONE PREVENTIVA NEL IX MUNICIPIO DI ROMA.

DOCUMENTO DELLA PARTECIPAZIONE

**Progetto Urbano S. Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione
Interna
(S.A.P. – Schema di Assetto Preliminare)
Consultazione preventiva nel IX Municipio di Roma
(assemblea pubblica del 29 gennaio 2010, tavoli tematici del 9 e 16 febbraio
2010, assemblea pubblica del 23 febbraio 2010)**

**Documento della partecipazione
(Rif. Norme NPRG e Deliberazione C.C. n. 57 del 2/03/2006)**

0) Introduzione

Il Municipio Roma IX “Appio Latino”, insieme alle organizzazioni della società civile e ai cittadini, ha sviluppato un percorso di discussione e di partecipazione intorno al *Progetto Urbano San Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione Interna (Schema di Assetto Preliminare)* con l’obiettivo di elaborare un documento condiviso di osservazioni nell’attuale fase di Consultazione preventiva, denominato *Documento Partecipativo*, così come previsto dalla normativa vigente ed, in particolare, dalle Norme Tecniche del Piano Regolatore Generale approvato nel 2008 e dal *Regolamento comunale della partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana* approvato nel 2006 (art. 15 delle NTA del PRG).

Il *Progetto Urbano San Lorenzo – Circonvallazione Interna – Vallo Ferroviario* riguarda molti interventi, tra cui la trasformazione della fascia ferroviaria che va dallo Scalo San Lorenzo a tutto l’attraversamento del territorio del IX Municipio. Riguarda, in particolare, i problemi di riorganizzazione della mobilità su ferro (ferrovie, metropolitane, scalo merci, copertura del vallo ferroviario, ecc.) e su gomma (abbattimento della tangenziale, definizione dei percorsi possibili degli anelli tangenziali ed, in particolare, della Circonvallazione Interna), così come sono previsti interventi sulla stazione Tuscolana, sulla nuova stazione a Piazza Zama, sull’ex Caserma Zignani, nonché interventi di trasformazione urbanistica e riqualificazione urbana e ambientale. Il *Progetto Urbano S. Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione Interna* è anche strettamente correlato ai piani e ai programmi che riguardano la mobilità. Tra questi, in particolare, vanno ricordati i progetti delle Ferrovie per alcune stazioni (come quella Pigneto) ed il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS) che ha elaborato il Comune di Roma. Pur essendo solo nella fase di definizione delle Linee Guida, il *Progetto Urbano* configura interventi molto importanti con effetti estremamente rilevanti e duraturi nel tempo sull’assetto del Municipio e, quindi, sulla mobilità, sulla vivibilità, sui poli di servizio, sul mercato immobiliare, ecc.. Questi effetti potrebbero essere estremamente impattanti, così come viceversa una leva potente per la riqualificazione del Municipio, a seconda delle scelte strategiche che verranno fatte e dell’idea di città che ne è sottesa.

Il Comune di Roma ha avviato la fase di *Consultazione preventiva* con un incontro pubblico nel dicembre 2009, cui hanno partecipato i rappresentanti del Municipio IX e delle organizzazioni della società civile. Tale consultazione è prevista dalle norme del NPRG e dalla Deliberazione C.C. n. 57 del 2/03/2006.

Il Municipio IX ha quindi avviato un percorso partecipativo finalizzato alla elaborazione del *Documento partecipativo*, peraltro in stretta connessione con altri percorsi partecipativi attivati nel Municipio, come quello relativo al Bilancio Partecipativo e quello relativo all’Agenda 21 Locale.

In primo luogo, il Municipio ha reso disponibile sul proprio sito istituzionale il materiale informativo fornito dal VI Dipartimento del Comune di Roma, e dandone contemporaneamente informazione attraverso il sito stesso e attraverso le mailing-list disponibili, nonché attraverso un'attività di diffusione diretta. Gli uffici municipali erano da allora disponibili per eventuali informazioni e chiarimenti.

Nell'avviare e sviluppare il percorso partecipativo, il Municipio ha quindi seguito una metodologia ben strutturata e che si è articolata nei seguenti passaggi:

- presentazione pubblica, illustrazione e prima discussione del *Progetto Urbano San Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione Interna (Schema di Assetto Preliminare)*, per quanto riguarda le elaborazioni analitico-valutative sviluppate sinora dal VI Dipartimento del Comune di Roma. Nell'incontro pubblico, che si è tenuto nella sala consiliare del Municipio IX il 29 gennaio 2010, con la partecipazione di numerosi cittadini e rappresentanti della società civile, sono intervenuti come relatori, sia il direttore del Municipio arch. M. Di Giovine, che autorevoli urbanisti, anche universitari, romani. Nell'occasione sono emerse numerose osservazioni al *Progetto*;
- diffusione dei materiali illustrativi e diffusione dell'attività del processo partecipativo;
- elaborazione, sulla base delle osservazioni emerse, di una bozza di documento, che è stata ampiamente diffusa;
- tavolo tematico di discussione (9 febbraio 2010, presso la Casa del Municipio a Villa Lazzaroni) della bozza e sollecitazione di ulteriori contributi da parte dei cittadini e delle organizzazioni della società civile (dopo eventuali discussioni nelle realtà locali);
- invio e raccolta degli ulteriori contributi integrativi. Conseguente elaborazione di un successivo documento integrativo di tutti i contributi ricevuti e sua diffusione;
- secondo tavolo tematico di discussione (16 febbraio 2010, presso la Casa del Municipio);
- rielaborazione ulteriore del documento e diffusione sul sito del Municipio e su tutto il territorio municipale;
- presentazione del documento in un'assemblea pubblica (23 febbraio 2010, presso il Teatro Golden), con la partecipazione di numerosi cittadini e rappresentanti della società civile; discussione ed ulteriori osservazioni e contributi;
- stesura del documento finale, che corrisponde a quello qui presentato.

In tutto il percorso partecipativo il Municipio IX si è avvalso della collaborazione scientifica dell'Università "La Sapienza" di Roma (DAU – Dipartimento di Architettura e Urbanistica per l'Ingegneria) e dell'Università di RomaTre (Laboratorio TIPUS). Tutti gli incontri sono stati supportati dalla Direzione del Municipio e dal gruppo di lavoro della partecipazione con personale tecnico, dirigenti e responsabili del Municipio IX. A tutti gli incontri sono stati invitati tutti gli assessori e tutti i consiglieri.

IO CONTO

ASSEMBLEA PUBBLICA

**PERCORSI
PARTECIPATIVI
MUNICIPIO
ROMA IX**



Comune di Roma

Municipio Roma IX
Via Tommaso Fortifiocca, 71
00179 Roma
Tel. 06 69609202
presidenza.municipio9@comune.roma.it

**PROGETTO URBANO
S. LORENZO
QUALE RICADUTA
SUL MUNICIPIO IX?**

**VENERDI'
29 GENNAIO 2010
ORE 17.00**

Sala Consiglio - via Fortifiocca, 71

Introduce:

SUSI FANTINO - Presidente Municipio IX

Presentazione del progetto a cura del
**Dipartimento di Programmazione e
Attuazione Urbanistica** del Comune di Roma

Intervengono:

MIRELLA DI GIOVINE - Direttore Municipio IX

PAOLO BERDINI - Urbanista

ENZO SCANDURRA - Urbanista, Univ. La Sapienza

Coordina:

CARLO CELLAMARE - Urbanista, Univ. La Sapienza

Il **Progetto Urbano San Lorenzo - Circonvallazione Interna - Vallo Ferroviario** riguarda molti interventi, tra cui la trasformazione della fascia ferroviaria che va dallo Scalo San Lorenzo a tutto l'attraversamento del territorio del Municipio IX. Sono previsti interventi, per esempio, sulla stazione Tuscolana, sulla nuova stazione a Piazza Zama, sull'ex Caserma Zignani, nonché una revisione complessiva della mobilità nel Municipio. Pur essendo solo nella fase di definizione delle Linee Guida, il Progetto Urbano configura interventi molto importanti con effetti estremamente rilevanti e duraturi nel tempo sull'assetto del Municipio e, quindi, sulla mobilità, sulla vivibilità, sui poli di servizio, sul mercato immobiliare, ecc..

Questi effetti potrebbero essere estremamente impattanti, così come viceversa una leva potente per la riqualificazione del Municipio, a seconda delle scelte strategiche che verranno fatte e dell'idea di città che vogliamo.

Di questo discuteremo nell'assemblea pubblica del 29 gennaio, insieme ad importanti urbanisti che ci aiuteranno a ragionare sul Progetto Urbano, sui suoi potenziali effetti e sulle possibili proposte correttive e/o integrative. Questa assemblea è il primo di una serie di incontri che si svilupperanno, anche attraverso gruppi di lavoro, per poter elaborare una proposta condivisa in vista del parere che il Municipio dovrà esprimere sul Progetto Urbano.

Questa fase di discussione si inserisce nella serie di **percorsi partecipativi** attivati dal Municipio IX, insieme al Bilancio Partecipativo e all'avvio della Agenda 21 Locale.

Partecipano:

ass. Gianluca Menghi

(Lavori Pubblici e Ambiente);

ass. Massimo Pellutri

(Urbanistica e Commercio);

ass. Alessandra Sacchi

(Politiche Sociali);

ass. Domenico Puteo

(Scuola);

Franco Imperi

(Pres. Comm. Urbanistica);

Daniele Taffon

(Pres. Comm. Ambiente);

Consiglieri del Municipio IX

IO CONTO

INCONTRI PUBBLICI



**PERCORSI
PARTECIPATIVI
MUNICIPIO
ROMA IX**

Tavolo tematico

16 FEBBRAIO

ORE 16,30

**Casa del Municipio
via T. Fortificocca, 71**

Assemblea pubblica

23 FEBBRAIO

ORE 17.00

**Teatro Golden
via Taranto, 36**



Comune di Roma

Municipio Roma IX

Via Tommaso Fortificocca, 71

00179 Roma

Tel. 06 69609202

presidenza.municipio9@comune.roma.it

OSSERVAZIONI NELLA CONSULTAZIONE PREVENTIVA PER IL **PROGETTO URBANO SAN LORENZO – VALLO FERROVIARIO – CIRCONVALLAZIONE INTERNA** (schema di assetto preliminare)

Il Municipio Roma IX sta sviluppando un percorso di discussione intorno al Progetto Urbano San Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione Interna (Schema di Assetto Preliminare) con l'obiettivo di elaborare un documento condiviso di osservazioni in questa fase di Consultazione preventiva.

Il Progetto Urbano San Lorenzo – Circonvallazione Interna – Vallo Ferroviario riguarda molti interventi, tra cui la trasformazione della fascia ferroviaria che va dallo Scalo San Lorenzo a tutto l'attraversamento del territorio del IX Municipio. Sono previsti interventi, per esempio, sulla stazione Tuscolana, sulla nuova stazione a Piazza Zama, sull'ex Caserma Zignani, nonché una revisione complessiva della mobilità nel Municipio. Pur essendo solo nella fase di definizione delle Linee Guida, il Progetto Urbano configura interventi molto importanti con effetti estremamente rilevanti e duraturi nel tempo sull'assetto del Municipio e, quindi, sulla mobilità, sulla vivibilità, sui poli di servizio, sul mercato immobiliare, ecc.. Questi effetti potrebbero essere estremamente impattanti, così come viceversa una leva potente per la riqualificazione del Municipio, a seconda delle scelte strategiche che verranno fatte e dell'idea di città che vogliamo.

Durante gli incontri pubblici del 29 gennaio e del 9 febbraio è stato illustrato il progetto e sono già state formulate alcune prime osservazioni. Alcuni punti irrinunciabili sono: gli interventi di interesse pubblico (infrastrutture, riqualificazione urbana, ecc.) devono essere realizzati prima di quelli di valorizzazione immobiliare; la realizzazione degli interventi sul ferro (ferrovie e metropolitane) deve avvenire prima di quelli relativi alle infrastrutture stradali; la copertura del vallo ferroviario non deve essere utilizzata per spostarvi l'anello tangenziale interno; prioritaria realizzazione delle stazioni (Tuscolana, Zama, ecc.), anche come occasioni di riqualificazione urbana; favorire la mobilità sostenibile; filtrare il traffico veicolare in attraversamento del Municipio; connettere al progetto la riqualificazione delle aree urbane interessate e del patrimonio storico-culturale del Municipio (acquedotti, ecc.).

Se vuoi contribuire alla discussione e alle osservazioni, puoi partecipare ai prossimi incontri pubblici che si terranno il 16 febbraio alla Casa del Municipio (Villa Lazzaroni) e il 23 febbraio al Teatro Golden in via Taranto (in quest'ultima occasione verrà definita la versione finale).

Puoi trovare i documenti relativi al Progetto Urbano San Lorenzo – Vallo Ferroviario – Circonvallazione Interna e alla "bozza di osservazioni" sul sito del Municipio Roma IX (www.comune.roma.it).

Per informazioni, puoi contattare il Municipio IX allo 06-69609202.

1) Questioni di carattere generale e punti irrinunciabili

Il *Progetto Urbano* è di grande interesse per il Municipio IX per i temi trattati e per le opportunità di riqualificazione urbana (stazioni, rete mobilità, copertura del vallo ferroviario, riqualificazioni dei tessuti urbani, introduzione di servizi di interesse pubblico, ecc.), ma pone alcune questioni rilevanti che devono essere valutate con attenzione. Si indicano qui le questioni di carattere generale e seguiranno alcune questioni più specifiche del progetto con alcuni approfondimenti:

- 1) **Tempi.** Le informazioni disponibili non chiariscono quali siano i tempi previsti o prevedibili per lo sviluppo del Progetto Urbano e che in particolare il Dipartimento VI intende seguire. Manca quindi un cronoprogramma del processo, dalle sue fasi di elaborazione alle sue fasi di realizzazione.

La questione dei tempi è di particolare rilevanza, sia per poter contribuire in maniera costruttiva alla sua elaborazione, sia per poterne seguire gli sviluppi, sia soprattutto per poter valutare la concatenazione delle azioni (v. punto 3), se le diverse operazioni hanno tempi diversi ed i relativi effetti sul territorio del Municipio.

- 2) **Finanziamenti.** Analogamente, le informazioni disponibili non chiariscono quali siano i finanziamenti disponibili o attivabili, quali siano le risorse finanziarie messe a disposizione dall'Amministrazione Comunale su questo progetto, quali siano i finanziamenti di origine privata e quali impegni finanziari i soggetti privati coinvolti (ma anche gli altri soggetti pubblici, come il Demanio dello Stato) si assumono nei confronti degli oneri pubblici del *Progetto Urbano*. Tutto ciò è estremamente rilevante per assicurarsi che le diverse operazioni di trasformazione previste dal *Progetto Urbano* avvengano nella giusta concatenazione (v. punto 3).

Questo riguarda, in particolare, un aspetto essenziale, ovvero la preoccupazione che le spese per l'infrastrutturazione (che probabilmente gravano sulle Ferrovie) necessitino di un'acquisizione di fondi derivante dalla "valorizzazione immobiliare" delle aree di proprietà. Si instaura, dunque, un problema connesso al rapporto di consequenzialità tra i processi di infrastrutturazione del territorio e le *trasformazioni urbanistiche* ("valorizzazioni immobiliari") che rende necessaria una verifica del bilancio dell'interesse pubblico.

Da una parte, quindi, si ritiene che gli interventi di interesse pubblico debbano essere realizzati con finanziamenti pubblici, dall'altra è fondamentale che siano messi in trasparenza, che siano esplicitati chiaramente i valori economici che vengono messi in gioco nelle operazioni di trasformazione urbanistica (rispetto alle quali non c'è una preclusione *a priori*).

Infine, bisogna considerare l'utilizzazione degli oneri concessori ed in particolare del "contributo straordinario" (pari al 50% della valorizzazione), così come definito all'art. 14 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G..

- 3) **Concatenazione delle azioni e priorità dell'interesse pubblico.** Le considerazioni svolte sinora nei due punti precedenti, spingono a rilevare con preoccupazione il rischio che si determinino squilibri qualora non vi sia una concatenazione di sviluppi del progetto con una programmazione temporale esatta (anche in relazione agli attori e ai meccanismi finanziari del processo), nonché il rischio delle trasformazioni in atto e di quelle che si possano realizzare indipendentemente dallo sviluppo del *Progetto Urbano* nella sua globalità e nella sua completezza.

Punto irrinunciabile è quindi che il *Progetto Urbano* funziona solo se è considerato come un “pacchetto unico”, da attuare in forma concatenata. Avrebbe degli effetti estremamente negativi se ne fossero attuate solo alcune parti e non altre, oppure se si attuassero alcuni interventi prima di altri. La corretta concatenazione degli interventi riguarda sia l'efficacia ed il buon esito degli effetti territoriali del *Progetto Urbano*, sia la regolazione dei meccanismi finanziari che lo sostengono con lo scopo di mantenere l'obiettivo prioritario dell'interesse pubblico.

In particolare, non si può attuare il Progetto senza che si sia trovata una soluzione per la viabilità di attraversamento/tangenziale (la Nuova Circonvallazione Interna). E non si possono attuare gli interventi relativi alla mobilità su gomma (eventuale abbattimento della Sopraelevata; Nuova Circonvallazione Interna) senza aver prima attuato quelli relativi alla mobilità su ferro (metropolitana, nuove ferrovie metropolitane, ecc.).

Allo stesso modo le eventuali trasformazioni urbanistiche possono avvenire solo dopo aver realizzato gli interventi di interesse pubblico, ed in particolare dopo gli interventi infrastrutturali (ma anche, a livello locale, dopo aver realizzato gli spazi pubblici, i servizi ed il verde): ovvero, attuare prima la parte pubblica e poi quella privata.

Inoltre, con riferimento a tutte le trasformazioni urbanistiche che potranno essere previste, si ritiene ulteriore punto irrinunciabile la necessità di un forte legame tra tali operazioni e la valutazione del rispetto dell'interesse e delle funzioni pubbliche connesse, attraverso la definizione di un **bilancio dell'interesse pubblico** per ciascuna di esse. Il bilancio dell'interesse pubblico dovrà essere espresso in termini di adeguata valutazione (in rapporto all'intervento previsto) e preventiva realizzazione di spazi pubblici, di spazi verdi, di servizi privati, di servizi privati di interesse pubblico (cinema, ecc.), di trasporto pubblico, di infrastrutture, e di tutto ciò che soddisfa la funzionalità pubblica, in considerazione di eventuali nuovi pesi urbanistici, in rapporto sia al contesto locale in cui si inserisce l'intervento sia a livello dell'intero Municipio o del contesto urbano più allargato. Si potrà prendere in considerazione anche l'ipotesi di non fattibilità delle trasformazioni urbanistiche per gli oneri eccessivi rispetto a contesti locali e strutture urbane non in grado di sostenerli (ad esempio, per eccesso di traffico in aree già congestionate). Il bilancio dell'interesse pubblico dovrà essere valutato anche attraverso analisi costi-benefici (che utilizzino specifici modelli valutativi, anche quantitativi) e attraverso la VIA – Valutazione di Impatto Ambientale.

Infine, si ritiene che non possano essere attuati interventi in maniera indipendente dal progetto, prima dell'approvazione definitiva del *Progetto Urbano*, così come previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. (Piano Regolatore Generale).

- 4) ***Gestione e controllo pubblico, processi partecipativi.*** Se è vero che sono necessari i capitali privati per realizzare le opere è anche vero che il controllo dell'intera operazione deve essere pubblico (cabina di regia a controllo pubblico), anche in considerazione dell'obiettivo fondamentale della concatenazione delle azioni in difesa dell'interesse pubblico e del rischio di un macroprogetto difficilmente realizzabile e gestibile. All'interno di una gestione pubblica del processo, anche nella sua fase attuativa, dovrà esserne mantenuto il carattere partecipativo, con una presenza dei rappresentanti dei Municipi e delle realtà locali all'interno della cabina di regia. Il processo partecipativo dovrà prevedere

momenti di diffusione dell'informazione e di evidenza pubblica, anche in relazione ai singoli interventi. A tal fine si richiama quanto stabilito dalla Deliberazione C.C. n. 57 del 2/03/2006.

- 5) **Riqualificazione del Municipio.** Obiettivo fondamentale è che tale Progetto Urbano deve essere interpretato come un'occasione di riqualificazione del Municipio (pensiamo al potenziale ruolo positivo delle stazioni o all'opportunità di valorizzazione del patrimonio storico-archeologico) e non semplicemente come un fatto di riorganizzazione della viabilità e della rete sul ferro. Il tema della mobilità sostenibile deve avere un ruolo centrale come criterio guida nello sviluppo del progetto.
- 6) **Obiettivi di qualità, vivibilità e sostenibilità.** L'occasione è rilevante per far sì che tutte le trasformazioni seguano criteri ed obiettivi di qualità urbana, di vivibilità e di sostenibilità. Occorre cioè valutare attentamente i progetti sotto questi aspetti. Occorre richiedere questi requisiti con il cosiddetto bilancio ambientale. Bisogna considerare gli effetti territoriali degli interventi sulla vivibilità. In particolare, gli interventi sulle stazioni e sulle aree di "valorizzazione immobiliare" devono essere considerati nella loro di funzione di servizio ai quartieri (presenza di servizi pubblici ed attività) e di riqualificazione delle aree circostanti (aree verdi, sistemazioni, arredo urbano, spazi pubblici, ecc.). Bisogna considerare a questo proposito la carenza devastante di spazi pubblici. Alcune aree possono esserne fortemente interessate (Mandrione – Casilina Vecchia, Arco di Travertino, Tor Fiscale). Il Progetto Urbano deve essere anche l'occasione per la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico e culturale, così importante e di valore in questo Municipio, a partire dal sistema degli acquedotti, anche al fine di ritrovare un'identità più fortemente caratterizzata. Prendendo in considerazione il sistema degli spazi verdi, degli acquedotti, delle mura, ecc. potrebbe essere pensato un parco esteso. Ad esempio, riqualificare l'Acquedotto Felice trasformandolo in un grande Parco verde tra Casilino - Mandrione e Tor Fiscale.
- 7) **Soggetti coinvolti e ulteriori approfondimenti.** Al fine di poter confrontarsi, nelle successive fasi di definizione e progettazione degli interventi, sulla valutazione più approfondita delle diverse proposte ed esigenze presentate con questo documento, con chi interverrà in questi processi (sia privati, come Ferrovie, che pubblici, come il Demanio dello Stato, ovvero attualmente Difesa S.p.A.), è necessario individuare tutti i soggetti coinvolti e stabilire con essi occasioni di confronto.
- 8) **Effetti urbani e territoriali.** Nello sviluppo del progetto, bisogna sempre considerare gli effetti urbani e territoriali degli interventi, ed in particolare quelli sul mercato immobiliare nelle aree circostanti gli interventi.

2) Mobilità strategica su ferro e mobilità sostenibile

Oggi il sistema ferroviario nel Municipio IX rappresenta una cesura e comporta pochi vantaggi per il Municipio e i suoi quartieri. Occorre ribaltare questo e far sì che la struttura di mobilità su ferro, con i nodi delle stazioni, consenta di riqualificare la struttura e l'organizzazione complessiva del Municipio IX (così come degli altri Municipi interessati), permettendogli di sviluppare un ruolo più chiaro ed adeguato a livello urbano (e non solo come realtà di attraversamento). La questione della mobilità, intesa in termini di mobilità strategica su ferro e di mobilità sostenibile, costituisce quindi un punto irrinunciabile. Si precisa che, per mobilità sostenibile, si

intende tutte quelle forme di mobilità a basso impatto, dal trasporto su ferro (metropolitane, tram, ecc.) alla mobilità pedonale e ciclabile, e che favoriscono le varie forme di trasporto pubblico.

Il Municipio IX è ormai città storica e come tale ha necessità di mobilità su ferro che di fatto determini la riqualificazione; con l'attestazione di stazioni e nodi di scambio di livello urbano (come Arco di Travertino) ed il loro conseguente sviluppo e riqualificazione, con effetti positivi su territori circostanti (come il Mandrione e Tor Fiscale).

A causa dell'espansione della città (e della posizione intermedia del IX Municipio), della difesa del centro storico (anche con la ZTL e le altre limitazioni del traffico), del ruolo nodale di questo Municipio (pensiamo al ruolo centrale del commercio su via Appia), ecc., il traffico di attraversamento o indirizzato al Municipio è estremamente rilevante. Bisogna agire non (o non solo) per fluidificarlo, ma per ridurlo, passando con decisione alla rete su ferro (metropolitane, ferrovie metropolitane, ecc.). Bisogna agire per ridurre l'uso dell'automobile. Bisogna anche pensare a possibili linee tramviarie (di attraversamento) come su via Cilicia – via Acaia.

Essenziale la copertura del Vallo Zama – Ponte Lungo, occasione importantissima di ricucitura e di riqualificazione di tessuti urbani troppo densi e per i quali occorre invece spazio di mobilità ciclabile, di pedonalità, spazi per il verde ed il tempo libero. Questo intervento si configura come una delle azioni di maggiore rilievo in un'ottica di recupero e sviluppo dell'ambito urbano per la sua potenziale capacità di generare una serie di spazi urbani tali da migliorare la qualità dell'area in esame e, di conseguenza, la qualità di vita dei cittadini.

3) Stazioni ferroviarie

La "cura del ferro", già avviata dalla precedente Amministrazione, occorre che si basi su un'adeguata rete metropolitana, oltre che sul potenziamento delle ferrovie riqualificate e, pertanto, garantisca l'intermodalità sull'intera provincia e sull'intera regione, con l'obiettivo di rendere le ferrovie una vera funzione metropolitana, efficacemente integrata, anche attraverso l'urgente trasformazione delle stazioni ferroviarie urbane in efficaci nodi di interscambio fra ferrovie e rete portante del trasporto di superficie e di scambio con metro, con soluzioni di trasformazione territoriale, che valorizzino le stazioni quale fulcro della mobilità pubblica del quartiere.

E' il caso per il territorio del Municipio IX della necessaria trasformazione e potenziamento della stazione Tuscolana, che, opportunamente trasformata, potrebbe divenire un importante nodo di scambio FR1 e Metro A (che si ritiene il più potente asse di Trasporto Pubblico Locale), nonché di scambio con il trasporto di superficie, quale obiettivo strategico del PSMS, fulcro della mobilità degli assi Tuscolana e Appia, a forte urbanizzazione.

Inoltre si ritiene necessario rafforzare la ferrovia metropolitana FR1 prevedendo la Stazione Zama, importante per servire zone del quartiere in via di sviluppo ed oggi attraversata dalla ferrovia, ma scarsamente servite dal trasporto pubblico. Analogamente appare utile valutare l'utilizzo della Stazione Casilina e di quel tratto ferroviario per un servizio urbano che raccordi il quartiere di Torre del Fiscale.

Bisogna inoltre ricordare l'importanza di una nuova stazione "Selinunte", e comunque la necessità di inserire una stazione intermedia sulla linea ferroviaria diretta ai Castelli, tra Termini e quella di Capannelle proprio per garantire, con la

“cura del ferro”, il necessario sistema di collegamenti per il quartiere Torre del Fiscale e Arco di Travertino – metro A (v. Arco di Travertino).

Queste stazioni sono previste fra gli obiettivi del Progetto Urbano San Lorenzo e si ritengono quanto mai urgenti e prioritarie nelle strategie da sviluppare con le Ferrovie con orizzonti temporali chiari e certi.

E' chiaro e forte, inoltre, il collegamento al progetto del nodo di scambio Pigneto Metro C – FR1 – FR4 (Roma-Cassino) con orizzonte temporale definito ed inizio nel 2012; progetto già in approvazione e finanziato per la prima parte che produce significativi effetti sulla riqualificazione delle aree del Mandrione e Casilina Vecchia e che occorre approfondire adeguatamente.

Infine, bisogna considerare le stazioni ferroviarie, come avviene in altri Paesi europei, non semplicemente come un punto di accesso alla rete ferroviaria e metropolitana, ma come un nodo di riqualificazione urbana, cogliendo l'occasione della ristrutturazione di queste aree per inserire servizi e altre attività utili per i quartieri circostanti. Bisogna pensare anche alla riqualificazione delle aree circostanti. Il Municipio IX presenta ampie zone di grave degrado proprio a ridosso della fascia ferroviaria, come Via della Stazione Tuscolana.

Indicazioni per specifiche stazioni:

- *Stazione Tuscolana*: intervenire sui problemi del degrado e dell'inquinamento in una situazione di sostanziale abbandono da ormai molti anni (si è registrato anche un incendio di un capannone limitrofo, dove imbustavano lo zucchero nel 2007); bisogna bonificare la zona e riqualificarla anche dal punto di vista ambientale (si registra la presenza di amianto/eternit peraltro in prossimità di una scuola); bisogna verificare la situazione relativa all'abusivismo ed intervenire di conseguenza; bisogna verificare ed intervenire sulle condizioni di sicurezza delle fabbriche e delle attività produttive presenti; intervenire sui problemi di inquinamento acustico, luminoso ed atmosferico presenti nella fascia che lambisce la ferrovia.
- *Stazione Zama*: verificare qual è il suo grado di fattibilità (e con che tempi); intervenire sui problemi di inquinamento acustico ed atmosferico; risolvere la mancanza di verde e ricostituire le alberature.
- *Arco di Travertino*: v. punto specifico successivo.
- *Stazione Casilina*: verificare la fattibilità del suo potenziamento, al fine di svolgere un funzione di livello urbano e metropolitano;
- *Fermata “Selinunte”* (o altra denominazione): verificare la fattibilità dell'introduzione di una stazione/fermata sulla linea Roma – Nettuno, intermedia tra quella di Capannelle e quella di Termini. Suo collegamento con la stazione Arco di Travertino della linea metropolitana A.
- *Stazione Casilina*: v. punto 5.

4) Mobilità su gomma e riorganizzazione della viabilità

Riorganizzazione della mobilità su gomma e Nuova Circonvallazione Interna

Nel Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile viene affidato all'anello stradale intermedio un nuovo elemento di connessione della “Via Olimpica”, tangenziale est fino allo svincolo con A24, dalla tangenziale est del Verano fino alla Via Cilicia, Via Capitan Bavastro, Circonvallazione Ostiense fino al Lungotevere, nuovo ponte, Via Fermi, ecc..ecc.

Per tale “anello”, ancora non sufficientemente approfondito sul piano tecnico, che va a delimitare l’area centrale intra GRA appare necessario un nuovo collegamento: il tratto di riconnessione fra lo svincolo della tangenziale est con l’Autostrada A24, e la Via Cilicia, in corrispondenza del vallo ferroviario, stazione Tuscolana, Piazza Zama, Via Cilicia con riconnessioni con Via Prenestina, Zama, Via Tuscolana, Piazza Ragusa. Tale “anello” attraversa completamente il Municipio IX. Tale collegamento, pur con obiettivi e soluzioni tecniche differenti è proposto nel progetto Urbano S. Lorenzo – Circonvallazione interna – Vallo ferroviario.

Si tratta di un attraversamento di aree strategiche e centrali del territorio del Municipio IX, che condiziona tutta la mobilità su strada del Municipio, nonché determina l’inquinamento dell’aria e del rumore, determinando gravi conseguenze sulla qualità della vita dei cittadini.

Nel sottolineare l’importanza di individuare soluzioni tecniche di attraversamento del quartiere a basso impatto (tunnel) si evidenzia, da un lato la necessità di copertura del vallo ferroviario restituendo spazi liberi ai cittadini, dall’altro si sottolinea che l’eventuale copertura del vallo non può essere considerata una strada di superficie in alcun caso.

Ogni eventuale proposta di strada veloce di attraversamento in superficie del quartiere non appare accettabile, poiché di fatto divide il Municipio precludendone la vivibilità.

La questione della *Nuova Circonvallazione Interna* rimane quindi un nodo centrale, la cui soluzione costituisce un caposaldo necessario, prioritario e preliminare allo sviluppo dell’intero Progetto Urbano che, altrimenti, rimarrebbe inefficace se non dannoso. Resta, comunque, completamente da verificare l’eventuale soluzione tecnica, in base a precisi studi. Si ritiene auspicabile, a tale riguardo, la considerazione di ipotesi che prevedano sotto la copertura del vallo ferroviario la presenza sia della ferrovia sia della strada di attraversamento (v. punto 5). Nel caso in cui la realizzazione della strada non fosse ritenuta possibile in questi termini, eventuale alternativa si reputa possa individuarsi nella realizzazione di un tunnel sotto l’asse viario Cilicia, Acaia, Magna Grecia.

La verifica di una soluzione relativa alla *Nuova Circonvallazione Interna* costituisce un nodo centrale anche perché è direttamente connessa alla soluzione dell’annosa questione dell’abbattimento della “sopraelevata”.

Una volta coperto il vallo ferroviario (e a seconda delle soluzioni tecniche perseguite) sono da valutare eventuali ipotesi di ulteriori attraversamenti trasversali, dalla zona di piazza Zama verso sud, oltre quelli già esistenti di via Latina e via Siria, con l’obiettivo di ridurre il traffico di attraversamento.

Bisogna anche fare maggiori approfondimenti e avere maggiori chiarimenti rispetto all’ulteriore anello intermedio previsto (quello corrispondente alla Palmiro Togliatti) e all’interramento nel tratto di confine tra IX e X Municipio: questo anello infatti assume un ruolo fondamentale per smistare il traffico esterno ed impedire che arrivi fino alle aree più centrali e all’anello più interno.

Ai fini della riqualificazione del Municipio un importante elemento è da individuare nella definizione di un attraversamento del Parco dell’Appia, sempre di tipo sotterraneo, da realizzare nel rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici.

In generale, come si è già detto, bisogna costruire una proposta alternativa alla mobilità su gomma pensando in chiave di mobilità sostenibile.

5) Proposta di strada circonvallazione: progetto “URBIS” acronimo di URBAN ROAD BELL & INTEGRATED SERVICES.

Le previsioni del N.P.R.G. riguardanti il IX Municipio non appaiono sufficienti a risolvere compiutamente alcuni importanti problemi di carattere urbanistico che insistono sul nostro territorio.

Uno dei problemi più gravi che assilla il territorio del IX Municipio è il flusso di traffico di attraversamento del quartiere che, proveniente dal quadrante sud, parte da Via Cilicia per raggiungere la Tangenziale Est a Viale Castrense per poi proseguire verso il settore est della città.

Tale traffico si identifica in una vera e propria strada di scorrimento all'interno del tessuto urbano che ha creato, dagli anni ottanta, un degrado diffuso, un fortissimo inquinamento acustico ed atmosferico e un peggioramento della vivibilità e della qualità della vita nel tessuto abitativo attraversato.

Questa grave anomalia andrebbe eliminata per tornare a far vivere tale asse come una normale strada di quartiere attraverso l'individuazione di un percorso alternativo. Da vari anni l'Amministrazione Comunale aveva individuato, nella sede del vallo ferroviario che attraversa anche il IX Municipio, il tracciato lungo il quale sarebbe passata parte della nuova Circonvallazione interna che avrebbe sostituito l'attuale Tangenziale Est, permettendo così la sua demolizione e canalizzando in sede propria i flussi di traffico transitanti sulla direttrice sud-est della città ed in particolare quella insistente sul IX Municipio.

Con la “Variante di Piano Regolatore Generale per l'Assetto delle Infrastrutture nel Settore Urbano compreso tra la via Salaria e la via Cristoforo Colombo” (delibera C.C. n. 77 del 21/5/99), tale tracciato viene ufficialmente confermato.

Successivamente la STA è incaricata di approntare un progetto stradale che raccordasse le due tratte già approvate dal Comune con i Piani di Assetto della Stazione Tiburtina e della Stazione Ostiense e più precisamente tra l'ingresso dell'autostrada A24 e la C. Colombo. I vincoli che tale progetto doveva rispettare erano la conferma dell'attuale quota della linea ferroviaria e il passaggio al di sotto di essa della nuova arteria stradale. La STA è riuscita ad elaborare un progetto di fattibilità per la tratta A24 – Scalo Tuscolano, in quanto passante a fianco della ferrovia, ma non l'ultimo percorso fino alla C. Colombo che ha presentato difficoltà tecniche di sicurezza e di previsione dei costi insuperabili.

Dovendo così rinunciare al percorso della “Circonvallazione Interna” prevista dalla variante di P.R.G., lungo il tracciato ferroviario, nella tratta compresa tra lo Scalo Tuscolano e stazione Ostiense, il Comune rinuncia al concetto di tracciato “Tangenziale al centro storico” coincidente con l'anello ferroviario e presenta, nel N.P.R.G., un nuovo tracciato concepito non più come “Circonvallazione Interna” ma come arteria di penetrazione radiale attraversante il territorio del IX Municipio.

Le indicazioni del Piano non affrontano in modo adeguato il nodo di Via Cilicia che si troverà comunque ad assumere una funzione di assorbimento dei flussi di traffico provenienti da Via Marco Polo, da Via C. Colombo e dal quadrante Ostiense incrementati, in prospettiva, da quelli provenienti dal quadrante Marconi così come previsto dal “Piano di Assetto per la Riqualificazione dell'Area della Stazione Ostiense” (Del. G.C. n. 3633 del 13/10/1998).

L'80% di tale traffico seguirà ad attraversare il IX Municipio diretto verso la Tangenziale Est, mentre il restante 20% si distribuirà nel quartiere.

Una volta realizzata l'arteria di penetrazione, con conseguente abbattimento della tangenziale, dove andrà a confluire il traffico proveniente da Via Cilicia non avendo

più lo sblocco sulla Tangenziale? Quale potrebbe essere la soluzione a tale probabile scenario?

Noi, oggi, siamo convinti, come lo eravamo nel 1989 con la presentazione da parte della IX Circoscrizione del progetto URBIS, che la soluzione sta nella realizzazione di un'arteria passante nel vallo ferroviario fra la Stazione Ostiense e la Stazione Tuscolana per permettere ai flussi di traffico, affluenti su Via Cilicia, di riconnettersi allo Scalo Tuscolano con la nuova arteria di penetrazione, liberando così il quartiere dal traffico di attraversamento.

Poiché i tentativi da parte della STA di progettare un'arteria passante sotto la ferrovia sono falliti per via del vincolo della inamovibilità della stessa, bisognerebbe verificare la possibilità di interrarla e di utilizzare il suo sedime così liberato, quale sede stradale.

Su tali ipotesi diversi esperti in materia hanno eseguito negli ultimi anni diverse verifiche tecniche e finanziarie dimostranti la fattibilità progettuale, ma, ciononostante, esse non sono state prese in considerazione da parte del Comune e delle FF.SS.

Affinché tale soluzione appaia concreta e fattibile, occorre valutare l'attuale funzionalità e la prospettiva programmatica di questo tratto dell'anello ferroviario.

Attualmente la sede ferroviaria, composta da 4 coppie di binari, è percorsa in forma promiscua dalla linea nazionale Roma-Pisa, dalla linea merci e dalla FR1.

Le FF.SS. così come previsto dall'accordo di programma del 2001 con la Regione Lazio, la Provincia di Roma ed il Comune di Roma, sta attuando l'adeguamento del nodo ferroviario di Roma che prevede la chiusura del tratto dell'anello nord, oggi interrotto, e la realizzazione della Bretella ovest Ponte Galeria – Santa Palomba.

Quando, tra qualche anno, tale programma, comprensivo dell'Alta Velocità, verrà completato, sulla tratta sud dell'anello ferroviario transiteranno esclusivamente i passanti metropolitani delle linee FR e precisamente la FR1 e potenzialmente la FR4, la FR6 e la FR7.

Proiettando nel tempo tale scenario l'attuale sezione del vallo risulterà sovradimensionata considerando che per il passaggio integrato e cadenzato delle FR saranno sufficienti due coppie di binari e che il tracciato ferroviario dovrà essere necessariamente ammodernato e ristrutturato con le nuove stazioni così come previsto nel programma attuativo delle FF.SS.

Questa galleria dovrebbe partire dalla radice della Stazione Ostiense, sottopassare l'Appia Antica, transitare per lo Scalo Tuscolano dove sono previste le interconnessioni con le linee superficiali, proseguire attraverso un percorso parallelo all'acquedotto Claudio-Felice fino a raggiungere il IV Miglio riconnettendosi con le ferrovie Roma-Cassino e Roma-Formia (future linee FR4, FR6, FR7).

La galleria sarà attrezzata con le nuove stazioni di Piazza Zama, Tuscolano, Casilino, Porta Furba e IV Miglio con un percorso complessivo di 8 km di cui 5 in galleria e 3 a cielo aperto (tratto Porta Furba-IV Miglio)

Per consentire il coinvolgimento dei privati nella realizzazione dell'opera, le stazioni saranno integrate con spazi commerciali e di servizio e collegate ad ampi parcheggi di interscambio.

Il progetto URBIS consentirebbe quindi un'adeguata soluzione al problema della circonvallazione interna che troverebbe collocazione nel vallo ferroviario e nella sua copertura.

In particolare si fa riferimento alle elaborazioni tecniche del progetto URBIS e alle osservazioni al NPRG relative appunto a tale progetto.

6) Vallo ferroviario e riqualificazione urbana delle aree circostanti.

In linea con quanto detto al punto precedente, si ritiene la copertura del vallo essenziale per la qualità urbana e la vivibilità del quartiere, con obiettivi di sostenibilità, modalità alternative di utilizzazione, fruizione e mobilità sostenibile, ecc. La sua trasformazione potrà offrire al quartiere la possibilità di superare le attuali cesure ed offrire spazi pedonali, ciclabili, di verde, di campi liberi per le attività sportive.

Si sottolinea, ancora una volta, che l'eventuale copertura del vallo non può essere considerata una strada di superficie in alcun caso.

Si segnala la necessità (come più ampiamente al successivo punto 5), se non già prevista nel progetto, di copertura del vallo ferroviario anche nel tratto adiacente il primo ponte FS di Via Casilina Vecchia – lato Pigneto (all'altezza del laboratorio di manufatti di Roma Antica).

Abbattimento della "Sopraelevata" (vedi progetto U.R.B.I.S.)

Analogamente un nodo problematico che appare ancora irrisolto e che costituisce elemento prioritario di intervento è l'abbattimento della "Sopraelevata", ovvero la ricerca di soluzioni che interrompano la circolazione veicolare, soprattutto nei tratti direttamente prospicienti le aree edificate e abitate.

Questa situazione, che rappresenta una "questione annosa" che crea condizioni drammatiche di invivibilità per gli abitanti delle aree interessate, costituisce una punta di degrado che deve trovare una soluzione definitiva.

Come si è già detto, l'abbattimento della "Sopraelevata" è strettamente connesso alla definizione di una soluzione rispetto alla *Nuova Circonvallazione Interna*.

7) Tessuti in trasformazione: Caserma Zignani, area Mandriane – Casilina Vecchia e altre trasformazioni urbanistiche

Altro tema di grande interesse è la trasformazione del tessuto di Caserma Zignani (come di altre aree interessate dal *Progetto Urbano*) che oggi rappresenta un elemento di discontinuità nel territorio del Municipio. Il Municipio intende definire funzioni pubbliche (servizi pubblici e servizi privati di interesse pubblico, come il cinema; verde; spazi pubblici) per quel complesso ed assicurarsi che non ci possano essere tempi differenziati sulla realizzazione del progetto rispetto alle infrastrutture, in particolare rispetto alla stazione Piazza Zama.

Come già indicato tra le questioni di carattere generale, per tutte le trasformazioni urbanistiche (ed, in particolare, anche per l'area della Caserma Zignani), si ritiene sia indispensabile la definizione preventiva di un bilancio dell'interesse pubblico, nel rapporto tra realizzazione di funzioni pubbliche e valorizzazioni immobiliari. Il bilancio dell'interesse pubblico dovrà essere espresso in termini di adeguata valutazione (in rapporto all'intervento previsto) e preventiva realizzazione di spazi pubblici, di spazi verdi, di servizi privati, di servizi privati di interesse pubblico (cinema, ecc.), di trasporto pubblico, di infrastrutture, e di tutto ciò che soddisfa la funzionalità pubblica, in considerazione di eventuali nuovi pesi urbanistici, in rapporto sia al contesto locale in cui si inserisce l'intervento sia a livello dell'intero Municipio o del contesto urbano più allargato. Si potrà prendere in considerazione anche l'ipotesi di non fattibilità delle trasformazioni urbanistiche per gli oneri eccessivi rispetto a contesti locali e strutture urbane non in grado di sostenerli (ad esempio, per eccesso di traffico in aree già congestionate). Il bilancio dell'interesse pubblico dovrà essere

valutato anche attraverso analisi costi-benefici (che utilizzino specifici modelli valutativi, anche quantitativi) e attraverso la VIA – Valutazione di Impatto Ambientale.

Per quanto riguarda, poi, l'area di Mandriane – Casilina Vecchia il *Progetto Urbano* prevede numerosi interventi, legati sia alla rete ferroviaria sia alle aree circostanti anche già urbanizzate, e che si svilupperanno sia in fase di costruzione che in fase di esercizio. Tra l'altro il *Progetto Urbano* è, in questo caso, strettamente connesso anche agli altri interventi già previsti dalle Ferrovie ed, in particolare, quelli relativi alla riorganizzazione del nodo Pigneto. Da una parte, quindi, c'è il rischio di pesanti impatti sulle aree circostanti; dall'altra si ritiene che il *Progetto Urbano* debba prevedere al suo interno, accorgimenti e interventi mirati alla riqualificazione urbana e ambientale.

In particolare:

- si è potuto constatare che il nuovo tracciato della linea Tiburtina-Stazione Tuscolana-Fiumicino prevede l'abbattimento delle due unità residenziali di Via Casilina Vecchia 96/B abitate e di proprietà di 9 famiglie. Dal progetto non risulta che l'area attualmente occupata dagli immobili debba essere direttamente interessata dalla linea ferroviaria (che passa in tangente), ma la costruzione del nuovo binario ne compromette l'accesso con il taglio della stradina che collega le abitazioni a Via Casilina Vecchia. Peraltro il transito sarebbe interdetto anche alla stessa RFI. Si ritiene che siano da riconsiderare queste ipotesi, qualora confermate, e da valutare con assoluta attenzione interventi in aree già insediate ed abitate;
- si segnala la necessità, se non già prevista nel progetto, di copertura del vallo ferroviario anche nel tratto adiacente il primo ponte FS di Via Casilina Vecchia – lato Pigneto -, all'altezza del laboratorio di manufatti di Roma Antica; sia per rendere finalmente percorribile in sicurezza il transito pedonale sul ponte stesso, sia per recuperare spazi da destinare a parcheggio di fronte alle circa 30 abitazioni, ex FS. La soluzione favorirebbe anche la creazione della prima piazzetta su Via Casilina Vecchia da attrezzare con adeguato arredo urbano;
- si invita a chiudere l'operazione di cessione del terreno di Via Casilina Vecchia in possesso del IX Municipio da maggio 2005, rispetto al quale è espressa l'esigenza di realizzazione di un giardino/parcheggio;
- si chiede, in occasione delle probabili frequenti interruzioni di traffico sulla Roma-Cassino-Napoli che saranno necessarie per la realizzazione del Progetto, l'impermeabilizzazione del ponte FS di Via del Mandriane (accesso lato Casilina Nuova) compreso tra i civici 3 e 5 oggi in situazione di estremo degrado, privo di sicurezza, igiene e sufficiente illuminazione;
- si propone l'utilizzo della Stazione Casilina come fermata di metropolitana leggera collegandola con mezzi pubblici della quale verrebbero a beneficiarne sia il IX Municipio che, soprattutto, il confinante VI.

8) Arco di Travertino

Il nodo di Arco di Travertino trova nel *Progetto Urbano* in discussione una grande opportunità per essere affrontato nella sua complessità e nella sua valenza sia a scala locale che a scala sovralocale.

In primo luogo, Arco di Travertino potrebbe assumere l'importante funzione di nodo di scambio a livello locale, mettendo in collegamento la linea ferroviaria e la linea A della metropolitana. Si dovrebbe, infatti, tentare di dare valore ambientale allo sforzo

urbanistico che si sta facendo per la realizzazione del Parcheggio interrato ad Arco di Travertino e creare una galleria o un percorso protetto che sia di collegamento con la linea ferroviaria che presto verrà declassata a metropolitana urbana. Questo permetterebbe di connettere anche la linea A, fortemente strategica per chi viaggia verso il centro di Roma, senza dover penetrare e appesantire il traffico radiale. Per far questo si potrebbe pensare di creare una fermata ferroviaria ad altezza di Arco di Travertino (in questo tratto, infatti, la linea ferroviaria dista meno di 300 metri dal parcheggio), o si potrebbe realizzare la fermata Selinunte come nuova possibile stazione intermedia tra Capannelle e Termini, o future Arco di Travertino e Casilina (così come da tempo proposto anche da alcune associazioni ambientaliste); senza sottovalutare, tra l'altro, l'opportunità di ricucire una connessione tra il IX e il X Municipio al momento fortemente debole e carente.

In secondo luogo, il nodo di Arco di Travertino potrebbe assumere un importante ruolo di riqualificazione urbana per le aree che vi gravitano attorno.

Lo spazio determinato dalla copertura del piano a quota strada, nel parcheggio di scambio, deve rispondere alle esigenze in termini di servizi e funzioni locali assai carenti nell'area e da tempo attesi, con particolare riferimento a:

- la destinazione d'uso di tale area in relazione alle aspettative del quartiere, inteso come comunità sociale;
- la relazione del complesso con il suo contesto urbano per le sue potenzialità funzionali (esigenze anche più ampie di quelle della comunità locale).

Le priorità individuate sono finalizzate, in primo luogo, a sanare alcune carenze funzionali di livello sociale e culturale di ampio respiro, ma anche ad una riqualificazione sociale complessiva (inducendo un diverso clima sociale e culturale nel quartiere stesso).

Le opere per ospitare i servizi sociali e culturali alla base di questa realizzazione, sono ospitabili interamente occupando l'area pavimentata, libera da strutture e collegamenti. La "piazza coperta" deve essere inoltre una vera piazza nel senso di uno spazio prevalentemente libero, adatto all'aggregazione, utilizzabile anche per iniziative come le feste di quartiere, le manifestazioni pubbliche artistiche, politiche, sportive e per il tempo libero. Questo impone scelte per l'intero complesso che non si riducano alla semplice occupazione di spazi liberi, e vadano oltre le pure operazioni finanziarie e commerciali che privatizzerebbero uno spazio collettivo.

Le destinazioni d'uso proposte e praticabili, rispondenti alle esigenze emerse, sono in primo luogo:

1. un centro pluriservizi dell'Atac con: info-biglietterie, car sharing, stallo bici ecc.
2. una nuova biblioteca-mediateca di quartiere (con spazi annessi per conferenze, mostre e laboratori per la formazione permanente e corsi liberi di arte, danza, e una sede per il "Laboratorio di quartiere", ecc.);
3. il centro ASL (già ora a via Acqua Donzella) opportunamente adeguato alle esigenze dei cittadini.
4. un centro servizi al cittadino informatizzato, del Municipio, con centro controllo, gestione e sicurezza VV.UU.
5. una libreria con vendita anche di quotidiani e periodici, con caffè letterario;

Tali funzioni potrebbero coprire il 50% della superficie nell'ipotesi di realizzazione di due piani con strutture leggere; lasciando, quindi, anche uno spazio adeguato libero alla quota della strada, occorre definire specificamente la progettazione.

Infine, data la collocazione baricentrica del nodo di Arco di Travertino rispetto al patrimonio storico-archeologico e culturale presente nel Municipio (parco degli

Acquedotti, parco della Caffarella, Tor Fiscale, Mandrione – Casilina Vecchia), esso potrà svolgere una funzione nevralgica ai fini dell'accessibilità e della fruizione di tale patrimonio. Potrà svolgere un ruolo di piattaforma di lancio per tutti i parchi del Municipio, una sorta di "porta" dei parchi e del patrimonio storico-archeologico del Municipio. In questo senso, sono da prevedere servizi ed attrezzature adeguate quali i punti informativi, servizi di supporto al turismo, ecc.

9) Valorizzazione del patrimonio storico-culturale del Municipio

In linea con le considerazioni appena sviluppate, con gli obiettivi di qualità, vivibilità, sostenibilità e di riqualificazione del Municipio sottolineati nella parte generale, ma anche con gli obiettivi generali già espressi dal *Progetto Urbano* ("Riqualificare la direttrice storico archeologica degli Acquedotti e via del Mandrione"), la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico e culturale del Municipio assume un valore particolarmente significativo. In considerazione del vasto ed importantissimo patrimonio storico-archeologico presente sul territorio del IX Municipio, essa va intesa con la costituzione di un *parco esteso*, ovvero di un sistema di parchi (Acquedotti, Mandrione – Casilina Vecchia, Tor Fiscale, Caffarella) interconnessi tra loro, e del relativo sistema di attrezzature e servizi per la fruizione.

Pertanto si propongono le seguenti integrazioni agli obiettivi individuati dal *Progetto Urbano* e definizione di criteri generali di attuazione

Dalle considerazioni sinora sviluppate si propongono alcune importanti integrazioni agli obiettivi generali individuati dal *Progetto Urbano San Lorenzo – Circonvallazione Interna – Vallo ferroviario*:

- Individuare la soluzione definitiva del tracciato della nuova circonvallazione interna, puntando prioritariamente alla realizzazione del progetto URBIS [invece di *Individuare la soluzione definitiva del tracciato della nuova circonvallazione interna*];
- *Riqualificare e valorizzare il sistema di direttrici storico-archeologiche degli Acquedotti, di via del Mandrione, di Tor Fiscale e del Parco della Caffarella* [invece di *Riqualificare la direttrice storico archeologica degli Acquedotti e via del Mandrione*];
- *Riqualificare le aree ferroviarie dello Scalo e della Stazione Tuscolana e gli spazi pubblici circostanti, anche per svolgere un ruolo di servizio al contesto locale* [invece di *Riqualificare le aree ferroviarie dello Scalo e della Stazione Tuscolana*];
- *Individuare e definire le modalità di copertura del vallo ferroviario e di ricucitura del tessuto urbano esistente (tratto Tuscolana – Zama – Parco della Caffarella)* [invece di *Individuare e definire le modalità di copertura del vallo ferroviario (tratto Tuscolana – Zama)*].

Si propone di inserire alcuni nuovi obiettivi generali, coerenti con il progetto

- *Riorganizzare e potenziare il nodo di scambio di livello locale di Arco di Travertino*;

- **Migliorare il sistema del ferro, la fattibilità per la realizzazione della nuova fermata Selinunte e potenziare lo scambio tra la ferrovia regionale e la linea A della metropolitana (Arco di Travertino);**
- **Riqualificare il tessuto urbano dell'area Mandrione – Casilina Vecchia;**
- **Verificare il “bilancio di interesse pubblico” delle trasformazioni urbanistiche (esempio: Caserma Zignani, aree ferrose, ecc ecc).**

Le considerazioni sviluppate nel punto 1, *Questioni di carattere generale e punti irrinunciabili*, costituiscono **Criteri fondamentali** per l'elaborazione del **Progetto Urbano**.

Le ulteriori considerazioni contenute nel presente *Documento della partecipazione* costituiscono articolazioni degli obiettivi generali del **Progetto Urbano** in termini di **obiettivi specifici ed indirizzi di intervento**.

INTEGRAZIONE AGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI DAL PROGETTO URBANO

RICI (tratto dal Piano di Sviluppo Urbano)

Obiettivi individuati dal Progetto Urbano

Integrazione degli obiettivi individuati dal Progetto urbano

Nuovi obiettivi

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 ex Dogana

A 74

Individuare la soluzione definitiva del tracciato Nuova Circonvallazione Interna, puntando prioritariamente alla realizzazione del progetto URBIS

Verificare le modalità per la demolizione della sopraelevata

Individuare una nuova connessione tra via dello Scalo San Lorenzo e viale Castrense

Individuare e definire le modalità di copertura del vallo ferroviario (tratto Circ.ne Casilina)

Verificare il "bilancio dell'interesse pubblico" delle trasformazioni urbanistiche (Caserma Zignani,...)

Progettare il nodo di scambio Pigneto tra la ferrovia regionale e la linea C della metropolitana

Riqualificare le aree ferroviarie dello Scalo della Stazione Tuscolana e gli spazi pubblici circostanti, anche per svolgere un ruolo di servizio al contesto locale

Potenziare lo scambio tra la ferrovia regionale e la linea A della metropolitana

Verificare la fattibilità del potenziamento della Stazione Casilina

Riqualificare e valorizzare il sistema delle direttrici storico-archeologiche degli Acquadotti, di via del Mandrione, di Tor Fiscale e del Parco della Caffarella

Individuare la soluzione definitiva del tracciato Nuova Circonvallazione Interna, puntando prioritariamente alla realizzazione del progetto URBIS

Verificare la fattibilità della nuova fermata Selinunte

Individuare e definire le modalità di copertura del vallo ferroviario e di ricucitura del tessuto urbano esistente (tratto Tuscolana Zama-Parco della Caffarella)

Riorganizzare e potenziare il nodo di scambio di livello locale di Arco di Travertino

Verificare la fattibilità per la realizzazione della nuova fermata Zama

SOTTOPASSO APEVA ANTICA