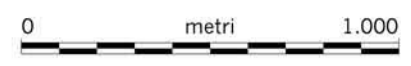


# Ambito di programmazione strategica Flaminio Fori Eur - Obiettivi



Comune di Roma  
PIANO REGOLATORE GENERALE  
adottato con D.C. n.33 del 19/20 marzo 2003  
Ambito di programmazione strategica Flaminio Fori Eur  
Obiettivi  
17.2

L'ambito strategico si innerva da nord a sud della città storica, lungo un percorso viario che raggiunge una definitiva sistemazione nel corso della prima metà del Novecento. A partire da piazzale di Ponte Milvio e dal parallelo corso Francia, il tracciato segue la via Flaminia entrando da Porta del Popolo nella città murata, prosegue lungo via del Corso, si sdoppia quindi in via dei Fori Imperiali e in via del Teatro di Marcello, per poi riconnettersi alla Passeggiata Archeologica e riattraversare le mura innestandosi sulla via Cristoforo Colombo fino all'Eur. Il tracciato Flaminio-Fori-Eur, oggi un asse definitivamente storicizzato, si inecchia nel cuore della città, a piazza Venezia, con il primo asse moderno di Roma capitale: corso Vittorio Emanuele-via Nazionale.

Il percorso è segnato dai quattro più importanti interventi urbani realizzati nel Novecento: il Foro Italico, l'area archeologica centrale, la via Colombo, l'Eur. Essi costituiscono le primarie "risorse" per il riconoscimento dell'identità moderna di Roma città capitale del 2000. Lungo il percorso sono in esecuzione o in progetto cinque grandi opere: l'Auditorium e il Museo dell'Architettura al Flaminio, gli scavi archeologici ai Fori Imperiali, il Centro direzionale e alberghiero sulla via Colombo, il Centro Congressi all'Eur.

### Programma d'Ambito

- Ambiti di valorizzazione**
- Spazi aperti di valore ambientale
- Tessuti, edifici e spazi aperti
- Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali

- Ambiti di intervento di interesse pubblico**
- Ambiti di attenzione per la definizione di programmi e progetti urbani**
- Riqualificazione paesaggistica ed ambientale**
- Riqualificazione di spazi aperti
- Ridefinizione architettonica di spazi aperti
- Riqualificazione di margini prevalentemente naturali
- Riqualificazione di margini prevalentemente artificiali
- Principali connessioni ambientali
- Spazi da progettare come "piazze"
- Accessi da riqualificare
- Visuali da preservare, ripristinare o da valorizzare
- Tracciati principali di collegamento
- Percorsi pedonali di connessione
- Piste ciclabili esistenti da riqualificare
- Piste ciclabili di progetto
- Sovrappasse pedonale di progetto
- Sottopasse pedonale di progetto
- Spazi da funzionalizzare con aree di sosta e parcheggi

### Trasformazioni in atto ed in progetto

- Programmi complessi
- Progetti urbani, nuovi progetti e progetti di recupero
- Progetti per il sistema della mobilità
- Programma degli interventi per Roma Capitale

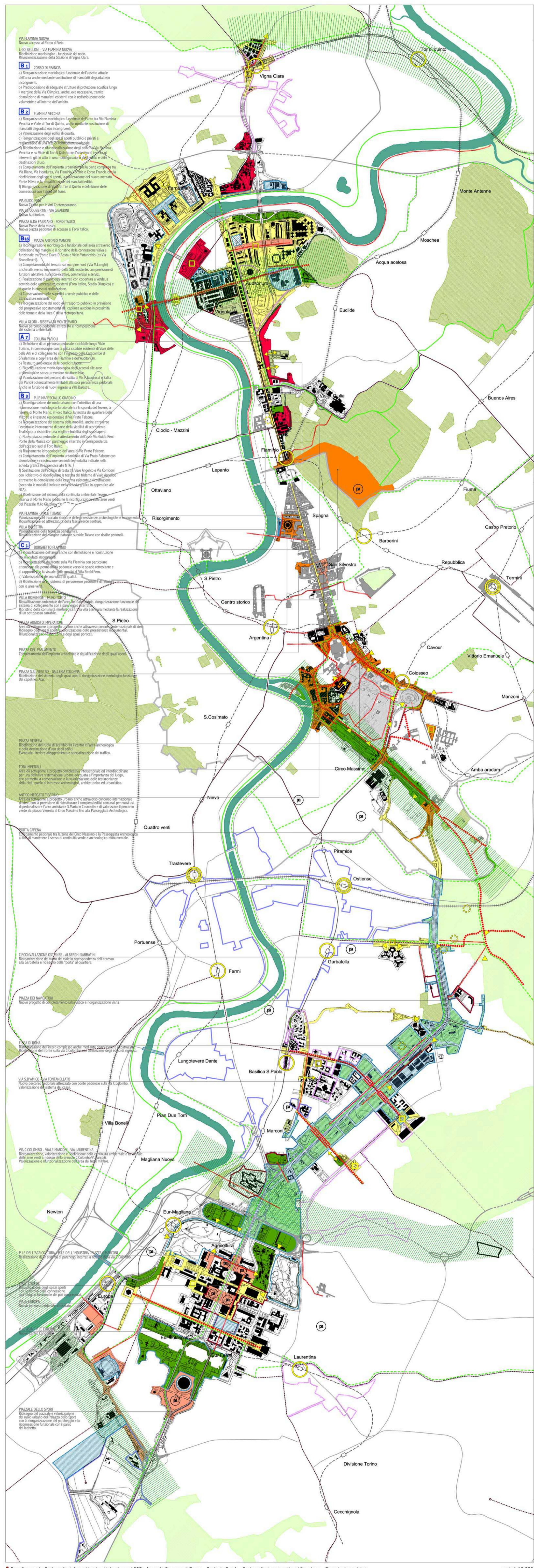
### Sistema della mobilità

- Linee metropolitane
- Linee metropolitane interrate
- Linee ferroviarie
- Linee ferroviarie interrate
- Corridori per il trasporto collettivo esistenti
- Corridori per il trasporto collettivo di nuova costruzione
- Nodi di scambio - stazioni linee nazionali
- Nodi di scambio di livello urbano
- Viabilità primaria autostradale
- Viabilità primaria urbana
- Viabilità principale e secondaria
- Parcheggi

### Centralità

- Centralità urbane e metropolitane
- Centralità locali

### Ambito di programmazione strategica



### Corso Francia

A nord della città, l'ambito strategico si aggancia al Parco dell'Inviolata, all'interno del Parco Archeologico di Veio, là dove le strade consolari Cassia e Flaminia si ricongiungono per confluire in Corso Francia.

Questo primo nodo è particolarmente significativo: qui si prevedono una fermata della nuova linea C della metropolitana, la rifunionalizzazione del tratto di anello ferroviario che lo attraversa, l'apertura della stazione di Vigna Clara, il collegamento ciclabile fra il Parco di Veio e la pista ciclabile sull'argine del Tevere.

Un secondo elemento decisivo è il recupero dei tessuti residenziali a ovest di Corso Francia, a cavallo della via Flaminia Vecchia in prossimità di piazzale di Ponte Milvio.

### Flaminio e Foro Italico

Esteso da piazzale di Ponte Milvio a Porta del Popolo, questo tratto ha visto il prevalere, nell'ultimo secolo, di un carattere sportivo-culturale. Dapprima lo Stadio Flaminio, poi sull'altra riva del Tevere il Foro Italico, dove accanto agli impianti sportivi viene realizzato anche un Auditorium, quindi le attrezzature per le Olimpiadi del 1960 (Palazzetto dello Sport) e infine i nuovi interventi dell'Auditorium e del Museo dell'Architettura.

La riqualificazione funzionale dell'area del Flaminio inizia con la rifunionalizzazione del doppio asse via Flaminia-viale Tiziano e degli spazi compresi fra l'Auditorium e il Villaggio Olimpico, per poi investire l'intera area del Foro Italico al di là del Tevere. Il Foro Italico nasce come zona sportiva esterna alla città. Col tempo, l'uso delle attrezzature sportive si è dilatato verso forme di spettacolo di massa di vario tipo, con un afflusso continuo e sempre maggiore di persone, in conflitto con l'originario impianto urbano che prevedeva un controllo numero di utenti.

Questa trasformazione ha determinato una serie di problemi funzionali (accessi, sosta e sicurezza, che coinvolgono anche l'area del Flaminio), ambientali (alterazione del rapporto fra il Tevere, il complesso sportivo e la collina di Monte Mario), architettonici (manomissione degli edifici), di manutenzione degli spazi collettivi (degrado di mosaici, sculture, marmi, verde).

I problemi da affrontare nell'area del Foro Italico, dettati più specificamente dal Progetto Urbano Flaminio - Foro Italico sono di ordine generale e specifico.

Per i problemi generali, bisogna da un lato potenziare strutture alternative nella città in grado di accogliere grandi eventi di massa, dall'altro riconoscere il tipo di manifestazioni da ospitare nell'area del Foro Italico, che dovranno avere carattere più qualificato, riportando il numero delle persone che usano le attrezzature sportive a dati più controllabili. La presenza dell'Università dello sport (Iuss) nell'area potrebbe essere il motore di questo diverso uso sportivo e culturale.

Per i problemi specifici, due sono i nodi principali da affrontare: gli accessi che definiscono il collegamento del Foro Italico con la città: a nord ristrutturando l'area di piazzale di Ponte Milvio; a est, oltre il ponte Duca d'Aosta, ricongiungendo piazzale Mancini a sud riprogettando il nodo di piazza Maresciallo Giardino e creando il collegamento con il Museo dell'Architettura e l'Auditorium sull'altra sponda del Tevere; i parcheggi, che possono trovare spazio sia nell'ambito della ristrutturazione degli accessi, sia a monte del complesso sportivo, con una soluzione da studiare in dettaglio per rispettare l'ambiente.

### Via del Corso / Area Archeologica

Il tratto compreso fra Porta del Popolo e le mura oltre le Terme di Caracalla ha come impianto centrale il nodo di piazza Venezia, da ridefinire nel ruolo di scambio fra il centro e l'area archeologica dei Fori Imperiali da un lato, l'area dell'antico Mercato Tiberino, ai piedi del Colle Capitolino, dall'altro.

Per l'area dei Fori Imperiali si indica la necessità di un definitivo progetto complessivo di programmazione strategica del Parco archeologico-museale dei Fori Appia Antica, mentre si prevede un deciso alleggerimento del traffico.

Per il bacino del Colosseo si prospettano i collegamenti con il Colosseo e con il complesso del tempio di Claudio e con il Ludus Magnus.

La complessità dell'area dell'antico Mercato Tiberino suggerisce la formulazione di un bando di concorso internazionale di idee, tenendo conto del potenziale grado di trasformabilità dei complessi edilizi comunali esistenti, della ricomposizione dell'assetto urbanistico e architettonico degli spazi, della pedonalizzazione di alcune aree e della limitazione del traffico veicolare di via del Teatro di Marcello.

Il nodo di Porta Capena assume, nella ricomposizione complessiva di questo settore urbano, un'importanza strategica notevole: è il luogo di intersezione fra l'asse che collega il Colosseo e l'Arco di Costantino con Porta San Paolo e la fascia verde e storico-monumentale che si sviluppa dal Tevere alla Porta San Sebastiano e che è caratterizzata dall'area archeologica del Circo Massimo e dalla Passeggiata Archeologica. La continuità di questa fascia viene assicurata da un collegamento pedonale (aereo o ipogeo).

L'area archeologica del Circo Massimo attestata su Porta Capena si aggancia, all'altra estremità, al Velabro e quindi all'antico Mercato Tiberino. Fondamentale è dunque la ricomposizione del nodo del Velabro e dell'adiacente Lungotevere. Particolare attenzione viene anche riposta nel rapporto organico con le strutture del complesso architettonico del Palatino.

Nell'area della Passeggiata Archeologica si prospetta la direzione del traffico carribile, da riservarsi soprattutto al circuito di viale Baccelli, così da accentuare il carattere archeologico e storico-ambientale del contesto, che si estende dalle Terme di Caracalla alla Valle delle Ceneri e alle pendici del Celio fino alla Villa Calisto.

Conclude il percorso il nodo di piazzale Numa Pompilio, per il quale si propone, verificando la possibilità di un sottopasso dell'Arco di Costantino, la creazione di un nuovo spazio pubblico, la sistemazione a parco del sito verdegiante aperto verso la Porta San Sebastiano e l'Appia Antica, inserendo nel contesto la platea su cui poggiano le Terme di Caracalla.

### Via Cristoforo Colombo

L'attuale assetto della via Cristoforo Colombo mantiene quel carattere di indeterminata, che il mancato completamento dell'arteria secondo il progetto originale ha comportato: non è un lungo viale urbano, in quanto non se ne sono mai definiti i margini, ma nemmeno una strada di collegamento veloce fra il centro e l'Eur, in quanto gli attraversamenti trasversali creano una continua interruzione del flusso veicolare. Questa indeterminata ha portato anche alla non riconoscibilità dell'Eur come parte integrante della città. La riqualificazione funzionale e ambientale della via Colombo rappresenta aspetto importante nella ridefinizione della centralità metropolitana dell'Eur.

Per comprendere appieno le potenzialità della Colombo bisogna considerare che l'arteria (inizialmente chiamata via Imperiale) è uno dei tre collegamenti previsti al momento della fondazione dell'Eur, convergenti in un tridente all'entrata del nuovo centro, insieme a viale Marconi e via Leonardo da Vinci (mai completata). Inizialmente la via Imperiale (collegamento diretto con il centro antico) ha il carattere di una struttura direzionale, con edifici pubblici e privati (sedi di ministeri, di istituzioni culturali, di aziende e grandi società). La via Imperiale, elemento cardine per la centralità della moderna Roma, città capitale metropolitana, è prevista interamente costruita, con quattro piazze in successione: tre in corrispondenza di trasversali in sottopasso per i collegamenti est-ovest, la quarta a raso (piazza dei Navigatori).

Di questo disegno urbanistico oggi sopravvivono numerosi segni, tracce più o meno leggibili dell'idea originale. E' su queste tracce che si fonda l'ipotesi di riqualificazione della via Colombo, simmetrizzabile nei seguenti punti:

- mantenimento della continuità della strada fra le mura aureliane e l'Eur;
- ridefinizione delle trasversali che raccolgono, a sud delle mura aureliane, il traffico di scambio fra il settore orientale e quello occidentale della città, con particolare attenzione agli incroci con la via Colombo;
- trasformazione di piazza dei Navigatori, nell'ambito della riqualificazione urbana dell'area avviata dal concorso internazionale patrocinato dal Comune di Roma;
- riallineamento alla originaria sezione stradale dell'area oggi occupata dagli edifici della Fiera di Roma;
- creazione di nuovi parcheggi a sud degli uffici della Regione Lazio e conferma di quelli già programmati nelle adiacenze dell'arteria;
- riqualificazione dell'insieme delle aree verdi localizzate ai lati della strada, in accordo con la variante già predisposta, e loro inserimento in un sistema di pedonalità parallele e trasversali;
- ridefinizione dei margini esterni, a est e a ovest, delle aree verdi, con particolare attenzione al triangolo compreso fra la via Colombo, via Leonardo da Vinci e la Circonvallazione Ostiense;
- valorizzazione del sistema dei casali suburbanici presenti nella zona;
- ridefinizione dello snodo fra via Colombo e viale Marconi attraverso la valorizzazione di Forte Ostiense e delle due aree verdi adiacenti.

### Via Cristoforo Colombo

L'attuale assetto della via Cristoforo Colombo mantiene quel carattere di indeterminata, che il mancato completamento dell'arteria secondo il progetto originale ha comportato: non è un lungo viale urbano, in quanto non se ne sono mai definiti i margini, ma nemmeno una strada di collegamento veloce fra il centro e l'Eur, in quanto gli attraversamenti trasversali creano una continua interruzione del flusso veicolare. Questa indeterminata ha portato anche alla non riconoscibilità dell'Eur come parte integrante della città. La riqualificazione funzionale e ambientale della via Colombo rappresenta aspetto importante nella ridefinizione della centralità metropolitana dell'Eur.

Per comprendere appieno le potenzialità della Colombo bisogna considerare che l'arteria (inizialmente chiamata via Imperiale) è uno dei tre collegamenti previsti al momento della fondazione dell'Eur, convergenti in un tridente all'entrata del nuovo centro, insieme a viale Marconi e via Leonardo da Vinci (mai completata). Inizialmente la via Imperiale (collegamento diretto con il centro antico) ha il carattere di una struttura direzionale, con edifici pubblici e privati (sedi di ministeri, di istituzioni culturali, di aziende e grandi società). La via Imperiale, elemento cardine per la centralità della moderna Roma, città capitale metropolitana, è prevista interamente costruita, con quattro piazze in successione: tre in corrispondenza di trasversali in sottopasso per i collegamenti est-ovest, la quarta a raso (piazza dei Navigatori).

Di questo disegno urbanistico oggi sopravvivono numerosi segni, tracce più o meno leggibili dell'idea originale. E' su queste tracce che si fonda l'ipotesi di riqualificazione della via Colombo, simmetrizzabile nei seguenti punti:

- mantenimento della continuità della strada fra le mura aureliane e l'Eur;
- ridefinizione delle trasversali che raccolgono, a sud delle mura aureliane, il traffico di scambio fra il settore orientale e quello occidentale della città, con particolare attenzione agli incroci con la via Colombo;
- trasformazione di piazza dei Navigatori, nell'ambito della riqualificazione urbana dell'area avviata dal concorso internazionale patrocinato dal Comune di Roma;
- riallineamento alla originaria sezione stradale dell'area oggi occupata dagli edifici della Fiera di Roma;
- creazione di nuovi parcheggi a sud degli uffici della Regione Lazio e conferma di quelli già programmati nelle adiacenze dell'arteria;
- riqualificazione dell'insieme delle aree verdi localizzate ai lati della strada, in accordo con la variante già predisposta, e loro inserimento in un sistema di pedonalità parallele e trasversali;
- ridefinizione dei margini esterni, a est e a ovest, delle aree verdi, con particolare attenzione al triangolo compreso fra la via Colombo, via Leonardo da Vinci e la Circonvallazione Ostiense;
- valorizzazione del sistema dei casali suburbanici presenti nella zona;
- ridefinizione dello snodo fra via Colombo e viale Marconi attraverso la valorizzazione di Forte Ostiense e delle due aree verdi adiacenti.

### Via Cristoforo Colombo

L'attuale assetto della via Cristoforo Colombo mantiene quel carattere di indeterminata, che il mancato completamento dell'arteria secondo il progetto originale ha comportato: non è un lungo viale urbano, in quanto non se ne sono mai definiti i margini, ma nemmeno una strada di collegamento veloce fra il centro e l'Eur, in quanto gli attraversamenti trasversali creano una continua interruzione del flusso veicolare. Questa indeterminata ha portato anche alla non riconoscibilità dell'Eur come parte integrante della città. La riqualificazione funzionale e ambientale della via Colombo rappresenta aspetto importante nella ridefinizione della centralità metropolitana dell'Eur.

Per comprendere appieno le potenzialità della Colombo bisogna considerare che l'arteria (inizialmente chiamata via Imperiale) è uno dei tre collegamenti previsti al momento della fondazione dell'Eur, convergenti in un tridente all'entrata del nuovo centro, insieme a viale Marconi e via Leonardo da Vinci (mai completata). Inizialmente la via Imperiale (collegamento diretto con il centro antico) ha il carattere di una struttura direzionale, con edifici pubblici e privati (sedi di ministeri, di istituzioni culturali, di aziende e grandi società). La via Imperiale, elemento cardine per la centralità della moderna Roma, città capitale metropolitana, è prevista interamente costruita, con quattro piazze in successione: tre in corrispondenza di trasversali in sottopasso per i collegamenti est-ovest, la quarta a raso (piazza dei Navigatori).

Di questo disegno urbanistico oggi sopravvivono numerosi segni, tracce più o meno leggibili dell'idea originale. E' su queste tracce che si fonda l'ipotesi di riqualificazione della via Colombo, simmetrizzabile nei seguenti punti:

- mantenimento della continuità della strada fra le mura aureliane e l'Eur;
- ridefinizione delle trasversali che raccolgono, a sud delle mura aureliane, il traffico di scambio fra il settore orientale e quello occidentale della città, con particolare attenzione agli incroci con la via Colombo;
- trasformazione di piazza dei Navigatori, nell'ambito della riqualificazione urbana dell'area avviata dal concorso internazionale patrocinato dal Comune di Roma;
- riallineamento alla originaria sezione stradale dell'area oggi occupata dagli edifici della Fiera di Roma;
- creazione di nuovi parcheggi a sud degli uffici della Regione Lazio e conferma di quelli già programmati nelle adiacenze dell'arteria;
- riqualificazione dell'insieme delle aree verdi localizzate ai lati della strada, in accordo con la variante già predisposta, e loro inserimento in un sistema di pedonalità parallele e trasversali;
- ridefinizione dei margini esterni, a est e a ovest, delle aree verdi, con particolare attenzione al triangolo compreso fra la via Colombo, via Leonardo da Vinci e la Circonvallazione Ostiense;
- valorizzazione del sistema dei casali suburbanici presenti nella zona;
- ridefinizione dello snodo fra via Colombo e viale Marconi attraverso la valorizzazione di Forte Ostiense e delle due aree verdi adiacenti.

### Via Cristoforo Colombo

L'attuale assetto della via Cristoforo Colombo mantiene quel carattere di indeterminata, che il mancato completamento dell'arteria secondo il progetto originale ha comportato: non è un lungo viale urbano, in quanto non se ne sono mai definiti i margini, ma nemmeno una strada di collegamento veloce fra il centro e l'Eur, in quanto gli attraversamenti trasversali creano una continua interruzione del flusso veicolare. Questa indeterminata ha portato anche alla non riconoscibilità dell'Eur come parte integrante della città. La riqualificazione funzionale e ambientale della via Colombo rappresenta aspetto importante nella ridefinizione della centralità metropolitana dell'Eur.

Per comprendere appieno le potenzialità della Colombo bisogna considerare che l'arteria (inizialmente chiamata via Imperiale) è uno dei tre collegamenti previsti al momento della fondazione dell'Eur, convergenti in un tridente all'entrata del nuovo centro, insieme a viale Marconi e via Leonardo da Vinci (mai completata). Inizialmente la via Imperiale (collegamento diretto con il centro antico) ha il carattere di una struttura direzionale, con edifici pubblici e privati (sedi di ministeri, di istituzioni culturali, di aziende e grandi società). La via Imperiale, elemento cardine per la centralità della moderna Roma, città capitale metropolitana, è prevista interamente costruita, con quattro piazze in successione: tre in corrispondenza di trasversali in sottopasso per i collegamenti est-ovest, la quarta a raso (piazza dei Navigatori).

Di questo disegno urbanistico oggi sopravvivono numerosi segni, tracce più o meno leggibili dell'idea originale. E' su queste tracce che si fonda l'ipotesi di riqualificazione della via Colombo, simmetrizzabile nei seguenti punti:

- mantenimento della continuità della strada fra le mura aureliane e l'Eur;
- ridefinizione delle trasversali che raccolgono, a sud delle mura aureliane, il traffico di scambio fra il settore orientale e quello occidentale della città, con particolare attenzione agli incroci con la via Colombo;
- trasformazione di piazza dei Navigatori, nell'ambito della riqualificazione urbana dell'area avviata dal concorso internazionale patrocinato dal Comune di Roma;
- riallineamento alla originaria sezione stradale dell'area oggi occupata dagli edifici della Fiera di Roma;
- creazione di nuovi parcheggi a sud degli uffici della Regione Lazio e conferma di quelli già programmati nelle adiacenze dell'arteria;
- riqualificazione dell'insieme delle aree verdi localizzate ai lati della strada, in accordo con la variante già predisposta, e loro inserimento in un sistema di pedonalità parallele e trasversali;
- ridefinizione dei margini esterni, a est e a ovest, delle aree verdi, con particolare attenzione al triangolo compreso fra la via Colombo, via Leonardo da Vinci e la Circonvallazione Ostiense;
- valorizzazione del sistema dei casali suburbanici presenti nella zona;
- ridefinizione dello snodo fra via Colombo e viale Marconi attraverso la valorizzazione di Forte Ostiense e delle due aree verdi adiacenti.

### Via Cristoforo Colombo

L'attuale assetto della via Cristoforo Colombo mantiene quel carattere di indeterminata, che il mancato completamento dell'arteria secondo il progetto originale ha comportato: non è un lungo viale urbano, in quanto non se ne sono mai definiti i margini, ma nemmeno una strada di collegamento veloce fra il centro e l'Eur, in quanto gli attraversamenti trasversali creano una continua interruzione del flusso veicolare. Questa indeterminata ha portato anche alla non riconoscibilità dell'Eur come parte integrante della città. La riqualificazione funzionale e ambientale della via Colombo rappresenta aspetto importante nella ridefinizione della centralità metropolitana dell'Eur.

Per comprendere appieno le potenzialità della Colombo bisogna considerare che l'arteria (inizialmente chiamata via Imperiale) è uno dei tre collegamenti previsti al momento della fondazione dell'Eur, convergenti in un tridente all'entrata del nuovo centro, insieme a viale Marconi e via Leonardo da Vinci (mai completata). Inizialmente la via Imperiale (collegamento diretto con il centro antico) ha il carattere di una struttura direzionale, con edifici pubblici e privati (sedi di ministeri, di istituzioni culturali, di aziende e grandi società). La via Imperiale, elemento cardine per la centralità della moderna Roma, città capitale metropolitana, è prevista interamente costruita, con quattro piazze in successione: tre in corrispondenza di trasversali in sottopasso per i collegamenti est-ovest, la quarta a raso (piazza dei Navigatori).

Di questo disegno urbanistico oggi sopravvivono numerosi segni, tracce più o meno leggibili dell'idea originale. E' su queste tracce che si fonda l'ipotesi di riqualificazione della via Colombo, simmetrizzabile nei seguenti punti:

- mantenimento della continuità della strada fra le mura aureliane e l'Eur;
- ridefinizione delle trasversali che raccolgono, a sud delle mura aureliane, il traffico di scambio fra il settore orientale e quello occidentale della città, con particolare attenzione agli incroci con la via Colombo;
- trasformazione di piazza dei Navigatori, nell'ambito della riqualificazione urbana dell'area avviata dal concorso internazionale patrocinato dal Comune di Roma;
- riallineamento alla originaria sezione stradale dell'area oggi occupata dagli edifici della Fiera di Roma;
- creazione di nuovi parcheggi a sud degli uffici della Regione Lazio e conferma di quelli già programmati nelle adiacenze dell'arteria;
- riqualificazione dell'insieme delle aree verdi localizzate ai lati della strada, in accordo con la variante già predisposta, e loro inserimento in un sistema di pedonalità parallele e trasversali;
- ridefinizione dei margini esterni, a est e a ovest, delle aree verdi, con particolare attenzione al triangolo compreso fra la via Colombo, via Leonardo da Vinci e la Circonvallazione Ostiense;
- valorizzazione del sistema dei casali suburbanici presenti nella zona;
- ridefinizione dello snodo fra via Colombo e viale Marconi attraverso la valorizzazione di Forte Ostiense e delle due aree verdi adiacenti.

### L'Eur

Oggi il problema è la ridefinizione del caposaldo urbano dell'Eur, che si configura come l'unica possibilità per ritrovare una sua identità funzionale, ferma restando quella architettonica.

L'Eur è da sempre considerato, anche per la sua architettura, un complesso urbanisticamente separato dalla città, a questa collegato attraverso un "vuoto", la via Cristoforo Colombo. L'Eur è un luogo che è difficile definire: vi sono numerosi musei, ma non è una città dell'arte o della scienza; sono cresciuti i palazzi per uffici, ma non è una vera downtown; esiste la residenza, ma non è un centro residenziale. La crescita della città attorno all'Eur non lo ha reso un centro.

Oggi l'Eur soffre di questa non definita identità urbanistica, rimanendo in parte le sue potenzialità e non ancora valorizzate le risorse di cui dispone, che possono divenire patrimonio dell'intera città.

Alcune condizioni favorevoli permettono ora di ripensare a un nuovo assetto dell'intero complesso, ridefinendone l'identità: da un lato la decisione di costruire il Centro Congressi a sud della piazza Guglielmo Marconi, non lontano dall'esistente Palazzo dei Congressi, dall'altro la trasformazione dell'Ente Eur nella Eur SpA, che ha rilevato le proprietà immobiliari e i parchi dell'Ente, mentre sono passati al Comune la viabilità e i reti dei servizi.

Il nuovo Centro Congressi può divenire l'elemento trainante per la ridefinizione funzionale dell'Eur, che può trasformarsi in una vera e propria Città dei Congressi dotata di attrezzature alberghiere, ristoranti, musei, zone ricreative e sportive (al chiuso e all'aperto), impianti per manifestazioni varie (Palazzetto dello Sport). La ridefinizione della nuova identità dell'Eur è affidata ad alcuni precisi interventi:

- la riqualificazione degli assi trasversali di connessione funzionale e visiva e la creazione di percorsi pedonali;
- la creazione di nuovi parcheggi sotterranei nelle aree libere centrali;
- la rifunionalizzazione degli spazi compresi fra l'esistente Palazzo dei Congressi e il nuovo Centro Congressi;
- la creazione di complessi alberghieri;
- la riqualificazione delle aree a parco, con la rifunionalizzazione del Parco del Lago per attività ludiche e sportive;
- la rifunionalizzazione delle attrezzature sportive (Veldromo e Palazzetto dello Sport).