

L'ambito del Progetto Urbano è caratterizzato da una molteplicità di componenti storico - morfologiche e funzionali.

Il sistema della cintura ferroviaria con il complesso delle stazioni e degli scali ferroviari costituisce una grande occasione di potenziamento del trasporto pubblico su ferro e di trasformazione e riqualificazione urbana.

La soluzione delle interferenze tra l'attuale circolazione tangenziale e i quartieri San Lorenzo, Appio – Tuscolano e Prenestino – Labicano, affidata alla realizzazione della nuova **Circonvallazione Interna** e la riqualificazione delle aree ferroviarie, costituiscono l'opportunità per un ridisegno fisico e funzionale di questa importante porzione della città.

La sezione 1 contiene:

1. Gli indirizzi del Progetto Urbano
2. Obiettivi generali del Progetto Urbano
3. Inquadramento dell'area di studio e confini amministrativi
4. Individuazione dell'area di intervento e ambiti di progetto
5. Inquadramento territoriale
6. Sistema della mobilità

1 – Gli indirizzi del Progetto Urbano

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

Con una serie di atti deliberativi di indirizzo (Delibera G.C. n. 417/2002 e Delibera G.C. 664/2006) vengono organizzate e predisposte le attività necessarie alla redazione dello Schema di Assetto Preliminare (SAP) del Progetto Urbano, in stretto coordinamento con l'avvio della progettazione preliminare della Nuova Circonvallazione Interna (NCI) da parte del Dipartimento VII. In particolare tali atti di indirizzo:

1

Istituiscono un Gruppo di Lavoro Comunale incaricato di :

- **redigere** il Progetto Urbano “San Lorenzo – Circonvallazione Interna – Vallo Ferroviario” secondo gli obiettivi e le procedure definite in un documento di indirizzo (Allegato A);
- **coordinare e verificare**, nell’ambito del Progetto Urbano, le attività di studio e progettazione della Nuova Circonvallazione Interna (NCI);
- **coordinare** le attività di pianificazione urbanistica delle aree ferroviarie.

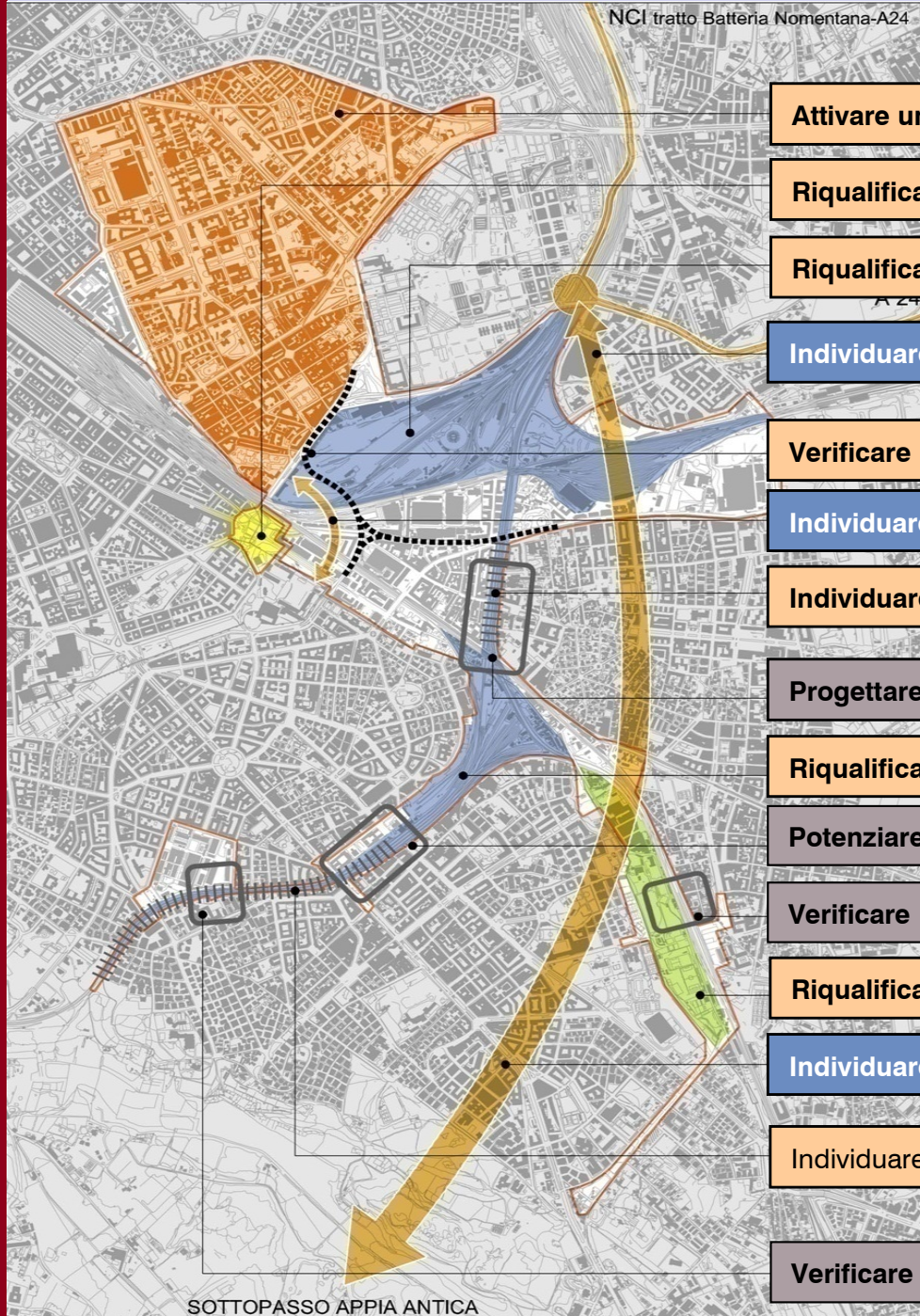
2

Approvano lo schema di Protocollo di Intesa tra Comune di Roma e FS SpA per l'**istituzione di un gruppo di lavoro misto** per la pianificazione delle stazioni e delle aree ferroviarie in attuazione dell'Accordo di Programma Quadro sul nodo ferroviario di Roma del 08/03/2000.

3

Confermano, adeguandone i contenuti e gli obiettivi, l'incarico per la progettazione della **Nuova Circonvallazione Interna (NCI)**.

Successivamente sono state predisposte le attività di studio e di analisi da parte del Dipartimento VI (U.O. 3 Mobilità Generale e Riquilificazione Aree Ferroviarie e U.O. 6 Ufficio per la Città Storica) che costituiscono la base conoscitiva necessaria per la redazione dello Schema di Assetto Preliminare (SAP).



Sistema insediativo
 Sistema della viabilità
 Sistema del trasporto pubblico

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

Individuare la soluzione definitiva del tracciato della Nuova Circonvallazione Interna

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)

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

Riqualificare le aree ferroviarie dello Scalo e della Stazione Tuscolana

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

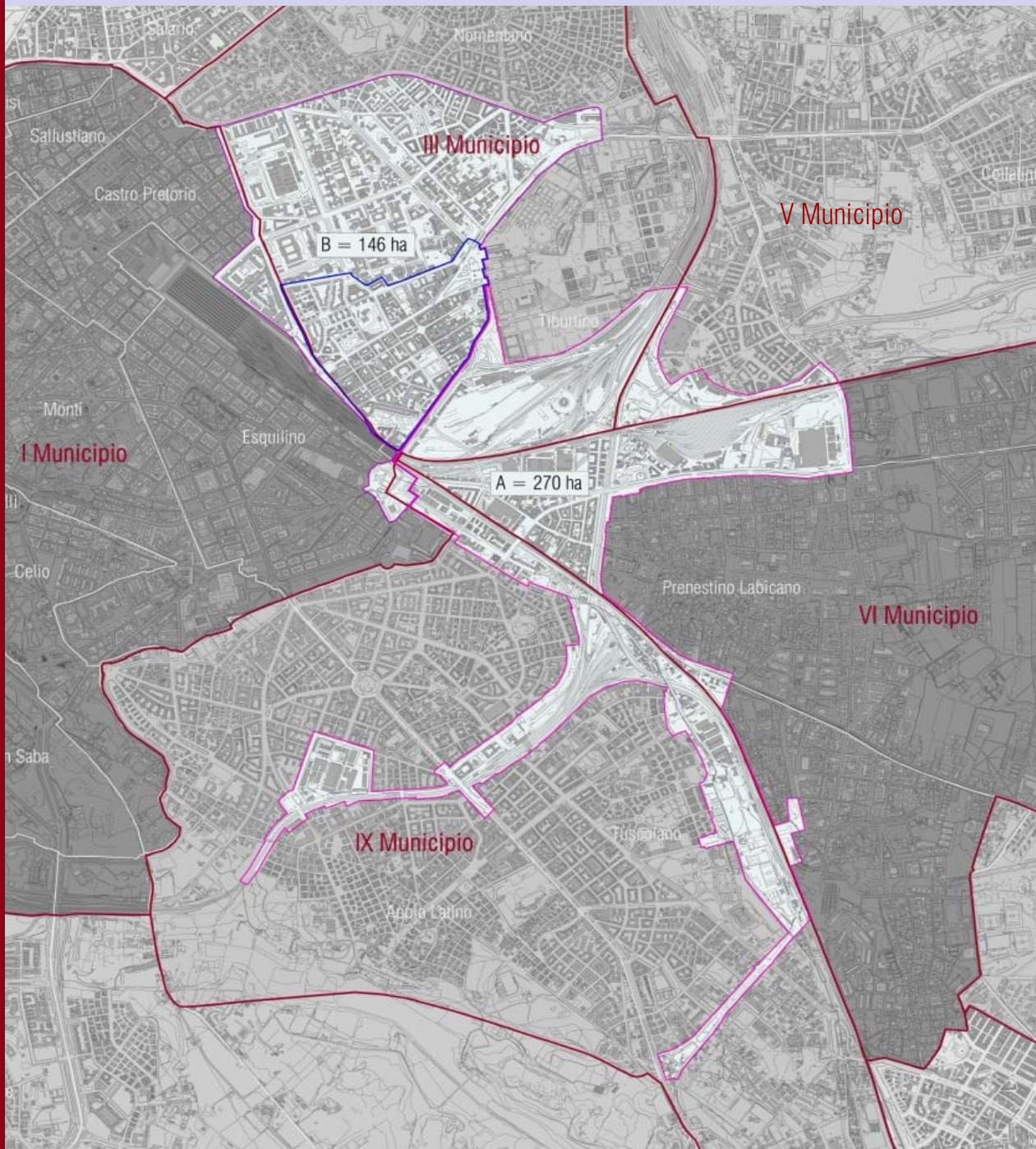
Verificare la fattibilità del potenziamento della Stazione Casilina

Riqualificare la direttrice storico archeologica degli Acquadotti e via del Mandrione

Individuare la soluzione definitiva del tracciato della Nuova Circonvallazione Interna

Individuare e definire le modalità di **copertura del vallo ferroviario** (tratto Tuscolana – Zama)

Verificare la fattibilità per la realizzazione della nuova fermata Zama



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

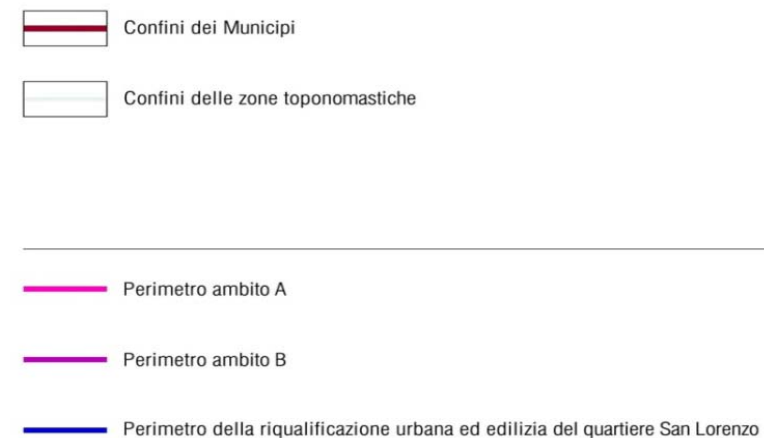
Municipio I – Centro storico

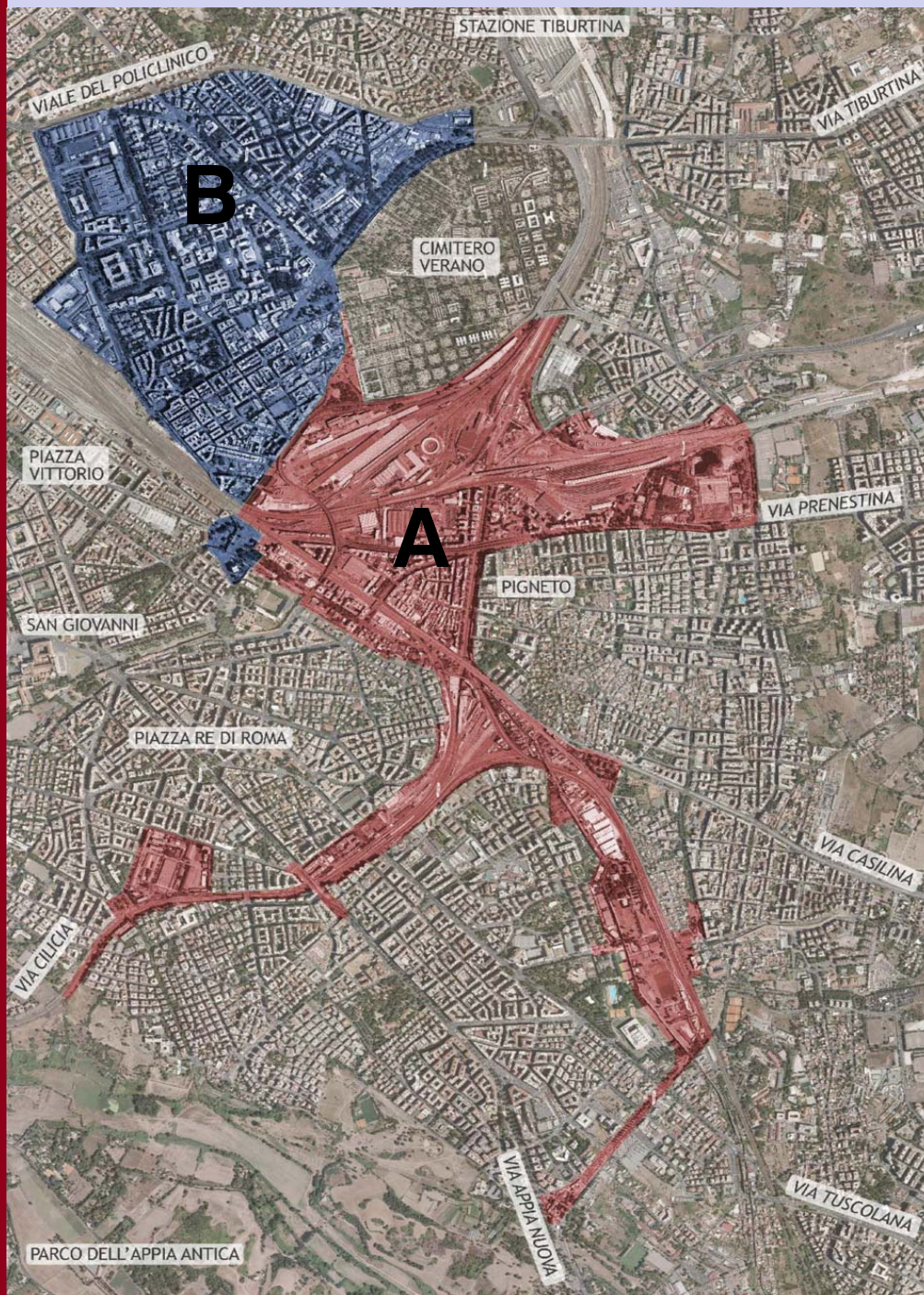
Municipio III – Italia San Lorenzo

Municipio V – Tiburtina

Municipio VI – Prenestino Labicano

Municipio IX – Appio Tuscolano





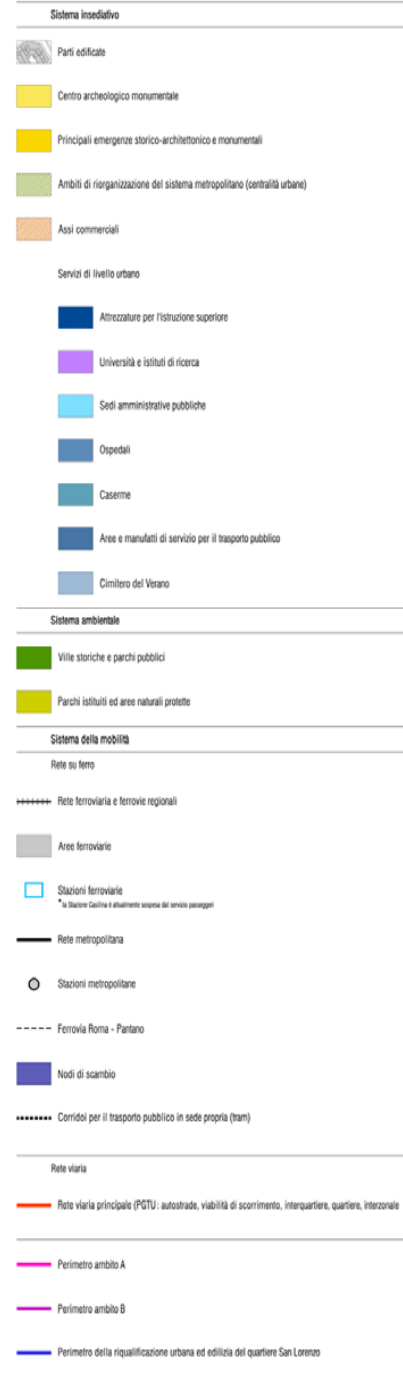
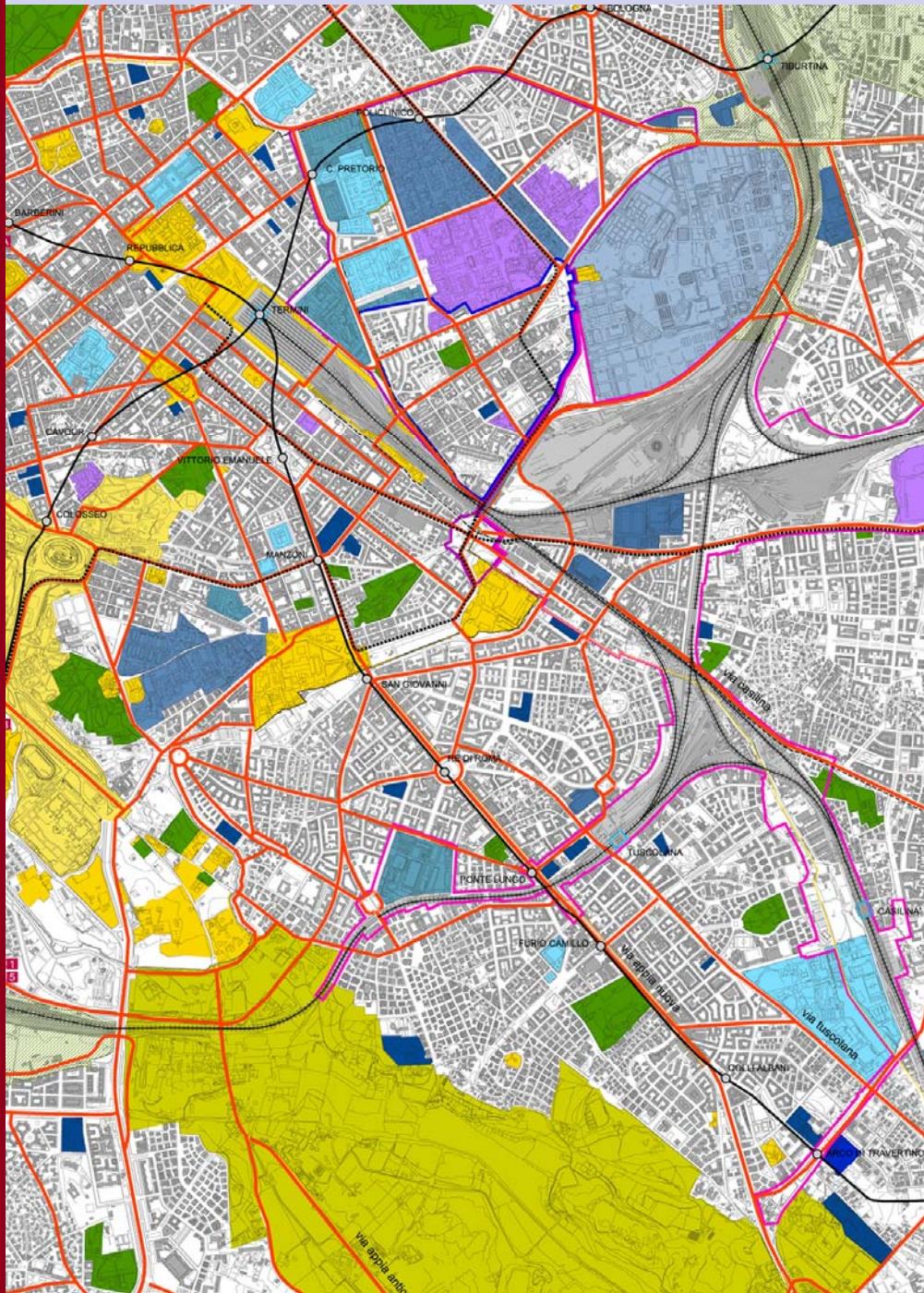
Gli ambiti di intervento del Progetto Urbano e le competenze degli uffici del Dipartimento VI:

Ambito A Trasformazione delle aree ferroviarie, riqualificazione delle stazioni e del vallo ferroviario e interconnessione fisica e funzionale della Nuova Circonvallazione Interna (NCI),

Dipartimento VI
UO3 Mobilità Generale e Riqualificazione Aree Ferroviarie

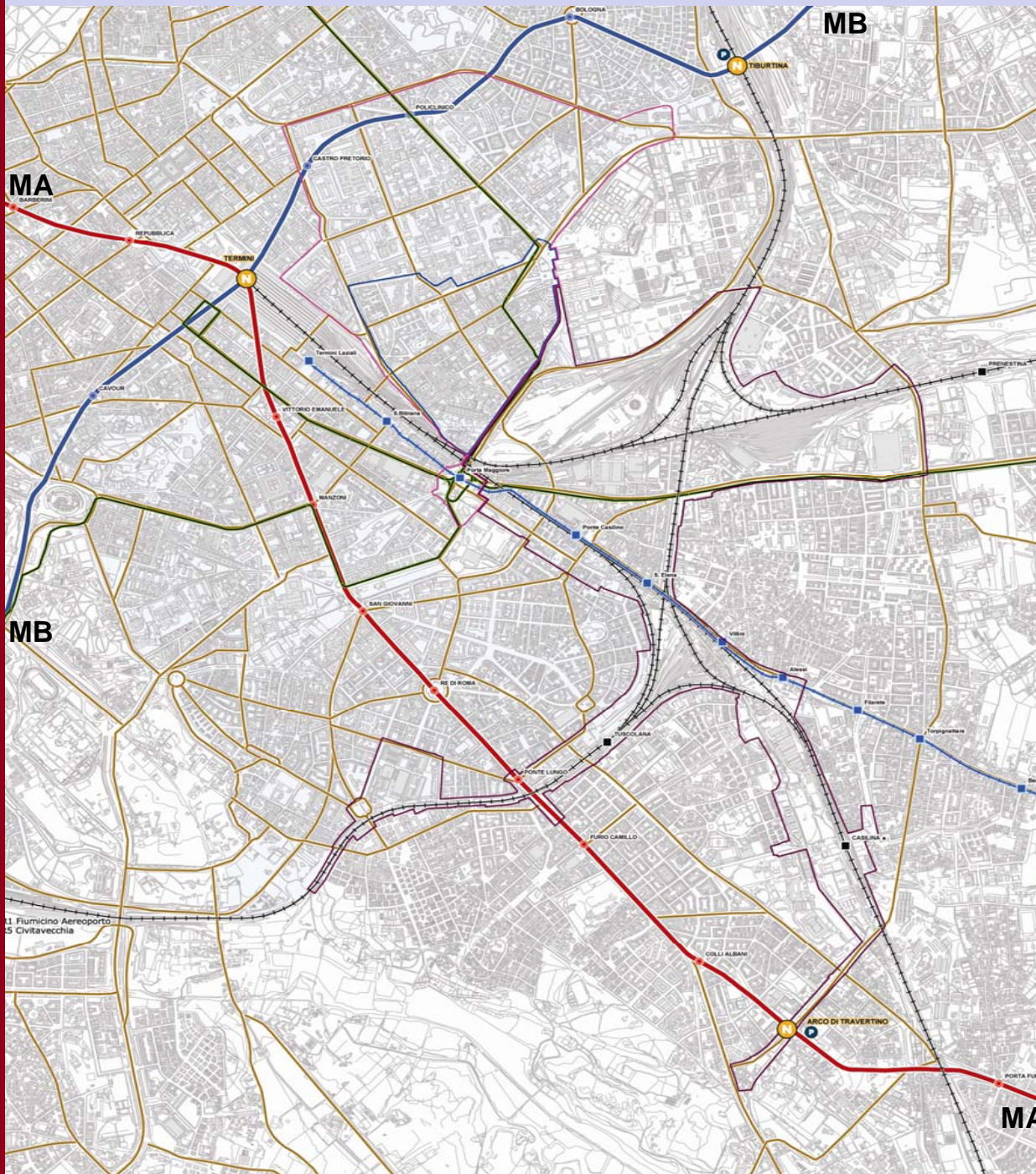
Ambito B Riqualificazione del tessuto residenziale e dei grandi contenitori dei quartieri San Lorenzo e Castro Pretorio.

Dipartimento VI
UO6 Ufficio Città Storica



Tra le **componenti** della struttura territoriale si riconoscono:

- i **quartieri di formazione post unitaria** di San Lorenzo, Castro Pretorio, Prenestino – Labicano, Appio – Latino e Tuscolano;
- un **sistema di aree verdi** che dal Parco dell'Appia antica e dalla Riserva naturale dell'Aniene si connette ai parchi lungo la Casilina e la Prenestina e alle ville storiche (Villa Mercedes su via Tiburtina, Villa Certosa su via Casilina, Villa Lazzaroni e Villa Lais su via Appia nuova);
- un **sistema insediativo** prevalentemente residenziale **ad elevata densità** con alcune polarità di livello superiore a nord (Città universitaria, Policlinico) e attività commerciali poste lungo le consolari;
- un **sistema di preesistenze storiche** che innervano lo spazio urbano secondo direttrici radiali che dall'area centrale giungono all'esterno della città (via Appia antica, sistema degli acquedotti, Basilica di San Lorenzo, Porta Maggiore);
- un **sistema della mobilità** basato su direttrici di penetrazione radiale su gomma e su ferro (strade consolari, Metro A, Metro C, Ferrovia Roma Pantano e tram Prenestina).



Il territorio del Progetto Urbano è servito da entrambe le linee delle metropolitana:

- nella parte sud-est dalla **linea metropolitana A**, con le stazioni di Ponte Lungo e Arco di Travertino.
- nella parte nord-ovest dalla **linea metropolitana B** con le fermate di Castro Pretorio, Bologna e Tiburtina;

Per quanto riguarda il trasporto privato, l'area è servita dalla viabilità primaria di penetrazione al centro urbano (via Casilina, via Prenestina, via Tiburtina e, marginalmente, via Tuscolana).

La Circonvallazione Tiburtina e la sopraelevata Verano – viale Castrensium rappresentano l'unico asse lungo il quale hanno luogo spostamenti tangenziali che interessano sia i quartieri oggetto dello studio sia la città nel suo complesso