

Questa sezione fornisce un **quadro dello stato di fatto** dell'ambito A (Circonvallazione interna – Vallo ferroviario) relativamente all'evoluzione storica degli insediamenti, alle caratteristiche morfotipologiche dei tessuti urbani, al sistema dei servizi e delle attrezzature, al sistema degli spazi pubblici e del verde e al sistema della mobilità e del trasporto pubblico.



## La sezione 2 contiene:

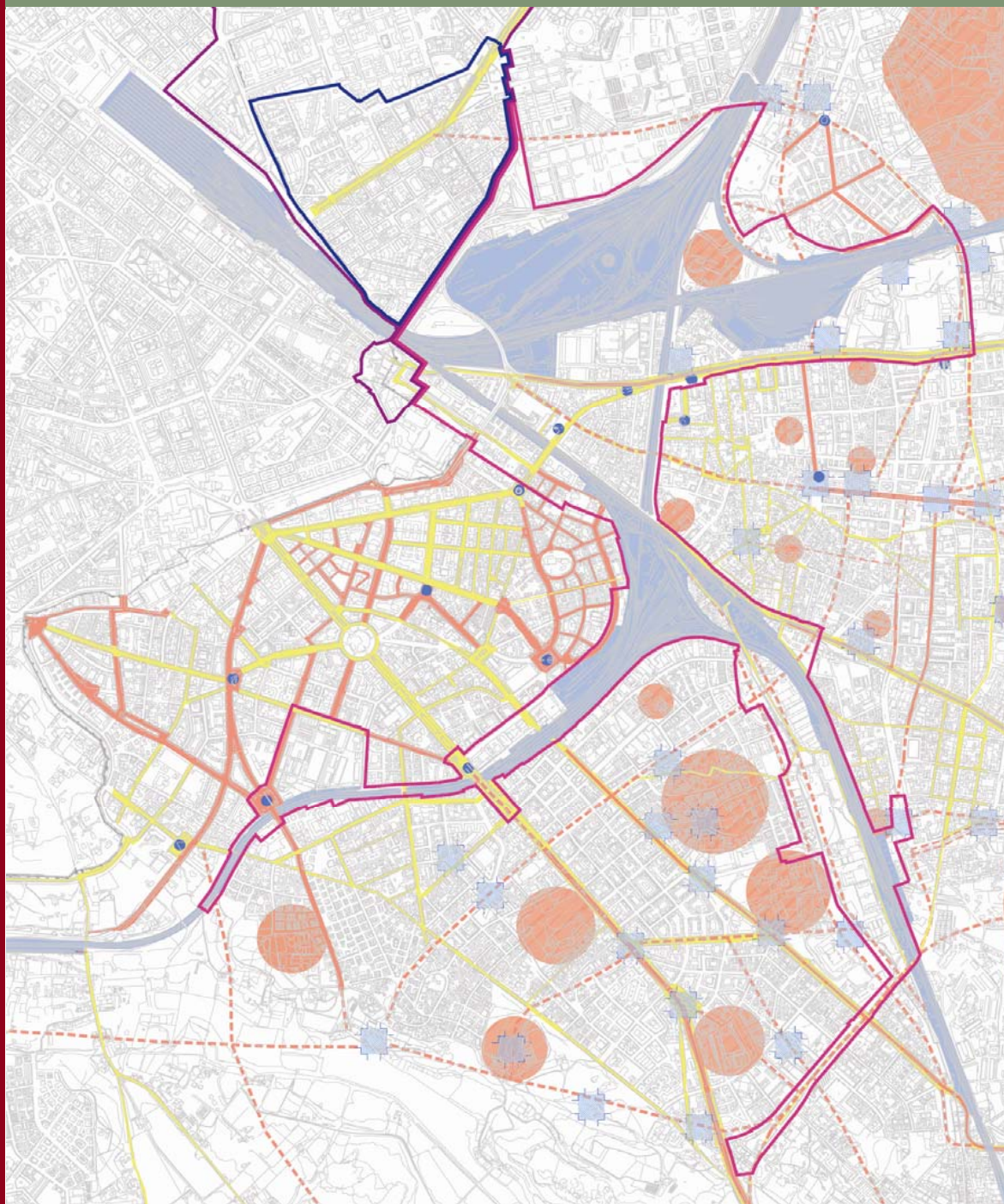
1. Fasi storiche di formazione
2. Tessuti, tipi edilizi seriali e speciali e spazi aperti
3. Servizi e attrezzature
4. Modello organizzativo morfologico – funzionale: sintesi delle componenti strutturanti
5. Carta delle proprietà



L'analisi della storia della città e del territorio, si sviluppa a partire dalla lettura e dal confronto delle cartografie storiche con lo stato di fatto.




L'elaborato 1a ricostruisce lo stato di fatto di tutti gli elementi esistenti al 1924 che contengono ancora l'origine dell'impianto pre-moderno per evidenziare le tracce delle forme insediative e morfologico-ambientali precedenti, in relazione agli elementi ancora esistenti sul territorio.

Tale lettura, messa a confronto con le volontà progettuali dei Piani Regolatori del 1931 e del 1962 (elaborati 1b, 1c), permette di valutare l'evolversi della rete dei tracciati e la distribuzione delle polarità costituite dalle emergenze storico/paesaggistiche e dalle strutture e impianti funzionali.






Sviluppo urbano previsto dal PR del 1931  
 Componenti strutturanti esistenti e/o di pianificazione



### Strade




-  Strade e viali esistenti al 1931
-  Strade e viali di nuovo impianto e/o di adeguamento previsti dal PR del 1931 e attuati al 1965
-  Strade e viali di nuovo impianto e/o adeguamento previsti dal PR del 1931 e non attuati

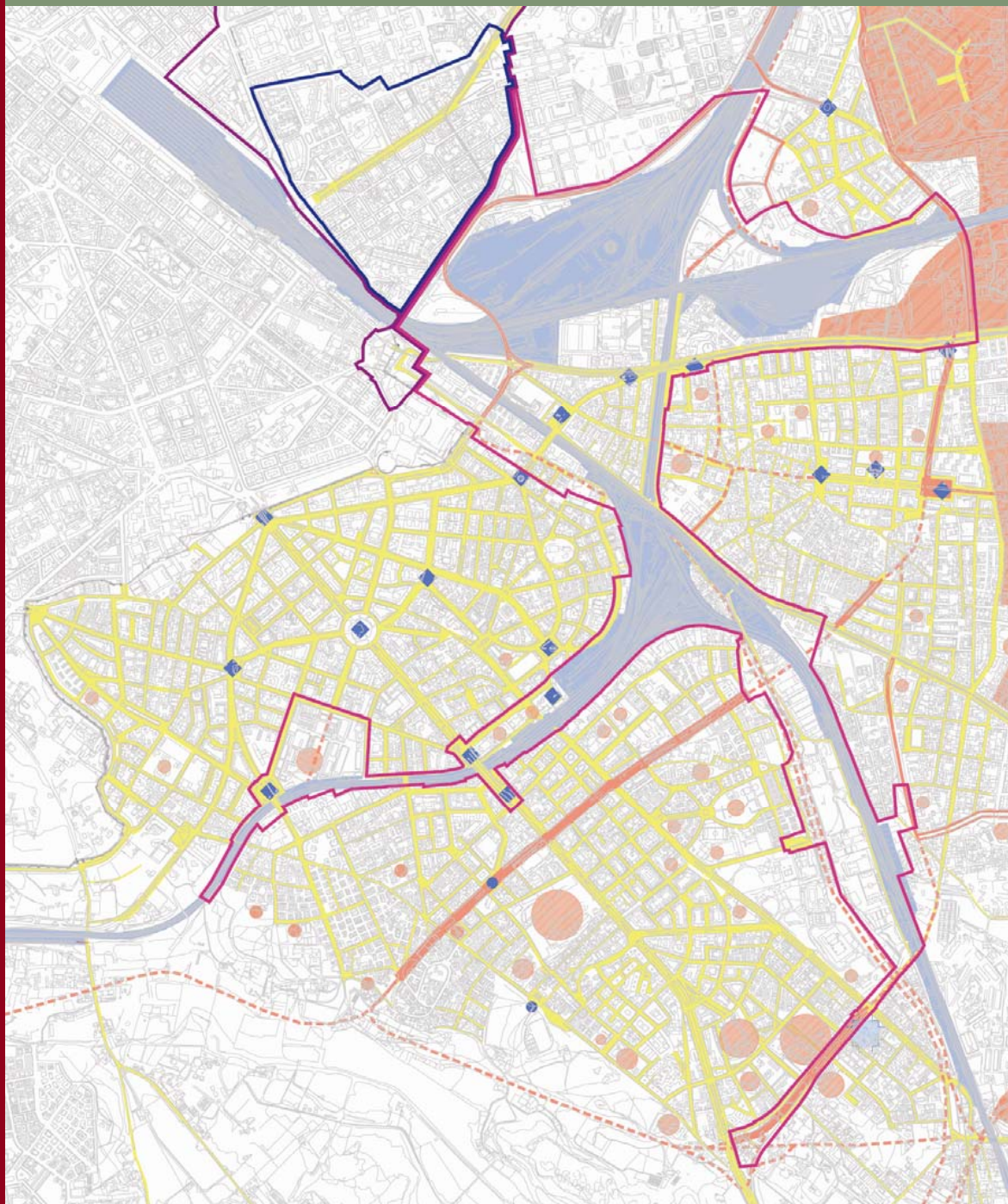
### Piazze e spazi aperti di relazione

-  Piazze e luoghi pubblici e di relazione esistenti al 1931
-  Piazze e luoghi pubblici e di relazione programmati dal PR del 1931 e realizzati al 1965
-  Piazze e luoghi pubblici e di relazione previsti dal PR 1931 e non attuati

### Servizi e infrastrutture




-  Polarità e fasce funzionali previste dal PR del 1931
-  Area ferroviaria - Stato attuale

-  Perimetro ambito A
-  Perimetro ambito B
-  Perimetro della riqualificazione urbana ed edilizia del quartiere San Lorenzo






Sviluppo urbano previsto dal PRG del 1965  
Componenti strutturanti esistenti e/o di pianificazione






### Strade

-  Strade e viali esistenti al 1965
-  Strade e viali di nuovo impianto e/o di adeguamento previsti dal PRG del 1965 e attuati
-  Strade e viali di nuovo impianto e/o adeguamento previsti dal PRG del 1965 e non attuati

### Piazze e spazi aperti di relazione

-  Piazze e luoghi pubblici e di relazione esistenti al 1965
-  Piazze e luoghi pubblici e di relazione programmati dal PRG del 1965 e realizzati
-  Piazze e luoghi pubblici e di relazione previsti dal PRG del 1965 e non attuati

### Servizi e infrastrutture

-  Polarità e fasce funzionali previste dal PRG del 1965
-  Area ferroviaria - Stato attuale
-  Perimetro ambito A
-  Perimetro ambito B
-  Perimetro della riqualificazione urbana ed edilizia del quartiere San Lorenzo



**Tessuti e tipi edilizi**

L'analisi dei **tessuti urbani** evidenzia la presenza delle forme tipiche dell'espansione post-unitaria e novecentesca.

**La parte più centrale**, realizzata secondo il Piano Saint-Just del 1909, è caratterizzata da un impianto ad isolati regolari definiti da una maglia stradale che si attesta su alcuni nodi rappresentati dalle principali piazze.

**La fascia intermedia**, esterna alla ferrovia, comprende parti di città che si sono sviluppate in maniera eterogenea nel secondo dopoguerra: elementi tipici della crescita "per salti" (IACP Appia nuova), nuclei preesistenti cresciuti al di fuori del PR del 1909 (Pigneto) e tessuti pianificati secondo le modalità intensive del PR 1931 lungo gli assi delle consolari.

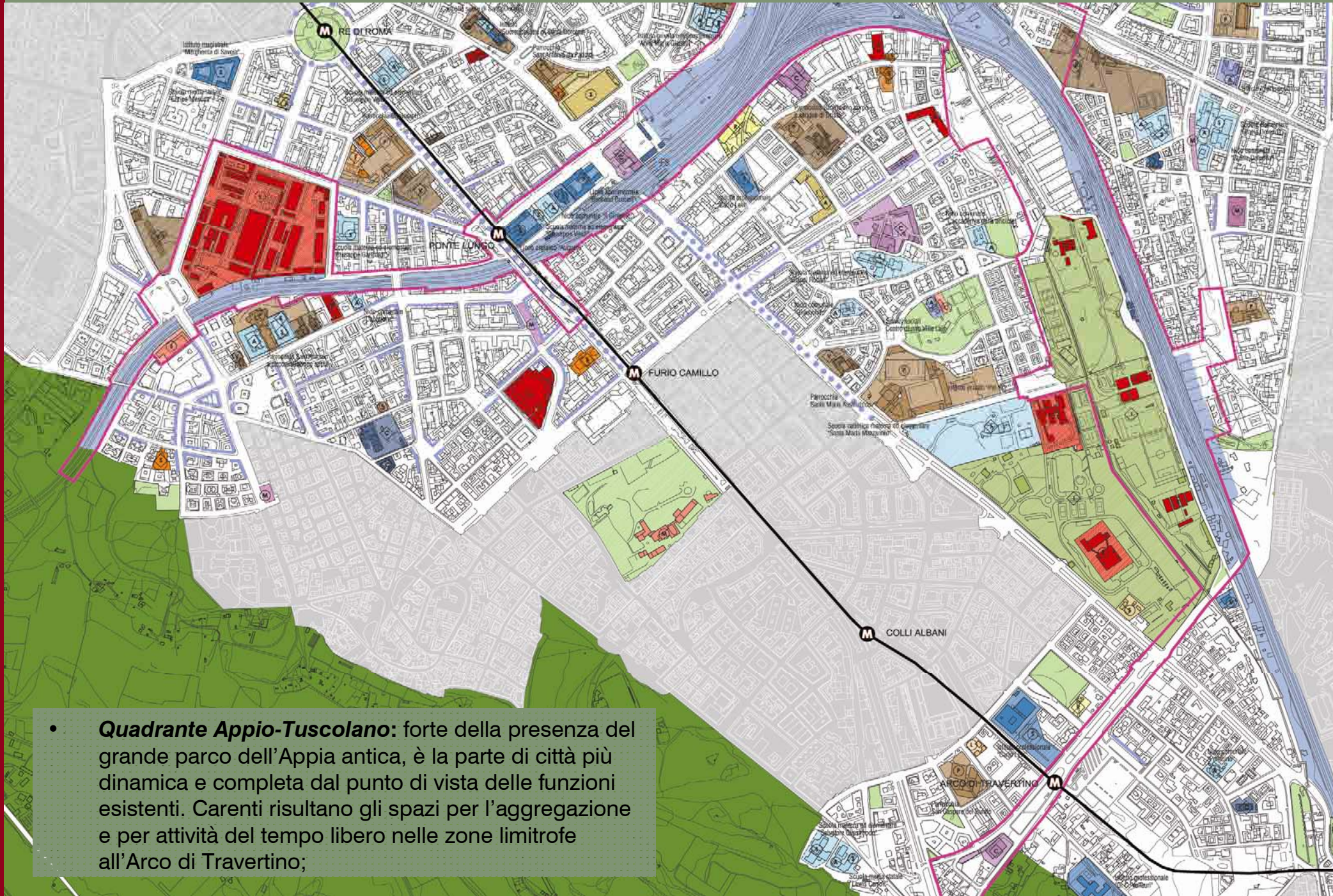
**Adiacenti alle aree ferroviarie**, si incontrano edifici e complessi per attività produttive e terziarie, retaggio di antichi manufatti industriali localizzati ai margini della città (via Assisi, via del Mandrone, ex SNIA Viscosa, Banca d'Italia, ex Serono).

**Nella fascia più esterna**, al di fuori dell'asse Arco di Travertino – Tor Pignattara – Portonaccio, tessuti puntiformi composti da tipologie a palazzina, si alternano ad ampi spazi aperti residui e/o a edifici abbandonati o degradati.

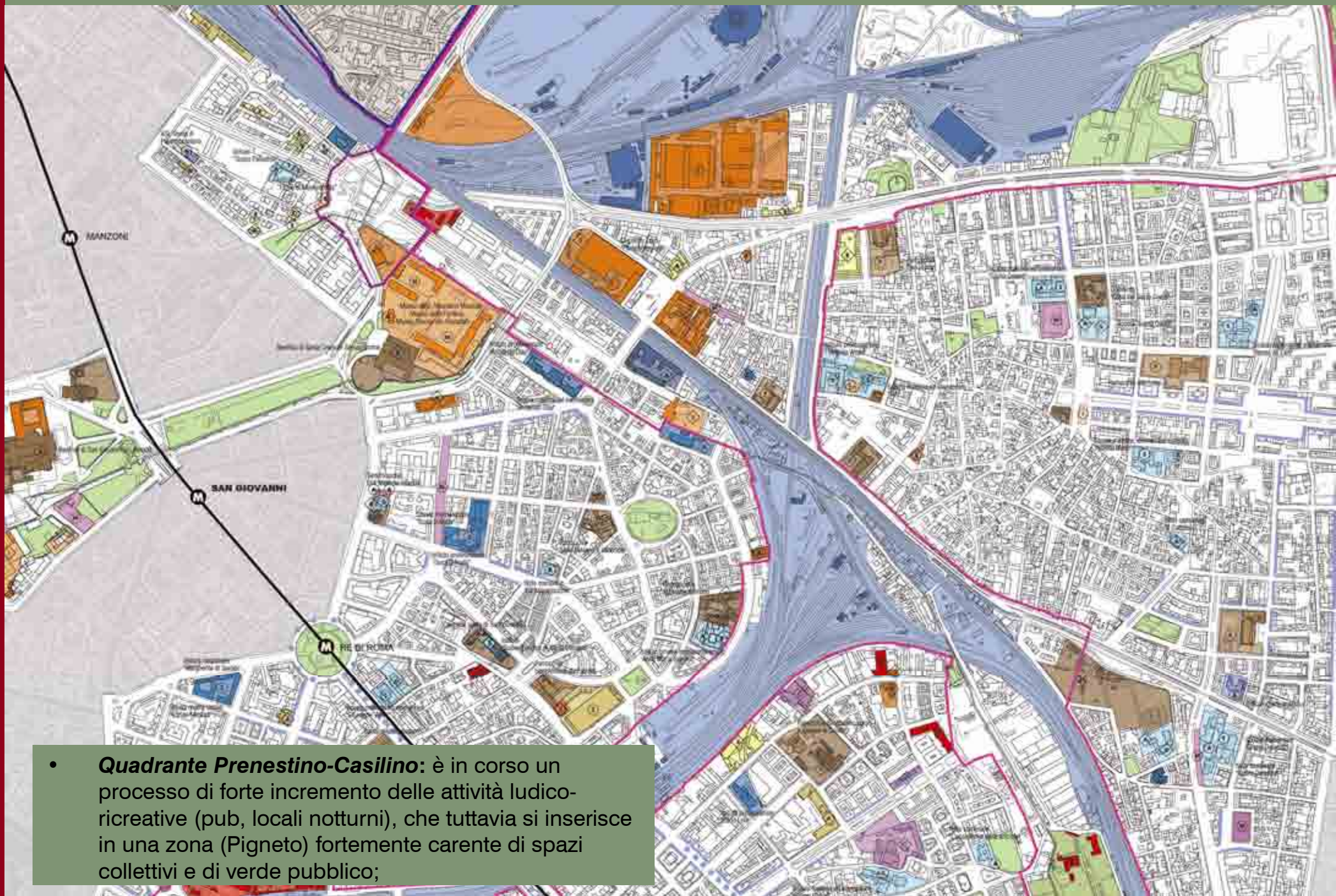
Per gli **spazi aperti** si rileva l'importanza dei tracciati ordinatori, spesso coincidenti con i percorsi storici, nella costruzione della città. Si evidenziano gli spazi aperti di risulta, le aree con condizioni di degrado fisico e funzionale e i margini delle aree ferroviarie, nei punti in cui costituiscono una barriera.



**Spazi aperti**



- Quadrante Appio-Tuscolano:** forte della presenza del grande parco dell'Appia antica, è la parte di città più dinamica e completa dal punto di vista delle funzioni esistenti. Carenti risultano gli spazi per l'aggregazione e per attività del tempo libero nelle zone limitrofe all'Arco di Travertino;



- **Quadrante Prenestino-Casilino:** è in corso un processo di forte incremento delle attività ludico-ricreative (pub, locali notturni), che tuttavia si inserisce in una zona (Pigneto) fortemente carente di spazi collettivi e di verde pubblico;



- Quadrante Tiburtino-Casal Bertone:** si tratta di una zona che, per la presenza delle aree ferroviarie che la racchiudono, costituisce un' "isola" autonoma rispetto alla città, una sorta di paese che ha saputo organizzarsi attorno ad alcune polarità locali (la piazza, il giardino, il centro commerciale).





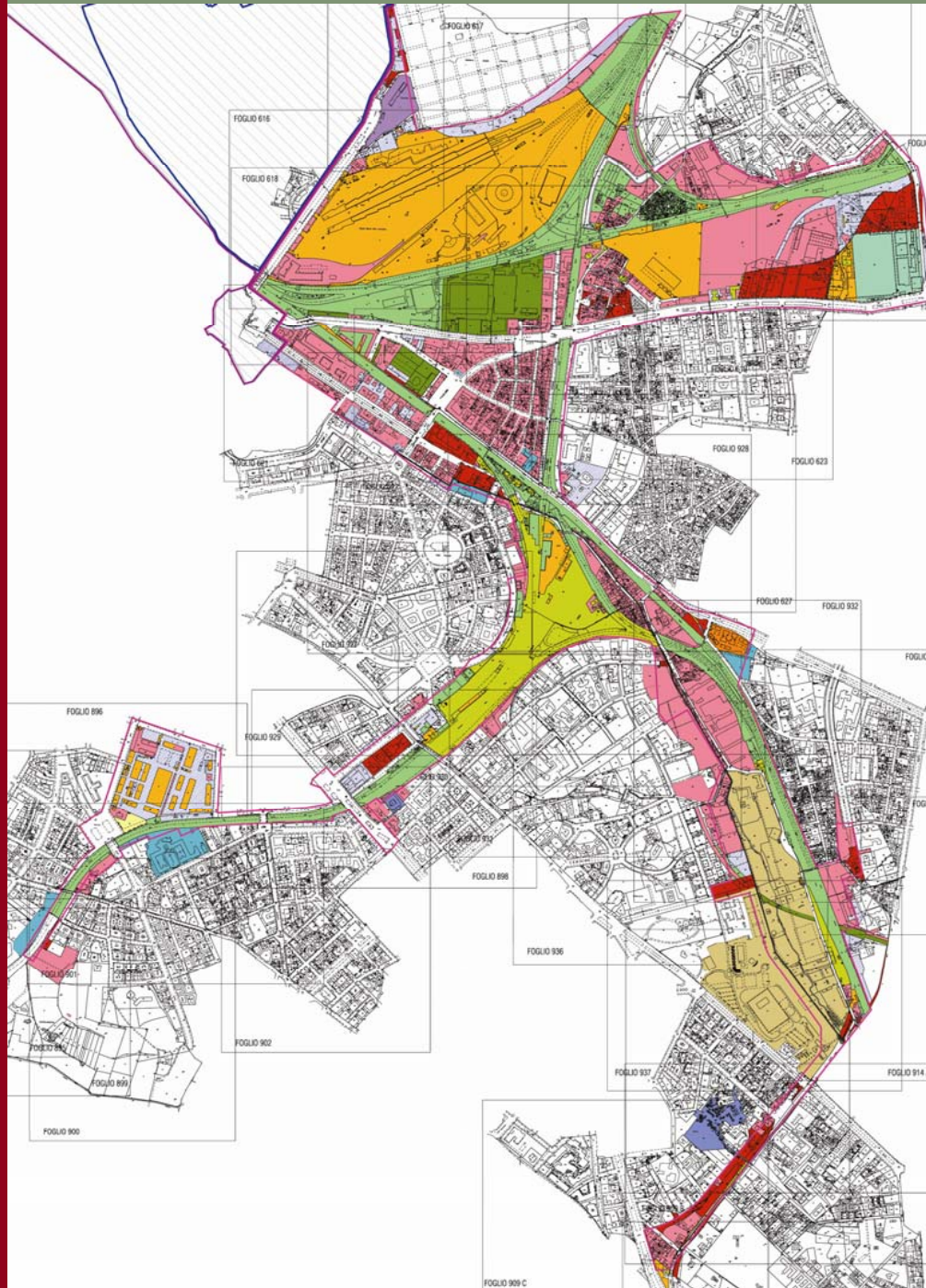
**Sistema insediativo:**  
 il processo di stratificazione urbana può dirsi compiuto. Emergono alcuni elementi caratterizzanti costituiti dalle preesistenze ed emergenze archeologiche, architettoniche e monumentali.

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

**Sistema infrastrutturale:**  
 sufficiente dotazione di servizi pubblici di base, localizzati attorno ad alcune polarità. Insufficienti gli spazi pubblici e privati per attività superiori, presenti nelle zone centrali.

Numerose le linee ferroviarie e metropolitane di collegamento con i principali nodi della città. Insufficienti i collegamenti e le connessioni tangenziali tra il quartiere Appio – Tuscolano e il Casilino – Prenestino.

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



## PRINCIPALI GRUPPI DI INTESTATARI

-  Ferrovie/TAV
-  Demanio ramo ferrovie
-  Demanio pubblico
-  Demanio militare
-  Regione
-  Provincia
-  Comuni
-  Banca d'Italia
-  Istituti ecclesiastici
-  MCP
-  Atac/Metropolitano
-  INPS
-  Privati
-  Proprietà ex-SNIA VISCOSA  
in corso di cessione all'Università
-  Fabbricato o Area Urbana non censita
-  Acquedotto

-  Perimetro ambito A
-  Perimetro ambito B
-  Perimetro della riqualificazione urbana ed edilizia del quartiere San Lorenzo