



Comune di Roma

ROMA

Dipartimento VI Politiche della Programmazione del Territorio U.O.11 Interventi di Qualità

Giugno '09

Centralità Urbana e Metropolitana Collatina

Trasformazione e riqualificazione del
Complesso Centro Carni di Roma

Schema di Assetto Preliminare

Relazione





Comune di Roma

**Dipartimento VI
Politiche della Programmazione
e Pianificazione del Territorio**

Assessore
Marco Corsini

Direttore del Dipartimento
Errico Stravato

U.O. 11 - Interventi di Qualità

Direttore
Paolo Sassi

*Responsabile del procedimento
e coordinatore di progetto*
Paolo Sassi

Gruppo di pianificazione
Progettisti

Bruno Baldanza Dip. VI U.O.11
Iolanda Fiori Dip. VI U.O.2
Roberto Pacioni Dip. VI U.O.3
Alberto Tofani Dip. VII U.O.PROG

Collaboratori tecnici

Erika Bertoletti Dip. VI U.O.11
Adriano Malagigi Dip. VI U.O.11

Area giuridico-amministrativa
Floriana D'Urso Dip. VI U.O.11
Cecilia Del Meglio Dip. VI U.O.11
Stefano Masselli Dip. VI U.O.Direz.



Risorse RpR Spa

Amministratore Delegato
Arch. Maurizio Bonifati

Direttore Tecnico
Ing. Antonio Incerti

Centralità Urbana e Metropolitana Collatina
Trasformazione e riqualificazione del Complesso Centro Carni di Roma

Schema di Assetto Preliminare

Relazione

Indice

Premessa.....	3
1. Procedura urbanistica.....	5
2. Sintesi Valutativa.....	5
2.1 Inquadramento territoriale.....	5
2.1.1 Ambito territoriale urbanistico.....	5
2.1.2 Contesto locale.....	6
2.2 Inquadramento urbanistico di riferimento.....	7
2.2.1 Il sistema delle infrastrutture per la mobilità: quadro degli interventi programmati.....	7
2.2.2 Trasformazioni in corso sul territorio.....	10
2.3 Potenzialità trasformative dell'area.....	13
3. Schema di Assetto Preliminare - SAP.....	13
3.1 Ruolo e definizione della Centralità Collatina.....	13
3.2 Obiettivi specifici per i sistemi della mobilità, ambientale e insediativo.....	14
3.3 Definizione degli ambiti di interesse del SAP.....	16
3.4 Interferenze della Centralità con i programmi in corso.....	17
3.5 Sostenibilità urbanistica della Centralità e Comparti urbanistici.....	19
3.5.1 Parametri urbanistici della Centralità.....	19
3.5.2 Parametri urbanistici dei comparti di attuazione prioritaria.....	22
3.5.3 Parametri urbanistici dei comparti di seconda attuazione.....	25
3.6 Il sistema infrastrutturale del SAP.....	27
3.6.1 L'assetto generale.....	27
3.6.2 Sintesi delle verifiche trasportistiche.....	28
3.7 Invarianti di riferimento progettuale per i sistemi della mobilità, ambientale, insediativo – Approfondimenti progettuali.....	29
3.8 Prescrizioni ed indicazioni - Approfondimenti progettuali per i sistemi della mobilità, ambientale, insediativo	33
3.9 Progetto Urbano di iniziativa pubblica – Assetto proprietario.....	33

Schema di Assetto Preliminare

Elenco Elaborati

Relazione

I. Elaborati grafici

1 - Inquadramento territoriale

- 1.1 Ambito territoriale urbanistico
- 1.2 Il sistema delle infrastrutture per la mobilità: quadro di riferimento programmatico
- 1.3 Morfotipologia del sistema insediativo
- 1.4 Riferimenti morfotipologici e funzionali territoriali: Viale Palmiro Togliatti
- 1.5 Morfotipologia del sistema ambientale e degli spazi aperti

2 - Inquadramento urbanistico di riferimento

- 2.1 Quadro degli interventi programmati e in attuazione riferiti alle componenti sistemiche: ambiente, insediamento, mobilità
- 2.2 Disegno urbanistico-architettonico degli interventi programmati e in attuazione

3 - Schema di Assetto Preliminare

- 3.1 Obiettivi generali
- 3.2 Obiettivi specifici del sistema della mobilità
- 3.3 Obiettivi specifici del sistema ambientale
- 3.4 Obiettivi specifici del sistema insediativo, dei servizi e delle attrezzature
- 3.5 Definizione degli ambiti di interesse scala 1:10.000
- 3.6 Individuazione degli Ambiti di interesse per la trasformazione scala 1:10.000
- 3.7a Strumentazione urbanistica generale ed esecutiva vigente e in itinere scala 1:10.000
- 3.7b Strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:
ambiti di interesse per la trasformazione e per il coordinamento integrato scala 1:10.000
- 3.8 Individuazione dei comparti urbanistici della Centralità scala 1:10.000
- 3.9 Assetto proprietario su mappa catastale

4 - Approfondimenti progettuali

- 4.1 Il sistema della viabilità e della sosta, schema di circolazione riduzione
- 4.2 Invarianti di riferimento progettuale scala 1:10.000
- 4.3 Prescrizioni e indicazioni per il sistema delle infrastrutture per la mobilità
- 4.4 Prescrizioni e indicazioni per il sistema degli spazi aperti
- 4.5 Prescrizioni e indicazioni per il sistema insediativo

- Allegati

- All. I Assetto proprietario su impianto meccanografico
- All. II Il sistema della viabilità e della sosta, schema di circolazione scala 1:2.000

II. Contributi specialistici

- 1 Studio trasportistico
- 2 Analisi geologico-tecnica
- 3 Analisi storico-archeologica
- 4 Analisi ambientale
- 5 Sostenibilità socioeconomica
- 6 Strumentazione urbanistica e Beni di qualità e vincoli
- 7 Documentazione fotografica
- 8 Piano finanziario delle opere pubbliche
- 9 Piano di attuazione
- 10 Assetto proprietario dei comparti di attuazione prioritaria

Premessa

Il progetto per la trasformazione e la riqualificazione dei complessi edilizi del Centro Carni, dell'attuale sede del Municipio VII e dei Capannoni del Teatro dell'Opera di proprietà comunale si inquadra nell'ambito del complesso di interventi di riqualificazione urbana e territoriale finalizzati a determinare, anche con una più razionale ed efficace utilizzazione del patrimonio pubblico, una migliore organizzazione del territorio comunale e la valorizzazione delle infrastrutture e del patrimonio stesso. Già con Del. 313 del 12/12/2005, il C.C. del Comune di Roma aveva evidenziato le peculiarità trasformatrici del complesso, individuando, quale strumento per attuare l'intervento di riqualificazione urbana, la redazione di uno *Schema di Assetto* che prendesse in considerazione il territorio circostante, con l'obiettivo di attivare interventi migliorativi per il contesto.

Fin dalle prime fasi di redazione degli *Studi Preliminari* per la predisposizione dello *Schema di Assetto*, si è individuata nel *Progetto Urbano* la procedura idonea a gestire questo intervento con gli obiettivi qualitativi ed economici che l'Amministrazione si è posta; lo *Schema di Assetto Preliminare* - in seguito identificato con la sigla semplificata *SAP* - viene pertanto redatto sostanzialmente in conformità ai dettami dell'art.15 delle NTA del NPRG ora approvato.

Il *SAP*, predisposto dall'Amministrazione del Comune di Roma è di iniziativa pubblica, sia per le finalità in esso contenute, quelle cioè atte a favorire l'integrazione e il coordinamento progettuale, finanziario, attuativo e gestionale, tra gli interventi diretti e indiretti, pubblici e privati (art. 12, comma 7 delle NTA del PRG) sia in quanto il Comune è proprietario dell'area del complesso edilizio del *Centro Carni* e della *Depositeria Comunale*.

La garanzia della qualità di un intervento di trasformazione urbana di tale rilevanza risiede nella metodologia con la quale viene costruito lo *Schema di Assetto Preliminare*: la stessa qualità del progetto architettonico scaturisce da un processo di pianificazione ben gestito e coordinato dall'Amministrazione, nel quale anche gli studi e gli approfondimenti specialistici vengono elaborati con un approccio interdisciplinare e articolati, così come previsto dalle NTA del PRG, nell'ambito di una *progettazione integrata*.

Pertanto, fin dalle fasi iniziali di approccio al tema progettuale, sono stati individuati ed approfonditi una serie di fattori e sviluppate tutte quelle indagini le cui risultanze, convergendo progressivamente in una risposta unitaria, hanno consentito di costruire la struttura solida, condivisa e motivata sulla quale sviluppare lo *Schema di Assetto*. Le *indagini e gli studi specialistici* che confluiscono nel *SAP* e dalla cui sintesi si definiscono gli obiettivi da perseguire e le invarianti del progetto, si sono articolati affrontando i seguenti temi:

- il contesto fisico, ambientale, insediativo ;
- lo scenario socioeconomico e le potenzialità del territorio;
- i principali elementi morfologici e storici, le caratteristiche insediative e gli elementi identitari che costituiscono i luoghi;
- la presenza di beni di interesse culturale e archeologico;
- gli elementi dell'attuale ossatura urbana di contesto;
- le principali funzioni, presenti o di programma, nell'ambito di riferimento;
- le infrastrutture e l'accessibilità: il trasporto pubblico e la mobilità veicolare;
- le trasformazioni pubbliche e private di ambito, in atto e in programma;
- la vincolistica: tipo e natura dei vincoli presenti;
- la disciplina urbanistica vigente nell'ambito di riferimento.

Il contesto fisico, strutturale ed insediativo all'interno del quale si colloca l'area di trasformazione del *Centro Carni* definisce l'*Ambito territoriale di riferimento* con il quale il nuovo intervento stabilisce relazioni alla scala urbana.

Il *Quadro delle trasformazioni in atto e/o in programma*, che stabiliscono relazioni dirette con le soluzioni proposte nel *SAP*, individua e progressivamente aggiorna le aree/progetti - definiti *Ambiti di Interesse* - rispetto ai quali il *SAP* rappresenta lo strumento di riferimento per il coordinamento delle iniziative e per la definizione delle pianificazioni in itinere; questo quadro diventa inoltre utile strumento per l'individuazione degli *stakeholders* con una metodologia operativa che li vede coinvolti già nelle fasi di concezione della proposta.

La composizione degli aggiornamenti delle trasformazioni in atto è avvenuta progressivamente con il coinvolgimento dei referenti dei Dipartimenti del Comune (Dip. VI, VII, III, VIII, X, XII e XVI) e dei Municipi V e VII. oltre che dei rappresentanti della Soc. Rete ferroviaria italiana, di Atac Patrimonio, di Roma Metropolitane, del Centro Carni e di Ama spa.

Il quadro generale di lettura, con l'evidenziazione delle tematiche dello stato attuale, dei fenomeni previsti e di quelli tendenziali, nonché dei temi di pianificazione introdotti dal PRG, illustra la base tecnico-progettuale sulla quale si è impostato lo *Schema di Assetto Preliminare*. La proposta progettuale che ne scaturisce è finalizzata alla ridefinizione di un'identità locale ed al miglioramento della qualità della vita dei quartieri circostanti e si configura come strategica per il futuro assetto della città di Roma; è il risultato di un articolato processo di elaborazione che garantisce l'integrazione della proposta con il contesto e ne motiva e supporta le scelte, fornendo le elaborazioni utili alle verifiche per i diversi aspetti tematici e della progettazione. La definizione dell'*Assetto proprietario* rappresenta inoltre, un ulteriore elemento di fondamentale importanza per specificare tra i comparti urbanistici, quelli di proprietà pubblica e quelli di proprietà privata.

Con riferimento all'art. 65 delle NTA del PRG approvato, il *SAP* individua, nella costituzione della *Centralità urbana e metropolitana*, denominata *Collatina* la soluzione per il raggiungimento degli obiettivi e le finalità attribuiti all'intervento di trasformazione e riqualificazione urbana con alienazione dei Complessi edilizi del Centro Carni e della Depositeria Comunale.

A dicembre 2007 si è avviata, da parte dell'Amministrazione Comunale, la fase istruttoria del *SAP* con la prima pre-conferenza di servizi interna - previa acquisizione del parere della Giunta del Municipio VII (Memoria del 4 dicembre 2007) - per valutare la proposta in ottemperanza agli indirizzi dettati con la Deliberazione del C.C. sopraccitata; le successive elaborazioni del *SAP* recepiscono sostanzialmente le indicazioni scaturite dalla pre-conferenza di servizi e dai pareri formulati dal Consiglio del Municipio V (risoluzione n. 2/2008) e dalla Giunta del Municipio VII (proposta del 13/2/2008).

Ad aprile 2008 l'Amministrazione Comunale, per tramite del *Commissario Straordinario*, ha preso atto dello *Schema di Assetto Preliminare della Centralità Urbana e Metropolitana Collatina*, redatto dall'UO 11 - Interventi di Qualità - del Dipartimento VI Politiche della Programmazione e Pianificazione del Territorio del Comune di Roma con la consulenza di Risorse RpR .

Lo *Schema di Assetto Preliminare*, nella versione oggetto della presente proposta, è il risultato dell'attuale fase di pianificazione che si è avviata con la nomina del nuovo *RUP* e la costituzione di un *Gruppo di Pianificazione interdipartimentale* (Dip. VI e VII) con la prosecuzione dell'attività di consulenza da parte di Risorse RpR.

Il *SAP* viene pertanto rielaborato sulla base dell'integrazione ed aggiornamento delle Analisi Preliminari e delle decisioni prese dall'Amministrazione Comunale e delle conseguenti verifiche urbanistiche, finanziarie e procedurali in riferimento alle NTA del PRG approvato ed alla normativa vigente; accompagna il *SAP* la *Variante urbanistica* che ne consegue.

Con l'introduzione normativa della procedura del *Progetto Urbano* per tutti quegli interventi di trasformazione e riqualificazione di valenza urbana e metropolitana, ancorché non previsti dal PRG, la definizione della *Centralità Collatina*, pur prefigurando una *Variante urbanistica in Accordo di Programma* (art. 34 del T.U.E.L. 267/2000), partecipa alla costruzione della città policentrica in coerenza con gli obiettivi del PRG, finalizzati al superamento di un sistema insediativo monocentrico e all'introduzione di un modello multipolare policentrico, articolato all'interno dei tessuti consolidati e periferici così da riqualificarli con funzioni forti.

La proposta della *Centralità Collatina* così definita risponde inoltre alle strategie dell'A.C.¹ di “... *Attivare alla scala territoriale una serie di Nuovi Centri Urbani, facilmente raccordati alla Città Storica e qualificati da singole specifiche eccellenze vocazionali e da attività connesse di sviluppo economico, scientifico e formativo. Un policentrismo di elevata qualità in grado di definire intorno alla Città una vera e propria corona di completamento, diversificando e moltiplicando i “centri città” e favorendo lo sviluppo delle aree più periferiche attraverso:*

- *nuovi centri urbani, in rapido collegamento con il centro urbano storico, con attività di eccellenza quali - ad esempio - la Città della Salute, quella dell'Archeostoria, il Distretto dell'internazionalità e dello scambio culturale, il Centro per la Scienza del Gusto e dell'Alimentazione;*
- *poli multifunzionali (residenza, lavoro e svago) fortemente integrati dalla presenza di adeguati servizi di mobilità.”*

La specifica vocazione e la caratterizzazione funzionale di questa nuova *Centralità* troveranno risposta nell'incontro tra:

- un quadro programmatico coordinato dall'Amministrazione sull'intero territorio comunale con particolare riferimento alle funzioni pubbliche di rango urbano da prevedere nelle *Centralità*;
- la domanda che emerge dalla realtà territoriale;
- le proposte dei partecipanti al confronto concorrenziale.

Il *SAP di iniziativa pubblica* fornisce gli elementi e le verifiche che garantiscono la sostenibilità della proposta e supportano la previsione della *Centralità Metropolitana e Urbana Collatina* che possiamo considerare una *Centralità* di nuova previsione e che, una volta concluso l'iter, potrà essere inserita tra le *Centralità pianificate*.

Il progetto urbanistico, oggetto dello *Schema di Assetto Preliminare*, è stato verificato anche sotto il profilo dimensionale e le *invarianti di riferimento progettuale*. *Gli elementi indicativi e prescrittivi del SAP* vengono definiti attraverso gli elaborati degli *Approfondimenti progettuali*.

Le questioni affrontate sulla mobilità, la geologia, l'archeologia, l'ambiente, la sostenibilità socioeconomica e le valutazioni finanziarie, nonché il regime di proprietà delle aree, sviluppate nelle diverse fasi delle analisi e studi preliminari² sono contenute, insieme alla documentazione fotografica, nei *Contributi Specialistici* che costituiscono parte integrante dello *Schema di Assetto* corredato, inoltre, dal piano di attuazione.

La strumentazione urbanistica ed i beni di qualità e vincoli, completano il quadro di conoscenze necessarie per una corretta valutazione dello *Schema di Assetto Preliminare*.

In sintesi si può enunciare che la *Centralità Collatina*, proposta nel *SAP*, si caratterizza attraverso:

- una stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale;
- un'elevata accessibilità mediante la rete di trasporto pubblico, in particolare su ferro;
- una forte integrazione funzionale;
- una rilevante connotazione di identità sociale e storica,
- una forte identità morfotipologica;
- l'opportunità di inserimento di funzioni di livello urbano e metropolitano;

¹ Decisione 2 -Obiettivo 1- Ambizione 1 “Roma Città Policentrica” della Commissione per il Futuro di Roma Capitale “Roma Porta dei Tempi- maggio 2009-

² - Studio preliminare per la predisposizione dello Schema di Assetto – giugno 2006;

- Analisi preliminari per la predisposizione dello Schema di Assetto: completamento indagini conoscitive e approfondimenti tematici – giugno 2007;

- SAP: definizione dell'assetto e invarianti progettuali – ottobre 2007.

particolare attenzione è stata rivolta:

- agli obiettivi individuati per la riqualificazione della parte di città interessata;
- all'inserimento e alla valutazione degli effetti sul contesto insediativo, ambientale, infrastrutturale, oltre che socioeconomico;
- alla qualificazione degli spazi pubblici o di uso pubblico;
- al miglioramento e razionalizzazione della rete del trasporto pubblico e della mobilità veicolare, ciclabile e pedonale;
- alla definizione di un mix funzionale orientato da indagini sulla domanda pubblica e privata, con una quota di flessibilità che offra così l'opportunità, in sede di proposta da parte dei partecipanti alla gara di alienazione, di dare risposte più consone a mutevoli condizioni del territorio e del mercato.

E' pertanto possibile dichiarare che la proposta dello *Schema di Assetto Preliminare* con l'individuazione della *Centralità Urbana e Metropolitana Collatina* risponde ai necessari requisiti di sostenibilità urbanistica e di compatibilità ambientale; la sostenibilità finanziaria delle opere pubbliche viene supportata dal uno specifico approfondimento così come lo scenario attuativo.

La soluzione scelta tra le proposte che verranno elaborate da parte dei privati partecipanti al confronto concorrenziale, per i comparti di attuazione prioritaria, e quindi le risposte specifiche alle questioni definite ed introdotte dal *SAP* consentiranno di integrare – così come richiesto e dettagliato dalle NTA del PRG – lo *Schema di Assetto Preliminare* e forniranno gli elementi necessari per la successiva redazione del *Progetto Urbano* nella sua veste definitiva.

1. Procedura urbanistica

Lo *Schema di Assetto Preliminare* viene redatto secondo le indicazioni della Delibera di Consiglio Comunale n. 313 del 12.12. 2005. Il Consiglio Comunale delibera, al punto c) della citata Del. di assumere per la trasformazione e riqualificazione dell'area del Centro Carni il seguente percorso metodologico:

- la formazione di un documento di indirizzi per la selezione di un progetto in cui siano definiti i criteri di progettazione, le invarianti di progetto, le funzioni non ammissibili, le opere pubbliche necessarie, i meccanismi di attuazione e le modalità di remunerazione dei soggetti partecipanti al processo di trasformazione urbanistica dell'area, i tempi previsti per la chiusura del procedimento di trasformazione urbanistica dell'area;
- un confronto concorrenziale per l'individuazione di un progetto;
- la formazione di uno schema di assetto dell'area sulla base del progetto individuato, secondo quanto stabilito dall'art.15 (ex 16) delle NTA del Piano Regolatore Generale.

Rispetto al percorso metodologico previsto dalla citata Del.C.C. 313/05, fin dalla fase di redazione delle *Analisi preliminari e degli studi specialistici* è emersa l'esigenza prioritaria di definire lo *Schema di Assetto* prima del confronto concorrenziale, in quanto, stante la complessità della trasformazione, il documento di indirizzi si è valutato non essere esaustivo per procedere alla fase di gara.

Si è pertanto proceduto alla redazione dello *Schema di Assetto Preliminare*, nell'ambito della procedura del *Progetto Urbano*, strumento in grado di garantire obiettivi e finalità attribuiti dall'Amministrazione all'intervento, prima di procedere al confronto concorrenziale per l'individuazione di un progetto vincitore.

Il *SAP* della *Centralità Collatina* definisce i comparti urbanistici e individua quelli di attuazione prioritaria e di seconda attuazione. Per gli approfondimenti di dettaglio, in merito alla definizione dei comparti ed alla loro attuazione, si rimanda ai capitoli specifici della presente Relazione (par.3.5 Sostenibilità urbanistica della Centralità e Comparti urbanistici) ed al Contributo Specialistico II.9. Piano di attuazione.

Il procedimento per il confronto concorrenziale verrà quindi avviato sulla base del *SAP* della *Centralità Collatina* ed in particolare dei comparti di attuazione prioritaria.

I Comparti di seconda attuazione saranno attuati sostanzialmente con modalità indiretta. L'attuazione, a garanzia di un disegno unitario e di un coordinamento tra le opere previste, sarà subordinata ad una successiva definizione planovolumetrica particolareggiata nel rispetto delle *invarianti* ed in particolare delle *prescrizioni e indicazioni dello Schema di Assetto Preliminare* (elaborati degli *Approfondimenti progettuali*).

Come detto a conclusione della premessa il *Progetto Urbano* assumerà la sua veste definitiva, oltre che sulla base degli esiti dell'avviato processo partecipativo, e del percorso approvativo, a seguito delle rielaborazioni del *SAP* in considerazione delle soluzioni proposte dal progetto vincitore del confronto concorrenziale che prevede la gara di alienazione delle aree nell'ambito dei comparti di attuazione prioritaria .

In riferimento alla procedura del *Progetto Urbano* si precisa che qualora esso, "*richieda la partecipazione coordinata di più soggetti pubblici, il Sindaco può promuovere per la sua approvazione e attuazione, anche per parti, la conclusione di uno o più Accordi di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.LGT n. 267/2000*" (comma 12 art. 15 NTA del PRG).

2. Sintesi Valutativa

2.1 Inquadramento territoriale³

2.1.1 Ambito territoriale urbanistico

L'area del Centro Carni si colloca nel quadrante orientale della città di Roma, all'interno del Grande Raccordo Anulare in prossimità del tratto urbano dell'A24.

Il limite settentrionale è costituito dall'area ferroviaria della TAV (direttrice per Napoli) e della linea ferroviaria metropolitana FR2 (Roma - Tivoli), infrastruttura deputata a collegare i quartieri della periferia orientale con la città consolidata. A sud, invece, il riferimento più prossimo alla scala del settore urbano, è costituito da via Prenestina, una delle vie consolari che da Roma si dirige verso est. Essa costituisce un asse di penetrazione importante per i flussi veicolari che provengono dai comuni limitrofi che si attestano su questo versante. Ad ovest l'area è delimitata dall'asse infrastrutturale di viale Palmiro Togliatti, una viabilità tangenziale di livello principale con funzione di collegamento tra quartieri distanti all'interno del medesimo settore urbano. Questa arteria stradale, rilevante per i collegamenti veicolari di questa parte di città, è servita da un corridoio del trasporto pubblico, in parte esistente, che, dal nodo di scambio di Ponte Mammolo a nord, in corrispondenza di via Tiburtina, consentirà di arrivare, ad opere ultimate, sulla via Tuscolana a sud in corrispondenza di Cinecittà. Il margine orientale dell'area è costituito dal quartiere di Tor Sapienza con il suo nucleo originario, sorto negli anni venti in prossimità dell'asse ferroviario e sviluppatosi verso sud tra via Collatina e via Prenestina, insieme alla più recente realizzazione dell'omonimo Piano di Zona risalente agli anni '70.

Il sistema insediativo di questo settore urbano si presenta diversificato e frammentato. Le ragioni di questa configurazione sono da imputare ad uno sviluppo del tessuto urbano che, nel tempo, si è andato consolidando per parti, secondo logiche autonome **lasciando intercluso un ampio vuoto fra il tessuto più compatto della città consolidata e quello periferico più rarefatto.**

In particolare il sistema insediativo ripropone l'articolazione della città consolidata con episodi di quella che oggi è divenuta la riconosciuta periferia storica (Quarticcio, Tor Sapienza). Qui, infatti, trovano posto insediamenti pianificati a tipologia edilizia definita a media densità (Borgata Prenestina, Centocelle, Quarticcio), che si configurano come un tessuto dalla trama riconoscibile dove l'isolato costituisce l'unità di riferimento, ed insediamenti più recenti, a tipologia libera, generalmente a media ed alta densità, dove la rarefazione della trama e la mancanza di univocità di riferimenti non rende più riconoscibile un tessuto vero e proprio (P.d.Z. Tiburtino Sud), piuttosto individua interventi che si caratterizzano per la loro univocità all'interno del contesto di riferimento (P.d.Z. Tor Sapienza). Accanto agli insediamenti sviluppati nel rispetto di regole stabilite da una strumentazione urbanistica si giustappongono, nelle zone più periferiche, insediamenti a carattere residenziale sorti spontaneamente, che si caratterizzano per la carenza di infrastrutture. Qui, nella maggior parte dei casi, l'individuazione di "centralità locali" rappresenta l'opportunità per una riqualificazione.

In prossimità della fascia a ridosso della ferrovia prevalgono aree a carattere monofunzionale di tipo produttivo, artigianali ed industriali (area industriale di Tor Sapienza) e la presenza di infrastrutture tecnologiche.

In questo scenario, infine, si inseriscono alcune aree per le quali sono previsti interventi di trasformazione che ne muteranno l'assetto attuale ed in alcuni casi anche la destinazione, come nel caso specifico dell'area del Complesso Centro Carni. Alcune sono aree libere non attuate che costituiscono vere e proprie discontinuità del sistema insediativo; altre sono dismesse o in attesa di dismissione con la previsione di essere rifunzionalizzate. Tra tutte queste aree in corso di trasformazione, alcune sono in corso di realizzazione (Compensazione Prampolini, Casale Rosso 2), altre, quelle che non hanno ancora portato a termine l'iter approvativo dello strumento attuativo,

³ rif. Tavv. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5.

sono ad oggi in corso di definizione (Centro Servizi Prenestino, Area ex Italgas – via del Flauto, Punti Verde Qualità).

Il carattere funzionale di questa parte di città è carente di servizi ed attrezzature di richiamo alla scala urbana. L'assetto attuale è caratterizzato da una bassa funzionalità e dalla quasi totale assenza di servizi alla popolazione di rango urbano, in particolare di tipo socio – assistenziale, culturale, ricreativo e per il tempo libero.

In questo settore urbano la rete viaria, a causa della crescita urbana e dell'aumento dei veicoli privati, **presenta situazioni di forte congestione.** Le previsioni del PRG sul sistema della mobilità indicano interventi di adeguamento della viabilità esistente, (viale P. Togliatti), la realizzazione di nuova viabilità (via Prenestina bis) e tipologie di intervento di natura più puntuale (nodi stradali e viabilità locale e di raccordo) che tutti insieme collaborano, in un sistema più organico, alla redistribuzione dei flussi di traffico generati dall'utenza privata. Il livello di accessibilità delle aree su cui si attestano le trasformazioni in corso prossime al Centro Carni viene incrementato dalle previsioni di trasformazione, di breve e medio termine, migliorative dello scenario attuale, sulla rete del trasporto pubblico su ferro; in particolar modo il potenziamento delle frequenze della ferrovia regionale FR2 e, soprattutto, l'ampliamento della rete della metropolitana che interessa questa parte di territorio con il prolungamento della linea B oltre Rebibbia (attuale capolinea) e con il nuovo tracciato della linea C1 (diramazione linea C).

Accanto a questi elementi del sistema infrastrutturale, si colloca il **sistema del verde**, che, in questo settore, **seppure puntualmente interrotto, si presenta alla scala urbana con un discreto numero di aree** (Parco dell'Aniene – Tenuta Mistica ed il “cuneo verde” tra l'A24 e la TAV). Il Parco dell'Aniene a nord e l'area di Tenuta Mistica a sud, costituiscono i due elementi principali dell'articolazione longitudinale del sistema del verde. Una direttrice verde trasversale, dimensionalmente più contenuta, occupa, seppure con qualche discontinuità, il cuneo compreso fra il tratto urbano dell'A24 a nord e l'area ferroviaria a sud. In questo contesto le aree libere contemplate nella rete ecologica offrono una opportunità per la creazione di connessioni ecologico-ambientali. La distribuzione delle aree verdi alla scala locale si presenta discontinua, anche per la previsione di attrezzature per il tempo libero che non dialogano con il contesto. Mancano relazioni tra il sistema del costruito ed il sistema ambientale.

L'inquadramento territoriale di questo settore urbano individua un assetto che evidenzia principalmente **la carenza di servizi di rango urbano con caratteristiche di eccellenza e la scarsa integrazione tra le risorse esistenti.** In questo ambito urbanistico, fatto di episodi con relazioni labili e spesso assenti, la presenza di aree in corso di trasformazione prossime tra loro, e le citate previsioni sul sistema infrastrutturale, unitamente alle risorse presenti sul territorio, costituiscono un'occasione per la soluzione delle criticità presenti e la riqualificazione dei tessuti urbani esistenti. L'integrazione delle diverse operazioni trasformative rappresenta l'obiettivo primario a garanzia della riuscita delle stesse.

2.1.2 Contesto locale

La lettura della morfotipologia del sistema insediativo fornisce indicazioni precise rispetto alle caratteristiche degli elementi antropici e naturalistici di questo contesto. Rispetto al tema dei margini, è importante sottolineare la rilevanza della dimensione spaziale. L'area del Centro Carni, infatti, di dimensioni non trascurabili (circa 21 ettari), insieme alle altre ad essa limitrofe contribuisce alla definizione di un consistente vuoto urbano.

Le valutazioni delle caratteristiche qualitative dell'offerta di attrezzature di quest'area urbana non può esulare dagli aspetti relazionali che interagiscono tra i vari elementi costitutivi dell'attuale assetto infrastrutturale.

Nell'inquadrare questo contesto ad una scala più ampia, si è già evidenziata la carenza di servizi di rango urbano. Le attrezzature per l'istruzione superiore sono l'unica tipologia di servizio presente alla scala urbana. Diversa è la situazione dei servizi di livello locale, presenti e sufficientemente diffusi. Va però segnalato in qualche caso lo stato di degrado di alcune attrezzature che arriva addirittura all'abbandono soprattutto dove l'attrezzatura risulta

poco integrata o isolata rispetto al contesto circostante. In questi casi la lettura degli aspetti relazionali ha guidato le scelte progettuali.

Il tema dell'integrazione tra le parti del sistema infrastrutturale è fondamentale per garantire l'offerta di servizio al territorio in termini di efficienza. Tra gli elementi a supporto della rete di relazioni, a garanzia dell'integrazione urbana, si annoverano tutti gli spazi aperti, siano essi spazi verdi attrezzati, spazi aperti di relazione, percorsi ciclo-pedonali. Questi elementi, a volte di dimensioni discrete, in altri casi piuttosto contenuti e di natura interstiziale, messi a sistema, vanno a costituire quello strato di connettivo che, a livello locale, migliora le relazioni tra le diverse funzioni presenti nel sistema insediativo.

L'assetto attuale del sistema della mobilità, garante dell'accessibilità in senso più ampio, presenta alcuni punti di debolezza. In merito alla rete viaria si riscontra **effetto barriera di viale Palmiro Togliatti rispetto a spostamenti trasversali.** Ciò ostacola la possibilità di relazione-integrazione tra gli insediamenti esistenti ad est e ad ovest del suo tracciato nonché di quelli in via di definizione in prossimità dei suoi margini. Il nodo stradale Togliatti - Prenestina costituisce un altro punto critico, sia da un punto di vista trasportistico, sia rispetto alla qualità dello spazio urbano prospiciente. Ultimo punto critico, ma d'importanza fondamentale per la sostenibilità delle trasformazioni previste in questo ambito, è costituito dalla **scarsa accessibilità della stazione Togliatti della linea FR2.** Il trasporto pubblico su gomma corre lungo la viabilità principale e di quartiere collegando l'area del Centro Carni a nord con la via Tiburtina ed a sud con la via Tuscolana; i collegamenti est-ovest arrivano a largo Preneste, verso il centro città, e ad est in prossimità del GRA lungo la via Prenestina e la via Collatina.

2.2 Inquadramento urbanistico di riferimento

Nel rispetto dell'obiettivo principale di trasformare la struttura urbana di Roma da città monocentrica a città policentrica, il nuovo Piano Regolatore interviene in questa parte di città con previsioni di potenziamento del sistema della mobilità, principalmente con interventi sulla rete del trasporto pubblico su ferro a garanzia dell'accessibilità, e con l'individuazione di tre Centralità Urbane e Metropolitane, ciascuna definita nella propria vocazione prevalente.

In particolare, lungo la via Tiburtina si collocano la Centralità di Pietralata, dove, all'esistente struttura dell'ospedale Sandro Pertini si affiancheranno attività di tipo prevalentemente direzionale, pubblico e privato, e la Centralità di Ponte Mammolo, anch'essa caratterizzata da una vocazione direzionale di tipo pubblico e dalla presenza dell'esistente nodo di scambio; a sud, sull'asse della via Casilina, si attesta la Centralità di Torre Spaccata dove l'omonimo parco costituisce l'elemento predominante cui si affianca un mix di funzioni residenziali e non residenziali.

In questo contesto più generale, si inseriscono le previsioni di dettaglio per l'area del Centro Carni. Il nuovo PRG approvato, in particolare negli elaborati di "Sistemi e Regole" prescrive:

- Area da alienare del Centro Carni: Servizi pubblici di livello urbano;
- Asse della Palmiro Togliatti e viabilità connesse: viabilità e parcheggi;
- Area della Depositeria comunale: Tessuti T1 di espansione novecentesca a tipologia edilizia definita e media densità insediativa della Città consolidata;
- la Sede dell'attuale Municipio VII e della struttura scolastica: verde pubblico e servizi pubblici di livello locale.

Nell'ambito di studio sono incluse inoltre a nord, aree delle Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione circostanti la stazione "Togliatti" della linea FR2, viabilità, il nodo di scambio di Tor Sapienza e le aree destinate a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, di cui, quella denominata degli Orti Urbani è inclusa in un Programma integrato della Città consolidata.

La parte ad est dell'area del Centro Carni, denominata Parco Severini, è destinata a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale.

Per quanto riguarda la "Rete ecologica" la parte a nord dell'area del Centro Carni, l'area degli Orti Urbani, con destinazione a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, è interessata dalla Componente secondaria da definire in sede di attuazione dello strumento esecutivo.

Fondamentale per la riqualificazione dell'intero ambito urbanistico di riferimento, **l'individuazione di un "ambito di progettazione di contesto" che coinvolge le aree di trasformazione limitrofe a quella del Centro Carni nella direzione di una progettazione integrata.** Tale approccio organico offre la possibilità di mettere a sistema le previsioni per l'insieme di queste aree **evitando il rischio di proposte trasformative che si risolvono autonomamente**, giustapponendosi, senza fornire alcun contributo alla soluzione delle problematiche di contesto esistenti.

Il coordinamento delle diverse operazioni, diventa, quindi, la garanzia per la riqualificazione di questa parte urbana tanto articolata e caratterizzata da criticità di diversa natura e ordine. Le aree più direttamente coinvolte nella più generale e strategica trasformazione di questo ambito sono: l'asse infrastrutturale del viale P. Togliatti nel tratto compreso fra l'A24 e la via Prenestina, includendo la stazione ferroviaria omonima, l'adiacente area del deposito ATAC ed il cuneo verde di Tor Sapienza, le aree che fronteggiano il Complesso Centro Carni al di là della Togliatti, per le quali è previsto un insediamento con destinazione prevalentemente a servizi privati in variante rispetto al PRG approvato, ed infine le due aree sopra la ferrovia a cavallo della Togliatti. Per l'area ad est le previsioni del PRG indicano una destinazione prevalente a "verde pubblico e servizi pubblici di livello locale" e, a cavallo di via Salvati, due aree edificate a tessuto della città consolidata e due aree per un nodo di scambio. Per l'altra area

sopra la ferrovia ad ovest della Togliatti, attualmente occupata da impianti parzialmente dimessi, le previsioni del PRG individuano un Programma integrato per attività.

Guardandole nell'insieme, in un ambito di contesto allargato, queste aree esprimono delle potenzialità trasformative in grado di fornire **un apporto concreto alla soluzione delle criticità di carattere più generale alla scala urbana.** In particolare il loro contributo può essere speso per garantire la necessità di ridefinire l'assetto di questo tratto della Togliatti in armonia con gli interventi che si stanno via via attuando ai suoi margini, per definire una soluzione dell'intersezione Togliatti-Prenestina, per garantire l'accessibilità alla stazione ferroviaria ed alla futura linea della metropolitana, mediante l'attuazione di un nodo di scambio, ed infine per garantire la continuità del sistema del verde e degli spazi aperti nelle sue diverse articolazioni dalla scala locale a quella urbana. Da queste considerazioni risulta evidente la natura strategica di un approccio alla progettazione delle trasformazioni di tipo integrato.

2.2.1 Il sistema delle infrastrutture per la mobilità: quadro degli interventi programmati⁴

L'area oggetto dell'intervento di trasformazione e riqualificazione del Complesso Centro Carni è inserita in un ambito territoriale riferibile al quadrilatero compreso tra via Tiburtina, il Grande Raccordo Anulare, via Casilina e la Circonvallazione interna. La tessitura viaria interna al settore non è meno importante, considerato che ne fanno parte il tratto urbano dell'A24 e la via Prenestina (viabilità di tipo radiale) e le vie Togliatti e Longoni (viabilità tangenziale), coadiuvate da una rete secondaria che ne richiude le maglie. L'ambito urbano si può quindi ritenere già fortemente "infrastrutturato" per quanto riguarda la rete viaria (a meno di alcune lacune), più deficitario invece per quello che riguarda la mobilità pubblica. E' infatti servito dalla linea ferroviaria FR2, dalla linea tranviaria che percorre la via Prenestina dal centro fino all'intersezione con viale Palmiro Togliatti e più marginalmente dalle linee ferroviarie FR4 e FR6 e dalla linea metropolitana B, che attualmente vede il suo attestamento alla stazione di Rebibbia. Il resto della mobilità pubblica è demandato al servizio offerto dalle linee su gomma.

A causa dei consistenti flussi di traffico che gravano sull'intera zona, anche in previsione dei nuovi insediamenti, l'Amministrazione Comunale ha in programma alcuni interventi sulla viabilità ma soprattutto sulle infrastrutture per il trasporto pubblico che vedranno la loro realizzazione, per la maggior parte, in uno scenario temporale di breve-medio periodo.

La rete viaria

Nell'area di studio i principali interventi programmati sulla viabilità riguardano la realizzazione delle complanari dell'A24, la Prenestina bis e sua connessione al GRA, l'adeguamento di via Tiburtina, la Nuova Circonvallazione Interna e il completamento di via Longoni. Di notevole importanza anche il prolungamento a nord di viale Palmiro Togliatti e la realizzazione della via Gabina, che seppure esterni al settore, sono da considerare strettamente connessi con questo.

- **Complanari A24 - I lavori di potenziamento del tratto urbano dell'autostrada A24 nascono dall'esigenza di** separare i flussi di lunga percorrenza da quelli locali, particolarmente intensi in corrispondenza degli insediamenti residenziali e produttivi che si sviluppano in ambiti territoriali limitrofi all'infrastruttura.

L'opera consiste nella realizzazione di due complanari in affiancamento all'attuale tracciato. L'intervento è relativo al tratto che va dall'intersezione con viale Palmiro Togliatti alla Stazione di Roma Est; sono tuttavia previsti adeguamenti anche per il tratto più interno fino allo svincolo di Portonaccio.

In particolare il progetto, nella tratta di nostro interesse, si articola in due diverse tipologie d'intervento:

- Per il primo tratto, che va dallo svincolo di Portonaccio (all'innesto con il P.P. Tiburtina e in raccordo con la viabilità dello stesso) fino all'intersezione con viale Palmiro Togliatti, sono previste opere di

⁴ rif Tav. 1.2.

sistemazione della piattaforma stradale esistente, con tre corsie in direzione GRA, ed interventi relativi ai sistemi di sicurezza e alla segnaletica;

- da viale Palmiro Togliatti al GRA le corsie per senso di marcia, passano da tre a quattro. Nel tratto compreso tra viale Palmiro Togliatti ed il cavalcavia di Tor Cervara il tracciato subisce anche una variazione planimetrica rispetto all'attuale. L'ampliamento è infatti previsto verso sud per l'impossibilità di realizzare la complanare (direzione centro) sul lato nord, data la prossimità di alcuni edifici residenziali. L'attuale piattaforma stradale sarà utilizzata quindi per il transito dei veicoli in direzione centro, mentre le quattro corsie in direzione L'Aquila verranno realizzate su viadotto di nuova costruzione. Superato il cavalcavia di Tor Cervara, le quattro corsie si divaricano a formare rispettivamente due la carreggiata centrale e due la complanare.

Il Progetto Definitivo dell'opera risulta approvato e sono attualmente in corso le attività relative alla bonifica dagli ordigni bellici e alle indagini archeologiche al termine delle quali sarà redatto il progetto esecutivo. Il costo complessivo dell'opera, i cui lavori dovrebbero iniziare indicativamente a luglio 2010, è di 259 milioni di euro circa, al cui finanziamento concorrono, ciascuno per un terzo dell'importo, la Società Strada dei Parchi S. p. A., l'Anas (attraverso il contratto di programma con il Ministero delle Infrastrutture) e la Regione Lazio.

- **Prenestina bis** - L'opera denominata Prenestina bis si inserisce all'interno di una serie di interventi da tempo programmati dall'Amministrazione Comunale allo scopo di migliorare la viabilità in una zona del Municipio VII gravemente congestionata per l'intensità dei flussi veicolari. Il progetto preliminare approvato ai fini della variante urbanistica, "Interconnessione viaria tra via Tor Tre Teste, via Falck, via Targetti, via Molfetta, viale Alessandrino, via dei Meli" prevede due stralci funzionali. Fanno parte del primo stralcio funzionale gli interventi di adeguamento e sistemazione di via dei Meli e l'allargamento stradale di viale Alessandrino da p.le Alessandrino a via Molfetta; la Prenestina bis costituisce il secondo stralcio funzionale.

L'intervento per la realizzazione della via Prenestina bis – Il stralcio funzionale (progetto definitivo ed esecutivo approvato con Ordinanza del Sindaco di Roma n. 7 del 27 ottobre 2006 - bando di gara per la realizzazione pubblicato sulla G.U. n°110 serie speciale del 21 settembre 2007 per un importo complessivo dei lavori di 8.070.245 euro) consiste nell'esecuzione di un by pass della Prenestina lungo circa 1,5 Km a due corsie per senso di marcia, che consentirà di deviare il traffico di penetrazione, nel tratto compreso tra il ramo, in prosecuzione di via Falck, di nuova costruzione e via Longoni, scaricando la sede stradale esistente da consistenti flussi di traffico non adeguati alle caratteristiche funzionali e geometriche dell'infrastruttura.

In particolare sono previsti i seguenti interventi da attuarsi nell'arco temporale di due anni dal mese di maggio 2009, data di inizio lavori:

- manutenzione stradale delle sedi esistenti di via Molfetta e via Targetti;
- collegamento della via Prenestina con la prosecuzione di via Falck all'altezza del ramo di nuova costruzione (collegamento via Prenestina - via Targetti);
- collegamento via Staderini – via Tor Tre Teste;
- tronco stradale parallelo alla via Prenestina tra via Tor Tre Teste e l'ex Lanificio Gatti;
- interconnessione alla esistente via Prenestina della prosecuzione di via Longoni mediante incrocio a raso organizzato a circolazione rotatoria.

Infine la Prenestina bis grazie al nuovo collegamento viario previsto all'interno dell'AdP "Casetta Mistici" (convenzione ratificata con Del. C.C. n.79 del 18 aprile 2005) risulterà direttamente connessa al Gra. L'infrastruttura di prossima realizzazione, quale prolungamento di via Longoni, collegherà infatti la rotatoria

Prenestina – Longoni al GRA dove è previsto un nuovo svincolo, costeggiando l'insediamento esistente di via dell'Omo.

- **Via Tiburtina** - Le oggettive caotiche condizioni nelle quali si trova il traffico veicolare sulla via Tiburtina Valeria ha indotto l'Amministrazione Comunale a sviluppare un progetto di ampliamento della sede viaria dell'asse principale ed una razionalizzazione del complesso delle vie collaterali, ottenuto realizzando anelli di viabilità locale che si sviluppano parallelamente alla via Tiburtina, internamente agli insediamenti posti ai suoi margini.

L'intervento di prossima realizzazione, compreso tra il Km 9+300 e il Km 15+800 per una lunghezza complessiva di 6.500 metri, parte dall'incrocio con via Casal de' Pazzi, in corrispondenza della fermata Metro Rebibbia, lambisce il perimetro dell'istituto penitenziario, interessa il nodo costituito dalle due intersezioni con via del Casale di San Basilio e via di Tor Cervara, sottopassa il G.R.A. e superato l'abitato di Settecamini e l'incrocio con via di Salone, termina al confine del Comune di Roma con il Comune di Guidonia, in località Setteville.

Le caratteristiche dimensionali e tecniche del progetto sono le seguenti:

- Due corsie per senso di marcia, con sede carrabile di m 7.50;
- Una sede centrale a due corsie, una per senso di marcia, dedicata esclusivamente al corridoio per il trasporto pubblico di superficie.

Dove non è stato possibile inserire la sezione trasversale completa, questa è stata ridotta eliminando la separazione fisica del "corridoio" del trasporto pubblico, garantendo comunque, lungo tutto il tratto, due corsie per ogni senso di marcia.

La soluzione progettuale adottata, unitamente all'opera denominata "via Tiburtina effetto raddoppio – nuova sede stradale parallela alla S.S. Tiburtina da via di Tor Cervara a via di Salone", individua inoltre dei percorsi cosiddetti "ad anello" sulla viabilità locale (per la quale si prevedono interventi di adeguamento) che si svilupperanno parallelamente alla Tiburtina, internamente agli insediamenti ivi localizzati.

Sono attualmente in corso le indagini archeologiche propedeutiche alla redazione del progetto esecutivo. L'apertura dei cantieri è prevista indicativamente entro la fine del 2009.

- **Nuova Circonvallazione Interna** - La poligonale di "Circonvallazione Interna" dell'area centrale costituisce, nelle previsioni del nuovo PRG, l'unico percorso semianulare all'interno del GRA con caratteristiche di scorrimento. All'interno di questo sistema sono individuabili due tratti che presentano un iter approvativo e realizzativo con caratteristiche differenti: il tratto Batteria Nomentana – A24 ed il tratto A24 – Arco di Travertino. Più in particolare il primo tratto (Batteria Nomentana – A24), inserito nel quadro degli interventi previsti dal Piano di Assetto della Stazione Tiburtina, è attualmente in corso di realizzazione da parte di R.F.I. e ne è prevista l'entrata in esercizio per la fine del 2010; il secondo tratto (A24 – Arco di Travertino) risulta invece inserito all'interno del Piano di Emergenza Traffico e Mobilità ed è al momento in fase di redazione il Progetto Preliminare. Il tracciato definitivo e le connessioni con la viabilità esistente, saranno definite contestualmente al Progetto Urbano S. Lorenzo – Circonvallazione Interna – Vallo ferroviario.

La rete del trasporto pubblico

Per quanto riguarda gli interventi sulla rete del trasporto pubblico sono da segnalare: la realizzazione della linea metropolitana C e della sua diramazione C1; il prolungamento della linea B oltre Rebibbia; la realizzazione dei corridoi per il trasporto pubblico di superficie e del nuovo deposito ATAC; il completamento delle opere per l'Alta Velocità (interconnessione verso la stazione Tiburtina) e la realizzazione del parcheggio a servizio della stazione della FR2 Togliatti.

- **Linea metropolitana C e diramazione C1** – Prevista dal nuovo PRG del Comune di Roma, la Linea C terza metropolitana romana, attraverserà la città da nord-ovest a sud-est, quasi raddoppiando con la sua estensione lo sviluppo della rete metropolitana attualmente esistente.

Di questo tracciato, lungo complessivamente 42 km con 42 stazioni, è in fase di realizzazione una parte della tratta denominata Tracciato Fondamentale (25,5 km e 30 stazioni), per la quale è stato già individuato un preciso piano di finanziamenti attraverso la confluenza di risorse statali, comunali e regionali.

Il Tracciato Fondamentale parte dalla stazione Clodio/Mazzini per terminare in corrispondenza dell'attestamento di "Pantano" al limite orientale del territorio comunale.

L'ambito urbano di riferimento è attraversato dalla tratta T4 (San Giovanni – Malatesta) dalla tratta T5 (Malatesta – Alessandrino) e dalla tratta T6 (Alessandrino – Torrenova). La messa in servizio del Tracciato Fondamentale è prevista in tre fasi: entro il 2011 verrà aperta al servizio una prima tratta dalla stazione di Parco di Centocelle fino al terminale est di Pantano; successivamente entrerà in esercizio la tratta tra la stazione di Lodi e quella di Pantano, prevista per il secondo semestre del 2012; la messa in esercizio della parte finale è prevista per il 2015.

Più prossima all'area del Centro Carni è invece la prevista diramazione C1, che dalla stazione di Teano si dirige verso nord fino alla stazione di Sacco e Vanzetti. Tale tracciato, previsto dal nuovo PRG, localizza infatti due delle tre stazioni intermedie, Forte Prenestino e Togliatti, nelle immediate vicinanze dell'area.

In particolare la realizzazione della stazione metropolitana Togliatti contribuirà, insieme all'omonima stazione ferroviaria e al corridoio per il trasporto pubblico in sede propria, entrato recentemente in servizio lungo viale Togliatti, all'attuazione di un nuovo nodo di scambio di livello metropolitano, con un esito positivo sull'"effetto rete", data anche la prossimità al sistema viario portante del settore.

Per la diramazione C1 è stato redatto un Progetto Preliminare, oggetto di una successiva revisione datata dicembre 2006 ed in attesa di approvazione da parte del CIPE, che ne prolunga il tracciato fino alla stazione Ponte Mammolo, consentendo quindi lo scambio con la linea metropolitana B oltre che con la linea C e con il sistema dei corridoi per il trasporto pubblico di superficie.

Allo stato attuale non è previsto tuttavia alcun finanziamento per la realizzazione.

- **Prolungamento della Linea metropolitana B oltre Rebibbia fino a Casal Monastero**

Il prolungamento oltre il terminale attuale della linea metropolitana B sino a Casal Monastero prevede un tracciato di circa 3,5 Km con tre nuove stazioni: San Basilio, Torraccia e Casal Monastero. In corrispondenza della nuova stazione di attestamento, a ridosso del GRA, sarà realizzato un nodo di scambio di livello metropolitano con attrezzature e servizi, stazione di bus per le linee extraurbane e parcheggi di scambio per circa 3.000 posti auto. L'attestamento delle linee urbane sarà invece collocato presso la stazione Torraccia.

Il nuovo nodo di scambio svolgerà inoltre un'azione di supporto al nodo esistente "Ponte Mammolo" sulla stessa linea.

Seppure il prolungamento della metro B risulta marginale rispetto al settore di nostro interesse è degno di attenzione per il significativo contributo allo spostamento modale dei flussi provenienti dalle zone esterne al GRA e di quelli che attualmente percorrono l'anello autostradale come collegamento tangenziale tra i diversi settori della città.

Per l'attuazione del prolungamento della linea B tra Rebibbia e Casal Monastero è prevista una spesa complessiva di 565 milioni di euro: 165 milioni a carico del Comune di Roma e i restanti 400 da reperirsi tramite lo strumento del project financing.

- **Corridoi per il trasporto pubblico in sede propria** – I corridoi per il trasporto pubblico di superficie in sede propria, in aggiunta alle linee tranviarie esistenti, sono in grado di offrire un servizio ad alte prestazioni, sia in termini di portata che di velocità commerciale. La loro funzione è quella di servire il territorio più capillarmente rispetto alle linee di trasporto di massa e di sostituirsi a queste, lì dove le densità sono tali da rendere antieconomico il servizio offerto da quest'ultime; svolgono inoltre il ruolo di adduttori ai grandi nodi di scambio intermodale e di raccordo tra le linee ferroviarie e metropolitane secondo percorsi di tipo tangenziale.

Nell'ambito del presente studio risultano di particolare interesse i seguenti corridoi di tipo tangenziale (T) e adduttori ai nodi di scambio (A) individuati dal nuovo PRG:

- T1 "Stazione Tiburtina – Arco di Travertino";
- T2 "Nomentana – Piramide";
- T3 "Saxa Rubra – Cinecittà";
- T5 "La Rustica GRA – Ciampino2".
- A3 "Rebibbia – Polo Tecnologico – Case Rosse".

Più nel dettaglio, il Corridoio T3 "Saxa Rubra – Cinecittà" è stato già realizzato, nell'ambito urbano di riferimento, dedicando una delle tre attuali corsie per senso di marcia al transito dei mezzi pubblici. Inoltre dal mese di aprile 2009 è stata attivata la coppia di fermate che insistono sul viadotto di scavalco del fascio di binari in corrispondenza della stazione Togliatti della linea FR2. Due banchine poste sul lato sinistro della carreggiata e separate dal flusso del traffico privato garantiscono l'accesso in sicurezza alla stazione. Con questa nuova connessione la linea ATAC 451, la più importante linea in servizio sul corridoio tra Ponte Mammolo e Anagnina lungo tutto il tracciato della Palmiro Togliatti, permette un'efficiente connessione tra le principali linee di trasporto pubblico che servono il quadrante est di Roma (linea metro A, linea metro B, linea FR2, linea Roma-Pantano e linea tram 14).

Ai corridoi previsti si aggiunge il prolungamento della linea tranviaria Prenestina fino a via Longoni e l'imminente realizzazione del nuovo deposito dei jumbo tram prevista da ATAC. Quest'ultimo progetto prevede, oltre alla realizzazione di un nuovo tracciato tranviario di accesso al deposito, la sistemazione a parcheggio di piazzale Pino Pascali e la realizzazione di una rotatoria come nuovo assetto dell'intersezione tra il piazzale e le vie F. Angeli, G. Severini e M. Campigli. A tal proposito si sottolinea la necessità di armonizzare le sistemazioni esterne al deposito con le soluzioni della viabilità previste dallo Schema d'Assetto Preliminare.

- **Parcheggio fermata Togliatti e prolungamento sottopasso di stazione** – Il parcheggio a servizio della fermata FR2 Togliatti, opera inserita nell'ambito dei lavori per la penetrazione urbana della linea ad alta velocità Milano-Napoli e raddoppio della FR2, era inizialmente previsto a nord della linea ferroviaria, tuttavia a seguito del veto posto dalla Soprintendenza Archeologica di Roma, ha visto una nuova localizzazione a ridosso di via Collatina, tra le rampe di accesso al viadotto. In collegamento con la stazione è garantito dal prolungamento del sottopasso pedonale esistente, che consente l'accesso da ambo i lati della stazione, alle banchine di fermata dei treni. Il parcheggio in oggetto, i cui lavori risultano già appaltati, consente la sosta di 140 autoveicoli di cui 7 per portatori di handicap.

La realizzazione di quest'opera, appare però in netto contrasto con la proposta avanzata nel SAP nell'ambito di una nuova configurazione dell'intera infrastruttura viaria, che successivamente andremo ad illustrare nel dettaglio.

I nodi di scambio

I nodi di scambio previsti dal nuovo PRG incrementano notevolmente il sistema dei nodi attualmente esistenti, sia dal punto di vista della quantità che dell'efficienza trasportistica e si dividono in urbani e metropolitani in base al bacino di utenza.

I nodi localizzati in prossimità del GRA sono attrezzati con parcheggi di scambio e terminali di attestamento delle linee di trasporto pubblico regionale. L'obiettivo è quello di filtrare i flussi provenienti dai comuni dell'area metropolitana non captati dai nodi di scambio regionali e dagli ambiti suburbani della città diffusa, incentivando l'uso delle linee metropolitane e ferroviarie. Le aree centrali e semicentrali sono invece caratterizzate da una maggiore concentrazione di nodi di corrispondenza del trasporto pubblico. Completano il sistema le quattro stazioni delle linee nazionali: Termini, Tiburtina, Trastevere e Ostiense.

Nel settore allo studio, numerosi sono i nuovi nodi di corrispondenza; i già citati nodi di Ponte Mammolo e Togliatti sono invece nodi di scambio di livello metropolitano del trasporto privato sul trasporto pubblico.

In particolare al fine di una completa attuazione delle previsioni relative al nodo "Togliatti", la realizzazione della linea metropolitana C1 incrementerà l'offerta del trasporto pubblico, andandosi ad aggiungere al servizio garantito dalla linea ferroviaria FR2 e dal corridoio per il trasporto pubblico lungo viale Togliatti; di più difficile attuazione sembra essere invece lo scambio modale con il trasporto privato, a causa della localizzazione delle aree per il nodo di scambio, prevista dal nuovo PRG (superficie totale di circa 56.000 mq calcolata su base aerofotogrammetrica), in posizione baricentrica rispetto alle stazioni ferroviarie Togliatti e Prenestina.

2.2.2 Trasformazioni in corso sul territorio⁵

Al fine di disporre del quadro urbano reale all'interno del quale si situa l'intervento di trasformazione e riqualificazione che interesserà il Complesso del Centro Carni, si è composto l'insieme delle trasformazioni pubbliche e private in atto ed in programma che interagiscono a diverso titolo con l'area da alienare. Tra gli obiettivi della proposta si evidenzia quello di **partecipare al miglioramento del contesto**, obiettivo che travalica i confini propri dell'area mettendo la proposta in relazione con l'intorno.

Da questo quadro è possibile focalizzare le aree funzionali alla definizione dell'ambito di una progettazione di contesto finalizzata a coordinare le varie iniziative in corso, talvolta in sovrapposizione, e risolvere i principali nodi critici. Attraverso questo quadro conoscitivo è inoltre possibile valutare le modalità e la composizione degli attori da coinvolgere comprendendo i gradi di malleabilità di questi programmi di iniziativa sia pubblica che privata.

Negli elaborati di riferimento vengono riportati sia gli interventi in corso di realizzazione che quelli di progetto che abbiano superato il necessario iter decisionale e approvativo e che quindi possano considerarsi come elementi di riferimento per ciò che si costruirà nel futuro immediato. Questi ultimi, talvolta in sovrapposizione, trovano una più precisa definizione nello **Schema di Assetto Preliminare (SAP)**, finalizzato ad una nuova configurazione insediativa per la costruzione della nuova Centralità Urbana e Metropolitana Collatina, nell'ambito della **procedura del Progetto Urbano**. Le principali funzioni presenti e di programma rappresentano elementi di conoscenza di ciò che costituisce la compagine urbana nell'ambito di riferimento al fine di porre in corretta relazione il nuovo intervento ed introdurre gli elementi necessari a colmare le carenze di contesto ed evitare inutili duplicazioni. Vengono introdotti anche i programmi in itinere nell'ottica di una progettazione di contesto che indirizzi anche le iniziative da poco tempo avviate.

Nello studio delle relazioni che si stabiliscono con il nuovo intervento, si rende indispensabile approfondire la conoscenza delle trasformazioni con l'interpretazione del disegno di suolo, della strumentazione generale

approvata e dei progetti programmati ed in attuazione evidenziando, oltre alla trama infrastrutturale, le relazioni potenziali tra le aree verdi e quelle destinate a servizi con la caratterizzazione dei corpi di fabbrica dell'edificato.

Il sistema insediativo in attuazione viene a completare il vuoto che si evidenziava tra i tessuti della città consolidata ed i tessuti storici della Borgata Prenestina, di Centocelle, Quarticciolo e Tor Sapienza, proponendo impianti (M2 Collatina, Compensazione Prampolini, Casale Rosso 2, e il Centro Servizi Prenestino) che talvolta tentano di dialogare con il contesto, in altri casi difficilmente ci riescono. Seppur non avvenute ad una definizione formale, anche le aree comprese tra l'A24 e la ferrovia (Orti urbani) sono suscettibili di interventi/proposte di trasformazione.

I dati dei programmi approvati o in corso di approvazione vengono di seguito sintetizzati per evidenziare anche il carico urbanistico delle trasformazioni in atto ed inquadrare la sostenibilità urbanistica dell'intervento dell'area del Centro Carni nell'ambito dello scenario che verrà a configurarsi a trasformazioni avvenute.

- Il **Deposito tram ATAC "Centro Carni"** (rif. 1)⁶, pensato come centrale direzionale dell'intera rete tranviaria romana, potrà contenere fino ad un massimo di 90 jumbo tram. Il deposito occupa un'area di circa 56.000 mq ed ha una volumetria complessiva di circa 79.000 mc dei quali 57.000 mc destinati all'officina e la restante parte ad uffici.

Il Programma degli interventi è stato approvato con Delibera G.C. n. 404 del 23/06/04. Concluso il suo iter, il progetto esecutivo è stato approvato e sono stati appaltati dei lavori; a causa dei ritardi nell'erogazione di parte dei fondi stanziati per questo intervento, non è stato possibile consegnare le aree per l'avvio del cantiere (rif. verbale riunione del 3 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 6369 del 6 aprile 2009).

Allo stato attuale della procedura, le criticità che si evidenziano riguardano: il tracciato di accesso dei jumbo tram al deposito nel suo percorso su piazzale Pascali, su viale Palmiro Togliatti e all'incrocio con la via Prenestina; la soluzione dell'intersezione via Angeli - via Severini - via Campigli - piazzale Pascali con una rotonda; i parcheggi che occupano piazzale Pascali. In merito all'attraversamento dell'asta tranviaria del piazzale, l'A.C. indica, in coerenza con le previsioni del SAP, l'opportunità di ricollocarlo a sud in prossimità della parte urbanizzata dell'insediamento di Casale Rosso 1 (rif. verbale riunione del 3 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 6369 del 6 aprile 2009). Riguardo alla soluzione delle altre criticità l'A.C. si è dichiarata favorevole all'accoglimento di eventuali proposte risolutive avanzate dal SAP, purché in coerenza con i tempi di realizzazione del deposito ATAC.

- Il **Programma di riqualificazione urbana Centro di Servizi Prenestino** (rif. 2), che interessa un'area di mq 167.989, è stato adottato con Del. C.C. n. 205 del 27/10/2003 di indirizzi al Sindaco. Inizialmente l'intervento era finalizzato alla realizzazione di un centro servizi privati (multisala) e la cessione all'A.C. di un centro di autodemolizione; quest'ultimo con emendamento del C.C. dovrà trovare una diversa localizzazione. Ad esito di verifiche su possibili localizzazioni alternative, il proponente formula l'ipotesi di prevedere il pagamento al Comune di una somma per l'acquisizione di un'area indipendentemente dalla sua futura localizzazione e la cessione di un'area interna al Programma di 31.612 mq per la realizzazione di un Centro Sanitario con una superficie utile di mq.15.000. Il programma include parte della Togliatti e dello "square" interno, dove vengono localizzati verde e parcheggi pubblici. Il programma perimetra inoltre le aree da destinare all'adeguamento viario dell'incrocio Togliatti-Prenestina. Il progetto "Nuovi Tipi", viene redatto in data maggio 2007. In data 26 settembre 2007 si è svolta una pre-conferenza di servizi nella quale si è evidenziata la necessità, oltre che di un "coordinamento tra gli uffici competenti", di approfondire il tema della "mobilità e la programmazione urbanistica del settore e lo studio del traffico". La proposta prevede la realizzazione di un centro servizi terziario con una superficie destinata a non residenziale (commerciale) di mq 18.100 e residenze speciali per mq.11.900 con l'insediamento di n. 476 nuovi abitanti. Tale proposta

⁵ rif. Tavv. 2.1, 2.2.

⁶ Per ogni intervento si indica il riferimento al numero identificativo utilizzato nell'elaborato grafico 2.1.

viene superata da una successiva rielaborazione del progetto, ripresentato all'A.C. in data 20 gennaio 2009 (prot. N. 892). Il nuovo progetto, attualmente in fase di conferenza di servizi, presenta alcune modifiche nell'assetto urbanistico. Gli adeguamenti sono dovuti agli esiti dei sondaggi archeologici, che hanno rinvenuto la presenza dei resti di una villa, e ad una revisione del progetto. Si specifica che tutte le proposte del progetto per la mobilità dovranno essere congruenti con il SAP (rif. verbale riunione del 16 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 7353 del 22 aprile 2009). A tal proposito si sottolinea che, così come confermato dal parere espresso in merito dal Dip. VII – Politiche della mobilità, la nuova configurazione per il tratto della Togliatti compreso tra la via Collatina e la via Prenestina, è da assumersi come invariante per la sostenibilità delle trasformazioni in corso in questo ambito urbano. Da qui la necessità della revisione del progetto in coordinamento con la redazione del SAP. Quanto all'assetto viabilistico interno, si evidenziano delle incongruenze con il progetto della confinante compensazione Prampolini in corso di realizzazione. Inoltre, quest'ultima versione della proposta contiene alcune modifiche alla superficie territoriale dell'intervento ed alle quantità da insediare. In particolare, la superficie interessata si riduce rispetto a quella originaria prevista dalla Delibera di C.C., in coerenza con la nuova sistemazione per la Togliatti; invece, la quantità totale di nuova SUL realizzabile, tutta destinata ad attività non residenziali, passa da 45.000 mq a 48.375 mq. Unitamente all'incremento della SUL totale (+ 3.375 mq), si osserva che questa nuova proposta per il Centro Servizi Prenestino, rispetto alla versione precedente, presenta, all'interno della categoria delle funzioni non residenziali, una maggiore articolazione degli usi. Oltre ai già presenti servizi sanitari, invariati in termini di SUL (15.000 mq), ma non più previsti a cessione all'A.C., alle residenze per studenti, che presentano un incremento di SUL di 4.000 mq, per un totale di 15.900 mq, ed alle funzioni commerciali, ridotte di ben 10.000 mq, per un totale di 8.100 mq, in quest'ultima versione si affiancano le seguenti due nuove destinazioni: una turistico – ricettiva, con una SUL di 4.375 mq, ed una per il fitness, con una SUL di 5.000 mq. Una specifica va fatta sul tema delle funzioni pubbliche e degli extrastandard a carico dell'operatore che realizza l'intervento. La nuova proposta prevede una minima quantità di extrastandard (1.592 mq di verde e 10 mq di parcheggi) e, per quanto attiene ai servizi da realizzare e cedere all'A.C., quest'ultima proposta individua un'area di 4.406 mq dove realizzare 1.000 mq di SUL da destinarsi ad una struttura ricreativa pubblica per il ballo (Casa del ballo).

- Il **Piano di lottizzazione Convenzionata M2 Collatina**, (rif. 3), quasi completamente attuato secondo l'AdP sottoscritto il 15/04/2005 Regione Lazio – Comune di Roma Del. C.C. n. 106 del 12/05/2005, introduce un Programma di edilizia residenziale con interventi di riqualificazione territoriale nell'ambito del VII Municipio. Il Piano interessa una superficie territoriale di mq 120.323, con la realizzazione di una volumetria commerciale di mc 54.060, una volumetria residenziale di mc 75.100 e un volume non residenziale di mc 58.430 per un volume totale di mc 187.590. I nuovi abitanti da insediare, calcolati a 80 mc/ab, ammontano a 939. E' destinata un'area di mq 15.621 per servizi pubblici e prevista la realizzazione, a carico dell'operatore, di una scuola materna (3 sez.) e un asilo nido (40 bambini) su di un'area di pertinenza di mq. 7.003. L'operatore si impegna anche alla ristrutturazione della sede stradale di via Collatina nel tratto compreso tra via Valente e viale P.Togliatti.
- La **compensazione Prampolini** (rif. 4) in attuazione della compensazione concernente il Parco di Aguzzano, Del.C.C. n.109 del 24/25 giugno 2004, interessa un comparto di mq 147.281 e prevede un Centro residenziale con una volumetria di mc 120.000 e n. 1.500 abitanti da insediare (80 mc/ab) e destinazioni commerciali per mc 6.000 per una volumetria totale di mc 126.000. Allo stato attuale l'intervento è in corso di realizzazione; in particolare sono già in attuazione le opere infrastrutturali (rif. verbale riunione del 16 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 7353 del 22 aprile 2009).
- Il **Piano di Zona B46 Casale Rosso 2** (rif. 5), Del. C.C. n. 15 del 19/01/2006, in attuazione della legge 18/04/1962 n. 167 - Secondo Piano delle zone, XVIII Variante integrativa, interessa un'area di mq 29.100 con un volume residenziale mc 27.280 con n. 341 abitanti da insediare (80 mc/ab.) ed un volume non residenziale di mc 5.456 per un totale di mc 32.736. E' prevista un'area di mq 604 per la realizzazione di una

scuola e un'area per attrezzature collettive di mq 5.483. Il sistema dei percorsi e degli spazi pubblici che pongono questo intervento in rapporto con Casale Rosso 1 (rif. 14) potrebbe trovare uno sviluppo più articolato nel superamento della Prenestina addentrandosi nell'insediamento di Quarticciolo, interessato dall'omonimo Contratto di Quartiere (rif. 11), Del. C.C. n. 54 del 01/04/04, e ponendosi in relazione con le aree verdi funzionali a creare, alla scala urbana, la connessione con il parco di Tenuta Mistica. Le previsioni del Contratto di Quartiere Quarticciolo riguardano interventi di riqualificazione di alcuni manufatti e spazi aperti, strade, piazze ed aree verdi, per la realizzazione di una rete locale di percorsi ciclo-pedonali. Tra gli interventi programmati, quelli con iter attuativo più avanzato sono un nuovo asilo nido tra via Molfetta e via Locorotondo e la sistemazione di piazza del Quarticciolo.

- Completa il quadro conoscitivo delle proposte in fase istruttoria sulle aree coinvolte nell'ambito di progettazione di contesto l'area ex Italgas (rif. 17) compresa tra l'A24, viale Palmiro Togliatti, la ferrovia TAV – FR2 e via Grotte di Gregna, destinata dal PRG ad un programma integrato per attività. L'intervento proposto, a carattere misto, inoltrato al III Dipartimento, IV U.O. Progetti Speciali, in base all' Avviso Pubblico G.U. n. 280 del 1/12/2005, interessa un'area di 87.484 mq con una volumetria totale di mc 136.000. Sono previste residenze per una SUL di 23.590 mq e una SUL non residenziale (commerciale, turistica, uffici) pari a 16.000 mq. L'insediamento, secondo le NTA del PRG approvato, prevedrebbe n. 629 abitanti. La viabilità interna di servizio all'insediamento e di collegamento tra la via Collatina Vecchia e via Grotte di Gregna va verificata con le possibili soluzioni per l'accessibilità al nuovo nodo di scambio previsto dal SAP in prossimità della stazione Togliatti.

Gli interventi di trasformazione sopradescritti, in stretta relazione con l'area di intervento del Centro Carni, determineranno l'insediamento di un numero di **3.409 nuovi abitanti**.

Nell'ambito di questi programmi, sia quelli parzialmente attuati che quelli in corso di attuazione, sono previste **attrezzature commerciali per 26.869 mq**, e superfici con **destinazione non residenziale**, servizi e attrezzature, pari a **76.239 mq**.

Di carattere principalmente sportivo e ambientale sono i progetti speciali della UO 8 del X Dipartimento, Politiche dell'ambiente e agricoltura, che vedono una concentrazione significativa in questo contesto:

- il **Punto Verde Qualità 7.9 Tor Sapienza**. (rif. 6) prevede un centro sportivo con palestre, piscina e campi da gioco all'aperto. L'intervento è parte integrante degli standard urbanistici ed è dichiarato opera pubblica di proprietà comunale (Del.CC.n.84/98). Il progetto, approvato con Del G.C. n. 485 del 9/5/2000, è stato successivamente modificato in base alle prescrizioni del Vicariato per la localizzazione dell'edificio ecclesiastico (rif. 12). Quest'area, stralciata dal progetto originario, è stata compensata con l'aggiunta della fascia verde a margine di parco Severini, prospiciente l'insediamento di Tor Sapienza (rif. verbale riunione del 16 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 7353 del 22 aprile 2009). La superficie totale dell'area è di 68.938 mq, di cui 45.144 mq a verde, mentre il volume totale della parte edificata ammonta a 19.529 mc;
- il **Punto Verde Qualità 5.7 Tiburtino Sud** (rif. 7) prevede un centro sportivo, ormai quasi completato ed in esercizio per l'80% delle strutture; la parte in fase di ultimazione è legata alle attività di ristorazione (rif. verbale riunione del 16 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 7353 del 22 aprile 2009). L'intervento interessa una superficie territoriale di circa 9,5 ha, ridotta, rispetto agli 11 ha previsti inizialmente dal Bando di gara, ad esito delle verifiche geotecniche e dei confini della proprietà comunale. Il progetto definitivo, esaminato in Conferenza dei Servizi, è stato approvato con Del. di Giunta n. 862 aprile 1999, equivalente a tutti gli effetti alla Concessione edilizia. Le attrezzature previste, coperte e scoperte, oltre alle funzioni di servizio (reception, uffici direzione sportiva e amministrativa, depositi, magazzini, locali tecnici, spogliatoi) comprendono: palestre, piscine con copertura mobile, centro benessere, 1 campo di calcio regolamentare, 1 campo di calcio a 8, 4 campi di calcio a 5, 1 campo polivalente, diversi punti bar/ristoro, un ristorante. L'area

del parco a fruizione libera è dotata di attrezzature per il gioco dei bambini e degli arredi tipici del parco (panchine, cestini per i rifiuti, illuminazione);

- il **Punto Verde Qualità 5.9 Tor Sapienza** (rif. 8) prevede un Parco permanente pubblico, attrezzato e integrato con strutture destinate ad attività per lo spettacolo, intrattenimento, tempo libero, commercio. La superficie lorda prevista fuori terra è di 2.998 mq e quella interrata di 3.126 mq. Il volume totale fuori terra è di 11.992 mc e quello totale entro terra di 11.566 mc. Il progetto è attualmente in fase di revisione, poiché la sua redazione era connessa a quella dell'adiacente punto Verde Qualità 5.8 (area Orti Urbani) la cui superficie non è stata acquisita dall'A.C. (rif. verbale riunione del 16 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 7353 del 22 aprile 2009).

L'opportunità che si presenta è quella di mettere in rete questi interventi progettando un sistema di percorsi ciclopedonali che travalichino i confini delle singole proposte ponendole in continuità con il sistema ambientale alla scala urbana, oltre che integrandoli con i tessuti urbani esistenti e di nuova realizzazione.

Al fine di rispondere agli obiettivi di integrazione e armonizzazione dei progetti risulta di grande interesse l'intervento TAV della linea Alta Velocità Milano – Napoli (rif. 9) così come definito nella stesura originaria. Infatti la realizzazione nella tratta urbana di ingresso a Roma si inseriva in un più ampio obiettivo di riqualificazione urbana e territoriale della città, nel quale erano coinvolte, insieme alle Ferrovie, le amministrazioni attraverso i rispettivi strumenti di pianificazione. Gli interventi di mitigazione dell'impatto socio-ambientale dei lavori erano stati definiti con Accordo tra Comune di Roma e TAV approvato con Del. C.C. n. 108 del 24-25/6/2004. In generale, per il quadrante Est di Roma, il passaggio in galleria artificiale dell'Alta Velocità e della FR2 si poneva l'obiettivo di ricucire le zone di territorio oggi divise dalla ferrovia. Nel dettaglio, la localizzazione della galleria artificiale in corrispondenza dell'area del Centro Carni trovava difficile soluzione in corrispondenza delle singole aree che avrebbero dovuto garantire queste connessioni.

Infatti, all'altezza dell'area degli Orti Urbani e del Deposito Atac figurava l'intervento denominato "Parco Collatino", localizzato nell'area tra il Centro Carni e via Severini. Questa area è stata acquisita da ATAC SpA per la realizzazione del deposito tranviario e, vista l'incompatibilità tra i due progetti, si è proceduto allo spostamento del Parco nell'area tra via Severini e via Morandi, anch'essa di proprietà ATAC SpA. (rif. 17). Resta debole la soluzione a verde di margine a nord del deposito per garantire il collegamento tra il nuovo Parco di Via Severini e l'area al di là della ferrovia tramite un ponte pedonale. Il progetto di Parco Severini coinvolge parte dell'area ove il Punto Verde Qualità disegna un percorso ciclopedonale. Altri ostacoli alla completa funzionalità del progetto di sistemazione TAV sono dovuti alla presenza dell'acquedotto, che non ha consentito la realizzazione delle aree a parcheggio in corrispondenza della stazione Togliatti ed ha obbligato ad una ridefinizione del tracciato previsto dalle opere a carico di TAV per il tratto della via Collatina Vecchia antistante questa parte di acquedotto. L'intervento quindi, pur prevedendo ampie zone a verde, sistemazioni archeologiche, piste ciclabili, parcheggi e spazi per il tempo libero, trova difficile attuazione nel declinarsi sul territorio in questa parte di città.

Allo stato attuale, le opere di sicura realizzazione, per il tratto urbano ricadente nell'ambito di studio, sono ridotte rispetto alle previsioni originarie, e, procedendo da est verso ovest, sono le seguenti: la sistemazione degli spazi aperti connessi alla stazione ferroviaria di Tor Sapienza, già completata; la copertura verde della galleria artificiale, attraversata da un percorso ciclabile, in prossimità del deposito tranviario; la realizzazione del parcheggio originariamente previsto in corrispondenza della fermata FR2 Togliatti e ricollocato più a sud nello spartitraffico della stessa. In merito a quest'ultima previsione, si rende necessaria una verifica di compatibilità con l'assetto del nuovo nodo infrastrutturale proposto dal SAP.

Tutte le altre aree interessate dalle opere di mitigazione dell'impatto ambientale della TAV sono state stralciate dall'accordo tra Comune di Roma e TAV spa; tra queste, l'area sulla quale era prevista la realizzazione del parco Togliatti, attualmente recintata, verrà probabilmente affidata alla gestione del Dipartimento X o al Municipio V (rif. verbale riunione del 3 aprile 2009 presso la U.O 11. Dip. VI, prot. n. 6369 del 6 aprile 2009). Venendo a mancare le opere di mitigazione sopracitate, non sarebbe più garantita la continuità del verde alla scala urbana, tra gli

obiettivi primari del SAP. Al fine di conseguire tale obiettivo, si ritiene imprescindibile la realizzazione dell'area verde compresa tra via Collatina Vecchia e la galleria artificiale in corrispondenza del deposito ATAC e, più ad ovest, l'area verde compresa tra via Grotte di Gregna, via G. A. Andriulli, la ferrovia e l'A24.

Nell'area di **Parco Severini**, unitamente alla possibilità di localizzare servizi ed attrezzature compatibili con la destinazione di PRG a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, ricadono le seguenti previsioni:

- la sede di un'area **AMA** per un'isola ecologica (Del. G.C. n. 404/2004 - rif. 15);
- un'area tecnica dell'**Italgas** (Del. G.C. n. 404/2004 - rif. 16).

Vista la presenza di tali proposte, si è ritenuto opportuno rivedere la perimetrazione della nuova Centralità Collatina escludendo il Parco di via Severini, che resta in ogni caso un ambito di interesse imprescindibile per il raggiungimento degli obiettivi del SAP relativamente al sistema ambientale. A tal proposito si specifica che, per la localizzazione di eventuali attrezzature all'interno del parco, si dovrà rispettare l'obiettivo del mantenimento della continuità del sistema del verde e degli spazi aperti.

Infine merita particolare attenzione, per la predisposizione del SAP, l'area definita degli "Orti Urbani", interna al Municipio V e compresa tra l'A24, viale Palmiro Togliatti, la Ferrovia FR2 e TAV. Quest'area, di circa ha 16, era inizialmente compresa, insieme a parte dell'area Italgas, nel PEEP 15, Tiburtina sud, con destinazione a verde, da acquisire al patrimonio comunale e presenta interessanti opportunità soprattutto da un punto di vista ambientale e di valorizzazione delle risorse archeologiche.

La Giunta Comunale, sulla base di una memoria della Giunta Municipale, adottata il 5 dicembre 2007 dal Municipio VII, e contenente la richiesta esplicita dell'inserimento dell'area degli "Orti Urbani" all'interno del perimetro d'intervento del progetto di riqualificazione del Centro Carni, con una memoria dell'11 dicembre 2007, ha disposto l'inserimento della predetta area nel perimetro di intervento oggetto del presente provvedimento; tale inserimento viene sancito in via definitiva dalla Risoluzione n. 2/08 del Municipio V, *Estensione della riqualificazione urbana dal VII Municipio "Centro Carni" al Municipio V (area situata tra viale Togliatti, via Salvati, Autostrada A24, cosiddetta degli Orti urbani)*.

Lungo la Collatina Vecchia, sia nell'area degli Orti Urbani che nell'Area ex Italgas - Area per Programma Integrato per attività da PRG - sono visibili un tratto dell'acquedotto Vergine ed un fontanile e sono da accertare tombe e altre preesistenze. Secondo il D.M. 03.06.1968, la fascia di rispetto dell'acquedotto prevede una inedificabilità di mt 50 per lato. Poiché la preesistenza archeologica, con il coinvolgimento dell'Area degli Orti, verrà a trovarsi all'interno di un Progetto Urbano, secondo le disposizioni del PRG (NTA, art. 15, comma 7), è fatto obbligo di redigere un progetto di sistemazione archeologica, finalizzato alla conservazione e valorizzazione del bene. Nel tratto compreso tra via Martora e via Monte Buccalione sono presenti preesistenze archeologiche, sia puntuali che areali da accertare (frammenti fittili, colombario, sepolcreto). Questa indicazione suggerisce una possibile soluzione in continuità con la proposta per il *Progetto di sistemazione* dell'acquedotto. Con il coinvolgimento degli Orti e con la conseguente realizzazione del parco, si potrà attuare l'obiettivo alla scala urbana di realizzare la continuità del sistema ambientale mettendo in connessione le aree verdi interne all'area con quelle esterne. La percorribilità ciclo-pedonale andrà garantita in particolare:

- a sud con il passaggio sopra la TAV e successivo collegamento attraverso la parte alta dell'area del deposito ATAC con il parco pubblico di via Severini;
- ad est attraverso il confinante parco del Punto Verde Qualità con il Parco dell'Aniene;
- ad ovest con il *Parco archeologico* in continuità con la sistemazione verde dell'area Italgas.

2.3 Potenzialità trasformative dell'area

La definizione del contesto urbano di riferimento, con approfondimenti puntuali sugli elementi di criticità, ha consentito di valutare e definire le **potenzialità trasformative** dell'area di intervento.

Queste ultime, a livello di contesto locale, dipendono in parte dalle risorse presenti, in parte dalle previsioni di assetto futuro. L'intervento di trasformazione costituisce un'opportunità per valorizzare, integrandole, le risorse esistenti e far mettere in moto un processo di riqualificazione del tessuto urbano e di quello sociale.

In generale gli studi e gli approfondimenti redatti fanno emergere la portata della trasformazione urbanistica ed una complessità delle tematiche di contesto tale da rendere necessario l'inquadramento della trasformazione dell'area del Centro Carni nell'ambito degli **interventi complessi**. Infatti la sintesi valutativa evidenzia il **ruolo strategico** di questa trasformazione rispetto al contesto locale ed all'intero settore urbano. In tal senso la trasformazione del Complesso Centro Carni rappresenta il volano di un processo trasformativo di più ampio respiro. Per posizione e relazioni funzionali, rispetto alle altre Centralità Urbane presenti in questo settore, e per il grado di accessibilità previsto, l'area del Centro Carni presenta la vocazione a divenire una **"polarità urbana"**.

Come accennato nella premessa, all'interno del quadro di riferimento normativo del PRG, lo strumento attuativo in grado di garantire, per metodo e procedure, tali obiettivi è il Progetto Urbano. Il ricorso a tale procedura attuativa consente, in un contesto locale ricco di trasformazioni in via di definizione, la concertazione delle diverse scelte progettuali. In tal modo, queste ultime possono dare un contributo di ausilio alla soluzione dei problemi di natura infrastrutturale, superando la logica che ha finora guidato la crescita disomogenea di questa parte di città e che ha portato allo scenario attuale fatto di episodi giustapposti, ma territorialmente e socialmente disgiunti.

Si richiama la nota sugli "Elementi di standard minimo per i contenuti dei SAP dei Progetti Urbani di Centralità" elaborata dall'*Osservatorio sulle Centralità Urbane e Metropolitane*:

"L'ampiezza dei modelli di città a disposizione consente il superamento della dispositio urbana elementare cui è storicamente avveza l'imprenditoria immobiliare, nella direzione di un'indispensabile interpretazione progettuale degli obbiettivi di centralità, intese come presidi di qualità nella non-qualità della città periferica.

Ciò deve significare, nello spirito delle norme di piano, la concezione e la costruzione di luoghi forti, in grado di differenziarsi sia dal magma sub-urbano circostante, sia al loro interno dotandosi a loro volta di uno o più centri, interamente pedonali.

Alla qualità dei risultati progettuali dipenderà anche dalle scelte riguardanti il modo in cui i nuovi insediamenti dialogheranno con la conformazione fisica dei luoghi e con le preesistenze di ogni tipo. È quindi fondamentale, tra le molte altre cose, radicare i nuovi interventi nei luoghi, cogliendone i dati identitari con precisione al fine di evitare il ripetersi del fenomeno dell'indifferenza topica negli schemi."

3. Schema di Assetto Preliminare - SAP

3.1 Ruolo e definizione della Centralità Collatina⁷

Il significato dell'assetto del Centro Carni e dell'ambito urbano di riferimento viene colto dentro la vasta composizione che guarda al **settore orientale della città**, ed in particolare quella che si è costruita lungo viale Palmiro Togliatti, asse portante dello SDO nel Piano di Roma del 1962.

Il Nuovo Piano Regolatore Generale prende atto della distanza che oggi separa la realtà urbana di questa parte di città dal progetto originario di decentramento terziario, interpretando, così il **viale Togliatti quale asse urbano orientale**, sul quale innestare nuovi insediamenti ad alta integrazione di funzioni.

L'attuale carattere dell'edificazione lungo l'asse presenta una tale varietà di condensazioni e rarefazioni di fatti urbani, in cui è impossibile leggere i principi insediativi originari del Piano del 1962 e cogliere spunti significativi per la trasformazione dei tessuti che vi insistono. Gli elementi più ricorrenti che possono essere colti riguardano, infatti, il **carattere urbano della strada** – a dispetto dei ruoli e dell'intensità di flussi che interessano alcuni tratti – e la regolarità dell'"ambiente stradale" che, salvo qualche eccezione, risulta piuttosto omogenea dall'intersezione con la via Tuscolana a Ponte Mammolo. Oggi, questa parte di città che si affaccia su viale Togliatti appare un grande mosaico di pezzi distinti, a volte saldati e a volte separati allo spazio della strada.

Il SAP promuove pertanto il **riassetto di viale Togliatti** nel tratto tra le vie Prenestina e Collatina, assorbendo l'originario Square in un nuovo disegno urbano complessivo, che salda l'assetto urbanistico della **nuova Centralità Collatina** alla riorganizzazione e integrazione del sistema infrastrutturale.

Per rispondere inoltre all'obiettivo di costruire la città policentrica, i progetti strutturanti delle centralità prevedono di rilocalizzare una parte di funzioni amministrative pubbliche e del terziario privato con nuove attività che vanno focalizzate secondo un'offerta organizzata. Le centralità devono essere specializzate verso i **servizi di livello urbano o metropolitano** a seconda delle vocazioni storiche e delle scelte strategiche legate al singolo contesto. Le funzioni devono costituire un'attrattiva anche per l'imprenditorialità, nonché rappresentare gli interessi delle economie locali e creare condizioni per il loro sviluppo.

Alla base delle scelte del Piano si trova l'assunzione di alcune "vocazioni" ormai evidenti in diverse aree della città, che si è ritenuto opportuno consolidare ed organizzare nel quadro delle nuove centralità e dei conseguenti processi di riorganizzazione e valorizzazione. L'enunciato delle NTA del PRG indica quale obiettivo finale del programma Centralità la loro forza attrattiva, polarizzante, legata alle funzioni di rango urbano oltre alla qualità urbana degli interventi.

La possibilità di costruire, attraverso la redazione del SAP, una nuova Centralità Urbana e Metropolitana, la Centralità Collatina, trova la sua definizione funzionale ed infrastrutturale in rapporto al sistema delle centralità alla scala urbana e viene a caratterizzarsi maggiormente nelle relazioni che si stabiliscono con il territorio e con le centralità in rete, allineate lungo viale Palmiro Togliatti, *Ponte Mammolo e Torre Spaccata* e con la centralità *Pietralata* tra via Tuscolana e via dei Monti Tiburtini, individuate nell'ambito urbanistico di riferimento.

La centralità urbana **Ponte Mammolo** è centrata sullo svincolo tra la Tiburtina e la Palmiro Togliatti, nel V Municipio. L'accessibilità con il trasporto pubblico è garantita dalla Metro B, mentre il previsto prolungamento della Togliatti dovrebbe completare il quadro infrastrutturale. L'area si estende su entrambe le sponde dell'Aniene, interessando parte della Riserva Naturale "Valle dell'Aniene", che si restringe in corrispondenza della centralità. La centralità

⁷ rif. Tavv. 1.4, 3.1.

interessa una St di mq. 603.263, con la previsione di realizzare una SUL di mq. 45.132; le destinazioni d'uso ammesse sono per il 100% Servizi, *Direzionalità pubblica*. Nel perimetro è incluso l'Ospedale Regina Elena.

Il progetto dovrà prevedere una superficie da destinare a *nodo di scambio* non inferiore a 8,0 ha. Per questa centralità si sta avviando una proposta di *SAP, schema di assetto preliminare*, di iniziativa pubblica.

Nella centralità *Pietralata* (Monti Tiburtini), che si estende per una superficie di 1.820.000 mq con una SUL totale di 403.969 mq, oltre ad una piccola quota di residenziale e commerciale era prevista la rilocalizzazione di alcune delle sedi più rappresentative della Pubblica Amministrazione (ministeri ed enti istituzionali) e la realizzazione di infrastrutture e parchi (Parco di Pietralata, Parco Feronia, Parco Meda, Parco Pertini). Il progetto che nel particolare prevedeva un campus universitario, alcune facoltà della Sapienza, il Ministero dell'Ambiente, la sede Istat oltre al progetto di una strada interrata che andrebbe a collegare la Stazione Tiburtina e la Tangenziale Est alla Centralità, è in fase di ripensamento da parte dell'Amministrazione.

Torre Spaccata, centralità in fase di pianificazione, localizzata nell'VIII Municipio (Casilina-Togliatti) su di un'area di 2.279.538 mq, verrà servita dalla futura metro C. Sono previste destinazioni residenziali, commerciali, turistico/ricettive e servizi per una SUL totale di 125.000 mq, insieme alla realizzazione dell'omonimo Parco urbano spina dorsale dell'intervento con attrezzature per il tempo libero e servizi, in continuità con il parco di Centocelle. La vocazione di questa centralità sarà legata a funzioni di terziario direzionale e ricettivo ed alla presenza di attività di intrattenimento con spazi polivalenti e attività commerciali.

Per quanto riguarda, invece, gli obiettivi di riqualificazione urbana per l'*ambito "Collatino"*, essi si concretizzano attraverso la realizzazione di importanti opere infrastrutturali, la razionalizzazione e riqualificazione del sistema del trasporto pubblico in questo ambito di riferimento, l'attuazione di aree a verde pubblico e spazi aperti che stabiliscano relazioni con i tessuti circostanti e che partecipino alla costituzione del *sistema ambientale* e della *rete ecologica* previsti dal PRG, oltre alla dotazione di servizi.

La centralità focalizza la sua vocazione nel costituire un *Centro Urbano* per questo settore di periferia, con ipotesi di un mix funzionale di base, tipicamente urbano a garanzia di un "effetto-città" composto da servizi e uffici, con l'introduzione di una "forma-tessuto" per le destinazioni residenziali, e potenziato da funzioni pubbliche e di uso pubblico. Con la previsione delle funzioni di rango urbano non residenziali previste da PRG/Del. C.C. n. 227 del 2005) per *Indirizzi per l'attuazione delle centralità* si concretizza l'obiettivo alla scala urbana di costituire un polo di attrazione, segnalando tra le funzioni culturali l'opportunità di un polo culturale ed un centro civico, tra le funzioni ricettive un polo alberghiero ad alto spettro di offerta, tra le funzioni legate al tempo libero un parco a tema legato alla presenza degli Orti urbani, uno spazio polifunzionale come nodo di scambio, fruibile anche per eventi all'aperto, come il mercato settimanale di Porta Portese 2.

Per la sede del VII Municipio, in trasferimento nell'ambito del Programma M2 Collatina, è prevista la sua riqualificazione e ridefinizione morfologica anche al fine di privilegiarne l'accessibilità dal fronte della Prenestina e connetterla ai servizi o attrezzature che saranno inseriti nei Capannoni della Depositeria Comunale (Capannoni del Teatro dell'Opera).

Tra le opere infrastrutturali, si attuano parte degli interventi per viale Palmiro Togliatti previsti dal PRG, che ne prevede il completamento a nord - fra Ponte Mammolo e il GRA - mediante il nuovo ponte sull'Aniene e il tunnel sotto il quartiere Talenti e il collegamento a sud - fra Tuscolana e Appia - in tunnel sotto il Parco degli Acquadotti. Il viale Palmiro Togliatti fa parte dell'orditura infrastrutturale nord-sud che insieme alle radiali est-ovest definisce il "sistema a rete orientale" fra la città consolidata e i Castelli Romani.

Nello *Schema di Assetto Preliminare* della centralità gli interventi che riguardano il viale Togliatti nel tratto compreso tra la via Prenestina e l'A24, prevedono:

- il completamento come "boulevard" alberato di viale Togliatti;
- l'adeguamento e riqualificazione del medesimo tratto con interventi di mitigazione ambientale;

- l'eliminazione delle intersezioni tra la strada consolare Prenestina e viale P.Togliatti con il sottopasso di quest'ultimo, al fine di realizzare il corridoio di viabilità pubblica di superficie e migliorare le condizioni del traffico veicolare.

L'area, come precedentemente descritto, seppur servita dal trasporto pubblico, presenta carenze funzionali sia per la posizione della Stazione Togliatti tra le due rampe del viale con difficile accessibilità pedonale, che per le soluzioni di scambio con il corridoio del trasporto pubblico. Lo schema di assetto della centralità propone soluzioni migliorative ed integrative al sistema del trasporto pubblico.

La riorganizzazione funzionale della città alla grande scala interessa, oltre al sistema dei servizi urbani e delle infrastrutture, anche il sistema dei grandi parchi. Rispondendo alle sollecitazioni introdotte dal PRG in tema di rete ecologica, le centralità, partendo dalle risorse naturali dell'ambito territoriale di riferimento, ne propongono una messa a sistema attraverso l'individuazione di direttrici di connessione.

Fin dalla sua impostazione iniziale, il *SAP* ha individuato il sistema ambientale di riferimento alla scala urbana e territoriale: a nord il *Parco dell'Aniene* e a sud il *Parco di Tenuta Mistica* in continuità con il potenziale cuneo verde tra l'A24 e la fascia ferroviaria che si addentra verso il centro della città.

Il *SAP* individua nelle aree libere segnalate dalla rete ecologica l'opportunità per la realizzazione di connessioni ambientali. Tali aree libere vengono inserite nello schema di assetto come aree verdi alla scala locale, per dare continuità al sistema del verde e degli spazi aperti, talvolta anche attraverso elementi puntuali di progetto (ponti ciclopedonali, passerelle, percorsi). Attraverso questi interventi, che garantiscono l'accessibilità pedonale, si stabiliscono relazioni tra il sistema del costruito ed il sistema ambientale: in particolare, con la continuità nella fruizione degli spazi aperti coincidenti con i punti di aggregazione dei quartieri limitrofi vengono messi in rete tutti i luoghi di aggregazione a livello locale già presenti sul territorio e le attrezzature per lo sport ed il tempo libero realizzate e previste.

Lo Schema di Assetto coglie inoltre l'opportunità della presenza di *manufatti di interesse culturale ed archeologico e di depositi archeologici* nel sottosuolo per valorizzare queste risorse in un progetto di sistemazione così come previsto nel PRG, in coerenza con la progettazione delle aree verde e degli spazi aperti ed in rete con i percorsi ciclo-pedonali.

In sintesi, si può riepilogare che il *SAP* si pone i seguenti obiettivi di carattere generale⁸:

- creare un polo di attrazione alla scala urbana in rete con il sistema delle centralità urbane e metropolitane previste dal PRG e dagli obiettivi del programma dell'Amministrazione Comunale "*Roma Città Policentrica*" della *Commissione per il Futuro di Roma Capitale "Roma Porta dei Tempi"* ;
- realizzare un centro urbano per una nuova identità locale;
- individuare e valorizzare le principali connessioni ambientali;
- sistematizzare le funzioni e le infrastrutturazioni, urbane e locali esistenti e di nuova previsione.

3.2 Obiettivi specifici per i sistemi della mobilità, ambientale e insediativo⁹

Per il *sistema della mobilità* il *SAP* si pone i seguenti obiettivi, rappresentati nella tav. 3.2.

Gli obiettivi specifici del sistema della mobilità travalicano il perimetro pensato per la nuova Centralità Urbana e Metropolitana Collatina, dovendo guardare necessariamente ad un ambito urbano più allargato, se non addirittura

⁸ rappresentati nella tav. 3.1.

⁹ rif. Tavv. 3.2, 3.3, 3.4.

di settore, e sono ascrivibili a tre diverse categorie di rete strettamente connesse le une alle altre: viaria, del trasporto pubblico e dei percorsi pedonali. Gli obiettivi da perseguire sono stati individuati alla luce di alcuni elementi di criticità emersi dalle analisi svolte sul contesto di riferimento e riguardano: l'adeguamento delle infrastrutture viarie, con una serie di interventi tesi al miglioramento del livello di esercizio e alla razionalizzazione dei flussi di traffico, la riqualificazione e razionalizzazione del trasporto pubblico e l'accessibilità e fruibilità pedonale del contesto urbano e delle aree interne alla centralità.

In particolare il principale obiettivo da realizzare relativamente alla rete viaria, riguarda la ridefinizione morfologica e funzionale di viale Palmiro Togliatti, nel tratto compreso tra il cavalcavia ferroviario e via Prenestina, al fine di dare alla strada la conformazione di "boulevard urbano", in continuità con il resto dell'infrastruttura. Strettamente legata al nuovo assetto della Togliatti è la riorganizzazione del nodo viario Togliatti – Prenestina e l'adeguamento del tratto di via Prenestina dalla suddetta intersezione all'innesto con la Prenestina bis di prossima realizzazione. Questi due ultimi interventi si ritengono indispensabili per l'alto livello di criticità del nodo e per l'inadeguatezza della sezione stradale della via Prenestina ad accogliere i consistenti flussi di traffico provenienti dalla Prenestina bis. La realizzazione di queste opere consentirebbe inoltre di intervenire sulla via Prenestina nel tratto compreso tra via Candiani e via Longoni, con un progetto di riqualificazione dell'asse viario. Altrettanto importanti appaiono gli interventi di razionalizzazione del traffico nel tratto di viale P. Togliatti immediatamente a nord dell'autostrada A24 e in corrispondenza del nodo viario Collatina – De Chirico per il quale sarebbe opportuna una riconfigurazione dell'intersezione con un sistema rotatorio.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, l'intendimento è indubbiamente quello di razionalizzare il servizio e migliorare l'offerta, attraverso la previsione di corsie in sede protetta per i corridoi per il trasporto pubblico e la realizzazione di un nodo di scambio, capace di garantire un efficiente scambio modale tra la viabilità di livello principale ed il trasporto collettivo su ferro e su gomma. Nello specifico, il corridoio che transita lungo la Togliatti dovrebbe trovare la sua ideale collocazione all'interno dello "square centrale", per ridurre al minimo le interferenze con il traffico privato, aumentando così la velocità di esercizio; così come per il nodo di scambio sarebbe necessaria una localizzazione più idonea, rispetto a quella prevista dal PRG, in prossimità della stazione Togliatti, dove si concentrano le possibilità di scambio modale. Anche l'ipotesi di un tracciato alternativo per la tranvia Prenestina, si inserisce nel piano di riorganizzazione del trasporto pubblico con il duplice scopo, di realizzare il prolungamento previsto fino a via Longoni (by-passando il tratto della via Prenestina rispetto al quale appare più problematica la realizzazione della sede dedicata) e di offrire un servizio ai nuovi insediamenti e al quartiere di Tor Sapienza. Il tracciato proposto si discosta da via Prenestina all'altezza dell'intersezione con la Togliatti, si inserisce nella sede dedicata prevista lungo viale Palmiro Togliatti e piazzale Pascali fino a raggiungere il nuovo deposito, procede ai margini della sede stradale di via Massimo Campigli con un tracciato interno al Parco Severini per poi percorrere viale De Chirico e reinserirsi su via Prenestina fino all'attestamento di via Longoni.

In ultimo, ma non meno importante, l'obiettivo di realizzare connessioni pedonali interne alla centralità e con i quartieri contigui, per favorire la permeabilità e fruibilità di questa parte di città costretta attualmente tra consistenti barriere infrastrutturali, rappresentate dalla ferrovia e dalla rete stradale portante del settore. Si ritengono quindi indispensabili: opere per il miglioramento dell'accessibilità alla stazione Togliatti, dalle aree poste sia a nord che a sud della linea ferroviaria; interventi tesi a favorire le relazioni trasversali est-ovest tra gli insediamenti a cavallo della Togliatti; collegamenti tra l'area del Centro Carni e il quartiere storico di Quarticciolo attraverso gli insediamenti di Casale Rosso. Di particolare importanza in tal senso è l'individuazione di uno spazio aperto di relazione tra la Depositeria ed il quartiere Quarticciolo che dovrà essere oggetto di un intervento di "qualità" per la riqualificazione dei fronti su via Prenestina.

Per il **sistema ambientale** il SAP si pone i seguenti specifici obiettivi, rappresentati nella tav. 3.3:

- creare direttrici di connessione del sistema del verde alla scala urbana e territoriale attraverso la messa in rete delle risorse naturali nel contesto di riferimento (Parco dell'Aniene, Parco di Tor Tre Teste - Tenuta Mistica, Parco lineare tra l'A24 e la ferrovia);

- valorizzare, alla scala locale, con interventi di sistemazione le aree libere con continuità morfologica del sistema del verde di nuova previsione e degli spazi aperti;
- promuovere soluzioni di coerenza e integrazione tra le aree interessate da progetti di sistemazione ambientale (TAV, ATAC, Parco di Via Severini, PVQ, Aree verdi di Casale Rosso, Aree destinate a verde e servizi Programma integrato del PRG);
- realizzare un nuovo parco attrezzato per il tempo libero e per eventi, con sistemazione dell'area archeologica in continuità con il sistema ambientale alla scala urbana.

Per il **sistema insediativo** il SAP si pone i seguenti specifici obiettivi, rappresentati nella tav. 3.4:

- configurare un nuovo impianto urbanistico nell'area del Complesso del Centro Carni relazionato per morfologia, connessioni tra costruito, spazi aperti e funzioni con il contesto insediativo della parte urbana di riferimento;
- valorizzare le risorse storiche attraverso la sistemazione dei beni di interesse culturale ed archeologico a rafforzamento delle identità locali (Casali, Forte Prenestino, Acquedotto Vergine);
- rifunzionalizzare la Depositeria Comunale, valorizzare la sede del Municipio e riqualificare il fronte e dello spazio pubblico sulla Via Prenestina e sul tratto della Togliatti;
- determinare, nell'area del Centro Carni, un assetto insediativo in grado di coniugare una "forma tessuto" di isolati prevalentemente costruiti su un telaio di spazi aperti di relazione e "luoghi urbani attrattivi" anche per il contesto circostante;
- coordinare con modalità integrate il SAP con gli Ambiti adiacenti a disciplina particolareggiata definita o in via di perfezionamento;
- allineare e disporre gli edifici sul fronte di viale P. Togliatti e sull'asse centrale del tessuto insediativo in continuità con l'asse di Quarticciolo.

Per il **sistema dei servizi e delle attrezzature** e delle funzioni di relazione, il SAP si pone i seguenti specifici obiettivi, rappresentati nella tav.3.4:

- riqualificare e rifunzionalizzare la Stazione Togliatti con razionalizzazione ed integrazione dell'accessibilità pedonale e delle soluzioni per lo scambio;
- ridefinire una rete di luoghi di aggregazione a livello locale esistenti e previsti con valorizzazione degli spazi pubblici funzionali anche ai quartieri esistenti (Quarticciolo, Tor Sapienza, Borgata Prenestina, Centocelle);
- realizzare un sistema di spazi aperti in rete con i servizi e le attrezzature presenti e previsti;
- introdurre funzioni a livello urbano e locale con poli attrattivi e attrezzature di servizio ai tessuti insediativi limitrofi;
- prevedere un'accessibilità ciclo-pedonale a garanzia delle relazioni tra il sistema del costruito ed il sistema ambientale a integrazione delle reti esistenti e programmate.

3.3 Definizione degli ambiti di interesse del SAP¹⁰

Il quadro interpretativo delle trasformazioni sul territorio e delle sue criticità ci fornisce gli elementi per meglio definire le aree da coinvolgere in quanto **Ambiti di interesse** (rif. Tav. 3.5) rispetto ai quali il SAP rappresenta lo strumento di riferimento per il coordinamento delle iniziative.

Gli **Ambiti di Interesse**, seppur attuati con strumenti indipendenti, trovano soluzioni all'interno del SAP per quanto riguarda l'accessibilità e l'infrastrutturazione, la dotazione di parcheggi e le aree a standard, l'attrezzatura di aree verdi pubbliche ed il sistema dei percorsi ciclopedonali.

Gli Ambiti di interesse individuati secondo i principi precedentemente illustrati sono:

- 1 Centro Carni;
- 2 Depositeria Comunale;
- 3 Municipio VII e Istituto scolastico;
- 4 Centralità locale, previsione PRG;
- 5 PdZ B46 Casale Rosso 1 Del. C.C. n. 243 del 22-09-05;
- 6 PdZ B46 Casale Rosso 2 Del. C.C. n. 15 del 19-01-06;
- 7 Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale - previsione PRG;
- 8 Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale nel Print PRG;
- 9 Dip.X, Punti Verdi Qualità 7.9, U.O. 2 Progetti Speciali;
- 10 Edificio ecclesiastico – Vicariato;
- 11 ATAC - X Dipartimento, Parco via Severini, Del. G.C. n. 404 del 23-06-2004 – Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale in un Print, previsione PRG;
- 12 Italgas, Del. G.C. n. 404 del 23-06-2004;
- 13 Isola ecologica AMA, Del. G.C. n. 404 del 23-06-04;
- 14 Deposito jumbo tram ATAC, Programma degli interventi, Del. G.C. n. 404 del 23-06-04;
- 14 bis Sistemazione piazzale P. Pascali;
- 15 Area verde compresa nel progetto di sistemazione aree verdi e opere di mitigazione linea ferroviaria Milano-Napoli, tratta urbana di Roma, non più attuata da TAV;
- 16 TAV Progetto di sistemazione aree verdi e opere di mitigazione linea ferroviaria Milano – Napoli, tratta urbana di Roma;
- 17 Nodo di scambio, previsione PRG;
- 18 Dip. X, Punti Verdi Qualità 5.9, U.O. 2 Progetti Speciali;
- 19 Tessuto della città consolidata, previsione PRG;
- 20 Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, previsione PRG (in parte incluso nel Print Colli Aniene);
- 21 Ferrovia e aree di rispetto;

- 22 Verde pubblico e Servizi pubblici di livello locale nel Print Colli Aniene, previsione PRG;
- 23 Via del Flauto – Avviso pubblico G.U. n. 280 del 01-12-05 Proposta per un insediamento residenziale e non residenziale, interna al Print, area Ex Italgas;
- 24 Print area ex italgas, previsione PRG;
- 25 Infrastrutture tecnologiche, previsione PRG;
- 26 Dip. VI, AdP "PdL conv. M2 Collatina" Del. C.C. n. 106 del 12-05-05 - Metro C1 - Stazione Togliatti;
- 27 Viabilità, verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, previsione PRG;
- 28 Istituto scolastico esistente;
- 29 Dip. VI, Compensazione Prampolini, Del. C.C. n. 109 del 24/25-06-04;
- 30 Metro C1 – Stazione Valente;
- 31 Dip. VI, Centro Servizi Prenestino, Programma di riqualificazione urbana Del. C.C. n. 205 del 27-10-03, e successive modifiche, variante in itinere.

Contestualmente all'individuazione degli ambiti di interesse coinvolti nel SAP si definisce il perimetro più ristretto delle aree direttamente coinvolte nella trasformazione - **ambiti di interesse per la trasformazione** - relativo alla nuova **Centralità Collatina** e, unitamente a questo, si individuano tutte le aree la cui attuazione è coordinata e unitaria all'interno del SAP - **ambiti di interesse per il coordinamento integrato**. In particolare:

ambiti di interesse per la trasformazione (Centralità Collatina - rif. Tav. 3.6):

- l'area da alienare del Complesso Centro Carni (1) con l'allargamento su parte di viale Palmiro Togliatti e della via Collatina, includendo parte di piazzale Pascali;
- il tratto di viale Palmiro Togliatti, nella sua nuova configurazione, dall'incrocio con via delle Abellie, a sud della via Prenestina, fino alla ferrovia, con la ricollocazione del parcheggio per la stazione FR2 sul margine occidentale e con la razionalizzazione dell'intersezione con la via Prenestina (1bis);
- il tratto di via Prenestina compreso tra i Capannoni del Teatro dell'Opera (Depositeria comunale) e l'intersezione con la via Prenestina bis comprendendo parte degli spazi aperti e aree verdi di Quarticciolo e di Casale Rosso2 necessari per l'adeguamento della viabilità e per il passaggio del corridoio del trasporto pubblico in sede propria (1bis);
- l'area libera compresa tra Casale Rosso 1 e 2 e la Togliatti nella nuova configurazione (1bis);
- piazzale P. Pascali nella sua nuova definizione, con l'allargamento su parte di viale Palmiro Togliatti (1ter);
- i Capannoni del teatro dell'Opera, Depositeria Comunale (2), sulla Via Prenestina e la sede del VII Municipio con l'adiacente istituto scolastico e relativa viabilità di accesso ai lotti (3);
- la stazione Togliatti con un tratto della linea ferroviaria TAV e FR2 (20);
- l'Area denominata degli Orti Urbani tra l'A24, la Togliatti e la FR2 con esclusione dell'area del Casale di Buccalione con relativa area di pertinenza (22);
- l'area del nuovo nodo di scambio proposto dal SAP all'interno degli Orti Urbani, collocata in prossimità della stazione ferroviaria Togliatti (22bis) e contenente un'area per la nuova realizzazione del mercato di Porta Portese 2 attualmente localizzato presso il piazzale P. Pascali;
- il tratto di viale Palmiro Togliatti a nord della ferrovia, nella sua nuova configurazione con gli accessi al nuovo nodo di scambio proposto dal SAP (22ter);

¹⁰ rif. Tavv. 3.5, 3.6, 3.7a, 3.7b.

- l'area della futura stazione della Metro C1 con la sistemazione di superficie a verde con la previsione di un parcheggio interrato a servizio del nodo di scambio (22quater);
- alcune aree libere lungo la Collatina Vecchia funzionali a dare continuità al sistema ambientale (26);
- la copertura verde della galleria artificiale, attraversata da un percorso ciclabile, in prossimità del deposito tranviario (16), intervento compreso nel Progetto di sistemazione aree verdi e opere di mitigazione linea ferroviaria Milano - Napoli, tratta urbana di Roma;
- sistemazione a verde di parte (17bis) del nodo di scambio previsto dal PRG (17) a garanzia della continuità del sistema ambientale; originariamente questo intervento era compreso nel Progetto di sistemazione aree verdi e opere di mitigazione linea ferroviaria Milano - Napoli, tratta urbana di Roma;

ambiti di interesse per il coordinamento integrato (strumentazione urbanistica esecutiva con modifiche in coordinamento integrato con il SAP - rif. Tavv. 3.7a, Tav. 3.7b):

- Centro Servizi Prenestino (A) interessato dalla ridefinizione dell'assetto della Togliatti (1bis); l'assetto proposto dal SAP costituisce una invariante della Centralità rispetto alla quale il progetto del Centro Servizi Prenestino deve coordinarsi nella definizione della viabilità interna (allineamento degli innesti rispetto a quelli previsti per la centralità);
- Deposito tram ATAC (B) interessato dalla nuova definizione di piazzale P. Pascali, proposta dal SAP, che pone, come invariante, lo spostamento a sud dell'asta tranviaria di collegamento al deposito per garantire la realizzazione di uno spazio-piazza ciclopedonale in relazione con gli interventi di Casale Rosso 1 e 2 (5, 6);
- Proposta per un intervento residenziale e non residenziale – via del Flauto (E), interna al perimetro del Programma Integrato previsto dal PRG per l'area ex Italgas, interessata dall'attraversamento della viabilità connessa alla realizzazione del nuovo nodo di scambio interno alla Centralità; rispetto a tale previsione del SAP, considerata un'invariante con assetto morfologico da definire in una fase progettuale successiva, la presente proposta deve coordinarsi nella definizione della viabilità interna;
- Programma Integrato previsto dal PRG (F) per l'area ex Italgas interessato, nella parte esterna alla proposta per l'intervento misto di via del Flauto (D), dall'attraversamento della viabilità connessa alla realizzazione del nuovo nodo di scambio interno alla Centralità; rispetto a tale previsione del SAP, considerata un'invariante con assetto morfologico da definire in una fase progettuale successiva, lo strumento esecutivo dovrà coordinarsi nella definizione della viabilità interna; inoltre alcune aree libere lungo la Collatina Vecchia, originariamente interne al progetto TAV di sistemazione aree verdi e opere di mitigazione, oggi stralciate, dovranno essere sistemate a verde per dare continuità al sistema ambientale e consentire la sistemazione dei beni archeologici presenti (Acquedotto Vergine).

3.4 Interferenze della Centralità con i programmi in corso¹¹

Le soluzioni progettuali previste dal SAP, per connessioni funzionali o per ridefinizione morfologiche, portano a coinvolgere, una serie di programmi già in atto od aree con destinazioni non ancora definite o ancora da attuare anche in variante rispetto al loro attuale stato di pianificazione.

Vengono di seguito sintetizzate le principali caratteristiche di ogni intervento della proposta di SAP con le eventuali ricadute sulle aree limitrofe.

¹¹ rif. Tav. 3.6, 3.7a, 3.7.b.

a) Riconfigurazione di viale P. Togliatti dall'incrocio con la Prenestina fino alle rampe in prossimità della TAV e il relativo corridoio della mobilità

Le aree coinvolte sono di proprietà comunale.

Il SAP prevede la riconfigurazione di questo tratto della Togliatti attraverso l'adeguamento spaziale della strada esistente in variante morfologica (ma non funzionale) rispetto a quanto previsto nel PRG.

Interferenze con gli altri progetti:

- con il Programma di riqualificazione urbana *Centro Servizi Prenestino*;
- con l'attuale localizzazione di Porta Portese 2 su p.le Pascali;
- con l'asta di manovra del progetto ATAC del deposito jumbo tram;
- con il corridoio della mobilità;
- con il parcheggio di scambio della FR2 posizionato nello square centrale in prossimità della stessa stazione;
- con l'accesso alla futura stazione della metropolitana.

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- gli interventi di viabilità ricadono nella destinazione urbanistica di PRG Infrastrutture per la mobilità - Strade;
- la riconfigurazione di viale P. Togliatti dall'incrocio con la Prenestina fino alle rampe in prossimità della TAV ed il relativo corridoio della mobilità richiedono un coordinamento integrato con il progetto urbanistico esecutivo del Centro Servizi Prenestino, con i progetti delle Opere pubbliche già previste e con il progetto per il Deposito Tram Atac.

b) Riconfigurazione dell'incrocio Prenestina-Togliatti

Le aree coinvolte sono di proprietà comunale.

Il SAP prevede la sistemazione dell'incrocio Prenestina/Togliatti attraverso la realizzazione di un tratto della Togliatti in sottopasso della Prenestina.

L'intervento prevede la riconfigurazione dell'area di pertinenza della sede del municipio con la possibilità, a parità di SUL, di variare la sagoma per dare continuità tra questa area e quella contigua dei capannoni dell'opera.

Interferenze con gli altri progetti:

- con l'asta di manovra del progetto ATAC del deposito jumbo tram;
- con il Centro servizi Prenestino;
- con il proseguimento della Prenestina fino alla Prenestina bis.

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- gli interventi di viabilità ricadono nella destinazione urbanistica di PRG Infrastrutture per la mobilità - Strade;
- la riconfigurazione dell'incrocio Prenestina-Togliatti richiede un coordinamento integrato con il progetto urbanistico esecutivo del Centro Servizi Prenestino e con il progetto per il Deposito Tram Atac.

c) Allargamento del tratto della Prenestina dall'incrocio con la Togliatti fino all'inizio della Prenestina bis e riqualificazione del fronte urbano del Quarticciolo lungo la Prenestina

Le aree coinvolte sono di proprietà comunale.

Il SAP recepisce la previsione di PRG che prevede l'adeguamento del tratto con 2 corsie per ogni senso di marcia ed il corridoio del trasporto pubblico.

Nell'ambito di tale intervento e di quello relativo alla riconfigurazione dell'incrocio Prenestina/Togliatti, il SAP prevede azioni per la riqualificazione del fronte urbano del Quarticciolo e la ridefinizione degli spazi pubblici di Casale Rosso 2 con il recupero delle aree a verde interessate dall'allargamento della Prenestina.

Interferenze con gli altri progetti:

- Prenestina bis

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- l'allargamento del tratto della Prenestina dall'incrocio con la Togliatti fino all'inizio della Prenestina bis richiede un adeguamento del fronte verde del PdZ di Casale Rosso 2.

d) Passaggio pedonale tra i PdZ di Casal Rosso 1 e 2 ed il quartiere del Quarticciolo

Il SAP prevede la connessione pedonale tra gli insediamenti di Casale rosso 1 e 2 ed il Quarticciolo attraverso l'attraversamento della via Prenestina.

Interferenze con gli altri progetti:

- con i PdZ Casale Rosso 1 e Casale Rosso 2;
- adeguamento del tratto della Prenestina fino alla Prenestina bis.

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- il percorso pedonale di attraversamento tra i PdZ Casal Rosso 1 e Casale Rosso 2 ed il Quarticciolo richiede un adeguamento dei relativi spazi aperti.

e) Collegamento con la stazione FR2 e riposizionamento del parcheggio relativo alla stazione

Le aree interessate sono in parte di proprietà comunale ed in parte di proprietà RFI.

Il SAP propone:

- la nuova localizzazione del parcheggio relativo alla stazione FR2 (in prossimità della stazione della metro C1 grazie allo spazio di risulta lasciato dalla riconfigurazione della nuova Togliatti);
- l'integrazione delle connessioni pedonali dall'attuale stazione Togliatti della FR2 con le aree del nodo di scambio, con l'omonima fermata della metropolitana, linea C1 e con l'area del Centro Carni al fine di migliorare l'accessibilità alla stazione.

Per la redazione del progetto dei suddetti collegamenti tra la fermata, RFI/TAV dovranno fornire le proprie indicazioni progettuali.

Interferenze con gli altri progetti:

- con il progetto TAV;
- con l'attuale stazione FR2.

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- il collegamento con la stazione FR2 e riposizionamento del parcheggio relativo alla stazione richiede un coordinamento integrato con i progetti sovraordinati RFI/TAV.

f) Realizzazione del nuovo nodo di scambio Togliatti

Il nodo di scambio previsto dal PRG appare non idoneo ad assolvere le sue funzioni in quanto distante dalla fermata FR2 Togliatti e dalla futura stazione della metropolitana C1.

E' apparso quindi opportuno provvedere ad una localizzazione più idonea delle aree previste, da destinare a parcheggi ed attrezzature per lo scambio, in parte in prossimità della futura stazione metropolitana ed in parte nell'area degli "Orti urbani".

Si specifica che:

- la superficie territoriale dell'area da destinare a nodo di scambio, da reperire all'interno dell'area degli "Orti urbani", dovrà avere una dimensione di almeno 36.000 mq;
- la SUL per attrezzature complementari connesse al nodo (cfr. PRG – NTA, art 95, comma 3 e 4) dovrà collocarsi per metà all'interno dell'area destinata a nodo di scambio e la restante metà, in strutture interrato, in corrispondenza della futura fermata Togliatti della linea C1 al di sotto dell'area a verde pubblico di livello locale dell'M2 Collatina a ridosso della Togliatti;
- la SUL aggiuntiva, derivante dalla ubicazione del nodo internamente alla Centralità, anch'essa da destinarsi ad attrezzature complementari connesse al nodo (cfr. PRG – NTA, art 95, comma 4) va collocata interamente nell'area destinata a nodo di scambio.

Nell'area per il nodo di scambio è inoltre possibile, nell'ambito della riorganizzazione complessiva dei mercati domenicali, la rilocalizzazione di Porta Portese 2 (attualmente su piazzale Pascali).

Interferenze con gli altri progetti:

- con l'area degli "Orti urbani" destinata dal PRG a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale;
- con la progettazione della linea metropolitana C1;
- con Portaportese 2.

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- nuova destinazione urbanistica di PRG (verde pubblico di livello locale) per il nodo di scambio di Tor Sapienza e per l'area del nuovo nodo negli "Orti urbani";
- la realizzazione del nuovo nodo di scambio Togliatti richiede un coordinamento integrato con il progetto della linea metropolitana C1.

g) Riqualificazione dell'area degli "Orti Urbani" e realizzazione nuova accessibilità con un snodo (nord) in prossimità delle rampe di viale Palmiro Togliatti

Le aree interessate sono di proprietà privata.

Il SAP prevede verde pubblico e servizi pubblici di livello locale, in coerenza con la disciplina vigente, da attuarsi nel rispetto degli obiettivi del SAP relativi al sistema ambientale (mantenimento della continuità verde) ed integrato con la proposta di intervento del Punto Verde Qualità 5.9 per l'area confinante ad est, anch'essa destinata a verde pubblico e servizi pubblici di livello locale.

Dal punto di vista viabilistico il progetto prevede la realizzazione di un nuovo accesso, a servizio del nuovo nodo, attraverso la realizzazione di due rampe, a doppio senso di marcia, che si innestano a nord sulla Togliatti, e a sud sulla via Collatina, l'una verso l'area degli orti stessi, l'altra verso l'area ex Italgas, localizzata sul fronte opposto della Togliatti.

Interferenze con gli altri progetti:

- con la viabilità limitrofa (Collatina vecchia e viale Palmiro Togliatti);
- con il nodo di scambio previsto dal PRG;
- area ex Italgas - via del Flauto.

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- nuova viabilità da prevedere nel sistema di mobilità del PRG.

h) *Spostamento dell'asta tranviaria su piazzale Pascali e prolungamento del tracciato del tram oltre il deposito*

Al fine di una riorganizzazione del trasporto pubblico si propone un prolungamento del tracciato del tram che, attraversando sul lato sud p.le Pascali e proseguendo su viale de Chirico, possa servire non solo i nuovi insediamenti, ma anche il quartiere di Tor Sapienza, per poi reinserirsi su via Prenestina fino al suo attestamento a via Longoni. Questo tracciato presenta il vantaggio di offrire un servizio attualmente non accessibile agli insediamenti limitrofi.

Interferenze con gli altri progetti:

- con la viabilità limitrofa (via G. Del Chirico, via Severini, ecc.).

Prefigurazione delle coerenze con la strumentazione urbanistica generale ed esecutiva:

- gli interventi di mobilità ricadono nella destinazione urbanistica di PRG riguardante il Sistema di mobilità;
- il prolungamento del tracciato del tram richiede una verifica specifica di fattibilità.

Come auspicato dalla procedura del Progetto Urbano, e come già fatto nell'ambito degli approfondimenti urbanistici del SAP, deve essere instaurato anche in sede di Variante, un Coordinamento integrato con gli Ambiti adiacenti a disciplina particolareggiata definita o in via di perfezionamento, in particolare: Deposito tram ATAC, Programma di riqualificazione urbana Centro Servizi Prenestino, Proposta per un insediamento residenziale e non residenziale in via del Flauto (parte della viabilità di accesso al nodo di scambio).

3.5 Sostenibilità urbanistica della Centralità e Comparti urbanistici¹²

3.5.1 Parametri urbanistici della Centralità

Il nuovo SAP, rimodulato rispetto alla precedente versione (marzo 2008) per adeguamenti alle modifiche sopravvenute (trasformazioni avvenute, progetti approvati, decisioni/programmi dell'AC), presenta un **perimetro di Centralità** ridefinito a seguito di una attenta valutazione dei progetti e delle previsioni per quest'area, dei procedimenti in corso e delle esigenze temporali delle diverse iniziative, legate all'attuazione delle stesse. L'area di Parco Severini, seppur stralciata dalla Centralità, dovrà comunque attuarsi in coerenza con le prescrizioni di PRG e con gli obiettivi del SAP, rispettando le *Invarianti di riferimento progettuale* (Tav. 4.2) e le *Prescrizioni e indicazioni* così come esplicitato negli *Approfondimenti Progettuali* (rif. Tavv. 4.3, 4.4, 4.5).

La nuova Centralità Collatina si estende per una superficie territoriale pari a **mq. 701.520** ed interessa diverse componenti urbane riferibili al sistema insediativo, al sistema ambientale e al sistema della mobilità.

La perimetrazione della Centralità Collatina comprende, al suo interno, n. 11 **Comparti urbanistici** individuati come segue:

- **1** - Centro Carni;
- **1bis** - viale Palmiro Togliatti - via Predestina;
- **2** - Depositeria Comunale;
- **3** - Municipio VII - Istituto Scolastico;

- **4** - Nodo di scambio;
- **4bis** - viale Palmiro Togliatti e viabilità connessa al nodo di scambio;
- **4ter** - Strutture interrato connesso al nodo di scambio;
- **5** - Verde e servizi pubblici;
- **6** - Verde e opere di mitigazione;
- **7** - Verde pubblico e viabilità;
- **8** - Infrastruttura ferroviaria.

Il **nuovo insediamento proposto per la centralità**, a carattere misto, si concentra, principalmente, all'interno dell'area del Complesso Centro Carni (Comparto 1) e costituisce l'esito di verifiche dimensionali e funzionali che nel tempo sono andate via via affinandosi secondo criteri mirati:

- stato dei luoghi e trasformazioni in corso nel contesto più prossimo e, su quello allargato, alla scala urbana;
- esigenze funzionali ed identitarie di carattere locale;
- necessità di predisporre un progetto di "appeal" per il mercato immobiliare.

La **SUL totale della Centralità**, pari a **237.280 mq**, include:

- **insediamento misto di progetto**, con una SUL di 220.000 mq, collocata nel comparto 1 (215.100 mq) come SUL di nuova realizzazione e nel comparto 2 (4.900 mq) come SUL esistente per la quale il progetto prevede un cambio di destinazione d'uso;
- **attrezzature complementari al nodo di scambio di progetto**, per un totale di 17.280 mq, collocate in parte nel comparto 4 (14.580 mq) ed in parte nel comparto 4ter (2.700 mq) come strutture interrato.

Il **mix funzionale della Centralità** si presenta articolato nelle tre categorie principali di destinazioni d'uso ammesse (residenziale, non residenziale e flessibile), così come di seguito specificato, e con le seguenti quantità:

- | | |
|--|------------|
| ▪ abitativa (92.000 mq) | 39% |
| ▪ commerciale, servizi, turistico-ricettivo (94.280 mq) | 40% |
| ▪ flessibile (51.000 mq) | 21% |

Pur confermando il principio che sottende tutta l'operazione - massimizzare la flessibilità dell'intervento - unitamente alla definizione del mix funzionale, si è reso necessario individuare le condizioni che garantiscano il raggiungimento degli obiettivi del SAP nel rispetto della sostenibilità complessiva dell'operazione (urbanistica, ambientale, socio-economica, economico-finanziaria). A tal fine sono state introdotte alcune **invarianti** (funzioni e quantità) e **definiti i valori limite** (minimo e/o massimo) per alcune destinazioni d'uso (cfr. **SCHEDA A: Centralità Collatina nel PRG**). In particolare si specifica che all'interno della destinazione residenziale è prevista una SUL di 15.000 mq per **housing sociale**.

Ad esito della verifica di **sostenibilità urbanistica** della Centralità, l'intero intervento di trasformazione urbana garantisce, all'interno del bilancio complessivo, lo standard e le dotazioni prescritte dal PRG (rif. PRG – NTA, artt. 8 commi 1 e 2, art. 7 comma 15). Si specifica che, nel bilancio complessivo, il reperimento del verde pubblico a standard trova soddisfazione nella dotazione complessiva delle aree verdi internamente ai comparti di attuazione prioritaria e che le aree a parco (parco di via Severini, sistemazione a parco dell'area degli orti, parco lineare con valenza archeologico-ambientale) costituiscono una dotazione prestazionale a servizio dell'intero settore urbano.

Per la sostenibilità dell'intervento, in termini di verifica dei nuovi carichi urbanistici, si rende necessaria la ridefinizione della viabilità principale (viale P. Togliatti e via Prenestina) e l'introduzione, all'interno della

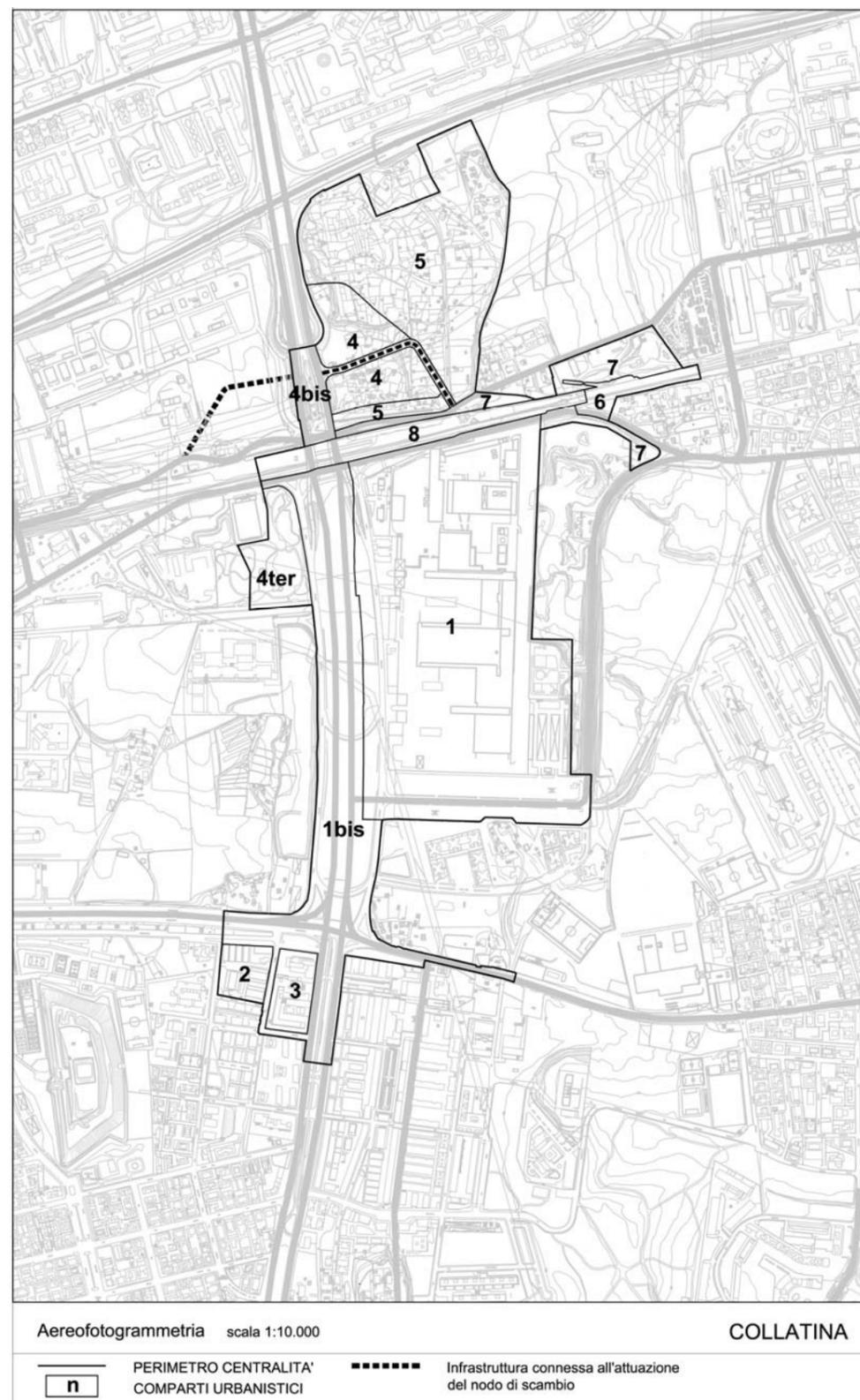
¹² rif. Tav. 3.8.

Centralità, di un **nodo di scambio** (comparto 4), di almeno 36.000 mq, alternativo alla poco funzionale localizzazione individuata dal PRG in una posizione intermedia tra le stazioni Tor Sapienza ad est e Togliatti ad ovest e creando, tra l'altro, una barriera per la continuità trasversale del sistema del verde. La nuova localizzazione del nodo di scambio, in corrispondenza della stazione Togliatti della FR2, e la viabilità ad esso connessa garantiscono la sostenibilità del nuovo insediamento innalzando il livello attuale di accessibilità all'area. Inoltre, l'area destinata a **parcheggio** prevista dal Progetto T.A.V., a servizio della **stazione ferroviaria**, all'interno dello square centrale della Togliatti, viene rilocalizzata, con una dotazione di almeno 150 posti auto, sul margine ovest della stessa in corrispondenza dell'intersezione con la via Collatina e in adiacenza al comparto urbanistico 4ter (strutture interrato connesse al nodo di scambio) dove è prevista la fermata Togliatti della metropolitana (linea C1). Tutti gli interventi individuati dal progetto sul sistema infrastrutturale della mobilità sono finalizzati ad innalzarne il livello di funzionalità ed efficienza.

I suddetti comparti urbanistici vanno in attuazione in fasi temporali distinte. I Comparti 1, 1bis, 2 e 3, in considerazione del loro portato funzionale ed economico, nonché del loro ruolo di volano della più complessiva riqualificazione delle aree comprese nella nuova centralità, sono stati inclusi nella categoria dei **Comparti di attuazione prioritaria** e sono: Centro Carni (1), Depositeria Comunale (2), Municipio VII – Istituto Scolastico (3) e le opere connesse. Tali comparti comprendono le aree che vanno in gara per la definizione della proposta progettuale per il nuovo insediamento. Si specifica che (cfr. Contributo specialistico n. 9, Piano di attuazione) le opere previste nei Comparti di attuazione prioritaria dovranno essere attuate attraverso un massimo di tre stralci funzionali ed entro un tempo limite di 12 anni. Ogni stralcio funzionale dovrà contenere le Opere pubbliche di infrastrutturazione direttamente connesse ed assicurare il soddisfacimento del fabbisogno delle aree e dei servizi di standard ad esso connesso.

I Comparti 4, 4bis, 4ter, 5, 6, 7 ed 8 sono stati inclusi nella categoria dei **Comparti urbanistici di seconda attuazione**. Questi ultimi dovranno essere attuati con modalità indiretta, eccetto i comparti 4ter (Strutture interrato connesse al nodo di scambio) e 6 (Verde e opere di mitigazione), osservando le invarianti di riferimento progettuale e le prescrizioni contenute nel SAP. Ai fini dell'attuazione, per garantire un disegno unitario ed il coordinamento delle opere previste, i Comparti 4, 4bis, 5 ed 8 saranno assoggettati ad una successiva definizione planovolumetrica particolareggiata (rif. PRG – NTA, art. 15, comma 11) anch'essa subordinata alle indicazioni contenute nel SAP. L'attuazione delle opere previste nel comparto urbanistico 4ter - attrezzature complementari interrato connesse al nodo di scambio in corrispondenza con la fermata Togliatti della linea della metropolitana C1 - è invece subordinata alla realizzazione della citata fermata della metropolitana e può avvenire tramite attuazione indiretta, qualora la realizzazione della fermata sia contestuale a quella degli altri comparti di seconda attuazione, ovvero attraverso intervento diretto di iniziativa pubblica, qualora la fermata sia realizzata in una fase temporale differente. Il comparto urbanistico 6, invece, recepisce il Progetto TAV per la sistemazione delle aree verdi e per le opere di mitigazione relative alla linea ferroviaria Milano-Napoli, tratta urbana di Roma.

SCHEDA A: Centralità Collatina nel PRG



NIU - NUOVO IMPIANTO URBANISTICO, Centralità urbana e metropolitana "Collatina" Municipi V e VII

Superficie Territoriale (St)		mq		701.520	
Superficie Utile Lorda (SUL)		mq		237.280	

Comparti urbanistici	PREVISIONI EDIFICATORIE				DESTINAZIONI D'USO		CATEGORIE DI INTERVENTO <small>art.9 della NTA del PRG</small>
	St mq	SUL mq	SUL esistente mq	ET mq/mq	ESISTENTI	PREVISTE	
1	285.970	215.100		0,75	Centro Carni	Abitative/commerciali/servizi/turistico-ricettivo	nuova costruzione (NC)
1bis	129.743				Viale P.Togliatti / via Prenestina	Viale P.Togliatti / via Prenestina	adeguamento viario
2	9.953		4.900		Depositeria Comunale	Servizio pubblico	ristrutturazione edilizia con cambio di destinazione d'uso (RE)
3	12.207		11.580		Municipio VII e Istituto scolastico	Servizio pubblico	ristrutturazione edilizia (RE)
4	36.000	2.700 * 11.880		0,15 0,33**	"Orti urbani"	Nodo di scambio	nuova costruzione (NC)
4bis	16.220				Viale P.Togliatti e "orti urbani"	Viale P.Togliatti e viabilità connessa al nodo di scambio	adeguamento viario
4ter	21.350	2.700 *			Verde pubblico e viabilità	Strutture interrato connesse al nodo di scambio	nuova costruzione (NC)
5	123.420				"Orti urbani"	Verde e servizi pubblici	
6	9.171				Infrastruttura ferroviaria	Verde - opere di mitigazione	
7	30.457				Aree libere e viabilità	Verde pubblico e viabilità	
8	27.029				Infrastruttura ferroviaria	Infrastruttura ferroviaria	ristrutturazione edilizia (RE) - Stazione
Totale	701.520	232.380	16.480				

NOTA:
 - la **SUL di 237.280 mq** comprende la SUL esistente della Depositeria Comunale (4.900 mq) in quanto è previsto un cambio di destinazione d'uso mentre viene esclusa la SUL del Municipio e Istituto scolastico (11.580 mq), servizi esistenti per i quali non è previsto cambio di destinazione d'uso;
 - la proposta dovrà prevedere una superficie territoriale da destinare **anodo di scambio** (comparto 4) non inferiore a 36.000 mq.

DESTINAZIONI D'USO AMMESSE	SUL mq
39% Abitativa***	92.000
40% Commerciale, servizi, turistico-ricettivo	94.280
21% Flessibile****	51.000
Totale	237.280

PREVISIONI EDIFICATORIE - QUOTA PRIVATA E QUOTA PUBBLICA

Comparti urbanistici	SUL privata mq	SUL pubblica		cessione aree
		prevista***** mq	esistente mq	
1	187.000	28.100		
2			4.900	
3			11.580	
4	11.880	2.700		
4ter		2.700		
Totale	198.880	33.500	16.480	

* La SUL sviluppata dall'applicazione dell'indice di edificabilità territoriale del nodo di scambio di livello metropolitano (0,15 mq/mq) alla superficie del comparto 4 (36.000 mq) viene collocata per metà nel comparto 4 e per l'altra metà nel comparto 4 ter (strutture interrato).
 ** Indice della centralità in aggiunta (art. 95, comma 4 NTA).
 *** La destinazione abitativa comprende 15.000 mq di SUL destinata ad housing sociale.
 **** La quota massima di flessibile da destinarsi al commerciale non può superare i 39.000 mq.
 ***** La SUL pubblica prevista rappresenta un valore minimo inderogabile che potrà essere eventualmente incrementato dalle peripeste progettuali in sede di confronto concorrenziale.

3.5.2 Parametri urbanistici dei comparti di attuazione prioritaria

- Come detto, all'interno della Centralità i comparti urbanistici si dividono in due categorie: i **comparti di attuazione prioritaria** ed i comparti di seconda attuazione. I primi fanno da volano per l'attivazione dell'intero processo trasformativo. Questi comparti includono il **nuovo insediamento** (comparto 1) previsto dal progetto, le **opere di infrastrutturazione connesse**, l'adeguamento di viale P. Togliatti, la nuova sistemazione del parcheggio a servizio della fermata Togliatti della FR2, l'adeguamento di via Prenestina (comparto 1bis), la rifunionalizzazione della **Depositeria comunale** (comparto 2), la sede del **Municipio VII**, in fase di trasferimento, e la sede della **struttura scolastica** (comparto urbanistico 3). Per la sede municipale il progetto prevede, per espressa esigenza di razionalizzazione degli spazi, un intervento di ristrutturazione edilizia, senza cambiamento di destinazione d'uso, compatibile con le prescrizioni del PRG.

L'ipotesi di **dimensionamento** dei comparti urbanistici di attuazione prioritaria nei quali si concentra la SUL, ai quali corrisponde una superficie territoriale di 295.923 mq (area Centro Carni, p.le Pascali, parte dell'attuale sede stradale del viale P. Togliatti e area della Depositeria comunale), prevede una **SUL** pari a **220.000 mq** così distribuita:

- **215.100 mq di nuova realizzazione** nel **comparto 1** (Centro Carni) a carattere misto;
- **4.900 mq esistenti** nel **comparto 2** (Depositeria Comunale) per i quali il progetto prevede un cambio di destinazione d'uso.

Il **mix funzionale relativo ai comparti 1 e 2** si presenta articolato nelle tre categorie principali di destinazioni d'uso ammesse (residenziale, non residenziale e flessibile), così come di seguito specificato, e con le seguenti quantità:

- | | |
|--|------------|
| • abitativa (92.000 mq) | 42% |
| • servizi, turistico-ricettivo commerciale, servizi (77.000 mq) | 35% |
| • flessibile (51.000 mq) | 23% |

Per le destinazioni non residenziali la proposta progettuale individua i seguenti **valori limite** di riferimento (cfr. **SCHEDA B**: parametri urbanistici dei comparti di attuazione prioritaria):

- **servizi: minimo 37.000 mq** di cui una parte pubblica (comparto 2 - 4.900 mq esistenti; comparto1 - 13.100 mq di nuova realizzazione) ed una parte privata (comparto1 - 19.000 mq di nuova realizzazione)
- **turistico-ricettivo: minimo 16.000 mq** (comparto 1);
- **commerciale: minimo 19.000 mq** (comparto 1);
- **artigianato produttivo: minimo 5.000 mq** (comparto 1).

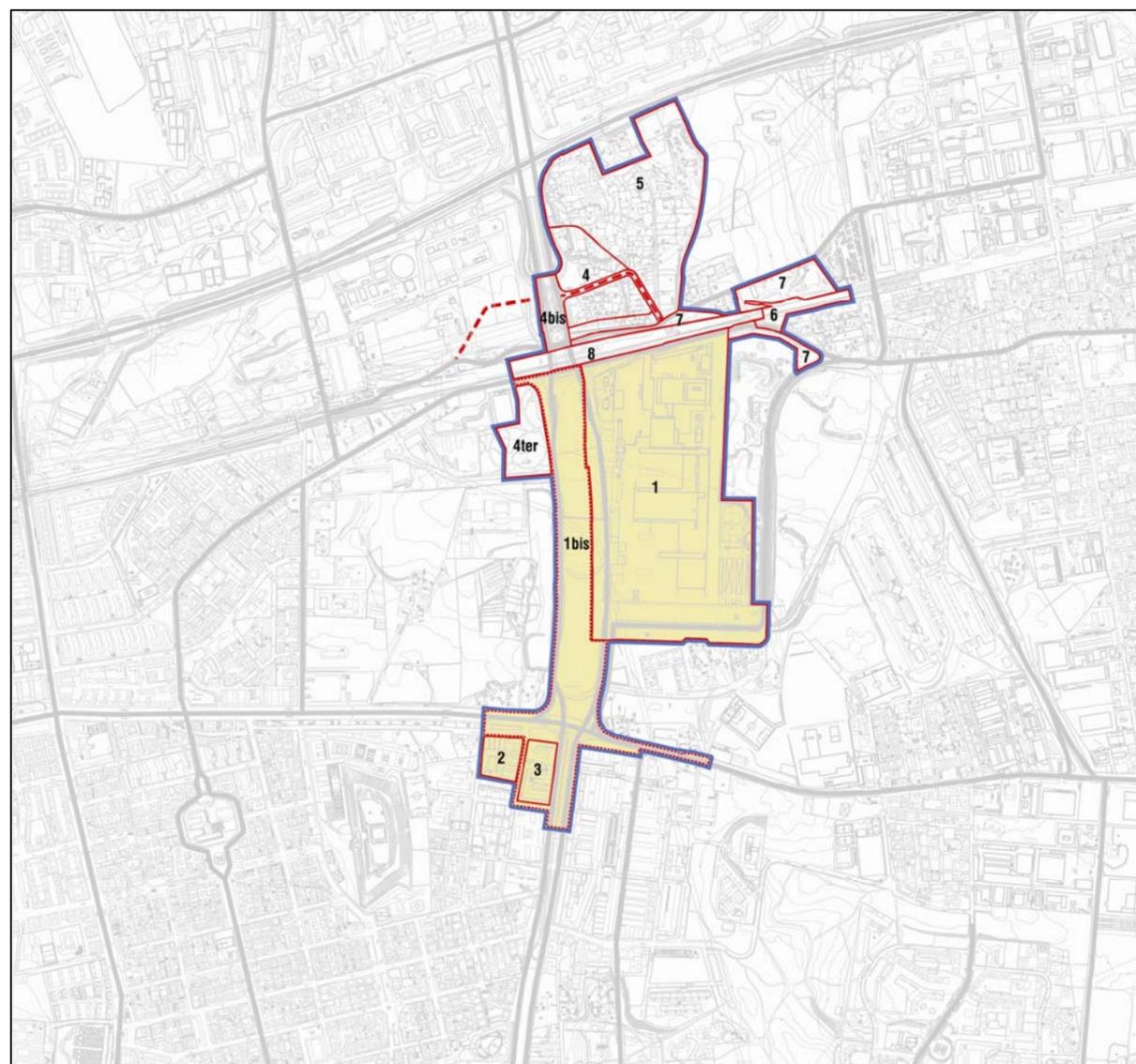
Come specificato in nota nella **SCHEDA B**, la **SUL pubblica di nuova realizzazione** individuata dal progetto, all'interno del comparto 1 (28.100 mq), comprende una quota pari a 15.000 mq per **l'housing sociale** ed una quota destinata a **servizi pubblici e/o di uso pubblico**, pari a 13.100 mq, con le seguenti destinazioni: servizi alla stazione ferroviaria Togliatti (1.500 mq), attrezzature sportive (3.500 mq), servizi di rango urbano (8.100 mq) in coerenza con le richieste della comunità locale e con l'esigenza della Centralità di individuare una o più funzioni identitarie di rango urbano. La **SUL pubblica esistente**, localizzata all'interno del comparto 2 (4.900 mq), corrisponde alla quota restante di servizi di rango urbano previsti per questa centralità.

La quantità individuata per la SUL da destinarsi a servizi pubblici è da intendersi come valore minimo che le proposte progettuali in fase di confronto concorrenziale potranno eventualmente incrementare.

Inoltre, nell'**ALLEGATO ALLA SCHEDA B**, la **sostenibilità urbanistica**, con la quantificazione dello standard (verde, servizi e parcheggi pubblici) e delle dotazioni (parcheggi pertinenziali) è stata verificata nell'ipotesi più critica,

attribuendo la quota flessibile interamente alla destinazione non residenziale. In particolare si è verificato che, per la sostenibilità urbanistica il valore massimo del flessibile attribuibile alla destinazione commerciale (commerciale ed artigianale produttivo) è di 39.000 mq. Pertanto la SUL commerciale totale non può superare il valore massimo di **63.000 mq**.

SCHEDA B: parametri urbanistici dei comparti di attuazione prioritaria



- | | | | |
|---|---|-------------|--|
|  | Perimetro Centralità Collatina | 1 | Centro Carni |
|  | Comparti urbanistici | 1bis | Viale Palmiro Togliatti - via Prenestina |
|  | Comparti urbanistici di attuazione prioritaria | 2 | Depositeria Comunale |
|  | Sedime delle opere connesse con la trasformazione | 3 | Municipio VII - Istituto scolastico |
|  | Opere connesse con la trasformazione | | |

**Centralità urbana e metropolitana "Collatina"
Municipi V e VII**

Superficie Territoriale (St)	mq	437.873
Superficie Utile Lorda (SUL)	mq	220.000

COMPARTI DI ATTUAZIONE PRIORITARIA

Comparti urbanistici	PREVISIONI EDIFICATORIE				DESTINAZIONI D'USO		CATEGORIE DI INTERVENTO <i>art.9 delle NTA del PRG</i>
	St mq	SUL mq	SUL esistente mq	ET mq/mq	ESISTENTI	PREVISTE	
1	285.970	215.100		0,75	Centro Carni	Abitative/ commerciali/servizi/ turistico-ricettivo	nuova costruzione (NC)
1bis	129.743				Viale P.Togliatti / via Prenestina	Viale P.Togliatti / via Prenestina	adeguamento viario
2	9.953		4.900		Depositeria Comunale	Servizio pubblico	ristrutturazione edilizia (RE) con cambio di destinazione d'uso
3	12.207		11.580		Municipio VII e Istituto scolastico	Servizio pubblico	ristrutturazione edilizia (RE)
Totale	437.873	215.100	16.480				

NOTA: la SUL di 220.000 mq comprende la SUL esistente della Depositeria Comunale (4.900 mq) in quanto è previsto un cambio di destinazione d'uso mentre viene esclusa la SUL del Municipio e Istituto scolastico (11.580 mq), servizi esistenti per i quali non è previsto cambio di destinazione d'uso

MIX FUNZIONALE DEI COMPARTI DI ATTUAZIONE PRIORITARIA

DESTINAZIONI D'USO AMMESSE		COMPARTI URBANISTICI	SUL mq
42%	Abitativa*	1 - Centro Carni	92.000
35% Non abitativa	Servizi	pubblici	2 - Depositeria Comunale 1 - Centro Carni
		privati	1 - Centro Carni
	Turistico ricettivo	1 - Centro Carni	77.000
	Commerciale/ produttivo	artigianato produttivo	1 - Centro Carni
commercio		1 - Centro Carni	19.000
23%	Flessibile**	1 - Centro Carni	51.000
TOTALE			220.000

NOTA: la SUL di 13.100 mq destinata ad attrezzature e servizi pubblici e/o di uso pubblico comprende le seguenti destinazioni d'uso:
- Servizi alla Stazione ferroviaria Togliatti (1.500 mq)
- Attrezzature sportive (3.500 mq)
- Servizi di rango urbano (8.100 mq)

PREVISIONI EDIFICATORIE - QUOTA PRIVATA E QUOTA PUBBLICA

Comparti urbanistici	SUL privata mq	SUL pubblica		cessione aree
		prevista *** mq	esistente mq	
1	187.000	28.100	-	
1bis	-	-	-	
2	-	-	4.900	
3	-	-	11.580	
Totale	187.000	28.100	16.480	

* La destinazione abitativa comprende 15.000 mq di SUL destinata ad *housing sociale*.

** La quota massima di flessibile da destinarsi al commerciale non può superare i 39.000 mq.

*** La SUL pubblica prevista rappresenta un valore minimo inderogabile che potrà essere eventualmente incrementato dalle periposte

ALLEGATO: ipotesi di dimensionamento per la verifica della sostenibilità urbanistica

Allegato alla SCHEDA B: ipotesi di dimensionamento per la verifica della sostenibilità urbanistica

Comparto urbanistico 1 e 2 - Complesso Centro Carni e Depositeria comunale
Ipotesi di dimensionamento* con attribuzione della quota flessibile interamente alla destinazione non residenziale (commerciale e direzionale)

tab.1 Tabella quantitativa generale

Superficie dell'area di intervento	295.923 mq
Superficie Utile Lorda di progetto	220.000 mq

tab.2 Tabella quantitativa per destinazioni d'uso

Nuovo impianto **	SUL mq	%		
Superficie Utile Lorda residenziale	92.000	42%	RESIDENZIALE	42%
Superficie Utile Lorda ricettivo (Cum)	16.000	7%		
Superficie Utile Lorda commerciale (CUa, CUm, Cub)	63.000	29%	NON RESIDENZIALE	35% + 23% quota flessibile
Superficie Utile Lorda servizi (CUa, CUm, Cub)	49.000	22%		
totale	220.000	100%		

tab.2.1 Tabella quantitativa per destinazioni d'uso a ricettivo

Nuovo impianto **	SUL mq	%	
Superficie Utile Lorda ricettivo - albergo (Cum)	11.000	69%	oltre 60 posti letto - Cum
Superficie Utile Lorda ricettivo - ostello (Cub)	5.000	31%	sempre Cub
totale	16.000	100%	

tab.2.2 Tabella quantitativa per destinazioni d'uso a commercio***

Nuovo impianto **	SUL mq	%	
Superficie Utile Lorda commerciale/artigianale (CUB)	5.000	8%	piccole strutture di vendita con Sv fino a 250 mq - Cub
Superficie Utile Lorda commerciale (CUm)	29.000	46%	medie strutture di vendita con Sv fino a 2500 mq - Cum
Superficie Utile Lorda commerciale (CUa)	29.000	46%	grandi strutture di vendita con Sv oltre 2500 mq - Cua
totale	63.000	100%	

tab.2.3 Tabella quantitativa per destinazioni d'uso a servizi

Nuovo impianto **	SUL mq	%	
Superficie Utile Lorda uffici e servizi privati (CUB)	32.500	66%	direzionale privato sempre Cub
Superficie Utile Lorda servizi pubblici e di uso pubblico (CUm)	13.000	27%	attrezzature culturali esclusi i teatri sempre Cum
Superficie Utile Lorda sport, benessere, (CUm)	3.500	7%	attrezzature collettive con SUL fino a 500 mq Cum, con SUL oltre 500mq e discoteche Cua
totale	49.000	100%	

tab.3 Tabella riassuntiva degli Standard e dei parcheggi pertinenziali secondo NPRG, art. 8 comma 1 e 2 e art. 7 comma 15 NTA

Standard urbanistici e dotazioni	Standard e dotazioni per destinazioni d'uso (mq)				Totale mq
	residenziale	ricettivo	commercio	servizi	
verde	23.307	6.400	25.200	17.640	72.547
servizi pubblici	15.947	0	0	0	15.947
parcheggi pubblici in superficie****	1.227	1.280	5.040	3.920	11.467
parcheggi pubblici interrati ****	4.906	5.120	20.160	15.680	45.866
parcheggi pertinenziali (interrati)	29.440	5.120	60.500	15.680	110.740

tab.4 Calcolo indice

Superficie dell'area di intervento	295.923 mq
Superficie a standard senza parcheggi interrati	99.961 mq
Superficie Strade (20% sup. territoriale)	59.185 mq
Superficie fondiaria complessiva	136.777 mq
Indice territoriale dell'area di intervento	0,74 mq/mq

* La **sostenibilità urbanistica**, con la quantificazione dello standard (verde, servizi e parcheggi pubblici) e delle dotazioni (parcheggi pertinenziali), è stata verificata nell'ipotesi più critica, attribuendo la quota flessibile alla destinazione non residenziale; in particolare si è verificato che, per la sostenibilità urbanistica, la quota limite (max) di flessibile attribuibile al commerciale è pari a 39.000 mq.

** Le destinazioni d'uso ammesse, secondo le indicazioni del PRG, sono le seguenti: residenziale (20%); commerciale, servizi, turistico-ricettivo (60%); flessibile (20%)

*** La norma di NPRG rimanda alla **normativa nazionale/regionale (L.R. 33/99)** di riferimento che per il **commerciale stabilisce** la superficie destinata a **parcheggi pertinenziali** in ragione di 0,5mq/1mq SV per gli **esercizi di vicinato**, in ragione di 1mq/1mq SV a cui si aggiungono 0,5mq/1mq della superficie relativa agli ulteriori spazi utili coperti destinati ad attività complementari a quella commerciale per le **medie strutture di vendita**, ed in ragione di 2mq/1mq SV a cui si aggiungono 1mq/1mq della superficie relativa agli ulteriori spazi utili coperti destinati ad attività complementari a quella commerciale per le **grandi strutture di vendita**. Si ipotizza la Superficie di Vendita coincidente con la SUL.

**** Le **superfici a standard** destinate a **parcheggi pubblici** sono considerate a raso per il 20% e interrate per l'80%

3.5.3 Parametri urbanistici dei comparti di seconda attuazione

I **comparti di seconda attuazione** completano il progetto della Centralità con l'apporto di **aree verdi** (comparti 5, 6, e 7) funzionali alla continuità del sistema ambientale e con la previsione di **interventi infrastrutturali** – nodo di scambio e viabilità ad esso connessa (comparti 4, 4bis, 4ter) e infrastruttura ferroviaria (comparto 8) – che, insieme alla ridefinizione dell'assetto della Togliatti (comparto di attuazione prioritaria), innalzano il livello di accessibilità a questo ambito urbano garantendone la sostenibilità degli interventi trasformativi previsti.

Le opere previste nei comparti 4, 4bis, 5, 7, 8 devono essere realizzate contestualmente in modo coordinato.

In particolare il **comparto 6** contiene parte di un'area più ampia (comparto 6 e 7) destinata a verde di mitigazione dal progetto TAV, strumento sovraordinato rispetto alla pianificazione urbanistica generale e pertanto recepito all'interno del SAP per garantire il coordinamento degli interventi. Dell'originario progetto TAV per quest'area, viene confermata l'attuazione solo di questa parte, mentre per il **comparto 7** la Centralità ripropone la destinazione a verde pubblico e strade così come originariamente definita dal progetto TAV. Queste aree risultano residuali, rispetto al contesto più generale, con una valenza connettiva fondamentale per la costituzione del sistema degli spazi aperti andando a colmare lacune che, allo stato attuale, interrompono la continuità del sistema stesso.

Il **comparto 5**, interno all'attuale ambito degli "Orti urbani", dà, invece, un contributo importante in termini di dotazione a verde e servizi pubblici di livello locale, in coerenza con la destinazione di PRG, ma con una superficie ridotta rispetto a quella prevista dallo strumento di pianificazione generale. Infatti, l'inserimento all'interno dell'"area degli orti" del nuovo nodo di scambio (comparto 4) e di parte della viabilità ad esso connessa, ne riduce la superficie territoriale. L'inserimento di tale area all'interno del SAP nasce dall'obiettivo di garantire la continuità verde alla scala urbana lungo la direttrice est-ovest con un coordinamento degli interventi previsti nelle aree contigue con la medesima destinazione urbanistica. Si specifica che, per quanto riguarda la valorizzazione delle preesistenze archeologiche, la definizione planovolumetrica particolareggiata di questo comparto attuativo dovrà essere corredata da un Progetto di sistemazione (rif. PRG – NTA, art. 16, comma 7).

Il **comparto urbanistico 4**, destinato a nuovo nodo di scambio, si localizza nell'"area degli orti" con la previsione di una superficie complessiva di almeno 36.000 mq sulla quale troverà posto il parcheggio di scambio per 300 posti auto, previsto in una struttura multipiano nella quale verranno ospitate anche le attrezzature connesse di servizio al nodo.

Quest'area viene introdotta dal SAP, in variante rispetto alle previsioni di PRG, internamente al perimetro della Centralità, per poter prevedere, in posizione più idonea rispetto al complesso assetto infrastrutturale di contesto, la nuova ubicazione del nodo di scambio previsto a Tor Sapienza.

Il nuovo nodo di scambio può rappresentare anche uno spazio funzionale come luogo per eventi ove localizzare il mercato domenicale di Porta Portese 2.

Il nodo di scambio, come previsto dalla normativa dello strumento urbanistico generale (cfr. PRG – NTA, art. 95, commi 3 e 4) prevede delle attrezzature complementari connesse secondo l'indice di edificabilità relativo alla sua classificazione. Questo nodo, alternativo da un punto di vista localizzativo, ma omologo, in termini di prestazioni, a quello individuato dal PRG, è di livello metropolitano e pertanto assume un indice di Et pari a 0,15 mq/mq. Dall'applicazione di tale indice alla superficie territoriale del nodo, si sviluppa una SUL pubblica di 5.400 mq, da affidare in concessione ai privati, ubicata per il 50% nel sedime del nodo di scambio, all'interno della struttura multipiano dove trova posto anche il parcheggio, e per il restante 50% nelle strutture interrato del comparto 4ter.

Questo nodo, inoltre, sviluppa una ulteriore SUL, con le medesime destinazioni, derivante dal suo inserimento all'interno della centralità. Per questa circostanza la medesima norma di piano attribuisce, in aggiunta all'indice del nodo, quello della centralità, in questo caso specifico pari a 0,33 mq/mq. Dall'applicazione di questo secondo

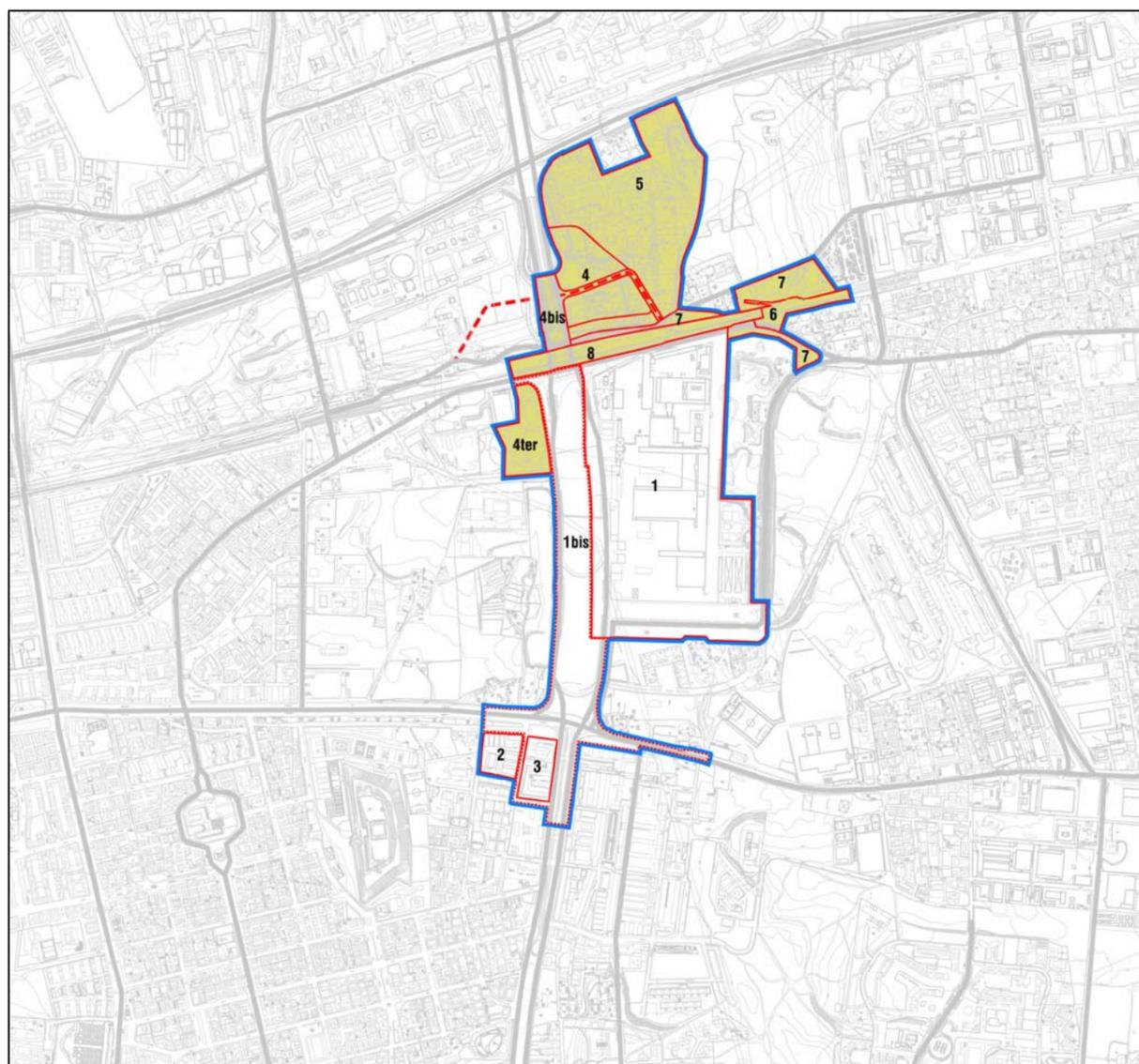
indice si sviluppa una SUL di circa 12.000 mq che la proposta progettuale individua come privata e la cui attuazione è legata alla realizzazione a parco pubblico delle aree destinate a verde dei comparti 5 e 7.

Il **comparto urbanistico 4bis**, destinato a viabilità, prevede la ridefinizione del tratto di Togliatti in viadotto sopra la ferrovia per consentire gli innesti della nuova viabilità di accesso al nodo di scambio.

Il **comparto urbanistico 4ter**, destinato dal PRG a verde pubblico di livello locale, ospiterà in strutture sotterranee parte delle strutture connesse al nuovo nodo di scambio collegate alla fermata Togliatti della prevista linea C1 della metropolitana. Tali strutture comprenderanno parte del parcheggio del nodo con una dotazione di 300 posti auto.

Il **comparto urbanistico 8** è destinato a ferrovia e aree di rispetto. L'inserimento di quest'area all'interno del SAP è motivato da esigenze di coordinamento per gli interventi necessari al miglioramento dell'accessibilità alla stazione ferroviaria ed alla sua riqualificazione.

SCHEDA C: parametri urbanistici dei comparti di seconda attuazione



	Perimetro Centralità Collatina	4	Nodo di scambio
	Comparti urbanistici	4bis	Viale Palmiro Togliatti e viabilità connessa al nodo di scambio
	Comparti urbanistici di seconda attuazione	4ter	Strutture interrato connesse al nodo di scambio
	Sedime delle opere connesse con la trasformazione	5	Verde e servizi pubblici
	Opere connesse con la trasformazione	6	Verde e opere di mitigazione
		7	Verde pubblico e viabilità
		8	Infrastruttura ferroviaria

**Centralità urbana e metropolitana "Collatina"
Municipi V e VII**

Superficie Territoriale (St)	mq	263.647
Superficie Utile Lorda (SUL)	mq	17.280

COMPARTI DI SECONDA ATTUAZIONE

Comparti urbanistici	PREVISIONI EDIFICATORIE				DESTINAZIONI D'USO		CATEGORIE DI INTERVENTO <i>art.9 delle NTA del PRG</i>
	St mq	SUL mq	SUL esistente mq	ET mq/mq	ESISTENTI	PREVISTE	
4	36.000	2.700 * 11.880		0,15 0,33**	"Orti urbani"	Nodo di scambio	nuova costruzione (NC)
4bis	16.220				Viale P.Togliatti e "orti urbani"	Viale P.Togliatti e viabilità connessa al nodo di scambio	adeguamento viario
4ter	21.350	2.700 *			Verde pubblico e viabilità	Strutture interrato connesse al nodo di scambio	nuova costruzione (NC)
5	123.420				"Orti urbani"	Verde e servizi pubblici	
6	9.171				Infrastruttura ferroviaria	Verde - opere di mitigazione	
7	30.457				Aree libere e viabilità	Verde pubblico e viabilità	
8	27.029				Infrastruttura ferroviaria	Infrastruttura ferroviaria	ristrutturazione edilizia (RE) - Stazione
Totale	263.647	17.280					

NOTA: la proposta dovrà prevedere una superficie territoriale da destinare a nodo di scambio (comparto 4) non inferiore a 36.000 mq.

* la SUL sviluppata dall'applicazione dell'indice di edificabilità territoriale del nodo di scambio di livello metropolitano (0,15 mq/mq) alla superficie del comparto 4 (36.000 mq) viene collocata per metà nel comparto 4 e per l'altra metà nel comparto 4 ter (strutture interrato).

** indice della centralità in aggiunta (art. 95, comma 4 NTA).

MIX FUNZIONALE DEI COMPARTI DI SECONDA ATTUAZIONE

DESTINAZIONI D'USO AMMESSE		COMPARTI URBANISTICI	SUL mq
0%	Abitativa	-	-
100% Non abitativa	Servizi pubblici e privati	4 - Nodo di scambio 4ter- Strutture interrato connesse al nodo di scambio	14.580 2.700
0%	Flessibile	-	-
TOTALE			17.280

PREVISIONI EDIFICATORIE - QUOTA PRIVATA E QUOTA PUBBLICA

Comparti urbanistici	SUL privata mq	SUL pubblica		cessione aree mq
		prevista mq	esistente mq	
4	11.880	2.700	-	-
4ter		2.700	-	-
Totale	11.880	-	-	-

3.6 Il sistema infrastrutturale del SAP¹³

3.6.1 L'assetto generale

Considerando più da vicino l'area oggetto della trasformazione, appare evidente che, nonostante i molti interventi programmati e in corso di realizzazione, sussistano ancora degli elementi di criticità da risolvere. Il progetto di trasformazione e riqualificazione del Centro Carni può dunque costituire un'occasione per ricercare le soluzioni ad alcuni problemi infrastrutturali, migliorative di un intero sistema a contorno, o costituire un volano per interventi da mettere in campo in un prossimo futuro. L'approfondimento di queste tematiche è scaturito in indirizzi progettuali e concreti obiettivi da perseguire.

L'adeguamento di viale Palmiro Togliatti, quale asse portante del SAP, rientra negli obiettivi di riqualificazione dell'intero ambito urbano.

Il nuovo PRG individua nella realizzazione di un viadotto stradale la soluzione tecnica da adottare, supportato da un anello di distribuzione a raso; tuttavia dopo attente verifiche, gli impatti ambientali e sociali che ne sarebbero derivati hanno indotto a valutare altre ipotesi progettuali.

Il nuovo assetto infrastrutturale proposto dal SAP, si fonda sulle risultanze delle speculazioni intorno:

- al ruolo della Togliatti e al suo impianto planimetrico;
- al completamento del cavalcavia ferroviario;
- alla soluzione da adottare per migliorare l'intersezione con la via Prenestina.

Per quanto riguarda l'impianto planimetrico di viale Palmiro Togliatti, risulta evidente l'anomalia che vede nel tratto compreso tra il cavalcavia ferroviario e via Prenestina, un ampliamento considerevole della piattaforma stradale rispetto al suo normale andamento. In questo tratto infatti le carreggiate si divaricano, lasciando al centro uno "square" di oltre cento metri, in contrasto con la sezione prevalente che vede le due carreggiate divise da uno spazio centrale, solitamente alberato, largo intorno ai venti metri.

La ridefinizione della piattaforma stradale risulta quindi in linea con quella che si potrebbe definire la "sezione tipo", affiancata da due strade laterali che permettono la differenziazione dei flussi di attraversamento da quelli di distribuzione diretti ai nuovi insediamenti previsti su ambo i lati dell'infrastruttura viaria. L'infrastruttura prevede inoltre le corsie riservate per il trasporto pubblico di superficie all'interno dello spazio centrale tra le due carreggiate.

Questo ha comportato un ridisegno dell'asse stradale ma anche una verifica progettuale, della possibile nuova configurazione delle aree prospicienti l'attuale infrastruttura viaria e in alcuni casi la rilocalizzazione delle destinazioni previste. In particolare si fa riferimento all'area destinata a parcheggio all'interno dello "square centrale" del Progetto TAV. Il parcheggio e il relativo tratto di collegamento al sottopasso pedonale di connessione tra le stazioni ferroviaria e metropolitana, risultano in evidente contrasto con il nuovo assetto stradale proposto, che vede la realizzazione di una rotatoria al fine di razionalizzare l'intersezione Togliatti – Collatina.

I parcheggi previsti sono stati quindi ricollocati in adiacenza alla viabilità laterale (lato ovest) in prossimità della futura stazione metropolitana; con questo nuovo assetto della viabilità è possibile il mantenimento del sottopasso pedonale tra le due stazioni ma non il collegamento al parcheggio, che del resto non sarebbe più funzionale.

Per quanto riguarda la viabilità del Programma di riqualificazione del Centro Servizi Prenestino, si è reso indispensabile prolungare due dei tre innesti fino alla viabilità principale per realizzare la connessione con quest'ultima nella sua nuova configurazione favorendo al contempo il deflusso del traffico veicolare sulla viabilità laterale. Il tracciato stradale più a sud è stato invece modificato nell'assetto planimetrico per consentire l'immissione diretta nel sottopasso veicolare in direzione sud.

Il nodo Togliatti – Prenestina, già oggi fortemente congestionato, vedrà in futuro un incremento del livello di criticità con l'aumento dei flussi di traffico (causati dai carichi urbanistici che graveranno sulla zona) e delle frequenze di transito dei tram. Queste ultime dipenderanno dalla realizzazione del deposito ATAC adiacente al Centro Carni e dalla previsione di prolungamento della tranvia Prenestina.

Seppure nel progetto per il deposito ATAC è previsto un sistema di semaforizzazione "a chiamata", in corrispondenza del nodo viario, in grado di discriminare il transito dei mezzi in normale esercizio da quelli diretti al deposito, è apparso tuttavia opportuno ricercare ulteriori soluzioni di natura infrastrutturale, per agevolare il deflusso veicolare. E' stata quindi verificata la possibilità di realizzazione di un'intersezione a livelli sfalsati, deviando in sottopasso i flussi principali e lasciando a raso quelli secondari e del trasporto pubblico.

Il sottopasso a due corsie per senso di marcia, presenta una sezione ridotta per la presenza del collettore Centocelle che percorre da sud a nord viale Palmiro Togliatti sotto lo "square" centrale e non consente per le sue considerevoli dimensioni, la realizzazione di una sezione più ampia, senza intervenire con una modifica del collettore stesso, opera questa che si è teso ad escludere per la difficoltà di esecuzione e per i costi molto elevati. Si dovrà invece procedere in ogni caso ad una modifica del condotto fognario posizionato sotto la sede stradale della via Prenestina che si collega al collettore Centocelle in corrispondenza del sottopasso.

Il sottopasso di viale Palmiro Togliatti recepisce la disposizione del nuovo PRG relativa all'eliminazione delle intersezioni a raso con le strade consolari.

Strettamente legato alle problematiche del nodo viario è l'adeguamento del tratto di via Prenestina compreso tra viale Togliatti e l'innesto della Prenestina bis di prossima realizzazione.

Allo stato attuale la via Prenestina, superata l'intersezione con la Togliatti in direzione GRA, presenta una repentina riduzione della sezione stradale; si verifica in questo punto una vera e propria "strozzatura", causa di forti rallentamenti, per poi proseguire con una sezione sempre ridotta rispetto ai flussi di traffico che la interessano. E' dunque indispensabile, nel tratto specificato, realizzare l'allargamento della sede stradale per consentire un regolare deflusso "da" e "per" la Prenestina bis, intervento questo, già oggetto di una Memoria di Giunta del 3/08/07.

In tal senso la proposta avanzata è di realizzare un allargamento della via Prenestina, portando il tratto viario da due a quattro corsie, con la predisposizione per il prolungamento dei binari del tram, qualora l'A.C. volesse attuare le previsioni del nuovo PRG, lungo il lato nord di via Prenestina per entrambe le direzioni di marcia, affinché non vengano intercettati i flussi principali di attraversamento est – ovest. La realizzazione dell'allargamento e del bypass consentirà una ridefinizione morfologico-funzionale della via Prenestina da via Candiani a via Longoni ormai scaricata della maggior parte dei flussi veicolari.

Altro obiettivo del SAP riguarda la razionalizzazione e riqualificazione del trasporto pubblico che dovrà necessariamente passare attraverso la realizzazione del nodo di scambio Togliatti.

Ad oggi il programma di attuazione del nodo di scambio appare disatteso per la difficoltà di accesso sia pedonale che carrabile alla stazione ferroviaria e per la mancanza di aree per la sosta, eccezion fatta per lo scambio modale tra il servizio ferroviario e quello offerto dal corridoio del trasporto pubblico recentemente reso possibile dalla realizzazione di due banchine per la fermata dei bus in corrispondenza del secondo livello dell'edificio della stazione.

¹³ rif. Tav. 4.1

Per lo scambio modale si ritiene importante la riconfigurazione dell'attuale stazione ferroviaria che consenta il mantenimento delle fermate del corridoio per il trasporto pubblico, ma soprattutto la collocazione di quest'ultimo al centro dello "square" per tutta l'estensione di viale Palmiro Togliatti; l'intervento dovrà riguardare anche i tratti già attuati, rispetto ai quali è stata invece realizzata una "corsia dedicata" all'interno della carreggiata, riducendo le corsie per il trasporto privato.

Infine l'individuazione delle aree da destinare a nodo di scambio secondo il nuovo PRG non sembra adeguata allo svolgimento di un servizio efficiente a causa dell'eccessiva distanza dalle stazioni ferroviarie (rif. par. 2.1.4); inoltre su parte di queste insistono il progetto di sistemazione TAV e il punto Verde Qualità C5.9 Tor Sapienza.

E' apparso quindi opportuno provvedere ad una nuova localizzazione del nodo di scambio, individuando aree, più idonee alla funzionalità del nodo stesso. Ne è derivata la definizione di un nodo di scambio che potremmo definire "bipolare" in quanto suddiviso in due aree a nord e a sud della stazione ferroviaria. La frammentazione del nodo ha consentito di dislocare le aree per la sosta e per i servizi in più punti, evitando la concentrazione dei flussi veicolari e favorendone al contempo l'accessibilità.

All'interno della Centralità Collatina non è stato possibile ricollocare totalmente la superficie territoriale individuata dal nuovo PRG, tuttavia è stato non solo salvaguardato ma anche incrementato, il livello prestazionale in termini di attrezzature a servizio del nodo, grazie alla condizione di localizzazione di questo all'interno della centralità. In questo caso il nodo acquisirà infatti un'edificabilità pari all'indice di edificabilità territoriale per i nodi di livello metropolitano, normalmente fissato a 0,15mq/mq, in aggiunta all'indice complessivo della centralità così come previsto dalle NTA (Art. 95, comma 4). Quindi seppure la superficie territoriale del nuovo nodo risulta di 36.000 mq a fronte dei 56.000 previsti, grazie alla condizione suddetta le attrezzature a servizio del nodo passeranno da una superficie prevista di 8.400 mq a 17.280 mq, da suddividersi nelle due localizzazioni individuate: 2.700 mq nella struttura interrata in prossimità della stazione metro C1 e la restante parte (14.580 mq) nell'area degli Orti.

E' stata infine fatta una stima qualitativa, in assenza di strumenti calibrati ad hoc, per il dimensionamento del parcheggio di scambio che ha portato ad una valutazione di posti auto pari a circa 750 così ripartiti: circa 150 posti a raso (in sostituzione di quelli previsti nell'ambito delle opere TAV a servizio della stazione ferroviaria) e circa 300 in parcheggio interrato in prossimità della futura stazione metropolitana C1; circa 300 posti auto in parcheggio multipiano nell'area degli "orti urbani". Quest'ultimo vedrà un impiego durante i giorni feriali a servizio del nodo di scambio mentre la domenica potrà essere utilizzato dagli addetti e visitatori del mercato domenicale di Porta Portese 2 rilocalizzato in adiacenza.

La realizzazione dei parcheggi e attrezzature potrebbe avvenire secondo la tempistica dettata dalle esigenze di attuazione del nodo stesso: in un primo momento il parcheggio a raso, successivamente la struttura multipiano nell'area degli orti in quanto inserita in un comparto di attuazione secondaria (n.4) e contestualmente alla realizzazione della stazione metropolitana, il parcheggio interrato e le restanti attrezzature per lo scambio.

Per la completa funzionalità del nodo è infine indispensabile il miglioramento dell'accessibilità carrabile. A tal fine è stata verificata, in sede di approfondimento progettuale, la necessità di realizzare un percorso direttamente collegato alla viabilità principale, in entrambe le direzioni, che interessa le aree degli "orti urbani" ed ex ITALGAS, attraverso via Collatina Vecchia. L'ipotesi verificata prevede una viabilità a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia di 3,50 metri. Il tratto di viabilità proposto, dovrebbe essere realizzato in parte all'interno di una proposta di insediamento localizzata in prossimità di via del Flauto. Anche in questo caso per un efficace inserimento del percorso di distribuzione, si renderebbe indispensabile la modifica dell'assetto infrastrutturale proposto nel progetto del nuovo insediamento.

In ultima analisi si pone l'attenzione su altri interventi che potrebbero essere messi in campo in un prossimo futuro quali: un tracciato alternativo del tram (cfr. par. 3.2) per il prolungamento verso via Longoni, la riorganizzazione del nodo viario De Chirico – Collatina – Severini – Sansoni e la razionalizzazione dei flussi di traffico nel tratto di via Palmiro Togliatti immediatamente a nord dell'A24.

Per quanto riguarda il nodo viario De Chirico – Collatina – Severini – Sansoni, se ne auspica la riorganizzazione attraverso un sistema a due rotatorie alla confluenza dei tracciati viari suddetti. A tal fine si rende indispensabile anche la modifica del tratto terminale di viale De Chirico in continuità con il suo asse stradale.

Infine l'intervento di razionalizzazione dei flussi di traffico a nord dell'A24 dovrà riguardare in particolare il tratto di strada tra la rampa in entrata dal tratto urbano dell'autostrada e via Sacco e Vanzetti dove si verificano dei rallentamenti sia per il traffico diretto a nord che per quello diretto a sud.

3.6.2 Sintesi delle verifiche trasportistiche

Il complesso degli interventi illustrati sono stati verificati dal punto di vista trasportistico, attraverso modelli di simulazione di livello macroscopico e microscopico, nello studio specialistico allegato (Il Contributi Specialistici - 1 Studio Trasportistico), al quale si rimanda.

E' doveroso tuttavia precisare che lo studio trasportistico in questione, è stato redatto nel marzo del 2008 quando le previsioni sul mix funzionale per l'area del Centro Carni e del Centro Servizi Prenestino, risultavano differenti dalle attuali, con particolare riferimento alle funzioni residenziale e commerciale. Ciononostante le conclusioni dello studio sono da ritenersi ancora valide in quanto a seguito di nuove valutazioni relativamente ai pesi insediativi in termini di addetti, residenti e visitatori, le variazioni intervenute non modificano in maniera significativa il quadro degli spostamenti simulato precedentemente.

Per la valutazione di livello macroscopico dell'impatto prodotto sul sistema stradale dalla realizzazione degli interventi proposti sono stati utilizzati i modelli di livello metropolitano dello stato attuale e di breve-medio periodo realizzati dall'ATAC per conto dell'Amministrazione Comunale di Roma, estraendo i grafi rappresentativi di rete e le relative matrici in rapporto ad un'area ridotta intorno al Centro Carni (compresa tra la Circonvallazione Orientale, via Nomentana, il GRA e via Appia Nuova).

Le simulazioni nello scenario di breve-medio periodo hanno evidenziato un uso intenso delle infrastrutture delle categorie superiori (autostrade, scorrimento, interquartiere), che in molti tratti lavorano in condizioni di saturazione.

Meno critici risultano i livelli di servizio sugli elementi di rete delle categorie inferiori (quartiere, interzonali). Rispetto allo stato di fatto si riscontra però una crescita dei flussi di traffico, soprattutto su via Prenestina potenziata con la Prenestina bis, indotti dall'aumento di domanda contestuale all'assenza di capacità residua sulla viabilità dei livelli superiori.

Specificamente per l'immediato intorno del Centro Carni si evidenziano i seguenti aspetti:

- l'assetto di viale Togliatti è in grado di assorbire l'aumento di domanda prodotto dal Centro Carni e dagli insediamenti vicini con miglioramento dei livelli di servizio sul grande asse stradale nel tratto antistante;
- l'assetto in forma di rotatoria dell'intersezione tra viale Palmiro Togliatti e via Collatina risulta lavorare su buoni livelli di servizio;
- la soluzione con sottopasso di viale Togliatti presenta invece livelli di servizio di nodo accettabili.

Il modello di microsimulazione è stato utilizzato per analizzare in termini dinamici quanto proposto dai modelli del livello macroscopico, ovvero seguendo istante per istante l'evolversi dello stato della rete e tenendo conto del moto dei veicoli presi singolarmente.

La microsimulazione del nuovo assetto infrastrutturale ha confermato quanto anticipato dal modello di macrosimulazione:

- l'assetto del nodo consente di servire i flussi di traffico con buoni livelli di servizio, a patto di continuare a mantenere indirette le svolte in sinistra da via Prenestina verso viale Palmiro Togliatti a parità di quanto oggi avviene;

- l'organizzazione di viale Palmiro Togliatti, con separazione delle manovre di attraversamento sulle carreggiate principali dalla distribuzione del traffico locale sulle laterali, consente un deflusso regolare. Si è invece riscontrato un aumento della criticità all'altezza di Colli Aniene per la direzione sud-nord: qui si verifica l'insufficienza dell'attuale tronco di scambio che consente l'incrocio delle manovre su viale Palmiro Togliatti da sud a nord con quelle in uscita dall'A24 provenienza GRA e dirette sulla Togliatti verso sud.

3.7 Invarianti di riferimento progettuale per i sistemi della mobilità, ambientale, insediativo – Approfondimenti progettuali¹⁴

Il SAP definisce le invarianti di riferimento progettuale, specificate per i tre sistemi della mobilità, ambientale ed insediativo, e rappresentate in un unico elaborato di cui alla tav. 4.2, distinguendo quelle che hanno l'assetto morfologico definito dal SAP stesso da quelle il cui assetto morfologico dovrà essere definito in fase progettuale successiva.

Per gli *Ambiti di interesse* in particolare il SAP definisce le invarianti di indirizzo progettuale per la soluzione della sovrapposizione dei programmi e dei nodi critici e le soluzioni migliorative relativamente al sistema infrastrutturale, dei parcheggi, del verde, dei percorsi e delle piste ciclabili.

Per il **sistema delle infrastrutture per la mobilità le invarianti, con assetto morfologico definito dal SAP**, sono:

- il nuovo assetto di viale Palmiro Togliatti;
- l'intersezione con viale Palmiro Togliatti delle due viabilità trasversali interne al Centro Carni in continuità con la rete stradale esistente e quella di progetto prevista dal Programma Centro Servizi Prenestino;
- la riconfigurazione del nodo viario Togliatti – Prenestina attraverso la definizione di un'intersezione a livelli sfalsati;
- il riposizionamento dell'asta tranviaria nel tratto dall'intersezione Togliatti-Prenestina fino al nuovo deposito ATAC;
- la rilocalizzazione del parcheggio previsto dal progetto TAV a servizio della fermata FR2 sul lato ovest di viale Palmiro Togliatti nella sua nuova configurazione.

Il nuovo assetto di viale Palmiro Togliatti rispetta le caratteristiche geometriche prescritte dalla normativa nazionale e in particolare del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 5 del 05/11/2001 e del Regolamento viario del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Roma relativamente alle infrastrutture viarie urbane interquartiere.

L'infrastruttura prevede uno sviluppo per circa 1.100 metri dal cavalcavia ferroviario (FR2 – TAV), completando il manufatto esistente, fino a superare in sottopasso l'intersezione stradale con via Prenestina.

La piattaforma stradale si compone di due carreggiate di tre corsie per senso di marcia per il traffico privato ed una corsia per senso di marcia, in sede riservata per il trasporto pubblico, posta all'interno dello spazio centrale verde la cui larghezza pari a 6 metri per lato, consente la realizzazione delle banchine di fermata. Due delle tre corsie previste per il traffico veicolare hanno una larghezza di 3,25 metri, mentre la corsia più esterna è di 3,5 metri per permettere il transito dei mezzi pesanti (cfr. Fig. 01); le corsie per il trasporto pubblico (3,5 metri di larghezza) ospitano nel tratto compreso tra piazzale Pascali e via Prenestina i binari della nuova asta tranviaria diretta al deposito. Allo stesso modo si prevede il transito del corridoio e del tram nella stessa sede superata via Prenestina, per il tratto interessato dal servizio tranviario.

L'asta tranviaria subisce nel nuovo assetto una modifica rispetto a quanto previsto nel progetto ATAC poiché se ne prevede lo spostamento al centro dell'infrastruttura, per il tratto lungo la Palmiro Togliatti e lungo il lato sud di p.le Pascali per la parte restante. Questo consentirà da un lato di comprimere il fascio infrastrutturale lungo la Togliatti, dall'altro di separare la viabilità di bordo del Centro Carni dal fascio di binari nel tratto di p.le Pascali, lasciando il posto ad una "zona filtro" che ne attenuerà gli impatti visivo ed acustico. Questo nuovo assetto comporterà una completa revisione delle sistemazioni previste nel progetto ATAC per l'area di piazzale Pascali e per l'intersezione viaria Angeli - Severini – Campigli.

Il tratto di viabilità a raso, compreso tra le rampe del cavalcavia ed il sottopasso, è affiancato da una viabilità laterale a senso unico di marcia (sezione trasversale minima di 5,50 mt), che consente di deviare dalla corsia di attraversamento i flussi diretti ai nuovi insediamenti ed al sistema della sosta. Le strade laterali (da realizzarsi all'interno della fascia di pertinenza di viale P. Togliatti nel suo nuovo assetto), si connettono alla viabilità principale attraverso dei varchi lungo il percorso e in occasione delle due intersezioni semaforizzate, il cui impianto e giacitura, in continuità con la viabilità esistente e di previsione, sono definiti dal SAP. In corrispondenza di dette intersezioni sono quindi consentiti anche i flussi di attraversamento tra gli insediamenti posti ai lati della Togliatti ed ammesse tutte le manovre, a meno della svolta a sinistra che avviene in maniera alternata (cfr. fase 2 Fig.02 – Fig.03).

Il nuovo assetto di viale Palmiro Togliatti coadiuvato dalla viabilità laterale consente di aumentare la capacità dell'infrastruttura stradale senza incrementarne la velocità di percorrenza.

¹⁴ rif. Tav. 4.2.



Fig.01 Il nuovo assetto di viale Palmiro Togliatti: cavalcavia ferroviario e sezione tipo

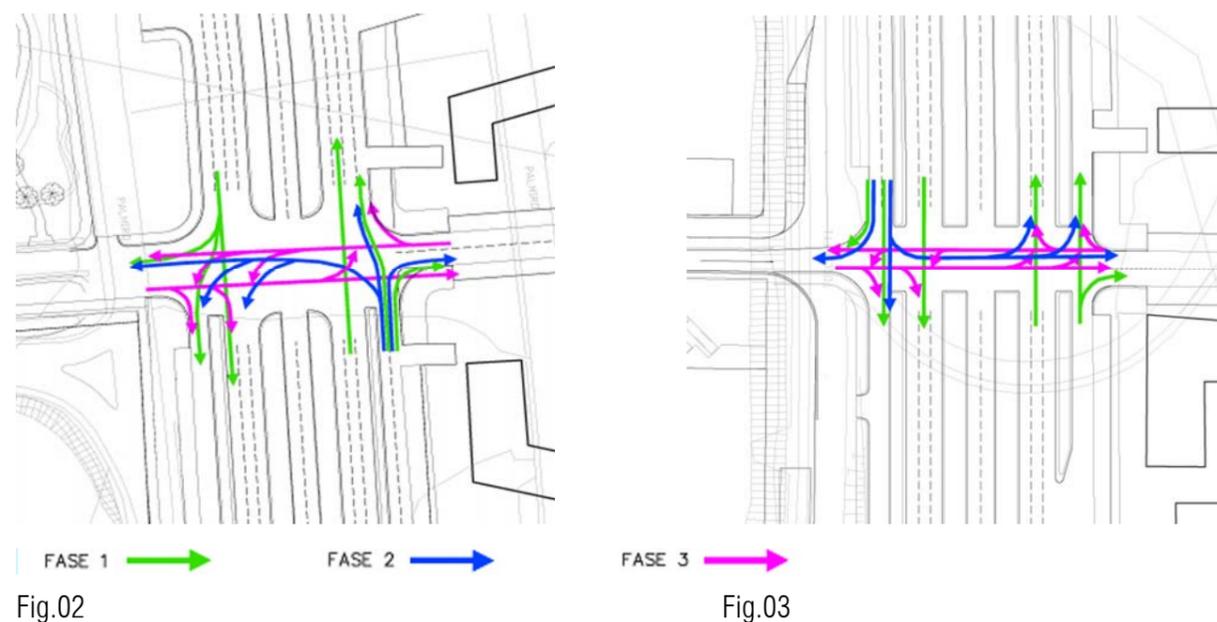


Fig.02

Fig.03

Una terza intersezione semaforica è localizzata in corrispondenza di p.le Pascali per disciplinare il transito dei tram diretti al deposito e le immissioni verso la viabilità principale.

A nord la viabilità laterale si inserisce sulla Collatina attraverso una rotatoria che consente un più facile defluire dei flussi veicolari, mentre a sud si immette sulla Prenestina.

In prossimità dell'intersezione con via Prenestina, due delle tre corsie di transito dei flussi principali, proseguono in sottopasso, mentre il trasporto pubblico e la restante corsia per il traffico veicolare procedono a raso. Le rampe di ingresso ed uscita dal sottopasso, così come quelle del cavalcavia, presentano pendenze longitudinali consentite per una viabilità di tipo interquartiere, in relazione anche alla presenza o meno del transito di mezzi pubblici, tali da comprimerne al massimo lo sviluppo longitudinale per ridurre gli impatti sul contesto insediativo circostante.

L'intersezione a raso semaforizzata permette il transito dei veicoli lungo la Prenestina, mentre sono consentite le sole manovre in direzione nord e di svolta a sinistra per i veicoli provenienti dalla Togliatti. Le manovre di svolta a destra sono sempre consentite dalla viabilità laterale.

Il sottopasso è a sezione ridotta, per le motivazioni precedentemente espresse, con due corsie per senso di marcia rispettivamente di 3,25 e 3,50 metri affiancate da banchine in destra e in sinistra di 1,5 e 0,5 metri; inoltre la posizione delle rampe in uscita dal sottopasso in direzione sud non consentono il mantenimento di una corsia a raso. Gli accessi alla sede del Municipio VII e la svolta a destra, per coloro che provengono dalla via Prenestina, saranno possibili da via del Larici, mentre la svolta *indiretta* attraverso via Manfredonia e via Ascoli Satriano, consentirà di immettersi su viale Palmiro Togliatti in direzione nord (cfr. fig. 04).

Infine costituisce invariante progettuale con assetto morfologico definito anche l'area per il parcheggio a servizio della stazione ferroviaria che nella nuova configurazione di viale Palmiro Togliatti trova la sua più idonea collocazione sul lato ovest dell'infrastruttura viaria, in prossimità della fermata Togliatti e della futura stazione della linea metropolitana C1. La nuova localizzazione del parcheggio consente inoltre la realizzazione della rotatoria alla quota dell'attuale via Collatina.

Per il **sistema delle infrastrutture per la mobilità** le invariante del SAP, con assetto morfologico da definire in fase progettuale successiva, sono le seguenti:

- la viabilità interna all'area del Centro Carni;
- la localizzazione dei parcheggi e attrezzature per lo scambio nell'area degli Orti e in prossimità dell'area della futura stazione metro C1 – Togliatti;
- le connessioni viarie di distribuzione all'area degli Orti e all'area ex Italgas a servizio del nodo di scambio;
- la riconfigurazione e rifunzionalizzazione della fermata della FR2 Togliatti;
- la previsione di parcheggi pubblici a raso in affiancamento alla viabilità laterale di viale Palmiro Togliatti;
- le connessioni pedonali tra le aree interne al SAP e con i quartieri limitrofi.

L'assetto viabilistico interno all'area del Centro Carni dovrà prevedere una viabilità di organizzazione della circolazione interna (con orientamento nord-sud, che metta in collegamento piazzale Pascali con via Collatina) e connessioni viarie trasversali. In entrambi i casi gli assi viari dovranno avere la configurazione di viali alberati con sezioni indicative rispettivamente di 25 e 20 metri compresi i parcheggi pubblici a raso in affiancamento; la giacitura e l'assetto morfologico saranno da definire nelle successive fasi progettuali, mentre sono vincolanti i due innesti della viabilità trasversale sulla Togliatti (intersezioni semaforizzate), in continuità con la rete stradale esistente e prevista dal Programma Centro Servizi Prenestino.

La localizzazione del nodo di scambio, impone la previsione di una viabilità di distribuzione alle aree degli "Orti" ed ex ITALGAS funzionale al miglioramento dell'accessibilità al nodo, in connessione con la viabilità esistente e di progetto (viale Palmiro Togliatti, via Collatina Vecchia e suo adeguamento).

Strettamente legata alle tematiche del nodo di scambio è la previsione di riconfigurazione e rifunzionalizzazione della fermata FR2 Togliatti, oggetto di pianificazione del comparto di seconda attuazione (n. 8).

Lungo la viabilità laterale della Togliatti dovrà essere prevista la sosta a raso che potrà subire una diversa configurazione rispetto a quanto proposto dal SAP così come la sistemazione a verde individuata negli spazi residuali lungo il lato ovest e lungo la parte terminale del lato est.

I progetti per la realizzazione delle connessioni pedonali, al fine di facilitare le relazioni tra i vari insediamenti, con il superamento delle barriere infrastrutturali, dovranno rispettare la localizzazione indicata nel SAP.

Per il sistema ambientale e degli spazi aperti le invariante di riferimento progettuale del SAP (Tav. 4.2), con assetto morfologico da definire in fase progettuale successiva sono le seguenti:

- sistemazione a verde di aree e soluzioni per la messa in rete delle risorse naturali per attuare la continuità ambientale (*Rete ecologica* Art. 72 NTA –PRG):
 - PVQ/TAV/ATAC/Parco Severini,
 - Parco Severini/ PVQ/Casale Rosso/ Prenestina/Tenuta Mistica,
 - Area ex Italgas/Acquedotto Vergine /Orti Urbani con progetto di sistemazione/valorizzazione dei beni archeologici (*Progetto di sistemazione*, commi 5,6,7 Art.16 NTA – PRG),
- parco lineare boscato con valenza di mitigazione ambientale alle infrastrutture tranviarie (Deposito ATAC),
- connessioni lineari di verde trasversali nell'area del Centro Carni tra il parco lineare boscato ed il viale alberato della Togliatti,
- sequenza di ampi spazi aperti pedonali e ciclabili di collegamento tra la stazione FR2 e p.le P.Pascali,
- riqualificazione dello spazio aperto incrocio Prenestina Togliatti fronte Capannoni Depositeria Comunale, sede del Municipio e della scuola, e di Quarticcio, e di Quarticcio,



Fig.04 Il nuovo assetto di viale Palmiro Togliatti: nodo Togliatti - Prenestina

- percorsi ciclabili in continuità ed integrazione con le piste ciclabili esistenti e di previsione, e di attraversamento degli spazi aperti sia a verde che pavimentati previsti dal SAP,
- percorsi pedonali in continuità con i tracciati di connessione con i luoghi centrali degli insediamenti e con gli spazi aperti sia a verde che pavimentati previsti dal SAP,
- parco attrezzato nell'area degli "Orti urbani".

Per il **sistema insediativo le invarianti del SAP, con assetto morfologico da definire in fase progettuale successiva** sono le seguenti:

- polo attrattivo, nell'area del Centro Carni, con servizi ed attrezzature di rango urbano in corrispondenza dello spazio aperto configurato in prossimità della stazione FR2,
- polo attrattivo, nell'area del Centro Carni, con servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico in corrispondenza degli spazi aperti configurati in prossimità di p.le P.Pascali,
- allineamento continuo, nell'area del Centro Carni, nel fronte sulla Togliatti con arretramento rispetto al nastro pedonale,
- polo attrattivo, nel complesso ex sede del Municipio VII, Istituto scolastico e ex Depositeria Comunale, di servizi ed attrezzature pubbliche con valenza locale;
- attrezzamento, nell'area degli "Orti urbani", del Parco con strutture per il tempo libero, con l'area mercatale e per eventi oltre al nodo di scambio con relative attrezzature.

3.8 Prescrizioni ed indicazioni - Approfondimenti progettuali per i sistemi della mobilità, ambientale, insediativo¹⁵

Attraverso la costruzione di un'armatura ambientale di connessioni verdi e di un sistema infrastrutturale di reti di comunicazione e di trasporto, il SAP propone per il sistema insediativo ed in particolare per l'area del Centro Carni una **forma-tessuto** in quanto ritenuta quella più capace "di fare città", di riprodurre e radicare condizioni urbane, ossia di assicurare l'integrazione e non l'esclusione con l'intorno e con l'esistente.

La forma-tessuto si struttura su un **telaio di spazi aperti e di connessioni** che diviene il legante che unisce gli spazi collettivi e quelli commerciali alle attività e ai servizi in un ambiente abitativo che vuole privilegiare la pedonalità e la mobilità lenta. Il telaio si configura in diversi elementi principali, orditi parallelamente, intersecati e integrati in senso trasversale dal sistema pedonale e dalla penetrazione degli spazi verdi:

- Il primo riguarda **lo spazio della Togliatti**, non tanto e non solo con riferimento alle caratteristiche della sua sezione e della sua attraversabilità, ma del modo con cui la forma-tessuto possa mutuare un sistema insediativo capace di valorizzarne le implicazioni urbanistiche e architettoniche: l'ampio nastro pedonale, l'allineamento e la disposizione degli edifici, la permeabilità verso gli spazi interni pedonali e l'eventuale organizzazione di attività ai piani terra.
- Il secondo riguarda **la sequenza di spazi pedonali** sui quali si aprono le attività commerciali, organizzate anche esse con un impianto "forma tessuto". Un nastro lungo più di seicento metri, modellabile a partire dai basamenti degli edifici che vi si affacciano che, con soluzioni sempre diverse, ne comprimono l'invaso pubblico fino a trasformarlo in una larga strada pedonale o lo dilatano trasformandolo in slarghi/piazze.

¹⁵ rif. Tav. 4.3, 4.4, 4.5

- Il terzo riguarda la **strada che innerva il quartiere** e organizza la circolazione interna attraverso una mobilità lenta e sicura, accompagnata da ampi marciapiedi e parterre alberati lungo i quali passeggiare. Su questa spina centrale si affacciano e si allineano gli insediamenti a carattere terziario e residenziale, vivacizzati da un'offerta di commerciale e di esercizi pubblici al piano terra: un ambiente di mediazione tra la grande strada urbana e la parte più interna a carattere prevalentemente abitativo.
- La quarta componente è costituita da un ampio **giardino lineare** che offre insieme un bordo qualificato e un ulteriore elemento, questo di carattere naturale, in cui "impaginare" l'assetto urbanistico dell'intervento.

La trama longitudinale e trasversale permette pertanto di aprire e arricchire la struttura a doppio ordine di isolati urbani che il sistema di assetto viabilistico tende a determinare. Gli spazi aperti generano il sistema connettivo con cui gli edifici di progetto dovranno strettamente integrarsi

La forma-tessuto si dispiega lungo l'asse della Togliatti generando un *continuum* urbano che a sua volta genera **ambienti insediativi distinti**: il fronte urbano sulla Togliatti, il tessuto poroso centrale, polifunzionale e integrato che si organizza lungo la strada centrale alberata, il tessuto abitativo:

- **il tessuto insediativo lineare** sulla Togliatti si caratterizza per l'allineamento dei basamenti dai quali spiccano fronti arretrati e corpi alti concepiti per essere percepiti in maniera dinamica. Gli ampi basamenti sono più funzionali all'insediamento delle strutture commerciali, dei pubblici servizi e alle attività espositive e terziarie che richiedono spaziosi open-space;
- **il tessuto poroso centrale** è funzionale alla costruzione della fisionomia urbana della strada alberata mediana, costruita per allineamento prevalente dei fronti, permeabilità dei piani terra alle funzioni commerciali e alle relazioni trasversali, porosità e integrazione;
- l'ambiente insediativo del **tessuto abitativo** si apre a una ricca diversificazione di tipi residenziali, alternando edifici con distribuzione puntiforme, in linea, e a fronte continuo, che insieme consentono varietà di offerta e maggior aderenza alle condizioni urbanistiche del disegno proposto, nonché integrazione con le preesistenze, il verde e gli spazi aperti, pubblici e collettivi, di progetto.

Negli elaborati di approfondimento progettuale (rif. Tavv. 4.3, 4.4, 4.5, *Prescrizioni e indicazioni per il sistema della mobilità, per il sistema degli spazi aperti, per il sistema insediativo*), finalizzati essenzialmente al confronto concorrenziale per l'alienazione delle aree nei comparti di attuazione prioritaria, i principi sopraenunciati vengono applicati puntualmente, evidenziando gli **elementi ritenuti prescrittivi e quelli con valore indicativo** del SAP.

3.9 Progetto Urbano di iniziativa pubblica – Assetto proprietario¹⁶

Come detto in premessa, il SAP è di iniziativa pubblica sia per le finalità in esso contenute, sia in quanto il Comune - in qualità di proprietario dell'area del complesso edilizio del *Centro Carni* e della *Depositeria Comunale* - intende procedere all'alienazione dell'area di proprietà pubblica nell'ambito di un intervento di riqualificazione urbana con obiettivi definiti e condivisi.

I dati relativi all'assetto proprietario, sintetizzati graficamente nella tav. 3.9, sono stati reperiti attraverso visure presso il catasto Terreni e Fabbricati.

Nel caso di particelle ricadenti parzialmente all'interno dei perimetri dei comparti, al fine di definire comunque la superficie catastale della nuova centralità e dei comparti stessi, si è provveduto a misurare le aree attraverso strumenti informatici (Autocad).

¹⁶ rif. Tav. 3.9.

La superficie territoriale complessiva della centralità, misurata attraverso le visure catastali (comprensiva di strade e fossi per una superficie di 53.737 mq), risulta essere pari a 701.520 mq.

Di tale superficie, risulta che:

- il Comune di Roma è proprietario di 454.035 mq (comprensivi di strade e fossi) localizzati per la maggior parte nel complesso del Centro Carni;
- i privati sono proprietari per 207.877 mq, localizzati per la maggior parte nell'area dei cosiddetti Orti;
- i rimanenti 39.608 mq sono suddivisi tra ATAC, il gruppo FS, l'ATER, la Società Autostrade Abruzzesi.

Si segnalano anche alcune anomalie in via di definizione nelle sedi di competenza come le particelle 64, 560, 943 e 950 del foglio 637 e la particella 1003 del Foglio 638 le cui proprietà risultano ancora private nonostante facciano parte di aree a destinazione pubblica come strade (viale P.Togliatti, o via Prenestina) e verde pubblico. Nelle fasi successive di progettazione sarà necessario avviare le opportune verifiche presso la Conservatoria del Comune di Roma.

Per ogni dettaglio sulle visure catastali dell'intera Centralità si rimanda alle relative tabelle (All.I Assetto proprietario su impianto meccanografico).

In particolare l'assetto proprietario dei comparti di attuazione prioritaria su base catastale e le relative visure vengono riportate negli elaborati del Contributo specialistico 10. Assetto proprietario dei comparti di attuazione prioritaria.