ROMA

Comune di Roma

Protocollo RC n. 28320/06

ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA COMUNALE

(SEDUTA DEL 6 DICEMBRE 2006)

L'anno duemilasei, il giorno di mercoledì sei del mese di dicembre, alle ore 14,45, nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è adunata la Giunta Comunale di Roma, così composta:

1	VELTRONI WALTER	*Sindaco*	10	ESPOSITO DARIO	*Assessore*
2	GARAVAGLIA MARIAPIA	*Vice Sindaco*	11	GRAMAGLIA MARIELLA	"
3	BORGNA GIOVANNI	*Assessore*	12	MILANO RAFFAELA	"
4	CALAMANTE MAURO	"	13	MINELLI CLAUDIO	"
5	CAUSI MARCO	"	14	MORASSUT ROBERTO	"
6	COSCIA MARIA	"	15	POMPONI DANTE	"
7	D'ALESSANDRO GIANCARLO	"	16	RIZZO GAETANO	"
8	DI RENZO LIA	"	17	TOUADI JEAN LEONARD	"
9	D'UBALDO LUCIO ALESSIO	"			

Sono presenti l'On.le Sindaco, il Vice Sindaco e gli Assessori Borgna, Calamante, Causi, Coscia, D'Alessandro, Di Renzo, D'Ubaldo, Esposito, Gramaglia, Milano, Minelli, Morassut, Pomponi, Rizzo e Touadi.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Vincenzo Gagliani Caputo.

(O M I S S I S)

Deliberazione n. 664

Aggiornamento della deliberazione della Giunta Comunale n. 417 del 16 luglio 2002 relativa alla redazione del Progetto Urbano "S. Lorenzo - Circonvallazione interna - Vallo ferroviario" e conferma degli indirizzi in essa contenuti.

Premesso che il P.R.G. vigente prevede la realizzazione della cosiddetta Circonvallazione Interna fra la "Batteria Nomentana" e Via Cristoforo Colombo con un tracciato che segue il tratto sud orientale dell'anello ferroviario e la conferma di Viale Palmiro Togliatti come strada tangenziale in continuità con il sottopasso del Parco dell'Appia Antica fino all'Eur;

Che tali previsioni, oggetto di una apposita Variante al P.R.G. vigente che le ha considerate come le principali infrastrutture di circonvallazione dell'area urbana centrale di Roma, svolgono un ruolo fra loro complementare, in sostituzione dell'Asse attrezzato dello SDO, cancellato con la medesima variante urbanistica;

Che lo strumento generale ha tuttavia individuato in modo schematico soltanto il loro tracciato senza precisare le caratteristiche funzionali e le modalità di interconnessione con la restante rete viaria di superficie e con il sistema del trasporto pubblico;

Che comunque sono da considerare rilevanti le ricadute funzionali ed ambientali della realizzazione di queste opere non solo per il decisivo miglioramento delle connessioni interne al settore urbano orientale e del suo collegamento con il settore meridionale ma soprattutto per il controllo e la mitigazione degli impatti nei confronti dei quartieri attraversati e l'eliminazione dei flussi veicolari di attraversamento del Parco dell'Appia Antica;

Che per quanto attiene la Circonvallazione Interna, il tratto nord fra l'autostrada A24 e la "Batteria Nomentana", funzionale anche all'attuazione della centralità "Stazione Tiburtina-Pietralata", sta seguendo il suo percorso attuativo in quanto la parte fra Ponte Lanciani e Via Tiburtina è già realizzata mentre il completamento della strada è in corso di attuazione e sarà attivato contestualmente alla nuova Stazione Tiburtina come grande stazione di transito della linea TAV Roma-Napoli;

Che il nuovo P.R.G. di Roma, adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 33 del 19-20 marzo 2003, per quanto riguarda il disegno del completamento e del riassetto della rete viaria nel territorio comunale, ha tra l'altro individuato la "poligonale di "Circonvallazione interna" dell'area centrale", come uno dei maggiori sistemi di collegamento e distribuzione a scala urbana e di settore unitamente al "Sistema a rete orientale" fra la città consolidata e l'area dei Castelli romani;

Che tale "poligonale di "Circonvallazione interna" dell'area centrale", definita nella Relazione del nuovo P.R.G. come "l'unico percorso semianulare all'interno del G.R.A., con caratteristiche di scorrimento (viabilità primaria urbana)" il cui tracciato è per buona parte in affiancamento alla linea di cintura ferroviaria e in posizione distante da insediamenti residenziali, deve essere completato e riqualificato nelle seguenti tratte:

a) tratta sud: da Via Appia Nuova a Magliana-Newton in parte di nuova realizzazione in tunnel sotto il Parco dell'Appia Antica, con diramazioni verso Via Cristoforo Colombo e Via Laurentina, e con la riconnessione con Viale Newton e l'autostrada Roma-aeroporto di Fiumicino attraverso un nuovo ponte e l'attrezzaggio di un nodo viario complesso;
b) tratta est: da Via Nomentana a Via Appia Nuova, in parte in corso di realizzazione fra la Via Nomentana e l'autostrada A24, in parte di nuova previsione;

Che nel tratto successivo fra l'autostrada A24 e Via Appia Nuova, ovvero fino al punto di innesto del nuovo tunnel sotto il Parco dell'Appia Antica, il progetto di P.R.G. che la Giunta Comunale ha sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale ha previsto un tracciato quasi interamente in tunnel e lungo il tracciato della ferrovia Roma-Napoli che avrebbe dovuto sostituire la funzione di collegamento urbano svolta attualmente dall'itinerario soprelevata di S. Lorenzo, Via La Spezia, Via Magna Grecia, Via Cilicia, Via Cristoforo Colombo, una volta demolita la predetta soprelevata e declassato l'intero itinerario a collegamento di carattere locale;

Che, in sostanza, il nuovo P.R.G. ha inteso completare in posizione più centrale la nuova Circonvallazione Interna come viabilità primaria con caratteristiche di scorrimento, allontanandola dalle aree abitate e interrandola per buona parte del tracciato, minimizzando così l'impatto ambientale, mentre ha previsto che la rimanente viabilità del settore orientale, compreso Viale Palmiro Togliatti, sia caratterizzata da una viabilità principale urbana di tipo interquartiere con caratteristiche di traffico più lento, di viale alberato e di strada dunque più integrata con il tessuto abitativo, commerciale e dei servizi esistenti e previsti;

Che in sede di adozione del nuovo P.R.G. da parte del Consiglio Comunale, un apposito emendamento, recepito nella "Norma di rinvio" di cui all'art. 106 delle Norme Tecniche di Attuazione, ha cancellato dagli elaborati grafici del nuovo P.R.G. il predetto tracciato in tunnel della Circonvallazione Interna e rinviato la ricerca della soluzione

definitiva del tracciato in sede di approvazione del Progetto Urbano "S. Lorenzo – Circonvallazione interna – Vallo ferroviario";

Che il predetto Progetto Urbano, previsto dall'art. 106 (Norma di rinvio) delle Norme Tecniche di Attuazione del nuovo P.R.G., erroneamente riferito al tratto "S. Lorenzo–Stazione Tuscolana–Vallo ferroviario–Pontelungo", è da intendersi come "Completamento della Nuova Circonvallazione Interna fra il quartiere S. Lorenzo e l'EUR, riqualificazione del Vallo ferroviario e sottopasso Appia Antica", come giustamente riportato nell'art. 92 delle medesime Norme Tecniche di Attuazione;

Che a tal proposito la Giunta Comunale con deliberazione n. 417 del 16 luglio 2002 ha precisato i seguenti obiettivi del redigendo Progetto urbano:

- trovare una soluzione definitiva al tracciato della Circonvallazione Interna nel tratto compreso tra l'autostrada A24 e Via Cristoforo Colombo compatibile con il quadro delle esigenze ambientali e viabilistiche oltre che dei vincoli all'esercizio e alla funzionalità ferroviaria del tratto di anello di cintura interessato;
- verificare le modalità e i tempi per la possibile demolizione in via prioritaria dei viadotti dell'attuale Tangenziale est nel tratto Scalo S. Lorenzo – Via Prenestina – Viale Castrense;
- verificare la dismettibilità delle aree ferroviarie lungo il Vallo dallo Scalo S. Lorenzo fino alla Stazione Tuscolana e individuare le potenzialità di riqualificazione e valorizzazione;
- individuare le modalità di una copertura dello stesso Vallo ferroviario e di una sua utilizzazione per usi compatibili di interesse locale oltre che la sua riqualificazione ambientale dei fronti edilizi e degli spazi pubblici che si affacciano su di esso;
- definire con le competenti Soprintendenze le modalità di tutela e valorizzazione dei beni culturali che sono presenti sull'area di intervento;
- attivare un programma di riqualificazione urbana del quartiere S. Lorenzo e risolvere le insostenibili condizioni di isolamento e di degrado degli edifici, di espulsione di abitanti e attività produttive, di pressione esercitata dal traffico di attraversamento;

Che nel novembre del 2003 la Giunta Comunale ha approvato una apposita Memoria finalizzata a fornire gli indirizzi agli Uffici in merito anche alla individuazione di un possibile tracciato della nuova Circonvallazione Interna, alternativo a quello già inserito e poi cancellato (soluzione A), da sottoporre a valutazioni comparative di tipo trasportistico e ambientale;

Che a tal riguardo la stessa Memoria ha individuato una soluzione alternativa (soluzione B) basata sulle seguenti opzioni:

- utilizzare la rete stradale esistente una volta demolita la soprelevata di S. Lorenzo;
- canalizzare pertanto tutto il traffico di attraversamento verso est lungo l'autostrada A24 e quindi verso sud lungo Viale Palmiro Togliatti e attraverso questo raggiungere Via Appia Nuova fino al tunnel previsto sotto il Parco dell'Appia Antica;

Che al fine di procedere alla verifica di fattibilità generale di tale proposta e degli effetti sul territorio, il Dipartimento VII, nell'ambito delle attività di cui alla deliberazione della Giunta Comunale n. 2608 del 21 luglio 1998, con determinazione dirigenziale n. 1683/2005 del Dirigente della U.O. Programmazione, pianificazione e indirizzi sulla mobilità, ha incaricato la S.T.A. S.p.A. della redazione di una Verifica di prefattibilità finalizzata ad effettuare un esame comparativo dei due tracciati dal punto di vista della funzionalità trasportistica rispetto al modello della mobilità romana nello scenario odierno di domanda e offerta e in quello del nuovo P.R.G. totalmente attuato;

Che a seguito della deliberazione consiliare n. 127/2004, la S.T.A. S.p.A. il 14 settembre 2004 ha trasferito le attività relative all'urbanistica e progettazione a Risorse – R.p.R. S.p.A.;

Che a seguito di tale atto, S.T.A. S.p.A. e Risorse – R.p.R. S.p.A., nell'interesse dell'Amministrazione Comunale, hanno provveduto, con apposito Accordo Quadro sottoscritto il 16 febbraio 2005, a coordinare le rispettive attività di competenza, con specifico riferimento al tema della Nuova Circonvallazione Interna;

Che, a seguito di tale accordo, lo Studio di prefattibilità precedentemente citato, è stato svolto congiuntamente da S.T.A. S.p.A. e Risorse – R.p.R. S.p.A.;

Che tale Studio di prefattibilità ha avuto inoltre l'obiettivo di indicare se, per la soluzione ritenuta migliore dal punto di vista delle condizioni trasportistiche, sia verificata quantomeno l'assenza di fattori di non fattibilità tecnica in relazione ai principali vincoli esistenti sul territorio attraversato, all'aggiornamento dello stato di fatto e dei programmi in corso e quindi al manifestarsi di eventuali "macrocriticità" non risolvibili in sede di progettazione;

Che gli esiti dello studio, derivanti dalla simulazione degli effetti generali di tipo funzionale e ambientale delle due soluzioni (A e B) sulla mobilità urbana, confermano che:

- l'ipotesi di soluzione viaria alternativa alla realizzazione della Nuova Circonvallazione Interna, costituita dal potenziamento della Viale Palmiro Togliatti non produce l'effetto desiderato per il suo trascurabile utilizzo da parte degli spostamenti più interni potenzialmente interessati alla Circonvallazione Interna e produce effetti indesiderati in quanto richiama carichi di traffico che interessano il territorio posto più ad est di essa ed in particolare il G.R.A., peraltro incrementando le percorrenze complessive a fronte di un leggero risparmio di tempo impiegato;
- è confermata e rafforzata l'utilità della nuova Circonvallazione Interna rispetto ad una configurazione di rete che non offre reali alternative rispetto all'eliminazione della attuale soprelevata di S. Lorenzo; inoltre la nuova strada produce un effetto di riammaglio, sottraendo traffico alla viabilità secondaria che utilizza percorsi più lunghi e svolge un ruolo improprio rispetto alla sua classifica funzionale; in sostanza la nuova Circonvallazione Interna risulta efficace anche rispetto alla riduzione delle percorrenze, del tempo risparmiato e delle diminuzione dell'inquinamento atmosferico.
  In sintesi si tratta di un beneficio economico stimabile in 379 milioni di Euro all'anno, senza contare gli effetti sull'inquinamento acustico e sulla riduzione dell'incidentalità;

Che, in relazione agli esiti sopra descritti dello Studio trasportistico comparativo, la seconda parte dello Studio di prefattibilità ha anche verificato la non esistenza delle condizioni di infattibilità tecnica del tracciato della nuova Circonvallazione Interna (soluzione A) dalla A24 a Via Appia Nuova;

Che in particolare sono stati esaminati, con le approssimazioni proprie di uno studio di prefattibilità, tutti i vincoli di natura urbanistica, trasportistica, paesistica, monumentale, ambientale, archeologica e idrogeologica, nonché i possibili condizionamenti derivanti dalla necessità di convivenza con nuovi progetti in corso di realizzazione lungo il tracciato come in particolare i parcheggi di scambio P.U.P. (Arco di Travertino), l'incrocio con la linea C della metropolitana (Stazione Pigneto) e con i programmi di intervento di R.F.I. S.p.A. sugli impianti e sulle aree ferroviarie interessate (Scalo Tuscolano, Vallo ferroviario, Scalo San Lorenzo);

Che riguardo a questo ultimo aspetto è in corso di sottoscrizione un Protocollo d'Intesa fra l'Amministrazione Comunale e R.F.I. S.p.A. al fine di avviare urgentemente di concerto con le strutture tecniche di. R.F.I. S.p.A. del Gruppo FS, sia la verifica dei vincoli derivanti dalle soggezioni all'esercizio ferroviario nelle fasi di cantiere sia le problematiche relative alla reciproca compatibilità del progetto della strada con i progetti degli impianti ferroviari relativi all'area dello Scalo di S. Lorenzo, al Vallo ferroviario e alla Stazione Pigneto e all'area della Stazione e dello Scalo Tuscolano;

Che analoghe attività di coordinamento vanno svolte con urgenza in particolare nell'area di Pigneto con il progetto della linea C della metropolitana, di prossima cantierizzazione, e con quello di trasformazione in linea tranviaria della ferrovia Roma-Pantano in corso di studio da parte del Dipartimento VII;

Che tali verifiche, unitamente a quelle di dismettibilità e potenziale riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie lungo il Vallo dallo Scalo S. Lorenzo fino alla Stazione Tuscolana, previste dal nuovo P.R.G. nei rispettivi Ambiti di valorizzazione, potranno essere effettuate in sede di redazione del predetto Progetto Urbano e di progetto preliminare dell'opera stradale;

Che il predetto Studio di prefattibilità ha pure verificato la cantierabilità del progetto per fasi funzionali, in relazione all'esigenza di avviarne l'attuazione in tempi brevi in relazione alla ipotesi di procedere per fasi anche nella demolizione della soprelevata di San Lorenzo;

Che in particolare sono state individuate due tratte di attuazione: la prima dalla A24 alla Stazione Tuscolana, la seconda dalla Stazione Tuscolana a Via Appia Nuova;

Che pur non escludendo in questa fase tale possibilità, è opportuno procedere ad una ulteriore fase di studio coincidente con il progetto preliminare in cui sarà possibile verificare se siano adeguati i benefici ottenibili con l'attivazione della sola prima tratta funzionale oppure se sarà necessario considerarla solo una prima fase di cantiere rispetto alla completa realizzazione dell'intero tunnel fino a Via Appia Nuova;

Che il predetto Studio di prefattibilità è stato oggetto di una apposita Conferenza di Servizi istruttoria in cui tutti gli Uffici Comunali competenti hanno espresso parere positivo e fornito alcune indicazioni in merito alle successive fasi di elaborazione;

Che la Giunta Comunale con deliberazione n. 643 del 23 novembre 2005, preso atto degli esiti della Conferenza dei Servizi preliminare degli Uffici Comunali e del relativo verbale ha approvato i contenuti e le conclusioni dello Studio di fattibilità e ha ritenuto che il tracciato di massima della Circonvallazione Interna, nella tratta compresa fra l'innesto della autostrada A24 e Via Appia Nuova, prescelto a seguito dell'analisi comparativa e delle verifiche di prefattibilità effettuate nell'ambito del predetto Studio, sia quello di cui alla soluzione A, analogo peraltro al tracciato della stessa infrastruttura a suo tempo riportato negli elaborati grafici presentati ai fini dell'adozione del nuovo P.R.G. e cancellato, in via provvisoria, a seguito dell'emendamento approvato dal Consiglio Comunale;

Che, malgrado la predetta posizione espressa dalla Giunta Comunale, il Consiglio Comunale in sede di controdeduzioni alle osservazioni al nuovo P.R.G. adottato, con la deliberazione n. 64 del 21/22 marzo 2006, ha confermato che il tracciato della nuova Circonvallazione Interna debba essere oggetto di definizione in sede di approvazione del Progetto Urbano "S. Lorenzo – Circonvallazione interna – Vallo ferroviario" da attuare con le procedure previste dalle Norme Tecniche di Attuazione nuovo P.R.G.;

Che fermi restando il contenuto e la procedura per la definizione del tracciato deciso dal Consiglio Comunale, restano validi gli indirizzi che la Giunta con la predetta deliberazione n. 643/2005 ha dato agli Uffici competenti ai fini delle successive fasi di pianificazione, programmazione e progettazione dell'opera ovvero:

- procedere alla redazione del Progetto Urbano ai sensi degli artt. 16, 92 e 106 delle Norme Tecniche di Attuazione del nuovo P.R.G., nel rispetto dei criteri stabiliti dalla deliberazione della Giunta Comunale n. 417 del 16 luglio 2002, anche al fine di trovare una soluzione definitiva al tracciato della nuova Circonvallazione Interna compatibile con il quadro delle esigenze ambientali e viabilistiche oltre che dei vincoli all'esercizio e alla funzionalità ferroviari del tratto di anello di cintura interessato;

- procedere alla redazione del Progetto preliminare dell'opera, secondo l'art. 93 del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, finalizzata a completare il quadro progettuale delle dimensioni e prestazioni dell'opera, delle certezze relativamente alla fattibilità tecnica e delle esigenze da soddisfare anche riguardo ai profili ambientali (Studio di prefattibilità ambientale) nonché alla determinazione dei costi in relazione ai benefici;
- di sottoporre lo Schema di assetto preliminare del Progetto Urbano e il progetto preliminare dell'infrastruttura in questione alle procedure di consultazione preventiva dei Municipi interessati, di partecipazione e di pubblicazione previste dall'art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. e dalla legge n. 1150/42 e s.m. e ai fini di una eventuale variante al P.R.G. necessaria per anticipare la vigenza della nuova previsione viaria rispetto al P.R.G. adottato;
- di dare mandato agli Uffici, una volta concluso lo schema di assetto del progetto urbano, di predisporre gli elaborati e la deliberazione di indirizzi al Sindaco per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma che approva la variante al P.R.G. vigente;

Che, per la progettazione e attuazione dell'attraversamento del Parco dell'Appia Antica, l'Amministrazione Comunale ha già avviato una procedura di project financing nel quadro dell'attuazione del Programma triennale delle opere pubbliche 2000-2003 i cui sviluppi dovranno essere necessariamente coordinati con gli altri interventi sulla mobilità nel settore interessato e con le indicazioni del nuovo P.R.G.;

Che alla luce dei numerosi atti citati e dei precedenti studi dell'Amministrazione Comunale nonché tenendo conto anche di quelli relativi al nuovo Piano Regolatore Generale è possibile individuare una pluralità di obiettivi che richiedono un'azione complessa e coordinata dell'Amministrazione Comunale al suo interno e con altri soggetti pubblici e in particolare con R.F.I. S.p.A. finalizzata alla pianificazione urbanistica, trasportistica e ambientale del territorio interessato, attraverso la redazione di un Progetto Urbano e di successivi strumenti urbanistici attuativi e progetti di opere pubbliche;

Che i principali obiettivi del Progetto Urbano, articolati in due ambiti meglio individuati nell'allegato documento (Allegato sub A), possono essere così sintetizzati:

- trovare una soluzione definitiva al tracciato della Circonvallazione Interna nel tratto compreso tra l'autostrada A24, Via Cristoforo Colombo e l'Eur compatibile con il quadro delle esigenze ambientali e viabilistiche oltre che dei vincoli all'esercizio e alla funzionalità ferroviari del tratto di anello di cintura interessato;
- verificare le modalità e i tempi per la possibile demolizione in via prioritaria dei viadotti dell'attuale Tangenziale est nel tratto Scalo S. Lorenzo – Via Prenestina – Viale Castrense;
- verificare la dismettibilità delle aree ferroviarie lungo il Vallo dallo Scalo S. Lorenzo fino alla Stazione Tuscolana e individuare le potenzialità di riqualificazione e valorizzazione;
- individuare le modalità di una possibile copertura allo stesso Vallo ferroviario e di una sua utilizzazione per usi compatibili di interesse locale oltre che la riqualificazione ambientale dei fronti edilizi e degli spazi pubblici che si affacciano su di esso;
- definire con le competenti Soprintendenze le modalità di tutela e valorizzazione dei beni culturali che sono presenti sull'area di intervento;
- attivare un programma di riqualificazione urbana del quartiere San Lorenzo attraverso interventi di ricucitura, riqualificazione e riconfigurazione delle relazioni morfologiche e funzionali tra i tessuti residenziali e gli spazi aperti circostanti teso ad attivare un complesso articolato di risorse pubbliche e private;
- risolvere le insostenibili soluzioni di isolamento e degrado in cui versa l'ambito urbano del quartiere San Lorenzo causate da:

- un basso livello di manutenzione urbana ed edilizia dei tessuti e degli spazi aperti, con livelli di dequalificazione fisica e funzionale degli edifici e il permanere di vuoti urbani causati dai bombardamenti dell'ultima guerra;
- una dinamica di erosione degli abitanti del quartiere e di espulsione di alcune attività produttive;
- una pressione esercitata da parte dei flussi di traffico che utilizzano le sottodimensionate strade esistenti di San Lorenzo come percorsi di attraversamento;
- l'esistenza di situazioni di promiscuità inaccettabile tra la viabilità sopraelevata di scorrimento della Tangenziale e i tessuti residenziali con la conseguente dequalificazione degli edifici prospicienti gli spazi sottostanti;

Che il perimetro di massima del Progetto Urbano, da attuarsi con le procedure e i contenuti previsti dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. adottato, è stato individuato con la citata deliberazione della Giunta Comunale n. 417/2002;

Che per la natura strategica delle tematiche progettuali del Progetto Urbano e per le numerose interconnessioni degli aspetti di natura urbanistica con quelle di tipo trasportistico e ambientale oltre che con gli aspetti attuativi di numerose opere pubbliche in programma e in attuazione, è opportuno che all'elaborazione del Progetto Urbano collaborino i diversi dipartimenti competenti e tutti gli altri enti pubblici interessati attraverso successive consultazioni che precedano le varie fasi;

Che, in relazione a quanto sopra descritto, è necessario modificare la precedente deliberazione della Giunta Comunale n. 417 del 16 luglio 2002 nelle parti che riguardano sia l'istituzione del Gruppo di lavoro comunale e sia il conferimento degli incarichi di progettazione, della nuova Circonvallazione Interna e di supporto tecnico per la redazione del Progetto Urbano "S. Lorenzo – Circonvallazione interna – Vallo ferroviario";

Che, pertanto, si ritiene necessario procedere alla costituzione di un nuovo Gruppo di lavoro comunale costituito dai rappresentanti degli uffici comunali interessati al programma in argomento;

Che è quindi necessario aggiornare con le opportune modifiche e integrazioni l'incarico per la redazione del progetto della nuova Circonvallazione Interna adeguandolo al nuovo quadro delle esigenze e degli obiettivi di cui al presente provvedimento;

Che è opportuno dare mandato agli uffici competenti sia di adeguare il relativo disciplinare di incarico, per la parte non svolta, adeguandone i contenuti agli obiettivi e alle esigenze derivanti dalla presente deliberazione nei limiti delle somme già impegnate con la citata deliberazione della Giunta Comunale n. 2608/98, sia di procedere, nei limiti delle ulteriori e già individuate disponibilità economiche, all'affidamento delle attività di supporto tecnico per la redazione del Progetto Urbano "S. Lorenzo Circonvallazione Interna – Vallo ferroviario", per la parte di competenza dell'Amministrazione Comunale;

Che, inoltre, in relazione all'avvenuta adozione del Nuovo P.R.G. con deliberazione del Consiglio Comunale n. 33/2003 e successive controdeduzioni di cui alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 64/2006 è necessario altresì modificare l'allegato A alla citata deliberazione Giunta Comunale n. 417/2002 stralciando la parte riguardante l'iter procedurale del Progetto Urbano;

Che con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3543 del 26 settembre 2006 il Sindaco di Roma è stato nominato Commissario Delegato per "fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio della Capitale della Repubblica" dichiarata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4 agosto 2006;

Che tra i progetti inseriti dal Sindaco di Roma – Commissario Delegato nel piano degli interventi di riqualificazione delle infrastrutture viarie e per la mobilità approvato

con Ordinanza n. 2 del 12 ottobre 2006 e modificato con Ordinanza n. 6 del 23 ottobre 2006, è previsto anche il "Progetto preliminare per la viabilità sostitutiva della tangenziale sopraelevata San Lorenzo – Via Tiburtina (circonvallazione interna)", strettamente correlato con il Progetto Urbano "San Lorenzo – Circonvallazione interna – Vallo ferroviario";

Preso atto che in data 23 novembre 2006 il Dirigente della U.O. n. 3 Mobilità Generale e Riqualificazione Aree Ferroviarie del Dipartimento VI, quale responsabile del Servizio, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, di cui al D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della suindicata proposta di deliberazione.

Il Dirigente F.to: F. Marabotto";

Che in data 23 novembre 2006 il Dirigente della U.O. Programmazione, pianificazione e indirizzi sulla mobilità del Dipartimento VII, quale responsabile del Servizio, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, di cui al D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i., si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della suindicata proposta di deliberazione.

Il Dirigente F.to: G. Camilli";

Che sulla proposta in esame è stata svolta, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa, ai sensi dell'art. 97, comma 2, del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267;

Visto l'art. 49 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (T.U.E.L.);
Visto l'art. 34 comma 6 dello Statuto del Comune di Roma;
Vista la legge 15 dicembre 1990, n. 396;
Visto il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163;

LA GIUNTA COMUNALE

delibera di:

1. confermare gli indirizzi per gli Uffici dell'Amministrazione Comunale di cui alla deliberazione della Giunta Comunale n. 417 del 16 luglio 2002 in merito alle modalità di redazione del Progetto Urbano "S. Lorenzo – Circonvallazione interna – Vallo ferroviario";

2. aggiornare e quindi sostituire l'allegato A della citata deliberazione della Giunta Comunale n. 417/2002 con il nuovo allegato A facente parte integrante del presente provvedimento in seguito all'intervenuta adozione del Nuovo Piano Regolatore Generale con deliberazione del Consiglio Comunale n. 33/2003 e successive controdeduzioni di cui alla deliberazione Consiglio Comunale n. 64/2006.

Gli uffici dei Dipartimenti VI e VII provvederanno a costituire il Gruppo di lavoro per l'attuazione degli indirizzi di cui al precedente punto 1, del quale faranno parte rappresentanti dei Dipartimenti VI, VII, X e XII, e ad adeguare gli affidamenti già posti in essere e ad integrare gli stessi per lo svolgimento delle ulteriori attività, alla luce di quanto già evidenziato in narrativa.

ALLEGATO A

PROGETTO URBANO "S. LORENZO – CIRCONVALLAZIONE INTERNA – VALLO FERROVIARIO"

Il quadro di riferimento del Progetto Urbano (P.U.)

Il Progetto Urbano (definito anche Progetto d'Area) è una procedura complessa di pianificazione, introdotta dal Programma degli Interventi per Roma Capitale ex-lege 396/90 e implementata nel nuovo PRG, in corso di adozione, finalizzata a definire progettualmente le previsioni di piano e a costituire un quadro di coerenza fra politiche, piani attuativi, programmi e progetti di singole o gruppi di opere che sono state già oggetto di individuazione, decisione, programmazione, intesa o accordo da parte dell'Amministrazione Comunale e/o di altri enti e istituzioni.
Il territorio interessato dal P.U., posto immediatamente all'esterno della cinta muraria Aureliana e a cavallo dei confini di ben quattro Municipi (III, V, VI, IX), è individuato in prima approssimazione da un perimetro di larga massima per una estensione di circa 416 ettari (cfr allegato grafico).
Per poter avviare a soluzione i numerosi problemi di questo territorio è necessario dunque avviare una sequenza coordinata di attività di studio, valutazione, consultazione e concertazione, progettazione, pianificazione e approvazione che deve vedere coinvolti gli uffici e gli organi competenti dell'Amministrazione Comunale, i Municipi e gli altri soggetti pubblici interessati fra cui in particolare F.S. S.p.A. per la centralità delle problematiche di trasporto e di riuso del suo patrimonio nel contesto urbano in questione.

Le grandi questioni da risolvere

Le principali questioni irrisolte di tipo infrastrutturale, urbanistico e ambientale la cui soluzione individua altrettanti obiettivi del P.U. possono essere così sintetizzate:

- la presenza di un territorio con un impianto urbano consolidato, fittamente edificato e densamente abitato con una bassa dotazione di spazi e servizi pubblici;
- il forte impatto ambientale (visivo, acustico e di inquinamento atmosferico) della attuale tangenziale est in viadotto e dei suoi cospicui flussi veicolari di attraversamento sui tessuti residenziali dei quartieri S. Lorenzo, Prenestino e Appio-Tuscolano;
- la scarsa accessibilità attuale al servizio di trasporto ferroviario e nello stesso tempo la creazione di un effetto-barriera da parte dei diversi valli e rilevati ferroviari di circonvallazione e di penetrazione e la conseguente permanenza delle vecchie fratture fra i territori di quattro Municipi (III, V, VI, IX), di situazioni di confinamento e di impatto acustico-visivo;
- il rafforzamento di tale condizione per la presenza di un ingombrante sistema di infrastrutture e impianti per il deposito, la manutenzione e la gestione dei materiali rotabili (treni, tram e bus) e delle merci (smistamento postale, scalo e dogana) solo in parte obsoleti rispetto all'evoluzione della logistica urbana e quindi destinati alla dismissione;

- la presenza di brani di tessuto urbano caratterizzati da vuoti o da commistione funzionale, disordine visivo, precarietà dei manufatti e marginalità delle attività (per lo più artigianato di servizio)con conseguente formazione di sacche di degrado;
- la scarsa valorizzazione, riconoscibilità e fruizione del sistema dei beni culturali (mura, acquedotti, etc.) che proprio nell'area di Porta Maggiore raggiungono una condizione di nodalità ma appaiono disturbati da troppe interferenze.

I principali documenti di riferimento

Il tentativo di mettere a fuoco e risolvere gran parte di questi problemi è stato oggetto di attenzione da parte di un gran numero di documenti che con diverse finalità compongono oggi un articolato quadro di riferimento programmatico per il P.U. ovvero:

- il nuovo PRG in corso di adozione, che tuttavia non sarà vigente in tempi immediati, ha individuato i principali interventi per il riassetto urbanistico dell'ambito urbano interessato e gli strumenti attuativi per la conservazione riqualificazione e trasformazione urbana dei tessuti urbani;
- il connesso piano di armonizzazione del PRG, degli strumenti urbanistici e di quelli propri del settore della mobilità (PRO.I.MO. - Programma Integrato della Mobilità, P.U.M. - Piano Urbano della Mobilità, P.G.T.U. - Piano Generale del Traffico Urbano, P.U.P. - Programma Urbano dei Parcheggi) che ha definito un comune telaio portante delle reti dei trasporti e della viabilità;
- l'Accordo di Programma quadro del nodo ferroviario di Roma dell'8 marzo 2000 che ha definito il quadro progettuale e attuativo degli interventi di potenziamento delle reti di trasporto ferroviario (linee FR o a lunga percorrenza), del sistema delle stazioni e fermate (Pigneto, Tuscolana-Pontelungo, Zama, Prenestina e Casilina) e gli indirizzi sul riuso, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse (scali di S. Lorenzo, Prenestino e Tuscolano);
- la Variante "Piano delle Certezze "che ha definito gli indirizzi per la copertura e la sistemazione del vallo ferroviario dell'anello di cintura sud-orientale e il progetto preliminare della linea C della metropolitana che prevede in tale ambito la creazione del nodo di corrispondenza di Pigneto fra linee FR, metropolitana e trasporto di superficie;
- la Variante di PRG del 1999 per la viabilità del settore orientale che ha individuato in via schematica il tracciato in tunnel della nuova Circonvallazione Interna e il nuovo PRG che indica una variante di tracciato nel tratto a sud dello scalo Tuscolano ponendola in continuità con l'asse viario di sottopasso del Parco dell'Appia Antica;
- il conseguente declassamento del tratto viario attuale S. Lorenzo - viale Castrense - via Magna Grecia - via Cilicia e la decisione da parte del Piano Investimenti 2002-2004 di finanziare la progressiva demolizione della Soprelevata di S. Lorenzo;
- la previsione nel tempo di altre iniziative finalizzate alla riqualificazione del tessuto urbano di S. Lorenzo che non hanno trovato talora una loro conclusione (Piani di recupero legge 457/78, contratti di quartiere, Piani di zona ex lege 167/1962);
- la presenza nel Programma degli Interventi per Roma Capitale di gran parte degli obiettivi di infrastrutturazione e di riqualificazione urbana che interessano questa parte di città.

AMBITI DI INTERVENTO: GLI OBIETTIVI

In relazione alle due grandi problematiche emergenti e alla diversa caratterizzazione funzionale e della morfologia urbana di questa parte di città si individuano, in via preliminare, due ambiti di intervento e di pianificazione:

Ambito A
Ovvero della interconnessione fisica e funzionale del tracciato in tunnel della nuova Circonvallazione Interna dall'autostrada A24 all'Eur-Colombo, con il potenziamento delle linee ferroviarie FR, con la creazione di nuove fermate e nodi di scambio con le metropolitane, con la demolizione dell'attuale soprelevata, con la riqualificazione urbana del Vallo e il riuso degli scali dimessi.

Ambito B
Ovvero della riqualificazione del tessuto residenziale e dei grandi contenitori dei quartieri S. Lorenzo e Castro Pretorio.

Ambito A: Gli obiettivi
Reti della mobilità e riqualificazione delle aree ferroviarie

Il territorio dell'Ambito A è interessato dalla previsione di numerose infrastrutture per la mobilità e di fermate e stazioni in grado di collegarlo con le reti del trasporto pubblico su ferro anche di livello urbano e territoriale, conferendo una accessibilità estesa all'intero tessuto abitativo e un notevole potenziale di riqualificazione urbana ad aree oggi in parte degradate ed in crisi. Si tratta del potenziamento della linee ferroviarie FR, della linea C della metropolitana e dal tracciato viario della nuova Circonvallazione interna.

Il potenziamento dei trasporti su ferro

Lungo la direttrice Tiburtina-Penestina sarà ultimato il raddoppio della linea Fr2 (stazione Tiburtina – Guidonia) nella tratta fino a Lunghezza che consentirà di riattivare un servizio ferroviario di area metropolitana regionale. Grazie al riassetto della stazione Prenestina e alla realizzazione della nuova fermata Serenissima in particolare i quartieri residenziali lungo la via Prenestina verranno meglio collegati sia alla stazione Tiburtina che diventerà uno dei più importanti nodi del trasporto pubblico di livello nazionale, metropolitano e urbano sia verso est alla intera direttrice urbana Tiburtina-Collatina fino a Tivoli.
Lungo l'altra direttrice ferroviaria, che da Termini e Tiburtina porta in direzione dei Castelli e di Napoli (Fr4-Fr6-Fr7), secondo le intese con F.S. S.p.A., è prevista da molto tempo la realizzazione di nuove fermate a Pigneto, Zama e alla stazione Casilina, in grado di servire anche i quartieri Tor Pignatara, Quadraro, Appio Latino e Appio Tuscolano. Per quanto riguarda la stazione Pontelungo-Tuscolana andrà studiata la forma più efficace di interconnessione fra fermata Fr e fermata metro A.

La linea metropolitana C

La nuova fermata ferroviaria lungo la linea Fm1 (Fara Sabina–Aeroporto di Fiumicino) prevista a Pigneto, è concepita come nodo di corrispondenza con la omonima fermata della nuova linea C della metropolitana, che metterà in collegamento diretto il VI Municipio con il centro storico e Prati verso ovest e con la direttrice Casilina verso est. Per ora nel progetto della tratta in via di realizzazione fra le stazioni di S. Giovanni e Grano (Torrespaccata) è prevista la sola predisposizione: sarà dunque necessario anche qui definire l'intesa con F.S. S.p.A. per una attuazione contestuale e coordinata dei due progetti unitamente al passaggio in sotterranea del tracciato viario della nuova Circonvallazione interna. In tale occasione sarà possibile definire anche un progetto di riqualificazione ambientale dell'area della Circonvallazione Casilina con la copertura del vallo ferroviario e la creazione di uno spazio lineare pedonale, giardini e servizi di quartiere in collegamento anche con le più ampie previsioni di riassetto dei quartieri attigui.

La nuova Circonvallazione Interna (tratto A24 - via C. Colombo - Eur)

Come è noto la previsione della nuova Circonvallazione interna fra la Batteria Nomentana e via Cristoforo Colombo, già individuata dal PAG delle Aree ferroviarie nel 1995, è stata approvata dalla Regione Lazio con una Variante al PRG nel 1999.
La sua realizzazione, quasi interamente in tunnel, in sostituzione dell'Asse attrezzato dello SDO, costituisce una importante infrastruttura viaria di circonvallazione del centro-città, che fa sistema con il previsto sottopasso viario del Parco dell'Appia Antica fino alla via C. Colombo e all'Eur.
Rilevanti sono le ricadute funzionali ed ambientali della realizzazione di queste opere soprattutto per il controllo e la mitigazione degli impatti nei confronti dei quartieri attraversati oltreché per il miglioramento delle connessioni all'interno del settore orientale della città.
Come è noto, l'attuazione del tratto nord della Circonvallazione interna fra autostrada A24 e Batteria Nomentana segue il suo percorso grazie alla recente approvazione da parte del Consiglio Comunale del progetto definitivo dell'opera dovrebbe essere ultimata entro il 2004, contestualmente all'attivazione della nuova stazione Tiburtina e della linea ad Alta Capacità Roma-Napoli.
Riguardo invece al progetto di prosecuzione verso sud del progetto della nuova Circonvallazione interna nel tratto dalla A24 e via Cristoforo Colombo, è nota la complessa problematica sull'individuazione di un tracciato alternativo all'attuale che è causa di impatto ambientale elevatissimo sui quartieri di S.Lorenzo, Prenestino ed Appio sul piano dell'inquinamento atmosferico e acustico e dell'intrusione visiva e fisica sui tessuti attraversati.
Fino ad oggi diverse soluzioni di tracciato sono state individuate, tutte complesse e di ardua fattibilità, che richiedono tuttavia, per l'urgenza e l'importanza del problema, una moltiplicazione ed una accelerazione degli sforzi. Più volte il Consiglio Comunale finanziando la fase iniziale della progettazione ha dato l'indirizzo che l'opera dovesse essere realizzata in galleria e fosse l'occasione per lo studio e l'approvazione di un più ampio programma di riqualificazione dei tessuti attraversati. Notevoli sono le pressioni sociali per la ricerca di soluzioni migliorative anche parziali come la domanda di abbattere a tempi brevi il tratto di strada soprelevata attivata negli anni settanta. Tale ipotesi appare oggi condizionata dalla ricerca di una soluzione alternativa nel quadro delle soluzioni previste dal PRG.

Le relazioni funzionali dell'opera con il contesto urbano sono state già studiate ed inquadrate nell'ambito delle elaborazioni per il nuovo PRG e per il PROIMO, Programma integrato della mobilità, mentre gli studi sulle alternative di tracciato e sull'inserimento nel contesto locale dei quartieri sono stati affidati dal Dipartimento VII alla S.T.A. S.p.A. che deve pertanto portare a compimento l'incarico con la messa a punto del progetto preliminare. La fase conclusiva di tale incarico va dunque indirizzata dagli uffici comunali competenti verso gli obiettivi predetti.

La riqualificazione delle aree ferroviarie

In coerenza con gli obiettivi programmatici nel P.U. è compreso un sistema continuo di aree ferroviarie e di siti limitrofi potenzialmente interessati dal tracciato (quasi esclusivamente sotterraneo) delle Circonvallazione interna e dai possibili svincoli con la rete viaria esistente.
Ai fini della definizione dell'assetto funzionale e morfologico dell'area dello Scalo e dell'attigua Dogana, va completato da parte di FS in via preliminare un quadro di riferimento che indichi in modo chiaro:

- le aree da conservare nell'attuale uso di tipo impiantistico a servizio del trasporto ferroviario o del trasporto locale;
- le aree di possibile dismissione da utilizzare per obiettivi connessi sia con le esigenze di infrastrutturazione viaria e di riqualificazione del settore urbano sia con le esigenze di valorizzazione da parte dei soggetti pubblici proprietari.

Notevole è l'interferenza di tale tracciato con le aree ferroviarie degli scali di S. Lorenzo e Tuscolano oltreché con il Vallo ferroviario verso Ostiense e verso Casilina.
Quindi, contestualmente al completamento degli studi e alla messa a punto del progetto preliminare, appare decisivo definire con F.S. S.p.A. ed altri soggetti pubblici la possibilità di utilizzare suoli di sua proprietà di possibile dismissione, e stabilire di concerto le interconnessioni fra la nuova strada e i vincoli di esercizio ferroviario oltreché le potenzialità di trasformazione degli stessi siti dismessi ai fini di un più ampio processo di riqualificazione che realizzi obiettivi di interesse pubblico. Va dunque messo a punto un protocollo d'intesa con FS per la riattivazione di un Gruppo di lavoro misto Comune-FS aperto se necessario ad altre componenti utili alla risoluzione dei problemi e finalizzato alla definizione del nuovo assetto urbanistico di questi suoli e le modalità per la loro attuazione.

Ambito B: Gli obiettivi

Indicazioni di intervento per la riqualificazione urbana ed edilizia dei tessuti dei quartieri S. Lorenzo e Castro Pretorio (a cura della U.O. n. 6 Città Storica del Dipartimento VI)

L'area dell'Ambito B è costituita da alcuni grandi recinti specializzati (Città Universitaria e Policlinico, cimitero del Verano, Scalo di San Lorenzo, la stessa Città Murata), da un tessuto edilizio incompiuto e irrisolto, da un grande reticolo di segni urbano-territoriali diversi ma ricollegabili fra loro (il circuito delle Mura Aureliane, il sistema degli acquedotti, l'invaso della sopraelevata da ristrutturare), da una più capillare serie di tracciati gerarchici con elevate possibilità di ristrutturazione finalizzata alla valorizzazione dell'intera parte urbana.
La strategia che sarà portata avanti farà riferimento a due scale integrate di progettazione:

1. in primo luogo la riqualificazione urbana ed edilizia dei tessuti e degli spazi aperti del quartiere, attraverso interventi diretti tesi a produrre modificazioni compatibili (anche di tipo trasformativo) nel rispetto dell'impianto urbano storico, un valore irrinunciabile è riconosciuto alla scacchiera consolidata del quartiere ma sono indispensabili una serie di interventi edilizi tesi ad innalzare la qualità architettonica, abitativa e funzionale degli edifici e degli spazi aperti intervenendo con:
   - recupero diffusivo dei tessuti prevalenti del quartiere (tessuti di espansione ottocentesca ad isolato);
   - recupero e ricostruzione delle aree bombardate limitatamente ai casi di singoli lotti attualmente liberi da edifici, interposti tra lotti edificati dello stesso isolato, risultanti da demolizioni totali o parziali di preesistenti edifici;
   - recupero degli spazi aperti con riferimento alle strade, alle piazze e alle aree verdi, ma anche agli spazi che si configurano come recinti senza qualità e isolati dal tessuto urbano;
   - conservazione della residenzialità e di alcune funzioni commerciali/artigianali storiche, favorita dalle Norme di PRG (limitazione delle rifusioni, delle destinazioni commerciali oltre il mezzanino, ecc.), ma che è necessario supportare attraverso politiche di incentivazione con programmi e bandi orientati;
   - riorganizzazione e riqualificazione degli spazi aperti (piazze, strade, aree dimesse o mal utilizzate) nell'intero perimetro del Progetto Urbano;
   - attivazione e supporto laboratorio di quartiere S. Lorenzo;
2. un secondo obiettivo è quello del ripensamento delle relazioni urbane tra il quartiere e il contesto senza il quale la riqualificazione del quartiere, per le condizioni ricordate all'inizio, non avrebbe prospettive di successo realistiche.

Gli interventi di ricucitura, riqualificazione e riconfigurazione delle relazioni morfologiche e funzionali tra la scacchiera residenziale e i tessuti, gli spazi aperti e le aree dismesse circostanti hanno quindi una importanza strategica rilevante, come dimostrano anche le previsioni per questo settore urbano contenute nei due Ambiti di Programmazione strategica della "Cintura Ferroviaria" e delle "Mura" del nuovo PRG, con particolare riferimento agli Ambiti di Valorizzazione individuati lungo le aree di bordo del quartiere:

- interventi di riqualificazione lungo i margini settentrionali, la via Tiburtina e i grandi complessi speciali dell'Università con l'adeguamento e l'ampliamento degli impianti sportivi e per il tempo libero;
- interventi di riqualificazione tra il margine orientale e il cimitero del Verano attraverso la riconfigurazione e il completamento del tessuto urbano;
- interventi di riqualificazione tra il margine meridionale, la Tangenziale e le aree ferroviarie;
- interventi di riqualificazione tra il margine occidentale, le Mura (interventi inquadrabili nel Parco Lineare Integrato), le Caserme e la stazione FS.

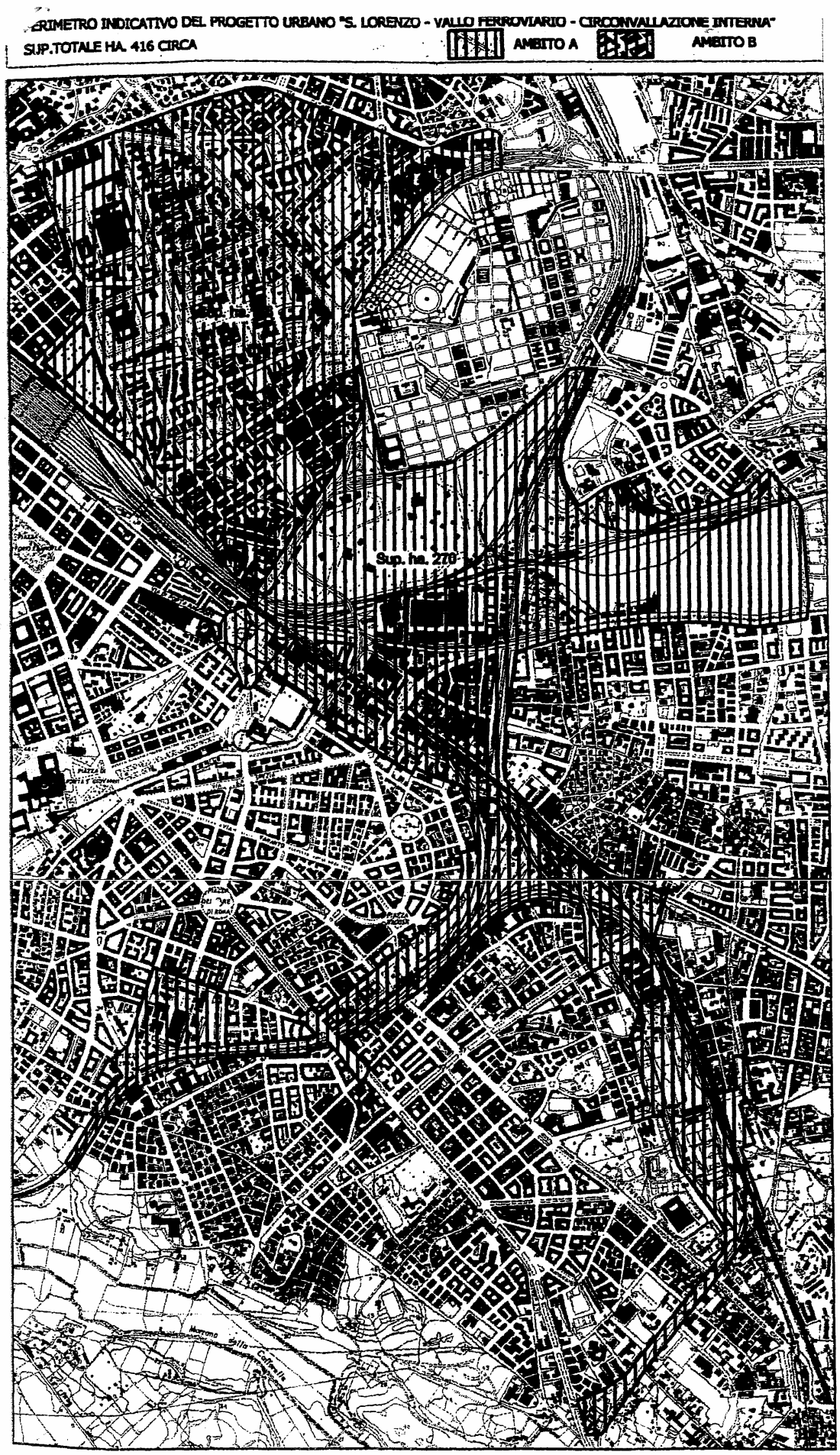
Conseguentemente:

- riqualificazione, ristrutturazione, rifunzionalizzazione di grandi contenitori ex industriali e di vari enti ed istituzioni presenti nel quartiere e/o nel perimetro del Progetto Urbano;
- riassetto viario con riqualificazione delle nuove direttrici qualificanti l'assetto futuro;
- riqualificazione delle attività produttive presenti con verifiche di diverse collocazioni o delocalizzazioni;
- riqualificazione e ricucitura del tessuto di Esquilino verso S. Lorenzo (Porta Maggiore, Via Giolitti, area sessoriana, ecc.).

Soluzioni integrate che rispondano in forma unitaria, a dei principi di riqualificazione e di riconnessione:

- sia a scala minore, relativamente alla conservazione mirata dei tessuti esistenti, verificate le compatibilità tra fabbisogni abitativi, configurazioni tipomorfologiche e potenzialità trasformative, e le strategie di riqualificazione per tracciati ordinatori, rifunzionalizzati e morfologicamente ridefiniti;
- sia a grande scala, tra le aree degradate di San Lorenzo presso il Verano e presso le Mura, mediante la ristrutturazione dell'invaso di via dello Scalo di San Lorenzo, liberato della sopraelevata, e l'area della Dogana, da utilizzare anche come luogo di ricollocazione e di compensazione delle esigenze insediative del vecchio quartiere;

nella finalità anche di una riconnessione tra San Lorenzo e quartieri limitrofi, secondo principi di coerenza e valorizzazione.


ERIMETRO INDICATIVO DEL PROGETTO URBANO "S. LORENZO - VALLO FERROVIARIO - CIRCONVALLAZIONE INTERNA"
SUP.TOTALE HA. 416 CIRCA
AMBITO A
AMBITO B
Sup. ha. 270

L'On. PRESIDENTE pone ai voti, a norma di legge, il suesteso schema di deliberazione che risulta approvato all'unanimità.

Infine la Giunta, in considerazione dell'urgenza di provvedere, dichiara, all'unanimità immediatamente eseguibile la presente deliberazione a norma di legge.

(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE
W. Veltroni

IL SEGRETARIO GENERALE
V. Gagliani Caputo

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal ….……...

al …….. e non sono state prodotte opposizioni.

La presente deliberazione è stata adottata dalla Giunta Comunale nella seduta del **6 dicembre 2006**.

Dal Campidoglio, lì ……..

p. IL SEGRETARIO GENERALE

...……