

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA
GIUNTA CAPITOLINA**

(SEDUTA DEL 17 LUGLIO 2020)

L'anno duemilaventi, il giorno di venerdì diciassette del mese di luglio, alle ore 15,05 la Giunta Capitolina di Roma così composta:

1 RAGGI VIRGINIA.....	<i>Sindaca</i>	7 FRONGIA DANIELE.....	<i>Assessore</i>
2 BERGAMO LUCA.....	<i>Vice Sindaco</i>	8 LEMMETTI GIANNI.....	<i>Assessore</i>
3 CAFAROTTI CARLO.....	<i>Assessore</i>	9 MAMMI VERONICA.....	<i>Assessora</i>
4 CALABRESE PIETRO.....	<i>Assessore</i>	10 MELEO LINDA.....	<i>Assessora</i>
5 DE SANTIS ANTONIO.....	<i>Assessore</i>	11 MONTUORI LUCA.....	<i>Assessore</i>
6 FIORINI LAURA.....	<i>Assessora</i>	12 VIVARELLI VALENTINA.....	<i>Assessora</i>

si è riunita, in modalità telematica, ai sensi della deliberazione della Giunta Capitolina n. 44 del 13 marzo 2020, nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, è presente la Sindaca che assume la presidenza dell'Assemblea.

Risulta, altresì, presente l'Assessore Cafarotti.

Intervengono, in modalità telematica gli Assessori Calabrese, De Santis, Lemmetti, Meleo, Montuori e Vivarelli.

Partecipa il sottoscritto Segretario Generale Dott. Pietro Paolo Mileti.
(OMISSIS)

Si unisce alla seduta, in modalità telematica, l'Assessora Fiorini.
(OMISSIS)

Deliberazione n. 143**Approvazione dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde, a valere quale atto-strumento di indirizzo programmatico per la riqualificazione sostenibile dell'anello ferroviario e del settore orientale del territorio di Roma Capitale.**

Premesso che

l'idea della realizzazione di un Centro Direzionale nelle aree dell'arco Est di Roma risale agli anni '50 del secolo scorso ed ha portato a diverse ipotesi progettuali, studi ed analisi, fino all'adozione del piano del 1962 nel quale fu inserita l'idea di realizzare un Asse Attrezzato, in cui collocare gran parte delle funzioni direzionali della città. L'ipotesi rimase anche nelle successive fasi di pianificazione e revisione del PRG;

con l'approvazione della Legge 15.12.1990, n. 396, di cui al DM dell'1.03.1992, recante norme sugli interventi per Roma Capitale, vennero riconosciuti di preminente interesse nazionale alcuni interventi strategici e tra questi furono individuati sia quelli diretti ad adeguare la dotazione dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità con il potenziamento del trasporto pubblico su ferro sia gli interventi finalizzati alla realizzazione del cosiddetto Sistema Direzionale Orientale (SDO) e le connesse infrastrutture, anche attraverso la riqualificazione del tessuto urbano e sociale del quadrante est della città;

mentre per gli interventi sulle infrastrutture per la mobilità, mirati a potenziare la rete del trasporto pubblico su ferro, gli scali ferroviari ed i nodi di scambio, la suddetta Legge consentiva ai fini dell'attuazione, la concertazione tra Comune di Roma, Regione Lazio, Provincia di Roma ed FS SpA, attraverso intese preliminari alla sottoscrizione di appositi Accordi di Programma, per la realizzazione dello SDO, venivano date disposizioni affinché il Comune di Roma, deliberasse un programma pluriennale contenente l'indicazione degli ambiti da acquisire tramite espropriazione e dei termini temporali al decorrere dei quali si intendeva procedere alle acquisizioni, restando l'esecuzione delle espropriazioni subordinata solamente ai predetti termini temporali;

sulla base di tali indirizzi e delle risorse previste, il Comune di Roma avviò una serie di iniziative mirate ad orientare prevalentemente le politiche urbanistiche in stretta integrazione con le politiche sulla mobilità, in sede di pianificazione degli usi del suolo e di disegno delle reti, nonché di programmazione ed attuazione contestuale dei sistemi di trasporto e degli insediamenti, ponendoli quali principi cardine nella impostazione del nuovo Piano Regolatore del Comune di Roma;

in primo luogo, veniva quindi riconosciuto il ruolo strutturante del sistema ferroviario romano a scala territoriale, con l'obiettivo strategico di conferire identità propria ad ambiti urbani fortemente degradati, confermando il ruolo nodale delle Stazioni Ferroviarie, intese non più come semplici scali di transito ma spazi da valorizzare sia funzionalmente che tecnologicamente quali potenziali contenitori di servizi e condensatori di attività complesse;

gli scali ferroviari diventano quindi ambiti prioritari di sviluppo per nuove utilizzazioni e le premesse per avviare importanti operazioni di riqualificazione di aree per lo più centrali o comunque all'interno della Città consolidata, in cui si era determinata una nuova domanda di attrezzature e di servizi, attraverso l'integrazione di attività, commerciali, ricettive, culturali e direzionali;

a seguito della sottoscrizione da parte dei suddetti Enti, di una prima intesa finalizzata all'attuazione dei richiamati interventi, il Comune di Roma approvava con Deliberazione del C.C. n. 101 del 12.05.1995, un Programma di Assetto Generale (PAG), di un primo gruppo di aree ferroviarie, ritenute di interesse prioritario, quali le stazioni Termini, Tiburtina, Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e S. Pietro-Quattroventi, rinviando ad una seconda fase lo studio delle aree delle stazioni Tuscolana e Casilina;

detto Programma di Assetto Generale, definiva gli obiettivi e dettava specifici indirizzi per la riqualificazione urbanistica delle Aree Ferroviarie delle Stazioni Ostiense, Trastevere-Porto Fluviale e S. Pietro - Quattroventi, individuando in particolare le funzioni da localizzare, i pesi urbanistici e gli indirizzi per la riorganizzazione infrastrutturale e riqualificazione ambientale di dette stazioni, prevedendo per la loro attuazione, la redazione di appositi strumenti attuativi ai sensi della L.U. 1150/1942, denominati Piani di Assetto;

in data 11.11.1997, veniva sottoscritto tra il Ministero dei Lavori Pubblici, Roma Capitale e Giubileo, Ministero dei Trasporti, Regione Lazio, Provincia di Roma ed FS SpA, l'accordo di Programma per la riqualificazione dell'area della Stazione Tiburtina comprendente lo Schema di Assetto delle medesime aree e la relativa variante urbanistica;

successivamente, in data 6.07.1998, veniva sottoscritta tra i sopra richiamati Enti, una seconda intesa preliminare alla redazione di un Accordo di Programma del nodo ferroviario di Roma, che aggiornava la precedente intesa per assumere le iniziative necessarie finalizzate all'accelerazione degli interventi ed al coordinamento delle attività ai fini del completamento degli interventi entro il 2004 e la riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie;

tali contenuti sono stati formalizzati, nei casi in esame, con due distinti Accordi di Programma sottoscritti in data 8.03.2000 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Lazio, Comune di Roma, con i quali sono stati approvati rispettivamente gli Schemi d'Assetto delle stazioni Trastevere-Porto Fluviale e Quattro Venti e successivamente il Piano di Assetto per la riqualificazione funzionale ed urbanistica delle aree della Stazione Ostiense (Ordinanza del Sindaco 26.04.2000, n. 88) ed il Piano di Assetto per la riqualificazione funzionale ed urbanistica delle aree della Stazione Tiburtina (Ordinanza del Sindaco 26.04.2000, n. 89);

successivamente all'approvazione del PdA della Stazione Tiburtina di cui agli atti sopracitati, con la delibera C.C. n. 212 del 15.11.2004 sono state approvate, ai sensi della legge n. 36/1987, art. 1 commi a) e b) limitate varianti alle previsioni del citato strumento urbanistico attuativo – Piano di Assetto della Stazione Tiburtina - nonché alcune deroghe alle previsioni del Piano ai sensi dell'art. 14 D.P.R. 380/2001;

il Piano di Assetto della Stazione Trastevere, quale strumento attuativo del P.R.G. adottato nel 2001, viene approvato con Del. C.C. n. 144/2005. Nel 2006 Regione Lazio, Comune di Roma e Rete Ferroviaria Italiana RFI S.p.A. sottoscrivono un nuovo Accordo di Programma che prevede all'interno di detto PdA una riduzione di superficie lorda edificabile da compensare attraverso la delocalizzazione di diritti di trasformazione urbanistica ed edilizia su aree/edifici esistenti di proprietà di RFI;

contestualmente, nello stesso periodo storico, dopo anni di studi che non produssero effetti, ad eccezione dell'intervenuta Variante Generale al PRG del 1965, approvata nel 1979, che riduceva in maniera significativa la cubatura prevista da circa 45.000.000 di mc a 15.000.000, per dare impulso allo sviluppo del Programma Urbanistico denominato Sistema Direzionale Orientale, previsto quale intervento preminente di interesse nazionale dalla Legge 396/2000, il Comune di Roma approvava un documento di indirizzo programmatico che prevedeva, per la progettazione urbanistica attuativa dello stesso, ai fini del raggiungimento degli obiettivi strategici di carattere urbanistico, economico e sociale, la preventiva elaborazione di uno strumento "*quadro*" denominato "*Progetto Direttore*";

tale Progetto Direttore, approvato dal Consiglio Comunale con la deliberazione n. 75/1995, con valenza di strumento programmatico e di indirizzo per l'elaborazione degli strumenti attuativi dei singoli comprensori, prendeva quindi atto della complessità dei problemi che comportava la realizzazione del Sistema Direzionale Orientale secondo le previsioni del PRG del 1965 e per approfondirne la fattibilità e regolarne le modalità di attuazione, stabiliva che la realizzazione del Sistema Direzionale dovesse avvenire attraverso la prioritaria elaborazione di uno strumento procedurale ad ampio spettro disciplinare, normativo e prestazionale, in cui venivano individuati gli obiettivi strategici riguardanti prioritariamente il decongestionamento del Centro Storico dalle funzioni amministrative e direzionali, l'aumento delle infrastrutture per la mobilità, attraverso un sistema integrato di trasporto su ferro, nonché la riqualificazione del settore orientale della città anche attraverso la realizzazione di centri integrati di servizi e di parchi urbani;

il modello di assetto individuato nel Progetto Direttore mirava al rafforzamento di un programma di sviluppo urbano policentrico, fortemente correlato al sistema dei nodi di mobilità che ne costituivano la struttura portante e parallelamente, sviluppando un percorso urbanistico teso al ripristino dei sistemi ambientali territoriali, alla valorizzazione del patrimonio storico-archeologico ed alla riqualificazione della periferia consolidata;

sotto il profilo urbanistico, il Progetto Direttore delineava altresì uno scenario sostenibile per gli interventi infrastrutturali ed edilizi attraverso il recupero del tessuto insediativo e la creazione di occasioni localizzative per la realizzazione di poli direzionali, con ruolo e dimensioni diversificate in relazione ai rapporti di funzioni instaurabili con gli altri poli

dell'area urbana e metropolitana, ad essi collegati, delineando alcune invarianti, così sinteticamente riassumibili:

- il polo di Pietralata assume una funzione prevalentemente amministrativa, in relazione alla stretta vicinanza con la stazione di interconnessione nazionale Tiburtina ed ai servizi ivi insediabili;
- il polo Tiburtino assume una funzione prevalentemente terziaria di servizio alle imprese, in relazione alla stretta connessione con l'area produttiva Tiburtina ed al suo diretto collegamento con l'A24;
- i poli di Casilino e Centocelle assumono una funzione di tipo prevalentemente culturale-ricreativo, in relazione alla accertata carenza di servizi nell'ambito di influenza ed alla stretta connessione con aree di grande interesse archeologico;
- il polo di Torre Spaccata, infine, conserva la prerogativa di area in attesa a valenza multifunzionale, in relazione alla domanda che si va organizzando intorno ai poli di Cinecittà e della Università di Tor Vergata, nonché alla stretta connessione con l'area dei Castelli Romani attraverso la via Tuscolana ed il nodo di scambio di Anagnina;

sulla base di tali atti di indirizzo, il Comune di Roma redigeva i Piani particolareggiati dei suddetti comprensori direzionali di Pietralata, Tiburtino, Centocelle - Sub Compensorio Quadraro e Casilino. Di questi, mentre per i P.P. dei comprensori Pietralata, Tiburtino, Centocelle-Sub comprensorio Quadraro si concludeva l'iter procedurale, con l'approvazione da parte della Regione Lazio delle Delibere di G.R.L. n. 7/2001 (Pietralata), n. 4/2002 (Tiburtino), n. 297/2003 (Centocelle - Sub Compensorio Quadraro), per il comprensorio Casilino, ancorché adottato nel 2002 dal Comune di Roma con Delibera C.C. n. 148, non si è mai concluso l'iter approvativo;

il nuovo PRG, approvato nel 2008, riconfermava il ruolo strategico dell'anello ferroviario di Roma quale elemento di forte connotazione in grado di legare progetti in un continuo salto di scala da quella metropolitana a quella locale attraverso il principio della sostenibilità ed il sistema integrato del trasporto su ferro come struttura portante della mobilità nel quadro di una stretta integrazione fra l'uso del suolo e le politiche della mobilità;

oltre all'adeguamento ed al potenziamento della rete Ferroviaria, il nuovo PRG, ha riconfermato tra i suoi obiettivi la riqualificazione e la valorizzazione delle aree dismesse delle Stazioni ferroviarie, non più intese come luoghi di transito ma come spazi del vivere in grado di offrire grandi opportunità per l'attivazione di processi di rigenerazione dei tessuti e delle aree limitrofe, anche con l'intento di reinvestire le rendite derivanti dalle valorizzazioni negli interventi sul trasporto ferroviario;

per tali finalità, il PRG vigente, recepisce integralmente le determinazioni di cui all'Accordo di Programma sul potenziamento del Nodo ferroviario di Roma, sottoscritto in data 8.03.2000 da Ministero dei Trasporti, Regione Lazio, Provincia di Roma e Comune di Roma, nonché quanto stabilito nel Programma degli Interventi per Roma Capitale di cui alla legge n. 396/1990, confermando la validità delle previsioni dei Piani di Assetto delle aree ferroviarie delle stazioni Tiburtina, Ostiense, S. Pietro, Trastevere - Porto Fluviale e Quattroventi;

diversamente, il Sistema Direzionale Orientale, concepito nella sua impostazione originaria quale strumento strategico per la riqualificazione dell'intero settore orientale del territorio comunale, non costituendo uno strumento idoneo per governare i fenomeni di decentramento direzionale, nel nuovo PRG perde la sua rilevanza strategica;

ad eccezione del Comprensorio Pietralata, per il quale per le sue potenzialità trasformative e la forte caratterizzazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, il PRG riconosce il ruolo di Centralità, gli altri Piani Particolareggiati dei comprensori Tiburtino, Centocelle - sub-comprensorio Quadraro e Casilino, vengono recepiti nel PRG come Ambiti a pianificazione particolareggiata definita (APPD), mantenendo di fatto le previsioni urbanistiche definite dagli strumenti urbanistici attuativi approvati secondo le linee di indirizzo programmatico del Progetto Direttore del 1995 e sostanzialmente del PRG previgente;

in particolare per quanto riguarda il P.P. Casilino, solo adottato ai sensi dell'art. 1 della LR n. 36/1987, le NTA del vigente PRG prevedono la prosecuzione dell'iter approvativo secondo le procedure stabilite dalla legislazione statale e regionale vigente, salvaguardando, nelle more dell'approvazione, le previsioni del piano particolareggiato adottato.

considerato che

la Legge per Roma Capitale della Repubblica, che presentava contenuti innovativi in tema di strumenti attuativi e di snellimento delle procedure, tuttavia, con particolare riferimento al Sistema Direzionale Orientale, in sede applicativa ha mostrato numerosi limiti sia rispetto agli obiettivi prescelti, sia rispetto al programma di sviluppo della città, riferito ancora al piano del 1965, e quindi superato per i profondi mutamenti del contesto fisico e culturale in cui il piano stesso era stato concepito;

dall'approvazione dei relativi strumenti urbanistici e piani particolareggiati, si è riscontrata la continua difficoltà a dare completa attuazione alle previsioni degli atti di programmazione definiti nelle premesse, sia per quanto riguarda i Piani di Assetto delle Stazioni sia per gli interventi previsti nel Sistema Direzionale Orientale, dovuta sia alle intervenute dinamiche urbanistiche ed economiche, sia dalla intervenuta legislazione che, ammettendo la derogabilità alle previsioni degli strumenti urbanistici, ha favorito l'attuazione di interventi puntuali avulsi da un disegno organico rendendo urgente una revisione unitaria dei programmi originari anche per adeguarli ad esigenze radicalmente mutate nel tempo;

in particolare, per le Stazioni ferroviarie di Tiburtina, Ostiense e Trastevere, che interessano circa 155 ha di aree, le previsioni edificatorie definite dai rispettivi strumenti urbanistici esecutivi prevedevano la realizzazione di interventi di nuova edificazione pari a circa 259.100 mq. di SUL, risultano attuate per il 22% circa, conservando quindi un'edificabilità residua pari a circa 180.550 mq. di SUL (i dati riportati escludono la SUL del PdA Ostiense in quanto non oggetto di valutazioni da parte dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde);

inoltre, a seguito dell'adozione da parte dell'Assemblea Capitolina della Delibera di Variante Urbanistica al PRG, ai sensi della L.U. 1150/1942, relativa alle aree della Stazione Tuscolana, sono stati localizzati 34.000 mq di SUL su parte delle aree di proprietà di RFI, comprendenti anche quota parte dell'edificabilità derivante dalla rilocalizzazione dei diritti edificatori del Piano di Assetto Trastevere, come ammesso dall'ADP sottoscritto nel 2006 in aggiornamento dell'AdP sottoscritto in data 8.03.2000 da Ministero dei Trasporti, Regione Lazio, Provincia di Roma e Comune di Roma innanzi citati;

per quanto riguarda invece l'attuazione delle previsioni edificatorie espresse dall'approvazione dei P.P. Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle-Sub Comprensorio Quadraro, che interessano circa 550 ha di aree, gli interventi di nuova edificazione complessivamente ammontano a circa 570.000 mq, attuate per il 7% circa, conservando quindi una edificabilità residua pari a circa 524.000 mq;

relativamente all'attuazione degli spazi pubblici, comprendenti aree destinate a Verde Urbano e locale e Servizi di livello Urbano e locale, si è riscontrato che rispetto alla dotazione di spazi complessivamente previsti sia nei Piani di Assetto che nello SDO pari a ha. 294.978 la quota realizzata è di circa 66.987 ha, pari al 23% del totale;

pertanto, l'intero sistema insediativo definito dal complesso degli ambiti relativi ai Piani di Assetto delle Stazioni Ferroviarie e dei Comprensori del Sistema Direzionale Orientale, riguardante un territorio di circa 750 ha, ha una riserva di SUL complessiva di nuova edificabilità, non ancora attuata, pari a circa 738.500 mq.;

considerato inoltre che:

con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 21 del 16.04.2015, è stato approvato il Nuovo Piano generale del traffico (PGTU) che definisce le strategie di intervento e pianificazione della mobilità nella Città di Roma e nella Città Metropolitana di Roma Capitale;

in data 1.12.2014, è stato sottoscritto un primo Verbale di Intesa tra Roma Capitale e RFI SpA, società del Gruppo Ferrovie dello Stato (FS) e gestore dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso il quale sono stati programmati prioritariamente gli interventi e gli investimenti per il potenziamento, il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture ritenuti prioritari per il potenziamento del sistema ferroviario metropolitano e regionale;

con Deliberazione n. 53 dell'8.05.2018, l'Assemblea Capitolina ha approvato le linee guida del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

con Delibera di G.C. n. 134/2018, Roma Capitale ha approvato un ulteriore verbale d'intesa tra Roma Capitale, RFI SpA e FS Sistemi Urbani s.r.l., nel quale sono state individuate le linee d'indirizzo per la definizione e sottoscrizione degli interventi da realizzare all'interno del nodo ferroviario di Roma finalizzati al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano e regionale ed alla riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse, da realizzare all'interno del Nodo Ferroviario di Roma, tra cui:

- la chiusura dell'anello ferroviario nord;
- la conferma del ruolo strategico del "Nodo di scambio Pigneto" con la previsione di realizzazione di una nuova fermata tra le Stazioni Roma Tuscolana e Tiburtina con l'interscambio tra i servizi FL1-FL3 e linea C della Metropolitana di Roma;
- interventi per il completamento e/o revisione e modifica del "Piano di Assetto della Stazione Tiburtina" con conseguente aggiornamento/revisione della Convenzione di prima attuazione del 23/12/2005 tra RFI e Roma Capitale;
- gli interventi di modifica del PRG del ferro della Stazione Tuscolana;
- la redazione del nuovo "Piano d'Assetto della Stazione Tuscolana";
- la revisione dei Piani di Assetto delle Stazioni Trastevere Porto Fluviale e Quattro Venti;
- studio preliminare per la riqualificazione urbanistica e funzionale del nodo di scambio della Stazione Ostiense;
- progetto di fattibilità della nuova fermata della linea FL1 "Zama" anche come accesso al Parco della Caffarella e al Parco dell'Appia;
- la previsione di realizzazione delle stazioni di Statuario e Selinunte;

oltre all'adeguamento ed il potenziamento della rete ferroviaria, Roma Capitale ha posto tra i suoi obiettivi la riqualificazione delle aree dismesse delle stazioni che rappresentano

potenti opportunità sia per “avvicinare” il centro alle periferie e le periferie tra loro, sia per configurare nuove “porte” della città non più solo come luoghi di transito ma come nuovi spazi del vivere e dell’integrazione urbana in grado di attivare processi di riqualificazione e rigenerazione dei tessuti e delle aree limitrofe la linea ferroviaria;

a partire dall’individuazione di questi luoghi prioritari per l’avvio di ampi processi di rigenerazione della città, è possibile prefigurare una rete di relazioni che a partire dai sedimi delle aree RFI riconnette le continuità fisiche e spaziali del territorio romano, tra spazi aperti del non costruito, parchi naturalistici e urbani e relazioni tra reti funzionali più o meno strutturate delle diverse componenti della mobilità. Si tratta di un sistema che si declina tra i sistemi diametrali dei parchi dell’Aniene, dell’Appia Antica e del Tevere e quelli tangenziali articolati tra le sequenze spaziali, ancora da strutturare, dei territori degli ex SDO di Pietralata, Tiburtina, Casilina e Centocelle;

con la Mozione n. 60 del 31.05.2018, l’Assemblea Capitolina ha impegnato la Sindaca e la Giunta a promuovere presso i Dipartimenti competenti attività progettuali mirate ad ottimizzare ed armonizzare la Centralità Pietralata (ex SDO) con i programmi nel contesto e con la revisione del PdA della Stazione Tiburtina, definendo inoltre una revisione dei programmi delle aree Casilino e Centocelle (ex SDO) tramite piani idonei a salvaguardare la continuità del sistema ecologico e naturalistico in aree oggi caratterizzate dalla presenza di spazi aperti di importante valore culturale, archeologico e paesaggistico, che permetterebbe di addivenire alla chiusura della Cintura dei Parchi nel settore orientale del territorio di Roma Capitale;

tali nuovi luoghi di naturalità assumono valore e significato ancora più importante come forme di spazio pubblico sia per il necessario ripensamento di alcune modalità di fruizione e godimento degli spazi aperti e del verde, messi ulteriormente in evidenza dall’emergenza odierna da COVID- 19, sia per gli usi informali ormai consolidati negli anni e le attività spontanee sorte al loro interno favorite da forme di collaborazione e cura da parte di comitati spontanei di cittadini;

con La Memoria N. 30 del 2.08.2019, recante *“Linee programmatiche per l’Anello Verde dell’ambito strategico del ferro – verbale di intese RFI – Roma Capitale”*, la Giunta Capitolina ha impegnato infine la Sindaca e la Giunta a promuovere lo sviluppo di un’ “Anello Verde”, definendo dettagliatamente gli obiettivi da perseguire configurando la modalità per la definizione delle soluzioni “di progetto”, dando mandato al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di procedere all’elaborazione di uno Schema di Assetto Generale dell’Anello Verde dell’ambito strategico del ferro, con valore di documento programmatico, riguardante l’assetto previsionale del settore delle aree ferroviarie in questione, che fissi i principali indirizzi per la riqualificazione sostenibile dell’anello ferroviario e del settore orientale della città considerando la redistribuzione delle potenzialità edificatorie attualmente previste dagli strumenti urbanistici esecutivi vigenti;

lo Schema di Assetto Generale dell’Anello Verde rappresenta una visione strategica di rigenerazione urbana per la riqualificazione sostenibile dell’anello ferroviario e del settore orientale del territorio di Roma Capitale, definendo indirizzi per la trasformazione di alcune tra le aree più cruciali del territorio romano, legate in sequenza dalla correlazione tra l’intensità trasportistica dei corridoi ferroviari ed i connessi settori di città attraverso corridoi ambientali ad essi correlati che dal parco dell’Aniene costituiscono una rete ambientale articolata, ricca di preesistenze archeologiche e paesaggistiche, che si estende sino al parco dell’Appia antica;

quale primo atto conforme agli obiettivi indicati dalla Giunta con la memoria di cui sopra in data 18.02.2020, l’Assemblea Capitolina con Deliberazione n. 19, ha adottato la variante Urbanistica ai sensi della L.U. 1150/1942, relativa alle aree dismesse della Stazione

Tuscolana di proprietà di RFI, attraverso la ridefinizione del perimetro dell'Ambito di Valorizzazione C8 "Via Casilina - Stazione Tuscolana – vallo Ferroviario", prevedendo la rilocalizzazione di parte dei diritti edificatori derivanti dal Piano di Assetto Trastevere non ancora attuato;

considerato che

la consapevolezza dell'importanza che negli ultimi anni hanno assunto, nell'agenda delle maggiori città del mondo, i temi dello sviluppo sostenibile, della limitazione di emissioni inquinanti e della costruzione di contesti urbani in grado di mitigare gli effetti della crescita, oltre ad indurre un radicale mutamento delle politiche in materia di sviluppo urbano, ha portato Roma Capitale ad assumere impegni condivisi dalle maggiori città del mondo in contesti internazionali con le adesioni a reti e la sottoscrizione di indirizzi ed obiettivi programmatici comuni;

la strategia complessiva della città di Roma coniuga quindi un programma di mobilità sostenibile con lo sviluppo urbano e la valorizzazione dei nodi di scambio tra reti regionali e cittadine, collegando ferrovie, metropolitane e mobilità dolce. A scala nazionale questo obiettivo è strettamente legato al recupero del ruolo della Stazione Tiburtina quale nodo strategico di una rete di città connesse con l'Alta Velocità;

la valorizzazione della stazione Tiburtina include il programma per la riqualificazione urbana di Piazzale Ovest che si sviluppa in diverse fasi attuative che vanno dalla fase iniziale corrispondente alla demolizione in corso della Circonvallazione Nomentana, il completamento in corso del lotto C12, i nuovi spazi pubblici di connessione con i tessuti urbani, fino alla fase finale di aggiornamento del Piano di Assetto Tiburtina riguardante soprattutto la parte Est della stazione che vede già insediata la sede di BNL-BNP Paribas e la previsione del nuovo Head Quarter di RFI;

l'area di cui sopra è inoltre adiacente all'ampio complesso di aree pubbliche denominato (Ex SDO) Centralità Pietralata, che avrebbe dovuto accogliere, in prima istanza, i ministeri delocalizzati dal centro città e, allo stato attuale, vede in corso di realizzazione la sede centrale dell'ISTAT ed un primo comparto per l'insediamento di una nuova sede della Università "La Sapienza";

è dunque intenzione dell'Amministrazione procedere ad una sostanziale revisione ed aggiornamento dell'intero sistema Stazione Tiburtina/Centralità Pietralata attraverso il suo potenziamento per realizzare un vero HUB Direzionale denominato POLO EST, che deve qualificarsi quale nodo in grado di relazionarsi ad altri centri urbani su scala nazionale e internazionale, grazie ai collegamenti con l'Alta velocità garantiti dalla presenza della Stazione Tiburtina, e di qualificarsi, alla scala urbana, come l'apice del sistema "Anello Verde";

sulla base delle linee Programmatiche della Sindaca per il mandato amministrativo 2016-2021 approvate dall'Assemblea Capitolina con deliberazione n. 9 del 3.08.2016, degli atti di indirizzo di cui alla Mozione n. 60 del 31.05.2018, della Memoria di Giunta Capitolina n. 30 del 2.08.2019 e del Verbale d'Intesa tra Roma Capitale, RFI SpA. Ed FS Sistemi Urbani s.r.l. di cui alla DGC n. 134/2018 innanzi richiamato, si è quindi proceduto allo sviluppo di uno Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde riferito al macro-ambito dell'anello ferroviario e del settore orientale del territorio di Roma Capitale, che sinteticamente propone:

1. la revisione dello schema di assetto della Stazione Tiburtina, dopo attenta ricognizione dell'effettivo stato di attuazione sia dei comparti privati che di quelli pubblici, che, anche con successivi atti di modifica/variante dei piani/progetti vigenti, possa sostenere le trasformazioni in corso coniugandola con la visione

futura, rivedendo le potenzialità in funzione dei nuovi obiettivi, armonizzando i contenuti pianificatori e progettuali con gli indirizzi attuali in merito alla visione sistemica del quadrante;

2. il rafforzamento dell'intero settore di anello ferroviario, ricompreso tra l'ambito della Stazione Trastevere e l'ambito della stazione Tiburtina, verificando gli obiettivi e riconsiderando la distribuzione dei pesi urbanistici in relazione ai servizi esistenti ed ai contesti consolidatisi nel tempo;
3. la riqualificazione del sistema delle piazze antistanti le principali stazioni ferroviarie di Roma: Piazza dei Cinquecento, Piazzale della stazione Tiburtina, Piazzale Ostiense/Piazzale dei Partigiani e Piazzale F. Biondo/Piazzale della Radio, quali luoghi principali di accesso allo spazio urbano ed al nuovo sistema ambientale;
4. la ripianificazione del sistema dei quattro comprensori del Sistema Direzionale Orientale, meglio conosciuto come S.D.O., denominati "Pietralata", "Tiburtino", "Casilino" e "Centocelle-Quadraro";

l'organizzazione delle componenti che concorrono alla definizione (tramite il documento denominato Linee Guida) e conformazione (tramite l'elaborato Masterplan) dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde, è fondata su di una articolata componente analitica, tesa ad individuare le relazioni morfologiche, funzionali ed infrastrutturali tra i diversi ambiti ed il loro contesto di riferimento, le invarianti paesaggistico-ambientali e le caratteristiche insediative e funzionali dei territori, da valorizzare e integrare con i tessuti urbani esistenti, nonché a ripercorrere lo stato di attuazione degli strumenti urbanistici che regolano il settore urbano di cui trattasi;

dalla sintesi e valutazione del quadro analitico, assunti a riferimento dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde **4 obiettivi fondamentali** (Ambiente e cambiamenti climatici: la città sostenibile; Mobilità intelligente e alternativa - la città connessa e intermodale; Le porte della città - qualità ed integrazione; Sviluppo a "saldo zero"), mutuati dal PUMS, dalla "Strategia di Resilienza" di Roma Capitale approvata con Delibera G. C. 116 del 26.06.2018, dagli indirizzi di pianificazione delineati con DAC n. 19/2020 di adozione della variante di individuazione di un nuovo ambito di valorizzazione per le aree dismesse della stazione Tuscolana, anche ai fini della partecipazione di Roma Capitale alla competizione internazionale "Reinventing Cities" (coordinata dalla rete internazionale C40 Cities di cui Roma Capitale è parte), sono stati individuate le **strategie generali dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde e gli obiettivi specifici degli Ambiti di intervento**, declinati in relazione alle rinnovate linee programmatiche dell'Amministrazione in materia urbanistica;

per riassumere ed organizzare le informazioni fondamentali di sintesi e valutazione per ciascun ambito e per declinare localmente le strategie generali innanzi richiamate, sono state redatte, per ognuno degli 8 Ambiti considerati: 1) PdA Trastevere Quattro Venti Porto Fluviale; 2) PdA Ostiense; 3) Variante Stazione Tuscolana; 4) AdP Tiburtina; 5) Centralità Pietralata; 6) APPD Tiburtino; 7) APPD Casilino; 8) APPD Centocelle sub Quadraro (Piani di Assetto delle stazioni, Piani particolareggiati Comprensori SDO), delle schede ricognitive, che oltre a sintetizzare i macro-dati, riassumono il loro iter procedurale nonché il loro stato di attuazione, favorendo l'individuazione degli **specifici obiettivi d'ambito**;

all'interno di queste schede è stato individuato un "**Focus territoriale**" che riassume gli elementi caratterizzanti dell'ambito urbano analizzato e ne evidenzia le vocazioni, rappresentando i principi fondamentali che dovranno ispirare la strategia di ripianificazione:

- Hub Plurimodale (Stazioni TIBURTINA – OSTIENSE): trattasi di ambiti la cui caratteristica principale riguarda il livello metropolitano, regionale, nazionale ed internazionale delle relazioni che qui si intersecano ed in virtù della loro accessibilità presentano le potenzialità per accogliere articolati mix funzionali pubblici e privati e nuove forme di mobilità; nel caso della stazione Tiburtina, in considerazione dell'alto grado di accessibilità, sono ammissibili densificazioni anche per la rilocalizzazione di diritti edificatori già acquisiti di altri ambiti;
- Nuova Offerta Funzionale (SDO PIETRALATA): ambito di intervento strategico anche in virtù di una possibile revisione del mix delle destinazioni funzionali previste, al fine di creare le condizioni per un polo di aggregazione di attività formative, di ricerca, di produzione di eccellenza, punto di riferimento per il contesto romano ma luogo di relazione a scala nazionale ed internazionale; anche in questo caso sono ipotizzabili densificazioni stante l'alto grado di accessibilità e la funzione urbana strategica;
- Cerniera Urbana (Stazioni TUSCOLANA – TRASTEVERE): si tratta di ambiti caratterizzati dalla funzione, esistente o potenziale, di connessione tra le reti principali della mobilità urbana e metropolitana con i settori cittadini di riferimento, che ne fruiscono in termini di arricchimento ed articolazione delle relazioni e delle funzioni sia pubbliche che private;
- Valore del Vuoto e Sistemi Locali (SDO TIBURTINO – CASILINO – QUADRARO): ambiti funzionali alle esigenze specifiche dei contesti locali coinvolti ove gli interventi sono finalizzati al coinvolgimento ed alla valorizzazione delle risorse e dei caratteri presenti sul territorio in un processo di sviluppo della qualità urbana orientato alla tutela ed la fruibilità del sistema storico ed ambientale, alla riqualificazione degli spazi aperti, all'offerta di servizi di prossimità e alla rigenerazione diffusa dei tessuti edilizi esistenti;

inoltre la richiamata complessità dei luoghi oltreché l'attuazione parziale dei piani/programmi vigenti innanzi richiamati e la conseguente "spontaneità" dei caratteri e degli usi di ampie porzioni del territorio indagato, hanno richiesto un approfondimento dedicato ai "vuoti discontinui" che costituiscono parte significativa del territorio oggetto di indagine;

metodologicamente, sono stati individuati i seguenti elementi che hanno costruito l'analisi del sistema dei territori:

- le Infrastrutture, al fine di integrare i sistemi di mobilità di un sistema di reti oggi indipendenti e non comunicanti;
- i Paesaggi naturali e Spazi aperti, al fine di trasformare il "verde" in "paesaggio" attraverso l'analisi degli usi;
- le Unità di tessuti, morfologie urbane da identificare i sistemi unitari;
- gli Oggetti e Recinti: aree solo apparentemente vuote ed aree attraversabili da ricondurre ad un sistema di relazioni;

dall'analisi è derivata una mappa delle accessibilità allo spazio ed un mosaico di "aree verdi" che ne qualifica le caratteristiche. Dal mosaico è stato desunto un primo sistema di elementi strategici, tali da garantire le connessioni tra i luoghi nevralgici, pubblici o di uso pubblico, rispetto ai quali indirizzare un "progetto pubblico" di tali aree che consideri sia "usi di interesse pubblico" diffusi che acquisizioni pubbliche, in senso proprio, mirate e puntuali;

tale impostazione presuppone di un sistema di regole differenziato rispetto allo “spazio pubblico” uniforme definito dalle Norme Tecniche del PRG, ove siano previste nuove forme di gestione, forme di collettività, utilizzo condiviso e cura di spazi, integrazione di forme di proprietà privata e uso di pubblico interesse, limitando l’acquisizione pubblica a condizioni specifiche e strategicamente funzionali, ad esempio riferite alla costruzione di una accessibilità continua al sistema ambientale e dei servizi, alla connessione di luoghi, all’attraversamento ciclopedonale di recinti;

in tale prospettiva la disciplina urbanistica, nel rispetto dell’articolo 118 della Costituzione (“Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l’autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà”) e dell’art. 112 del TUEL (“Gli enti locali, nell’ambito delle rispettive competenze, provvedono alla gestione dei servizi pubblici che abbiano per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali”), dovrà considerare e sostenere l’utilizzo comune di beni, luoghi e spazi (per esempio Orti collettivi, giardini condivisi, aree e attrezzature per lo sport all’aperto) favorendone l’iscrizione in elenchi di aree, di beni o simili che possano rientrare nell’approvando regolamento dei Beni Comuni di Roma Capitale previsto dalla norma regionale;

considerato infine che:

per quanto sin ora rappresentato, lo Schema di Assetto Generale dell’Anello Verde rappresenta un primo quadro conoscitivo e strategico sul quale avviare un percorso disciplinare e partecipativo, principalmente finalizzato alla condivisione degli elementi strutturanti del nuovo assetto di sistema degli ambiti urbani interessati, che delinea i principi e le strategie d’intervento e gli indirizzi per l’avvio di iter amministrativi relativi ad adeguati piani/programmi e/o progetti;

la metodologia impostata per la costruzione dello Schema di Assetto Generale dell’Anello Verde ha necessariamente un carattere sperimentale in conseguenza di diversi fattori: la notevole dimensione dell’area oggetto di studio, l’eterogeneità degli ambiti urbani interessati e degli strumenti attuativi presi in considerazione, la complessità e l’alto livello innovativo degli obiettivi;

i contenuti programmatici dello Schema di Assetto Generale dell’Anello Verde sono rappresentati nei seguenti elaborati:

- | | | |
|----|---|---|
| PR | 1 | Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Obiettivi |
| PR | 2 | Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Linee guida (fascicolo A3) |
| PR | 3 | Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Masterplan |

in particolare l’elaborato relativo agli obiettivi, rappresenta la visione di riferimento dello Schema di Assetto Generale mentre le Linee guida ed il Masterplan, declinano l’apparato programmatico del SAG e ne descrivono l’impostazione, gli obiettivi generali e specifici, le strategie, gli ambiti d’intervento e gli elementi strutturali del nuovo assetto previsto;

lo Schema di Assetto Generale dell’Anello Verde è composto altresì da una serie di elaborati grafici e relazioni (ove specificato in elenco) di carattere conoscitivo e valutativo, allegati tutti alla presente deliberazione:

AT ANALISI TERRITORIALE

- | | | |
|----|---|--|
| AT | 1 | Foto aerea - individuazione dell'area di studio |
| AT | 2 | Carta dei sistemi di valore storico e ambientale |
| AT | 3 | Carta delle macrofunzioni del contesto urbano |

AT	4	Aspetti socio-economici del territorio e strategie di densificazione (fascicolo A4)
RA		STATO DI ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI ATTUATIVI
RA	1	Mosaico dei piani attuativi dei comprensori SDO e dei PdA delle stazioni
RA	2	Schede analitiche sull'iter urbanistico e di attuazione degli strumenti attuativi dell'Anello Verde A4 (fascicolo A4) <u>Piani di Assetto delle Stazioni</u>
RA	3	Stato di attuazione del PdA della Stazione Tiburtina
RA	4	Stato di attuazione del PdA della Stazione Ostiense
RA	5	Stato di attuazione del PdA della Stazione Trastevere - Porto Fluviale - Quattro Venti <u>Piani Particolareggiati Comprensori SDO</u>
RA	6	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Pietralata
RA	7	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Tiburtino
RA	8	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Casilino
RA	9	Stato di attuazione del PP del Comprensorio Direzionale Centocelle-Quadraro
SV		SINTESI E VALUTAZIONE
SV	1	Sintesi dello stato di attuazione degli strumenti attuativi
SV	2	Sintesi degli elementi di riferimento per il processo di ripianificazione
SV	3	Elementi per l'interpretazione del territorio (fascicolo A4)
SV	4	Elementi per l'interpretazione del territorio - infrastrutture
SV	5	Elementi per l'interpretazione del territorio - tessuti e morfologie urbane
SV	6	Elementi per l'interpretazione del territorio - oggetti e recinti
SV	7	Elementi per l'interpretazione del territorio - paesaggi naturali e i vuoti
SV	8	Elementi per l'interpretazione del territorio - ricognizione della struttura territoriale storica
SV	9	Elementi per l'interpretazione del territorio - ricognizione della struttura ordinatrice catastale
SV	10	Elementi per l'interpretazione del territorio - sintesi delle risorse
A1		APPROFONDIMENTI ANALITICI - STATO DELLA PIANIFICAZIONE <u>Pianificazione di livello generale</u>
A1	a	Il Sistema Direzionale Orientale nel PRG 1965/71
A1	b	PRG vigente - Sistemi e regole
A1	c	PRG vigente - Rete ecologica
A1	d	PRG vigente - Carta per la qualità
A1	e	PRG vigente - Standard urbanistici
A1	f	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (fascicolo A3) <u>Pianificazione attuativa</u>
A1	g	Quadro di unione degli strumenti attuativi vigenti e programmati

		<u>Pianificazione sovraordinata</u>
A1	h	Piano Territoriale Paesistico Regionale
A2		APPROFONDIMENTI ANALITICI - ASSETTO PROPRIETARIO
		<u>Piani Particolareggiati Comprensori SDO</u>
A2	a	Assetto proprietario catastale SDO Pietralata
A2	b	Assetto proprietario catastale SDO Tiburtino
A2	c	Assetto proprietario catastale SDO Casilino
A2	d	Assetto proprietario catastale SDO Quadraro
A3		APPROFONDIMENTI ANALITICI - USI ATTUALI E FUNZIONI
A3	a	Documentazione fotografica (fascicolo A3)
		<u>Piani di Assetto delle Stazioni</u>
A3	b	Usi attuali e funzioni Stazione Tiburtina
A3	c	Usi attuali e funzioni Stazione Tuscolana
A3	d	Usi attuali e funzioni Stazione Ostiense
A3	e	Usi attuali e funzioni Stazione Trastevere
		<u>Piani Particolareggiati Comprensori SDO</u>
A3	f	Usi attuali e funzioni SDO Pietralata
A3	g	Usi attuali e funzioni SDO Tiburtino
A3	h	Usi attuali e funzioni SDO Casilino
A3	i	Usi attuali e funzioni SDO Quadraro

rilevato che:

lo Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde, previa ricognizione dell'insieme delle attività di programmazione urbanistica relative all'intero sistema territorialmente individuato e prendendo atto delle trasformazioni avvenute nel settore urbano di riferimento, dei progetti realizzati e in corso, tenuto conto delle esigenze di consolidamento della rete ecologica, del sistema dei paesaggi naturali, della rete di spazi aperti evidenziando le varie forme di uso del suolo e dello spazio (pubblico, privato e di uso pubblico) sviluppatasi anche a seguito della parziale attuazione delle previsioni del PAG e degli ex SDO, dà quindi attuazione alle linee programmatiche dell'Amministrazione prefigurando un programmatario sintetizzabile nei seguenti indirizzi:

- 1) consolidamento della vocazione direzionale del POLO EST come elemento strategico di livello nazionale attraverso l'aggiornamento del Piano di assetto della Stazione Tiburtina con una revisione complessiva, comprensiva delle relazioni con la Centralità Pietralata, tramite l'approvazione anche di successivi e separati atti di pianificazione, di diverso rango e tra loro relazionati, al fine di favorire l'armonizzazione dei progetti in corso con le previsioni e gli indirizzi futuri all'interno di una visione unitaria, sia per quanto riguarda l'attuazione dei comparti privati che di quelli pubblici;
- 2) rafforzamento del ruolo urbano dell'Anello Ferroviario e attuazione dei principi del Programma di Assetto Generale approvato e degli altri strumenti esecutivi riferiti allo sviluppo dei nodi ferroviari adeguandoli alle rinnovate previsioni dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde e alle trasformazioni in corso;

- 3) valorizzazione e riqualificazione delle grandi piazze di stazione come luoghi di scambio tra spazio urbano e delle infrastrutture ed all'individuato sistema ambientale (Cinquecento, Piazzale Ovest Tiburtina, Ostiense, Trastevere) preferibilmente attraverso procedure concorsuali di progettazione;
- 4) rigenerazione dei contesti locali coinvolti attraverso l'individuazione e la valorizzazione delle risorse e dei caratteri presenti sul territorio, in un processo di sviluppo della qualità urbana orientato alla tutela e la fruibilità del sistema storico ed ambientale, alla riqualificazione degli spazi aperti, all'offerta di servizi di prossimità e alla rigenerazione diffusa dei tessuti edilizi esistenti principalmente attraverso:
 - a. sviluppo di ambiti e/o programmi di rigenerazione urbana mirati al ripensamento dei margini costruiti nel loro rapporto con il sistema dei vuoti;
 - b. riqualificazione del sistema insediativo esistente e sviluppo di connessioni di mobilità dolce con le polarità e i servizi esistenti nell'area;
 - c. valorizzazione del patrimonio culturale archeologico e paesaggistico esistente attraverso attività finalizzate all'integrazione dello stesso nella vita quotidiana dei cittadini.
- 5) individuazione di una rete integrata di trasporto pubblico su ferro e mobilità dolce che, a partire dalla attuazione degli indirizzi contenuti nel protocollo di intesa tra Roma capitale e RFI indicato in premessa per il rafforzamento del sistema e la creazione di nuove stazioni, si strutturi nel dettaglio ascoltando i cittadini nello sviluppo di percorsi di connessione dei poli di interesse esistenti nel territorio, dei servizi, dei beni archeologici e culturali, per integrarli nella vita quotidiana degli abitanti;
- 6) rimodulazione delle previsioni edificatorie attraverso strategie di rilocalizzazione di diritti edificatori già acquisiti, al fine di consolidare le vocazioni dei diversi ambiti e densificare maggiormente i poli già infrastrutturati e serviti dal trasporto pubblico su ferro, privilegiando l'attuazione del PUMS e l'uso intensivo del trasporto pubblico locale;
- 7) riconoscimento e consolidamento di una rete di connessioni a valenza ambientale tra i "nodi" di collegamento con i parchi esistenti, gli spazi aperti, i vuoti urbani e il sistema del verde locale, per la creazione di un sistema che garantisca la continuità ambientale e paesaggistica in attuazione degli obiettivi espressi nella Convenzione Europea del Paesaggio che riconosce giuridicamente il paesaggio in quanto componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità, impegnando i sottoscrittori a integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche ed in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio, favorendo azioni quali:
 - a. realizzazione di un circuito di spazi pubblici e percorsi ciclopedonali in aggancio ai sistemi ambientali territoriali (Parco Regionale dell'Appia Antica e Riserva Naturale della Valle dell'Aniene), urbani (parchi Casilino, Tiburtino, Centocelle, Serenissima) ed agli spazi pubblici locali;
 - b. promozione di attività di rigenerazione del patrimonio naturale e paesaggistico in ambito urbano;

- c. rinaturalizzazione di aree degradate, anche con attività di rimboschimento finalizzato alla creazione di sistemi ecologici ed alla tutela della biodiversità;
 - d. promozione di azioni di bonifica e fitobonifica attraverso metodi naturali;
 - e. sviluppo di forme di agricoltura urbana e multifunzionale favorendo la produzione per la filiera corta e ampliando la rete degli orti urbani;
- 8) individuazione di forme di uso e gestione del suolo e degli spazi pubblici e di uso pubblico per garantire la fruizione dei luoghi (anche con eventuali modifiche delle NTA funzionali all'introduzione di destinazioni d'uso innovative) in sicurezza degli spazi ed allo stesso tempo garantire la gestione e la manutenzione attraverso la collaborazione civica e la sussidiarietà;

tali indirizzi troveranno attuazione tramite l'approvazione anche di successivi e separati atti di pianificazione e/o progettazione, di diverso rango e tra loro relazionati, al fine di favorire l'armonizzazione dei progetti in corso con le previsioni e gli indirizzi futuri all'interno di una visione unitaria;

rilevato infine che:

lo Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde che si approva con la presente Deliberazione definisce gli indirizzi per i successivi interventi di trasformazione territoriale, da attuare attraverso strumenti indiretti di diverso rango e natura. La sua approvazione gli conferisce valore di indirizzo degli aspetti descrittivi e programmatori preliminari, di indicazione delle necessarie verifiche di sostenibilità, di valutazione delle azioni di tutela e valorizzazione per i successivi livelli di pianificazione necessari per la riqualificazione degli ambiti urbani rappresentati;

affinché le strategie programmatiche sopra definite e oggetto degli allegati elaborati, acquisiscano una efficacia attuativa, l'allegato Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde, sarà oggetto di uno specifico percorso di confronto e partecipazione con la cittadinanza e gli operatori pubblici e privati maggiormente coinvolti per la condivisione degli obiettivi e la definizione delle politiche territoriali e del quadro strategico di riferimento, analogamente a quanto previsto per gli interventi di trasformazione territoriale dal Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana, di cui alla deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 2.03.2006, come recentemente modificato/integrato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 54 del 18.07.2019 con l'introduzione di forme di partecipazione anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e telematici;

conclusa la fase di partecipazione da parte di tutti i soggetti interessati, come sopra evidenziato, sarà possibile, conformemente alla normativa vigente nonché al sopra richiamato Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana, procedere alla predisposizione dei relativi atti di pianificazione e trasformazione territoriale, ed all'approvazione degli stessi da parte dell'Organo Capitolino competente;

nelle more di tali attività approvative potranno comunque proseguire interventi di pianificazione e/o progettazione di diverso rango e tra loro relazionati, relativi agli ambiti di intervento indicati in premessa, conformemente alle linee di indirizzo individuate con la presente deliberazione.

preso atto che,

in data 25 giugno 2020 il Direttore della Direzione Rigenerazione Urbana ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del

T.U.E.L., si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Direttore

F.to: S. Capurro

in data 25 giugno 2020 il Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha attestato - ai sensi e per gli effetti dell'art. 30, c. 1 lett. i) e j) del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti, la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to: C. Esposito

in data 1 luglio 2020 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.lgs.18/8/200, n. 267 si dichiara la non rilevanza contabile della proposta di deliberazione di cui in oggetto.

Il Ragioniere Generale

F.to: A. Guiducci

sulla proposta è stata svolta, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97, comma 2, del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18.08.2000, n. 267

per tutto quanto sopra premesso

LA GIUNTA CAPITOLINA

DELIBERA

per tutto quanto sopra premesso:

di **approvare**, lo Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde", relativo alla riqualificazione sostenibile dell'anello ferroviario e del settore orientale del territorio di Roma Capitale, sviluppato nei seguenti elaborati che costituiscono parte integrante del presente atto:

- | | | |
|----|---|---|
| PR | 1 | Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Obiettivi |
| PR | 2 | Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Linee guida (fascicolo A3) |
| PR | 3 | Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde – Masterplan |

di dare altresì atto che lo Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde" è composto, oltre che dagli elaborati programmatici innanzi elencati, anche da una serie di elaborati di carattere conoscitivo il cui elenco è richiamato in parte narrativa;

di **dare atto che** lo Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde definisce gli indirizzi degli aspetti descrittivi e programmatici preliminari, di indicazione delle necessarie verifiche di sostenibilità, di valutazione delle azioni di tutela e valorizzazione per i successivi livelli di pianificazione necessari per la riqualificazione degli ambiti urbani rappresentati, al fine di definire successivi atti di pianificazione in modifica/variante di quelli attualmente vigenti;

di **individuare** le seguenti linee di indirizzo in osservanza delle quali dare avvio alle necessarie attività di ripianificazione degli ambiti urbani di riferimento:

- 1) consolidamento della vocazione direzionale del POLO EST come elemento strategico di livello nazionale attraverso l'aggiornamento del Piano di assetto della Stazione Tiburtina con una revisione complessiva, comprensiva delle relazioni con

- la Centralità Pietralata, tramite l'approvazione anche di successivi e separati atti di pianificazione, di diverso rango e tra loro relazionati, al fine di favorire l'armonizzazione dei progetti in corso con le previsioni e gli indirizzi futuri all'interno di una visione unitaria, sia per quanto riguarda l'attuazione dei comparti privati che di quelli pubblici;
- 2) rafforzamento del ruolo urbano dell'Anello Ferroviario e sviluppo dei principi del Programma di Assetto Generale approvato e degli altri strumenti esecutivi riferiti allo sviluppo dei nodi ferroviari adeguandoli alle rinnovate previsioni dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde ed alle trasformazioni in corso;
 - 3) valorizzazione e riqualificazione delle grandi piazze di stazione come luoghi di scambio tra spazio urbano e delle infrastrutture ed all'individuato sistema ambientale (Cinquecento, Piazzale Ovest Tiburtina, Ostiense, Trastevere) preferibilmente attraverso procedure concorsuali di progettazione;
 - 4) rigenerazione dei contesti locali coinvolti attraverso l'individuazione e la valorizzazione delle risorse e dei caratteri presenti sul territorio, in un processo di sviluppo della qualità urbana orientato alla tutela e la fruibilità del sistema storico ed ambientale, alla riqualificazione degli spazi aperti, all'offerta di servizi di prossimità e alla rigenerazione diffusa dei tessuti edilizi esistenti principalmente attraverso:
 - a. sviluppo di ambiti e/o programmi di rigenerazione urbana mirati al ripensamento dei margini costruiti nel loro rapporto con il sistema dei vuoti;
 - b. riqualificazione del sistema insediativo esistente e sviluppo di connessioni di mobilità dolce con le polarità e i servizi esistenti nell'area;
 - c. valorizzazione del patrimonio culturale archeologico e paesaggistico esistente attraverso attività finalizzate all'integrazione dello stesso nella vita quotidiana dei cittadini.
 - 5) individuazione di una rete integrata di trasporto pubblico su ferro e mobilità dolce che, a partire dalla attuazione degli indirizzi contenuti nel protocollo di intesa tra Roma capitale e RFI per il rafforzamento del sistema e la creazione di nuove stazioni, si strutturi nel dettaglio ascoltando i cittadini nello sviluppo di percorsi di connessione dei poli di interesse esistenti nel territorio, dei servizi, dei beni archeologici e culturali, per integrarli nella vita quotidiana degli abitanti;
 - 6) rimodulazione delle previsioni edificatorie attraverso strategie di rilocalizzazione di diritti edificatori già acquisiti, al fine di consolidare le vocazioni dei diversi ambiti e densificare maggiormente i poli già infrastrutturati e serviti dal trasporto pubblico su ferro, privilegiando l'attuazione del PUMS e l'uso intensivo del trasporto pubblico locale;
 - 7) riconoscimento e consolidamento di una rete di connessioni a valenza ambientale tra i "nodi" di collegamento con i parchi esistenti, gli spazi aperti, i vuoti urbani e il sistema del verde locale, per la creazione di un sistema che garantisca la continuità ambientale e paesaggistica in attuazione degli obiettivi espressi nella Convenzione Europea del Paesaggio che riconosce giuridicamente il paesaggio in quanto componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità, impegnando i sottoscrittori a integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale,

ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio, favorendo azioni quali:

- a. realizzazione di un circuito di spazi pubblici e percorsi ciclopedonali in aggancio ai sistemi ambientali territoriali (Parco Regionale dell'Appia Antica e Riserva Naturale della Valle dell'Aniene), urbani (parchi Casilino, Tiburtino, Centocelle, Serenissima) e agli spazi pubblici locali;
 - b. promozione di attività di rigenerazione del patrimonio naturale e paesaggistico in ambito urbano;
 - c. rinaturalizzazione di aree degradate, anche con attività di rimboschimento finalizzato alla creazione di sistemi ecologici e alla tutela della biodiversità;
 - d. promozione di azioni di bonifica e fitobonifica attraverso metodi naturali;
 - e. sviluppo di forme di agricoltura urbana e multifunzionale favorendo la produzione per la filiera corta e ampliando la rete degli orti urbani;
- 8) individuazione di forme di uso e gestione del suolo e degli spazi pubblici e di uso pubblico per garantire la fruizione dei luoghi (anche con eventuali modifiche delle NTA funzionali all'introduzione di destinazioni d'uso innovative) in sicurezza degli spazi e allo stesso tempo garantire la gestione e la manutenzione attraverso la collaborazione civica e la sussidiarietà.

di **dare mandato** al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di avviare un processo di confronto e partecipazione con la cittadinanza e gli operatori pubblici e privati maggiormente coinvolti per la condivisione degli obiettivi e la definizione delle politiche territoriali e del quadro strategico di riferimento, analogamente a quanto previsto per gli interventi di trasformazione territoriale dal Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana, di cui alla deliberazione del Consiglio Comunale n.57 del 2.03.2006, come recentemente modificato/integrato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 54 del 18.07.2019 con l'introduzione di forme di partecipazione anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e telematici.

di **prendere atto che**, ad esito della sopraindicata fase di partecipazione da parte di tutti i soggetti interessati, sarà possibile, conformemente alla normativa vigente nonché al Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana, procedere alla predisposizione dei relativi atti di pianificazione e trasformazione territoriale, ed all'approvazione degli stessi da parte dell'Organo Capitolino competente, fermo restando che nelle more di tali attività approvative potranno comunque proseguire interventi di pianificazione e/o progettazione di diverso rango e tra loro relazionati relativi agli ambiti di intervento indicati in premessa, conformemente alle linee di indirizzo individuate con la presente deliberazione.

L'On. PRESIDENTE pone ai voti per appello nominale, effettuato dal Segretario Generale, la suesesa proposta di deliberazione che risulta approvata all'unanimità.

Infine la Giunta, in considerazione dell'urgenza di provvedere, a seguito di successiva votazione per appello nominale, effettuato dal Segretario Generale, dichiara all'unanimità immediatamente eseguibile la presente deliberazione a norma di legge.

(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE
V. Raggi

IL SEGRETARIO GENERALE
P.P. Mileti

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 28 luglio 2020 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino all'11 agosto 2020.

Li, 27 luglio 2020

SEGRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

IL DIRETTORE
F.to: P. Ciutti

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva, ai sensi dell'art. 134, comma 3, del T.U.E.L. approvato con Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n.267, per decorrenza dei termini di legge, il 7 agosto 2020.

Li, 7 agosto 2020

SEGRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

IL DIRETTORE
F.to: P. Ciutti