

15 MUNICIPI 15 PROGETTI per la città in 15 MINUTI

progetti di riqualificazione dello spazio pubblico

MUNICIPIO XI - AMBITO MAGLIANA

RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

MASTERPLAN

REL_01 - RELAZIONE GENERALE ILLUSTRATIVA



Il presente progetto ambito urbano Magliana - progetto di riqualificazione dello spazio pubblico, tratta della proposta di Masterplan per il Municipio XI, inserendosi all'interno del programma 15 Municipi. 15 Progetti per le città in 15 minuti, promosso dall'Assessorato all'Urbanistica e dall'Assessorato Decentramento Partecipazione e Servizi al Territorio per la città dei 15 minuti in attuazione.

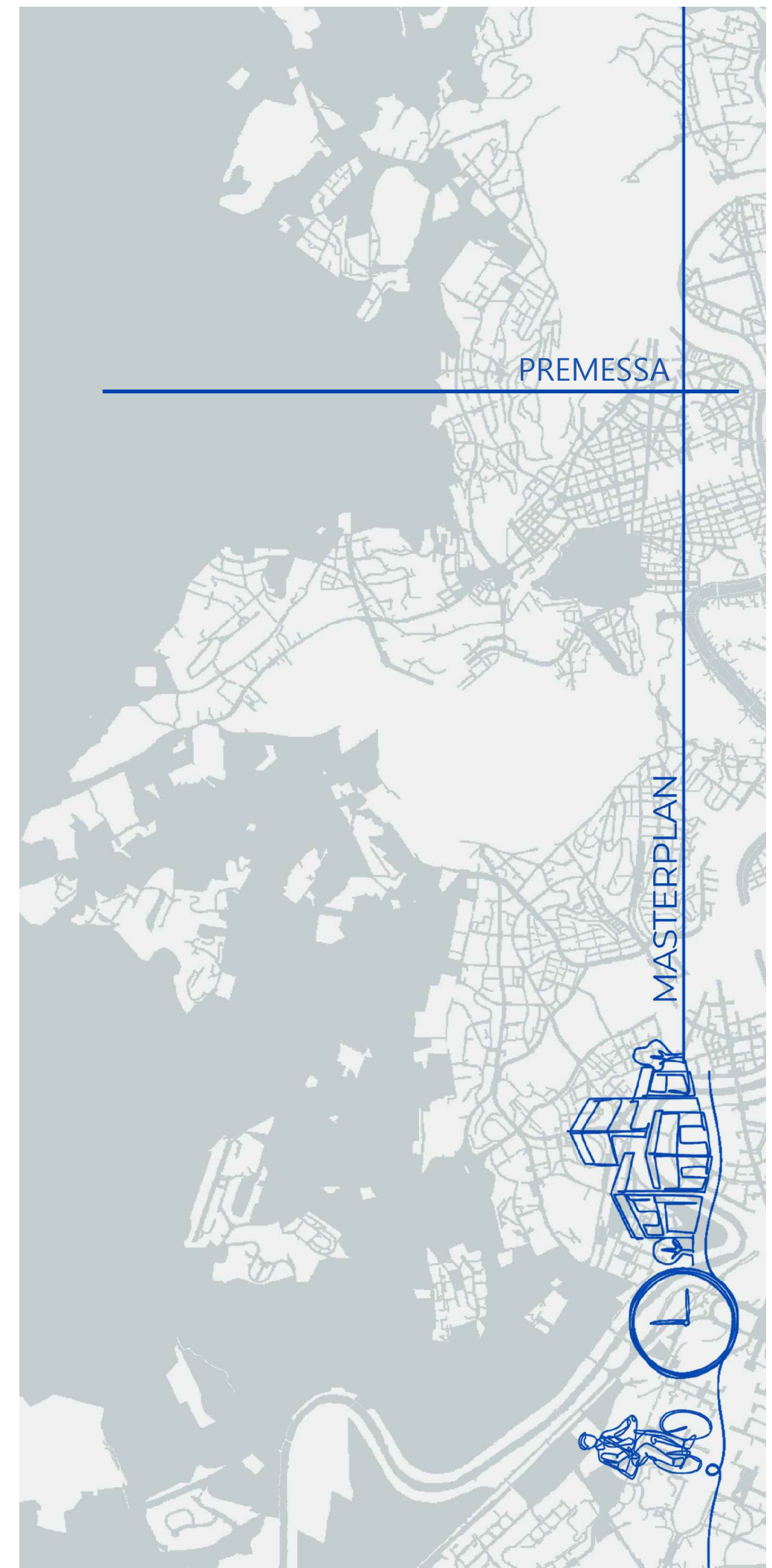
Il progetto si sviluppa sulla base di quanto indicato all'interno del Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) recependo gli obiettivi e le indicazioni per lo sviluppo del presente Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE). Tale documento evidenzia i principali obiettivi e soluzioni attese da parte degli interventi di progetto in relazione a miglioramenti, riqualificazioni e riorganizzazioni degli spazi urbani, che possano offrire alla cittadinanza una serie di servizi, strutture e infrastrutture di quartiere, raggiungibili nell'arco temporale di 15 minuti a piedi, da cui il nome ed il focus della progettazione.

Gli interventi saranno quindi volti al potenziamento delle infrastrutture verdi e della presenza diffusa e puntuale di spazi vegetali, siano essi parchi o pocket-garden, in modo da contrastare l'effetto di isola di calore urbano, gestire le acque di deflusso superficiale ed aumentare tutti quei benefici e servizi ecosistemici che la componente vegetale è in grado di fornire allo spazio urbano.

Altro obiettivo importante è quello di riqualificare e recuperare tutti quegli spazi di margine e di vuoto urbano, rinnovando le funzioni presenti nel quartiere e puntando all'incremento del senso di appartenenza e di identità del luogo, in modo da stimolare la vivibilità del quartiere, contrastando i fenomeni di vandalismo e degrado.

La consultazione del DIP, unitamente al lavoro di sintesi valutativa e interpretativa, agli incontri con i rappresentanti del Municipio e la cittadinanza e i sopralluoghi in campo, hanno portato alla stesura di quelli che sono gli obiettivi del masterplan ed i focus su cui dettagliare gli interventi, riassumibili nei seguenti punti fondamentali:

- Incremento della dotazione vegetale del quartiere, attraverso infrastrutture verdi, piazze/parco e pocket-garden;
- Potenziamento e definizione degli assi principali di attraversamento del quartiere, riqualificando le percorrenze della mobilità dolce e gli spazi pubblici presenti;
- Riqualificazione di Piazza De Andrè, individuata quale cuore pulsante del quartiere;
- Riqualificazione degli accessi quartiere/sistema parco fluviale, rendendoli leggibili e riconoscibili;
- Ridefinizione delle aree di sosta e parcheggio, con regolamentazione degli spazi, rifacimento delle zone di posteggio con pavimentazione drenante e segnaletica orizzontale per individuare i posteggi.

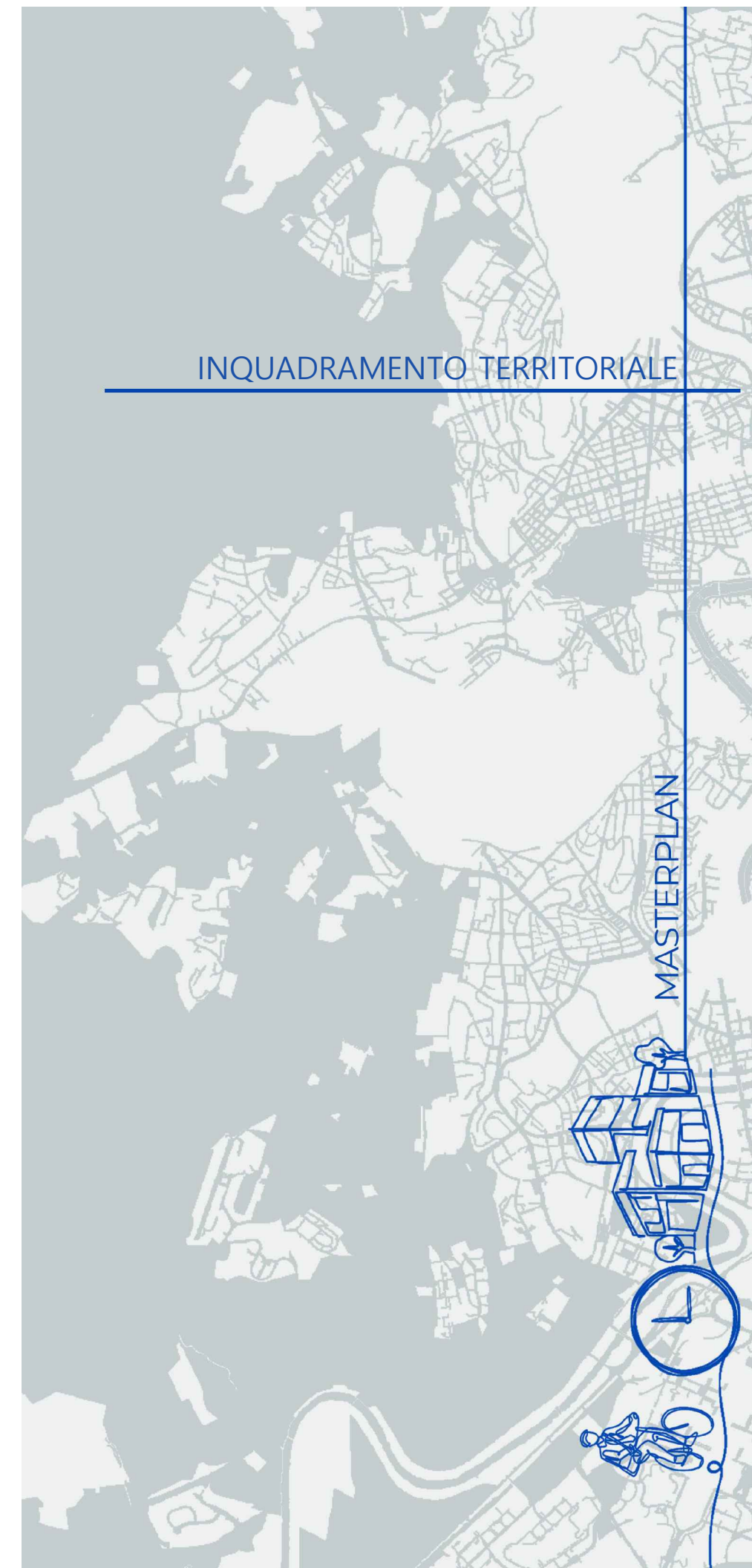




Il quartiere della Magliana si colloca dal punto di vista amministrativo all'interno del XI Municipio di Roma Capitale, ponendosi nel quadrante sud-ovest della città e fiancheggiato da un'ansa del Fiume Tevere, dalla quale prende la sua particolare e riconoscibile forma urbanistica planimetrica.

Il Fiume Tevere, l'asse viario di Via Lungotevere della Magliana e la linea ferroviaria FL1 Fara Sabina, delineano sistemi lineari netti e ben leggibili, che delimitano i margini del quartiere e ne circoscrivono l'ambito urbano. Tale delimitazione si riflette sull'uso dello spazio e sull'articolazione della viabilità, che assume all'interno del quartiere un carattere determinante, con strade perpendicolari fra loro sulle quali si attestano gli isolati composti quasi esclusivamente da palazzi residenziali a più piani.

A confine con il quartiere della Magliana si trovano a ovest il quartiere Portuense, a nord Ostiense e a sud-est il comparto dell'EUR, tuttavia la forte presenza del Fiume Tevere e la sostanziale mancanza di collegamenti diretti (ad eccezione del viadotto della A91), fanno emergere e percepire una certa separazione fra il quartiere interessato dal presente masterplan, a ovest e le aree urbane a est del fiume.



Valco San Paolo

Asse di Via della Magliana

Giardino di Villa Bonelli

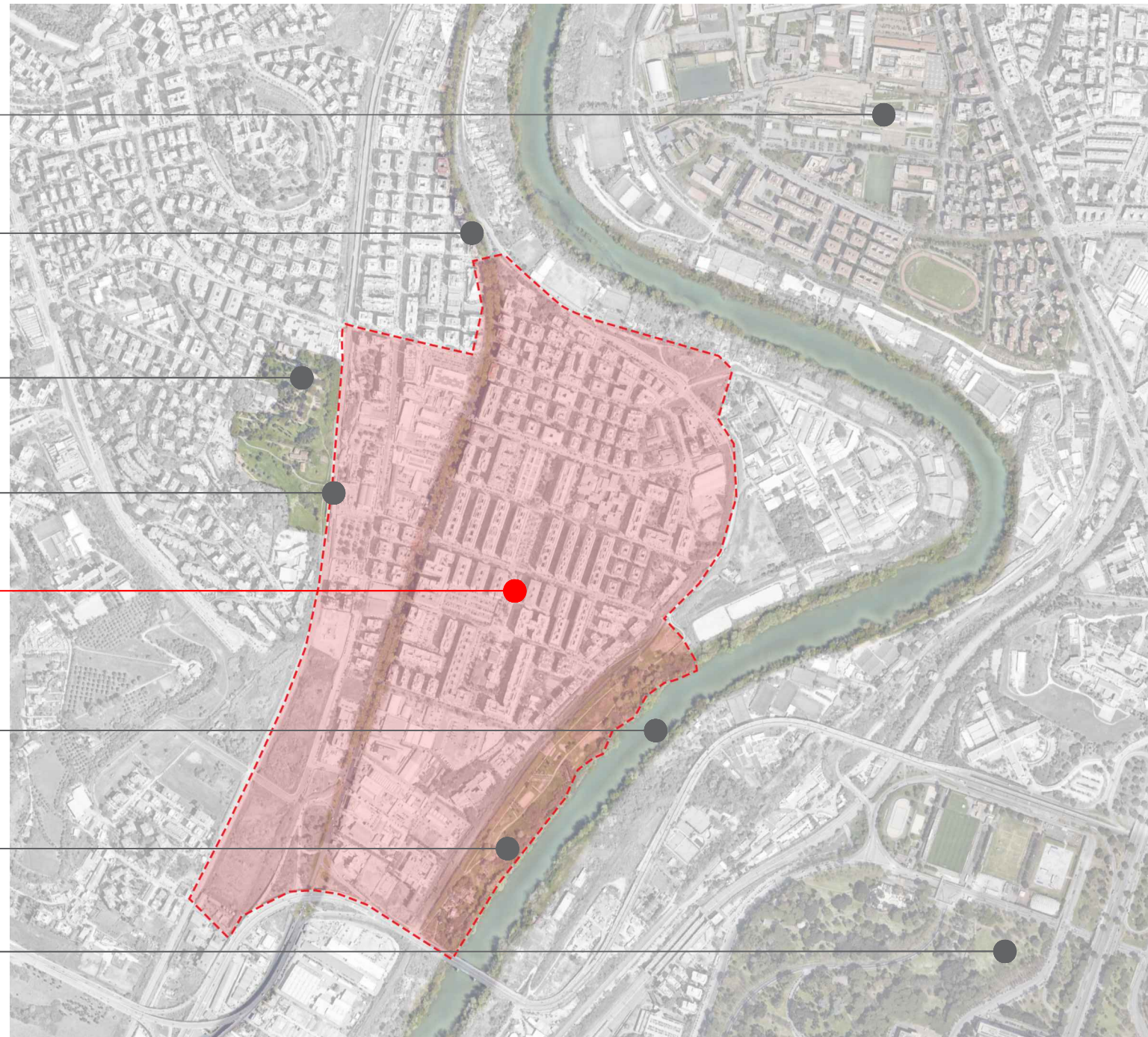
Stazione di Villa Bonelli

Quartiere Magliana

Fiume Tevere

Parco del Tevere Magliana

EUR



Vista sul parco del Tevere



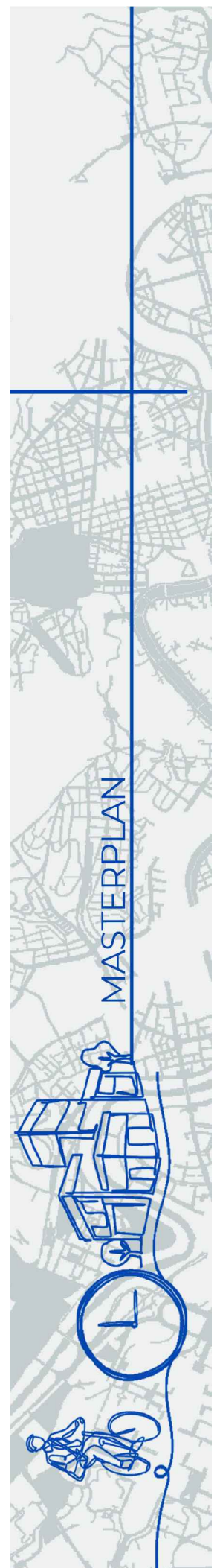
Vista dal viadotto sulla A91 guardando verso l'EUR



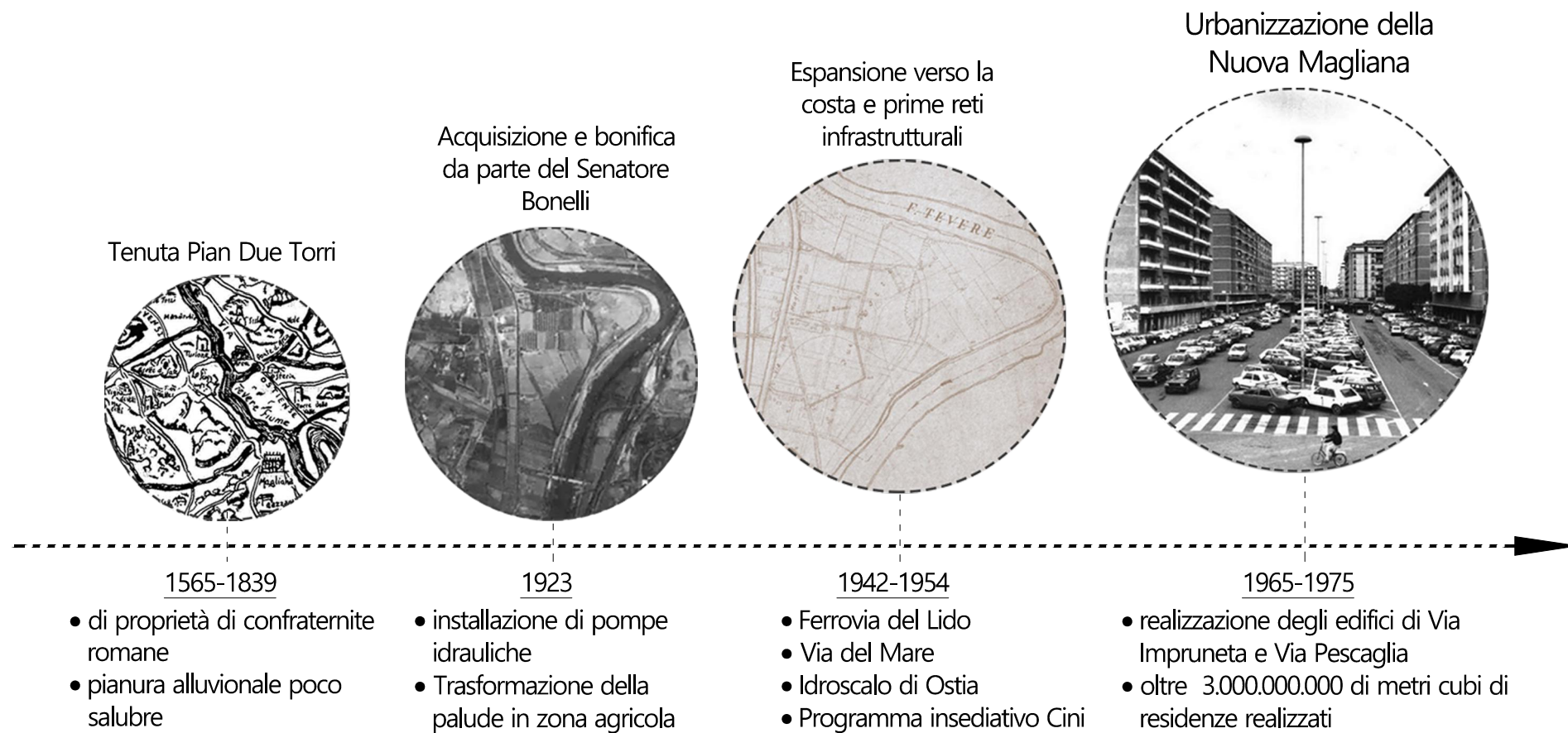
Vista della stazione di Villa Bonelli



Vista sulla linea ferroviaria verso sud



DA PIANURA ALLUVIONALE...



Conosciuto anche con il toponimo Pian Due Torri, per la realizzazione di due torri da parte del Cardinale Orsini, il quartiere della Magliana ha visto dalla seconda metà del '500 ad oggi differenti fasi di cambiamento e di articolazione degli interventi urbanistici che ne hanno determinato l'assetto leggibile allo stato attuale.

Le prime forme di insediamento antropico della zona sono fatte risalire alla realizzazione di una tenuta di caccia, con relativa villa/castello, ampliata, abbandonata e ricostruita nel corso degli anni dai diversi successori, fino ad arrivare al tardo '500, epoca dalla quale si attestano i cambiamenti sostanziali. All'epoca la zona si presentava come una pianura alluvionale soggetta alle frequenti piene del Tevere e considerata insalubre, date le numerose aree paludose e la conseguente presenza di zanzare. Tale situazione cambia nel 1923, quando la proprietà passa in mano all'ingegner Bonelli, che con l'installazione di pompe idrauliche conduce una sostanziale bonifica della zona, convertendola da area di pascolo e di maggese a fertile zona agraria coltivata.

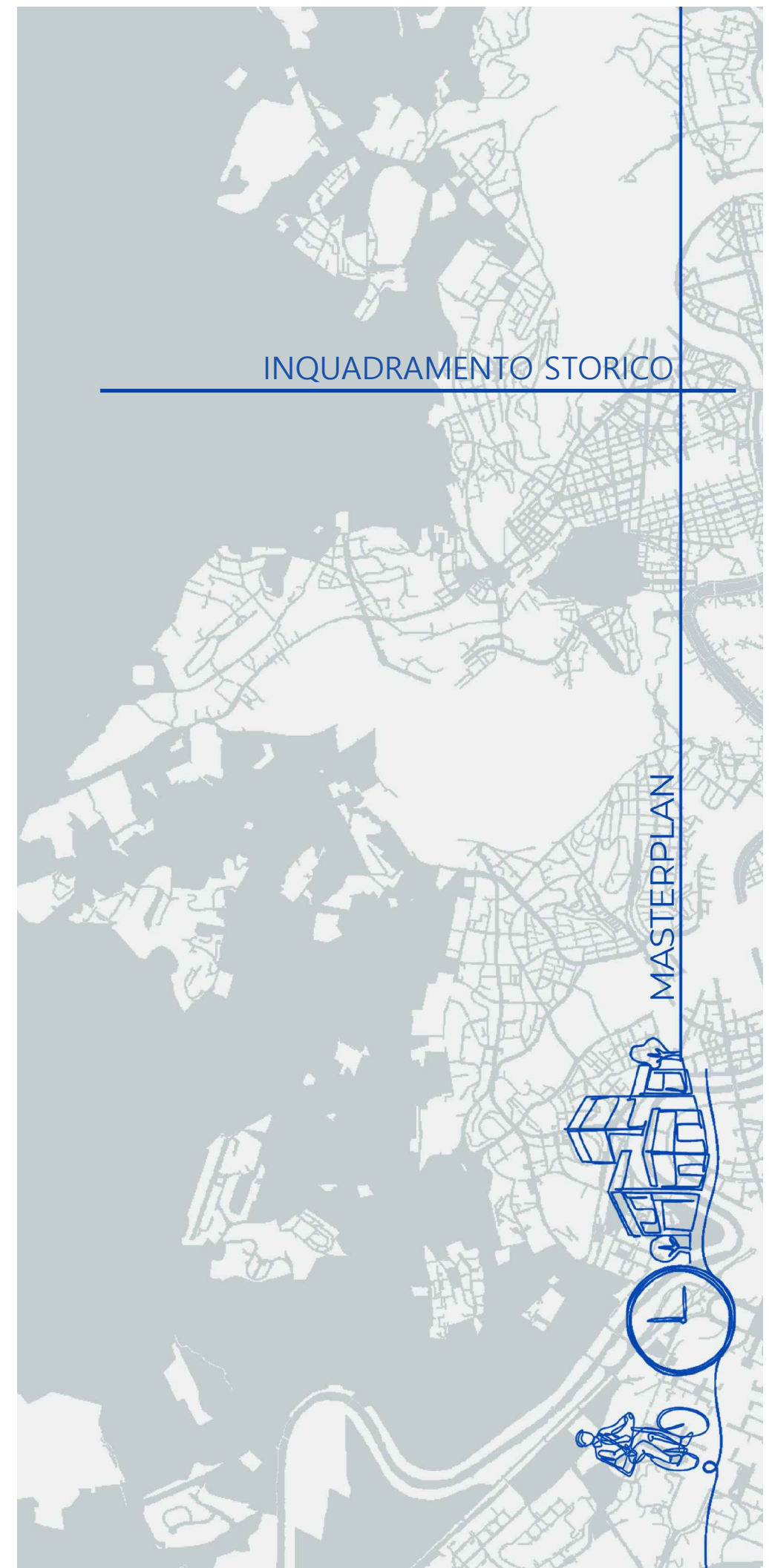
I fatti storici determinanti riferibili all'alluvione del 1937 e l'entrata in Guerra del 1940 pongono fine alla conduzione agraria della zona, la cui proprietà viene ceduta e resa disponibile per le nuove opere di urbanizzazione.

L'area vede la realizzazione delle prime abitazioni dalla seconda metà del '900 e con il regime fascista vengono avviati una serie di lavori di espansione della città di Roma verso il mare, che vedono la realizzazione di opere quali la Ferrovia del Lido, la via del Mare, il Porto fluviale e l'idroscalo di Ostia.

Si deve a Vittorio Cini il primo vero disegno urbanistico complessivo, con la presentazione nel 1942 del Progetto-documento per l'Esposizione Universale di quell'anno. Tale progetto proponeva la realizzazione di nuclei urbani continui, ma è nel 1948 con il completamento del Ponte della Magliana che gli interventi di urbanizzazione accelerano e vedono l'approvazione del Piano Particolareggiato nel quale venivano previsti standard intensivi e la realizzazione di edifici di 8 piani ciascuno.

Essendo l'area adiacente al fiume e soggetta a frequenti allagamenti, all'epoca dell'urbanizzazione era stato prescritto e stabilito da parte del Ministero che i primi due piani degli edifici (corrispondenti all'altezza dell'argine) venissero interrati con materiali di risulta; tale prescrizione non venne tuttavia rispettata e nel decennio 1965-75 vengono realizzati oltre tre milioni di metri cubi di appartamenti.

Tale breve resoconto storico trova maggiore dettaglio all'interno del DIP (cui si rimanda per approfondimenti) e viene qui riportato per sottolineare come il sovraffollamento abitativo di questo quartiere abbia origine strutturale proprio nella sua prima organizzazione urbanistica, la cui densità rende delicato e complesso il contesto di intervento. Emerge quindi la necessità di ricucire questo ambito con le altre parti della città e di attuare interventi mirati di decompressione e di recupero e valorizzazione dello spazio pubblico.



Il tessuto urbanistico del quartiere della Magliana si presenta oggi come un comparto denso, il cui ritmo abitativo è scandito da una rete viaria regolare fatta di assi perpendicolari fra loro, sui quali si innestano isolati quadrangolari composti da edifici simili fra loro, squadri e alti 8 piani. Per dare un accenno delle consistenze e dei rapporti edificatori dell'area si riporta quanto scritto all'interno del DIP ovvero che la maggior parte del territorio (il 63%) è destinata all'edificazione privata, mentre soltanto il 32% è occupato dalle strade e da fabbricati non residenziali [...] e solo il 5% dell'ambito è stato riservato alla chiesa e a un'unica scuola, insufficiente per ospitare tutti gli studenti del quartiere.

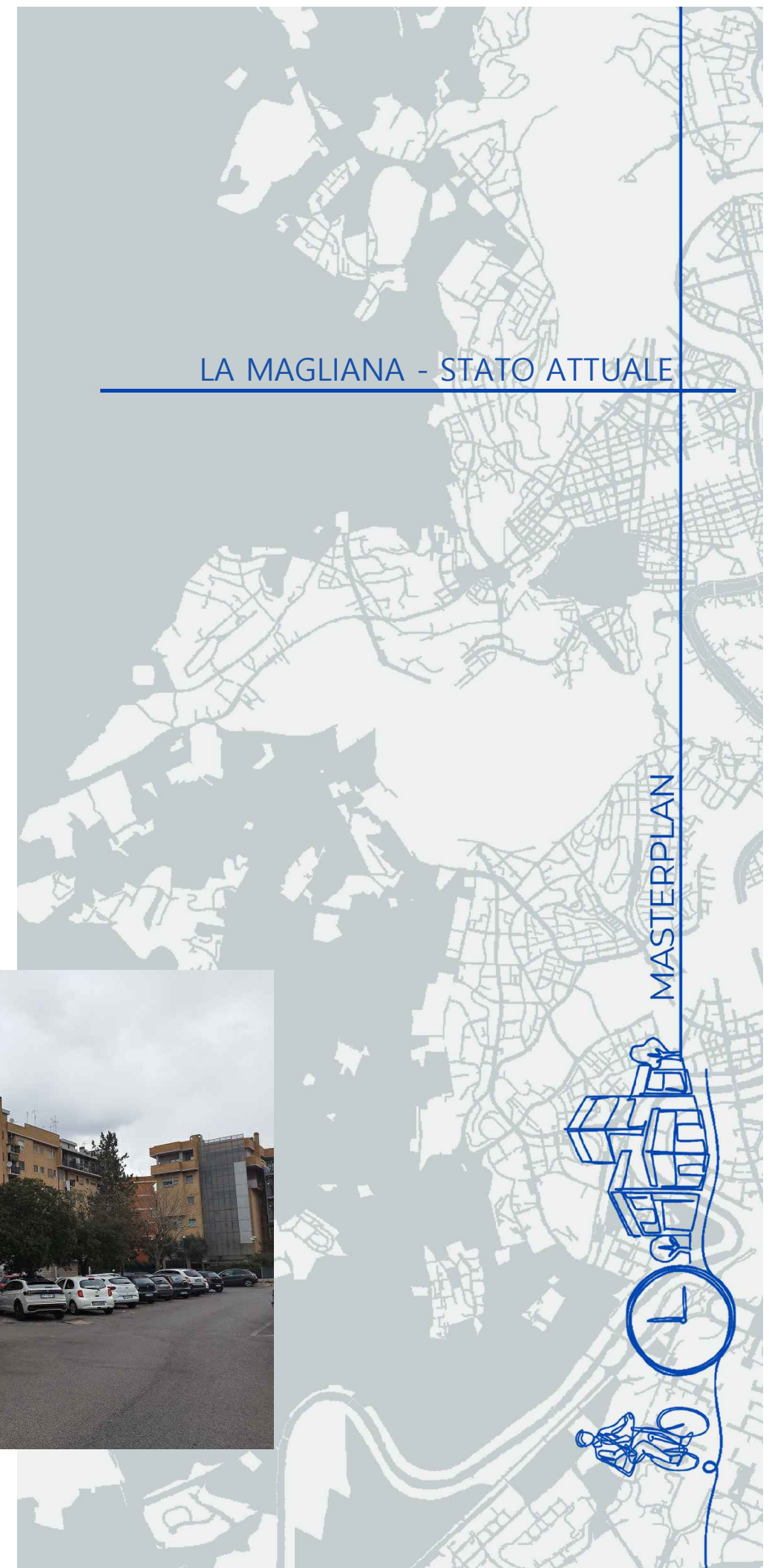
L'assetto regolare e geometrico del quartiere ne definisce un aspetto caratteristico e riconoscibile, seppur alienante e nel quale la densità edilizia avendo massimizzato la superficie costruita, non lascia spazio a corti interne, giardini di quartiere e spazi pubblici capaci di dare respiro alla zona. I vuoti urbani presenti sono individuabili al centro e al margine del tessuto edificato, risultando tuttavia utilizzati come parcheggi.

A livello di macro-scala si riconosce una divisione in due comparti principali interni al quartiere, data dalla presenza dell'assialità forte e dominante di Via della Magliana, che attraversa longitudinalmente l'area con andamento sud-ovest / nord-est, parallela all'andamento del fiume, della ferrovia e all'orientamento degli edifici.

Via della Magliana è ben leggibile anche in quanto unica percorrenza principale connotata dalla presenza di due filari alberati lungo i lati. Tale linearità alberata segna un confine verde tra le due aree, ponendosi come corridoio fra le zone agrarie a sud-ovest del quartiere ed il sistema fluviale a nord. I due comparti che si leggono a est e ad ovest della linea tracciata da Via della Magliana si differenziano nell'assetto e nelle caratteristiche costruttive.

Ad ovest si trova una fascia stretta e allungata con andamento sud-ovest/nord-est, racchiusa dalla strada a est e dalla parallela linea ferroviaria a ovest. La struttura insediativa è qui composta da una ritmata alternanza di pieni e vuoti, dove edifici residenziali si collocano accanto ad aree a parcheggio, qualche parco piccolo parco pubblico ed un comparto artigianale. La strutturazione e la disposizione di questa zona la fanno leggere come area più decompressa ed in comunicazione con le vicine zone del quartiere Portuense ed i relativi spazi verdi come il Giardino di Villa Bonelli.

Per quanto riguarda la zona posta a est rispetto a via della Magliana, essa si differenzia (soprattutto nella sua porzione settentrionale) dalla zona ovest andando a ricalcare tutte le peculiarità descritte precedentemente nella presente relazione, per quanto riguarda densità edilizia e carenza di spazio pubblico e collegamenti trasversali.



Il comparto si presenta altamente costruito, connotato dalla prevalenza di alti edifici nella forma di parallelepipedi allungati in direzione sud-ovest/nord-est, ricalcando l'andamento generale leggibile in tutto l'assetto urbanistico del quartiere ed esasperandolo soprattutto nella porzione centrale, con un ritmo serrato delle costruzioni.

Tra un edificio e l'altro corre il reticolo stradale e in modo regolare si trovano strette e lunghe aiuole di vicinato, quasi sempre delimitate da recinzioni in metallo e non fruibili.

Lungo la sua parte meridionale questo sistema è "tagliato" da Via Scarperia, che lo delimita segnando l'inizio della zona artigianale, connotata da maggiore disordine edilizio, da un'altezza decisamente contenuta degli edifici e dalla presenza tangibile di spazi aperti, seppur quasi sempre cementati e adibiti a parcheggio.

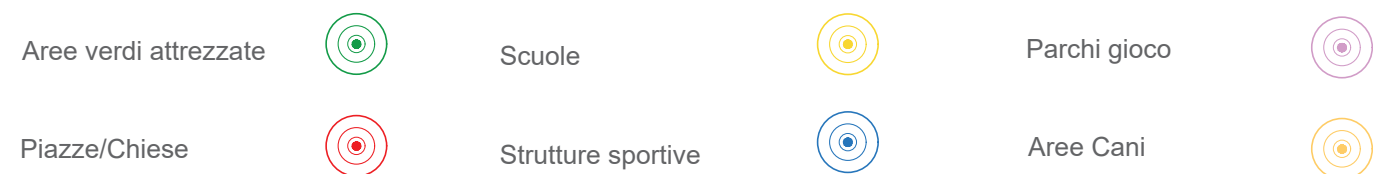
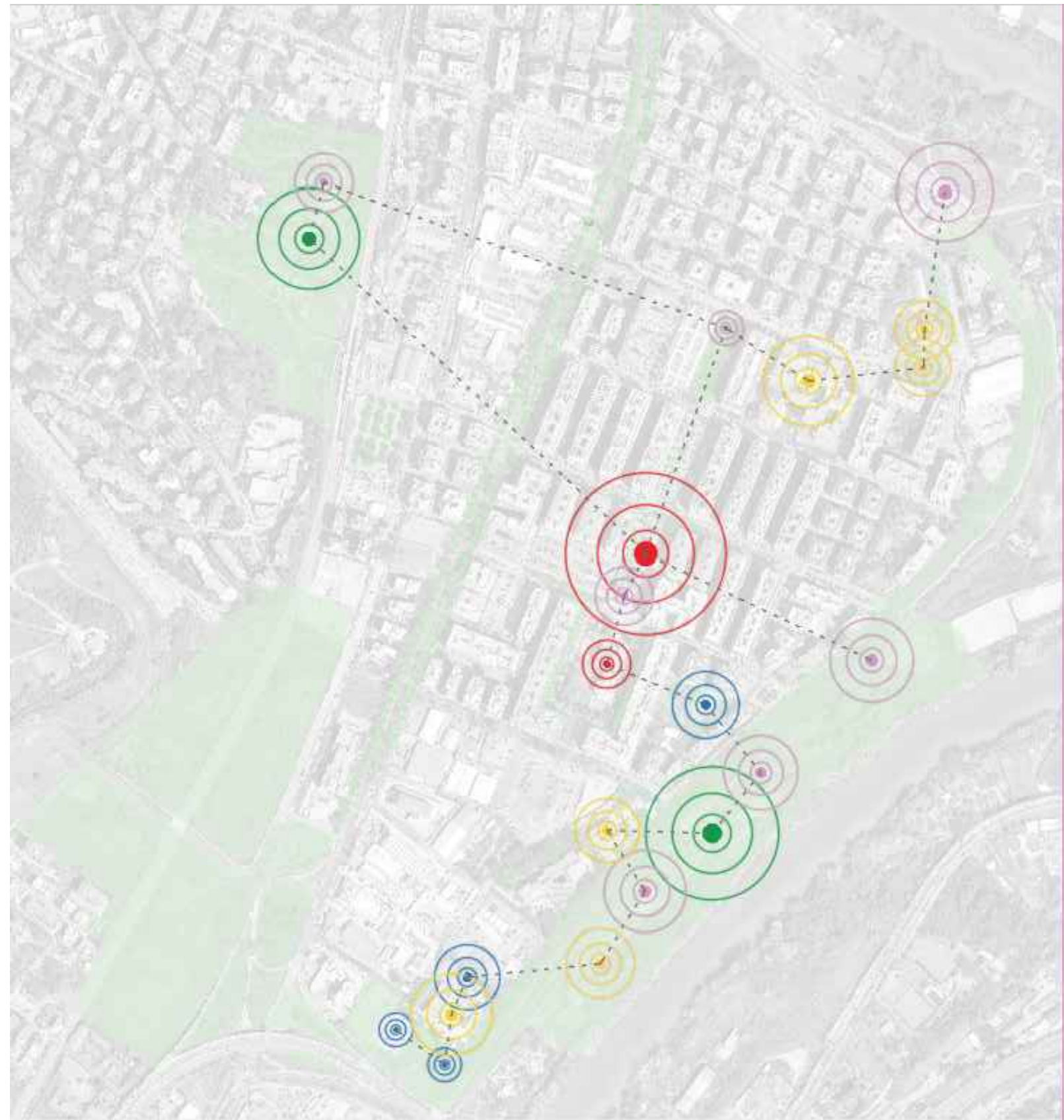
Il rigore edilizio del cuore del quartiere viene stemperato a est dal passaggio del Fiume Tevere, che abbraccia il comparto in una morbida ansa nella quale trova spazio il parco fluviale del Tevere Magliana. Anche le tipologie edilizie confinanti con il margine fluviale sono meno dense e connotate da palazzine tipiche del tessuto insediativo romano, a pianta quadrata e alte 4/5 piani (in contrapposizione con i lunghi edifici a 8 piani del resto del quartiere).

La porzione centrale del quartiere è interessata da una linearità quasi regolare di vuoti urbani alternati a aree di edificato monopiano, quali il mercato rionale coperto, che seppur ponendosi come spazio costruito, contribuisce alla percezione di uno spazio maggiormente aperto e dilatato.

Le altre componenti di questo sistema sono tessere fondamentali e strategiche del mosaico costruito all'interno del quale il presente progetto mira ad intervenire, ovvero il sistema lineare che origina a sud con Piazza Certaldo, proseguendo verso nord in collegamento con lo spazio verde della Chiesa Parrocchiale di san Gregorio Magno, proseguendo per Piazza De Andrè, il parcheggio di Viale Vicopisano ed il mercato rionale con relativo spazio verde pubblico lungo Via Lari.



Vista Sull'area del mercato rionale coperto



Il sistema degli spazi pubblici offerti dal quartiere è quindi limitato in rapporto alla densità abitativa, dove la stessa Piazza Certaldo risulta utilizzata come parcheggio e con limitato spazio di effettivo utilizzo da parte dei cittadini, mentre la sopracitata chiesa di San Gregorio Magno, risulta recintata e chiusa, liberamente fruibile solo in determinati contesti e situazioni.

Risulta quindi Piazza De Andrè il vero fulcro della fruizione pubblica di questo comparto abitativo, ponendosi come spazio di relazione che vuole rispondere a differenti età e tipologie di fruitori, ma che allo stato attuale si presenta degradata. Il sovraffollamento dello spazio, la sua compartimentazione in settori differenti con rampe e muretti che ne diminuiscono lo spazio effettivo, la presenza di pochi alberi ed il largo impiego di calcestruzzo, hanno nel tempo generato fenomeni quali lo scarso utilizzo di zone tagliate fuori ed isolate dalla presenza dei muretti perimetrali, il degrado materico della pavimentazione nelle zone di passaggio più utilizzate e l'insorgenza di fenomeni di vandalismo, soprattutto a carico delle porzioni isolate dalla presenza dei muretti. Gli stessi muretti perimetrali presentano pitture ed elementi di street-art originariamente realizzati con il rifacimento della piazza ed in linea tematica con l'artista cui essa è dedicata, ad oggi tali opere risultano degradate dal tempo, dagli agenti atmosferici e dalla sovrapposizione di graffiti, contribuendo a dare alla piazza un'immagine complessivamente degradata.

Vista l'importanza strategica e tipologica dello spazio di Piazza De Andrè, essa è stata oggetto all'interno del masterplan di uno studio più approfondito e, come verrà riportato nei successivi paragrafi della presente relazione, sarà oggetto di un focus di progetto mirato e maggiormente dettagliato quale intervento strategico primario a breve termine del masterplan di progetto per la riqualificazione del quartiere della Magliana.

Piazza Fabrizio De Andrè



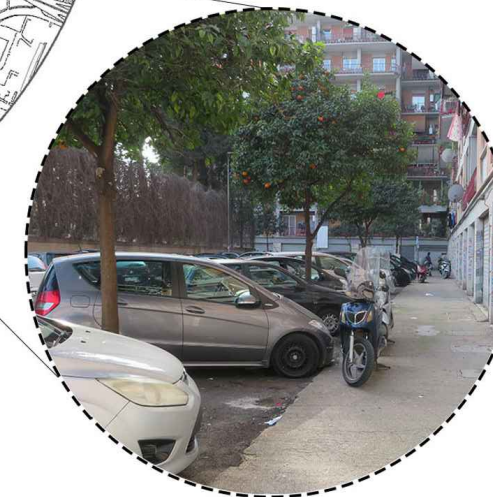
Skate park Largo Collodi



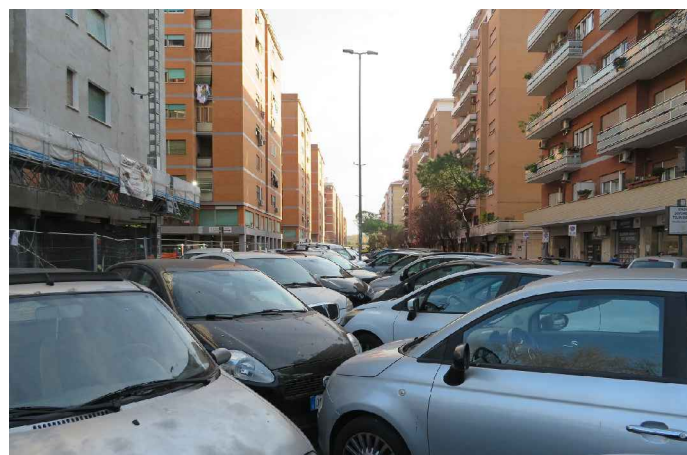
Accesso al Fiume Tevere



Piazza Certaldo



Piazza Fabrizio De Andrè



Via dell'Impruneta



Piazza Certaldo



Dal punto di vista della dotazione vegetazionale e di spazi verdi della zona, come visto ci troviamo in un'area densamente insediata e costruita, a tutti i livelli di scala; tuttavia allargando lo sguardo si riconoscono aree limitrofe di potenziale raccordo.

A ovest si estende l'ampia fascia verde ad andamento nord-sud che collega il Parco di Villa Pamphili a nord con il sistema del Tevere a sud, raccordandosi con non poche barriere con il Parco di Villa Bonelli, confinante con il quartiere della Magliana.

A est si snoda il corso sinuoso del fiume Tevere, accompagnato dalla sua dotazione vegetazionale che nel caso dell'area di intervento assume la consistenza di parco (Parco del Tevere Magliana). Risulta quindi importante potenziare quelli che possono essere i collegamenti trasversali e le occasioni di comunicazione fra questi sistemi, che attualmente lambiscono perimetralmente la zona analizzata e che il presente progetto mira a far "entrare" nel tessuto insediativo, con episodi puntuali o lineari raccordati fra loro a ricucire il comparto edilizio con i sistemi ambientali esterni e con la città in generale.

Relativamente al parco lungo il sistema fluviale del Tevere, esso è stato oggetto di recenti interventi di rifacimento, si legge infatti all'interno del DIP come sia stato realizzato nel 2014 e come nel 2020 siano stati effettuati interventi di cura e gestione in accordo con l'Associazione Una Finestra Laica sul Territorio. Il sistema del Parco è messo in comunicazione con il quartiere attraverso una serie di accessi definiti da rampe e scale che collegano direttamente il percorso lungo l'argine con la rete della viabilità interna al quartiere.

Allo stato attuale tali punti di accesso/connesione risultano poco valorizzati, trovandosi interessati sempre dalla presenza di parcheggi regolamentati e non, che ne affollano l'ingresso rendendolo spesso poco leggibile. Inoltre la mancanza di progettualità specifica e la trattazione "classica" degli argini, determinano fenomeni di sviluppo a carattere infestante di *Arundo donax*. La vegetazione viene regolarmente tagliata dalle operazioni di manutenzione, che si esprimono qui come normalmente si agisce su di un classico sistema di argine fluviale, mancando forse l'occasione che offre la sua condizione urbana e che lo vede come una delle poche occasioni di spazio verde lineare all'interno del quartiere.

Così come espresso relativamente a Piazza De Andrè, anche gli accessi parco/quartiere sono stati individuati all'interno del presente masterplan quali ambiti prioritari di intervento nell'ottica di ricucire i rapporti percettivi, paesaggistici, ambientali e di fruizione fra il quartiere ed il sistema fluviale, considerandoli anche quale occasione importante per il potenziamento della rete ecologica trasversale all'area.



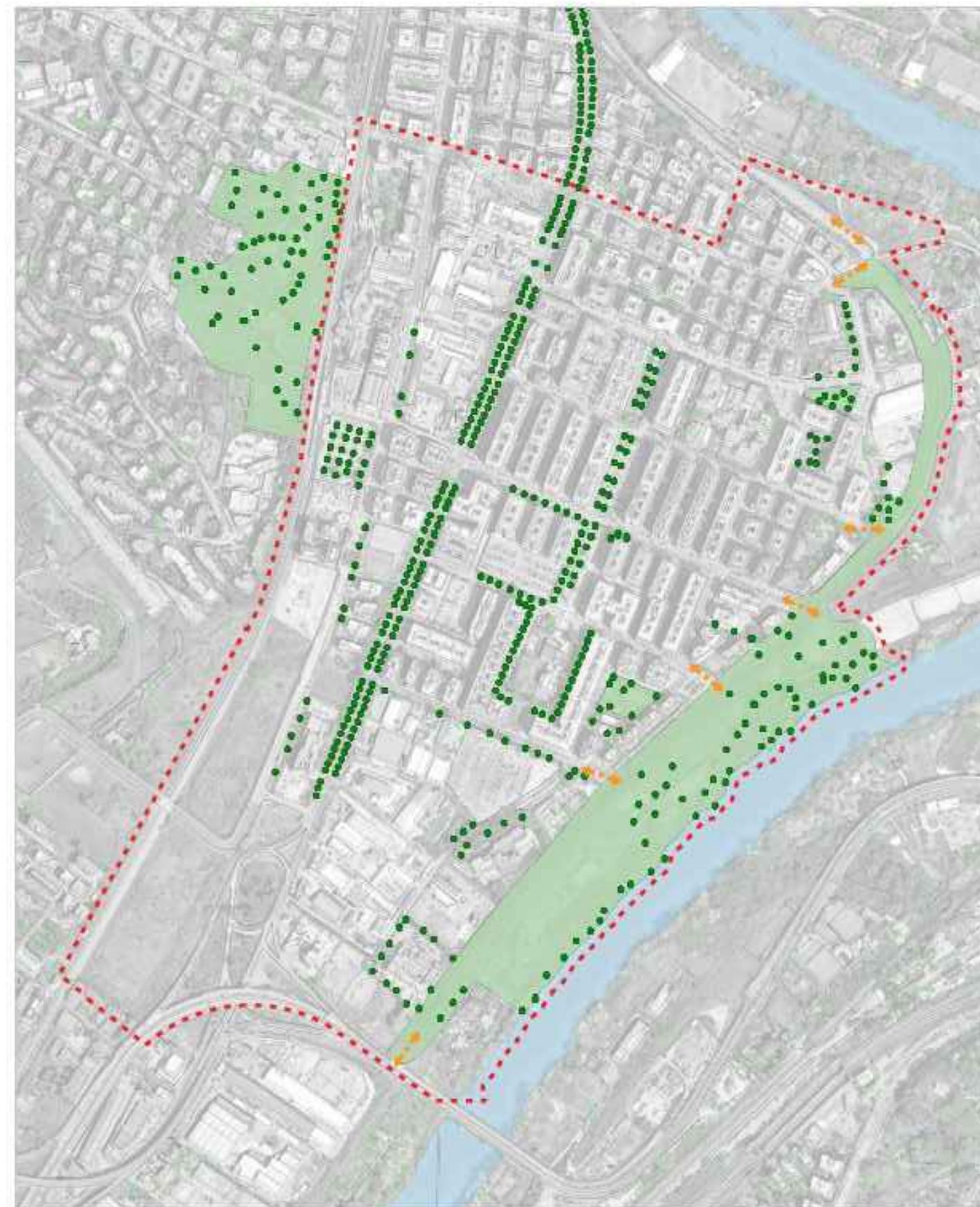
Accesso parco/quartiere presso Via Vaiano

Sistema delle aree verdi

Verde pubblico attrezzato

Alberi

Accessi al Parco



La mancanza di comunicazione e collegamenti diretti non è imputabile solamente alla componente ecologica e ambientale, ma anche il sistema di viabilità e trasporti sia privati che pubblici soffrono di uno stato di confinamento e compartimentazione, nel quale lo stesso fiume e la ferrovia si pongono come barriere.

La principale via di accesso e di attraversamento è costituita da Via della Magliana, che tuttavia si trova a soddisfare da sola il carico stradale in arrivo al quartiere e in attraversamento per le comunicazioni fra l'Aeroporto di Fiumicino e l'autostrada, risultando quindi spesso congestionata e di difficile percorrenza.

A tale percorrenza principale si attestano in maniera perpendicolare tutte le vie secondarie che si articolano all'interno del quartiere e per le quali l'unico sbocco verso i territori ad est (oltre il Tevere) risulta il viadotto della A91 a sud.

Il sistema della viabilità e della mobilità pubblica è infatti un argomento delicato per l'area e oggetto, come si può più dettagliatamente riscontrare nella breve analisi riportata all'interno del DIP e come si può evincere dai numerosi piani e varianti a riguardo, all'interno dell'Amministrazione territoriale di Roma.

Tra gli interventi futuri previsti per il potenziamento della rete di mobilità e collegamenti dell'area si riportano brevemente la realizzazione del ponte ciclo-pedonale Magliana - Università Roma 3, nella parte nord del quartiere e la realizzazione della funivia di collegamento fra Villa Bonelli e la fermata della linea metro EUR-Magliana, nella parte centro-meridionale del quartiere, in corrispondenza della viabilità trasversale di Via Scarperia.



Via dell'Impruneta



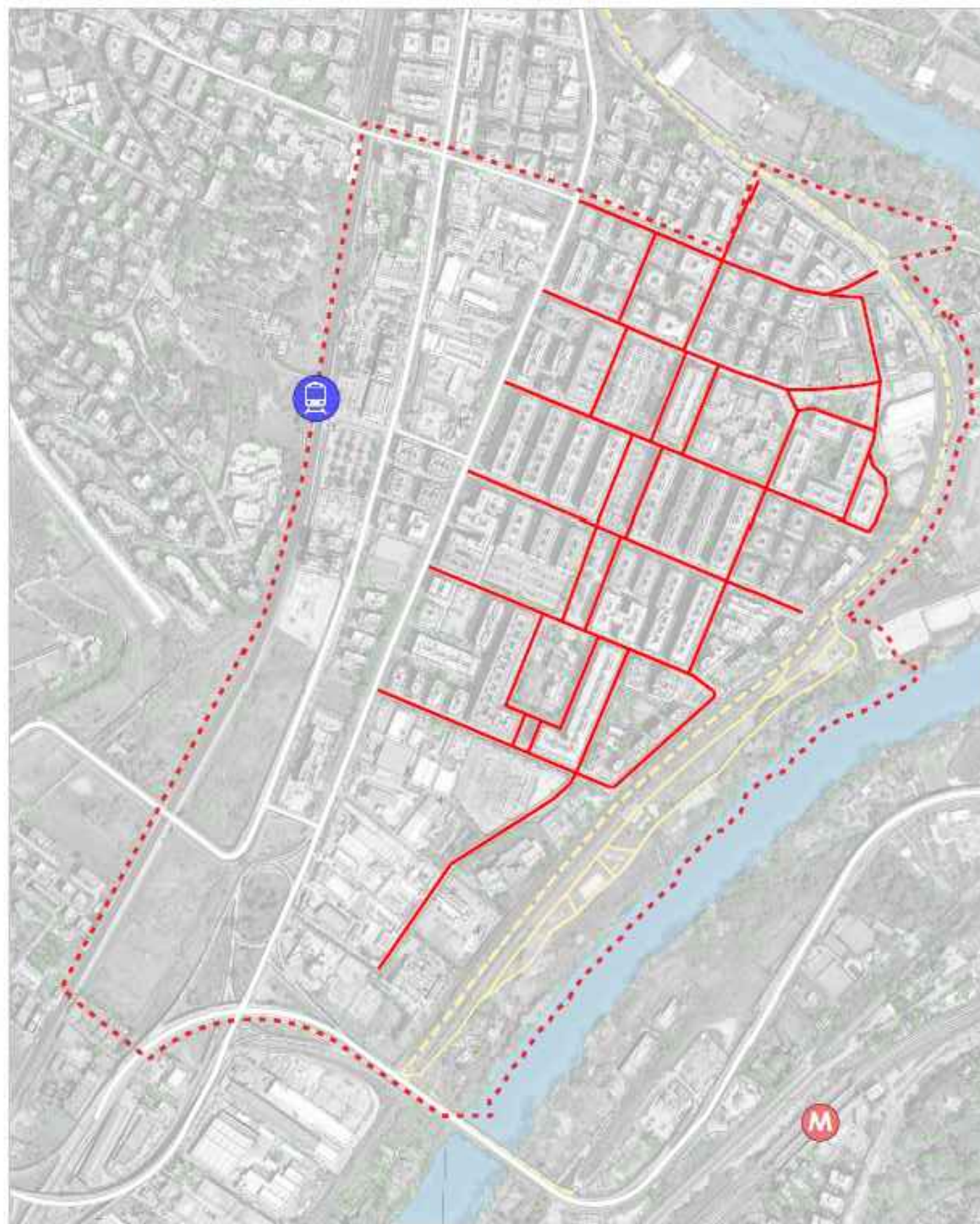
Via Lungotevere della Magliana



Via Scarperia

Sistema della mobilità

Mobilità veicolare		Mobilità ferroviaria		Stazione ferroviaria	
Mobilità veicolare congestionata		Percorsi ciclabili			
Percorsi pedonali		Metro EUR-Magliana			



Sistema dei servizi

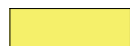
Plessi scolastici



Struttura ospedaliera



Azienda sanitaria locale A.S.L.



Farmacie



Nodi commerciali e aree parcheggio

Attività di Grande Distribuzione Organizzata/ Supermercati

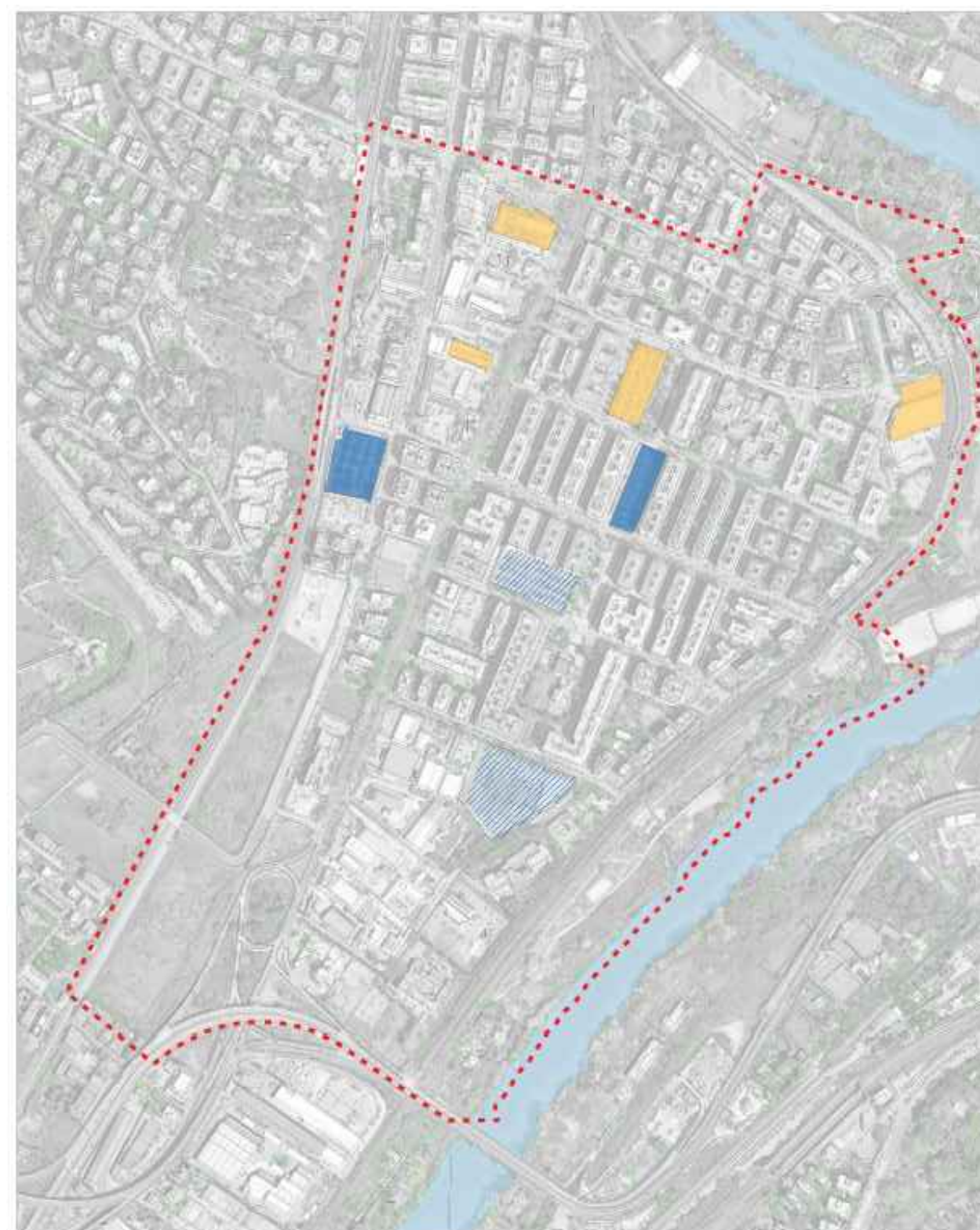
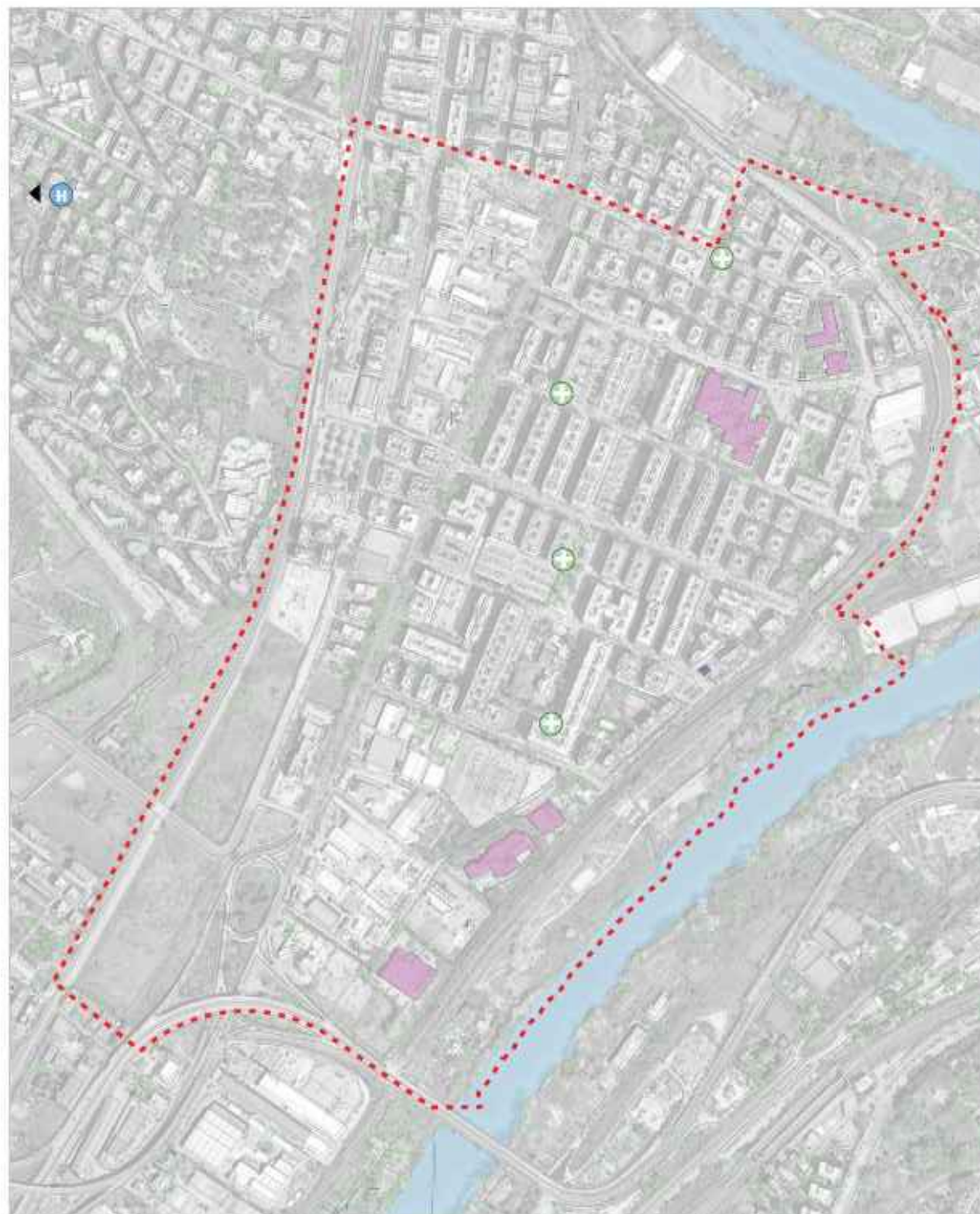


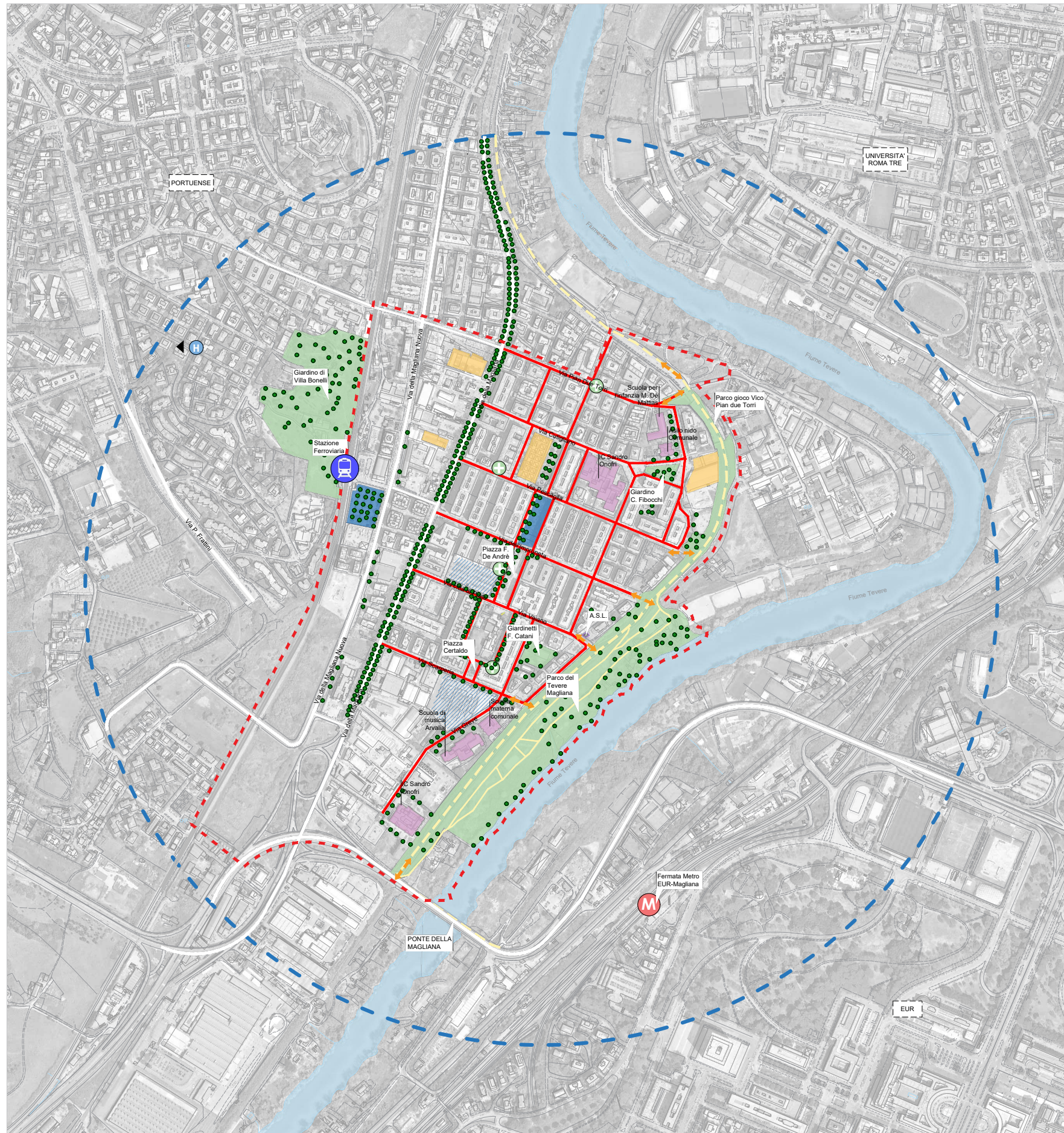
Parcheggi per autoveicoli:

-pubblici



-privati





LA MAGLIANA - ANALISI SWOT

Punti di forza:

- Grande frequentazione e socialità diffusa
- Qualità del Parco del Tevere Magliana e del Parco di Villa Bonelli
- Quartiere di dimensioni compatte, potenzialmente percorribile a piedi o in bicicletta
- Vicinanza alla stazione di Villa Bonelli
- Forte presenza di associazioni e gruppi di cittadini che operano sul quartiere

Punti di debolezza:

- Eccessiva e pervasiva pressione causata dalla sosta veicolare
- Scarsa qualità dello spazio pubblico
- Scarsa permeabilità del suolo
- Presenza di grandi barriere infrastrutturali
- Assenza di collegamenti ciclabili interni
- Connessione complessa alla fermata della metro EUR-Magliana

Opportunità:

- Possibilità di connettere i luoghi di interesse rendendoli raggiungibili tramite mobilità leggera (pedonale/ciclabile)
- Recupero e miglioramento degli spazi pubblici aumentando la componente arborea e arbustiva
- Promozione della partecipazione ai processi di progettazione ed alla cura dei luoghi da parte di associazioni che operano nel quartiere

Minacce:

- Frammentazione ulteriore del tessuto urbano nel caso non venga regolato o risolto il problema della sosta
- Crescente degrado degli spazi pubblici dovuto alla scarsa manutenzione e/o alla scarsa qualità dei dispositivi e materiali utilizzati
- Perdita di senso di appartenenza che spinge gli abitanti a frequentare gli spazi pubblici di quartiere
- Diminuzione della componente vegetale causata da scarsa manutenzione



IL METODO: UN PROGETTO PROCESSO



PROGETTARE NEL FUTURO - IMMAGINARE L'EVIDENZA



OBIETTIVI GENERALI DIP

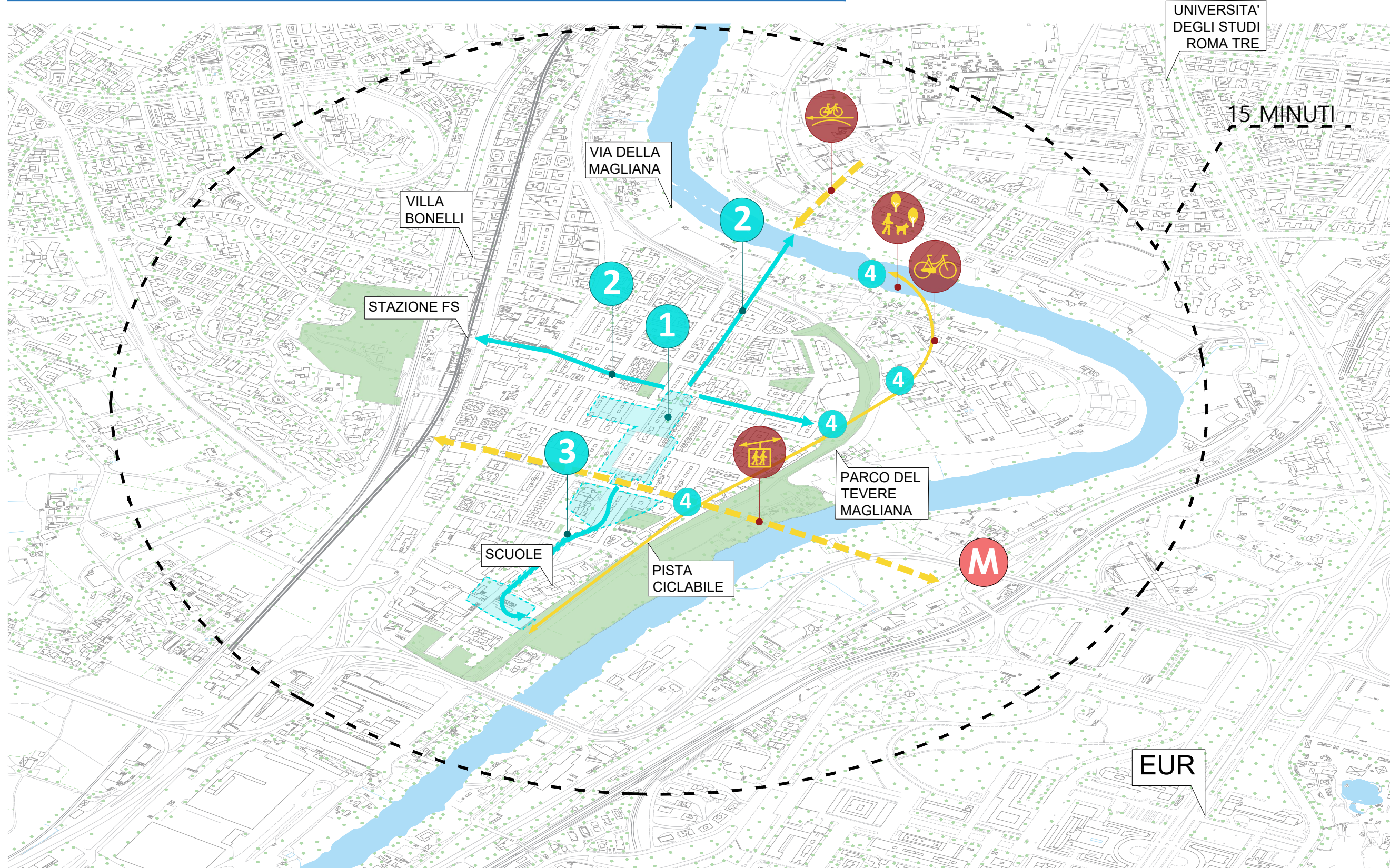
- Riqualificazione urbana e dello spazio pubblico in genere
- Salvaguardia e valorizzazione delle risorse naturali e delle aree a verde
- Riqualificazione assi ordinatori locali
- Completamento strutture e servizi pubblici
- Efficientamento nodi viabilistici

OBIETTIVI SPECIFICI DEL MUNICIPIO

- Nuova qualificazione Largo Collodi (area campo skate da dismettere e accorpata all'area scolastica quale spazio verde integrativo) e asse di via Greve (maggior efficacia pedonale)
- Riqualificazione piazza Certaldo
- Parcheggi interrati in via Città di Prato e via Scarperia (recuperando la superficie a verde pubblico)

STRATEGIA DI PROGETTO

MASTERPLAN



- | | | | | | |
|---|--|--|---|--|--|
| 1 | Riqualificazione e ampliamento di Piazza F. De Andrè | | Ponte ciclo-pedonale Magliana-Università Roma 3 | | Nuova area sgambatura cani Riva Pian Due Torri |
| 2 | Ricucitura delle connessioni interne al quartiere | | Funivia Villa Bonelli- Metro EUR-Magliana | | Pista ciclabile del Parco del Tevere Magliana |
| 3 | Caratterizzazione di Via Greve | | | | |
| 4 | Potenziamento degli attacchi al Parco Fluviale | | | | |

PRIME REGOLE DI IMPOSTAZIONE DEL MASTERPLAN

Le prime idee per il Masterplan della Magliana riguardano il rafforzamento della struttura "a maglia regolare" del tessuto urbano, quale struttura portante di un sistema diffuso di spazi pubblici, che veda nella "strada" l'elemento minimo, ripetuto, che ordina e definisce la struttura del quartiere.

Su questa maglia si articolano gli spazi pubblici oggi esistenti (da qualificare e/o rafforzare nel loro ruolo) e quelli potenziali, che articolano una "spina dorsale centrale", dialogante con gli assi est-ovest su quali è impostata la rete stradale minore.

In questa impostazione generale, possiamo individuare scale di intervento e funzioni ad esse correlate diversificate, come segue:

PICCOLA SCALA

- Mantenimento dello spazio pedonale e sua qualificazione
- Incremento dello spazio pedonale nei nodi, negli incroci, su tratti di marciapiedi
- Ridefinizione degli spazi di sosta veicolare
- Introduzione di vegetazione, anche puntiforme

MEDIA SCALA

- Riqualificazione piazze e giardini pubblici
- Razionalizzazione generale del sistema di sosta
- Realizzazione aree pedonali e zone 30
- Realizzazione di pocket-garden

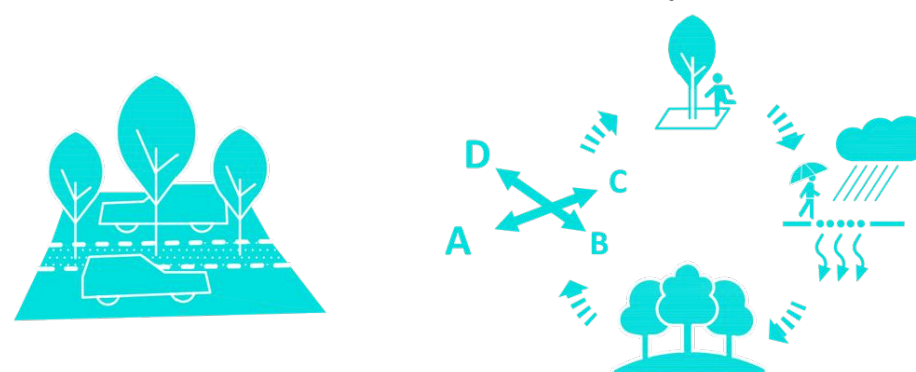
GRANDE SCALA

- Realizzazione parcheggi interrati e contestuale recupero allo spazio pubblico delle superfici liberate
- Riqualificazione di aree aperte libere con finalità ecologiche, naturalistiche e paesaggistiche
- Realizzazione di ponte ciclo-pedonale sul Tevere

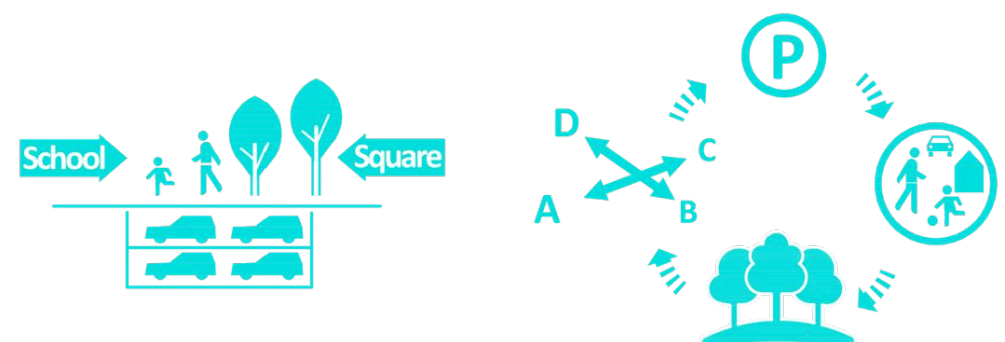
1 Riqualificazione e ampliamento di Piazza de André



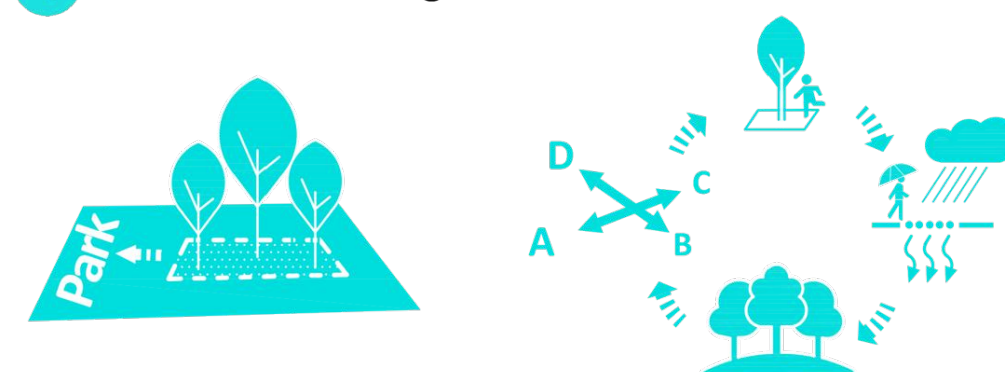
2 Ricucitura delle connessioni interne al quartiere



3 Caratterizzazione di Via Greve



4 Potenziamento degli attacchi al Parco Fluviale



IL CONCEPT

MASTERPLAN

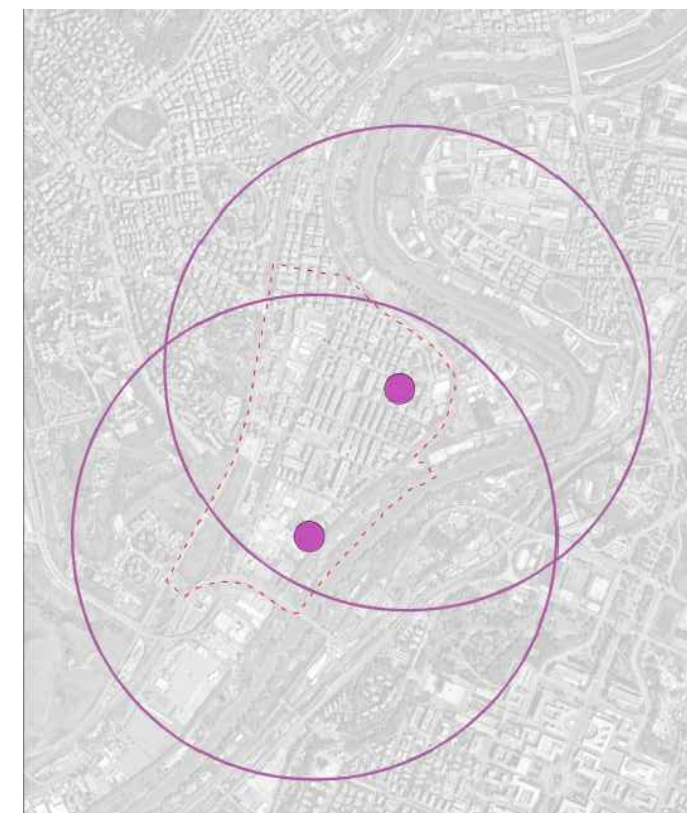
OBIETTIVI INTEGRATIVI MASTERPLAN

- Riquilificazione piazza Fabrizio De Andrè e suo possibile ampliamento in via Vicopisano, anche a fini identitari (centralità della piazza nel generale contesto del quartiere)
- Riquilificazione di via dell'Impruneta
- Ponte ciclo-pedonale di collegamento fra Magliana e area Università Roma 3
- Raccordo stradale fra via Pietro Frattini e via Riccardo Lombardi
- Riquilificazione aree aperte in zona via Riccardo Lombardi e loro funzionalizzazione in termini ecologico-paesaggistici
- Complessiva e graduale razionalizzazione del sistema della sosta di superficie con l'obiettivo di valorizzare la qualità dello spazio pedonale pubblico
- Generale obiettivo di incremento della dotazione arborea del quartiere (finalità microclimatiche, di cattura CO2, di riduzione dell'impatto delle polveri, ecc)
- Articolazione di pocket garden/piccoli spazi urbani diffusi
- Miglioramento della connettività pedonale dello spazio pubblico in genere
- Miglioramento dell'interfaccia quartiere-parco fluviale

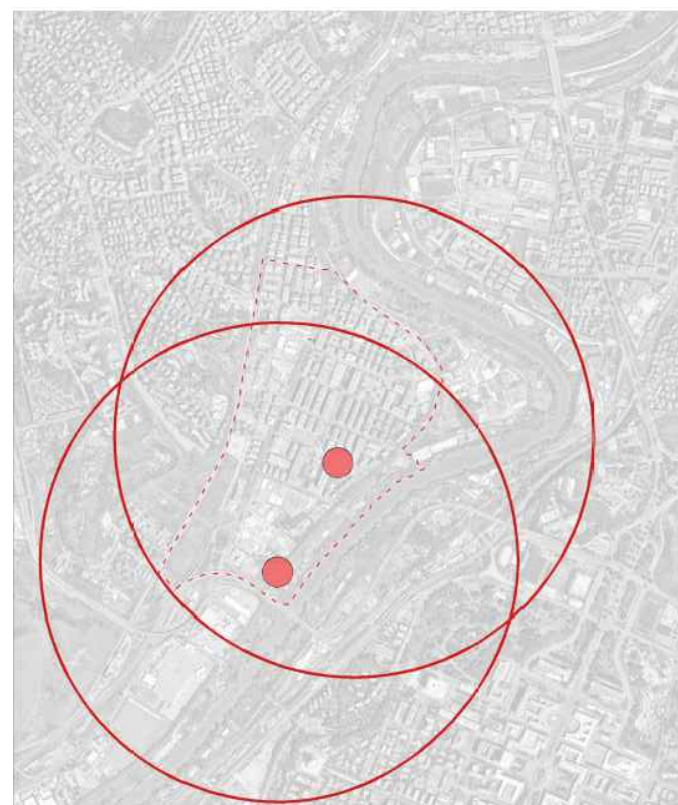
RAGGIO DI DISTANZA DEI 15 MINUTI



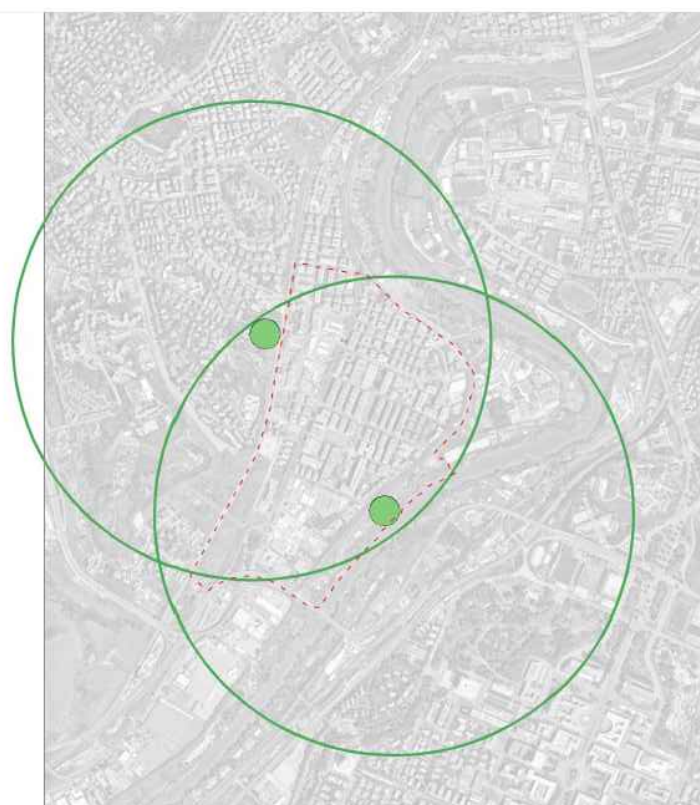
Attività commerciali di grande distribuzione



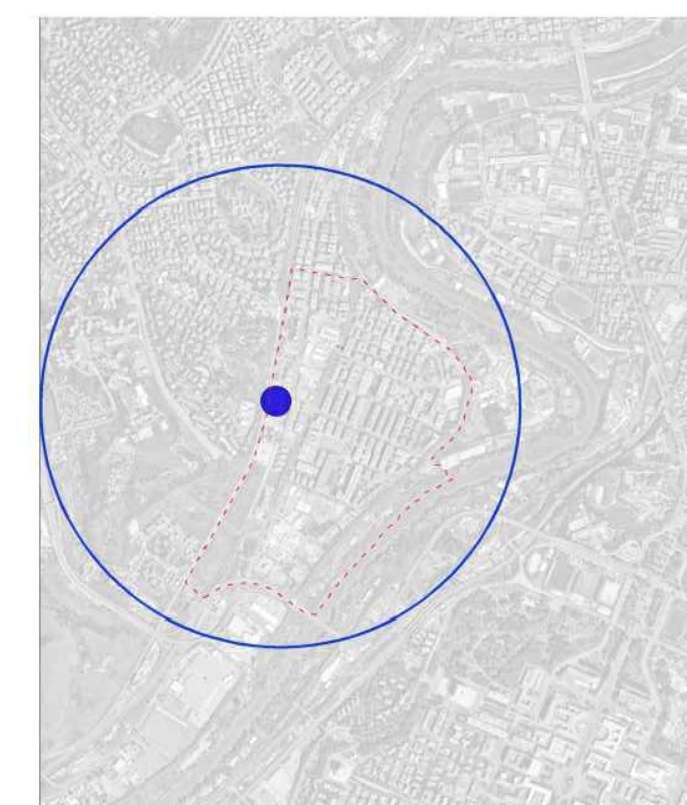
Servizi scolastici



Spazi aperti pubblici ed aree ludiche

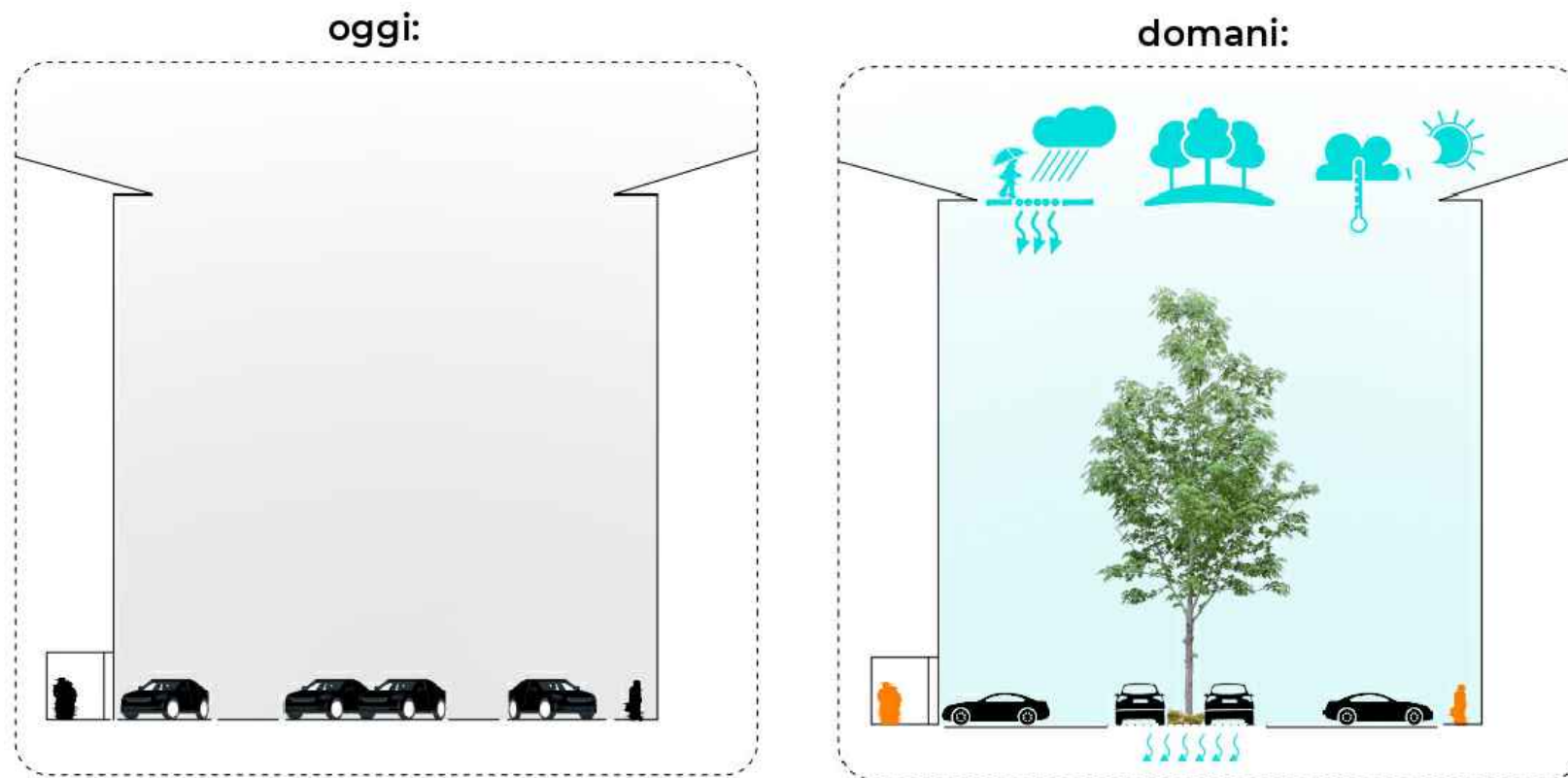


Parchi urbani



Servizio di trasporto ferroviario



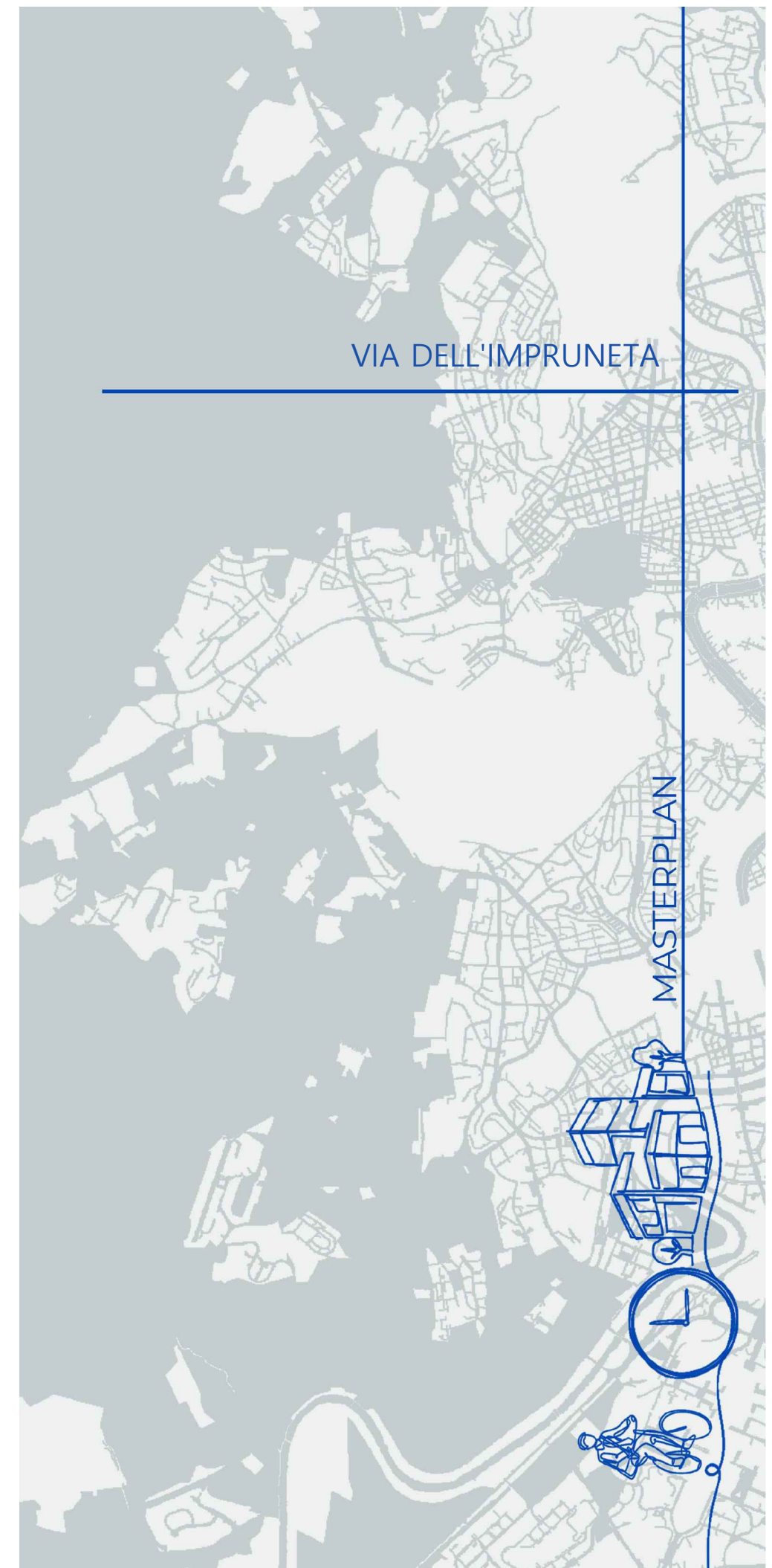
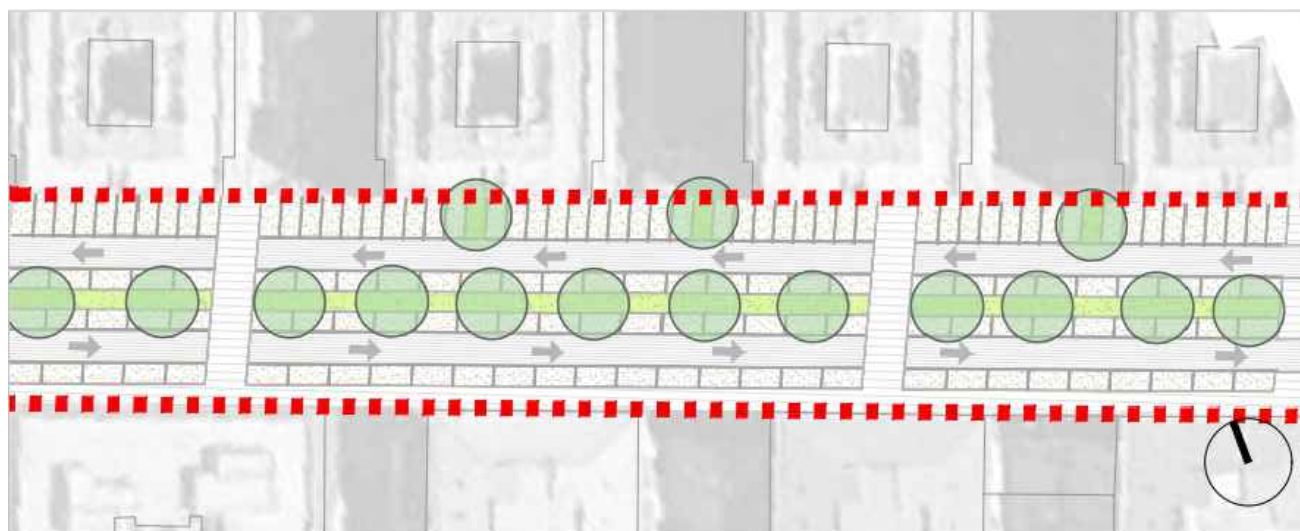


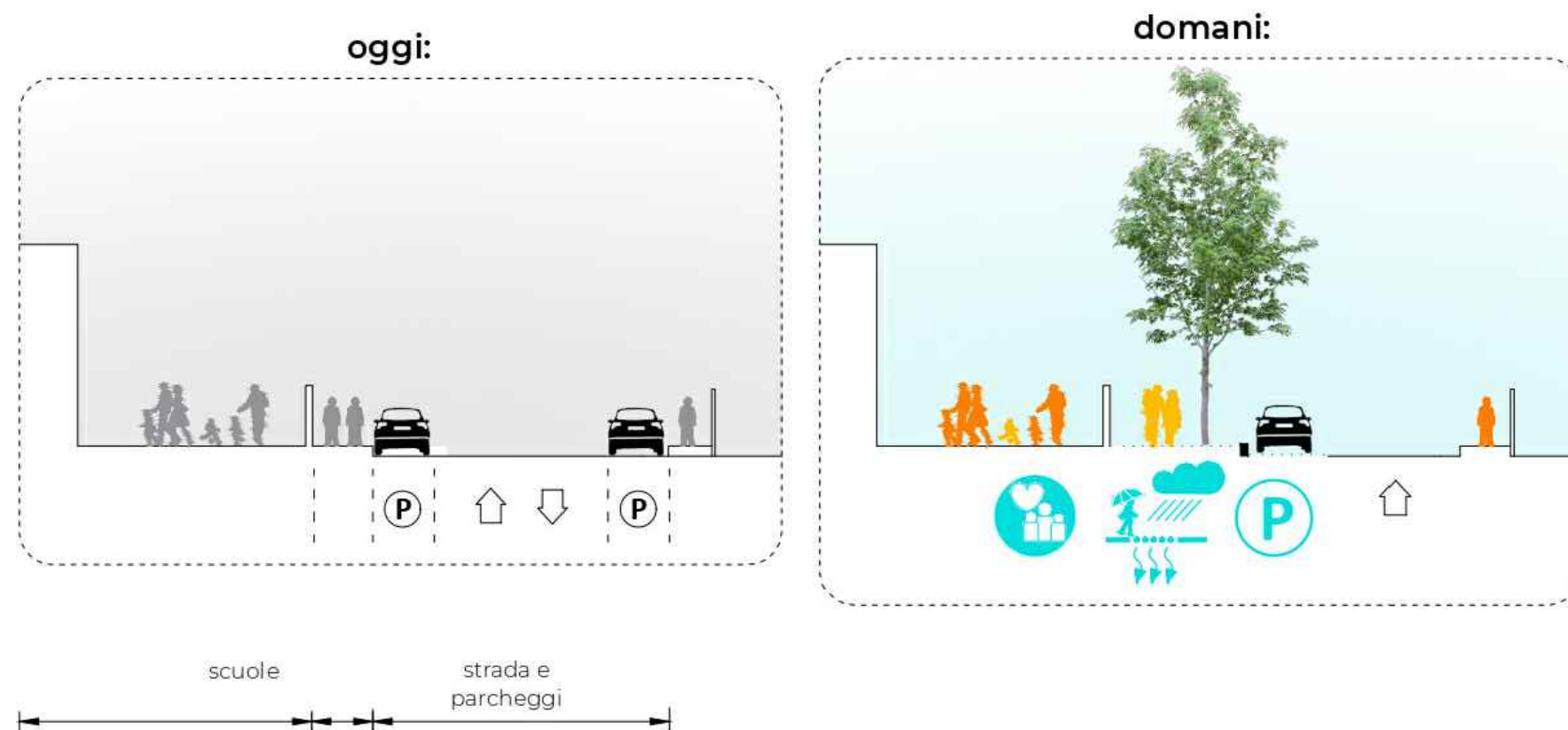
Via dell'Impruneta si pone come linearità strategica di attraversamento trasversale del quartiere, sulla quale intervenire a livello di masterplan, offrendo la possibilità di riorganizzazione dello spazio, regolamentazione del suo utilizzo e incremento della dotazione vegetazionale, seguendo quindi gli obiettivi generali che il masterplan si pone.

Tra gli interventi proposti per questo sistema si prevede:

Riordino della sosta veicolare e dei relativi stalli con rinnovo della pavimentazione e sostituzione del vecchio asfalto con materiale drenante;

Piantagione di un filare alberato con funzione di regolazione del microclima, contrasto del fenomeno dell'isola di calore urbano, regolazione del deflusso idrico superficiale, ricucitura percettiva ed ecologica del comparto con le aree a verde limitrofe.





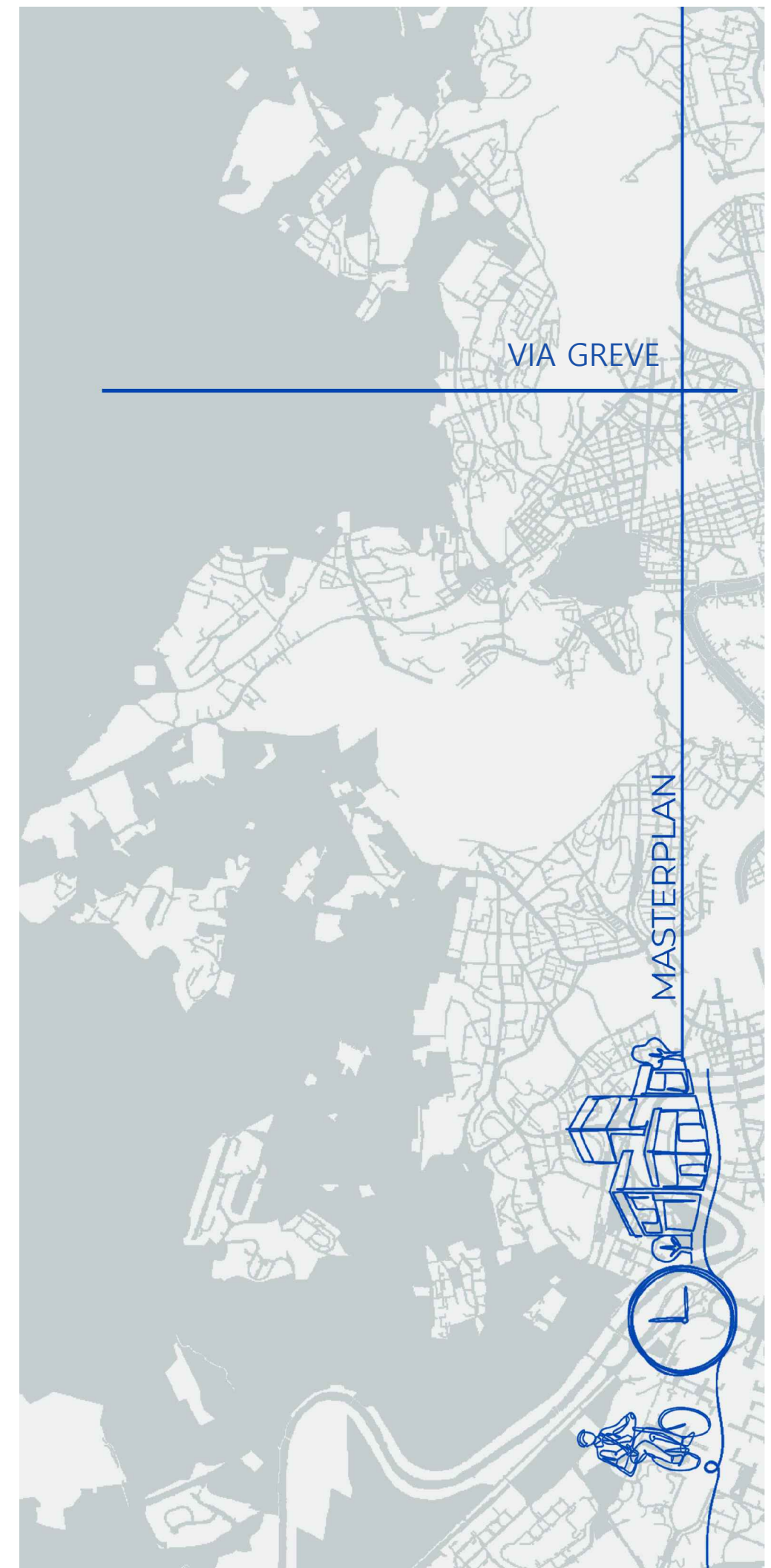
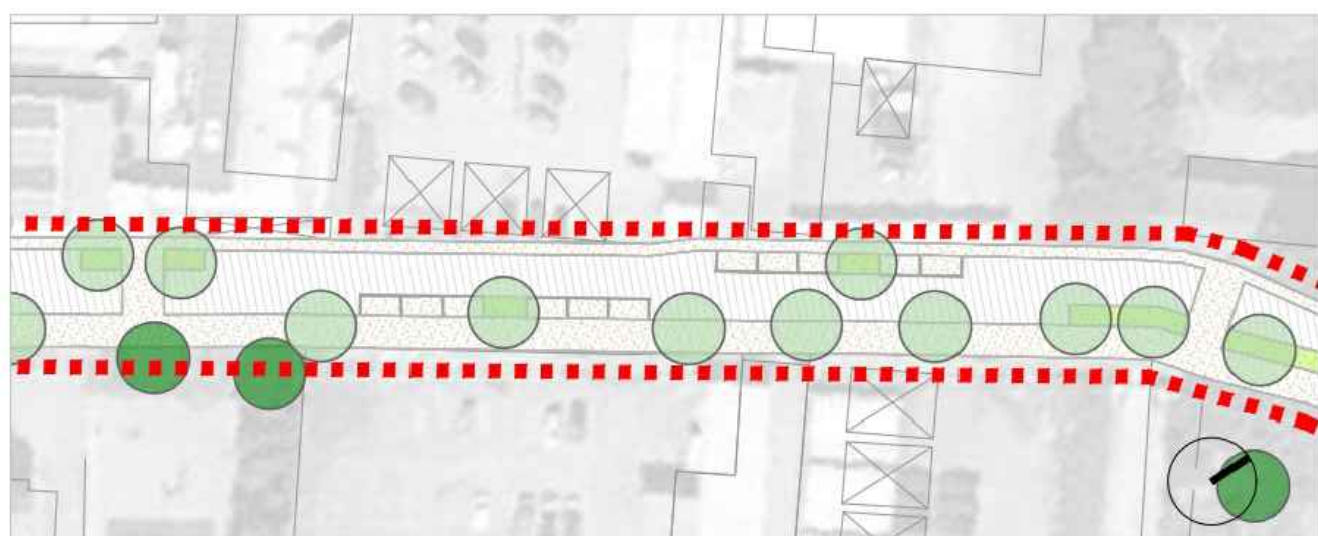
Via Greve si articola come una viabilità ad andamento secondo l'asse nord-sud, mettendo in connessione l'ambito settentrionale del quartiere, più prettamente residenziale e denso dal punto di vista costruttivo, con quello meridionale più dilatato e con maggiore presenza di servizi. Il masterplan la individua fra gli ambiti prioritari sui quali intervenire per la rigenerazione del quartiere.

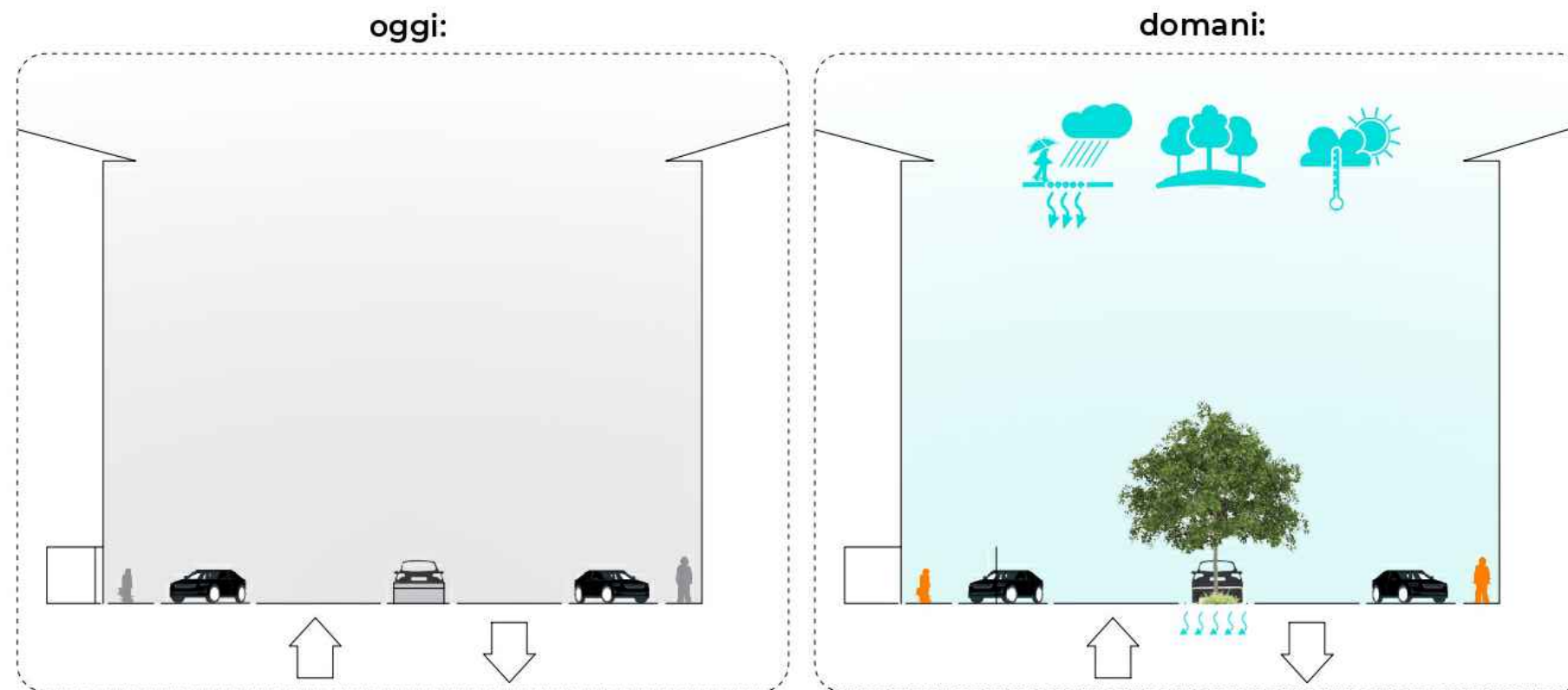
Gli interventi previsti per via Greve si integrano con le pianificazioni previste dall'Amministrazione territoriale locale e considerano la trasformazione della strada da doppio senso di marcia a senso unico di percorrenza. Tale cambio consente l'opportunità di sfruttare spazi più ampi per la riqualificazione della strada, andando a incrementare lo spazio pedonale e riordinando la sosta veicolare.

Tra gli interventi proposti per questo sistema si prevede:

Riordino della sosta veicolare e dei relativi stalli con rinnovo della pavimentazione e sostituzione del vecchio asfalto con materiale drenante;

Piantagione di un filare alberato con funzione di regolazione del microclima, contrasto del fenomeno dell'isola di calore urbano, regolazione del deflusso idrico superficiale, ricucitura percettiva ed ecologica del comparto con le aree a verde limitrofe.





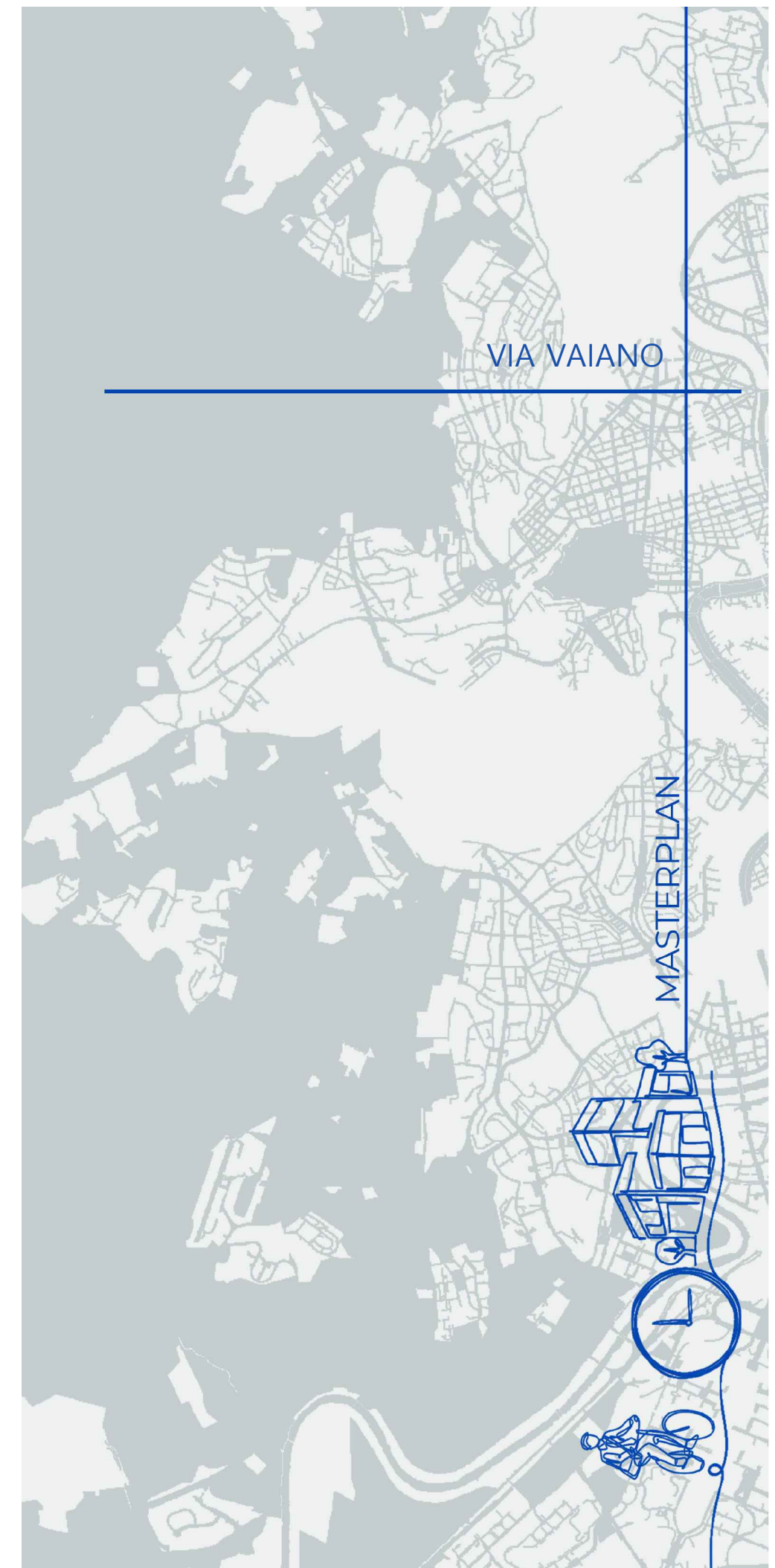
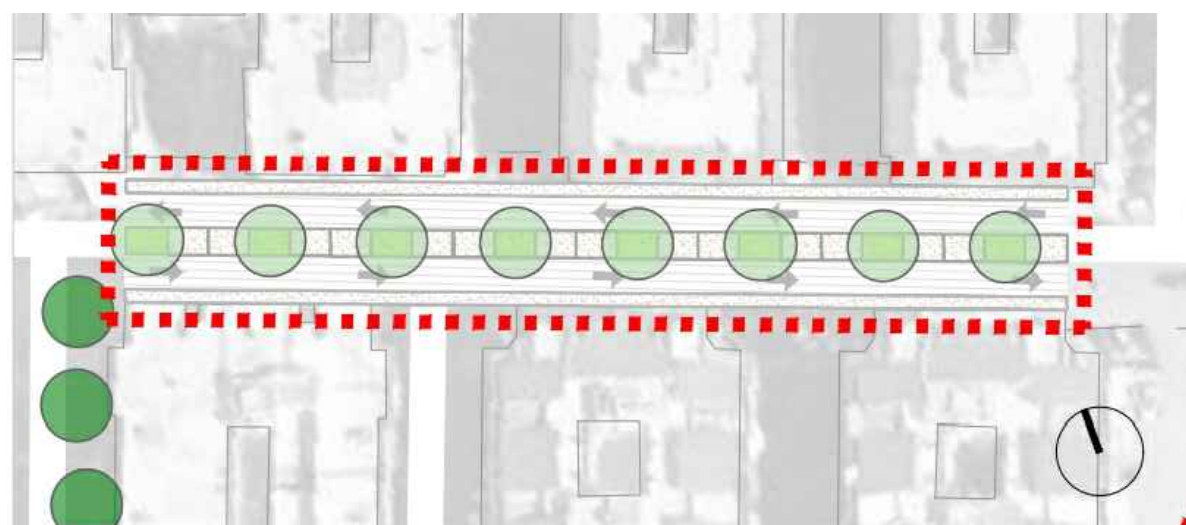
Via Vaiano si pone come una percorrenza trasversale che dal sistema del parco Lungotevere Magliana attraversa il comparto andando verso ovest e connettendosi a Piazza de Andrè. Il presente masterplan la individua come ambito di intervento prioritario sul quale intervenire per la rigenerazione del quartiere. Via Vaiano infatti presenta come molte strade secondarie del comparto, una situazione di sovrappollamento di macchine posteggiate, spesso in maniera impropria, untamente ad una sostanziale mancanza di elementi vegetazionali e spazi aperti pubblici di qualità.

Gli interventi previsti per via Vaiano si pongono nell'ottica di sfruttare lo spazio esistente a disposizione e riqualificare le preesistenze, come il sistema di aiuole in centro strada, ad oggi degradate e con piante morte al loro interno.

Tra gli interventi proposti per questo sistema si prevede:

Smantellamento delle vasche a centro strada con creazione di nuove aiuole e piantagione al loro interno di specie arboree ed arbustive;

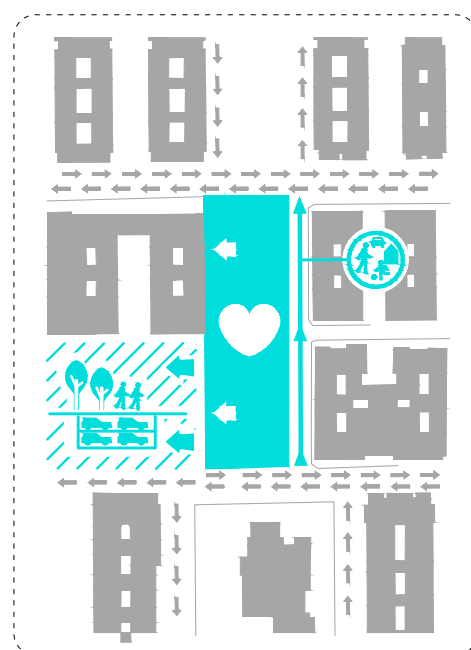
Riordino della sosta veicolare e dei relativi stalli con rinnovo della pavimentazione e sostituzione del vecchio asfalto con materiale drenante;



la piazza oggi



la piazza di domani

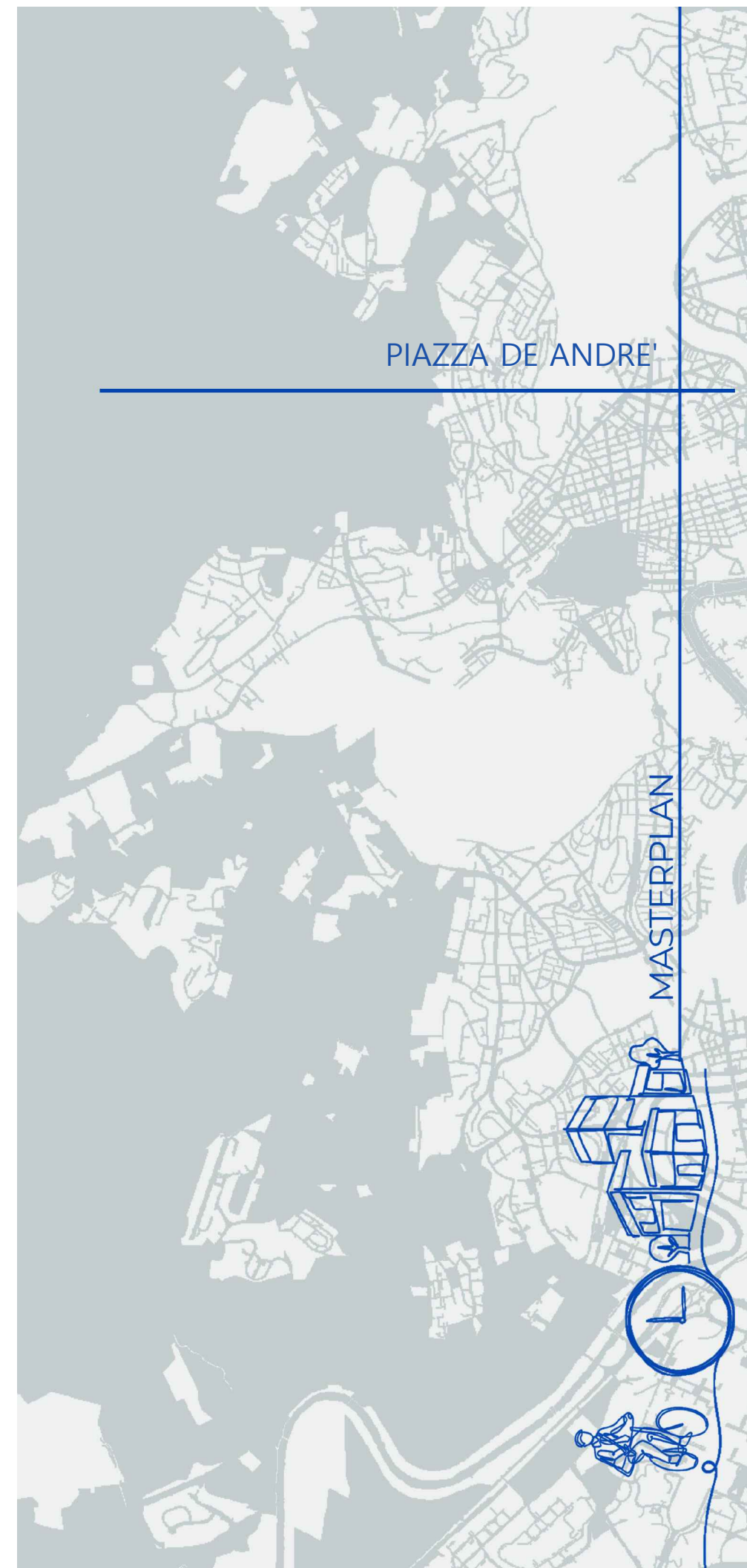


- Un luogo rinnovato e maggiormente inclusivo per la vita della comunità locale
- Trasformazione di un tratto viario in piazza per favorire sicurezza e migliorare l'interfaccia con attività pubbliche (bar negozi)
- Nuovi materiali drenanti per pavimentazioni sostenibili che limitano il surriscaldamento estivo
- Inserimento di nuovi alberi (miglioramento microclima)

In particolare si prevede l'ampliamento della piazza verso Via Vicopisano, con istituzione di una zona "traffic-calming" in modo da massimizzare lo spazio pubblico fruibile e incrementare i valori di sicurezza negli spostamenti pedonali; le pavimentazioni verranno inoltre rinnovate e sostituite con materiali drenanti in grado di gestire le acque di ruscellamento ed i problemi legati a eventi meteorologici eccezionali, unitamente alla capacità di limitare l'accumulo di calore estivo ed il relativo fenomeno di isola di calore urbano.

si prevede inoltre il potenziamento della componente vegetale arborea ed arbustiva per favorire l'ombreggiamento estivo ed incrementare il valore paesaggistico dell'area, unitamente alla massimizzazione dei benefici ecosistemici che la vegetazione può offrire all'interno dello spazio urbano.

La piazza in generale verrà dunque rigenerata, nell'assetto e nella strutturazione così come nella dotazione di arredi e attrezzature ludiche per il gioco.



LA NUOVA PIAZZA DE ANDRE'

la strada diventa piazza:
la completa pedonalizzazione di V.le Vicopisano favorirà l'espansione di attività commerciali all'aperto come bar e ristorazione

più natura e socialità:
un doppio filare di alberature attraverserà la nuova piazza longitudinalmente creando una galleria verde con sedute e tavoli

la strada diventa piazza:
la completa pedonalizzazione di V.le Vicopisano dona spazio alla collettività migliorando la sicurezza dell'intera area con una fruibilità libera e senza ostacoli

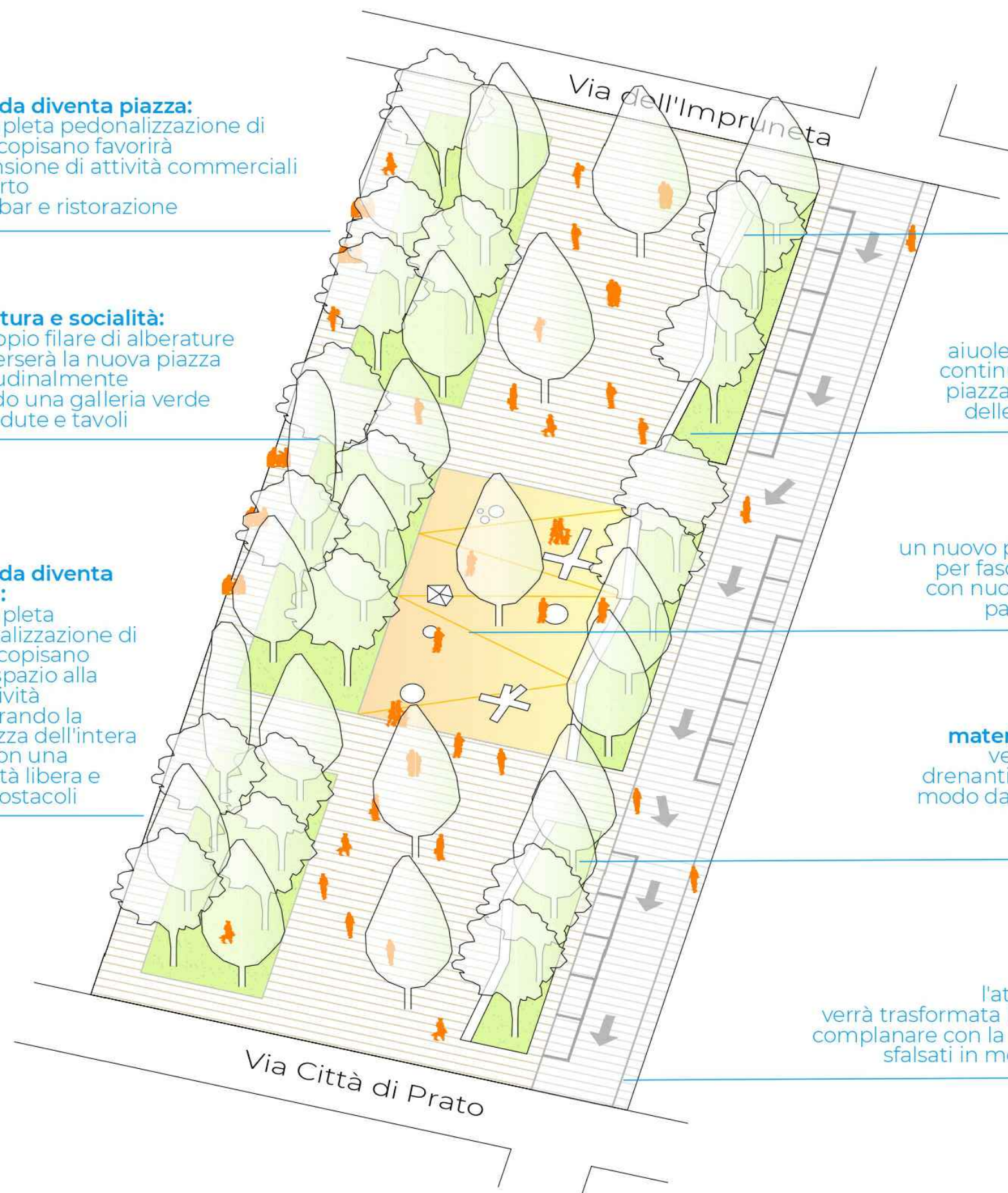
più natura:
la piazza diventa alberata, ombreggiata, fresca e ventilata

socialità/relazioni e senso di appartenenza:
aiuole con sedute longitudinali continue favoriranno l'uso della piazza come luogo dello "stare" delle relazioni e della socialità

bambini al centro:
un nuovo playground ombreggiato per fasce d'età, sicuro e protetto con nuove attrezzature ludiche e pavimentazioni antitrauma

materiali nuovi e performanti:
verranno utilizzati materiali drenanti per le pavimentazioni in modo da ridurre la temperatura al suolo del 50% e evitare allagamenti

traffic calming:
la strada che consente l'attraversamento veicolare verrà trasformata in una zona promiscua e complanare con la piazza, gli stalli verranno sfalsati in modo da ridurre la velocità



PRINCIPALI SPECIE ARBOREE ED ARBUSTIVE SUGGERITE

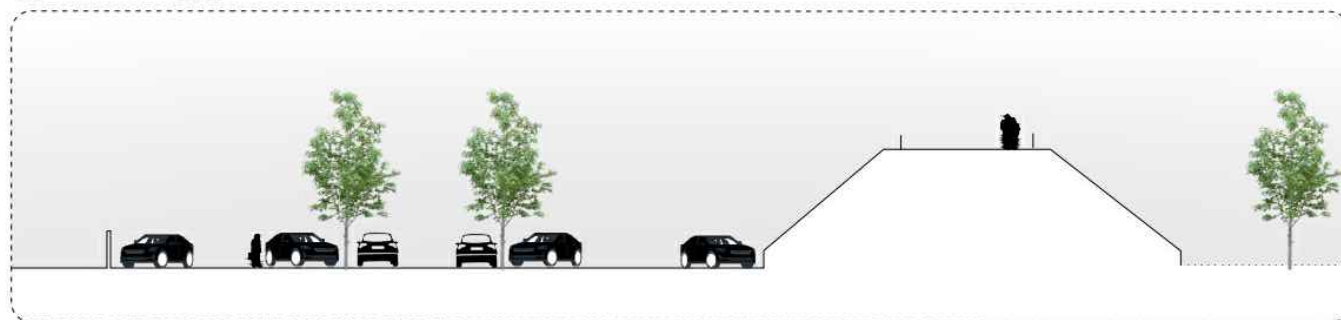


Si prevede una serie di interventi focalizzati sulle "cerniere" tra Parco e quartiere volti ad aumentare il valore e la funzionalità di questa infrastruttura verde migliorando l'esperienza di chi ne fa uso.

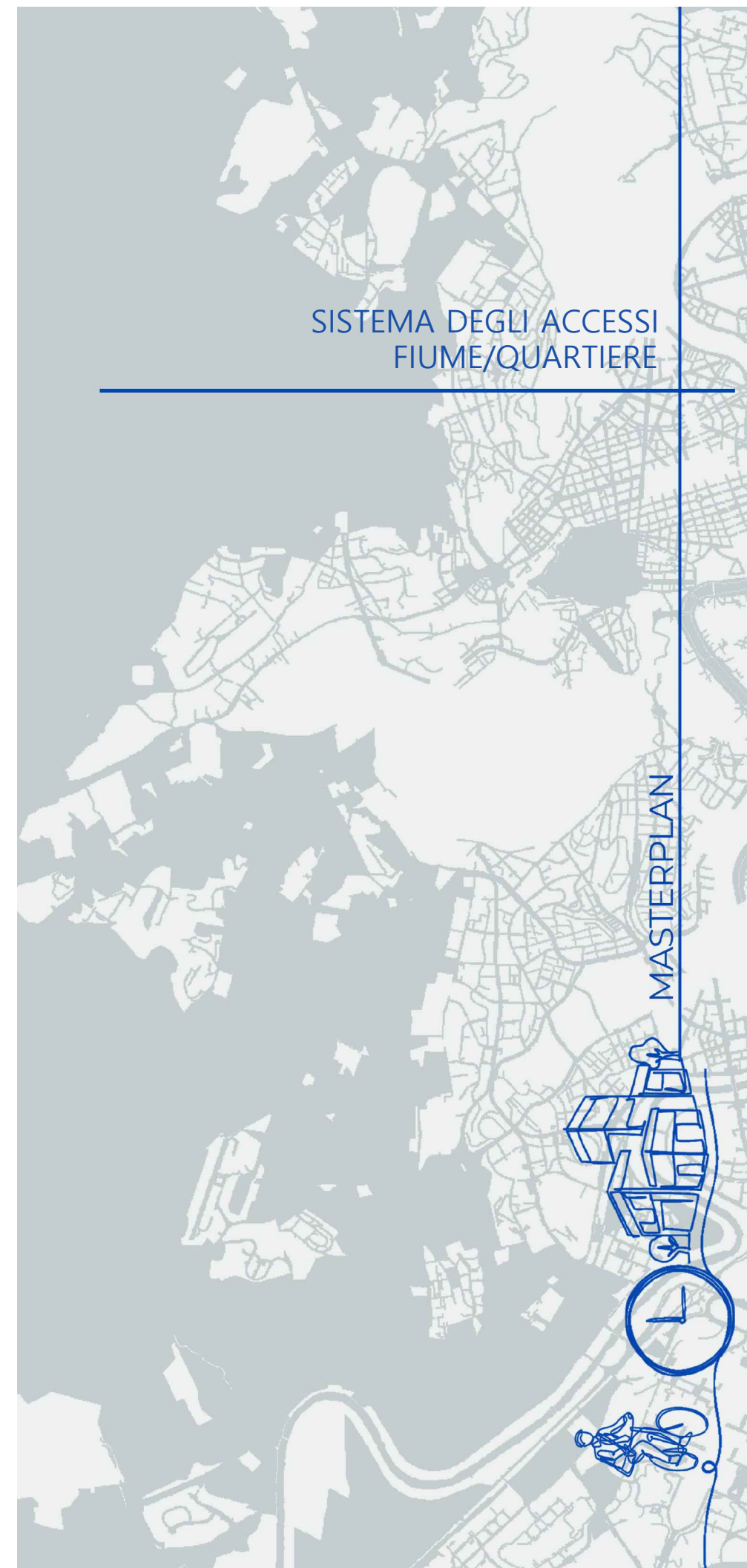
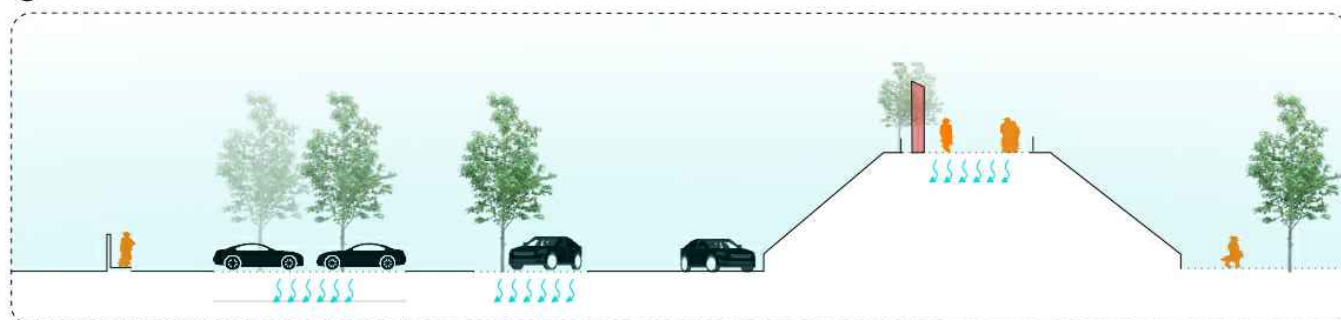
Interventi previsti:

- aumento della compagine vegetale
- razionalizzazione della sosta
- realizzazione di pavimentazione drenante
- miglioramento dell'accessibilità
- qualificazione dei percorsi limitrofi
- caratterizzazione mediante "totem"

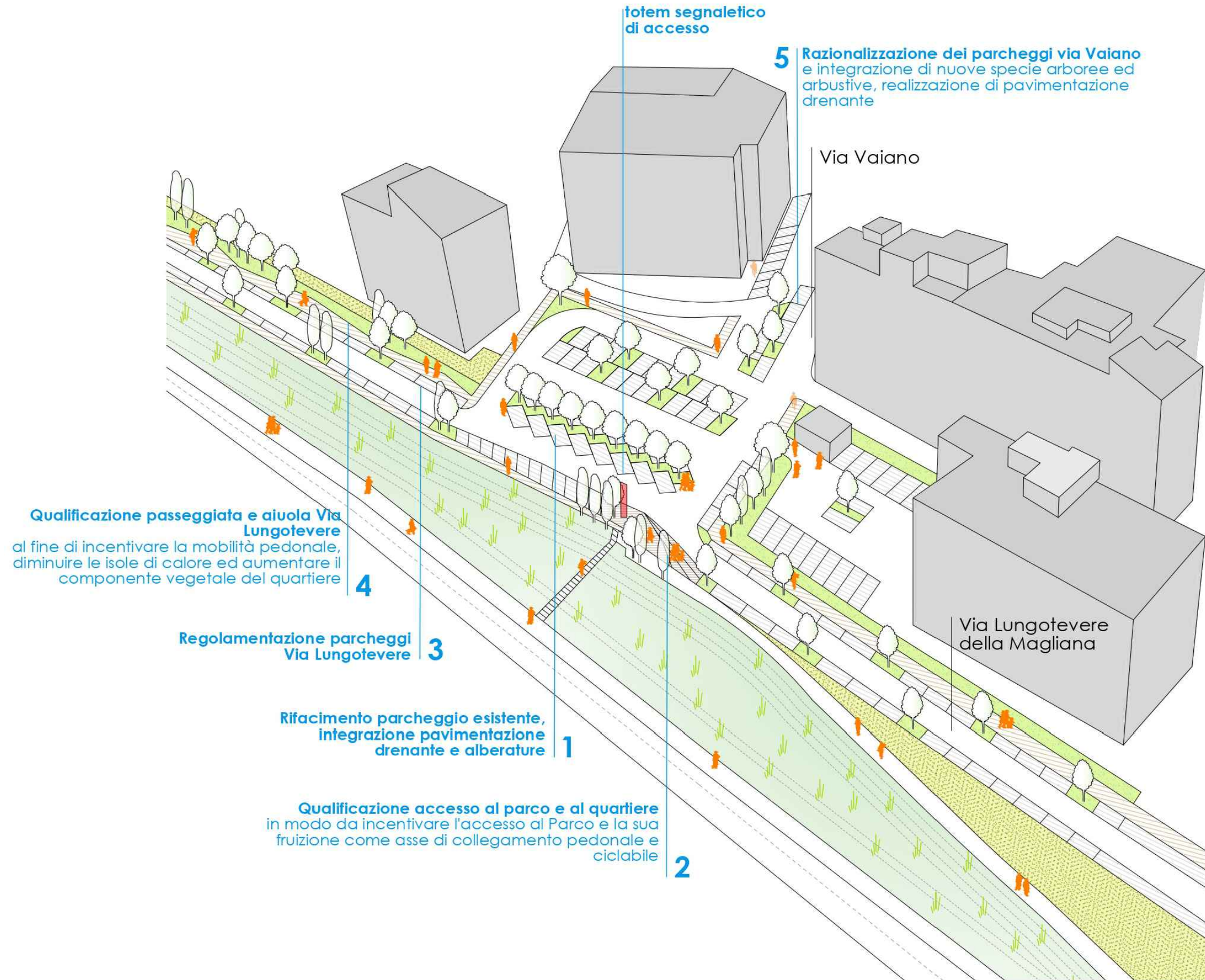
gli accessi oggi:



gli accessi domani:



IL SISTEMA DEGLI ACCESSI FIUME/QUARTIERE



OBIETTIVI GENERALI DIP

- Riqualificazione urbana e dello spazio pubblico in genere
- Salvaguardia e valorizzazione delle risorse naturali e delle aree a verde
- Riqualificazione assi ordinatori locali
- Completamento strutture e servizi pubblici
- Efficientamento nodi viabilistici

OBIETTIVO SPECIFICI DEL MUNICIPIO

- Nuova qualificazione Largo Collodi (area campo skate da dismettere e accorpare all'area scolastica quale spazio verde integrativo) e asse di via Greve (maggiore efficacia pedonale)
- Riqualificazione piazza Certaldo
- Parcheggi interrati in via Città di Prato e via Scarperia (recuperando la superficie a verde pubblico)

OBIETTIVI INTEGRATIVI MASTERPLAN

- Riqualificazione piazza Fabrizio De Andrè e suo possibile ampliamento in via Vicopisano, anche a fini identitari (centralità della piazza nel generale contesto del quartiere)
- Riqualificazione di via dell'Impruneta
- Ponte ciclo-pedonale di collegamento fra Magliana e area Università Roma 3
- Raccordo stradale fra via Pietro Frattini e via Riccardo Lombardi
- Riqualificazione aree aperte in zona via Riccardo Lombardi e loro funzionalizzazione in termini ecologico-paesaggistici
- Complessiva e graduale razionalizzazione del sistema della sosta di superficie con l'obiettivo di valorizzare la qualità dello spazio pedonale pubblico
- Generale obiettivo di incremento della dotazione arborea del quartiere (finalità microclimatiche, di cattura CO2, di riduzione dell'impatto delle polveri, ecc)
- Articolazione di pocket garden/piccoli spazi urbani diffusi
- Miglioramento della connettività pedonale dello spazio pubblico in genere
- Miglioramento dell'interfaccia quartiere-parco fluviale

SINTESI PRIME EVIDENZE DELLE ANALISI

PUNTI DI FORZA

- Grande frequentazione del quartiere e socialità diffusa
- Qualità del parco fluviale del Tevere-Magliana e del parco di Villa Bonelli
- Potenziale riserva di spazio aperto libero nelle aree in zona via Riccardo Lombardi
- Potenziali vuoti urbani per parziale risoluzione della sosta veicolare di superficie e restituzione spazio pubblico

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Pressione eccessiva e pervasiva della sosta veicolare di superficie
- Compressione dello spazio pedonale e pubblico in genere
- Scarsa qualità diffusa dello spazio pubblico e degli elementi di dettaglio e complemento urbano
- Forte impermeabilizzazione e sigillatura dei suoli
- Presenza di barriere infrastrutturali divisive
- Scarsa propensione ai collegamenti ciclabili

PRIME REGOLE DI IMPOSTAZIONE DEL MASTERPLAN

Le prime idee per il Masterplan della Magliana riguardano il rafforzamento della struttura "a maglia regolare" del tessuto urbano, quale struttura portante di un sistema diffuso di spazi pubblici, che veda nella "strada" l'elemento minimo, ripetuto, che ordina e definisce la struttura del quartiere.

Su questa maglia si articolano gli spazi pubblici oggi esistenti (da qualificare e/o rafforzare nel loro ruolo) e quelli potenziali, che articolano una "spina dorsale centrale", dialogante con gli assi est-ovest su quali è impostata la rete stradale minore.

In questa impostazione generale, possiamo individuare scale di intervento e funzioni ad esse correlate diversificate, come segue:

PICCOLA SCALA

- Mantenimento dello spazio pedonale e sua qualificazione
- Incremento dello spazio pedonale nei nodi, negli incroci, su tratti di marciapiedi
- Ridefinizione degli spazi di sosta veicolare

Introduzione di vegetazione, anche puntiforme

MEDIA SCALA

- Riqualificazione piazze e giardini pubblici
- Razionalizzazione generale del sistema di sosta
- Realizzazione aree pedonali e zone 30
- Realizzazione di pocket garden

GRANDE SCALA

- Realizzazione parcheggi interrati e contestuale recupero allo spazio pubblico delle superfici liberate
- Riqualificazione di aree aperte libere con finalità ecologiche, naturalistiche e paesaggistiche
- Realizzazione di ponte ciclo-pedonale sul Tevere

