

9.1 Mappature urbane: Studi e analisi

- 9.1.1 Distinzione degli ambiti d'intervento proposti dal Citerà sulla base dell'articolazione in tessuti
- 9.1.2 Analisi comparative degli ambiti d'intervento selezionati dal Citerà con la zonizzazione del NPGTU
- 9.1.3 Analisi comparative degli ambiti d'intervento selezionati dal Citerà con le zone di particolare rilevanza urbanistica
- 9.1.4 Analisi comparativa delle strade elezionate dal Citerà con gli assi prioritari d'intervento NPGTU
- 9.1.5 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citerà con TPL trasporto pubblico locale NPGTU
- 9.1.6 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citerà con la mappa dei sistemi di mobilità ciclistica – riferimento
- 9.1.7 Mappa delle strade selezionate dal Citerà nei vari ambiti di progetto
- 9.1.8 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citerà con le aree pedonali centro storico PUMS 2019
- 9.1.9 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citerà con il piano sampietrini del 2019
- 9.1.10 Analisi comparativa tra il piano tendenziale delle isole ambientali con le isole di calore
- 9.1.11 Analisi comparativa tra il piano tendenziale delle isole con le strade selezionate e con lo scenario tendenziale della mobilità ciclistica
- 9.1.12 Masterplan d'insieme, strategie e obiettivi dei "15 progetti per la Città in 15 minuti"
- 9.1.13 Analisi comparativa "15 progetti per la Città in 15 minuti" con lo scenario tendenziale della mobilità ciclistica PUMS 2019
- 9.1.14 Quadro d'insieme
- 9.1.15 Tavola reticolo strade SIMU

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.1 Distinzione degli ambiti d'intervento proposti dal Citeria sulla base dell'articolazione per tessuti della Città di Roma



Forma Urbis Romae - con perimetrazione degli ambiti d'intervento secondo l'articolazione per tessuti della Città di Roma © Pietrolucci Studio Associato

Note:

Nella tavola 9.1.1 sono indicati, la Città storica (1.1 entro le mura e 1.2 fuori le mura), la Città consolidata (2), e la Città da ristrutturare e della Trasformazione (3) secondo la perimetrazione del PRG (2008).

La Città storica, occupa tutto il territorio urbano all'interno dell'anello ferroviario, con alcuni frammenti di tessuto anche all'esterno, come nel caso della città giardino di Montesacro, della zona dell'EUR, dei tessuti lungo la Gianicolense e della Garbatella.

La Città consolidata si sviluppa a partire dall'anello ferroviario verso l'esterno; i tessuti della Città consolidata sono tutti interni all'anello del Grande Raccordo Anulare.

Le Città da ristrutturare e della trasformazione si sviluppano a cavallo dell'anello del Grande Raccordo Anulare, per cui riteniamo che non sia significativo considerare l'anello del G.R.A. come un limite urbano.

Conclusioni:

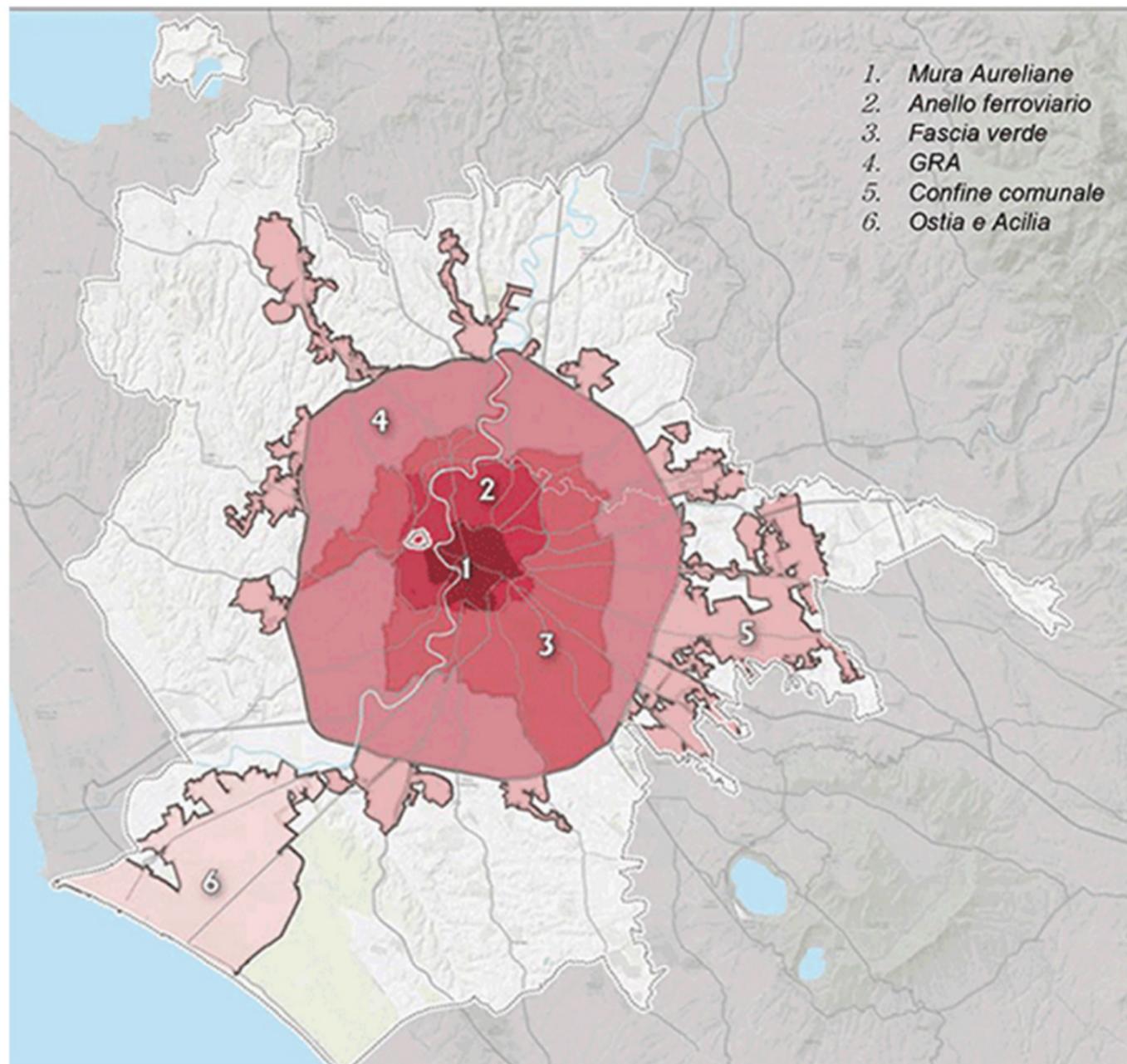
Per quanto riguarda la Città storica la differenziazione tra i tessuti interni (1.1) ed esterni alle mura (1.2) riteniamo possa essere significativa rispetto alla necessaria differenziazione tra i Tessuti barocchi (interni alle mura) e quelli otto-novecenteschi che in larga parte (con l'eccezione dell'esquilino) si sviluppano fuori le mura.

Per quanto riguarda la Città consolidata (2) la dicitura: "entro l'anello ferroviario" non risulta idonea in quanto l'area interna all'anello è occupata interamente dalla Città storica (1.2).

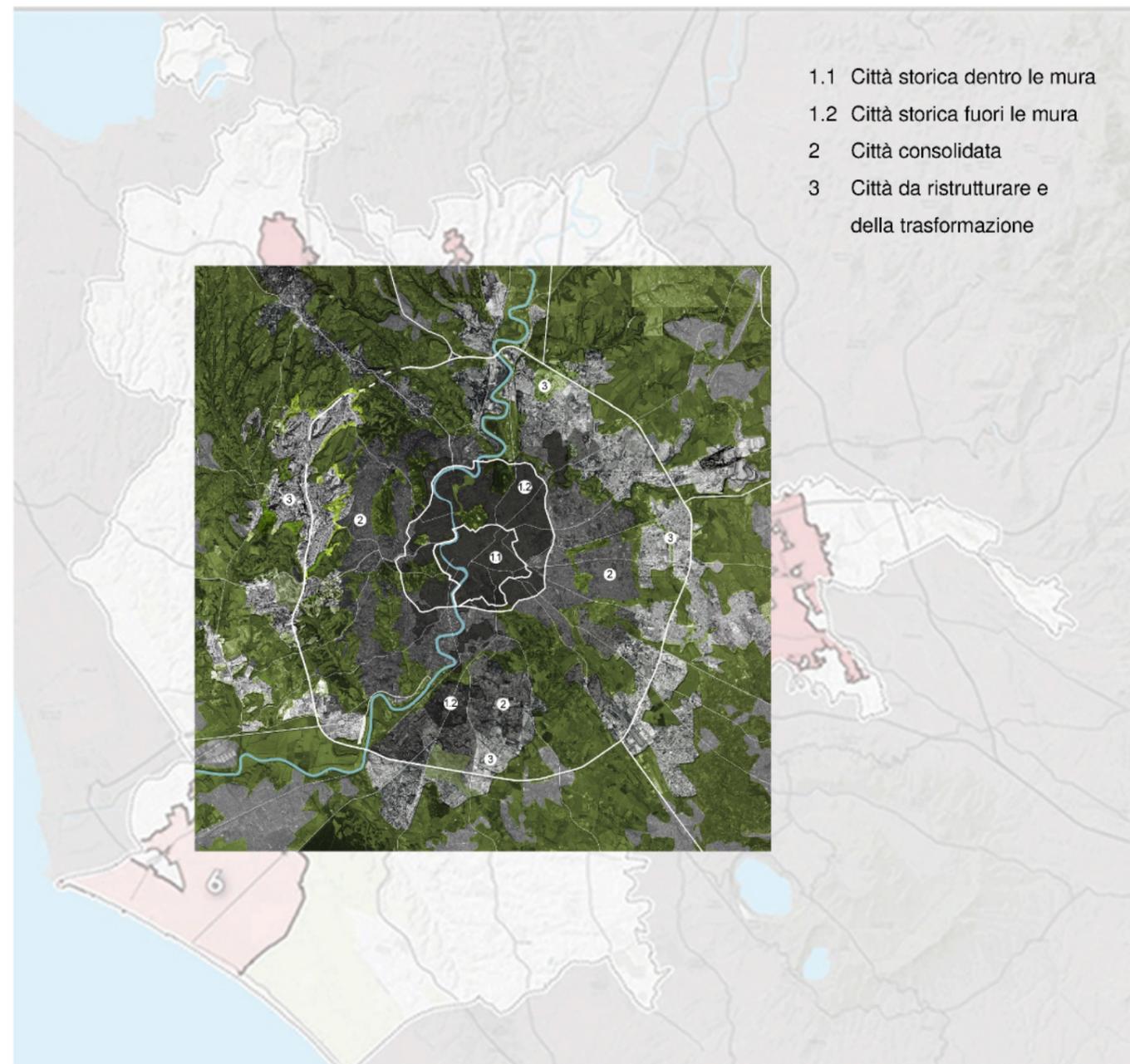
La Città da ristrutturare e della trasformazione sono state accorpate in un unico ambito in quanto si sviluppano a cavallo dell'anello del GRA (all'interno e all'esterno) per cui riteniamo che il GRA non debba essere inteso come un limite urbano.

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.2 Analisi comparativa degli ambiti d'intervento selezionati dal Citerà con la zonizzazione del NPGTU 2014



Zonizzazione NPGTU - 2014



Forma Urbis Romae - con perimetrazione degli ambiti d'intervento secondo l'articolazione per tessuti della Città di Roma

© Pietrolucci Studio Associato

Note:

Nella tavola 9.1.2, la sovrapposizione tra la zonizzazione del Piano Generale del Traffico Urbano (NPGTU, 2014) e gli ambiti d'intervento selezionati dal Citerà (2022) ha evidenziato che:

1 - nel settore Sud, tra la via Appia nuova e la Roma Fiumicino, la fascia verde coincide con i tessuti consolidati (2), fa eccezione solo il cuneo dell'Appia Antica.

2 - nel settore Ovest, tra la Roma Fiumicino e la via Cassia, la fascia verde coincide con i tessuti consolidati (2)

3 - nel settore Nord, tra la via Cassia e la via Nomentana, la fascia verde coincide con i tessuti consolidati (2)

4 - nel settore Est, tra la via Nomentana e la via Appia, la fascia verde coincide con i tessuti consolidati (2), fino alla via Palmiro Togliatti.

5- per quanto riguarda la zona dell'anello ferroviario, come intesa dal NPGTU 2014, essa coincide con la città storica fuori le mura (1.2), fanno eccezione le zone storiche della città giardino di Montesacro, della zona dell'EUR e della Garbatella, che oltrepassano il limite dell'anello.

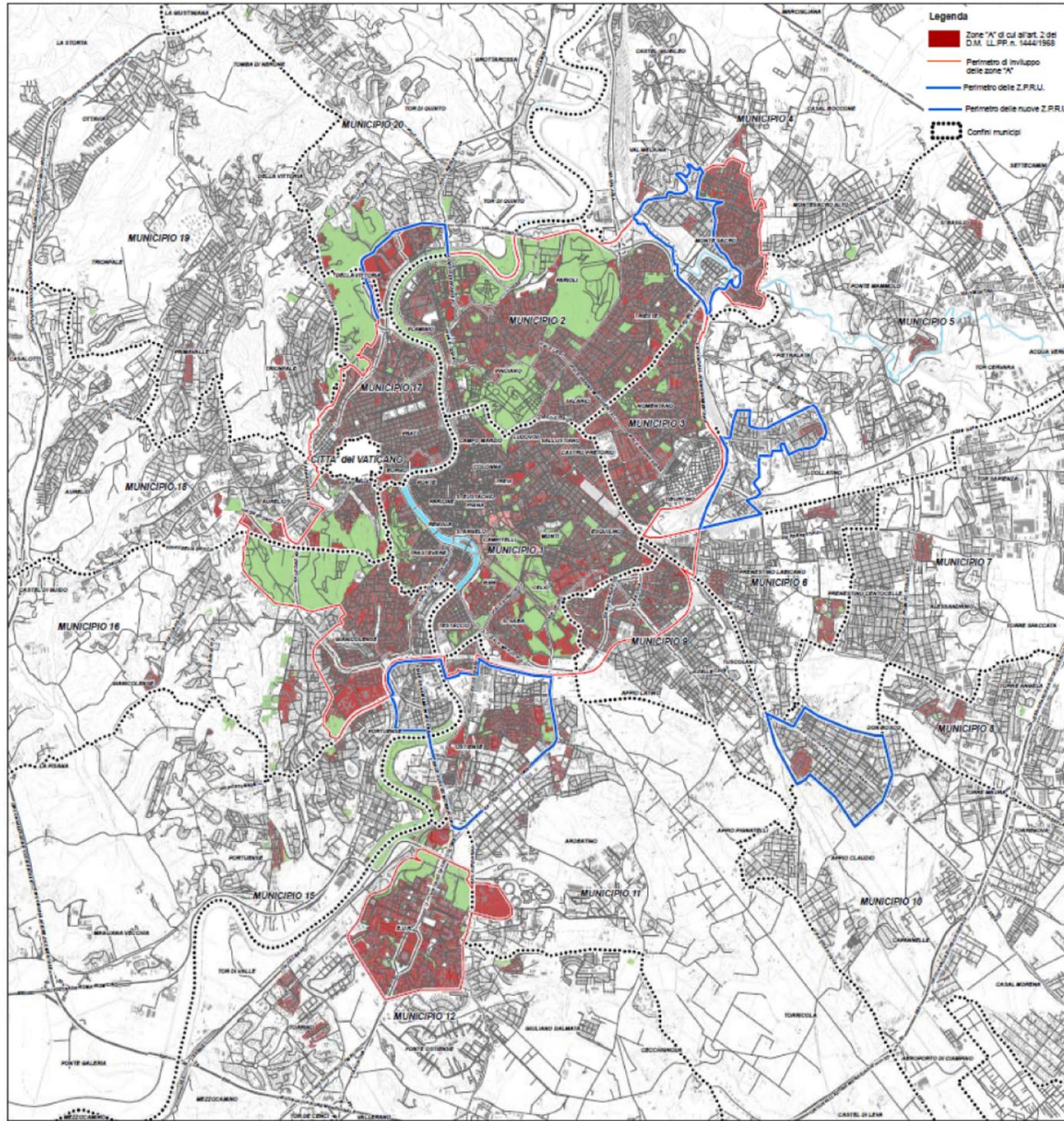
Conclusioni:

La mappatura del NPGTU (2014) nelle prime 3 zone (Mura Aureliane, Anello ferroviario e Fascia Verde) coincide con la lettura per tessuti del PRG (2008), fatta eccezione per il cuneo dell'Appia Antica e per le zone storiche della città giardino di Montesacro, della zona dell'EUR e della Garbatella.

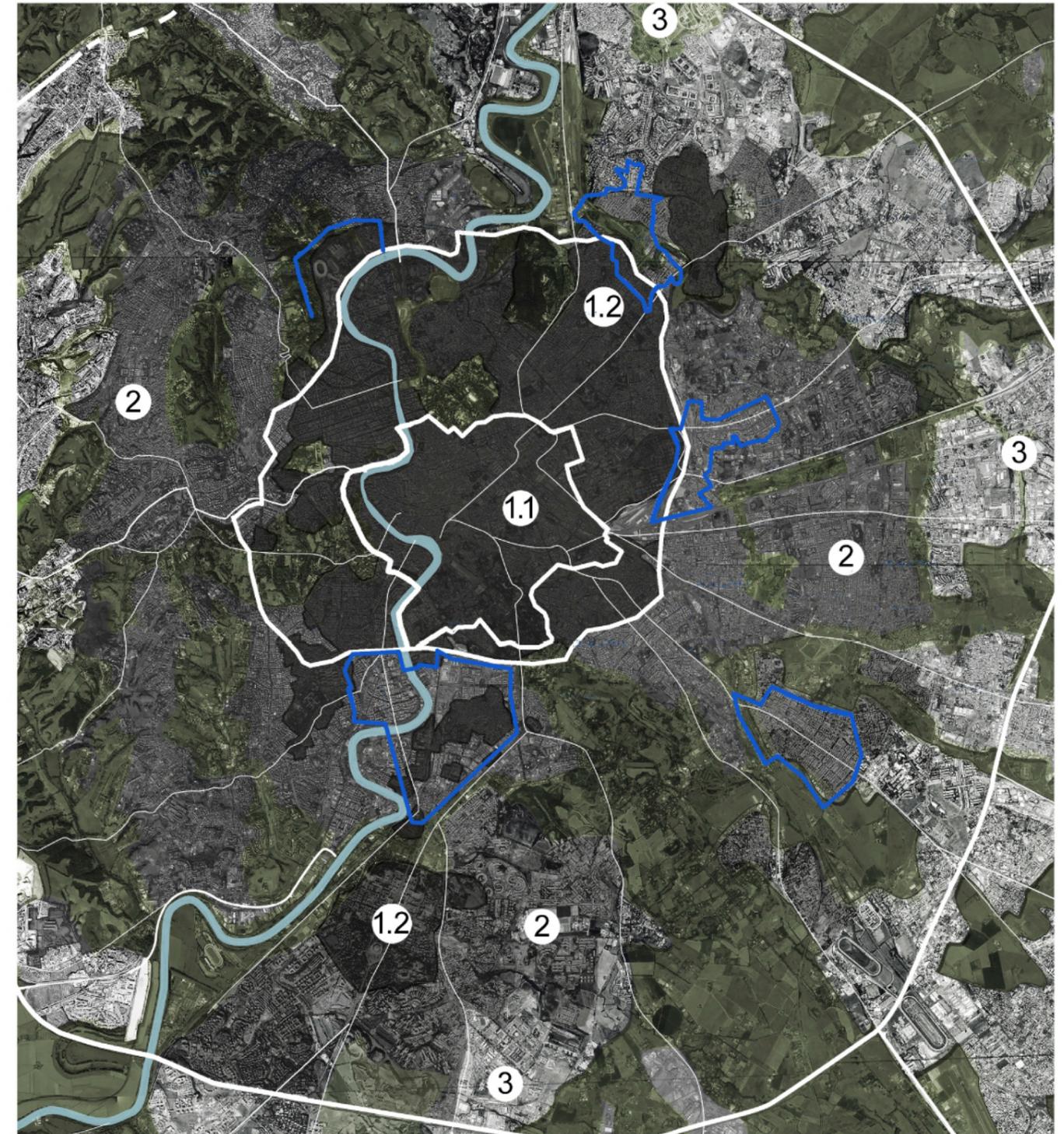
Per le zone 4-5-6 le due Mappe non sono coincidenti perchè il NGPTU (2014) definisce il Grande Raccordo Anulare come limite urbano, mentre la Forma Urbis Romae lo considera il trait-d'union di formazioni urbane sviluppatesi a cavallo della striscia d'asfalto del GRA.

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.3 Analisi comparativa degli ambiti d'intervento selezionati dal Citerà con le zone di particolare rilevanza urbanistica (PGTU 2015)



Perimetrazione di zone di particolare rilevanza urbanistica (PRU) - (PGTU 2015 - art.7 Codice della strada)



Forma Urbis Romae - con perimetrazione degli ambiti d'intervento secondo l'articolazione per tessuti della Città di Roma e individuazione delle nuove PRU

© Pietrolucci Studio Associato

Note:

Nella tavola n. 9.1.3 la sovrapposizione degli ambiti d'intervento proposti dal CITERA (2022) con la perimetrazione delle zone di particolare rilevanza urbanistica indicate dal PGTU (2015) ha fatto emergere che tutte le zone cosiddette "A" corrispondono al tessuto della Città storica (1.1 dentro le mura e 1.2 fuori le mura) mentre le nuove zone di Particolare Rilevanza Urbanistica, perimetrare in blu, ricadono nel tessuto della Città consolidata (2).

Conclusioni:

L'analisi conferma che la modalità d'intervento prescelta, secondo l'articolazione per tessuti della Città di Roma è in linea con la rilevanza storica, architettonica ed urbanistica delineata dal Comune di Roma (2015), per alcune zone. Le nuove zone di Particolare Rilevanza Urbana, perimetrare in blu, possono avere il medesimo trattamento della Città storica fuori le mura (1.2).

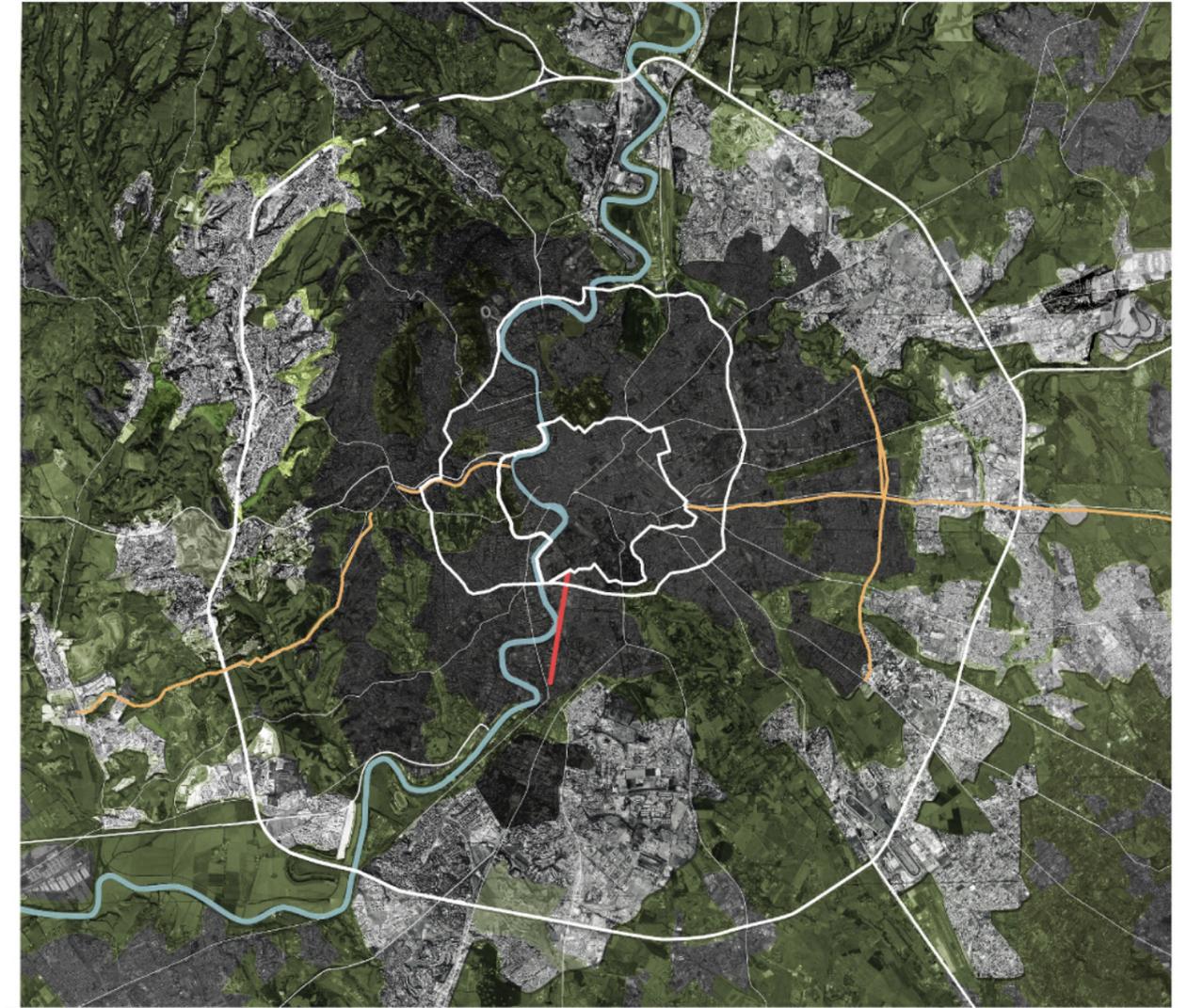
Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.4 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citerà con la mappa degli assi d'intervento (PGTU 2015)



PGTU 2015 - Rappresentazione e denominazione assi d'intervento

© Pietrolucci Studio Associato



Forma Urbis Romae - con mappatura delle strade SIMU selezionate dal Citerà coincidenti con gli assi indicati dalla mappa a sinistra

© Pietrolucci Studio Associato

LEGENDA:

- Assi prioritari d'intervento
- Assi d'intervento secondari

ID	Nome Asse Stradale	Lunghezze Km		ID Asse	Denominazione
		Reze Portante	da Riqualificare		
2	Acqua Bulicante	2,0	2,0	Asse 14	via dell'Arco di Travertino-via di Porta Furba-via di Tor Pignattara-via dell'Acqua Bulicante
5	Anastasio II - Cipro	2,3	2,3	Asse 08	Circ.Clodia-via Cipro-via Anastasio II
7	Arco Travertino	1,2	1,2	Asse 14	via dell'Arco di Travertino-via di Porta Furba-via di Tor Pignattara-via dell'Acqua Bulicante
9	Aurelia	5,2	5,2	Asse 10	via Aurelia
16	Bufalotta	3,2	3,2	Asse 17	via della Bufalotta
19	Casilina	7,3	7,3	Asse 16	via Casilina
20	Cassia	6,1	6,1	Asse 12	via Cassia
21	Circ.Clodia	1,4	1,4	Asse 08	Circ.Clodia-via Cipro-via Anastasio II
22	Circ.Trianfale	0,6	0,6	Asse 08	Circ.Clodia-via Cipro-via Anastasio II
23	Circ. Gianicolense	4,2	0,0	Asse 19	Circonvallazione Gianicolense-viale Trastevere
28	Colli Portuensi	2,5	2,5	Asse 06	viale dei Colli Portuensi
31	Corso Francia	3,4	1,0	Asse 18	via Flaminia
33	Flaminia	5,2	5,2	Asse 18	via Flaminia
45	Lungotevere (Dx/Sx)	18,4	18,4	Asse 01	Lungotevere destro e sinistro
47	Magna Grecia	2,4	2,4	Asse 07	via Cilicia-via Acala-via Magna Grecia
49	Marconi	3,1	3,1	Asse 05	viale Marconi
52	Monti Tiburtini	2,8	2,8	Asse 03	via dei Monti Tiburtini
54	Newton	3,6	3,6	Asse 06	viale dei Colli Portuensi
55	Nomentana	5,9	0,0	Asse 20	via Nomentana
56	Nomentana Centro	3,2	0,0	Asse 20	via Nomentana
58	Ostiense	10,2	10,2	Asse 04	via Ostiense
60	Pineta Sacchetti	4,7	4,7	Asse 13	via della Pineta Sacchetti
67	Prati Fiscali - Jonio	6,1	6,1	Asse 09	via dei Prati Fiscali-viale Jonio-via Ojetti
72	Salaria	8,6	8,6	Asse 15	via Salaria
74	Tiburtina	8,4	8,0	Asse 02	via Tiburtina
76	Segni - Kant	11,4	1,6	Asse 11	via Fucini-via Graf
81	Tor Pignattara	1,4	1,4	Asse 14	via dell'Arco di Travertino-via di Porta Furba-via di Tor Pignattara-via dell'Acqua Bulicante
89	Viale Trastevere	2,1	0,0	Asse 19	Circonvallazione Gianicolense-viale Trastevere

Note:

La tav. 9.1.4 mostra che alcune strade selezionate dal Citerà (2022),coincidono con:

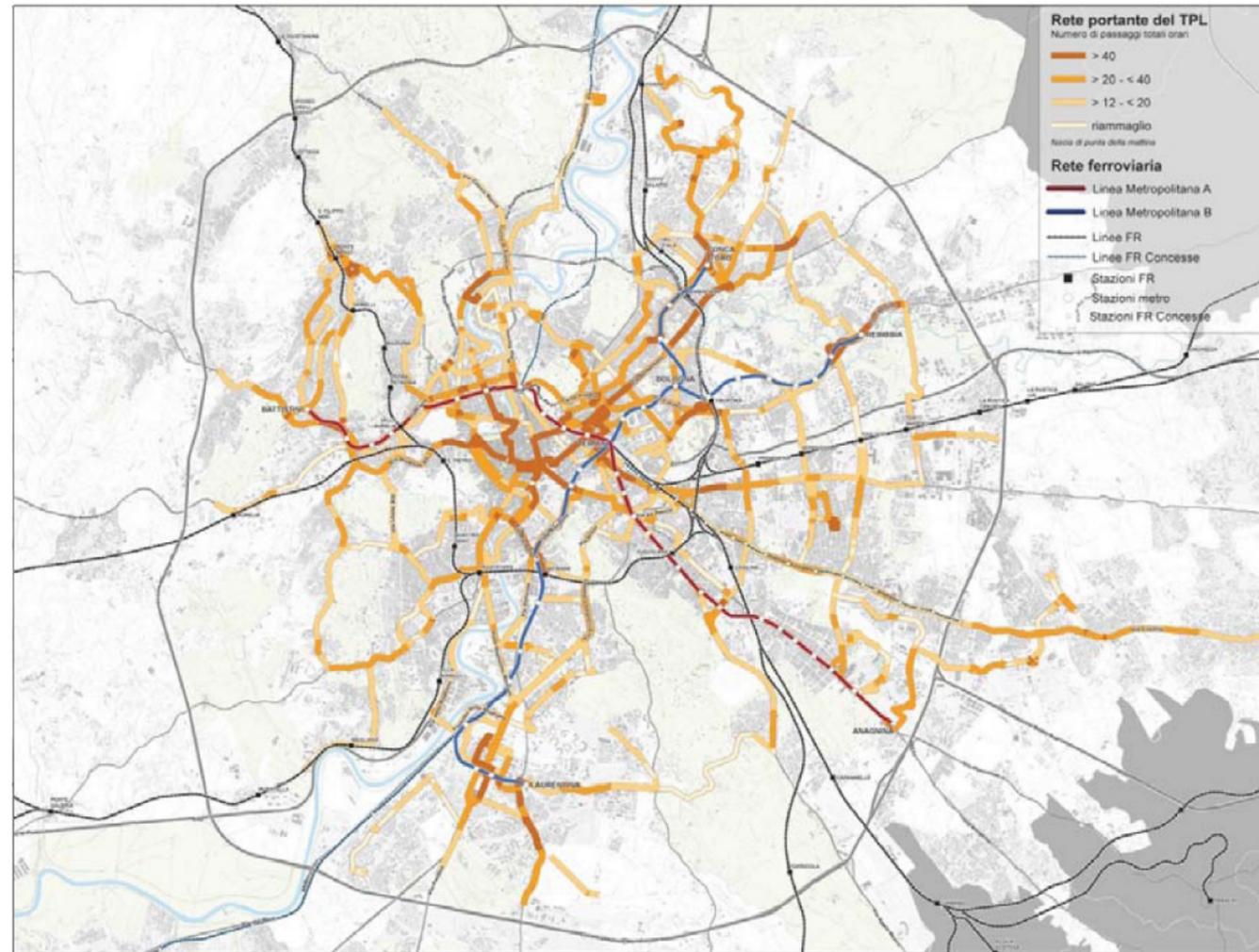
1. gli assi prioritari d'intervento del P.G.T.U. (2015);
 2. gli assi d'intervento di importanza secondaria P.G.T.U. (2015);
- In particolare si tratta di: via Ostiense, via Palmiro Togliatti, via Gregorio VII, Via Prenestina, Via della Pisana.

Conclusioni:

Si può indirizzare la ricerca e l'analisi progettuale sulle strade coincidenti con gli assi prioritari di intervento aventi diverse caratteristiche di carreggiata, in modo di supportare lo studio Progettuale con le analisi dello strumento utilizzato dal Comune di Roma.

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.5 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citera con la mappa della rete portante del trasporto pubblico locale (PGTU 2015)



PGTU 2015 - Rete portante TPL



Forma Urbis Romae - con mappatura delle strade SIMU selezionate dal Citera coincidenti con gli assi indicati dalla mappa a sinistra

© Pietrolucci Studio Associato

Note:

La tav. 9.1.5 fa emergere che le strade con maggiore intensità di passaggi/orari di trasporto pubblico (autobus) si trovano all'interno del nucleo consolidato di Roma, quindi all'interno dei tessuti della Città Storica e della Città Consolidata. La quasi totalità del Trasporto Pubblico Locale (T. P. L.) si sviluppa all'interno del Grande Raccordo Anulare (GRA), ad eccezione del Settore Est dove notiamo che:

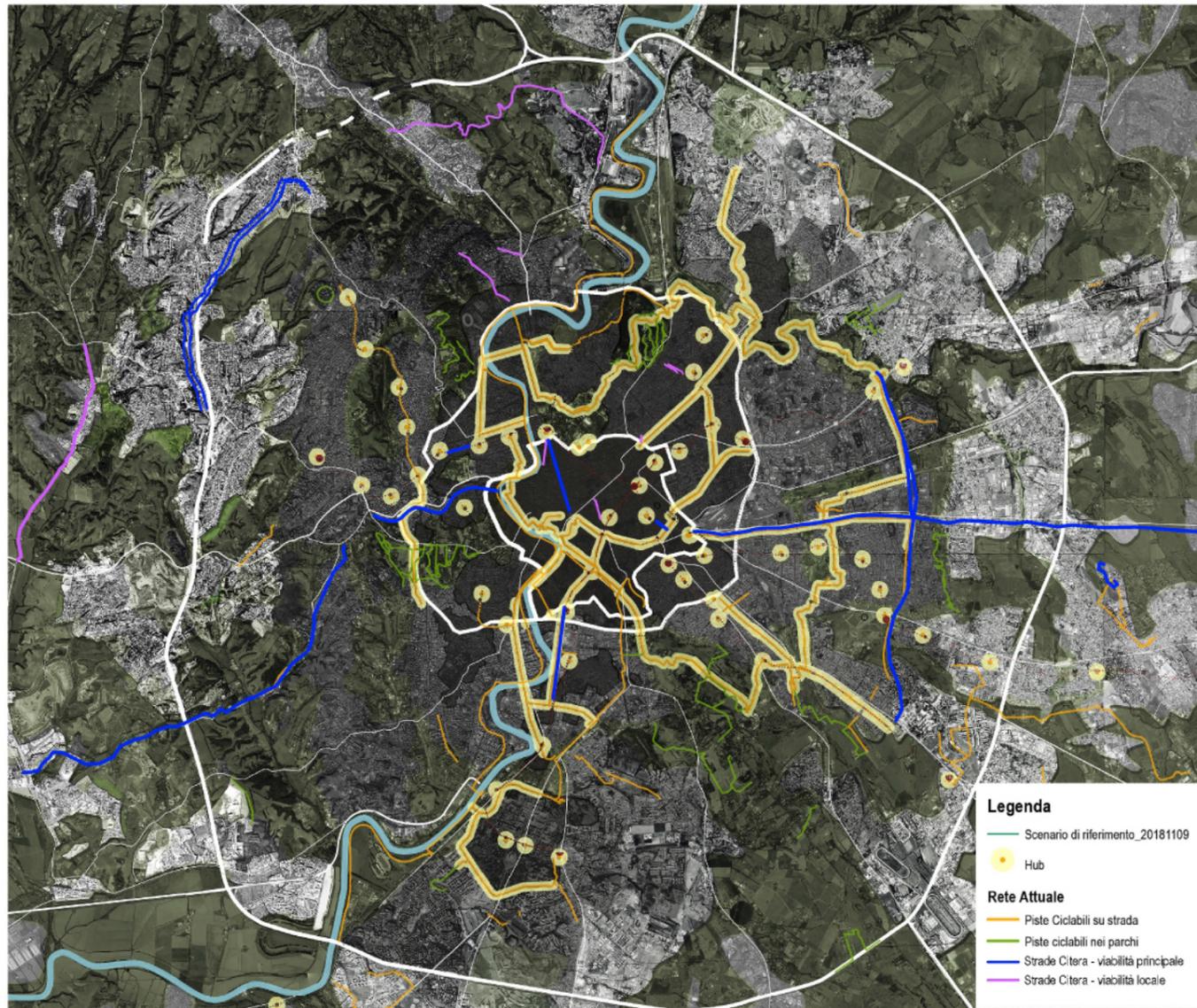
- il T. P. L. lungo la Via Casilina oltrepassa la barriera del GRA, con un'intensità importante;
- gli autobus che danno servizio all'Università di Tor Vergata, anch'essi oltrepassano il Grande Raccordo Anulare, riconnettendosi alla fermata della Metropolitana Anagnina.

Conclusioni:

Ci sono numerose vie consolari che interrompono il Servizio di Trasporto Pubblico appena a ridosso del GRA (per esempio la Prenestina, la Cassia, la Salaria, la Nomentana). Organizzare la rete di trasporto pubblico locale oltre la barriera del GRA appare fondamentale data l'estensione e la densità delle formazioni urbane oltre la barriera del GRA specie nel settore Est e Sud Ovest.

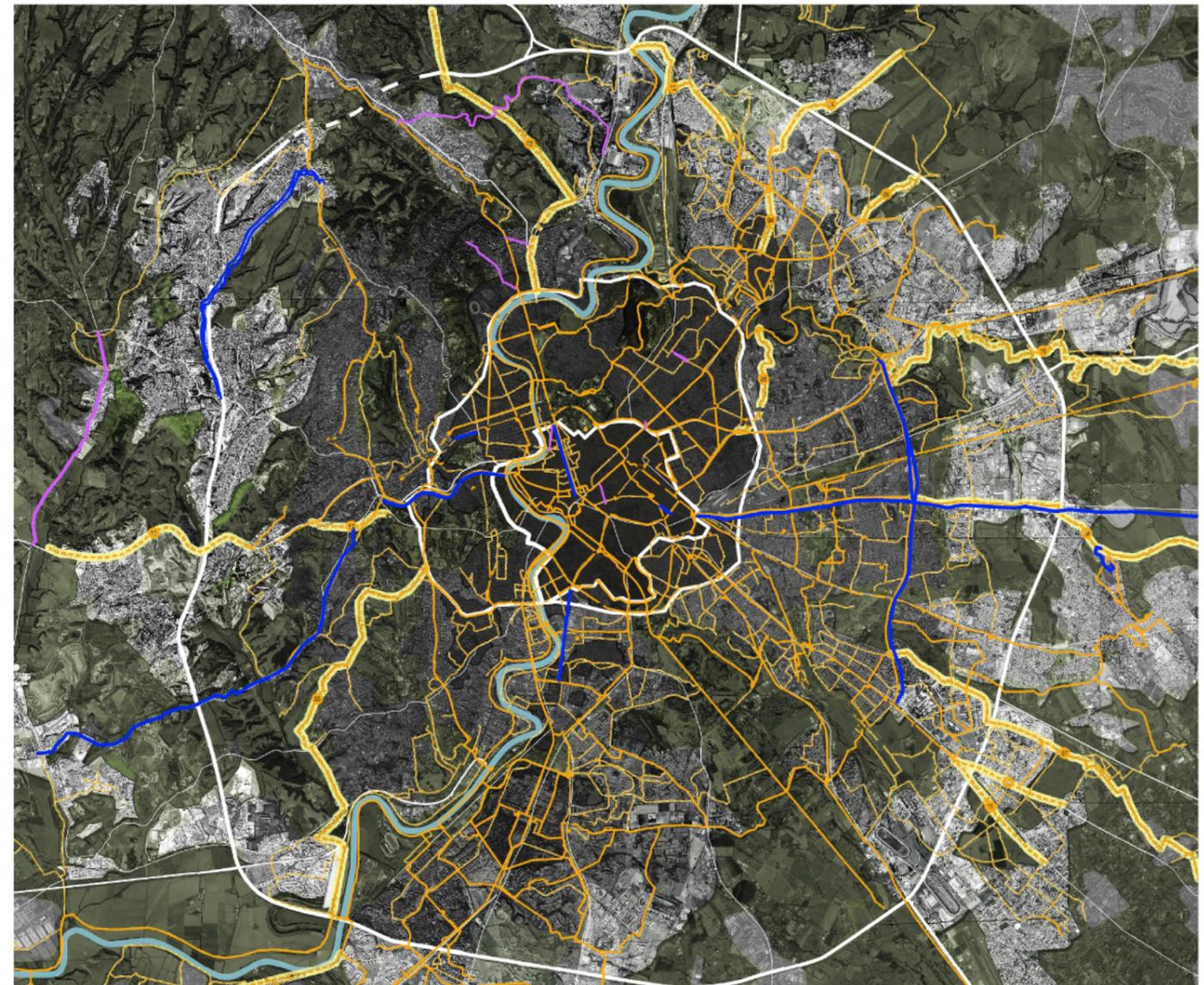
Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.6 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citerà con la mappa dello sviluppo dei sistemi di mobilità ciclistica - scenario di riferimento (PUMS 2019) e scenario tendenziale (PUMS 2019)



Mappa di analisi comparativa tra i sistemi di sviluppo di mobilità ciclistica - scenario di riferimento (PUMS 2019) e le strade selezionate dal Citerà (2022)

© Pietrolucci Studio Associato



Mappa di analisi comparativa tra i sistemi di sviluppo di mobilità ciclistica - scenario tendenziale (PUMS 2019) e le strade selezionate dal Citerà (2022)

© Pietrolucci Studio Associato

Note:

La tav. 9.1.6 mostra che le piste ciclabili sono state realizzate, quasi esclusivamente, nella Città storica (1.1) e (1.2) e nella Città Consolidata (2) dove è evidente la continuità del servizio, mentre nella Città da ristrutturare e nella Città della trasformazione (3) le poche piste ciclabili presenti a ridosso del GRA sono frammentarie, realizzate per spezzoni e non si connettono mai con le piste ciclabili del nucleo consolidato.

La mappa dello scenario tendenziale evidenzia che la linea di tendenza in atto è quella di prevedere una congiunzione degli spezzoni di piste ciclabili attualmente presenti nella Città da Ristrutturare e della Trasformazione (3) oltre ad una generale intensificazione della rete ciclabile, specialmente nel settore Est e Sud. Il nuovo Piano prevede la realizzazione della mobilità ciclabile lungo tutte le vie consolari, in molti casi oltrepassando la barriera del GRA.

Un altro aspetto da evidenziare è la volontà di realizzare porzioni di piste ciclabili all'interno dei Parchi Naturali, un aspetto fondamentale per garantire un efficace congiungimento dei diversi nuclei urbani della Città di Roma attraverso un'infrastrutturazione dolce del territorio.

Conclusioni:

Le strade selezionate dal Citerà come Via Palmiro Togliatti, Via Prenestina e Via Ostiense sono strade in cui sono presenti piste ciclabili, potenzialmente da connettere e prolungare. Le tre strade hanno identità spaziale e connotazioni molto diverse, lo studio del CITERA potrebbe servire ad esaminare i criteri per attuare diverse soluzioni progettuali, site specific. Di fondamentale importanza sarà lo studio sulle caratteristiche spaziali delle vie Consolari e la definizione di modelli operativi per l'esecuzione delle piste all'interno dei parchi naturali.

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.7 Mappatura delle strade selezionate dal Citera nei vari ambiti d'intervento



La selezione delle strade dello studio del CITERA (2022) include n.20 strade di diversa importanza urbana localizzate in diversi tessuti del corpo urbano di Roma.:

Città Storica dentro le mura (1.1)

Viabilità principale:

- via Conte Verde;
- via del Corso;

Viabilità locale:

- via di Ripetta;
- via dei Serpenti;

Città Storica fuori le mura (1.1)

Viabilità principale:

- via Ostiense (p.le Ostiense - Basilica S.Paolo);
- via Candia;

Viabilità locale:

- via Ancona;
- via Panaro

Città Consolidata (2)

Viabilità principale:

- via Gregorio VII;
- via Prenestina (consolare che passa anche nella zona (3));

Viabilità locale:

- via di Vigna Stelluti;
- via della Farnesina (via che in parte passa nella zona (1.2);

Città da Ristrutturare e della Trasformazione (3)

Viabilità principale:

- via Palmiro Togliatti (via a cavallo della zona (2) e (3));
- via della Pisana (via che passa anche nella zona (2));
- via dell'Archeologia;
- via Casal del Marmo;

Viabilità locale:

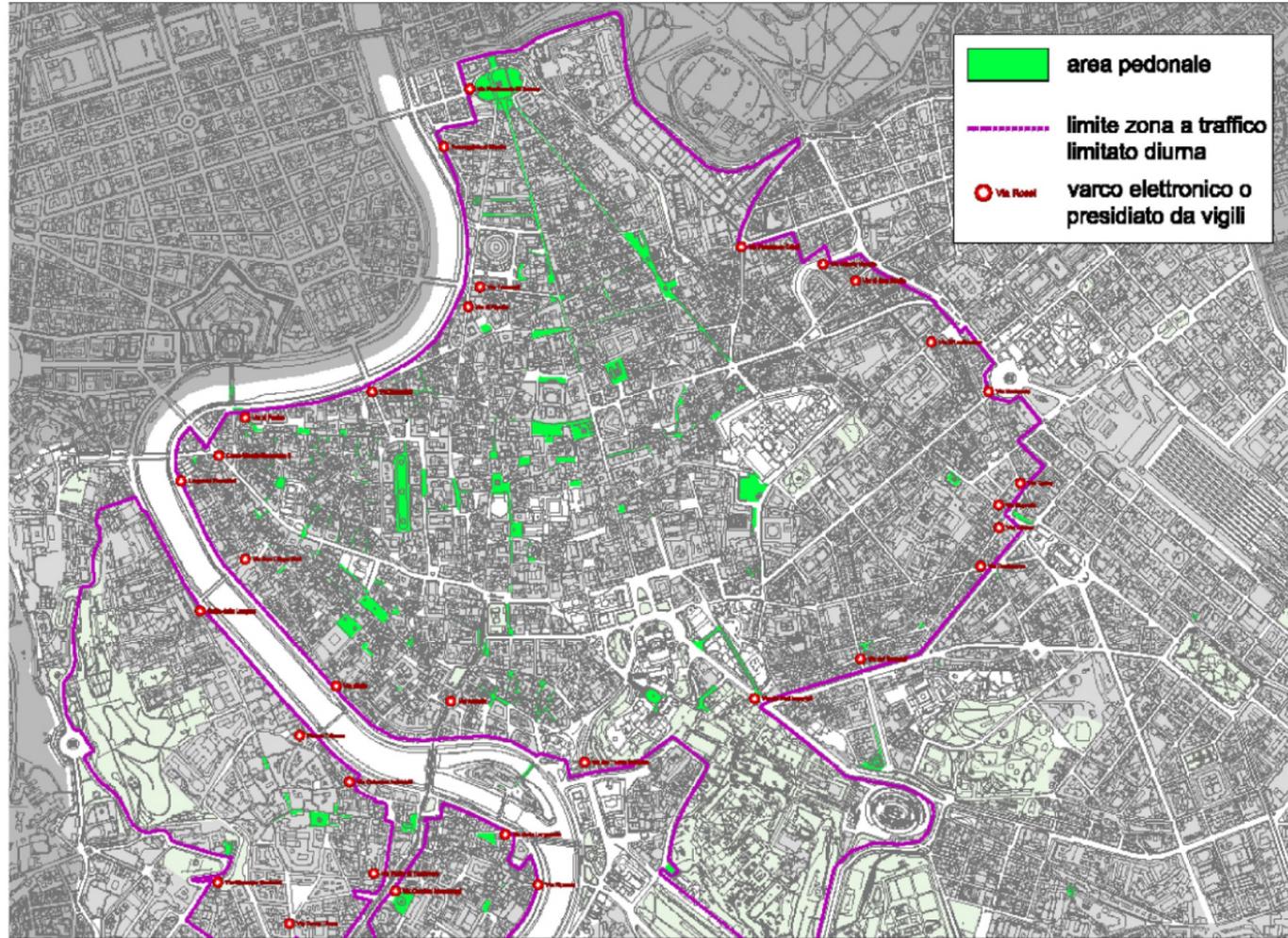
- via di Grottarossa;
- via di Casal Selce;
- via Modolo (non presente in mappa);
- via Gregnasco (non presente in mappa);

LEGENDA:

-  Viabilità principale - strade Citera
-  Viabilità locale - strade Citera

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.8 Analisi comparativa delle strade selezionate dal Citera con la mappa delle aree pedonali del centro storico (PUMS 2019)



PUMS 2019 - Mappa delle Aree pedonali del Centro Storico



Forma Urbis Romae - con mappatura delle strade SIMU selezionate dal Citera ricadenti nella Città Storica (1.1) e sovrapposizione con la mappa delle aree pedonali del Centro storico

© Pietrolucci Studio Associato

LEGENDA:

- Viabilità principale - strade Citera
- Viabilità locale - strade Citera

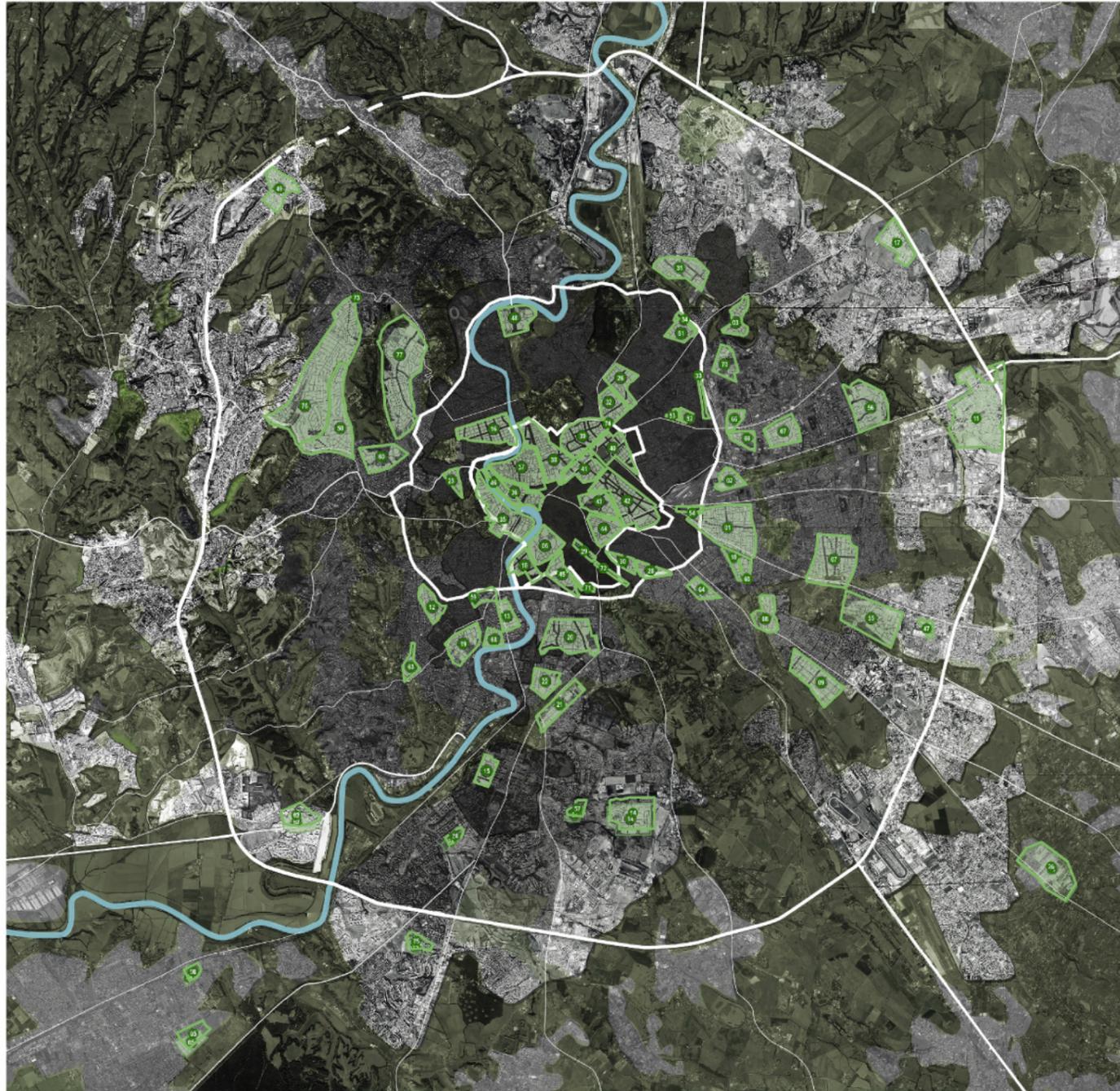
Note:

La selezione delle strade tiene conto della estrema diversità di situazioni spaziali e di contesto esistente all'interno delle Mura Aureliane, nei tessuti della Città Storica, ovvero nel quadrante più stratificato della città. In questo particolare contesto urbano, sono state scelte:

- 1 - Via del Corso, per l'importanza del rettilineo quale asse vertebrante il sistema degli spazi pubblici pedonali della città barocca;
 - 2 - Via Conte Verde per l'importanza dell'asse sistino (di cui Conte Verde è parte) nella configurazione urbana di Roma moderna, in particolare per lo sviluppo dell'Esquilino;
- alcune strade locali a forte connotazione identitaria:
- 3 - Via dei Serpenti, asse principale del quartiere Monti, nodo di congiunzione tra Via Nazionale e Via Cavour;
 - 4 - Via di Ripetta, l'unico asse del tridente barocco a rimanere carrabile nel PUMS (2019);

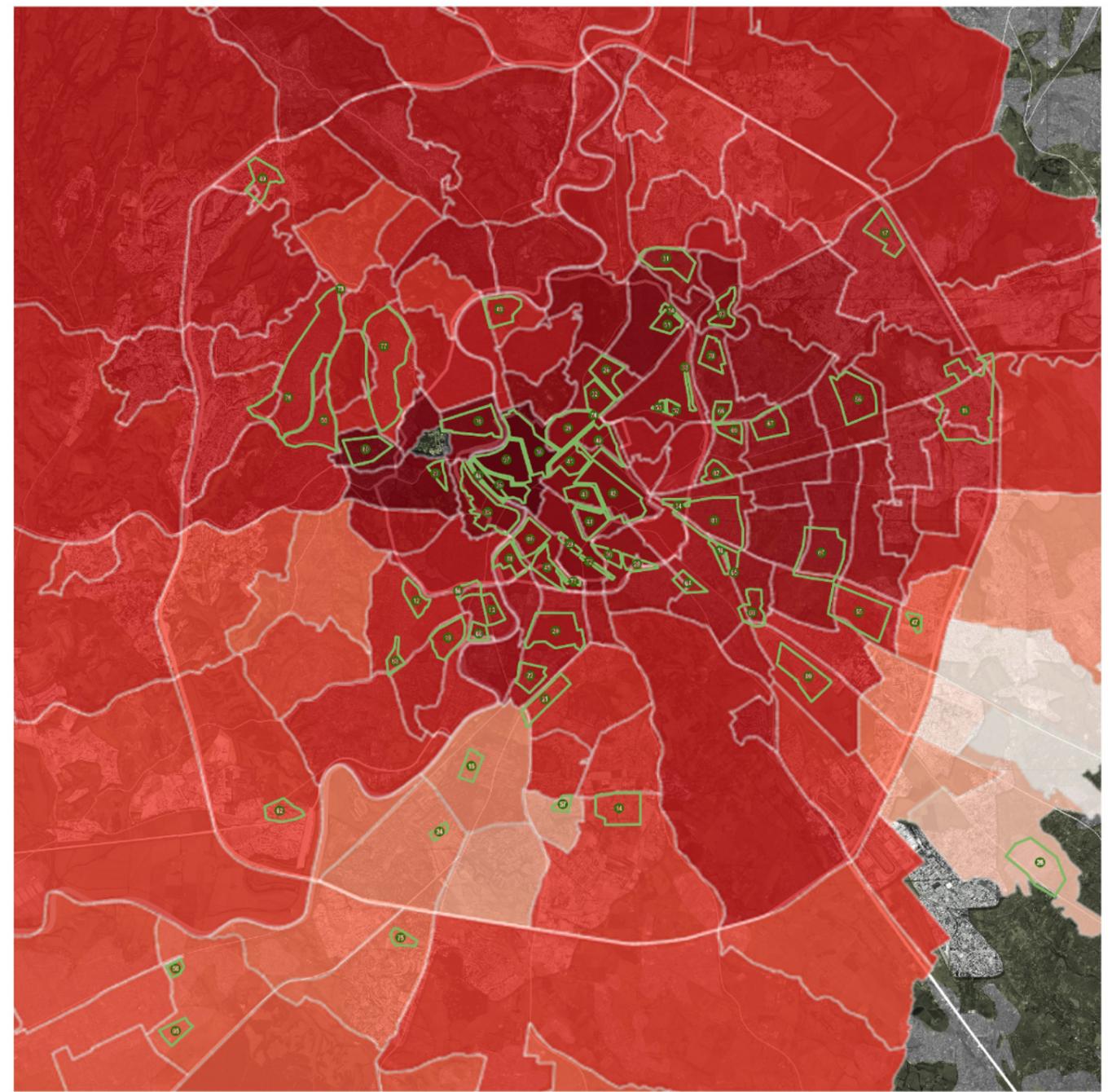
Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.10 Analisi comparativa tra il piano tendenziale delle isole ambientali (PUMS 2019) con lo scenario di riferimento attuale delle isole di calore (MappaRoma 2020)



PUMS 2019 -Piano tendenziale delle isole ambientali

© Pietrolucci Studio Associato



Sovrapposizione del Piano tendenziale delle isole ambientali con le isole di calore (MappaRoma - diurno estate 2020)

© Pietrolucci Studio Associato

Note:

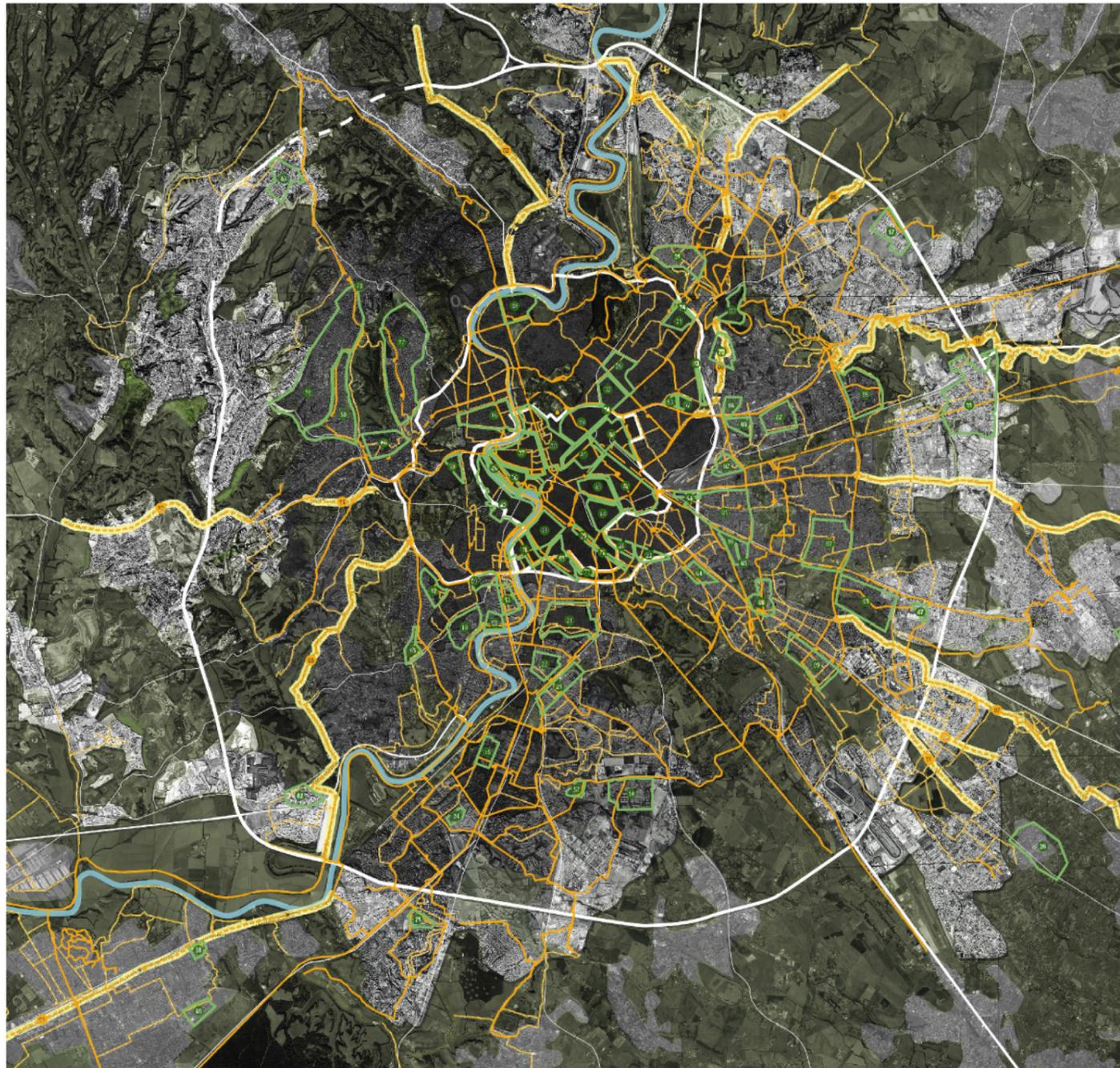
La mappatura delle isole di calore (MappaRoma - diurno estate 2020) mostra che il valore generale del coefficiente UHI è alto e omogeneamente diffuso per l'intera Città di Roma anche fuori dal Grande Raccordo Anulare, con l'unica eccezione della porzione del quadrante Est compresa tra la via Appia Antica e la via Casilina fuori del G.R.A.. Le zone dove il coefficiente UHI è più intenso sono concentrate all'interno della Città storica (1.1) e (1.2) e della Città consolidata (2) mentre si attenuano lievemente nella Città da Ristrutturare e nella Città della trasformazione (3)

Conclusioni:

Il Piano tendenziale delle isole ambientali (PUMS 2019) evidenzia che la pianificazione e la progettazione delle isole ambientali, la corretta progettazione delle pavimentazioni urbane in generale, avrà un ruolo strategico per l'attenuazione del calore diffuso nella Città di Roma. Le isole ambientali sono state correttamente predisposte, dal Comune di Roma, prevalentemente nelle zone dove il coefficiente UHI è più intenso come nella Città Storica (1.1) e (1.2) e nella Città Consolidata (2)

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.11 Analisi comparativa tra il piano tendenziale delle isole ambientali (PUMS 2019) con lo scenario tendenziale della mobilità ciclistica (PUMS 2019) e con le strade selezionate dal Citerà



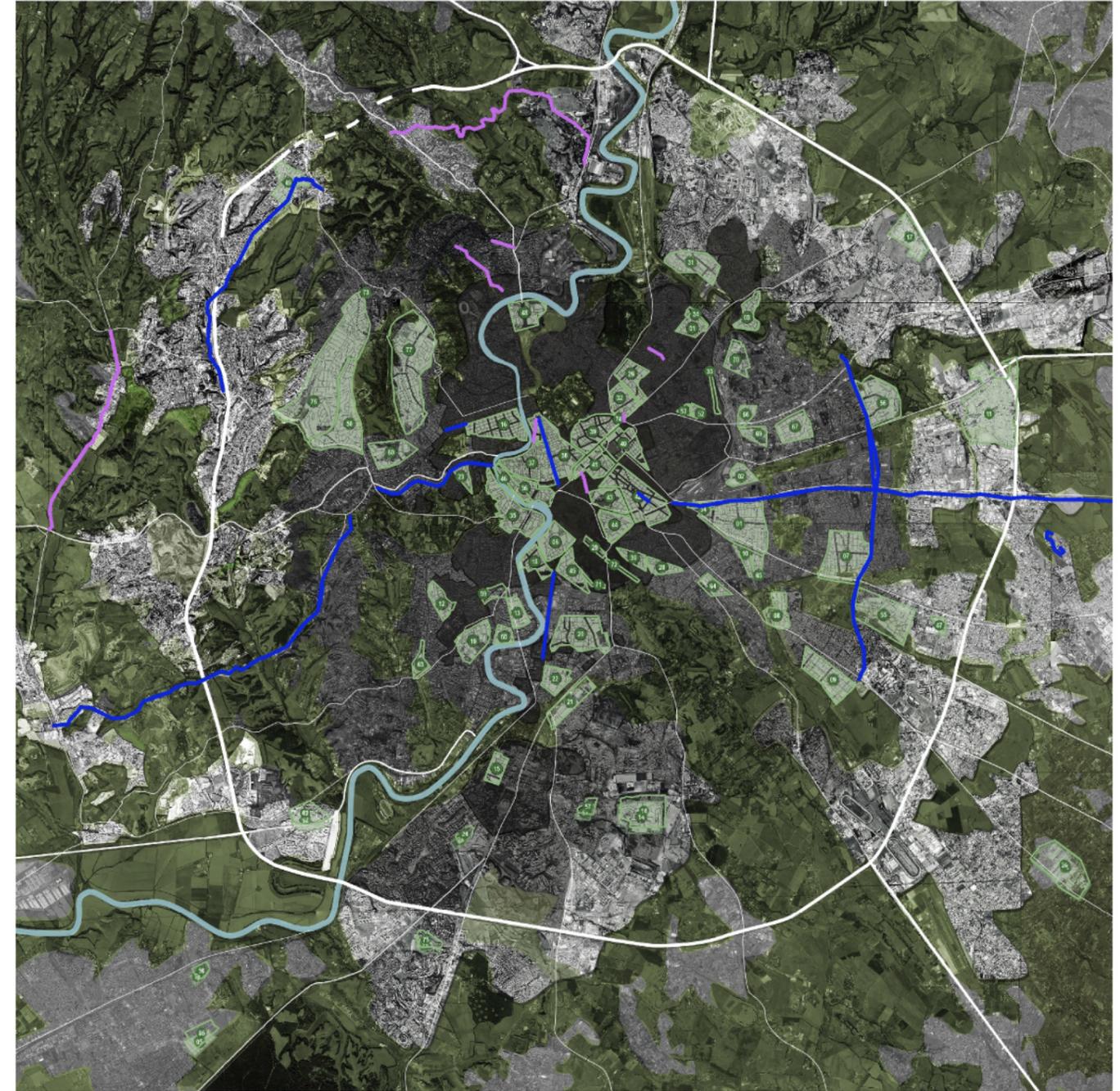
Sovrapposizione del Piano tendenziale delle isole ambientali con lo scenario tendenziale della mobilità ciclistica (PUMS 2019)

© Pietrolucci Studio Associato

Note:

La sovrapposizione tra il Piano tendenziale delle isole ambientali (PUMS 2019) e lo scenario tendenziale della mobilità ciclistica (PUMS 2019), ha fatto emergere che le isole ambientali e la rete di piste ciclabili sono intersecati e connessi tra loro in maniera costante.

La sovrapposizione tra le strade selezionate dal Citerà e il Piano delle isole ambientali tendenziali (PUMS 2019) fa emergere che in alcune strade si avrà un maggiore sviluppo di isole ambientali, come nei casi di: Viale Palmiro Togliatti, Via del Corso, Via Conte Verde, Via di Ripetta, Via Ancona, Via Gregorio VII e l'inizio della Via Ostiense.



Sovrapposizione del Piano tendenziale delle isole ambientali con la mappa delle strade selezionate dal Citerà nei vari ambiti di progetto

© Pietrolucci Studio Associato

Conclusioni:

La relazione tra le isole ambientali, proposte dal PUMS (2019) e il circuito della mobilità ciclistica sarà un aspetto, nei prossimi anni, sempre più ricorrente, all'interno di tutti i tessuti della Città. Per questa ragione sarà necessario progettare con accuratezza questi nodi, in particolare per quanto riguarda il pattern delle caratteristiche pavimentali nei diversi circuiti e nelle diverse zone 30 e 10 dove saranno strutturati questi spazi.

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.12 Masterplan d'insieme, strategie e obiettivi dei "15 progetti per la Città in 15 minuti"



STRATEGIE:

RICUCIRE LA CITTÀ

Ridurre il differenziale presente tra le parti della città dando spazio alle specificità locali e ai temi della resilienza e della sostenibilità

COSTRUIRE UN PROTOTIPO DELLA CITTÀ DEI 15 MINUTI IN RELAZIONE ALLO SPAZIO PUBBLICO

Creare attorno allo spazio pubblico un sistema integrato di connessioni che valorizzi le vocazioni e funzioni esistenti e ne aggiunga di nuove, lavorando in chiave ecosostenibile e rafforzando le infrastrutture verdi e blu

INTERVENIRE OPERATIVAMENTE CON UN PROGETTO PER MUNICIPIO DA AVVIARE NEL 2023

OBIETTIVI:

MASTERPLAN

Costruzione di una proposta unitaria di riqualificazione degli spazi aperti/attrezzati pubblici compresi nell'ambito, che risolva le criticità e le problematiche segnalate dai Municipi e dalla cittadinanza

CANTIERI 2023

Progettazione e realizzazione di una prima serie di 15 interventi per 22,5 milioni di euro (uno per ogni Municipio) aventi carattere di prototipo anche per l'approccio paesaggistico e di sostenibilità ambientale

PROGRAMMAZIONE

Definire per ogni ambito municipale schede progettuali relative ad opere da programmare. Per quelle più significative ricorrere a concorsi di progettazione

ESEMPI OPERATIVI:

PROGETTI DI AGOPUNTURA URBANA CON OBIETTIVI DI RAFFORZAMENTO DELLA CAPACITÀ DI ADATTAMENTO DELLA CITTÀ

- Pavimentazioni drenanti
- Alberature ombreggianti per abbattere isole di calore
- Rain gardens e canali drenanti

PROGETTI PER AGEVOLARE LA VIVIBILITÀ DEI QUARTIERI E LA MOBILITÀ DOLCE

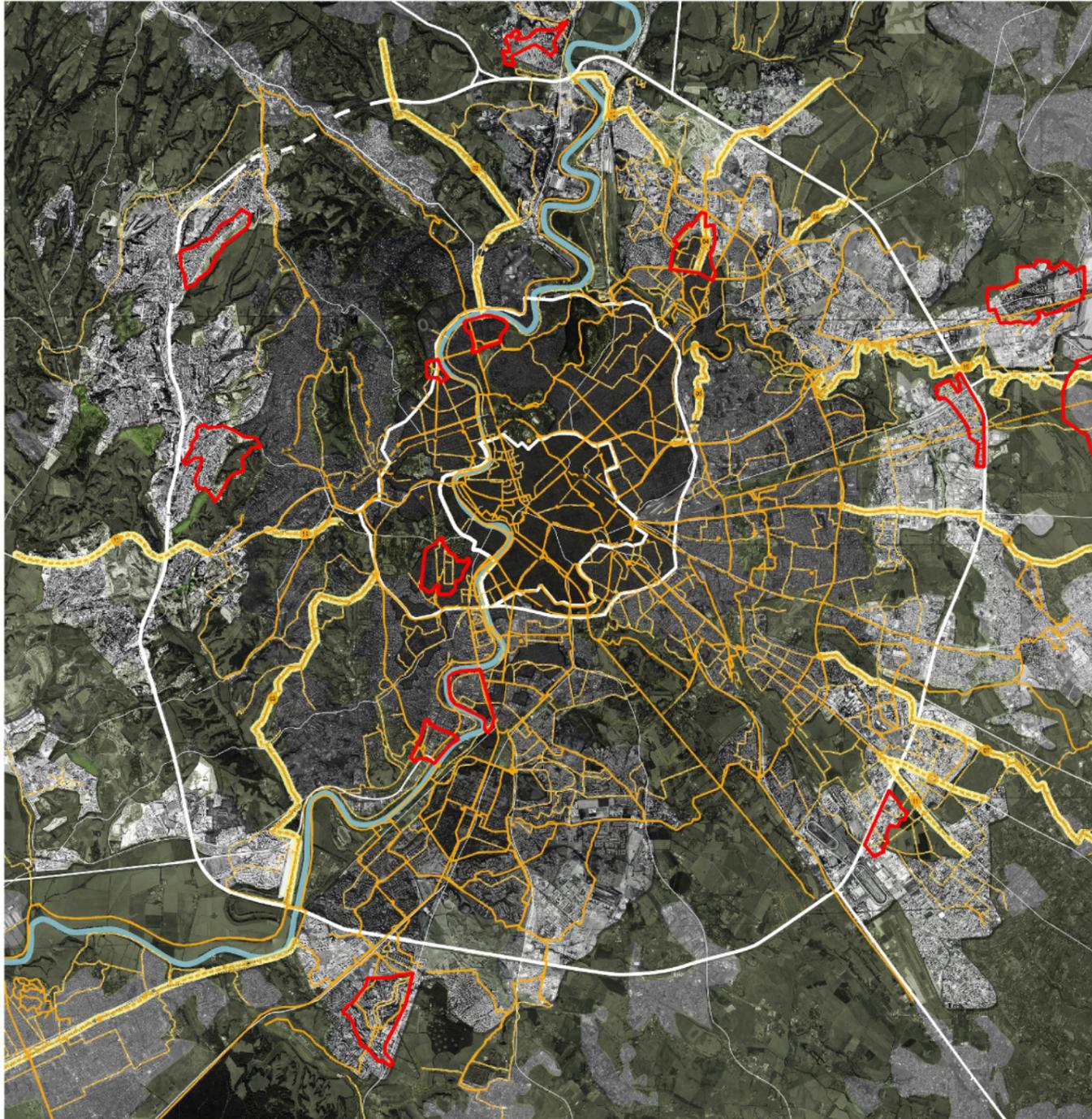
- Connessioni ciclabili
- Fasce "tamponi" intorno alle scuole per assorbimento polveri e aree pedonali come isole ambientali orarie

RIGENERAZIONE DEI LUOGHI DI AGGREGAZIONE

- Mercati rionali
- Spazi di incontro abbandonati (pocket parks)
- Aree sportive
- Corridoi ecologici locali
- Piazze

Mappature urbane, studi e analisi:

9.1.13 Analisi comparativa "15 progetti per la Città in 15 minuti" con lo scenario tendenziale della mobilità ciclistica PUMS 2019 e con il piano tendenziale delle isole ambientali (PUMS 2019)



Sovrapposizione del Progetto di riqualificazione dello spazio pubblico: "15 progetti per la Città in 15 minuti" effettuato da Risorse per Roma S.p.a. con lo scenario tendenziale della mobilità ciclistica PUMS 2019

© Pietrolucci Studio Associato



Sovrapposizione del Progetto di riqualificazione dello spazio pubblico: "15 progetti per la Città in 15 minuti" effettuato da Risorse per Roma S.p.a. con il piano tendenziale delle isole ambientali PUMS 2019

© Pietrolucci Studio Associato

Mappature urbane, studi e analisi:

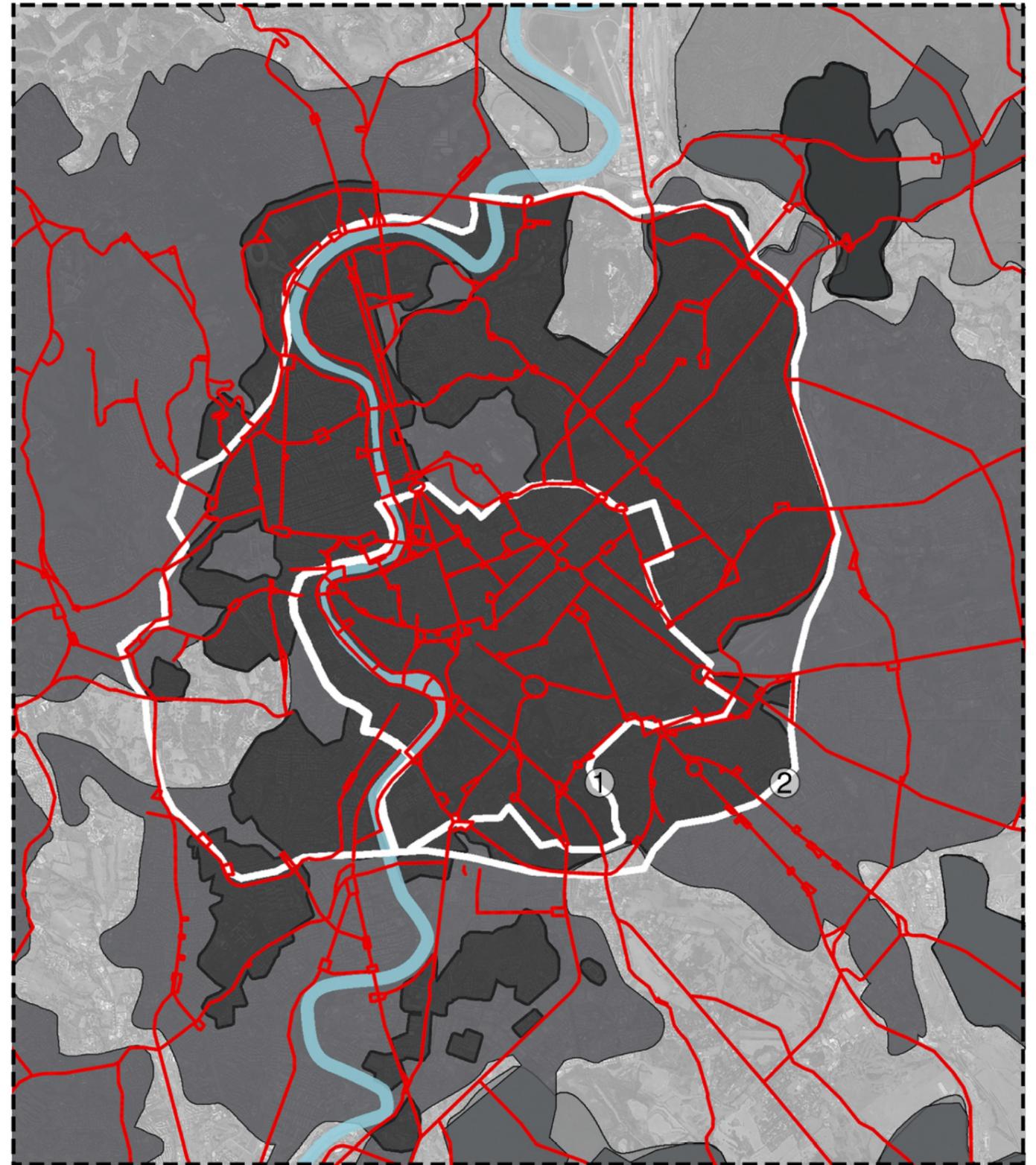
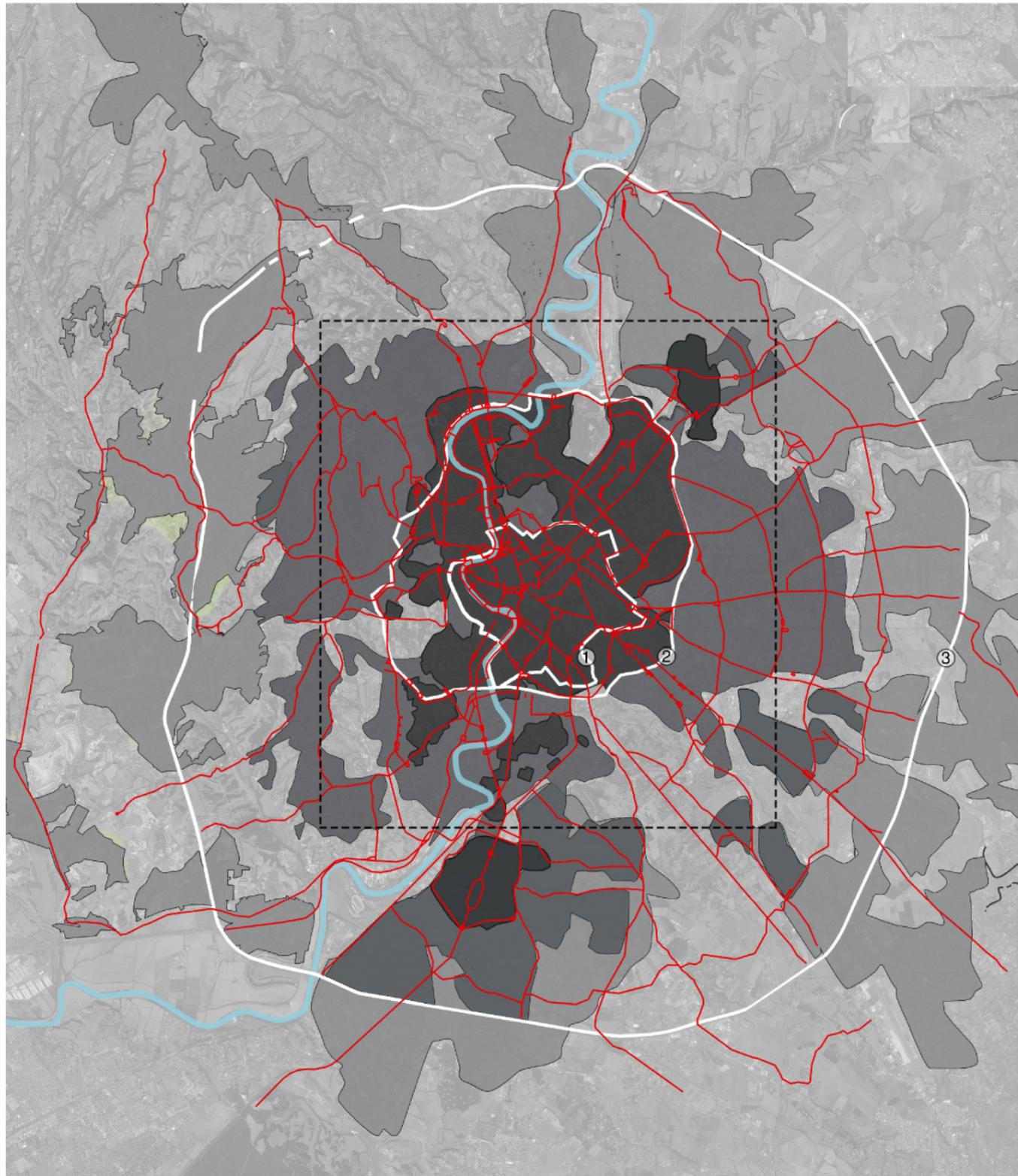
9.1.14 Quadro d'insieme



LEGENDA:

-  "15 progetti per la Città in 15 minuti"
-  Hub PUMS 2019
-  Piste Ciclabili su strada PUMS 2019
-  Piste Ciclabili nei parchi PUMS 2019
-  Strade Citeria - viabilità principale
-  Strade Citeria - viabilità locale
-  Isole Ambientali PUMS 2019

Mappatura urbana dei siti gestiti dal Dipartimento Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana (S.I.M.U.) del Comune di Roma



© Pietrolucci Studio Associato

© Pietrolucci Studio Associato

LEGENDA:

-  Reticolo di strade/piazze/larghi/ponti/porte gestite dal S.I.M.U.
- 1 Mura aureliane
- 2 Anello ferroviario
- 3 Grande Raccordo Anulare (G.R.A.)
-  Tessuto urbano della *Città Storica*
-  Tessuto urbano della *Città Consolidata*
-  Tessuto urbano della *Città da Ristrutturare* e della *Città della Trasformazione*

Note:

La mappatura dei 599 siti gestiti dal S.I.M.U. evidenzia come il reticolo rappresentato nella tavola sia complesso e formato da diverse tipologie di spazi come: strade, piazze, larghi, ponti e porte monumentali, ognuno morfologicamente e strutturalmente diverso dall'altro. Il coordinamento dell'attività gestionale e manutentiva, comprensiva di tutte le sue sfaccettature, risulta un'operazione di complessità elevata. In questo contesto si inserisce la "Mappa delle pavimentazioni urbane della Città di Roma" prodotta dallo studio del CITERA (2022), la quale fornisce

all'Amministrazione uno strumento semplice, di buon governo che, tuttavia, ancora manca a Roma. La nuova "Mappa delle pavimentazioni urbane della Città di Roma" attribuisce, a ciascun tessuto urbano riconosciuto: 1. *Città storica* 2. *Città Consolidata* 3. *Città da Ristrutturare* e *Città della Trasformazione* una serie di materiali e di qualità che produrranno, nel campo urbano complessivo, un sistema ordinato di ambienti urbani ciascuno caratterizzato da una propria qualità materica.