

Ambito di programmazione strategica Cintura ferroviaria - Obiettivi

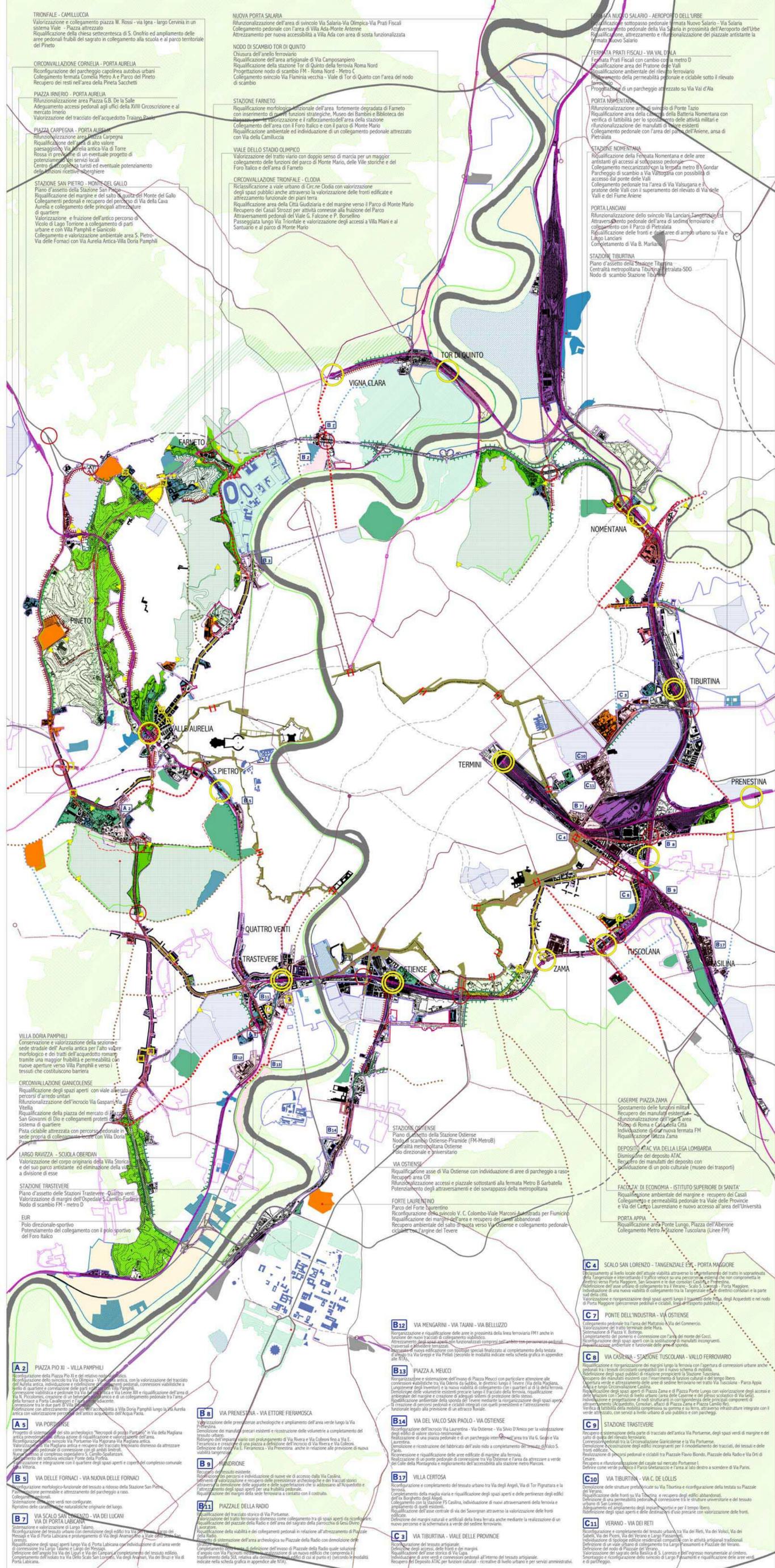
Posto a cavallo tra la città storica e consolidata, l'Ambito strategico della cintura ferroviaria inserisce studi e progetti legati alle principali tematiche espresse dai programmi delle ferrovie, della mobilità, del sistema ambientale, fornendo l'impulso tematico di supporto di ogni singolo intervento. L'individuazione morfologica delle principali componenti caratterizzanti passa tramite un continuo salto di scala da quella urbana a quella locale, dai tessuti, ai tracciati e elementi storici, alla dislocazione delle principali polarità direzionali e funzionali. Attraverso tale lettura si definiscono i "passaggi" caratterizzanti del sistema tangenziale che suggeriscono gli obiettivi ed i criteri per la riqualificazione strategica dell'intero Ambito. Riqualificazione dei tessuti e delle fronti edificarie, adeguamento della rete del trasporto pubblico alle nuove esigenze funzionali, caratterizzazione, riassetto morfologico-funzionale dei diversi settori urbani, attraverso l'individuazione di ambiti di attenzione e di valorizzazione in aree degradate o di rischio, contenimento, in merito agli obiettivi generali di Ambito, di definire un sistema di polarità, di funzioni e attrezzature di livello locale e urbano e di grandi spazi verdi, facilmente raggiungibili e accessibili dai nodi di scambio esistenti e futuri ed inseriti nella rete del trasporto pubblico e privato. La maggiore fruibilità e la conseguente riqualificazione di tali spazi parte dalla chiusura dell'anello ferroviario a Nord e dalla progettazione delle nuove stazioni e si integra con la proposta di nuove fermate e relativi collegamenti con le polarità di riferimento. Attorno a questi spazi recuperati all'interno urbano, vengono a configurarsi le nuove porte della città, luoghi progettati non per il solo "passaggio" ma come spazi di integrazione fisico-morfologica-funzionale alla scala urbana.

Quanto agli obiettivi specifici:

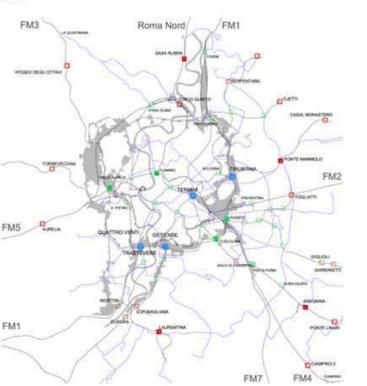
- riconfigurazione di tessuti e spazi aperti nei luoghi di risulta e di frattura fisico-morfologica tra le parti urbane attraverso la definizione di ambiti di valorizzazione, di attenzione e di interesse pubblico;
- definizione dei margini e delle tipologie di tracciato ferroviario tangenziale attraverso interventi di riqualificazione ambientale, barriere antirumore, individuazione di percorsi e tracciati alternativi;
- individuazione di un sistema "di relazione" tra i grandi parchi urbani e le ville storiche legati alla rete delle piste ciclabili con modalità di interscambio con la rete FM e metropolitana attraverso la progettazione di nuove fermate ed eventuale apertura limitata e attraversamento degli spazi esistenti ai nodi di scambio per una migliore fruizione degli spazi verdi e delle grandi ville storiche.

Programma d'Ambito

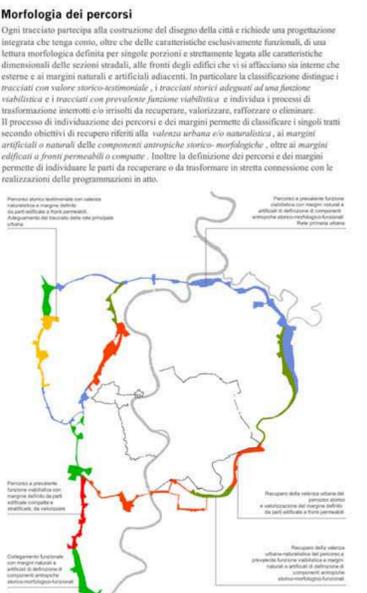
- Ambiti di valorizzazione
- Spazi aperti di valore ambientale
- Tessuti, edifici e spazi aperti
- Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali
- Ambiti di intervento di interesse pubblico
- Ambiti di attenzione per la definizione di programmi e progetti urbani
- Riqualificazione paesaggistica ed ambientale
- Riqualificazione di spazi aperti
- Ridefinizione architettonica di spazi aperti
- Riqualificazione di margini prevalentemente naturali
- Riqualificazione di margini prevalentemente artificiali
- Valorizzazione delle fronti edificarie
- Aree ferroviarie
- Grandi attrezzature, impianti e complessi speciali di rilevante ruolo strategico
- Spazi attrezzati per il gioco e lo sport di rilevanza urbana
- Edifici e complessi speciali di valorizzazione delle parti urbane definite dall'ambito strategico
- Ambiti verdi con alto valore paesistico-ambientale e rilevante ruolo strategico
- Verde configurato di valorizzazione delle parti urbane definite dall'ambito strategico
- Principali connessioni ambientali
- Spazi da progettare come "piazze"
- Accessi da riqualificare e/o di progetto
- Porte
- Visuali da preservare, ripristinare e/o valorizzare
- Tracciati principali di collegamento di rilevanza urbana
- Tracciati di collegamento delle parti urbane definite dall'ambito strategico
- Tracciati percorsi storico-testimoniali da valorizzare e/o riqualificare
- Percorsi pedonali di connessione
- Piste ciclabili esistenti da riqualificare e/o di progetto
- Sottopasso di progetto
- Sovrappasso di progetto
- Nodi strutturali
- Nodi di scambio - stazioni linee nazionali
- Nodi di scambio di livello urbano
- Parcheggi di progetto
- Trasformazioni in atto ed in progetto
- Programma degli interventi per Roma Capitale
- Progetti per il sistema della mobilità
- Programmi complessi
- Progetti urbani, nuovi progetti e progetti di recupero
- Ambiti di intervento di nuova previsione
- Sistemi della mobilità
- Rete ferroviaria nazionale, metropolitana in concessione e stazioni esistenti e di progetto
- Tratti ferroviari in galleria o in trincea coperta
- Linea metropolitana
- Rete tramviaria
- Autostrade
- Grande viabilità
- Strade interquartiere
- Tratti in galleria
- Sovrappasso
- Sottopasso
- Centralità
- Centralità urbane e metropolitane
- Centralità locali
- Ambito di programmazione strategica



Il sistema della mobilità
Realizzazione di interventi coordinati sulle ferrovie metropolitane, collegati a una diffusa rete programmata di metropolitana e corridoi di trasporto pubblico di superficie, completamento e riorganizzazione degli intersempi.
Riconfigurazione delle principali stazioni di collegamento tra ferrovie e/o altri sistemi di trasporto, da strutture con nuove connessioni.
I nodi di scambio diversi secondo il livello metropolitano o il livello urbano vengono integrati con nodi di corrispondenza, localizzati nelle aree semi-centrali e centrali e garantiscono un sistema di rete tra il ferro e il corridoio per il trasporto pubblico a sede propria.
Il modello delle infrastrutture stradali, classificato secondo i diversi assi, permette di riconfigurare in un sistema organico e coerente, le relazioni tra il trasporto collettivo e la rete viaria.



Morfologia dei percorsi
Ogni tracciato partecipativo alla costruzione del disegno della città richiede una progettazione integrata che tenga conto, oltre che delle caratteristiche esclusivamente funzionali, di una lettura morfologica definita per singole porzioni e strettamente legata alle caratteristiche dimensionali delle sezioni stradali, alle fronti degli edifici che vi si affacciano sia interne che esterne e ai margini naturali e artificiali adiacenti. In particolare la classificazione distingue i tracciati con valore storico-ambientale, i tracciati storici adeguati ad una funzione viabilistica e i tracciati con prevalenza funzionale viabilistica e individuali i percorsi di trasformazione incoerenti e inutili da recuperare, valorizzare, rafforzare o eliminare.
Il processo di individuazione dei percorsi e dei margini permette di classificare i singoli tratti secondo obiettivi di recupero riferiti alla valenza urbana e/o naturalistica, ai margini artificiali o naturali delle componenti antropiche storico-morfologiche, oltre ai margini edificati o fronti permeabili o compatte. Inoltre la definizione dei percorsi e dei margini permette di individuare le parti da recuperare o da trasformare in stretta connessione con le realizzazioni delle programmazioni in atto.



Settori strutturali

Le azioni promosse dall'Ambito strategico della cintura ferroviaria riguardano principalmente le connessioni e l'integrazione tra le parti della città, le caratterizzazioni infrastrutturali e funzionali e i collegamenti delle grandi aree verdi di livello urbano e territoriale posti a corona della città storica. La riconoscibilità di nuove "porte" di accesso della città, la valorizzazione dei punti di connessione e degli attraversamenti a ridosso della cintura ferroviaria, individuati come nodi strutturali, la ridefinizione dei margini lungo la corona amiana e l'individuazione di tracciati ordinati consentendo di creare una rete integrata di caratterizzazione di settori strutturali riconoscibili per morfologia e funzioni e in grado di garantire la fruizione di spazi aperti accessibili tramite la rete di trasporto pubblico su ferro, di definire una rete integrata bici-ferro e di valorizzare funzioni esistenti e di nuove destinazioni.

1. Trionfale - Foro Italico - Tor di Quinto
Il settore urbano compreso tra la via Bocca - via Trionfale - via della Camilluccia - via della Pigna Sacchetti ed il Foro Italico - viale di Tor di Quinto si configura come un ambito a forte valenza e caratterizzazione ambientale. Gli obiettivi per la riqualificazione e valorizzazione dell'intero settore riguardano in primo luogo l'incoerenza delle fronti e la fruizione di spazi aperti accessibili tramite la rete di trasporto pubblico su ferro, di definire una rete integrata bici-ferro e di valorizzare funzioni esistenti e di nuove destinazioni.

2. Salaria - Nomentana
Il settore urbano compreso tra la Salaria e la Nomentana si configura come un ambito di connessione tra parti della città, in quanto, attraverso azioni di riqualificazione gli accessi da nord e nord-est e collegare i tessuti della città storica esteri alla cintura ferroviaria. Gli obiettivi principali riguardano la ridefinizione di alcuni nodi viabilistici, l'introduzione di nuove funzioni locali e l'individuazione di luoghi mirati per la fruizione degli spazi aperti sul Tevere e sull'Aniene.

3. Tiburtina - Prenestina - Casilina - Tuscolana
Il settore urbano compreso tra l'area della stazione Tiburtina - via dello Scalo San Lorenzo, Porta Maggiore, Santa Croce in Gerusalemme e le connessioni ad est, sud-est con Via Prenestina, Via Casilina e Via Tuscolana si configura come un ambito caratterizzato dall'individuazione di interventi di riqualificazione e recupero di brani di città a contatto con complessi infrastrutturali di rilevanza strategica. Gli obiettivi principali per la riqualificazione riguardano la possibilità di restituire l'intero settore ad una viabilità decentrata a livello locale, devolvendo il traffico di attraversamento su una periferia esterna che non interessi le direttrici verso Porta Maggiore, San Giovanni e le due consoli.

4. Appia - Anitiana
Il settore urbano Appia-Anitiana è caratterizzato principalmente dal collegamento sud-sud-est e dalle connessioni con il Parco Archeologico-Monumentale dei Fori e dell'Appia antica. Gli obiettivi principali riguardano la ridefinizione degli accessi e dei collegamenti infrastrutturali, la riqualificazione dei margini artificiali esistenti e la riqualificazione mirata di aree adiacenti potenzialmente partecipative alla valorizzazione del settore attraverso l'introduzione di destinazioni d'uso ricreativo-culturale.

5. Ostiense - Magliana - Portuense
Il settore urbano compreso tra la via Ostiense, via della Magliana e la via Portuense si configura come un ambito caratterizzato da azioni diversificate tese a restituire una identità morfologica e funzionale dell'area sud-sud-est attraverso la riconfigurazione degli accessi, la valorizzazione dei tracciati di valore storico-ambientale e la ridefinizione del sistema urbano. L'introduzione di nuove destinazioni d'uso di rilevanza urbana e il riassetto dei collegamenti tra le grandi attrezzature esistenti. Gli obiettivi principali riguardano la riqualificazione degli accessi e dei tracciati principali e la riqualificazione degli spazi aperti, la valorizzazione delle fronti edificarie e l'assetto funzionale dei piani terra.

6. Giamaiese - Aurelia - Bocca
Il settore urbano compreso tra l'area della Giamaiese e la Via Aurelia si configura come un ambito strutturante per la definizione dell'ingresso occidentale alla città. I principali obiettivi riguardano la riconoscenza dei principali tracciati di valore storico-ambientale, la riqualificazione morfologica degli spazi aperti e la valorizzazione del sistema di funzioni locali anche con l'introduzione di nuove destinazioni d'uso ricreativo-culturale.