

Ambito di programmazione strategica Mura - Obiettivi

scala 1: 10.000



L'ambito strategico delle Mura richiede, per la sua struttura e collocazione urbana, di essere sottoposto a due ordini di progettazione fra loro complementari: - un progetto unitario dell'intera cinta e del suo spazio di pertinenza assunto come "invaso", tale da configurare una vera e propria opera pubblica, il Parco Lineare Integrato;

- Programma d'Ambito
- Ambienti di valorizzazione (Rosso)
- Spazi aperti di valore ambientale (A)
- Tessuti, edifici e spazi aperti (B)
- Aree dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali (C)

- Parco lineare integrato (Verde)
- Ambienti di intervento di interesse pubblico (Arancione)
- Ambienti di attenzione per la definizione di programmi e progetti urbani (Bianco)
- Rigualificazione paesaggistica ed ambientale (Verde scuro)
- Rigualificazione e restauro di spazi verdi di interesse storico, archeologico ed ambientale (Giallo)
- Rigualificazione di spazi aperti (Giallo scuro)
- Ricongiunzione di spazi aperti (Rosso scuro)
- Rigualificazione di insediamenti non residenziali di interesse strategico (Blu scuro)
- Rigualificazione di insediamenti prevalentemente residenziali (Marrone)
- Spazi da progettare come "piazze" (Giallo)
- Visuali da preservare, ripristinare o da valorizzare (Stelle)
- Tratti di cinta muraria percorribili o potenzialmente percorribili da valorizzare (Linee tratteggiate)
- Percorsi pedonali di connessione (Linee verdi)
- Piste ciclabili (Linee verdi)
- Piste ciclabili di progetto (Linee verdi)
- Spazi da funzionalizzare con aree di sosta e parcheggi (Giallo)

- Trasformazioni in atto ed in progetto
- Programmi complessi (Giallo)
- Progetti urbani, nuovi progetti e progetti di recupero (Rosso)
- Progetti per il sistema della mobilità (Bianco)
- Programma degli interventi per Roma Capitale (Giallo)
- Sistema della mobilità
- Linee metropolitane (Linee blu)
- Linee metropolitane interratoe (Linee blu tratteggiate)
- Linee ferroviarie (Linee blu tratteggiate)
- Linee ferroviarie interratoe (Linee blu tratteggiate)
- Corridoi per il trasporto collettivo esistenti (Linee blu)
- Corridoi per il trasporto collettivo di nuova costruzione (Linee blu tratteggiate)
- Nodi di scambio - stazioni linee nazionali (Giallo)
- Nodi di scambio di livello urbano (Rosso)
- Parcheggi (P)
- Centralità
- Centralità urbane e metropolitane (Linee blu)
- Centralità locali (Linee rosse)
- Ambito di programmazione strategica (Linee verdi)



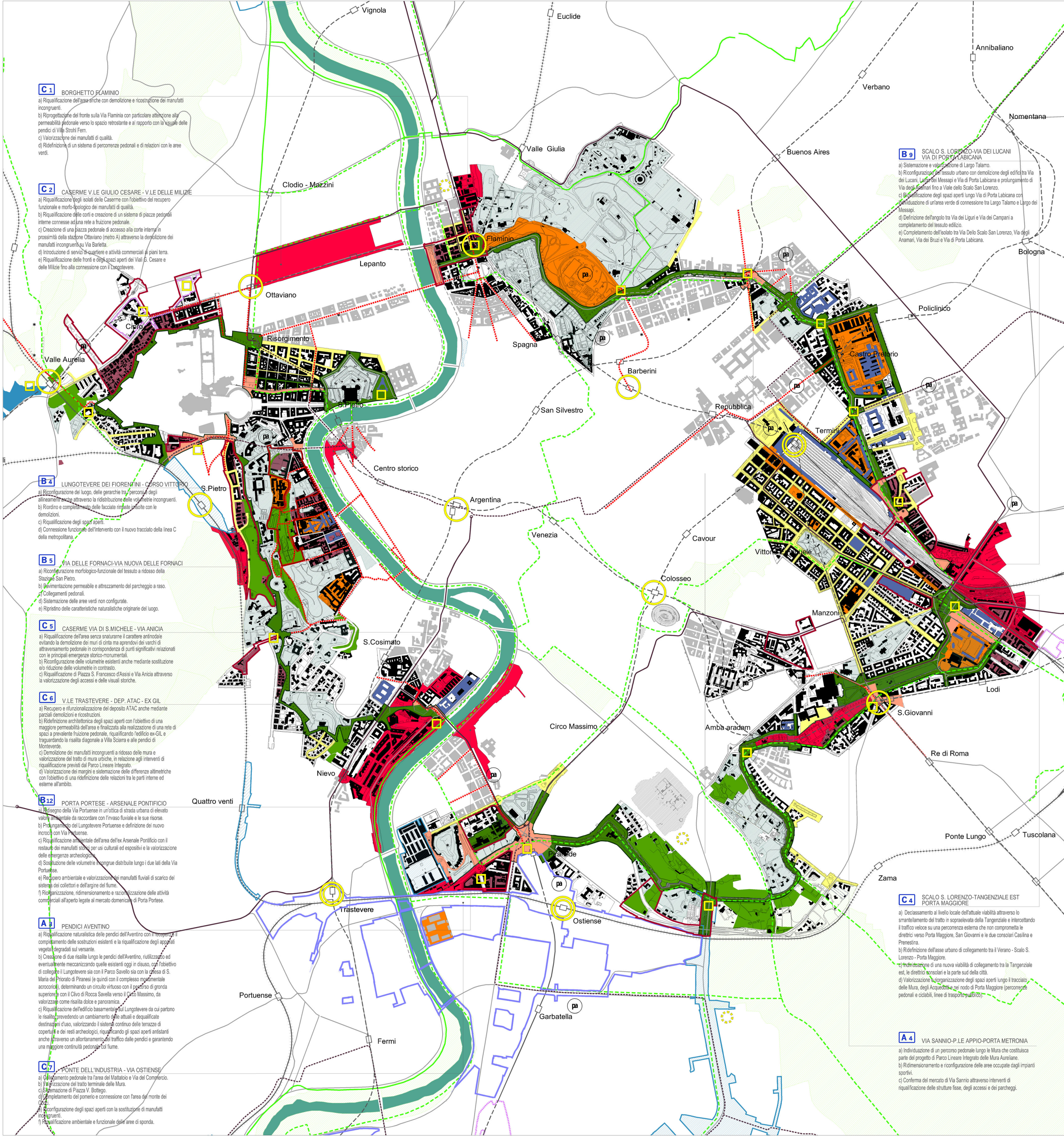
L'Invaso
Costituito dalle Mura e dalle loro aree libere di pertinenza, si caratterizza come la fascia di bordo potenzialmente continua lungo tutto il circuito murario. Essa pertanto deve essere affrontata nella sua unitarietà, attraverso un progetto di riqualificazione generale del suo assetto in termini di Parco Lineare Integrato.

Da Castel Sant'Angelo a Porta Portese
La cinta muraria di Roma posta sulla destra del Tevere è connota da alcune condizioni molto particolari: storicamente panda (di città papale), con rilevanti siti orografici e quindi con struttura bastionata e forti dislivelli fra interno ed esterno, con diversi sistemi urbani di appartenenza (Trastevere/Monteverde Vecchio; il Colle Gianicolo; il Colle Vaticano; Borgo e Prati di Castello), con limitati punti di attraversamento.

Da Largo Chiarioli a Tevere
Il tratto si caratterizza per la forte attrazione visiva, simbolica e formale che il complesso monumentale della Piramide e di Porta S. Paolo esercitano sui due segmenti che lo compongono, in realtà molto differenziati fra loro: Fano, fra Largo Chiarioli e Porta S. Paolo, l'altro dalla Porta al Tevere.

Da Largo Chiarioli a Porta Metronia
Da Largo Chiarioli a Porta Metronia la cinta muraria si presenta nelle sue vesti di grande manufatto archeologico - monumentale, con un viale di circonvallazione esterna continua, facilmente riqualificabile in quanto tale. Il tratto fra Porta San Sebastiano e il Bastione di Sangallo presenta l'ulteriore pregiovole caratteristica di essere dotato sia all'esterno che all'interno di spazi aperti, giardini, vivai, parchi e campi che ne richiama l'appartenenza, tutta da incoraggiare, al grande sistema archeologico del Parco centrale - Parco dell'Appia.

Da Largo Chiarioli a Porta Metronia
La riqualificazione dell'area esterna fra le Mura e la Ferrovia viene ulteriormente sostenuta dalla possibile ristrutturazione edilizia ed urbanistica degli isolati disomogenei e stratificati compresi fra via Ostiense, le Mura e la Ferrovia.



- BORGHETTO FLAMMINO
- a) Riqualificazione dell'area di ricorrenza e ricostruzione dei manufatti incongruenti.
- b) Riorientamento del fronte sulla Via Flaminia con particolare attenzione alla permeabilità pedonale verso lo spazio riservato e in rapporto con la vegetazione pendice di Via Statale.
- c) Valorizzazione dei manufatti di qualità.
- d) Ridelimitazione di sistema di percorrenze pedonali e di relazioni con le aree verdi.
- e) Valorizzazione del fronte di Via Flaminia con particolare attenzione alla permeabilità pedonale verso lo spazio riservato e in rapporto con la vegetazione pendice di Via Statale.
- f) Valorizzazione dei manufatti di qualità.
- g) Ridelimitazione di sistema di percorrenze pedonali e di relazioni con le aree verdi.
- CASERME V.LE GIULIO CESARE - V.LE DELLE MILITIE
- a) Riqualificazione degli edifici della Caserma con l'obiettivo di recupero funzionale e medio-linguistico dei manufatti di qualità.
- b) Riqualificazione delle corti e creazione di un sistema di piazze pedonali interne connesse ad una rete a fruizione pedonale.
- c) Creazione di una piazza pedonale di accesso alla corte interna in prossimità della stazione Ottaviano (metro A) attraverso la demolizione dei manufatti incongruenti di Via Barberini.
- d) Introduzione di servizi di quartiere e attività commerciali a piani terra.
- e) Riqualificazione delle fronti e degli spazi aperti di Via G. Cesare e delle Milizie fra alla connessione con il Trastevere.
- LONGOTEVERE DEI FIORENTINI - CORSO VITTORIO
- a) Riconfigurazione del luogo, delle gerarchie tra percorsi degli animatori e della fruizione attraverso la ridistribuzione delle volumetrie incongruenti.
- b) Riordino e composizione delle facciate rifacendo le parti con le demolizioni.
- c) Riqualificazione degli spazi aperti.
- d) Connessione funzionale dell'intervento con il nuovo tracciato della linea C delle metropolitane.
- VIA DELLE FORNACI-VIA NUOVA DELLE FORNACI
- a) Riconfigurazione morfologico-funzionale del tessuto a ridosso della Stazione S. Pietro.
- b) Servimentazione permeabile e attrezzamento del parcheggio a raso.
- c) Collegamenti pedonali.
- d) Sistemazione delle aree verdi non configurate.
- e) Ripristino delle caratteristiche naturalistiche originarie del luogo.
- CASERME VIA DI S. MICHELE - VIA ANICIA
- a) Riqualificazione dell'area senza soluzione il carattere architettonico esistente e la demolizione di mur di cinta tra le pareti dei vari di attraversamento pedonale in corrispondenza di punti significativi razionali con i principali elementi storico-monumentali.
- b) Riconfigurazione della volumetria esistente mediante sostituzione ed riduzione delle volumetrie in contrasto.
- c) Riqualificazione di Piazza S. Francesco d'Assisi e via Anicia attraverso la valorizzazione degli accessi e delle visuali storiche.
- V.LE TRASTEVERE - DEP. ATAC - EX GIL
- a) Recupero e rifunzionalizzazione del deposito ATAC anche mediante parziali demolizioni e ricostruzioni.
- b) Ridelimitazione architettonica degli spazi aperti con l'obiettivo di una ragione permeabilità dell'area e finalizzata alla realizzazione di una rete di spazi a prevalente fruizione pedonale, riqualificando l'esistente ex-GIL e ingrandendo la sulla diagonale a Via Salaria e alle pendici di Monteverde.
- c) Demolizione dei manufatti incongruenti a ridosso delle mura e valorizzazione del tratto di muro di cinta tra le pareti dei vari di attraversamento pedonale in corrispondenza di punti significativi razionali con i principali elementi storico-monumentali.
- d) Valorizzazione dei margini e sistemazione delle differenze all'interno con l'obiettivo di una ridelimitazione delle relazioni tra le parti interne ed esterne all'abitato.
- PORTA PORTESE - ARSENALE PONTIFICIO
- a) Disegno della Via Portuense in un'ottica di strada urbana di elevato valore ambientale da ricondurre con l'invaso fluviale e le sue rive.
- b) Riconfigurazione architettonica degli spazi aperti e definizione del nuovo tratto con Via Portuense.
- c) Riqualificazione ambientale dell'area dell'ex Arsenale Pontificio con il restauro dei manufatti storici per usi culturali ed espositivi e la valorizzazione delle e gerarchie architettoniche.
- d) Sistemazione delle volumetrie a regolare distribuite lungo i due lati della Via Portuense.
- e) Recupero ambientale e valorizzazione dei manufatti fluviali di scarico del sistema dei collettori e dell'argine del fiume.
- f) Riqualificazione, ridimensionamento e ricostruzione delle attività commerciali al riparo tegole e mercato domenicale di Porta Portese.
- PENDICI AVENTINO
- a) Riqualificazione naturalistica delle pendici dell'Aventino con il recupero e il completamento delle sostituzioni esistenti e la riqualificazione degli argenti vegetati degradati sul versante.
- b) Creazione di due fasce lungo le pendici dell'Aventino, riutilizzando ed eventualmente meccanizzando quelle esistenti oggi in disuso, con l'obiettivo di collegare il Lungotevere sia con il Parco Savello sia con la chiesa di S. Maria del Prato di Piranesi (e quindi con il complesso monumentale adiacente), sistemando in questa fascia un tratto continuo delle terrazze di coperture e dei resti archeologici, riqualificando gli spazi aperti antistanti anche attraverso un allentamento del traffico dalle pendici e garantendo una migliore continuità pedonale col fiume.
- c) Riqualificazione dell'edificio basamentale sul Lungotevere da cui partono le scale, prevedendo un cambiamento delle attuali e disqualificate distribuzioni interne, valorizzazione del continuo delle terrazze di coperture e dei resti archeologici, riqualificando gli spazi aperti antistanti anche attraverso un allentamento del traffico dalle pendici e garantendo una migliore continuità pedonale col fiume.
- d) Riqualificazione ambientale e funzionale delle aree di sponda.
- SCALO S. LORENZO-TANGENZIALE EST PORTA MAGGIORE
- a) Decisamento al livello locale dell'attuale viabilità attraverso la smembramento del tratto in sovrapposizione della Tangenziale e riassetando il traffico veloce su una percorrenza esente che non comprometta le direttrici verso Porta Maggiore, San Giovanni e le due consolle Casilina e Prenestina.
- b) Riorganizzazione dell'assetto urbano di collegamento tra il Verano - Scalo S. Lorenzo - Porta Maggiore.
- c) Rielaborazione di una nuova viabilità di collegamento tra la Tangenziale est, le direttrici consolari e la parte sud della città.
- d) Rielaborazione e organizzazione degli spazi aperti lungo il tracciato delle Mura, degli Acquedotti e il nodo di Porta Maggiore (percorrenze pedonali e ciclabili, linee di trasporto pubblico).
- SCALO S. LORENZO-TANGENZIALE EST PORTA MAGGIORE
- a) Individuazione di un percorso pedonale lungo le Mura che costituisca parte del progetto di Parco Lineare Integrato delle Mura Aureliane.
- b) Ridimensionamento e riconfigurazione delle aree occupate dagli impianti sportivi.
- c) Conferma del mercato di Via Sannio attraverso interventi di riqualificazione delle strutture fesse, degli accessi e dei parcheggi.
- VIA SANNIO-P.LE APPIO-PORTA METRONIA
- a) Individuazione di un percorso pedonale lungo le Mura che costituisca parte del progetto di Parco Lineare Integrato delle Mura Aureliane.
- b) Ridimensionamento e riconfigurazione delle aree occupate dagli impianti sportivi.
- c) Conferma del mercato di Via Sannio attraverso interventi di riqualificazione delle strutture fesse, degli accessi e dei parcheggi.

Da Piazzale Flaminio a Castro Pretorio
Dal Ponte Regina Margherita a Castro Pretorio, la parte settentrionale delle Mura è caratterizzata dalla attuale presenza di una circonvallazione veloce, il cui trattamento non sottopose e vincolato è stato definito nel 1960. Questo tratto si differenzia in due principali segmenti, l'uno da Porta del Popolo a Porta Pinciana, l'altro da Porta Pinciana a Castro Pretorio.

Da Castro Pretorio a Castro Laurentiano
E' il tratto più problematico per la riconoscibilità e per il trattamento unitario dell'intero tratto dell'invaso della cinta muraria. L'area è caratterizzata dal violento addossamento sia all'esterno che all'interno di grandi attrezzature di scala urbana ma a carattere settoriale, con forte impatto sia dimensionale che tecnologico e con problemi rilevanti ed irrilevanti per quanto riguarda il traffico, le accessibilità ed i parcheggi.

Da Castro Laurentiano a Porta Metronia
Il tratto pressoché rettilineo della cinta muraria è dominato urbanisticamente da un lato dal grande invaso delle due piazze di San Giovanni e del Laterano e dall'altro dal vasto tracollo di via Carlo Felice con via Appia Nuova, attraversando la nuova Porta S. Giovanni accanto alla pia antica Porta Aniana.

Da Largo Chiarioli a Porta Metronia
La riqualificazione di Porta Maggiore, fondata sul complesso dei tracciati infrastrutturali, viari, tramviari e ferroviari, le cui potenzialità sono arricchite dal possibile coinvolgimento di una di manufatti quali la Fiat lungo viale Manzoni, alcuni degli isolati immediatamente esterni alla tangenziale, nonché l'insieme dei manufatti religiosi e museali intorno alla Basilica di Santa Croce in Gerusalemme.