

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'insieme tematico di supporto di ogni singolo intervento. L'individuazione morfologico-topologica 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 poli funzionali e funzionali. Attraverso tale lettura si definiscono i "passaggi" caratterizzati dal sistema tangenziale che suggeriscono gli obiettivi ed i criteri per la riqualificazione strategica dell'intero Ambito. Rifiutazione dei tessuti e delle fronti edificarie, adeguamento della rete del trasporto pubblico alle nuove esigenze funzionali, caratterizzazione fisico-morfologico-funzionale dei diversi settori urbani, attraverso l'individuazione di ambiti di attenzione e di valorizzazione in aree degradate o di risulta, contenimento, in merito agli obiettivi generali di Ambito, di definire un sistema di polarità, di funzioni e 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 le conseguenti riqualificazioni di tali spazi parte dalla chiusura dell'anello ferroviario a Nord e dalla progettazione delle nuove stazioni ed integrazione con la proposta di nuove fermate e relativi collegamenti con le polarità di riferimento. Attorno a questi spazi recuperati all'ambiente urbano, vengono a configurarsi le nuove parti della città, i luoghi progettati non per il solo "passaggio" ma come spazi di integrazione fisico-morfologico-funzionale alla scala urbana.

Quanto agli obiettivi specifici:

- riorganizzazione 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 interseccamento con la rete FM e metropolitana attraverso la progettazione di nuove fermate ed eventuale apertura limitata e l'atteggiamento degli spazi antistanti ai nodi di scambio per una migliore fruizione degli spazi verdi e delle grandi ville storiche.

Programma d'Ambito

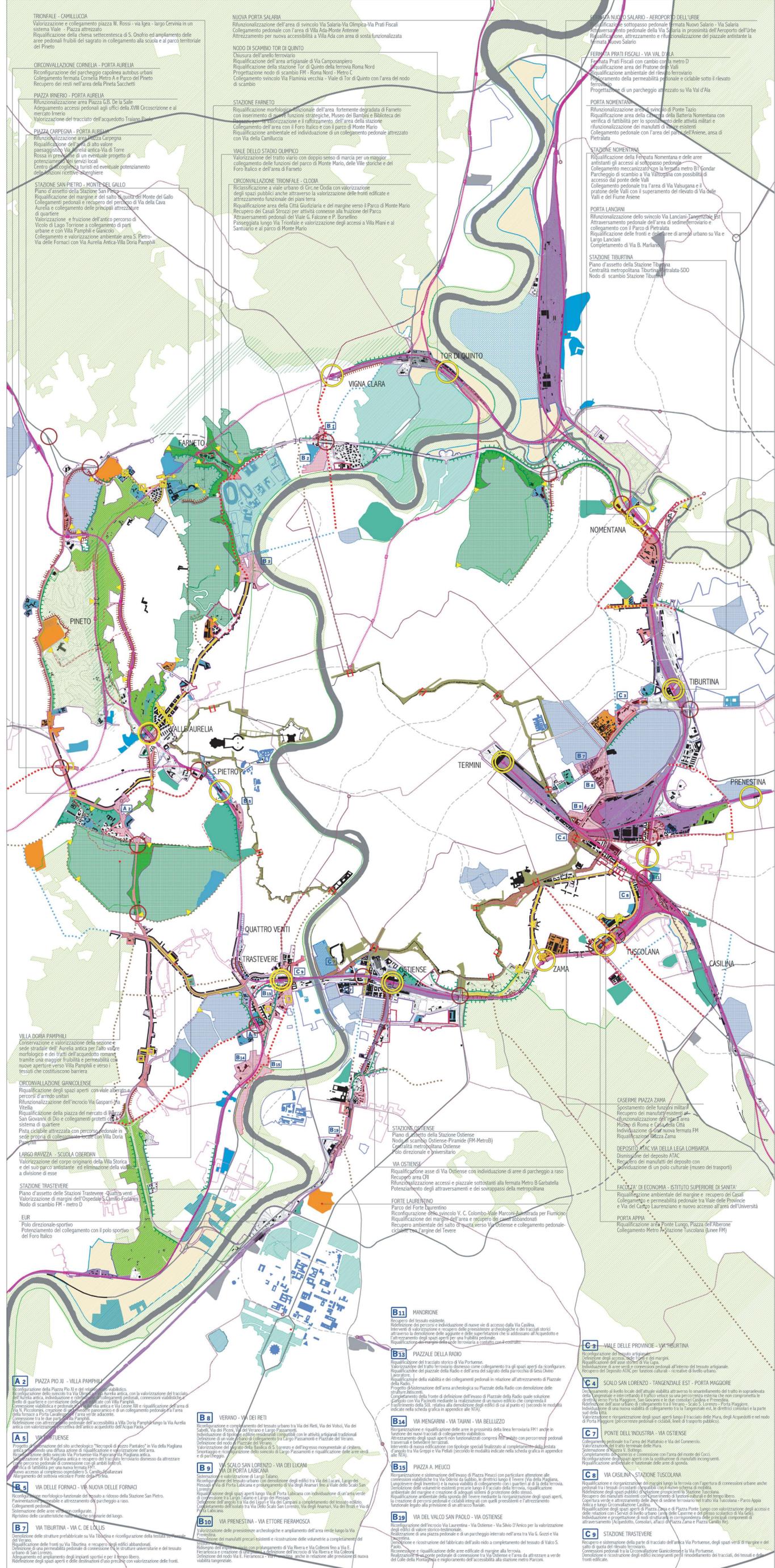
- Ambiti di valorizzazione
- Spazi aperti di valore ambientale
- Tessuti, edifici e spazi aperti
- Are dismesse e insediamenti prevalentemente non residenziali
- Ambiti di intervento di interesse pubblico
- Ambiti di attenzione per la definizione di programmi e progetti urbani
- Riqualificazione paesaggistica ed ambientale
- Riqualificazione di spazi aperti
- Ridefinizione architettonica di spazi aperti
- Riqualificazione di margini prevalentemente naturali
- Riqualificazione di margini prevalentemente artificiali
- Valorizzazione delle fronti edificate
- 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



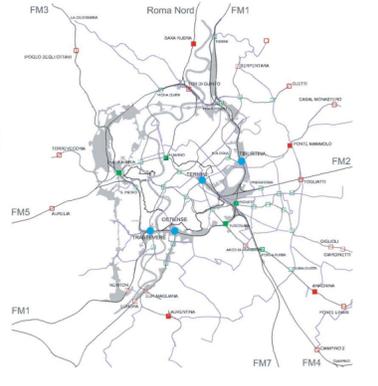
Il sistema della mobilità

Realizzazione di interventi coordinati sulle ferrovie metropolitane, collegati a una diffusa rete programmata di metropolitana e corredi di trasporto pubblico di superficie, completamento e riorganizzazione degli interseccamenti.

Ricostruzione delle principali stazioni di collegamento tra ferrovie ed altri sistemi di trasporto, da strutturare con nuove centralità.

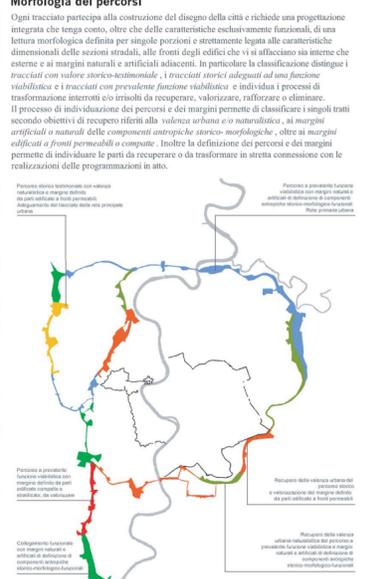
Nodi di scambio di vario livello metropolitano o di livello urbano vengono integrati con nodi di corrispondenza, localizzati nelle aree semicentrali e centrali e garantiscono un sistema di rete tra il ferro e il corredo per il trasporto pubblico su strada.

Il modello delle infrastrutture stradali, classificato secondo i diversi usi, permette di ricomporre in un sistema organico e coerente, le relazioni tra il trasporto collettivo e la rete viaria.



Morfologia dei percorsi

Ogni tracciato partecipa alla costruzione del disegno della città e 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 affacciano sia internamente che esternamente e ai margini naturali e artificiali adiacenti. In particolare la classificazione distingue i tracciati con valore storico-testimoniale, i tracciati storici adeguati ad una funzione viabilistica e i tracciati con prevalenza funzione viabilistica e individua i processi di trasformazione: interrotti ed irrisolti 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 a fronti permeabili o composti. 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 anulare e l'individuazione di tracciati ordinati consentono di creare una rete integrata di caratterizzazione di settori strutturali riconoscibili per morfologie 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 hiesi-ferro e di valorizzare funzioni esistenti e di nuova destinazione.

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 culturale e paesaggistica. Gli obiettivi per la riqualificazione e valorizzazione dell'intero settore riguardano in primo luogo l'assetto urbanistico della fruibilità per uso ricreativo-escursionistico ed attività ludico-sportive di tutta l'area. Per la peculiarità dell'ambito e l'elevato valore morfologico e paesaggistico le azioni devono tendere ad una integrazione delle aree verdi dei poli sportivi nel contesto locale con la necessità di una maggiore permeabilità e possibilità di attraversamenti per il collegamento tra le parti urbane.
2. Salaria - Nomentana
 Il settore urbano compreso tra la Salaria e la Nomentana si configura come un ambito di connessione tra parti di città, in quanto a queste azioni tendono a valorizzare gli accessi da nord e nord-est e a collegare i tessuti della città storica estesi 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 su Tevere e sull'Aniene.
3. Tiburtina - Prenestina - Casilina - Tuscolana
 Il settore urbano compreso tra la Tiburtina - via dello Scalo - via della Magliana - via Portuense, Porta Maggiore, Santa Croce in Genesareth 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 ricucitura di brani di città a contatto con complessi infrastrutturali. Gli obiettivi principali per la riqualificazione riguardano la possibilità di restituire l'intero settore ad un livello vocale ed attività locale attraverso lo smantellamento della sovrappavata e deviano il traffico veicolare su un sistema di percorsi a percorrenza estesa che non interceda nei diretti verso Porta Maggiore, San Giovanni e le due conche.
4. Appia - Ardeatina
 Il settore urbano Appia-Ardeatina è caratterizzato principalmente dal collegamento sud-ovest e dalle connessioni con il Parco Archeologico-Ardeatino del Foro 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 partecipati 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-est attraverso la riqualificazione degli accessi, la valorizzazione dei tracciati di valore storico-testimoniale da integrare nel sistema urbano, l'introduzione di nuove destinazioni d'uso di rilevanza urbana e la riqualificazione dei collegamenti tra le grandi attrezzature esistenti. Gli obiettivi principali riguardano la riqualificazione degli spazi aperti e dei tracciati principali con la riqualificazione degli spazi aperti, la valorizzazione delle fronti edificate e l'atteggiamento funzionale dei piani terra.
6. Gianicolense - Aurelia - Bocca
 Il settore urbano compreso tra l'area della Gianicolense e la Valle Aurelia si configura come un ambito strutturante per la definizione dell'ingresso occidentale alla città. I principali obiettivi riguardano la riconoscibilità dei principali tracciati di valore storico-testimoniale, 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.