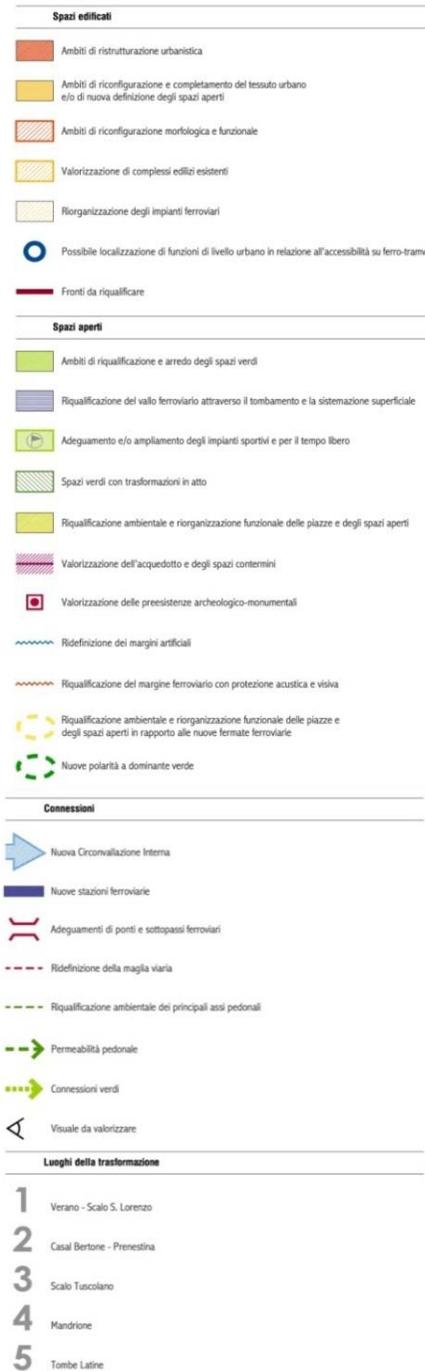
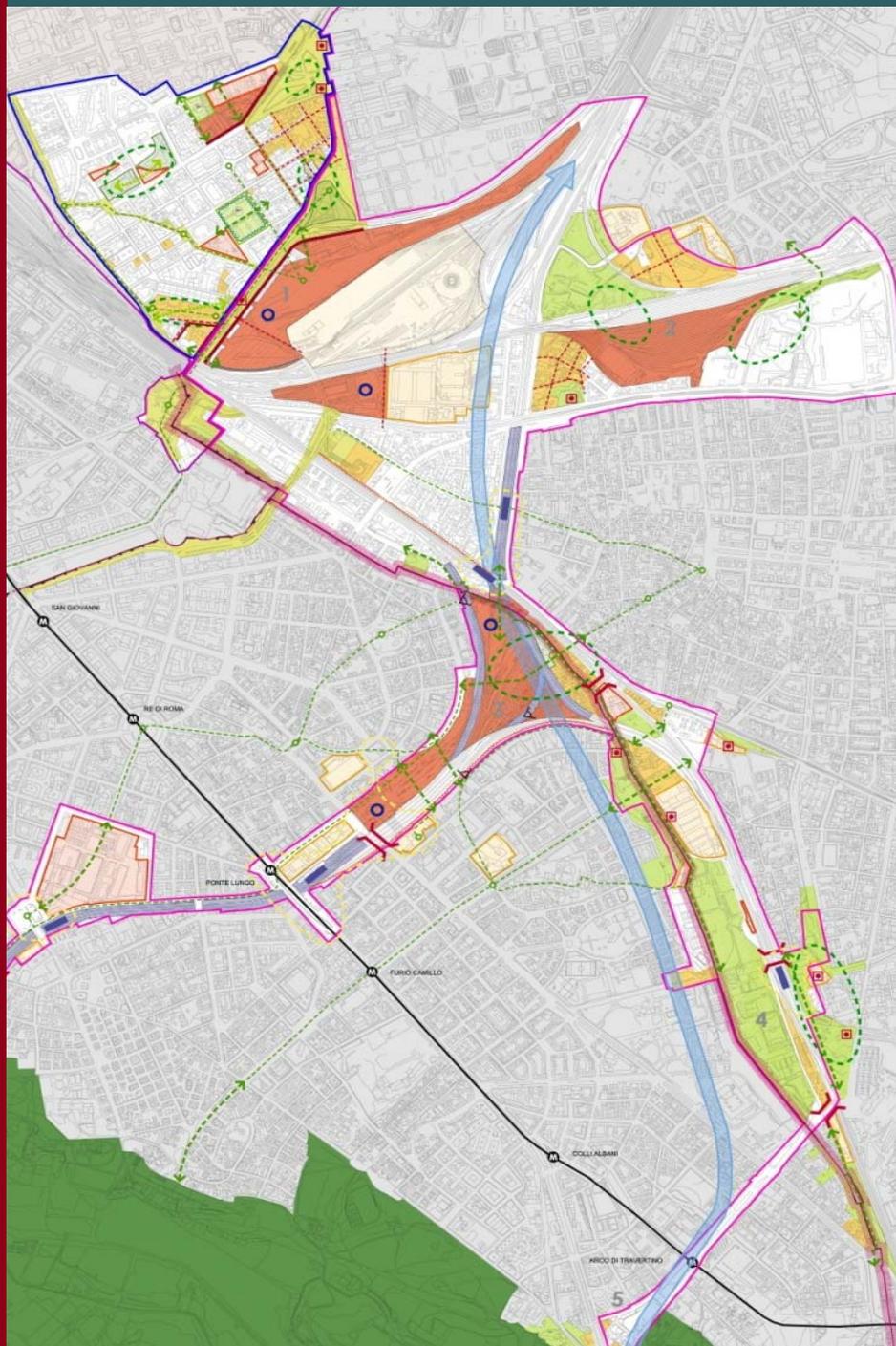


La sovrapposizione e la lettura dell'insieme dei temi analizzati, costituisce una prima traccia significativa per lo sviluppo della fase di definizione degli obiettivi e dei primi scenari di intervento che, dopo le verifiche di fattibilità e sostenibilità urbanistiche-ambientali e tecniche-economiche, confluiranno nello Schema di Assetto Preliminare (SAP) del Progetto Urbano.

La sezione 5 contiene:

1. Indirizzi per la trasformabilità e individuazione degli obiettivi generali e specifici
2. Criticità e potenzialità trasformative



L'elaborato definisce le principali tematiche che costituiscono il quadro di riferimento degli interventi, e il sistema delle principali connessioni morfologiche e funzionali, che, dopo le verifiche di fattibilità e sostenibilità urbanistiche-ambientali e tecniche-economiche e a seguito degli spunti emersi nella fase di consultazione, confluiranno nel SAP del Progetto Urbano.

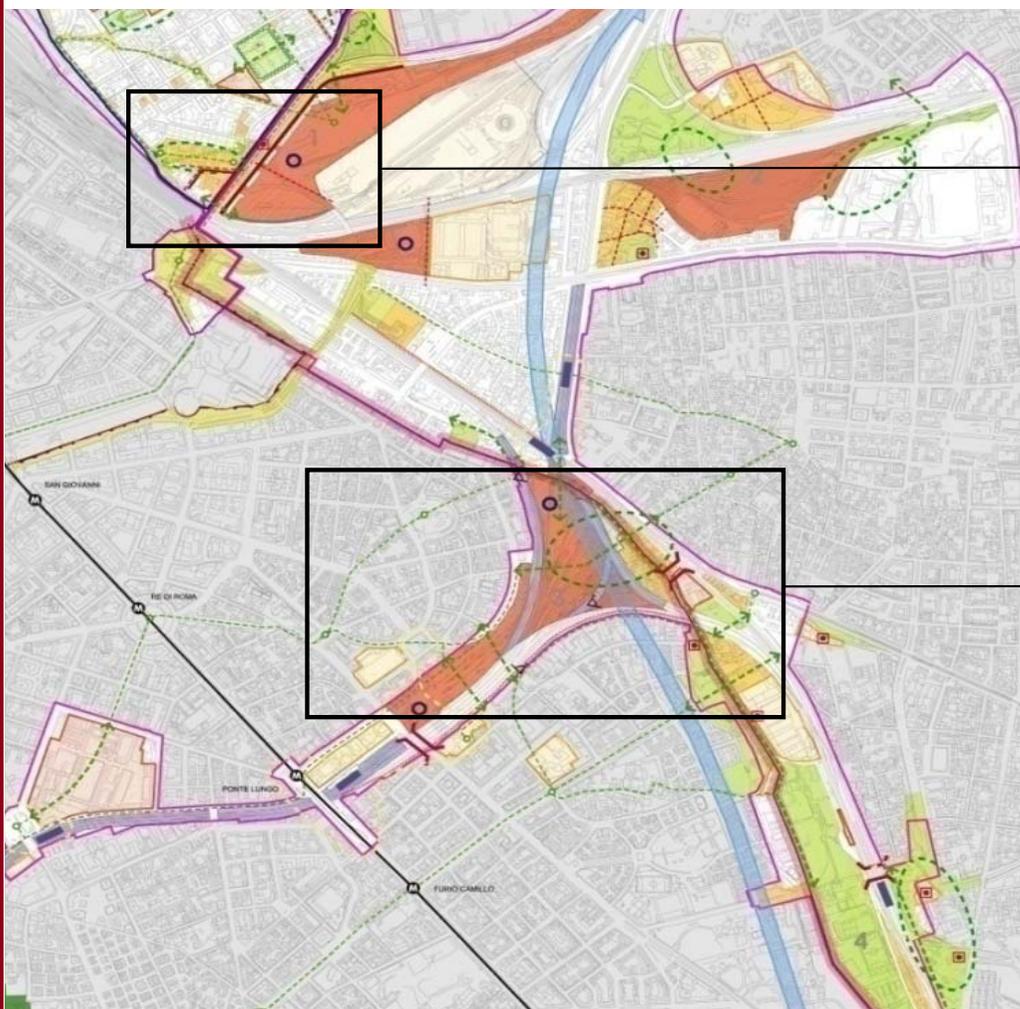
Per la valutazione della trasformabilità delle parti edificate e degli spazi aperti, i parametri di giudizio sono stati delineati tenendo conto della riconoscibilità e della compiutezza dell'impianto urbanistico, del valore delle tipologie esistenti e delle potenzialità di valorizzazione degli spazi aperti.

Le aree più trasformabili ricadono prevalentemente nelle zone occupate dal sedime ferroviario, per le quali possono essere previsti interventi in grado di offrire spazi per attrezzature di livello superiore integrate con la città e con il servizio pubblico su ferro.

Nelle altre parti, gli obiettivi per la trasformazione comprendono la riconfigurazione e il completamento dei tessuti e degli spazi aperti di scarsa qualità, e il recupero di alcuni complessi edilizi dismessi o in corso di dismissione.

Grande rilevanza deve essere data agli spazi aperti ancora irrisolti morfologicamente:

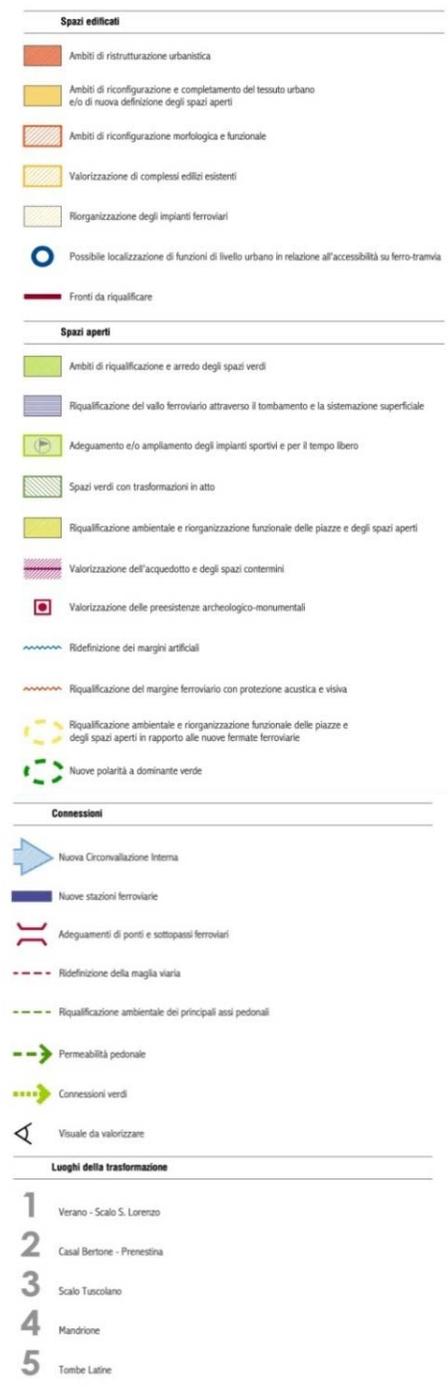
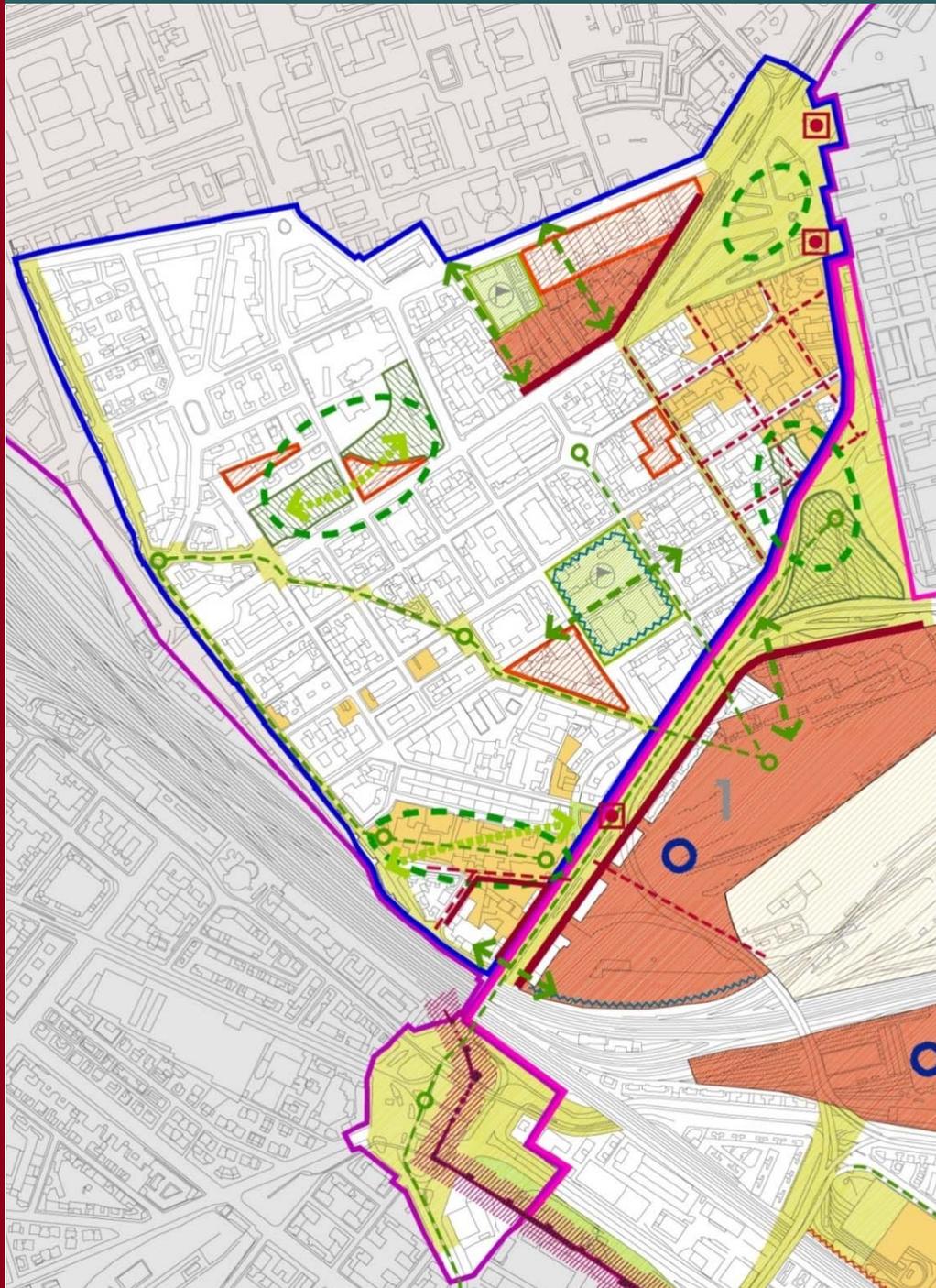
- Copertura di ampi tratti del vallo ferroviario per restituire alla città nuovi spazi fruibili;
- Diffusa riqualificazione degli spazi verdi per incrementare la dotazione di verde pubblico;
- Valorizzazione delle risorse archeologiche e delle visuali e dei coni visivi verso l'acquedotto;
- Ridefinizione dei margini infrastrutturali (protezioni, barriere antirumore, riuso degli spazi di risulta);
- Riorganizzazione funzionale delle piazze, dei nodi di traffico e degli spazi aperti corrispondenti alle principali stazioni ferroviarie;
- Nuovi attraversamenti delle infrastrutture stradali e ferroviarie per superare la separatezza tra le diverse parti di città;
- Collegamento veloce della Circonvallazione Interna per alleggerire il traffico di attraversamento;
- Costruzione di una rete di percorrenze per garantire gli spostamenti e l'accessibilità ai principali servizi di quartiere e alle nuove stazioni;



Ambito A e B - Dogana, Borghetto Lucani, Scalo S. Lorenzo



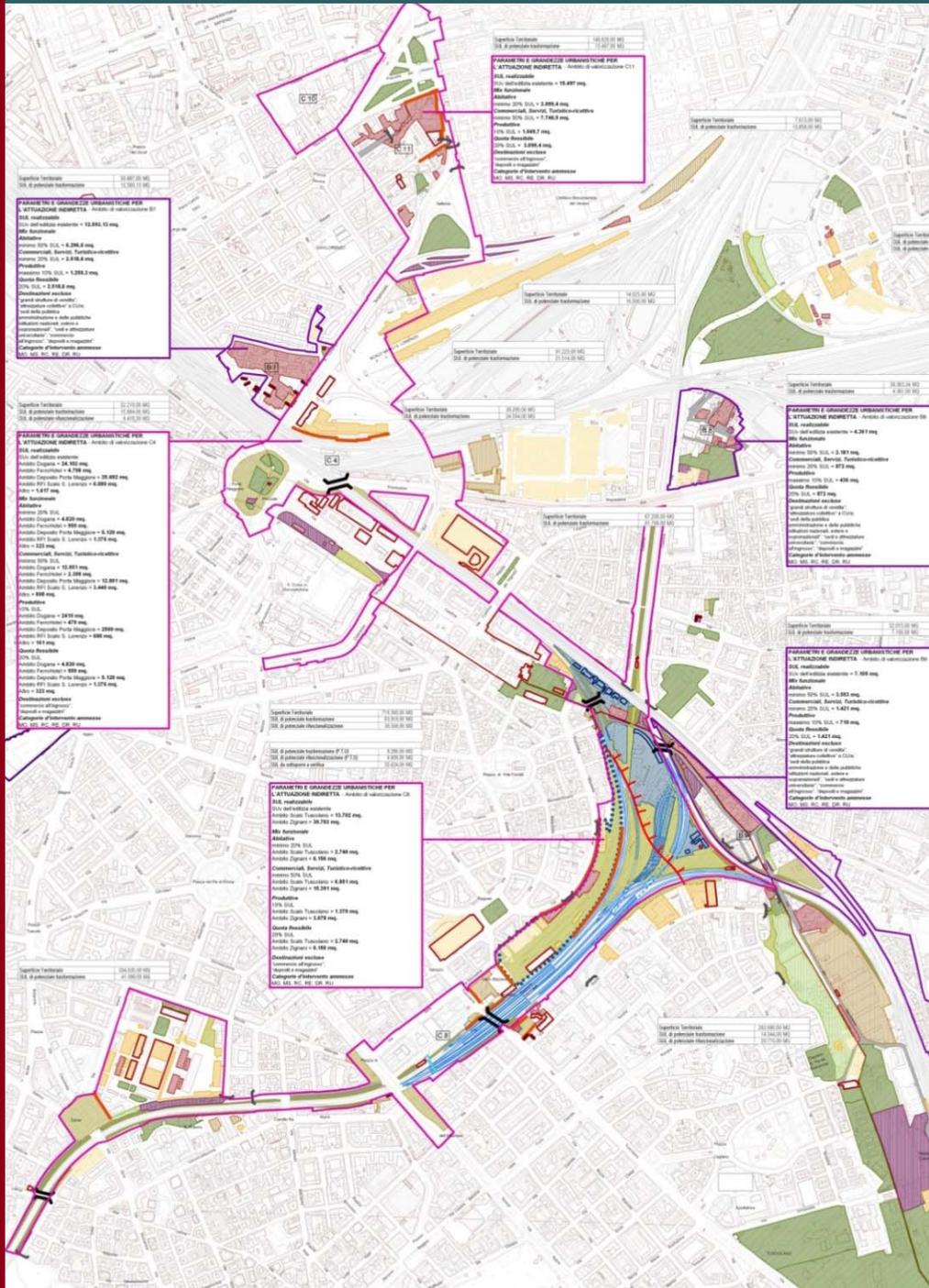
Ambito A - Scalo Tuscolano



Ambito B – San Lorenzo

Gli indirizzi generali per la riqualificazione del quartiere San Lorenzo (Ambito B) mirano alla creazione di nuove polarità attraverso:

- la valorizzazione degli spazi aperti esistenti e di nuova previsione;
- l'attuazione degli ambiti di valorizzazione, favorendo la riorganizzazione dei nuclei artigianali anche in relazione al recupero delle aree ferroviarie inutilizzate e dismesse;
- il recupero dei tessuti residenziali del quartiere;
- la riconfigurazione e il completamento dei vuoti creati dai bombardamenti realizzando nuove polarità e luoghi di relazione;
- l'integrazione e la valorizzazione del sistema storico, archeologico ed ambientale, con particolare attenzione alle Mura Aureliane, incrementando la dotazione di spazi pubblici e riqualificando i tessuti edificati a più diretto contatto.



Potenzialità trasformative - Ambiti di valorizzazione

- Ambiti di valorizzazione di tipo A (ex art. 43, comma 2, lettera a), NTA PRG)
- Ambiti di valorizzazione di tipo B (ex art. 43, comma 2, lettera b), NTA PRG)
- Ambiti di valorizzazione di tipo C (ex art. 43, comma 2, lettera c), NTA PRG)

Spazi edificati e pertinenziali

- Edifici e manufatti che costituiscono un valore dal punto di vista morfotipologico, funzionale, e/o storico ambientale per la riconoscibilità della parte urbana
- Edifici che per tipologia e disposizione rappresentano un elemento di discontinuità rispetto al contesto
- Edifici con destinazione d'uso impropria rispetto al contesto
- Edifici dismessi e/o sottoutilizzati
- Edifici con elevato degrado fisico e/o funzionale

Spazi aperti

- Spazi verdi che costituiscono un valore dal punto di vista morfologico, funzionale e storico ambientale per la configurazione della parte urbana
- Orti urbani e altri spazi aperti occupati da attività vivaistiche
- Spazi aperti occupati da usi impropri rispetto al contesto
- Spazi aperti dismessi o in corso di dismissione
- Spazi aperti abbandonati o in elevato stato di degrado
- Strade prive di sedi pedonali protette

Margini e connessioni

- Fronti edificate incomplete
- Margini irrilevanti per disegno e continuità morfotipologica
- Scarpate di definizione del sedime ferroviario con elevata differenza altimetrica
- Varchi di attraversamento ferroviario che costituiscono una discontinuità rispetto alla sezione stradale prevalente
- Discontinuità morfologiche e interruzioni della maglia viaria
- Massima estensione del piano orizzontale definito dalla quota di base dell'acquedotto (+50s.l.m.)

- Edifici di proprietà RFI che per disposizione, ubicazione e destinazione d'uso risultano incompatibili con il contesto
- Edifici di proprietà RFI e relative aree di pertinenza da sottoporre a verifica
- PRG del ferro scalo Tuscolano: area disponibile per un Piano di Trasformazione Urbanistica
- PRG del ferro scalo Tuscolano: nuovo assetto dei binari e nuovi manufatti per il servizio ferroviario

L'elaborato contiene una valutazione degli edifici, i manufatti e gli spazi aperti da coinvolgere nella trasformazione e ne fornisce una classificazione secondo differenti parametri di giudizio.

Occorre, tuttavia, specificare che le quantità riportate (Superficie territoriale, Superficie Utile Lorda ecc.) scaturiscono da una valutazione e da una sintesi delle informazioni contenute nella cartografia vettoriale della Regione Lazio*.

Il dato cartografico (altezza degli edifici e volumetria), verificato tramite indagini sul campo e analisi delle foto aeree, deve essere comunque ritenuto un valore di massima da precisare in base alla reale legittimità dei manufatti.

*concessa a Risorse RPr SpA in licenza d'uso secondo il P.I. del 05/04/2007