

~~Foto~~ (Il tema master plan)

CARATTERISTICHE DEL MASTER PLAN

- Queste tavole rappresentano la prima visualizzazione del complesso programma che può portare ad uno scambio sinergico positivo fra le qualità e le carenze urbane esistenti e le potenzialità di recupero che le aree ferroviarie nel consolidato urbano possono accogliere.

- Il programma del Master Plan nell'area urbana consolidata è stato pensato come un insieme costituito da più tipi e categorie di interventi.

- Si elencano le funzioni che le linee del ferro possono assumere nell'urbano consolidato:

1. RECUPERO E IMMISSIONE DI SOCIO SANITARIO E NEO TIPOLOGICO
2. SEDE DI CORREZIONE E FLUIDIFICAZIONE VIABILITA' SU GOMMA
3. SEDE DI SPAZI INTERMODALI
4. SEDE DI IMMISSIONE NUOVI MEZZI DI MOBILITA'
5. SEDE DI PEDONALITA'
6. SEDE DI NUOVI LUOGHI DI AGGREGAZIONE
7. SEDE DEL VERDE

- Questo insieme di potenzialità viene tradotto, nelle tavole seguenti, in programma di DIMENSIONAMENTO e programma di FUNZIONALITA' URBANA.

- Questo programma si sviluppa in:

1. INTERVENTI CHE PRODUCONO NUOVE POLARITA' URBANE ALLA GRANDE SCALA
2. UNA SERIE DI INTERVENTI "LOCALI" CHE ASSUMONO LA FUNZIONE DI CORREGGERE ED INTEGRARE QUALITA' DELL'INTORNO
3. CREAZIONE DI LINEE CHE CONNETTONO IL TESSUTO URBANO IN PIU' SENSI: COME SEDE DI SERVIZI SOCIALI, LAVORO, PARCHEGGI O FUNZIONALITA' MANCANTI; COME RIUSO DELLE LINEE FERROVIARIE PER COLLEGARE LE PARTI URBANE, CONTRO LA NEGATIVITA' DELLE LINEE CHE SEPARANO
4. DEFINIZIONE DI PUNTI INTERMODALI ORDINATI PER CATEGORIE

Tratto dal Documento:

"Roma - Programma di intervento per la
riqualificazione e il riuso del patrimonio ferroviario
- Verso la definizione del master plan"
pubblicato nel dicembre 1993 a cura
di Metropolis - Ferrovie dello Stato

TAV. 1 - LE GRANDI POLARITÀ AGGREGANTI

- La prima tavola del Master Plan indica i grandi, nuovi Fori che possono dilatare ed integrare la validità di uso contemporaneo del centro storico di Roma.

A Roma, in effetti, tutte le espressioni della vita sociale e culturale si concentrano nel centro storico e nelle aree archeologiche. Questi ambiti non sono stati relazionati all'intorno, le loro valenze non sono sommabili; come conseguenza la centralità rimane isolata nel tessuto urbano, circondata da un immenso magma edilizio disattivato.

- In questo programma si ipotizzano una serie di polarità ad EST, SUD, OVEST del Centro Storico, polarità aggreganti in senso sociale e funzionale che, determinando la rottura dell'assedio e la fine dell'isolamento e quindi la dilatazione del centro storico, rendono possibile il rapporto con la grande fascia periferica. La rottura dell'isolamento del Centro Storico e la creazione di polarità aggreganti hanno la funzione di rendere meno tale la disparità delle qualità urbane fra centro storico e periferia.

- Queste polarità sono quindi poste sull'arco ferroviario da Nord e Sud (con un piccolissimo intervento ad Ovest), in posizione strategica per determinare una condizione di arrivo e ripartenza per i flussi metropolitani, regionali o nazionali.

- Si precisa che le vocazioni pensate per dare valore ai 4 punti (fori) polarità nel tessuto consolidato devono essere animate da funzioni che rispondano alla vocazione di una città che si prepara ad accogliere i nuovi e confermati trends del nomadismo culturale internazionale. L'elenco proposto è il seguente:

- Un FORO EST nell'area che collega la grande iniziativa dello SDO (polo di Pietralata) con il centro, attraverso l'area della Stazione Tiburtina (Posizione NORD-EST).
- Un grande intervento che tocca la centralità del Centro Storico nella zona della Stazione Termini e la sua espansione verso EST nella direzione del collegamento ferroviario con l'Adriatico. Questo polo ha carattere completamente diverso dal FORO EST, in quanto rappresenta il luogo dell'integrazione fra la centralità romana e le condizioni espansive accadute. Per questo motivo è stato definito la NEO CENTRALITA' ROMANA.
- IL FORO SUD di Roma. E' stato definito come il luogo di accoglienza della grande espansione e demografica e produttiva che Roma ha espresso a sud, dove mancano sia luoghi di aggregazione che di civismo, nonché PORTA del parco dell'Appia.
- POLARITA' AD OVEST. Costituisce una dilatazione del grande "FORO RELIGIOSO" del VATICANO, è concepita come strumento organizzativo per l'accesso al foro in relazione all'affluenza di pellegrini e visitatori previsti per l'ANNO SANTO del 2000; va comunque rilevato che se Roma si attrezza di strutture di accoglienza per ricevere i milioni di visitatori che riceve ogni anno Parigi, determina una ragione logica per ricreare sia ricchezza che luoghi assembleari di qualità per i romani.

TAV. 2 e TAV. 3 - LE ISOLE DI SERVIZI

Si illustra in queste tavole una possibile diffusione lungo le linee F.S., che si diramano dalla dorsale, di isole di servizi sociali e culturali capaci di riqualificare un intorno "correggendo" le carenze esistenti. L'isola si adatta alle diverse situazioni morfologiche lungo le aree F.S. modificando le sue potenzialità funzionali: servizi sociali, neo sanitario, lavoro, parcheggi. L'isola costituisce un luogo di civismo attivo anche se applicata sul luogo di integrazione fra sistema di mobilità su ferro e sistema di mobilità su gomma: le fermate F.S.. Questa possibilità riqualifica l'attuale ruolo della tipologia "stazione" da spazio inerte a spazio urbano promuovente.

Il numero degli interventi proposti non è definito, questo programma ne esemplifica le scelte e la sua definizione quantitativa unita ai contenuti funzionali avverrà successivamente.

**ESPANSIONE DELLA CENTRALITA' ROMANA PROPOSTA DI
TRASFORMAZIONE DELLE AREE F.S.**

**IL RECUPERO DI QUALITA' SOCIALE NELL'URBANO
CONSOLIDATO LUNGO L'ASSE DELLA DORSALE.**

**LE NEO PROMENADES URBANE PREVISTE SULLA VIABILITA'
PRIMARIA DI PROGETTO RENDONO POSSIBILE:**

- L'INTEGRAZIONE DEL FUNZIONALE MANCANTE NEGLI
AMBITI DELL'URBANO CONSOLIDATO: NEO-SANITARIO,
SERVIZI PUBBLICI, LAVORO, SCOLARITA', PARCHEGGI.
- LA CORREZIONE DELLE DEVIAZIONI TIPOLOGICHE URBANE
- UNA PEDONALITA' INTEGRATA

TAV. 4 - TAV. 5 - LA DORSALE E IL NUOVO TERRITORIO URBANO

Queste tavole esprimono il punto innovativo e più complesso del programma. La DORSALE nel tessuto consolidato è costituita dalle aree della cintura ferroviaria che attualmente rappresentano l'elemento separatore della città in settori fra loro comunicanti a fatica o del tutto incomunicanti.

Il termine "dorsale" nasce da un riferimento para-biologico: una spina dorsale che può divenire supporto del positivo da distribuire all'intorno. Questa è la differenza da immaginare.

Le linee, nel consolidato urbano, da sola sede della mobilità su ferro vengono attivate a sede di mobilità su gomma; si ottiene così un primo passaggio: l'integrazione fra due sistemi di mobilità.

Questo possibile viadotto che contiene la mobilità su gomma si configura come un asse viario sopraelevato ed involucrato; questo involucro chiuso è tecnologicamente attrezzato per assorbire inquinamento acustico ed inquinamento dovuto ai gas di scarico.

In più si ottiene una superficie urbana libera, sopra il piano della viabilità su gomma, quantitativamente identica a quella attualmente negata dalle linee del ferro.

Si passa quindi da una negatività ad un aumento di potenzialità del sistema nel suo complesso ed alla creazione di una quantità di territorio urbano.

Questo nuovo territorio urbano è l'opposto totale della realtà urbana attuale e può essere destinato a funzioni sociali ma soprattutto ad una funzione urbana che è stata completamente negata dall'urbanistica degli ultimi 50 anni: la PEDONALITA'.

Questo schema aggregativo consente di realizzare una dorsale completamente pedonalizzata che attraversa il consolidato urbano, attrezzata con verde, piste ciclabili, servizi urbani e culturali.

Si può rovesciare lo scenario negativo creato dalla presenza delle linee ferroviarie nel centro di Roma.

TAV. 6 - INTERMODALITA'

I punti intermodali sono stati ordinati in 3 categorie.

- Punti intermodali a valenza nazionale che raccolgono e distribuiscono flussi a carattere internazionale, nazionale, regionale. In questa categoria si fa riferimento alle stazioni ferroviarie di Termini, Tiburtino, Ostiense.
- Punti intermodali su stazioni a valenza regionale e metropolitana, che raccolgono e distribuiscono flussi di pendolarismo provenienti dalla regione e dall'area metropolitana, ad esempio Stazione di Trastevere e Stazione Casilina.
- Punti intermodali su fermate F.S. a carattere urbano, raccolgono i flussi che si spostano nell'ambito urbano, ad esempio Fermate di Nuovo Salario e Magliana.

Queste due ultime categorie, opportunamente attrezzate con parcheggi e situate nella cintura esterna del tessuto consolidato, sono i luoghi di drenaggio del traffico su gomma diretto nelle aree centrali. Ogni punto intermodale deve esprimere una sequenza di fattori tipologici ripetuti con variazioni dimensionali dettate dalla categoria di appartenenza e dall'ambito servito. E' possibile definire un sistema d'intervento "in crescita" sui luoghi dell'intermodalità.

La mancanza di un piano definitivo della mobilità su ferro a Roma rende parziale l'elencazione e la catalogazione dei punti intermodali.

(Le aree F.S. per la realizzazione di un "Sistema di n

DIAGRAMMA PLANIMETRICO DEL NUOVO SISTEMA VIARIO PRIMARIO IMPERNIATO SUL RIUSO DELLE AREE FERROVIARIE

DIAGRAMMI DELLE VIABILITA'

Nell'ultimo trentennio a Roma si è operato progettualmente sul tema della viabilità quasi esclusivamente nell'ambito esterno e soprattutto nel settore est.

L'ultima grande opera della centralità romana è il viadotto che collega Porta Pinciana con Piazza della Croce Rossa.

La possibilità di integrare, sulla stessa sede, le linee del ferro con la mobilità su gomma è una grande tentazione, in quanto offre la possibilità di riflettere sulla necessità di ri-aggiornare o di ri-potenziare la viabilità su gomma nella centralità romana. Sposando, in questo caso, la mobilità con il ferro, si otterrebbe una integrazione fra due sistemi e quindi un notevole aumento di valenza.

Le tavole che qui seguono dimostrano come questa tesi potrebbe essere applicata ad un asse viario con inizio alla Stazione Tiburtina ed arrivo verso sud-ovest a Piazza A.Meucci, passando attraverso le stazioni Ostiense e Trastevere ed affacciandosi, quindi, alla possibilità di un contatto diretto con l'autostrada per Fiumicino.

Ad una prima integrazione sulla dorsale ferroviaria potrebbe seguire una seconda fase che realizzi un arricchimento del nodo Scalo S.Lorenzo - Scalo Prenestino - Stazione Tuscolana.

La seconda fase potrebbe quindi attivare la linea del ferro per Napoli, realizzando anche su di essa, in parte o in toto, una integrazione con la mobilità su gomma.

Questa grande tentazione interessa, nelle prime due fasi, essenzialmente l'area F.S. ma in seguito potrà interessare altre aree e altre competenze.

I diagrammi sono stati qui esposti principalmente come sollecitazione per creare attenzione sul tema della centralità romana, che negli ultimi anni è stata trascurata.

Le aree F.S. sono una occasione unica per riaggiornare la possibilità della viabilità nel centro consolidato. Il grande beneficio, evidente in questa proposta, che ne deriva è che si può creare una viabilità importante senza distruggere nè occupare nuove aree, piuttosto che aggiungere valore ad un'area già occupata. Questa è la ragione della "tentazione" espressa in questi diagrammi.

L'accennato guadagno di questa proposta, cioè l'aumento di valenza della mobilità senza occupare territorio, è reso possibile dalla peculiarità della progettazione della viabilità su gomma.

Fanno seguito una serie di disegni illustrativi di vari metodi e varie possibilità per ottenere il risultato sopra accennato e, in ultimo, viene espresso un progetto definito di una delle possibili soluzioni per realizzare questi prodotti urbani.

(Viabilità di scorrimento a valenza urbana

mobilità integrata" nel tessuto urbano consolidato)

DIAGRAMMA PLANIMETRICO DEL NUOVO SISTEMA VIARIO PRIMARIO IMPERNIATO SUL RIUSO DELLE AREE FERROVIARIE

I PRINCIPI DELLA PROPOSTA:

- LA PROPOSTA E' BASATA SULLA TESI CHE L'AMBITO CONSOLIDATO DEVE ESSERE ATTRAVERSATO IN PIU' DIREZIONI DA NUOVE TIPOLOGIE DI VIABILITA'.
- LE LINEE DEL FERRO SONO GLI STRUMENTI CHE RENDONO POSSIBILE QUESTO PROGRAMMA. GLI ASSI VIARI SI SOVRAPPONGONO AGLI ASSI DEL FERRO BI-USANDO LA SUPERFICIE UTILE.
- UNA NUOVA TIPOLOGIA DI VIADOTTI PUO' ESPRIMERSI IN UN TRIPLICE RISULTATO:
 - a. POTENZIAMENTO DELLE LINEE DELLA MOBILITA'
 - b. POSSIBILITA' DI ATTIVARE NUOVE AREE DI SUPERFICIE
 - c. POSSIBILITA' DI REALIZZARE AMBITI PEDONALIZZATI

SI OTTENGONO:

- RADIALE: PIAZZA DEL POPOLO - TERMINI - SISTEMA DELLO SCALO TIBURTINO - S.BASILIO
- PASSANTE NORD-SUD: E.U.R. - SISTEMA CENTRALE TIBURTINO - VIA SALARIA
- COLLEGAMENTO RADIALE S.D.O. DI CENTOCELLE - TERMINI - PIAZZA DEL POPOLO
- COLLEGAMENTO S.D.O. CENTOCELLE - S.D.O. TIBURTINO

su aree F. S.)

VIABILITA' SU SEDE FERROVIARIA

Fa parte di un grande scenario che può partorire scenari parziali. Nell'elenco di potenzialità non sono stati mai affrontati i seguenti temi:

1. TEMA DIMENSIONE
2. QUANTIFICAZIONE DEL MOVIMENTO PENDOLARE ASSORBITO
DALLA MOBILITA' SU FERRO: A. su scala METROPOLITANA
B. su scala URBANA

La seconda quantificazione definisce un nuovo tipo di "stanzialità" laziale e, di conseguenza, la base del dimensionamento di TIPI di POSTI-LAVORO METROPOLITANI. La MOBILITA' SU FERRO URBANA incide naturalmente:

- sul Progetto Intermetro = 110 Km.
- sul Piano Parcheggi approvato dal Comune

Sovrapponendo alle linee del ferro, per alcuni tratti, le linee della mobilità su gomma si ottiene:

- il raddoppio di potenzialità dei parcheggi ivi distribuiti
- la possibilità di ridisegnare la viabilità su gomma, avendo individuato dei collegamenti su dorsali.

Le dorsali possono essere così identificate:

- la NORD-EST-SUD
- una semi-dorsale verso NORD-EST
- una EST-OVEST sul lato SUD complessiva.

Il dibattito sulla chiusura dell'anello contrapposta ad un loop aperto (la chiusura dell'anello ha un costo di 400 miliardi) potrebbe essere risolto a favore della definitiva non-chiusura, se si usassero parte di quei soldi e della ferrovia per una dorsale EST-OVEST nel settore Sud della città.

PUNTI DA ESPLORARE

Per contrasto è dall'analisi dei costi della viabilità primaria, che innerva o risolve lo SDO, che può nascere il tema ed il dimensionamento della viabilità su sede ferroviaria.

Un'inchiesta sugli investimenti necessari che Roma dovrà affrontare valorizza l'ipotesi di una viabilità sovrapposta al ferro (il non isolamento).

Se il tema mobilità su gomma e ferro può spaventare, nella possibile estensione sull'intero consolidato urbano, va ricordato che anche una programmata realizzazione per fasi ha una forte valenza.

Si ritiene che questa tesi vada comunque fortemente sostenuta nel triangolo Tiburtino-Termini-Scalo Prenestino, in quanto il potenziamento ed il raddoppio di valenza della mobilità (ferro e gomma) su questo triangolo, raccorda cinque radiali alla centralità romana e definisce quel triangolo come reale ring, risolutore dello scambio che si augura possa essere esteso a tutte le tipologie della viabilità. L'ambito intermodale è il reale aggiornamento dell'idea di "STAZIONE".

L'altro tratto da promuovere si sviluppa dalla Magliana al triangolo sopradetto, connettendo i punti intermodali della Stazione di Trastevere e della Stazione Ostiense. Questa tesi realizzerebbe anche tre forti punti di raccordo con lo S.D.O.

appunto del 6/4/1993

LA REINTRODUZIONE DEL FLUSSO NORD-SUD NEL CONTESTO POST-URBANO

Roma nasce come incrocio, è noto: incrocio di assi di transumanza sul guado dell'isola Tiberina, incrocio culturale tra Sabini ed Etruschi, incrocio geografico tra Sub-appennino e pianura del Tevere, nasce sulla sponda sinistra del fiume ove l'esistenza di un terreno paludoso rese più facile bonificare e difendere una potazione collinare: il futuro Foro romano. Nasce per la facilità d'accesso al mare (all'altezza dell'Isola è ubicata l'ultima rapida). Questi fattori favoriscono la fondazione di Roma nel suo attuale sito, in assenza di uno solo di essi la nascita di Roma poteva avvenire altrove lungo il Tevere ad esempio Torrita Tiberina o Borgata Fidene, siti anch'essi di antichi guadi.

Roma impegna lo spazio dell'incrocio tra due assi, il cardo ed il decumano. L'abitato si sovrappone ai flussi interrompendoli, traendo motivo di esistenza da essi; è la concezione classica dell'urbano antico. Nel caso di Roma antica l'asse Nord-Sud è costituito dall'asse Ponte Milvio - Via Flaminia - Via del Corso, a Nord, e in duplice continuità verso Sud, Porta S. Sebastiano - Via Appia Antica oppure Via Labicana - Porta Maggiore - Via Casilina. Inoltre Via Tiburtina ad est si collegava alla Via Aurelia ad Ovest. La città filtrava, rallentava i flussi e lavorava producendo cultura, informazioni e qualità urbana fino ai tempi di Roma Capitale del regno. In quel periodo avviene l'evento traumatico.

Le linee delle ferrovie interrompono gradatamente il flusso Nord-Sud ed Est-Ovest intervenendo nell'area Sud-Est in modo massiccio (STAZIONE TERMINI - SCALO SAN LORENZO - TIBURTINO - SCALO PRENESTINO); interrompono i flussi verso Via Casilina, Via Prenestina, Via Tiburtina, condannando un settore di Roma all'isolamento: nasce un'altra città oltre la ferrovia, la Calcutta romana disperata per motivi storico-urbanistici e ferroviari. Quella città si concreta divenendo ordinario degrado urbano.

La confusione dei flussi ha generato per breve periodo ricchezza, fino alla occupazione di interspazi vitali avvenuto negli anni 70.

Oggi i flussi sono intasati, il degrado ridiventa straordinario.

In questo contesto appare vitale per la città reintrodurre i flussi Nord-Sud che passano il centro concepiti nei modi del Post-urbano. Il post-urbano impone la valenza territoriale, si manifestano flussi complessi, interconnessi, diffusi.

La massa urbana non opera più come un sistema di filtraggio forzato che obbliga alla sosta, questa viene ora programmata attrezzando i punti intermodali di accesso al centro. In questo contesto la CINTURA F.S. baricentrica rispetto alla città consolidata, presenta una duplice potenzialità quale sede della viabilità di attraversamento Nord-Sud dalla Magliana a Castel Giubileo, quale sede di intermodalità urbana, territoriale ed a scala europea (poli di Termini, Tiburtina ed Ostiense).

La tavola che segue illustra uno degli schemi possibili.

STUDI STRUTTURALI DEGLI ASSI DELLA VIABILITA' URBANA SULLE LINEE DEL FERRO

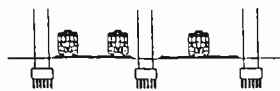
Sono allo studio ipotesi strutturali pre verificare la possibilità tecnica ed economica dei viadotti o piastre a funzione multipla sulle linee urbane del ferro.

Lo studio in atto tiene conto della difficoltà di costruire senza intralciare il flusso ferroviario. Si stanno studiando apposite strutture di varo.

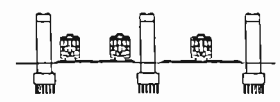
Le ipotesi considerate sono sia costruzioni in ferro che in cemento. Particolare cura è data allo studio delle pareti laterali, sia per il decoro urbano, sia per assorbire fumi e inquinamento acustico.

FASI DI LAVORO

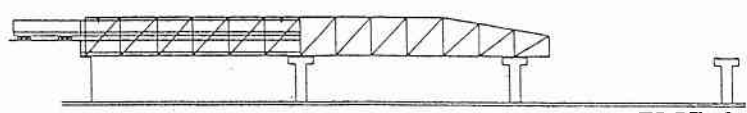
1. Esecuzione delle fondazioni delle pile con micropali costituenti una paratia (si evitano in questo modo cedimenti delle linee ferroviarie).
2. Realizzazione delle elevazioni delle pile (fusto e pulvino) sino al primo livello.
3. Inizio varo travi prefabbricate longitudinali di bordo e centrali della via di corsa n.1 con i due carroponte che appoggiano sulla spalla e sulla pila n.1.
4. I due carroponte si spostano sulla campata n.2 (pila1-pila2) mentre due carrelli a motore iniziano il rifornimento ai carriponte dal parco travi percorrendo l'estradosso della trave varata sulla prima campata (che viene usata come un binario). Contemporaneamente vengono varate le travi a V trasversali d'impalcato con autogru dalla riva 1 e si procede alla realizzazione della soletta di collegamento.
5. I carroponte si spostano sulla campata n.3 (pila2-pila3) e ricevono dai carrelli le travi posizionandole sulle pile e procedendo al varo mentre il carrello torna a ritroso al parco travi. A stagionatura avvenuta della soletta della 1^a campata la soletta è collaborante con le travi d'impalcato ed inizia il varo delle travi a V della 2^a campata utilizzando l'autogru che si muove sulla 1^a campata e quindi si procede alla realizzazione della soletta.
6. I carroponte si spostano sulla campata n.4 e si ripetono le fasi di varo descritte ai punti precedenti.
7. Terminato il varo di tutte le travi longitudinali della via di corsa n.1, inizia il varo delle travi della 2^a via di corsa al bordo esterno ripetendo le operazioni da 3 a 6. Contemporaneamente si inizia l'esecuzione dei fusti delle pile al 2^o livello della 1^a via di corsa al bordo esterno ed in asse.
8. Si varano le travi longitudinali dell'impalcato superiore con autogru dall'impalcato inferiore.
9. Si varano i tegoli e si realizzano i getti di completamento della soletta.
10. Si procede alle operazioni di impermeabilizzazione, pavimentazione, posa dei giunti di dilatazione ed elementi accessori (barriere di sicurezza, barriere antirumore, ecc).



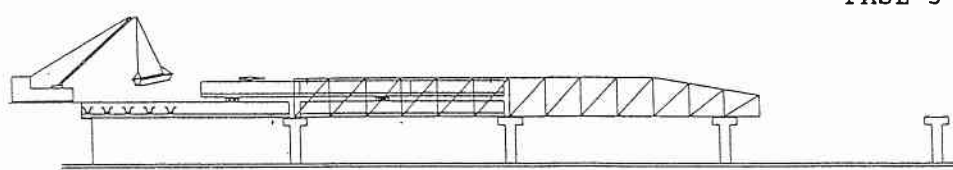
FASE 1



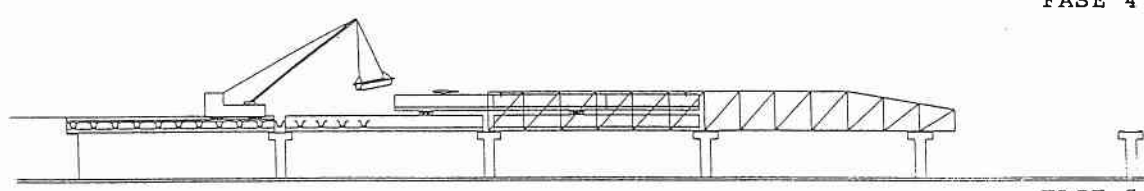
FASE 2



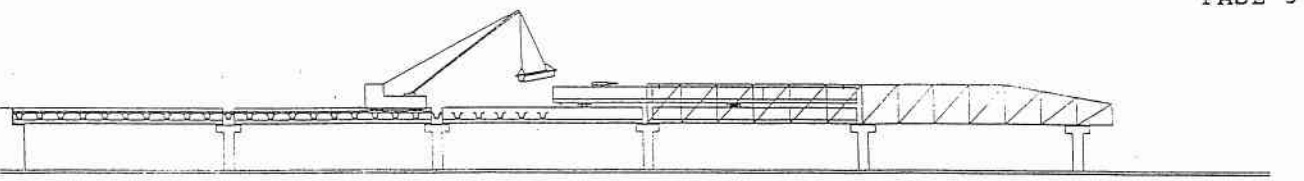
FASE 3



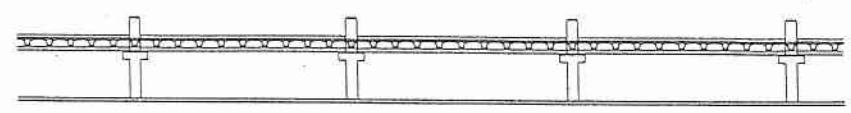
FASE 4



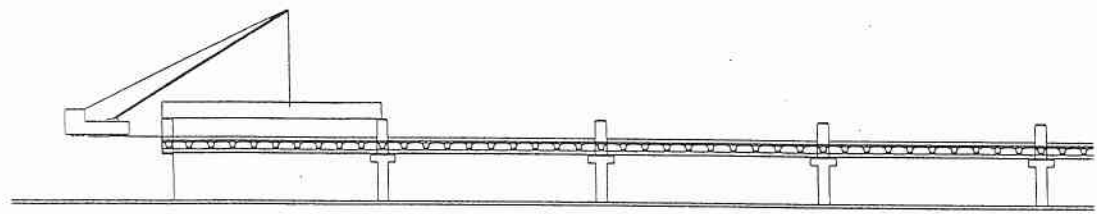
FASE 5



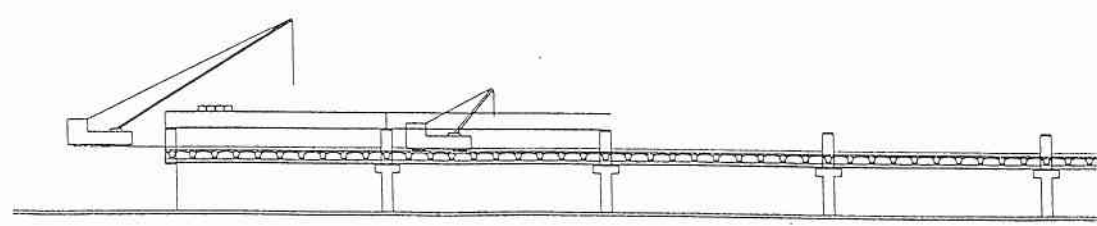
FASE 6



FASE 7



FASE 8



FASE 9

(Un sistema di mobilità per la movim

Da questa breve ed estemporanea esplorazione deriva l'ex-tempore proposto, che intende produrre:

- Un sistema di movimentazione dei pellegrini, indipendente dalle strade urbane (onde non creare un sovraccarico al già appesantito traffico romano), basato su vari mezzi, quali:
 - ferrovia
 - fiume
 - linee shuttle effimere (monorotaia - otis o altro)Insistiamo sul termine effimero: un'organizzazione di alcune linee che hanno valore solo per l'Anno Santo (al termine del quale verranno smantellate).
- Un sistema che coadiuvi quello della movimentazione urbana in uno o più punti della città, che diventi realizzazione di programmi futuri, iniziando per ora "come parte".
Citiamo ad esempio il raccordo del sistema museale-Termini con il Colosseo, attraverso il collegamento dei parchi esistenti con brevissimi tratti interrati (che possono essere attivati da tapis roulants).
Questo potrebbe essere un frammento di opera permanente.
- L'idea di circuiti specializzati per i pellegrini, oltre a liberare la città da un disagio, può essere in parte sia adottata dalla stessa cittadinanza romana che essere un effimero preordinato ad un riuso, ad un riciclo successivo.

I diagrammi di mobilità specializzata descritti rispondono a 3 necessità.

- SEPARARE il traffico del quotidiano romano dal movimento delle masse di pellegrini offrendo loro sistemi di mobilità "in esclusiva". Alcune linee, superata l'emergenza Anno Santo, possono assumere carattere permanente.
- CONSENTIRE un sistema di movimentazione tangente al centro storico che collega i principali luoghi sacri in modo differenziato (battelli, treni, tapis-roulants, pedonalità).
- CONTRIBUIRE ad emarginare i pullmans dalla città, attraverso un insieme di aree di parcheggio, interrate o non, ubicate prevalentemente al margine o fuori dalla città.

mentazione urbana di turisti.)

Per la realizzazione del sistema di movimentazione dei pellegrini è stato ipotizzato il seguente programma:

- REALIZZAZIONE DI 3 PORTI FLUVIALI
LINEA FLUVIALE per KM.
- ATTIVAZIONE DI LINEE SHUTTLE (in parte su linee F.S.)
3 TRONCHI per KM.
1
2
3
- VIADOTTO PEDONALE SOPRAELEVATO per KM.
(con pedonalità meccanizzata e distribuzione in linea di servizi e commercio)
- VIADOTTI PEDONALI INTERRATI per KM.

I LUOGHI DI AGGREGAZIONE PREVISTI

Una breve riassunto delle dimensioni dei luoghi di aggregazione romana "storica". Il tema dimensione non è un dato sufficiente, ma solo indicativo. La mancanza di rituale sociale per grandi eventi, tipica del nostro momento, forse è anche dovuta alla mancanza di "SPAZIATURE" adeguate alla grande mobilità di cui gode il cittadino. Appare evidente la disparità di SPAZIATURE attrezzate e comunque di SPAZIATURE PUBBLICHE fra la Roma storicizzata e quella contemporanea. Il conto in ettari assorbiti in FORI e TERME e IMPIANTI LUDICI e TEATRI nella Roma Imperiale non è da esprimere; il confronto con la struttura pubblica della ROMA odierna è incredibilmente negativo.

Il forsennato assalto fine settimana al Centro Storico segnala che la carenza non è ancora espressa in slogan ma è sentita. D'altra parte qualsiasi AMBIZIONE LOGICA di Roma si deve raffrontare fra le 2 realtà che creano la DISCONTINUITA' del possibile confort urbano romano: la ghettizzata e supermitizzata qualità del Centro Storico da una parte e dall'altra la sub-mobilità cronica e la mancanza di SPAZI di riferimento nella grande informe PERIFERIA.

Una delle varie possibili sintesi nel vasto quadro d'azione che si intravede necessario per riaccordare Roma DOPO-SDO all'Europa e all'emergenza del mondo del Sud-Mediterraneo (l'Africa obbligata a migrare e alle altre numerose componenti che interverranno sulla qualità dell'avvenire romano) è confinabile ad un settore fisico e ad una finalità. Tale finalità viene qui definita in:

LA DILATAZIONE DEL CENTRO STORICO.

Per DILATAZIONE qui si intende l'estensione delle caratteristiche aggregative del Centro Storico senza naturalmente riferirsi al livello di qualità, ad un'area limitrofa che quindi può valere sia quale fattore di alleggerimento, sia per la possibilità di ospitare tipologie e modalità squisitamente contemporanee. La capacità di accoglimento del Centro Storico è altissima, ma per funzionare è costretta a produrre fattori negativi in più categorie.

La fecondità, o rifondazione del livello di accoglienza esprimibile da Roma è legata alla usufruibilità dell'ambito archeologico centrale una volta assorbito organicamente in una tessitura di strutture di ACCOGLIENZA.

La Vocazione prescelta deve rispondere alle esigenze del comportamento, alle ambizioni dei cittadini di oggi. E' da ricordare che il cittadino 1990 è molto più forte che nei passati decenni. La sua espressività è armata; dispone di un motore che occupa 6 mq. di strada e conosce la potenza dell'INFORMAZIONE e quindi la potenza dell'aggregarsi. E ama varie forme di aggregazione che comprendono l'operosità, il ludico e la celebrazione della sua nostalgia per la qualità urbana che ha perduto, che lo porta all'informarsi, al conoscere attraverso i frammenti della Storia in se stesso riflessi. Tutto questo lo realizza muovendosi molto, nella sua città, nel territorio, nelle altre città da ISTAMBUL a LONDRA ed ora, anche a PRAGA, a BUDAPEST.

Tutto questo e la riorganizzazione del rito dello SHOPPING in ambiti diversamente specializzati.

Questi sono i temi alla base del rinnovo urbano di numerose città europee: LONDRA, COLONIA, AMBURGO, LIONE, LISBONA, BARCELLONA, MILANO. Il tema in evoluzione attiva sembra proporre dei MACRO AGORA' ATTIVI ove celebrare la parte di giornata libera in una libera assemblearità che percorre, consuma espressioni funzionali diverse giornalmente.

Questo tema per ora, a Roma non è stato affrontato.

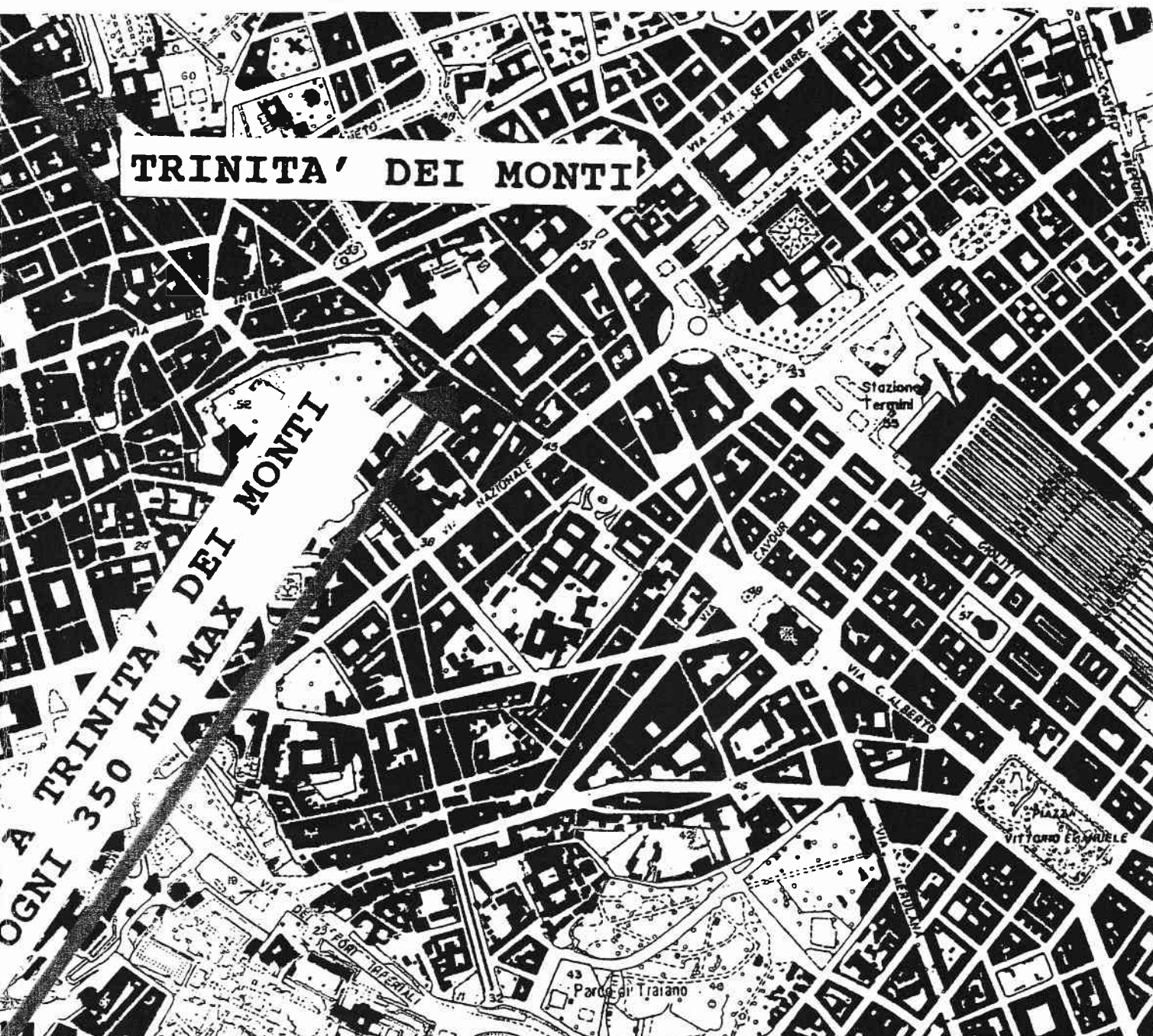


**Pzza S. MARIA
IN TRASTEVERE**

**DA TRASTEVERE A TRINITY
UNA PIAZZA OGNI 350**

FIUME TEVERE

A' NEL CENTRO STORICO DI ROMA



TRINITA' DEI MONTI

OGNI 350 ML MAX
VIA TRINITA' DEI MONTI

L'AGGREGABILITA' NEL CENTRO STORICO SI REALIZZA ATTRAVERSO LA PRESENZA DI MOLTEPLICI FATTORI:

- VALORE STORICO
- VALORE DI MEMORIA
- MIX FUNZIONALE COMPLESSO
- ISTITUZIONI CULTURALI
- LUOGHI RICETTIVI
- ISTITUZIONI POLITICHE

NEL PASSAGGIO DAL CENTRO STORICO ALLE ZONE AD ESSO PERIFERICHE TALE SOMMA DI QUALITA' SI DILUISCE. PERMANE NEL CONSOLIDATO ATTORNO AL CENTRO STORICO UNA SITUAZIONE CONTRADDITTORIA DI RICCHEZZA E POVERTA' DI SEDI DI ACCOGLIENZA.

Il lavoro preliminare per la elaborazione del Master Plan su aree F.S. ha espresso la possibilità di realizzare alcuni punti urbani ad alta valenza aggregativa ed una serie di spazi-minori (PIAZZE su linee F.S.) da diffondere nelle aree a ridosso dell'arco ferroviario.

Il primo tema affronta le scale metropolitane. Sono stati prefigurati SPAZI ASSEMBLEARI nel FORO EST (area stazione Tiburtina) e nel FORO SUD (area stazione Tiburtina ed Ostiense).

E' previsto per una fase ancora lontana uno spazio assembleare di grandi dimensioni nell'area della Stazione Termini.

Le dimensioni proposte tengono conto dei pendolarismi serali, del bisogno di aggregarsi nelle scale del tempo POST-INDUSTRIALE MOBILITA' INDIVIDUALE molto estesa.

Questi nuovi spazi di aggregazione possono in parte liberare il Centro Storico e permettere un adeguamento delle attrezzature e funzionalità a corona di queste PIAZZE, onde ricreare la possibilità di ESSERE INSIEME attivamente.

Gli spazi aggregativi alle piccole scale possono dare una nuova ragione di RADICAMENTO nel LOCALE urbano, una necessaria risposta all'anonimato edilizio del dopoguerra.

La realtà aggregativa di questi spazi è fortemente caratterizzata e di più resa NATURALE dai tratti di PEDONALITA' che confluiscono in essi.

POSSIBILI LOCALIZZAZIONI

**LE LOCALIZZAZIONI PROPOSTE ALLA CIRCONV.NE
CASILINA ED A VIA LATINA SONO ESEMPLIFICATIVE**

(Le Tipologie particolari: Insulae-Correttivi urbani)

TEMPI STORICI E TEMPI BIOLOGICI

Le tesi propositive sopra esposte richiedono una laboriosa ricerca di dati sul socio-economico, sulle devianze tipologiche, per raggiungere un effettivo grado di efficienza nel recupero di QUALITA' URBANA nel suo complesso.

A questa complessità di ricerca di progettazione va aggiunto il tempo per promuovere e realizzare il consenso e per definire gli strumenti urbanistici necessari.

Si realizza in questo modo lo spozalizio fra:

PROGETTO, CONSENSO CITTADINO E AMMINISTRAZIONE.

Questo tempo non lo possiamo preventivare ora. L'emergenza dei fattori negativi nella città continua.

Di fronte a questo dato si potrebbe proporre una tesi di riuso delle linee del ferro di tipo provvisorio. Un effimero di qualità che potrebbe realizzare parziali recuperi di QUALITA' URBANA in alcune zone, distribuendo sulle linee del ferro delle unità multifunzionali dedicate al carente nel SOCIO-ECONOMICO-SANITARIO circostante.

L'elenco dei possibili servizi da assembleare in queste unità che potremmo anche chiamare INSULAE CORRETTIVE, è il seguente:

- | | |
|---------------------------------|------------------------------|
| 1- SERVIZI PUBBLICI | 6- SERVIZI 3° ETA' |
| 2- SERVIZIO INFORMAZIONE LAVORO | 7- PARCHEGGIO (e accessori) |
| 3- SERVIZI CULTURALI | 8- SPAZI LAVORO |
| | -Laboratori |
| | -Direzionale (piccola scala) |
| 4- SERVIZI SPORTIVI | 9- NEO-SANITARIO |
| | |
| 5- SERVIZI PER L'INFANZIA | 10- COMMERCIO |
| - Asilo Nido | |
| - Spazio Attivazione | |

Se queste INSULAE CORRETTIVE vengono ipotizzate come costruzioni modulari in acciaio, smontabili, con la caratteristica di non incidere minimamente sulle linee del ferro, quindi con appoggi "a latere" che permettono i lavori ed altre caratteristiche tecniche, potremmo avviare un PROGRAMMA di RECUPERO in tempi brevi, che denotino la volontà dell'Amministrazione Comunale, della proprietà F.S., ecc., di un programma reale di immediata realizzazione.

Queste INSULAE, una volta avviato il tema base, il MASTER PLAN sulle aree delle ferrovie, possono essere spostate in altre aree. Questa ipotesi di modularità e costruzione in ferro contiene in sé due valenze:

- il ferro è materiale riciclabile
- il taglio strutturale le rende riutilizzabili anche per altre funzioni.

Un programma quindi molto complesso dal punto di vista progettazione e tecnologia che presenterebbe a Roma una possibilità non di effimero ludico ed irriciclabile ma di effimero riusabile a valenza CIVICA.

LE STRUTTURE ED IL SISTEMA COSTRUTTIVO DELLA "INSULA" 31X60

1 Descrizione planivolumetrica

Il fabbricato "insula" in oggetto è compreso in un parallelepipedo di dimensioni 31x60 m. in pianta con un'altezza di m.20 e vincolato al suolo in modo puntuale tramite pile. Il fabbricato, posizionato in altezza con il piano intradossale del livello più basso a quota +7.0 m. dal piano rotabile della linea ferroviaria sottostante, si sviluppa su cinque livelli. Il primo di essi è completamente libero da strutture verticali così da consentirne la massima flessibilità d'uso.

2 Descrizione del sistema costruttivo e della concezione strutturale

2.1 Le fondazioni

Una campagna geognostica e geotecnica potrà definire i parametri necessari per il progetto delle fondazioni delle pile. In particolare, relativamente alla tipologia, queste potranno essere di tipo profondo - realizzate con pali di grosso diametro o micropali, a seconda della vicinanza ad edifici o strutture preesistenti - o di tipo superficiale, qualora i saggi effettuati sul terreno ne denotassero una adeguata capacità portante. E' evidente che per contenere le dimensioni della zona d'impronta di fondazioni che ricadano immediatamente a ridosso della linea ferroviaria, sarà opportuno adottare fondazioni di tipo profondo su micropali, anche al fine di limitare il disturbo in fase d'esecuzione.

2.2 Le scelte di progetto

L'edificio ha una impostazione strutturale costituita da telai trasversali che si ripetono a passo costante di 7.5 m. impostati su due travi longitudinali (lunghezza=60 m.), poste in alto, che appoggiano sulle pile costituite dai corpi scala/ascensore. Più in dettaglio il fabbricato ha una impostazione strutturale di crescita longitudinale chiaramente leggibile dalle due travi laterali tipo ponte e nel passo costante dei telai trasversali a questi appesi. In questo modo è possibile superare la linea ferroviaria sia parallelamente che trasversalmente ad essa e realizzare un fabbricato flessibile per posizione, avendo gli appoggi su punti diversi.

2.3 Descrizione delle strutture

Le strutture portanti verticali principali sono costituite da nuclei in C.A./Acciaio aventi funzione di "pile". Le due travate laterali sono costituite da cassoni reticolari realizzati con tubi di acciaio. Su queste sono appoggiate delle travi reticolari d'acciaio ad interasse di 7.5 m. e di altezza pari all'intero ultimo livello.

Le strutture dei piani inferiori (anch'esse in acciaio) sono costituite da pilastri (con funzione di tiranti) e travi - in modo da realizzare telai trasversali - e sono appese alle travi trasversali superiori. Il livello più basso, completamente libero da strutture verticali è realizzato su travi reticolari di luce pari alla larghezza del fabbricato ed appoggiate a strutture reticolari laterali appese alle "travi ponte" superiori.

Gli impalcati sono realizzati con strutture secondarie e terziarie costituite da profilati d'acciaio. Su questi elementi sono appoggiati i pannelli solaio che potranno essere realizzati sia in lamiera grecata solidarizzata con getto di calcestruzzo, sia da elementi in c.a.p., sia con elementi in cls vibrato.

In ogni caso i solai saranno realizzati con giunti "a secco", in modo tale da permettere la loro rimozione senza opere di demolizione. Tutte le strutture in acciaio delle "insulae", sia principali che secondarie, potranno essere disassemblate seguendo un ciclo inverso a quello permesso la realizzazione.

Anche tutte le strutture portate, sia interne che esterne, sono concepite con gli stessi criteri di massima facilità di posa in opera e rimozione. Si prevedono quindi pareti perimetrali tipo "curtain-wall", pareti interne prefabbricate tipo "placo" e pavimentazioni leggere o flottanti.

Nota dell'Arch. Bulian

Il suo intervento è conservativo (è un funzionario) ma se un Comitato di esperti appoggiasse un progetto di ripristino tecnologico-impianistico (molto parziale) sarebbe grande incentivo alla trasformazione dell'attuale "negativo mix antropologico" che abita, in qualche modo, nell'area di Termini, nonché un forte aumento di capacità di attrazione.

IL PROGETTO DI SISTEMAZIONE DELL'AREA NORD-OCCIDENTALE DELLE TERME

Nella zona nord-occidentale del complesso è stato affrontato e più volte approfondito il progetto di riunificazione delle Terme con l'eliminazione del primo tratto della via Cernaia e lo studio delle possibili alternative dell'attuale sistemazione viaria. Il progetto prevede anche lo spostamento della via Romita per creare una zona antistante alla parte delle Terme occupata dal Magistero e dalla Rotonda Angolare, oltre ad un piano per la sistemazione dell'area archeologica, delle aule adiacenti e delle "olearie" che dovrebbero essere riconnesse mediante un corretto percorso di visita.

E' da ricordare come lo spostamento/eliminazione della via Romita sia stato già approvato dalle competenti autorità comunali, ma i tempi di realizzazione, nonostante le reiterate assicurazioni, rimangono estremamente vaghi.

Di questo progetto si sono realizzate solo le parti più strettamente dipendenti dalla Soprintendenza, come il restauro e l'allestimento della sala dell'ex Planetario in cui sono state esposte le sculture delle Terme Imperiali romane, in particolare delle Terme di Caracalla e di Diocleziano ed inoltre i due famosi bronzi: il Principe ellenistico ed il Pugilatore, probabilmente riutilizzati nelle Terme di Costantino sul Quirinale. Il restauro-sistemazione dell'Aula adiacente all'ex Planetario (ex cappella di S. Isidoro in Thermis) che ospita la mostra "Sacellum Herculis" aperta al pubblico solo per un breve periodo e la sistemazione dell'area archeologica circostante.

Sono altresì in corso interventi, che saranno proseguiti nell'ambito della legge "Roma Capitale", per il recupero delle "olearie" ad una funzione preferibilmente museale considerandone la particolare qualità architettonica e storica.

La recente acquisizione del Museo delle Cere, permette forse di guardare con più ottimismo alla realizzazione di una parte importante del progetto che contempla l'acquisizione del corpo occupato dal Magistero e, come detto, l'eliminazione del primo tratto di via Cernaia.

Nel progetto, relativamente al Magistero ed alle aule adiacenti, si prevedevano delle destinazioni collegate all'esposizione di materiali archeologici, laboratori di restauro, magazzini visitabili, sale di esposizione etc.

Il porticato ottocentesco, che ospitava il museo delle Cere doveva essere "liberato" diventando così elemento di collegamento con l'area archeologica.

Area
Foro



Il cortile interno adiacente al "Tepidarium" veniva valorizzato e collegato visualmente alle aule verso la via Cernaia, mediante la demolizione di un corpo di fabbrica moderno utilizzato dal magistero.

Era anche ipotizzato l'abbassamento della quota del cortile fra i granari Gregoriani e le aule Termali, originariamente di servizio alle Terme in quanto destinato alle funzioni di riscaldamento degli ambienti e dell'acqua delle piscine sussidiarie.

L'ipotesi progettuale, affinata recentemente, consentirebbe di accedere tramite l'antico portale posto accanto all'ingresso a Santa Maria degli Angeli, risalente all'epoca di Clemente XIII, da un lato alle grandi aule adiacenti alla Basilica ed all'area archeologica, dall'altro alle Olearie ed al livello inferiore della Rotonda angolare, permettendo così la rilettura delle strutture romane e dei granari pontifici.

Tutta questa zona potrebbe inoltre essere collegata, una volta eliminata la via Cernaia, alla parte centrale del Museo Nazionale attraverso un passaggio, già eseguito, direttamente collegato al grande chiostro della Certosa realizzando così un percorso continuo di visita tutto interno al Museo.

IL SISTEMA URBANO CENTRALE NELL'AREA DELLA STAZIONE TIBURTINA

Il sistema urbano centrale TIBURTINA è il composito di due aree:

- il comparto SDO-PIETRALATA
- l'area ferroviaria della STAZIONE TIBURTINA.

Entrambe sono un punto emergente di due realtà progettuali romane in atto. L'area di Pietralata esprime la testata dello SDO più vicina al Centro Storico e forse è la prima tappa per la realizzazione del vasto sistema DIREZIONALE orientale. L'ambito ferroviario attorno alla Stazione Tiburtina è il punto focale, lo spazio intermodale più caricato di Roma e la sua definizione stabilisce lo standard di qualità urbana per l'intero programma di urbanizzazione attiva delle aree F.S. a Roma.

Sembra opportuno che queste due tematiche siano altamente correlate. Anzi una progettazione unitaria dei principi fondanti è da perseguire.

Centralità romana da dilatare e nuovo urbano da radicare sono i due temi del Sistema urbano TIBURTINO. Per realizzare questo doppio obiettivo è necessario operare su un ambito dimensionale notevole e dotarlo di un complesso di funzioni che elevi il luogo a catalizzatore di aggregabilità urbana alla scala elevata.

La testata Pietralata si esprime in circa 20 ettari. L'area ferroviaria dell'ambito Tiburtino si esprime in circa 88 ettari, di cui 43 proposti per le opere di conversione urbana. Le aree a verde previste nella fascia ad ovest si estendono per circa 20 ettari. Le altre aree urbane accorpate coprono circa 400 ettari. Complessivamente questo sistema urbano si estende su circa 90 ettari. E' una dimensione fisica significativa.

Dista Km. 4,8 in linea d'aria dal Campidoglio e circa Km. 6, sempre in linea d'aria, dall'Anulare.

Questi sono comunque dati statistici. E' l'analisi del DINAMICO insito in quel luogo che carica di enorme valenza quegli ettari.

Le quantità di servizi per le mobilità esistenti e previsti nello spazio Tiburtino sono enormi. I programmi delle F.S. prevedono l'arrivo al Tiburtino delle linee Alta Velocità, delle linee nazionali e del progettato sistema ferro urbano. E' il centro principe della Mobilità ferro a Roma che deve trasformarsi in centro intermodale ATTREZZATO.

Questo tema richiede sia il potenziamento della rete viaria, sia la creazione di spazi intermodali attrezzati in questo ambito. L'altro potenziamento da attivare è, oltre ai servizi legati al sistema ferro, nel programma di valenze funzionali logicamente legati ai due temi base che esprimono la vocazione del luogo:

- come SEDE dell'arrivo del ferro a Roma dall'Europa e dall'Alto Lazio
- come luogo-cerniera che collega SDO e Centralità romana.

A questi due punti si deve aggiungere una necessità: a Roma manca una focalità urbana complessa al di fuori del Centro Storico; le dimensioni e l'implicita valenza intermodale permettono al Sistema urbano Tiburtino di aspirare a questo ruolo.

POTENZIAMENTO VIARIO

Il potenziamento della rete viaria coinvolge l'intero settore Nord-Est romano. Essenzialmente si esprime in:

1. Potenziamento della attuale tangenziale, via raddoppio della stessa sul lato Nord. L'ambito fra le 2 tangenziali nell'area della Stazione Tiburtina si esprime in circa () ettari. La nuova linea tangenziale si collega allo snodo per la linea Roma-Aquila lungo il perimetro delle aree ferroviarie. Questa tangenziale supera Ponte Lanciani e potrà esprimere altri potenziamenti versi Nord.
2. Nuova radiale che dalla Via Tiburtina, di fronte al Verano, si dirama nella direzione di Piazza Croce Rossa, allacciandosi all'unica infrastruttura degna nel centro consolidato. Il prolungamento della Via Livorno fino alla nuova tangenziale collega lo spazio Piazza Bologna al nuovo assetto viario dello SDO.

POTENZIAMENTO INTERMODALITA'

Sono stati previsti 3 PUNTI INTERMODALI per fluidificare lo scambio con la nuova viabilità potenziata e il viario, complesso programma funzionale previsto. I tre punti intermodali previsti possono realizzare sia lo scambio gomma-ferro, cioè una funzione locale, sia fungere da drenaggio di mobilità individuale verso il Centro Storico che da e per l'area Metropolitana.

I tre punti sono localizzati onde interessare tre aree urbane diverse. Due hanno funzioni pressoché identiche, ma si attestano a servire 2 aree urbane diverse. Il punto intermodale localizzato nell'area antistante la Stazione Tiburtina ed attualmente usata come parcheggio a raso, può "SERVIRE" la mobilità proveniente dalla Centralità.

Sono previsti parcheggi per auto e per BUS. E' prevista una STAZIONE per i PULLMANS con i relativi servizi pubblici. Questo spazio realizza l'arrivo della nuova radiale da Nord, nel centro consolidato. Da questo snodo potrà ripartire una nuova struttura viaria radiale che si colleghi al sistema interrato che collega Piazza Croce Rossa a Piazza del Popolo.

La funzionalità intermodale è completata da un assetto di spazi pubblici dislocati su più livelli. Una copia dello spazio architettonico della Piazza di Spagna (si perdoni l'accostamento) corredato da servizi pubblici, culturali e commerciali che permettono di salire dalla quota +25 alla quota +47 circa, dove si sviluppa il grande spazio assembleare che collega lo SDO-Pietralata. I dati base di questo punto sono:

– PARKING-POSTI AUTO – PARKING POSTI PULLMAN

Lo spazio intermodale sito a lato della via di Portonaccio ripete lo schema precedente. Serve il lato opposto della città. Può bloccare pullman che pervengono da Est e da Nord.

Il terzo punto intermodale è situato a fianco della via del Monti Tiburtini. Lo snodo viario riceve il prolungamento della Via Livorno, è collegato alla nuova tangenziale ed al ponte Lanciani. Lo snodo è stato risolto su più livelli. Al centro dello snodo è stato ubicato un parcheggio a Silos. Sopra il parcheggio a Silos è stato previsto un Eliporto.

LE PRIME ANNOTAZIONI PER IL PROGRAMMA FUNZIONALE

PROGRAMMA VALENZE FUNZIONALI DEL SISTEMA URBANO TIBURTINO

Questo programma deve avvalersi sia delle valenze intermodali della Stazione Tiburtina, sia della valenza della testata SDO - Pietralata, fondendole in un unicum, funzionale sia alla riduzione di negatività che all'aumento di qualità urbana a Roma. Il Programma si può articolare sui seguenti punti:

CREAZIONE DI VALENZE FUNZIONALI ALLA SCALA EUROPEA
CREAZIONE DI VALENZE FUNZIONALI ALLA SCALA METROPOLITANA
CREAZIONE DI VALENZE FUNZIONALI ALLA SCALA URBANA
CREAZIONE DI VALENZE FUNZIONALI ALLA SCALA DEL QUARTIERE.

LA DEFINIZIONE DEGLI SPECIFICI FUNZIONALI PUO' PARTIRE DALL'ESAME DELLE NECESSITA' PIU' EVIDENTI:

- ALLEGGERIRE CARICHI SU TERMINI
- APPROFITTARE DELLA "TIBURTINA VALLEY"
- APPROFITTARE DEL POLMONE URBANO VERANO
- APPROFITTARE DELLA NECESSITA' DEL POLO UNIVERSITARIO
- APPROFITTARE DELLA NECESSITA' DEL POLO SANITARIO
- APPROFITTARE DELLA NECESSITA' DELLA CONDIZIONE NEGATIVA DEL POLO ARTIGIANALE SAN LORENZO
- APPROFITTARE DELLA NECESSITA' O, MEGLIO, CARENZA DI SENSO URBANO CHE PENALIZZA LO SPAZIO DALLA PALMIRO TOGLIATTI ALL'INFERNO VERSO EST

UN SECONDO PASSAGGIO PUO' ELENCARE LE VOCAZIONI "LOGICHE" RISPETTO AL CONTESTO, SOPRATTUTTO LA VICINANZA CON L'UNIVERSITA' ED IL POLICLINICO.

UN ELENCO PUO' ESSERE ESPRESSO FINALIZZANDOLO A TRE
VOCAZIONI:

IL LUOGO ROMANO DELLA FORMAZIONE
(LA CONNESSIONE FRA INDUSTRIA E UNIVERSITA')

LO SPAZIO A FUNZIONI INTEGRATE A VALENZA
INTER-QUARTIERE

LO SPAZIO A VALENZA EUROPEA

ATTREZZATURE COLLEGATE ALL'UNIVERSITA' DELLA SAPIENZA:

- CENTRI FORMAZIONE PROFESSIONALE
- SERVIZI CULTURALI (Biblioteche, Cineteche, etc.)
- OSSERVATORI SOCIALI
- ATTREZZATURE MANCANTI ALLA SAPIENZA (Aule, Istituti Universitari)

SPAZIO PER FUNZIONI PUBBLICHE INTER-QUARTIERE:

- SERVIZI PUBBLICI
- NEO-SANITARIO

STAZIONI F.S.

SPAZI PEDONALI ATTREZZATI, "IL LUDICO MEDITERRANEO":

- PIAZZE, PROMENADES URBANE COPERTE, SPAZI LUDICI TEATRI
ALL'APERTO

DIREZIONALE

LABORATORI LEGATI ALL'INDUSTRIA E ALLA RICERCA UNIVERSITARIA

PRODUZIONE SOFTWARE

EDILIZIA ALBERGHIERA

COMMERCIO AL DETTAGLIO, RISTORO

RESIDENZE STUDENTI

VERDE

PARCHEGGI

VIABILITA'