

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"

AMBITI: VIA CUPA

VIA GALLA PLACIDIA

STAZIONE METRO QUINTILIANI

Con il contributo della Camera di Commercio di Roma



PREFAZIONE

L'obiettivo dell'iniziativa promossa dall'ACER è stato quello di promuovere e di stimolare, anche grazie al contributo della Camera di Commercio di Roma, un dibattito sulla rigenerazione urbana ritenuta attualmente, non solo un'opportunità per promuovere e rilanciare un settore produttivo fondamentale per l'economia della nostra città e della nostra Regione, ma anche e soprattutto, per individuare un sistema per intervenire sulle aree degradate, su territori eterogenei e su un patrimonio edilizio esistente ormai obsoleto (e quindi non più a norma), dismesso (in molti contesti cittadini), abbandonato o non più utilizzato per la sua originaria funzione.

Il Concorso si è basato sulle opportunità offerte nel Lazio dalla legge regionale 7/2017, richiedendo di mettere in campo idee, supportate da un'analisi di fattibilità economica, per intervenire su una parte di Roma - individuata in tre zone specifiche (Galla Placidia, Stazione Metro Quintiliani e via Cupa) - rappresentativa di analoghe situazioni presenti nella Città dove si riscontrano i medesimi problemi legati ai trasporti, alla qualità della vita ed alle funzioni presenti non più coerenti con le esigenze della collettività.

L'obiettivo è stato quello di innescare, attraverso il Concorso, processi virtuosi che si prefiggono la ricerca di soluzioni atte a ricucire parti della Città attualmente frazionate, ad implementare la rete dei servizi pubblici e ad inserire attività produttive e attività commerciali che possano coesistere con il sistema abitativo.

Auspichiamo che le idee proposte possano offrire un concreto contributo affinché le amministrazioni avviino quanto prima i processi rigenerativi per le nostre città.

IL PRESIDENTE DELL'ACER
ING. NICOLO' REBECCHINI



***Concorso di idee
per la rigenerazione dell'ambito Tiburtino***

Progetto realizzato con il contributo della Camera di Commercio di Roma



Camera di Commercio
Roma

IL SOGGETTO PROPONENTE

Da oltre settant'anni l'ACER – Associazione Costruttori Edili di Roma e Provincia, associa le piccole, medie e grandi imprese edili di Roma e Provincia. L'ACER è tra le più rappresentative strutture territoriali dell'ANCE (Associazione Nazionale dei Costruttori Edili), aderente a Confindustria, ed è componente dell'organizzazione regionale ANCE LAZIO-URCEL. Grazie alle oltre tremila imprese iscritte, l'ACER rappresenta una realtà imprenditoriale storicamente molto radicata ed economicamente rilevante per la Provincia di Roma. L'ACER svolge, oltre ad attività per la tutela e la crescita imprenditoriale della categoria, un ruolo attivo e fortemente propositivo per la definizione, congiuntamente alle Amministrazioni Pubbliche e alle altre forze produttive e sociali, di politiche per lo sviluppo sostenibile delle città e del territorio.

L'Associazione offre assistenza e informazioni nei settori di attività rilevanti per le imprese del comparto: Lavori Pubblici, Urbanistica e Edilizia Privata, Problemi del Lavoro e Sindacali, Sicurezza del lavoro, Problemi tributari, civilistici e amministrativi. L'ACER assiste le imprese associate attraverso i propri uffici, organizza seminari e incontri di informazione e aggiornamento sull'evoluzione del settore edilizio a livello tecnico e legislativo.

L'Associazione, di intesa con le Organizzazioni sindacali di settore, stipula il contratto integrativo provinciale per i dipendenti di imprese edili.

Nel corso degli anni l'Associazione e le rappresentanze sindacali del settore hanno, altresì, istituito e tuttora gestiscono pariteticamente, due Enti Bilaterali: la Cassa Edile di Mutualità ed Assistenza, che offre prestazioni mutualistiche ed assistenziali a 40.000 lavoratori della provincia di Roma e ai loro familiari; il CEFME/CTP che opera nel settore della formazione professionale delle maestranze e dei tecnici d'impresa, nonché in quello della sicurezza e della prevenzione infortuni.

Il Bando

Il bando di riferimento è:

Bando per il sostegno alla competitività delle imprese e per lo sviluppo economico del territorio 2018 - I edizione pubblicato dalla Camera di Commercio di Roma.

Il settore di riferimento è:

Supporto alle piccole e medie imprese per il **miglioramento delle condizioni ambientali** (L. n. 580/1993, art. 2, lett d ter).

LO SCENARIO

L'area oggetto del progetto è ricompresa all'interno del piano particolareggiato di Tiburtino che interessa una superficie di circa 170 ettari, delimitata a nord dalla Via Tiburtina, ad est da Via dei Fiorentini, a Sud dalla A/24 e ad ovest da Via di Portonaccio.

Il piano particolareggiato del Tiburtino è uno degli ambiti in cui si sarebbe dovuto sviluppare, secondo il PRG del '65, il Sistema Dimensionale Orientale della città, che avrebbe dovuto ospitare la direzionalità pubblica e privata di Roma, liberando, in particolare, il centro storico.

Sono note le vicende urbanistiche che hanno portato ad una rivisitazione del progetto iniziale, così come sono evidenti le attuali condizioni del luogo.

L'edificazione presente è localizzata prevalentemente lungo la Via Tiburtina e la Via di Portonaccio, ed è caratterizzata da una forte eterogeneità, con forte presenza di fabbricati industriali ed artigianali, anche dismessi o in stato di abbandono.

In questo contesto un ruolo importante è rappresentato dalla Stazione Tiburtina e dalle recenti trasformazioni delle zone limitrofe dove, ad esempio, si è insediata la nuova sede della BNL Paribas, e dove è stata avviata la trasformazione dell'ex deposito ATAC di Via della Lega Lombarda.

Lo scenario complessivo, pur avendo notevolissime potenzialità, di sviluppo si presenta in uno stato di forte degrado.

IL PROGETTO

Il progetto ha l'obiettivo di stimolare la riqualificazione di una importante ma degradata area della città di Roma ricompresa nel territorio del Tiburtino.

L'iniziativa prevede una prima fase, già avviata entro i termini stabiliti dal bando, consistente in un concorso di idee, rivolto a ingegneri ed architetti nonché a società tra professionisti, alle società di ingegneria e a tutti i soggetti prestatori di servizi di ingegneria ed architettura, attraverso il quale ricevere proposte innovative per favorire la riqualificazione di quella specifica porzione del territorio e, conseguentemente, favorire lo sviluppo e la crescita del sistema imprenditoriale delle piccole e medie imprese dell'area di riferimento e più in generale del territorio romano.

Il concorso si prefigge, in particolare, di incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, accompagnare la diffusione delle attività commerciali per le piccole e medie imprese, migliorare la qualità ambientale ed architettonica dei luoghi e promuovere le tecniche di bioedilizia più avanzate.

Inoltre obiettivo preminente sarà anche quello di promuovere, incentivare e realizzare, al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini, la rigenerazione urbana intesa in senso ampio e integrato comprendente, quindi, aspetti sociali, economici, urbanistici ed edilizi, anche per promuovere o rilanciare un territorio soggetto a situazione di disagio o degrado sociale ed economico.

Ulteriore aspetto di studio sarà quello di incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, favorire il recupero delle periferie, accompagnare i fenomeni legati alla diffusione di piccole attività commerciali, anche dedicate alla vendita dei prodotti provenienti dalla filiera corta, promuovere e agevolare la riqualificazione delle aree urbane degradate e delle aree produttive, con presenza di funzioni eterogenee e tessuti edilizi disorganici o incompiuti nonché di complessi edilizi e di edifici in stato di degrado o di abbandono o dismessi o inutilizzati o in via di dismissione o da rilocalizzare.

In tale maniera si potrà qualificare la città esistente, limitare il consumo di suolo, aumentare le dotazioni territoriali mediante l'incremento di aree pubbliche o la realizzazione di nuove opere pubbliche ovvero il potenziamento di quelle esistenti, nonché favorire la mobilità sostenibile.

Si auspica poi il perseguimento degli obiettivi legati all'aumento della sicurezza dei manufatti esistenti mediante interventi di adeguamento sismico, di miglioramento sismico nonché di favorire il miglioramento della qualità ambientale e architettonica

dello spazio insediato, promuovendo le tecniche di bioedilizia più avanzate ed assicurando più elevati livelli di efficienza energetica e lo sviluppo delle fonti rinnovabili.

Infine l'obiettivo di fondo delle proposte sarà anche di individuare le ricadute economiche ed imprenditoriali riferite all'ambito di intervento.

Lo studio che i partecipanti dovranno affrontare, che comprenderà anche un profilo sulla fattibilità tecnica ed economica, dovrà riguardare tre zone specifiche richiamate nel bando di concorso e che sono rappresentative di tante analoghe situazioni nel territorio romano ove coesistono, a stretto contatto, situazioni di estremo degrado e porzioni di nuova edificazione attraverso le quali sarebbe possibile innestare processi di riqualificazione in grado di attirare nuove funzioni e, conseguentemente, nuove opportunità di crescita economica e di sviluppo di nuove imprese.

La proposta di riqualificazione dell'ambito oggetto di concorso dovrà, quindi, come detto, coinvolgere tutte le zone individuate nella cartografia allegata al bando e potrà essere articolata sia in un unico ambito di intervento, ovvero, in distinti ambiti, uno per ogni zona individuata dal bando di concorso.

L'iniziativa del concorso di idee prevede un corrispettivo in denaro per le migliori tre proposte per complessivi 18.000 Euro.

Le proposte pervenute verranno esaminate da una specifica commissione composta da 5 membri, uno nominato dall'ACER, uno da Roma Capitale, uno dalla Camera di Commercio, uno dall'Ordine degli Architetti e, infine, uno dall'Ordine degli Ingegneri.

Le proposte verranno valutate dalla Commissione sulla base dei seguenti obiettivi:

- soluzioni urbanistiche ed architettoniche per il contesto di riferimento;
- miglioramento della qualità urbana ed ambientale, con particolare riguardo alla razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente ed alla riduzione del consumo di suolo;
- rigenerazione, anche nell'ottica della rifunzionalizzazione, con particolare riferimento a destinazioni atte a generare occupazione;
- implementazione e/o potenziamento dei servizi pubblici e delle infrastrutture;

- carattere innovativo della proposta.

Concorso di idee per la Rigenerazione dell'ambito Tiburtino

Proposte partecipanti al Concorso

1. *Proposta* di Giovanni Puglisi
2. «*Gerico*» di Frank Zander
3. «*Genius loci*» capogruppo Giorgio De Romanis in rappresentanza di: Giorgio Stampa, Sonia Squintu, Francesco Coletta
4. «*NEXTIBURTINO*» capogruppo Giovanni Paolo Tesei in rappresentanza di: Maria Vittoria Tesei, Flavio Martella, Domiziana Scipioni
5. «*No borders*» capogruppo Enrica Sperduto in rappresentanza di: Annunziata Paolino
6. «*Il filo Urbano*» capogruppo Chiara Tiberti in rappresentanza di Maja Bottari, Alessandra Petocchi, Roberta Capasso, Simone Barbieri
7. «*Trilogia del Tiburtino*» di Guido Maurizio Urbani
8. «*Parco Tiburtino*» capogruppo Valerio Cruciani in rappresentanza di: Silvia Austeri, Silvia D'Alessandro, Federica Cecchi, Michele Devito, Marta Giannini, Chiara Gianquitto
9. *Proposta* capogruppo Francesco Colarossi in rappresentanza di: Paolo Colarossi, Luisa Saracino, Alessio Scarale, Marta Bizzoni
10. «*Città e paesaggio incarnano valori*» capogruppo Antonella Bonavita in rappresentanza di: Alessandro Bruccoleri, Francesco Foppoli, Piero Fumo, Pier Luigi Mattera, Gaia Remiddi
11. «*Ambito Tiburtino*» di Sonia Pizza
12. *Proposta* di Andrea Pellegrino

Concorso di idee
per la Rigenerazione dell'ambito Tiburtino

Elenco dei premiati

1° classificato

Progetto **"Ambito Tiburtino"**
Arch. Sonia Pizza

2° classificato

Progetto **"Trilogia del Tiburtino"**
Arch. Guido Maurizio Urbani

3° classificato ex aequo

Progetto **"Il filo Urbano"**
Arch. Chiara Tiberti
Capogruppo in rappresentanza di:
Maja Bottari
Alessandra Petocchi,
Roberta Capasso,
Simone Barbieri

3° classificato ex aequo

Progetto **"Parco Tiburtino"**
Arch. Valerio Cruciani
Capogruppo in rappresentanza di:
Silvia Austeri,
Silvia D'Alessandro,
Federica Cecchi,
Michele Devito,
Marta Giannini,
Chiara Gianquitto

ESITO CONCORSO TIBURTINO

MOTIVAZIONI DEI PREMI DELLA COMMISSIONE GIUDICATRICE:

1. proposta B2 "Ambito Tiburtino" (1° classificata)

Individua nella "Co-creazione" lo strumento per pianificare collegialmente tra professionisti e istituzioni governative locali. Il modello agevola una pianificazione "dalla base" attraverso l'uso di piattaforme digitali.

La partecipazione riduce così i rischi dell'investimento sia pubblico che privato.

Si propone una progettazione edilizia fatta di strutture semplici e modulabili per consentirne un facile adattamento alle rapide trasformazioni delle tecnologie e del mercato.

La messa a sistema delle aree verdi costituisce il connettivo aggregante della comunità dei residenti, promuovendo, al contempo, con spazi multifunzionali, anche l'integrazione sociale.

Viene data grande importanza alla qualità architettonica spronandone una aperta competizione.

E' stata posta particolare attenzione alla interconnessione tra le tre aree di intervento attraverso sostenibili ipotesi di potenziamento e integrazione di infrastrutture esistenti.

Le diverse funzioni proposte per le aree oggetto del concorso: il parco innovativo per Galla Placidia e il Polo per Ricerca a Quintiliani, trovano una perfetta sintesi nello studio urbanistico dei tessuti nel "Cortile Urbano" di via Cupa, dove un consistente intervento di demolizione e ricostruzione è prodromo di una rigenerazione sia economica (perché sostenibile) che urbana in linea con il contesto adiacente.

2. Proposta A7 "Trilogia del Tiburtino" (2° classificata)

La proposta punta alla rilettura della sperimentazione progettuale mantenendo come obiettivo finale la concreta fattibilità realizzativa, pur riducendo la parte creativa della sperimentazione progettuale.

La formula ripercorre originariamente vie certamente già note: un master plan, un modello dello stato di fatto ed uno di intervento, dal profondo carattere metodologico.

La stretta aderenza all'utilizzo delle normative esistenti ne fanno un modello di buona realizzabilità legale ed amministrativa, oltre che di sostenibilità economica nella realizzazione delle opere.

Al fine di rendere funzionale la rigenerazione urbana nelle tre aree esaminate, vengono proposte destinazioni d'uso specifiche per ciascuna di esse.

Pur apparendo tale scelta di carattere impositivo - atteggiamento desueto per una certa vigente visione programmatica, oggi tendente ad una ampia condivisione - se la proposta assume il coraggio di promuovere destinazioni d'uso obbligate è perché le stesse vengono desunte da una approfondita analisi del territorio.

Ecco quindi rinascere l'Isolato Artigianale a via Cupa, l'Agglomerato Produttivo a Galla Placidia e l'insediamento Commerciale a Quintiliani.

Anche la pianificazione economico-temporale entra nel modello operativo, dividendo e inserendo l'insieme del programma di rigenerazione in singoli comparti operativi, autonomi nell'attuazione, ma perfettamente inseriti nel quadro generale organizzativo dello spazio urbano.

3. Proposta A6 "Il filo urbano" (3° classificato ex aequo)

Come recita la relazione introduttiva alla proposta, i tre protagonisti del modello di sviluppo urbano proposto, sono: il cittadino, il suolo e il patrimonio edilizio esistente.

E' su questo tipo di approccio che si è sviluppata la profonda e attenta analisi del territorio sede della rigenerazione richiesta.

Pertanto la ricerca, il dibattito, l'analisi dei luoghi, il confronto attivo con le associazioni di quartiere, hanno gettato le fondamenta del modello di progettazione le cui finalità sono riconducibili a temi fortemente aggregativi e ben localizzati nelle aree interessate, miranti a favorire il rilancio dell'economia di zona e, infine, a rafforzare, migliorandole, le condizioni del tessuto sociale.

Gli interventi di rigenerazione previsti si potrebbero definire di natura sartoriale, ovvero piccoli, mirati e calibrati, prediligendo alla programmazione territorialmente estesa una puntuale azione di riqualificazione attraverso una molteplicità di micro interventi.

Se da un lato la proposta risulta estremamente aderente al rispetto della natura sociale dei luoghi – tanto è che ne migliora decisamente l'aspetto estetico ed il decoro urbano, oltre a risultare coerente con le attività già presenti rieditandone addirittura di antiche (centro ittigenico) – questa, tuttavia, non assolve del tutto il tema della ricollocazione delle aree rispetto al più ampio contesto urbano per la non esaustiva soglia di attenzione posta al sistema infrastrutturale cittadino.

4. Proposta A8 "Parco Tiburtino" (3° classificato ex aequo)

L'idea portante della proposta, sostenuta da un solido intervento alla mobilità, è rappresentata dalla ricucitura del vallo ferroviario presente lungo l'asse della via Tiburtina, che metta in interconnessione le aree oggetto del concorso.

E' stata, poi, posta particolare attenzione alla qualità architettonica che viene efficacemente rappresentata e inserita in un ampio sistema del verde, vero comun denominatore dell'intervento urbanistico.

I concorrenti non esitano a proporre una "bonifica" della tangenziale est elevandola ad asse portante del sistema ambientale.

Il verde è inteso, non solo come arredo - appropriatosi di parte delle aree ferroviarie ed inserito in un sistema definito "Ferroverde" - ma, si spinge fino al rimboschimento urbano con l'intento di diventare un esteso parco pubblico tematico.

Gli edifici si staglieranno così nello skyline della città in chiave naturalistica per diventarne parte e rappresentarne continuità verticale.

Si tratta, pertanto, di una proposta per un vivere soft, equilibrato e sano, supportato da una mobilità sostenibile e leggera di tipo ciclopeditonale e meccanizzata di superficie.

Una siffatta ipotesi progettuale induce a coltivare la speranza di un miglioramento della qualità del vivere e del desiderio del raggiungimento di un nuovo equilibrio sociale. Lascia ovviamente aperto il dibattito sul rapporto economia - investimenti e obiettivi di sviluppo.

L'ipotesi progettuale apre la porta alla inevitabile riflessione sulle finalità da raggiungere visto il notevole impegno di risorse pubbliche necessarie allo scopo e alla formulazione di nuovi strumenti normativi di non facile edizione, ma la sfida è anche questa e il guanto è lanciato.

Conclusioni

Dopo un'attenta valutazione delle proposte pervenute, la Commissione giudicatrice si è a lungo confrontata su quale di esse avesse centrato gli obiettivi esplicitati nel bando.

Naturalmente, essendo un concorso di idee, la lettura principale è stata rivolta alla visione urbanistica che le stesse hanno proposto come modello di crescita innovativa, economicamente sostenibile e, per quanto possibile, in aderenza alle normative attuative vigenti.

Non di meno però, anche la formulazione di ipotesi progettuali creative, in grado di dare una lettura del concetto di rigenerazione urbana più innovativa, ha suscitato interesse e riflessioni.

La scelta perciò non si è dimostrata facile né scontata.

Ha prevalso la proposta B2 alla quale è stato riconosciuto il primo premio.

La Commissione ne ha ritenuto particolarmente interessante e convincente il lavoro operato sulla trasformazione dei tessuti esistenti, con particolare riferimento all'ambito di via Cupa ove, la realizzazione dello spazio centrale definito "Cortile Urbano", ha saputo ridisegnare un ambiente esteticamente di qualità senza privarlo di funzionalità ed equilibrio economico.

Il concorrente ha utilizzato per l'ambito di via Cupa un metodo di intervento di tipo puntuale e lo ha posto in interconnessione con gli altri due ambiti attraverso sostenibili opere di infrastrutturazione viaria e percorsi verdi, offrendo una metodologia progettuale riproponibile in altri ambiti di sviluppo urbano.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE GIUDICATRICE

ARCH. GIANCARLO GORETTI

COMMISSIONE GIUDICATRICE

- Arch. Giancarlo Goretti
Presidente, nominato dall'ACER
- Dott. Lorenzo Bellicini
nominato dalla Camera di Commercio di Roma
- Ing. Giuseppe Carluccio
nominato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma
- Arch. Georg Josef Frisch
nominato da Roma Capitale
- Arch. Vito Rocco Panetta
nominato dall'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Roma e Provincia

Proposta

di Giovanni Puglisi

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"

RELAZIONE DI FATTIBILITÀ ECONOMICA

IMPATTO AMBIENTALE E RICICLO DEI MATERIALI IMPIEGATI

La costruzione dei manufatti previsti nei tre punti di intervento hanno tra loro un comune denominatore : quello del minore impatto acustico e della salvaguardia della qualità dell'aria dato il minore movimento previsto delle terre e quindi dell'inquinamento dell'aria dovute alle polveri prodotte e al metodo di realizzare le nuove costruzioni dove si prevede la quasi scomparsa dell'uso del cemento e sabbia ,essendo stati programmati nei tre i punti di intervento materiali assemblabili e componibili come l'acciaio,il vetro,pannelli prefabbricati,l'alluminio ecc. che vengono prodotti altrove, e assemblati in cantiere . I materiali usati possono essere riciclati per altre future iniziative.

La creazione di "Isole Pedonali" permetterà inoltre di evitare l'uso delle auto private contribuendo a mantenere l'aria più pulita Per la mobilità è presente una notevole rete di piste ciclabili che viste le non grandi dimensioni delle aree interessate senza salite oltretutto permettono il loro uso frequente e preferibile da parte di tutti gli utenti e lavoratori.

MODIFICA DELL'IMPIANTO VIARIO DELLA ZONA

La proposta nel punto 2 e 3 prevede lo spostamento verso Est della via Gallia Placidia ai bordi delle aree interessate in modo da assicurare una delle priorità previste :quella della esclusione totale delle auto dalle isole pedonali. Per questa modifica stradale non vi sono grosse difficoltà in termini Urbanistici ne tantomeno di fattibilità costruttiva in quanto non esistono nelle zone limitrofe interessate al nuovo percorso abitazioni e ostacoli di altra natura davvero importanti. Nella valutazione degli eventuali espropri si deve tenere comunque presente la grande importanza che tale intervento riveste per la riqualificazione per tutto il Quartiere Tiburtino per cui sono da considerarsi "compatibili" eventuali espropri e quindi il trasferimento di piccole attività private.

TRASPORTI DEI MATERIALI DI COSTRUZIONE

La presenza della A24 nelle immediate vicinanze assicura l'approvvigionamento veloce dei materiali necessari alla realizzazione dei tre interventi senza causare ingorghi al traffico nel quartiere intero. La creazione di aree preposte al deposito dei materiali da costruzione all'interno delle isole pedonali permetterà di avere un controllo sul traffico dei camion di trasporto controllando il quotidiano uso dei materiali e provvedendo alle necessità immediate del cantiere .Le suddette aree di stoccaggio dei materiali alla fine dei lavori saranno finalizzate a verde pubblico e attrezzato.

COSTI PREVISTI DI MASSIMA

1) ARTIGIAN CITY -Area disponibile (ml.220 x 80)- mq.17.600

Area costruita ml.173 x 10 ml x 8 (h) = Mc.13.840 -Area mq.3.760 -parcheggio- verde -strada -pista ciclabile

Edifici completi di tutti gli impianti mc.13.840 x Euro 600/mc = Euro 8.304.000

Opere Complementari: parcheggio - verde - strada - pista ciclabile - Imp.Fogne ml.450 x E.700 = Euro 315.000 COSTO TOTALE Euro 8.304.000 + Euro 315.000 = Euro 8.619.000

2) SMART CITY- Area disponibile ml.550 x 380 = mq.210.000/2= Mq.105.000

n.24 Piramidi - (Area 10 x 10) x H./3=Mc 333 x 24 =mc7.992 x Euro 600/Mc=Euro 4.795.200

Adibiti a: Uffici - Sede di Imprese -Negozi - Ristoranti - Bar - Alloggi in Convenzione con Studenti -Sale per la Musica (Incisione e Registrazione Profes.) - Biblioteca Musicale

N.4 Sale Coperte (ml 20 x ml 30) da mq.600 x 4 =mq.2.400 x ml.5,00 (h) = mc.12.000 x Euro 600 = Euro 7.200.000

N.1 Teatro Aperto -Area mq.2.512 x Euro150 = Euro 376.800

N.1 Mercato Coperto Area mq.100 x 12 x 4 (h) = mc.4800 x Euro 400 = Euro 1.920.000

Opere Complementari :

Area Parcheggio ml.110 x12 x 2 = mq.2.640 x Euro 150 = Euro 396.000

Area Pedonale intorno alle Piramidi ml.10 x 110 x 4 =Mq.4.400 x Euro150 = Euro 660.000

Area centrale con n.2 fontane Mq.3300 x 2 =mq.6.600 x E.150 =Euro 990.000

Piazza Centrale mq.4.900 x E.150 = Euro 735.000

Percorso Espositivo dei Writers ml.110 x 5 x 2= mq.1.100 x Euro 150 =Euro 165.000

Pista ciclabile - Perimetro ml.2.116 + Corsia centrale ml.550 x 2 = ml.1.100

Corsie verticali ml.380 x 2 = ml.760 + 350 x 2 = ml.700 - Corsia Orizzontale ml.450

Totale- ml.2.116 + ml.1.100 + ml.760 + ml.700 =ml..4676 x Euro 100= Euro 467.600

Strada centrale a due corsie ml.550 x 10 = mq.5.500 x Euro 200 = Euro 1.100.000

Giardino Botanico Mq.18.500 x Euro 50/mq= Euro 920.000

Totale SMART CITY : Euro 4.795.200 + Euro 7.200.000 + Euro 376.800 + Euro 1.920.000 +

Euro 396.000 + Euro 660.000 + Euro 990.000 + Euro 735.000 + Euro 165.000 + Euro 467.600

+ Euro 1.100.000 + 920.000 = TOTALE Euro 19.725.600

SPORT CITY

Area disponibile ml.550 x 380 = mq.210.000/2= Mq.105.000

Costruito n.24 Piramidi - (Area 10 x 10) x H./3=Mc 333 x 24 =mc7.992 x Euro 600/Mc=Euro 4.795.200

Adibiti a: Uffici - Sede di Imprese -Negozi - Ristoranti - Bar - Alloggi per Atleti in Convenzione con il CONI e Studenti Universitari - Sale per Incontri di squadre - Biblioteca dello Sport

Area Parcheggio ml.110 x12 x 2 = mq.2.640 x Euro 150 = Euro 396.000

Area Pedonale intorno alle Piramidi ml.10 x 110 x 4 =Mq.4.400 x Euro150 = Euro 660.000

Area centrale con n.1 fontane Mq.3300 x 2 =mq.6.600 x E.150 =Euro 990.000

Corsie verticali ml.380 x 2 = ml.760 + 350 x 2 = ml.700 - Corsia Orizzontale ml.450

Totale- ml.2.116 + ml.760 + ml.700 =ml..3576 x Euro 100= Euro 357.600

N.2 Sale Coperte (ml 20 x ml 30) da mq.600 x 2 =mq.1.200 x ml.5,00 (h) = mc.6.000 x Euro 600 = Euro 3.600.000 Adibite a: Sale Conferenze - Cinema - Teatro - Discoteca

1) Piscina Olimpionica con Copertura rimovibile con telo in Poliestere per Estate e Inverno (ML.50 x 25) -Euro 700.000

2) Stadio Coperto (ml .150 x ml.70 con Tribune e Servizi Igienici) (Pallav- Basket - Pugil - Hockey) Euro1.200.000

3) n.4 Campi da Tennis :Euro 50.000 x 4 = Euro 200.000

4) n.1 Campo di calcio regolare con Tribune su tre lati Euro100.000

5) n.3 Campi da Calciotto Euro 30.000 x 3 =Euro 90.000

6) n.3 Servizi per lo Sport(Spogliatoi-Bagni ml.10 x ml.5 x ml.3) mc.450 x Euro 600=Euro 270.000

7) n.1 Laghetto per la pesca sportiva da ml.50 di diametro Euro.30.000

Totale: Euro 4.795.200 +Euro 396.000 + Euro 660.000 + Euro 990.000 + Euro 357.600 + Euro

3.600.000 + Euro 700.000 + Euro1.200.000 + Euro 200.000 + Euro100.000 + Euro 90.000 +

Euro 270.000 + Euro.30.000 =Euro 14.998.000

SERVIZI PER IL QUARTIERE

Asili-Nido -Case per anziani - Pronto Soccorso- Case di Accoglienza per le Donne -ML.140 X ml.10 x 3 (H) =Mc.16.800 x Euro 600 = Euro 11.080.000

3) FARM CITY (Villaggio Agricolo) Area mq.105.975

N.20 Serbatoi di acqua piovana e ricavata dai pozzi artesiani N.20 x 50.000= 1.000.000

Magaz. e Stabilimenti per la Produz. di Alimenti Vegetali ML.400 x ml.10 x 8(h)=mc.32.000 x Euro 600/mc=Euro 11.200.000

Stand permanenti della vendita al pubblico :ml.280 x 10 x 8(h) =mc22.400 x Euro600/mc=Euro 11.440.000 -Piano Terra Stand vendita dei prodotti -Ristorazione -Piano primo residenze dei lavoratori.

Copertura per la raccolta dell'acqua piovana che alimenterà le serre.di mq. 31.400 in pannelli di Policarbonato di ml.2,00 x 1.25 da mm.8 - N.12.560 pannelli x Euro 230 = Euro 2.888.800

N.24 Serre per la coltivazione di fiori - frutta - ortaggi - verdura ml.100 x10 x 5(h) Euro 27.600 x 24 = Euro 662.640

Area Pedonale intorno ai Magazzini e stand e piazza centrale: mq24.200 x Euro 150/mq = Euro 1.630.000

Pista ciclabile a doppio senso di mt 5- Perimetro ml.814 x Euro 100/mq= Euro 81.400

Strada centrale a due corsie ml.450 x 10 = mq.4.500 x Euro 200 = Euro 900.000

Totale :1.000.000 + 11.200.000 + 11.440.000 + 2.888.800 +662.640 +1.630.000 +81.400+900.000

Totale Euro 29.802.840

TOT.GEN. Euro 8.619.000 +19.725.000 + 14.998.000 + 11.080.000 + 29.802.840 = Euro

84.224.840 A questo importo deve essere aggiunto il costo per lo spostamento della strada di via Gallia Placidia che gira intorno ai due punti n.2 e 3

RELAZIONE DESCRITTIVA

Premessa: la mia proposta progettuale nell'ambito del quartiere Tiburtino punta alla creazione di tre zone ben distinte tra loro proprio in virtù della loro differente destinazione d'uso ma al contempo ad unirle tramite un percorso alternativo alle strade normali come quello di una pista ciclabile a doppio senso dove ci sia incorporata e al contempo separata una corsia esclusiva per il "running" per avere maggiore autonomia per entrambi gli utenti. La cosa che distingue e unisce questi tre interventi è la loro completa pedonalizzazione con divieto di circolazione delle auto, moto. E' prevista l'entrata nella strada che divide le due aree delle sole ambulanze, vigili del fuoco e forze di polizia.

Punto 1) **"ARTIGIANATO CITY"** L' intervento che si prevede di realizzare nell'ambito del punto 1 di minore dimensione rispetto agli altri individuati sulla cartografia, il sottoscritto propone di realizzare un centro espositivo permanente alto come costruzione (mt.10,00) al massimo due piani, dedicato esclusivamente all'artigianato in tutte le sue forme espressive con particolare riferimento alla ricerca sia di materiali che di componenti di arredamento in generale. L'altezza interna è prevista di mt.4,00 in tutti gli ambienti in quanto al piano primo sono previsti i laboratori di lavorazione e magazzini dei materiali e al piano terra lo spazio espositivo dei manufatti realizzati al piano superiore. Le tecniche di costruzione si riallacciano a quelle previste per la Smart City sotto descritte.

Punto.2) "SMART CITY." e "SPORT CITY" + "GIARDINO BOTANICO" E SERVIZI DI QUARTIERE"

Nel secondo intervento proprio per la sua area più grande di cui è dotato propongo l'insediamento in due distinte aree di pari entità di due "Cittadelle": quella a Nord a sua volta suddivisa in due zone: la prima dedicata all'innovazione e alla ricerca tecnologica e all'intrattenimento dei cittadini chiamata per metà **"SMART CITY"** per l'altra metà alla **FOOD CITY**. Ai lati di questa realtà sono previsti i servizi di quartiere come asili, biblioteca, case per anziani, scuole di musica, pronto soccorso, aree verdi dedicate agli animali ecc. e un giardino botanico aperto al pubblico.

La seconda metà dell'area dedicata allo Sport in generale è chiamata appunto **"SPORT CITY"**

Punto 3) " FARM CITY"

In questa area si propone la creazione di un centro agricolo costituito da una serie di serre che producono ortaggi, pomodori, frutta, ecc. che a Km zero veramente forniscono il mercato di vendita dei prodotti situato direttamente ai lati della piazza centrale dell'intervento. Alle spalle della piazza centrale sono collocati invece gli ambienti preposti alla lavorazione e confezionamento di confetture, succhi, ecc. prodotti nelle serre. In alcune di esse sono prodotti anche piante da ornamento e fiori che sempre a Km .0 possono rifornire il vicino mercato del Verano e altri punti del quartiere. Le tecniche di costruzione si riallacciano a quelle previste per la Smart City sotto descritte con la differenza che non ci sono costruzione di forma piramidale ma solo con copertura piana in quanto tutta l'area è coperta dalla vela in pannelli di vetroresina o plexiglas.

Descrizione delle "SMART CITY"

Nella **"SMART CITY"** "Cittadella Laboratorio" premessa ad introdurre a Roma la concezione di una città con comunicazione, qualità e sviluppo intelligenti che nasce quasi come una entità antitetica alla periferia storica confinante con il quale continua comunque a dialogare e ad interagire proprio per la sua prossimità, ma che da sola rappresenta un vero "volano" trainante verso l'innovazione per tutta il quartiere Tiburtino e la Città di Roma nel suo complesso, con l'adozione delle nuove tecnologie (con specifico riferimento a quelle ICT).

Molto spesso le tecnologie ICT grazie alla loro pervasività, caratteristica che ne permette la facile integrazione con un ampio novero di altre tecnologie (al punto da assumere anche il ruolo di collante), sono considerate la spina dorsale di un'infrastruttura ormai irrinunciabile in grado di rendere la città "smart," ovvero di ottimizzare il consumo di risorse e di fluidificare i flussi che l'attraversano (cose, persone, dati). In altri termini sono viste come enzima e catalizzatore di un'ottimizzazione dei processi sia in termini di efficacia che di efficienza per rendere in sostanza la

vita delle persone sempre più agevole e al passo con i tempi. Quindi la nostra “Cittadella Laboratorio” diventa una anteprima operativa alla introduzione nella realtà quotidiana delle tecnologie in adozione nelle **“SMART CITY”**. Oggi in Italia abbiamo solo poche realtà urbane che hanno intrapreso questo percorso e si stanno avvicinando sempre più al concetto di cui stiamo parlando; esse sono Perugia, Ancona, Trento, Trieste, Torino e Rimini. Lo scopo del progetto con la realizzazione della Cittadella Laboratorio è proprio quello di favorire l’Educazione dei cittadini Romani ad essere **“Smart Citizens”**. In tutto questo però ci si dimentica che le città sono popolate da persone che, nel loro agire, sono spinte da motivazioni e aspettative, desideri, bisogni; individui che possiedono propri stili e non ritengono che la qualità della vita possa ridursi esclusivamente all’ottimizzazione dei flussi e dei consumi, benché ne sia una parte importante. Sono quelle stesse persone che nei secoli hanno contribuito alla stratificazione del DNA culturale che marca la differenza tra le città europee e quelle dei nuovi mondi. Ne segue, quindi, che le tecnologie saranno in grado di rendere una città davvero smart solo quando queste si popoleranno di “smart citizens”, ovvero di individui che si sentiranno tali non solo perché avranno appreso le tecniche di ottimizzare ma perché avranno la sensazione di vivere una vita qualitativamente soddisfacente sotto tutti i punti di vista. Non a caso si sente un gran bisogno di un modello multidimensionale dell’esperienza che possa fungere da riferimento e in cui venga dato il giusto rilievo sia alle caratteristiche personali (experience styles) che a quelle del contesto, che, infine a quelle dei processi. Peraltro, una città che riesce a far sentire i propri cittadini smart è anche una città che stimola naturalmente la partecipazione, oltre a nuovi approcci al “learning”...anche tra i visitatori temporanei (turisti). In tutti i report e modelli di “smart city” l’educazione è vista come un fattore abilitante in grado di incidere sulla qualità della vita esclusivamente in termini infrastrutturali e funzionali: densità di scuole, erogazione di contenuti e servizi tramite infrastrutture di rete a banda più o meno larga, capacità di produrre le “skill” necessarie al funzionamento del sistema...e similari. La mia proposta nasce quindi proprio con lo scopo di creare un “avamposto” nella città di Roma per l’educazione dei suoi abitanti alla conoscenza ed all’approccio delle nuove tecnologie.

1 Quesito: Obiettivo di qualità architettonica, funzionale, morfologica, e di qualità sociale.

Nella “Cittadella laboratorio “SMART-CITY” vengono realizzate ed esposte tutte le nuove tecnologie (con specifico riferimento a quelle ICT) che andrebbero installate nelle nostre città e in quei quartieri nuovi. Le nuove frontiere a cui dobbiamo mirare sono quelle della Comunicazione interattiva, Gestione del risparmio energetico a tutti i livelli (residenze, servizi, infrastrutture, ecc) e minore impatto ambientale con lo sviluppo dei metodi di riciclo dei rifiuti per la produzione di energia a basso costo.

Qualità Architettonica :

Per quanto riguarda il quesito posto dal primo punto si è pensato e abbiamo optato di rispettare anzitutto l’altezza media degli edifici che insistono nel centro storico e nelle aree circostanti adottando per evitare viste traumatiche e troppo invasive, una altezza contenuta nei nuovi edifici da mt.6,50 per le piramidi ad un max di mt.10 rappresentata dai quattro teatri a disposizione sia dei cittadini per le assemblee in generale, che degli operatori economici per riunioni di lavoro. La scelta di materiali come l’acciaio il vetro e l’alluminio elementi di estrema modernità ed attuali nell’architettura moderna in questo ambito potrebbe sembrare una forzatura ma l’intervento mira a creare una immagine di città comunque proiettata nel futuro che però non disdegna di mischiarsi con segni di “rimembranze storiche” inserite ad Hoc e collegata comunque alla vicina periferia con cui confina.

Efficienza antisismica

La forma piramidale adottata permette in termini antisismici di scaricare gran parte di tutto il peso della costruzione ai quattro vertici della base, dando una maggiore stabilità nel sopportare eventuali scosse telluriche e sicuramente anche nel caso di forti piogge e vento di non offrire proprio per la sua inclinazione a 45° molta resistenza alla spinta degli elementi naturali. Le travi imbullonate permettono inoltre di sopportare in caso di scosse telluriche con andamento in senso orizzontale (quelle più pericolose) che in senso verticale, il movimento ondulatorio che verrebbe smorzato e attutito in buona parte dalle piastre di collegamento delle travi, e dalle molle di plastica che

avvolgerebbero la filettatura dei bulloni che serrano le piastre alle travi permettendo uno spostamento delle travi rispetto al proprio asse senza causare la rottura dei bulloni.

Efficienza statica e risparmio sui costi di costruzione: In termini statici la qualità dei materiali adottati come le travi in acciaio (zincate contro l'usura e l'attacco di agenti patogeni e praticamente indistruttibili) è assoluta.

Facilmente imbullonabili tra loro e quindi al bisogno intercambiabili le travi rimangono ideali sia per il loro trasporto sia per la messa in opera al momento della costruzione (tipo meccanico) rendendo la loro installazione molto economica. Internamente le travi si possono ricoprire con materiale di plastica ignifuga finto-legno.

Impatto Ambientale :

In termini di "Impatto Ambientale" la costruzione di queste strutture piramidali non prevede l'uso di cemento né di altri materiali inerti prodotti dalle cave. Solo per le fondamenta dei punti di appoggio sono previsti pozzetti di cemento armato prefabbricati installati previo scavo apposito nel terreno. All'interno di questi elementi prefabbricati vengono alloggiati tratti di travi di acciaio zincato con sezione a doppio T inglobati con una gettata successiva di calcestruzzo al pozzetto interrato. Su queste travi andranno successivamente imbullonate tramite apposite piastre le travi perimetrali e quelle facenti parte della struttura perimetrale di elevazione a cui sarà appoggiata tutta la successiva struttura dei solai e delle pareti perimetrali.

Quindi è sicuramente un sistema che permette la riduzione dei tempi di costruzione in quanto tutti gli elementi possono essere costruiti prima altrove e successivamente solo assemblati in cantiere.

Non sono previsti grandi scavi per le fondazioni in quanto le piramidi poggiano e scaricano il loro peso solo sui punti di appoggio che stanno ai vertici e al centro dei lati. Il pavimento flottante che interessa tutta l'area di intervento permette il passaggio e la riparazione di ogni tubazione, fibra ottica, condutture ecc. ai quali saranno collegati tutti gli impianti. Questo pavimento sarà di cm.45 più alto rispetto al piano stradale.

Risparmio energetico :

Le pareti perimetrali delle piramidi sono supportate da travi portanti in acciaio zincato sulle quali poggia un telaio di alluminio dove poggiano due lastre di vetro speciale divise da una camera d'aria di cm.10. che ha la funzione di compensare il caldo o il freddo esterno trasmettendo a seconda la stagione aria calda o fredda prodotta dalle pompe di calore o con sistema di condizionamento naturale o con l'ausilio di split. Sulla lastra di vetro più esterna è collocata inoltre una pellicola speciale che produce energia elettrica. L'acqua che scorre sulle pareti delle piramidi viene convogliata e raccolta da appositi scoli perimetrali dove viene riutilizzata sia nelle fontane che per annaffiare le piante nelle aree verdi e alimentare un serbatoio centralizzato.

Nella copertura dei teatri previsti come punti di riunione per manifestazioni, ecc. è prevista la installazione di cupole emisferiche ricoperte da pannelli fotovoltaici curvi in modo da sfruttare tutta la luce del sole nel corso della giornata.

Raccolta dell'acqua piovana

Con la forma data alle costruzioni si prevede di raccogliere l'acqua piovana in apposite canalette poste a livello stradale che fanno confluire l'acqua in apposite serbatoi interrati con il compito di riserva strategica in caso di "siccità" periodica come sta accadendo da qualche tempo in Italia purtroppo troppo spesso. La stessa copertura del mercato agricolo prevista al punto 3 realizzata in pannelli di vetroresina potrà recuperare una buona quantità di acqua piovana che serve a sua volta per alimentare le serre per la coltivazione di prodotti agricoli e fiori oltre ad alimentare il laghetto previsto per la pesca sportiva. La stessa forma sferica delle serre tramite canalette poste ai lati serve a raccogliere l'acqua piovana che cade dall'alto che andrà sempre convogliata in serbatoi metallici smaltati interrati onde poter essere al momento riutilizzata tramite pompe di sollevamento.

Uso di elementi di arredo urbano nell'ambito delle nuove costruzioni:

Fari di Illuminazione

Sono previsti su ogni piramide un faro girevole a 180° che proietta luce "Led" colorata con filtri di colore diverso collocati sulle quattro pareti di vetro del faro.

Sono inoltre previsti sotto la cinta delle "Finte mura storiche e dei Bastioni" la presenza di faretti a luce Led orientati dal basso verso l'alto che rendono di sera le mura storiche più suggestive e più sicure come percorso serale per le persone. Sono previsti inoltre faretti Led che proiettano la luce verso l'alto per illuminare i pannelli artistici sottostanti prodotti dai Writers

Pannelli per mostre itineranti riservati alla creatività dei "Writers di Strada" ed altri artisti come pittori, scultori, e semplici studenti degli Istituti d'Arte.

Questi pannelli di plastica realizzati con materiale riciclato (bottiglie di plastica ecc) di dimensione ml.2,50 x ml.2,50 spessore di cm.2 sono usati come base per appoggiare le creazioni su carta dei "Writers" che avrebbero uno spazio per le proprie creazioni visibili da tutti, risparmiando i muri delle case o le pareti delle stazioni della metro, i treni ecc. Anzi si potrebbe istituire, come già esistono in altre parti d'Italia veri e propri concorsi con relativi premi riservati alle opere più meritevoli sotto il profilo artistico.

Qualità dello spazio pubblico –ambientale- sistema dei percorsi ciclo pedonali –parcheggi e sistemi di informazione.

Qualità dello spazio pubblico :

Affiancato alle Piramidi viene prevista l'istituzione di una fascia di verde attrezzato con destinazione di Parco Pubblico per gli abitanti del quartiere Tiburtino carente sotto questo aspetto dove di verde ne esiste purtroppo poco, Quindi nel verde attrezzato sono previste la installazione solo di piante, alberi, fioriere giochi per bambini, panchine per i pedoni in quanto tutta l'area è destinata esclusivamente ad uso pedonale e alla circolazione delle biciclette nelle apposite piste previste.

Arena per gli spettacoli :

Si prevede al centro dell'intervento la costruzione di una arena per gli spettacoli e manifestazioni con la sua copertura tramite tenso-strutture.

Percorsi pedonali e ciclistici :

Intorno alle piramidi insiste una area solo pedonale dove sono collocate due fontane per hanno la funzione di laghetto per i giochi delle barche dei bambini e la sera si trasformano in attrazione come polo visivo con giochi d'acqua e musica .La pista ciclabile molto ampia e articolata coinvolge tutta l'area di intervento permettendo ai ciclisti di spostarsi in sicurezza da una parte all'altra.

Parcheggi:

I parcheggi sono stati collocati ai margini della nuova struttura a contatto delle via centrale di comunicazione e isolati visivamente dalla vegetazione di alberi piantati ad hoc nel verde attrezzato.

Sistema di Informazione :

Le "mura storiche" stesse si possono sfruttare come punto di informazione visiva continua organizzata e gestita direttamente dal Comune con la installazione di pannelli luminosi uno di seguito all'altro su cui tramite sistemi computerizzati vengono trasmessi eventi di tutti i tipi e spettacoli di tutti i generi gratuiti per la popolazione o anche semplice pubblicità a pagamento per gli operatori privati. Come fosse uno schermo televisivo gigante che viene collocato su una struttura di supporto rigido di metallo sistemato a cavallo delle mura salvaguardando la consistenza della stessa muratura facendo risultare entrambi lati come un doppio schermo. Specie d'estate potrebbe essere sfruttato come cinema multisala gratis per tutti coloro che avrebbero interesse ad uscire la sera incentivandoli senza fare spendere un capitale ad una famiglia collocando magari delle panche di legno lungo il percorso. Oltre al cinema si potrebbero sempre lungo il percorso delle mura realizzare piccoli palchi di legno alternati agli schermi visivi, per esibizioni dal vivo di gruppi

musicali, di danza, e artisti di strada quali mimi, giocolieri che avrebbero spazi per le loro esibizioni.

3 Quesito: Obiettivo di qualità paesaggistica – ricucitura delle aree marginali o dequalificate

Per raggiungere la qualità paesaggistica e la fruibilità di spazi idonei al servizio di tutta l'area di intervento si propone lo spostamento di via Gallia Placidia facendola girare intorno all'area del punto 2 onde utilizzare tutta l'area occupata dalla strada e dalle aree circostanti per rendere isolato dal traffico della auto l'intervento stesso di riqualificazione di tutta l'area.

Stessa soluzione per quanto riguarda il punto 3 dedicato alla " **FARM CITY**"

PLANIMETRIA GENERALE DEL PUNTO N.2

AREA TOTALE
MQ.210.000SMART CITY
AREA MQ.105.000

LEGENDA

- | | |
|----|-----------------------------------|
| 1 | MERCATO "PORTA FORTISE" |
| 2 | GIARDINO PER GLI ANIMALI |
| 3 | N.24 CENTRI ESPRESSIVI PIRAMIDALI |
| 4 | PALCO DELL'ARENA PER EVENTI |
| 5 | VERDE ATTREZZATO |
| 6 | ZONA PEDONALE |
| 7 | PARCHING |
| 8 | LARGHETTO ARTISTICO PER SPORITIVA |
| 9 | AREA VERDE ATTREZZATA |
| 10 | PISTA CICLABILE |
| 11 | PASSAGGI PEDONI ELEVATI |
| 12 | SALE CONVEZIONI-TEATRO-CINEMA |
| 13 | VASCHE CON FONTANE |
| 14 | SERVIZIO QUARTIERE ARTELO NUDO |
| 15 | BIBLIOTECA-CASSA/PIRELLA-BOC |
| 16 | PERC. SPORITIVO WITBERS |
| 16 | SERV. KIDEN CAMP SPORTIVI |

MT. 100,00

SPORT-CITY
AREA MQ.105.000

SPORT-CITY

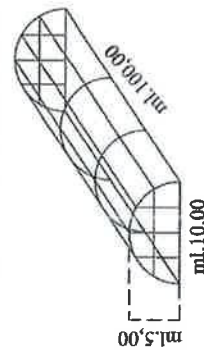
LEGENDA

- | |
|---------------------------------------------|
| PUNTI VIBRANTI MERCATO AGRICOLA |
| STRADA PRINCIPALE COORDINABILE |
| PISTA CICLABILE A DUE SENSI |
| MAGAZZINI PRODOTTI AGRICOLI |
| LABORATORI TRAF. PRODOTTI AGRICOLI |
| TORRE DELL'ENERGIA E SERBATOIO ACQUA |
| SERRE PER LA COLTIVAZIONE FIORE E PIANTI |
| SERRE PER LA COLTIVAZIONE ORTAGGI |
| SERRE PER LA COLTIVAZIONE DI POMODORI |
| SPAZIO PER LA CIRCOLAZIONE MERICI E PERSONE |

PLANIMETRIA GENERALE DEL PUNTO N.3- AREA MQ.105.975

FARM -CITY - PRODOTTI AGRICOLI A KM.0,00

SCHEMA DI UNA SERRA TIPO



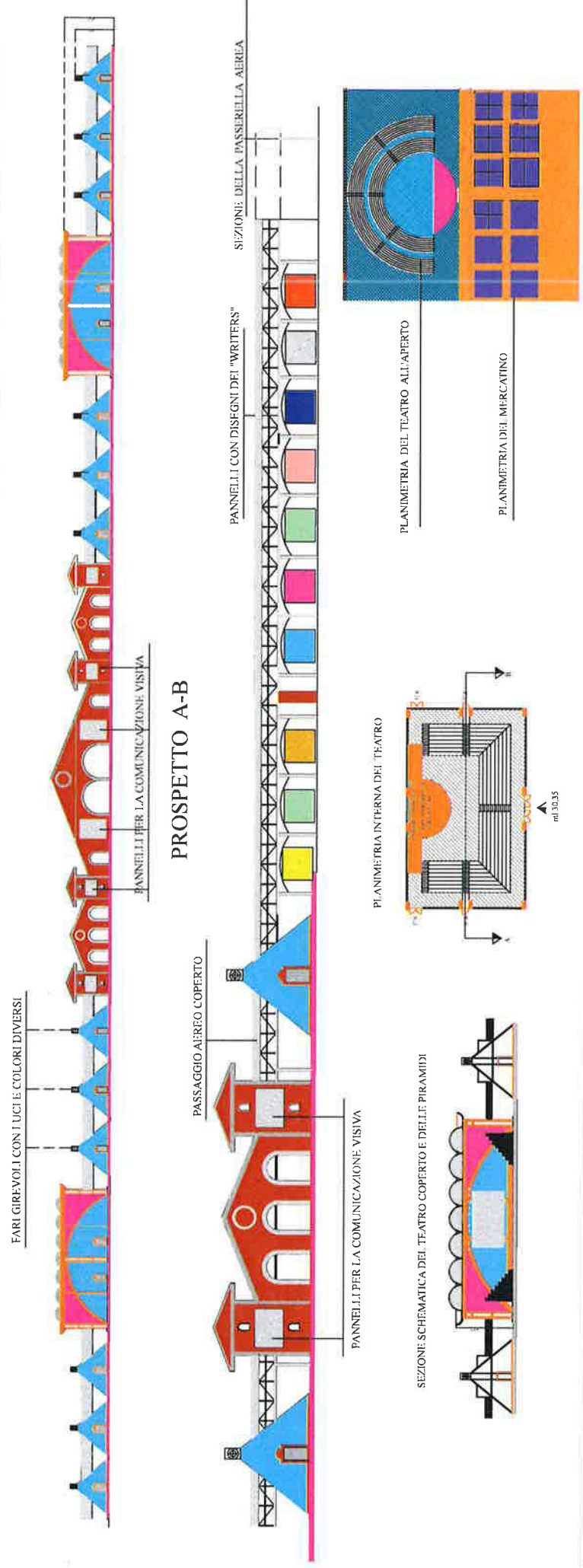
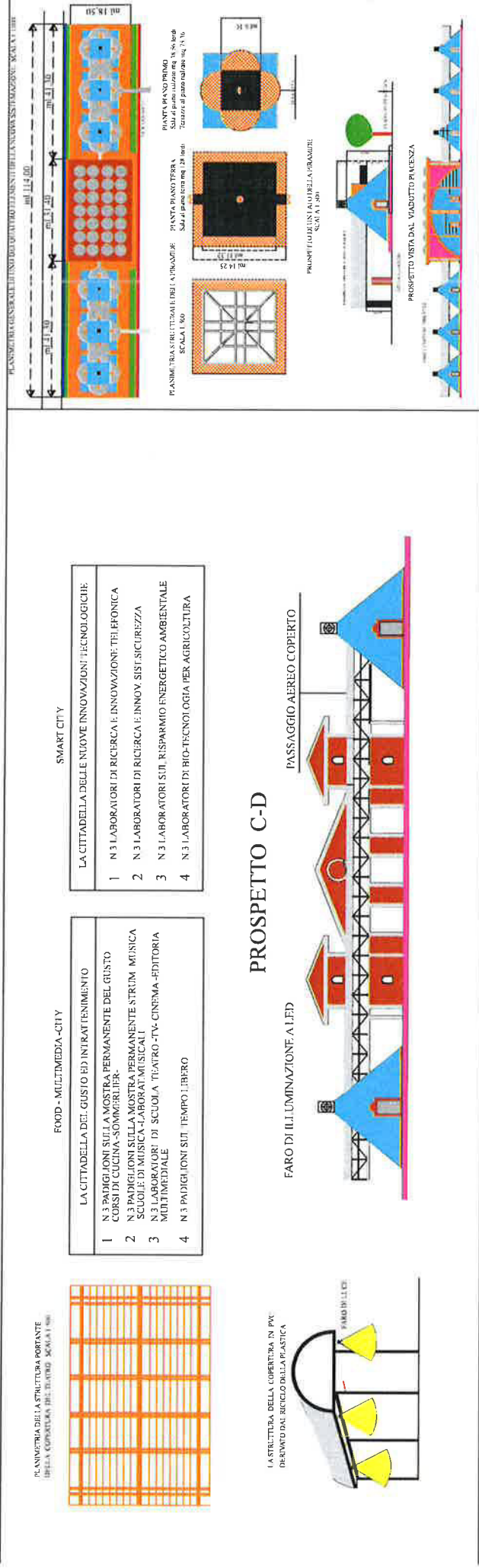
SERBATOIO ACQUA PIOVANA

PROSPETTO DELLA PIAZZA DEL MERCATO

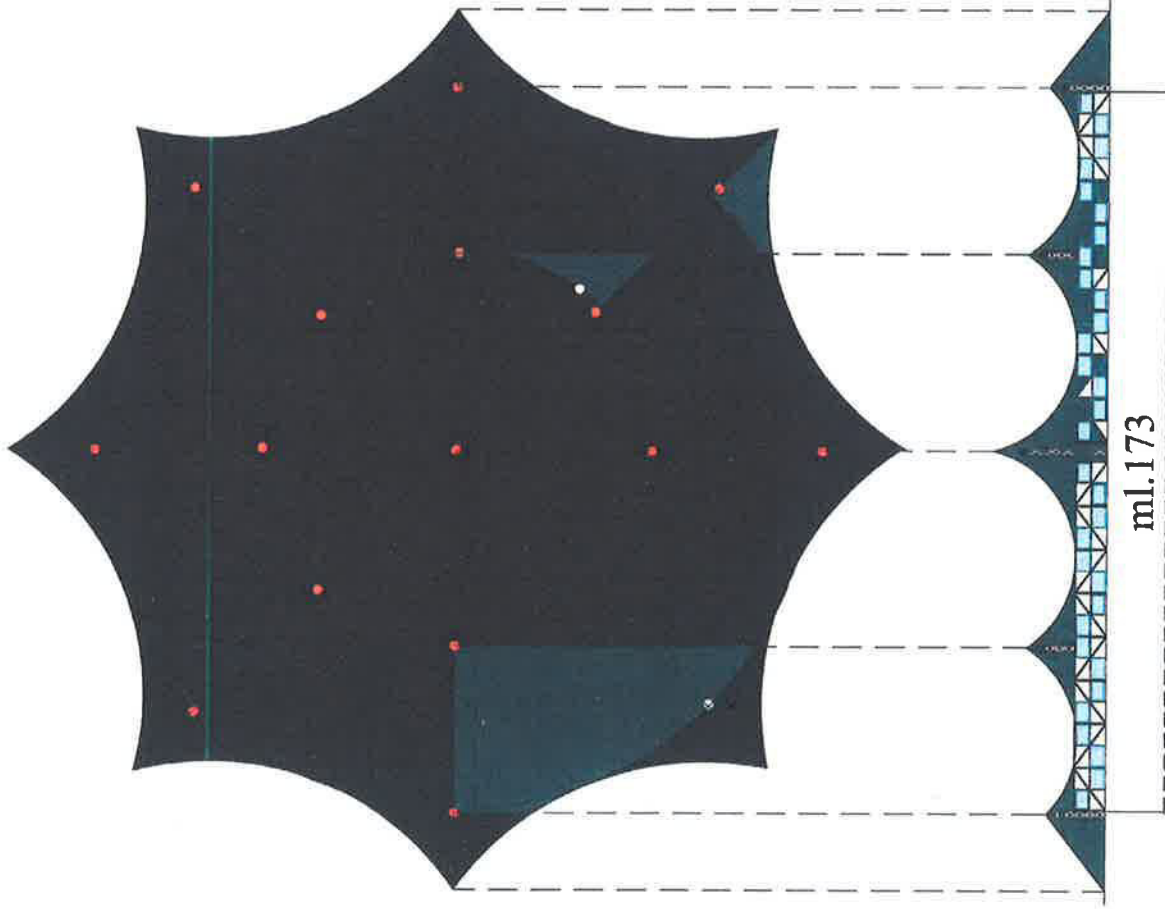
TORRE DELL'ENERGIA E COPERTURA IN FLEMINGAS PER RACCOLTIBE ACQUA PIOVANA DAL QUANTOGLIARI NEL QUARTIERE TIBURTINO



MT. 100,00



COPERTURA DELLA PIAZZA DEL MERCATO AGRICOLO DEL PUNTO 2

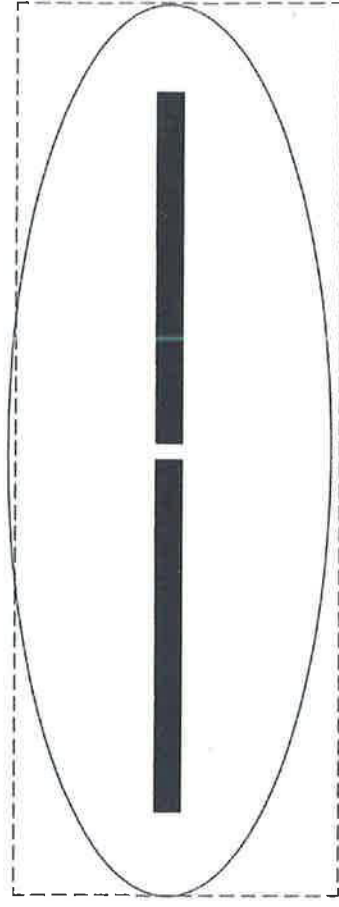


SEZIONE DELLA STRUTTURA DELLA COPERTURA

REALIZZATA CON PANNELLI DI POLICARBONATO O VETRORESINA

PLANIMETRIA GENERALE DEL CENTRO ARTIGIANALE

MT.100,00



MT.220,00

PROSPETTO DEL CENTRO ARTIGIANALE



«*Gerico*»

di Frank Zander

TITOLO: "GERICO"

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"

RELAZIONE DESCRITTIVA

ANALISI DI FATTIBILITA'

ZONA CAMPAGNA
ZONA CITTA'
"CORSI"



RELAZIONE DESCRITTIVA

CITTA'

E' il posto dove gli uomini s'incontrano. Ciò è la funzione essenziale della città. Affinché possa avvenire, gli spazi in cui ci muoviamo debbono essere accessibili ai nostri corpi, ai nostri sensi. Cioè: debbono essere in scala umana.

Il più bello dei modelli esistenti di città in scala umana è il centro storico di Roma. Realizzato attraverso i secoli, prima dell'epoca industriale. In questa nostra epoca industriale l'insediamento non viene più dimensionato secondo le capacità percettive dell'uomo, e con ciò entro le limitazioni che impone il corpo umano, ma secondo disponibilità tecniche. Esempio: si giunge comodamente anche al centesimo piano – ma certo non a piedi, con gli sforzi del nostro corpo.

Essendo gli insediamenti moderni edificati non più in scala umana, essi non portano allo spontaneo incontro fra le persone. Sono luoghi non personali, in cui ci si muove per qualche funzione pratica. Non sono più Città. Sono periferia. Un esempio eloquente ne è l'“Ambiente Tiburtino.”

Per „rigenerare“ tale quartiere, per dargli un carattere – unico, inconfondibile – bisogna farlo diventare „città,“ inserire gli elementi, in scala umana, accessibili ai nostri sensi. L'operazione deve avvenire entro due dimensioni distinte.

LA DIMENSIONE METROPOLI

In una Città sono necessarie due zone. Solo due. Una Zona Campagna, ed una Zona Città. La Zona Campagna non è parco, non è un fattore di costo. E', appunto, campagna, agricoltura, pascoli, boschi. Qualche cosa

potrà rendere, ma in ogni caso coprirà da se i costi ad essa legati.

Zone attualmente urbanizzate non si trasformano in campagna nel giro di pochi anni. Ovvio! Si tratta di una visione per una o piuttosto più generazioni. Diciamo per cento anni – una lasso di tempo che non può irritare Roma.

LA ZONA CAMPAGNA

E' destinata a diventare campagna. Le attività oggi esistenti continueranno a funzionare fino all'ammortimento dei capitali investiti. Da subito si impone il divieto di nuove costruzioni e di ampliamento di quelle esistenti. Si attua una progressiva limitazione del traffico, individuale e pubblico. Si conferisce alle aree dichiarate Zona Campagna un trattamento sempre più „verde.“ Ogni attività, eccettuata quella agricola, diventerà sempre meno conveniente. Si propone in questo studio di avviare tali aree ad un abbandono spontaneo verso la futura utilizzazione agricola. Con lo sviluppo della Zona Città lì si offriranno agli attuali operatori in Zona Campagna allocazioni alternative preferibili. La Zona Campagna deve estendersi attraverso tutta la metropoli, senza interruzioni. Essa deve essere raggiungibile da ogni posto della Zona Città a piedi, entro pochi passi.

LA ZONA CITTA'

E' una sola, molto articolata, internamente connessa nella sua totalità. L'animazione si concentrerà lungo certi percorsi che in questo studio, prendendo esempio dal centro storico di Roma, si chiamano „Corso“. Nell'Ambito Tiburtino, quest'asse di animazione viene nominato „Corso Tiburtino.“ Questi „Corsi“ formano una rete ininterrotta di animazione attraverso l'intera metropoli, in questo comparabili ai boulevards parigini.

La Zona Città non viene suddivisa in diverse subzone d'uso. Ovunque nell'unica Zona Città è ammesso ogni uso urbano, purché compatibile con l'abitazione. Un lotto può essere usato come palazzo signorile, come condominio popolare, come capannone industriale, come edificio per uffici o per negozi, come basilica. I campi sportivi sono collocati nella Zona Campagna. La suddivisione secondo categorie d'uso, nella città, non avviene in zone giustapposte, ma in strati sovrapposti.

Gli Strati d'Uso sono tre: Direttamente sopra la terra rimane il traffico e quanto ad esso connesso, come strutture di parcheggio, magazzini, capannoni industriali. Questo primo è lo „Strato Zoccolo.“ Ove questo confina con la Zona Campagna sarà occupato da usi rivolti al verde: scuole, cliniche, ospizi, abitazioni.

Allo Strato Zoccolo viene imposto una certa altezza. Nello studio presente la si propone con 8 metri. Ma, secondo le necessità, lo Strato Zoccolo potrebbe anche arrivare ad un'altezza di 18 metri, e ciò su 100 % del terreno dell'intera Zona Città.

Il solaio sopra lo Strato Zoccolo, strato come detto destinato a traffico ed industria, forma una distesa unica, il „Livello Urbano.“ Lì si muovono gli umani, senza macchine (che appunto sono nel sottostante Strato Zoccolo), senza puzze, senza chiasso, senza pericoli. Liberi. Sopra questo Piano Urbano si alza il secondo strato, lo Strato Urbano, che consiste in edifici in scala umana, con un'altezza fino a 15 metri. Lì si insediano attività rivolte al pubblico, negozi, esercizi, uffici. Sono possibili anche abitazioni. La presente proposta prevede un mezzo pubblico di cabine, all'altezza del primo piano dello Strato Urbano, che così non disturba la circolazione pedonale. Il „Gondolo.“ Esso formerà una rete ed opererà come fanno gli ascensori, senza conducente e gratis, eventualmente con propulsione magnetica ormai collau-

data che non crea né rumore né gas di scarico, né fili elettrici pericolosi. In questo modo qualsiasi punto dell'area „Ambito Tiburtino“ è comodamente raggiungibile senza veicolo a motore. Con ciò non si porrà più alcuna necessità di usare automobili, e ciò maggiormente per il fatto che il traffico motorizzato si svolgerà entro lo Strato Zoccolo, un ambiente non proprio attraente. La conseguenza è che l'Ambito Tiburtino non genererà più traffico.

Che il traffico urbano si muova in un ambiente chiuso dà la possibilità di depurare l'aria ivi contenuta. Ciò costa, chiaramente, ma si ottiene aria pulita nella città. Con la proposta qui presentata il traffico urbano si riduce comunque a poco.

Nello Strato Urbano si formano isolati che diventano l'elemento decisivo dello sviluppo urbanistico. Perché l'edificabilità del Terzo Strato, che qui si chiama „Strato Attico“, viene limitato in modo tangibile attraverso un'inclinata di 45% tracciata lungo il perimetro dell'isolato nello Strato Urbano. Così l'edificazione dello Strato Attico avviene entro involucri di forma piramidale.

Non ci sono subzone nell'unica Zona Città. Così non ci sono parametri di cubatura espressi in mc/mq. La limitazione qui proposta non è astratta, numerica, ma è concreta. Con l'inclinata di 45° i corpi edilizi sopra lo Strato Urbano praticamente non vengono più visti da chi passeggia sul Livello Urbano. In nessun caso gli edifici del Terzo Strato incombono.

In questo modo si ottiene in totale un nuovo volume edilizio enorme: lo Strato Zoccolo produce sull'intera area urbana un volume compatto, con un'altezza, come detto, da 8 a 18 m, quindi una cubatura da 8 a 18 mc/mq. Il seguente Strato Urbano ammette un volume alto 15 metri sul 100% dell'area privata, quindi fino ad un massimo ulteriori 15 mc/mq. Lo Strato Attico offre una potenzialità edificatoria che dipende dalla grandezza dell'isolato. Se

questo misura 100 x 100 m, la piramide può raggiungere un'altezza di 50 m – e ciò in aggiunta allo Strato Urbano (già conteggiato) e lo Strato Zoccolo (anche già conteggiato). Se l'isolato si estende su 200 x 200 m, l'altezza può raggiungere 100 m. La potenzialità edificatoria dello Strato Attico è quindi molto elevata. Insieme nei tre Strati della Zona Città è pertanto altissima, decisamente superiore ad attuali sviluppi intensivi. E ciò mentre migliora profondamente la qualità ambientale.

Naturalmente non possiamo costruire una piramide solida – non abbiamo il faraone. L'edificio sarà articolato all'interno del limite piramidale. Si presenta in questo studio una proposta di tipo edilizio. La Città sarà percepita come un intreccio di spazi, strade e piazze, in scala umana, sopra il quale, praticamente non visibile dal Livello Urbano, si alzeranno colline abitate. Colline verdi!

Tutti gli appartamenti nella Città ricevono luce ed aria, non esistono appartamenti malsani. Non c'è rumore di traffico né gas di scappamento. La Città si presenta con volumi edilizi che conosciamo, ed amiamo, come nel centro storico di Roma. In breve: il modello urbano qui presentato offre un ambiente molto migliore, sotto ogni punto di vista, rispetto all'attuale periferia, e ciò con un sostanzioso aumento dei volumi costruiti.

LA DIMENSIONE QUARTIERE

L'elemento decisivo è, come si è visto, l'Isolato. La proposta per la Rigenerazione segnala pertanto gli Isolati, seguendo il tracciato esistente, per ovvi motivi di praticità. Oltre al nuovo Livello Urbano indicato per la Via Tiburtina, che così diventa Corso Tiburtino, lo si propone per alcune altre strade ove costruire tale nuovo livello per estendere l'animazione urbana, cosa che avverrà in gran parte per iniziativa privata. Lungo queste strade, sopraelevato

all'altezza del primo piano della Strada Urbana, circola il già descritto Gondolo.

Questa rete di strade sopraelevate, il „Livello Urbano,“ parte da un'area che oggi è drammaticamente ostile alla presenza umana, davanti alla Stazione Tiburtina, occupata dal Terminal delle Autocorriere e, per aria, attraversato dalle varie corsie della Tangenziale Est. Si tratta del Settore 1 specificato nel bando del Concorso.

Il Terminale delle Autocorriere è un uso proprio da collocarsi nello Strada Zoccolo e sarà coperto da un solaio, il quale formerà il Livello Urbano, sul quale si creerà la „Piazza Nuova“ circondata da edifici in scala umana, che si presentano con le loro facciate.

Questa Piazza Nuova assumerà le funzioni che nella Roma storica svolgeva Piazza del Popolo: accoglie i visitatori. La Stazione Tiburtina infatti sta diventando un punto d'arrivo privilegiato di Roma, e nel caso presente lo è ancora di più per il nominato Terminale delle Autocorriere che si troverà direttamente sotto la Piazza Nuova. C'è inoltre la Metropolitana.

Questa Piazza Nuova diventerà uno dei luoghi significativi di Roma e, collegata attraverso il Corso Tiburtino con l'intero Ambito Tiburtino, assicurerà un'altissima attrazione all'intero quartiere.

ATTUAZIONE

La Zona Campagna, come già detto, sarà attuata nel giro di 100 anni. Non sono previsti investimenti da parte della mano pubblica.

La Zona Città subirà modifiche sostanziali, e ciò essenzialmente attraverso operatori privati. Un'opera pubblica è tuttavia indispensabile e deve essere realizzata immediatamente: il Livello Urbano. Nell'area dell'Ambiente Tiburtino si propone di costruire, a circa 8 metri sopra l'attuale Via Tiburtina, un nuovo livello, „Livello Urbano“,

riservato ai pedoni, ed il nuovo percorso sopraelevato viene qui chiamato „Corso Tiburtino.“

Con la realizzazione di quel Livello Urbano, i locali oggi collocati al piano terreno spariscono praticamente in cantina. Ai proprietari occorre assegnare quindi o nuovi locali equivalenti, od acquistare tali locali all'attuale prezzo di mercato.

Per questo occorre un intervento politico. Gli attori della rigenerazione saranno le comunità dei proprietari dell'Isolato. In primo luogo spetta a queste comunità la cubatura che nasce nel soprastante Strato Attico. Deve essere stilato quindi la forma di una Società di capitale adatta. Tale Società avrà il compito di redistribuire le proprietà immobiliari contenute nello stesso Isolato, a cominciare dai descritti locali al piano terreno.

Proprietaria delle strade è il Comune. La costruzione del nuovo Piano Urbano sposta l'animazione urbana su quel nuovo livello. Per la circolazione in futuro soltanto pedonale non servono le superfici attualmente usate dal traffico motorizzato, il quale, si ricorda, permane sul livello terreno. Via del Corso ha una larghezza di 16 m, Via Tiburtina nel tratto in questione sui 40 metri. Si presenta così un'area notevole che potrà essere edificata, il relativo diritto di cubatura venduto sul mercato. In tal modo si ottengono locali in ottima posizione che possono venir date agli attuali proprietari di locali al piano terreno, ma basteranno pure a coprire i costi dell'opera pubblica necessaria per la costruzione del nuovo Piano Urbano.

La riduzione della larghezza di Via Tiburtina a dimensioni di scala umana è necessaria per conferire al quartiere il carattere di Città. I nuovi edifici, che avranno generalmente sui quattro piani, sono da considerare „facciate“. Si tratta di una parola che da circa un secolo ha un suono negativo. A torto. E da cento anni abbiamo disimparato a progettarle. Lo impareremo di nuovo.

Oltre alle nuove strade pedonali soprelevate da costruire a cura del Comune, Corso Tiburtino ed alcune altre, sarà concesso alle private Società di Isolati di provvedere per conto loro a tale opera. Dato che la partecipazione al contesto del nuovo Livello Urbano reca molti vantaggi, si prevede che prima o poi la realizzazione di questo nuovo livello di circolazione pedonale sarà effettuata nell'intero Ambito Tiburtino.

TRAFFICO

La Corbusier, nella sua terrificante „Carta d'Atene“, assegna all'insediamento tre „funzioni“: abitare, lavorare e ricreare „corpo e spirito“. Proprio così! E per separare queste tre funzioni (Per separare, questo è il nefasto proposito della Carta d'Atene) inventa una quarta funzione, che, con la separazione geografica delle tre funzioni menzionate, diventa indispensabile: circolare. Il Traffico. Quello che oggi proprio caratterizza l'agglomerazione, l'unico spazio che è comune a tutti i cittadini. Ma dove essi non s'incontrano.

„L'Ambito Tiburtino“ non avrà traffico motorizzato. L'automobile non serve per spostarsi nel quartiere. Sarebbe scomoda. Poi, rimanendo non vista, non costituisce nemmeno più uno „status symbol.“ Ci si muove comodamente con il gondolo, esattamente come si guadagna l'altezza nelle piramidi abitate con l'ascensore. Non servono nemmeno più bus o tram, non si subiscono scioperi né divieti „ecologici“ di traffico. Non si producono più gas di scarico.

Ciò non impedisce che ciascun abitante possieda la sua automobile parcheggiata opportunamente nello Strato Zoccolo, raggiungibile facilmente una volta sceso con l'ascensore. Quest'automobile non serve più per portare i pupi a scuola, ci vanno da soli, a piedi, per strade ove non esiste alcun pericolo. Ma l'automobile resta

disponibile per spostamenti fuori Roma ed in altri quartieri di Roma non ancora bene organizzati come lo “Ambito Tiburtino.”

Per spostarsi entro la metropoli si usano i mezzi pubblici – il ch   è in ogni caso la soluzione futura. In breve: il modello qui presentato risolve il problema del traffico urbano. Lo elimina come fattore di inquinamento. E di stress.

L'IMMAGINE

L'Ambito Tiburtio si presenterà quale contesto di strade e piazze in scala umana, come quello del centro storico. Attraente. Senza traffico motorizzato. Visto dalla circostante campagna la Città mostra le sue „mura“, costituite dal bordo compatto dello Strato Zoccolo, ove, confinante con la Zona Campagna, sono insediate usi rivolti al verde.

Al di sopra di questa realtà di Città si staglia una „skyline“ di verdi colline abitate.

L'OBIETTIVO DELLO STUDIO PRESENTATO

(secondo art. 2 del Bando)

a.) *promuovere, incentivare e realizzare, al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini, la rigenerazione urbana intesa in senso ampio e integrato comprendente, quindi, aspetti sociali, urbanistici ed edilizi, anche per promuovere o rilanciare territori soggetti a situazioni di disagio o degrado sociali ed economici, favorendo forme di co-housing per la condivisione di spazi ed attività.*

Il presente studio propone di trasformare l'ambiente esistente in un insieme di spazi di carattere proprio „urbano,“ dove i cittadini si incontrano liberamente, senza traffico, in aria pulita.

b.) incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, favorire il recupero delle periferie, accompagnare i fenomeni legati alla diffusione di piccole attività commerciali, anche dedicate alla vendita dei prodotti provenienti dalla filiera corta, promuovere e agevolare la riqualificazione delle aree urbane degradate e delle aree produttive, limitatamente a quanto previsto dall'art. 4, con presenza di funzioni eterogenee e tessuti edilizi disorganici o incompiuti nonché di complessi edilizi e di edifici in stato di degrado o di abbandono o dismessi o inutilizzati o in via di dimissione o da rilocalizzare.

Il presente studio intende imprimere al presente carattere di „periferia“ dell'ambito Tiburtino quello proprio di „Città.“ Per questo non solo si tollera, ma al contrario si incentiva „la presenza di funzioni eterogenee.“ Questo insieme infatti è all'origine della vitalità tipicamente „urbana.“

c.) qualificare la città esistente, limitare il consumo di suolo, aumentare le dotazioni territoriali mediante l'incremento di aree pubbliche o la realizzazione di nuove opere pubbliche ovvero il potenziamento di quelle esistenti, favorire la mobilità sostenibile, in particolare potenziando la mobilità su ferro.

Si ritiene che l'Ambito Tiburtino esistente non è „Città“. Non si propone di incrementare „aree pubbliche,“ si propongono opere pubbliche solo in misura piuttosto limitata. Aree verdi di grandi estensioni saranno disponibili a pochi passi da tutti i posti di città con la creazione della Zona Campagna che resterà privata.

Siccome il dal bando proposto „miglioramente delle condizioni di vita nell'Ambito Tiburtino“ si realizza con un enorme aumento del volume edificato, si arresta così il lamentato „consumo di suolo“, perché nel tessuto già urbanizzato, con la formula presentata dal presente

studio, si verifica una consistente offerta alla domanda del mercato di nuovi volumi edili. Tale domanda non si deve più orientare verso aree fuori del perimetro urbanizzato.

d.) aumentare la sicurezza dei manufatti esistenti mediante interventi di adeguamento sismico e di riparazione o intervento locale, tenuto conto delle norme tecniche per le costruzioni di cui al d.p.r. 380/2001 e successive modifiche ed integrazioni

Il tipo edilizio a piramide proposto è quello più solido agli effetti antisismici.

e.) favorire il miglioramento della qualità ambientale e architettonica dello spazio insediato, promuovendo le tecniche di bioedilizia più avanzate assicurando più elevati livelli di efficienza energetica e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nel rispetto della normativa vigente.

Il presente studio propone che sopra la Strato Urbano i corpi edilizi formino verdi colline abitate e ciò attraverso il rivestimento dell'intero corpo di fabbrica con un manto di verde naturale. Si tratta del metodo bioedilizio più radicale che protegge efficacemente l'edificio anche dal sole estivo.

f.) promuovere e tutelare l'attività agricola, il paesaggio e l'ambiente, contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici nonché favorire l'effettivo utilizzo agricolo attraverso il riuso o la riqualificazione, anche con la demolizione e ricostruzione, di fabbricati esistenti utilizzando le tecniche ed i materiali tipici del paesaggio rurale; in tale contesto la Regione incentiva la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente nelle aree agricole, promuovendo misure volte a disincentivare

l'abbandono delle coltivazioni, a sostenere il recupero produttivo, la rigenerazione delle aree agricole dismesse od obsolete, il ricambio generazionale in agricoltura e lo sviluppo dell'imprenditorialità agricola giovanile.

La presente proposta considera assolutamente fondamentale l'impostazione di due sole zone d'uso in tutto il territorio della metropoli: una Zona Campagna ed una Zona Città. Con la definizione della Zona Campagna si creano le premesse per lo sviluppo agricolo.

g.) promuovere lo sviluppo del verde urbano, l'adozione di superfici permeabili e coperture a verde pensile, la realizzazione di interventi per la realizzazione di interventi per la regimentazione ed il recupero delle acque piovane.

Il presente studio propone di dare ai piani superiori allo Strato Urbano, cioè allo Strato Attico, l'aspetto di colline verdi abitate. Ciò richiede la disposizione ovunque di bacini irrigate per piante. La preparazione di sufficienti cisterne di acqua piovana risulta quindi nella logica stessa del tipo edilizio indicato e potrà essere facilmente allestita, fuori terra e senza grandi spese, nello Strato Zoccolo.

Dato che il presente modello di città classifica la grande maggioranza del suolo metropolitano come Zona Campagna, la „permeabilità“ diventa una componente princi-pale dell'agglomerazione.

ANALISI DI FATTIBILITA'

Quando c'è da guadagnare, il settore privato a si presenta. La presente proposta si avvale di questa constatazione. Ritiene che l'indicata trasformazione di un settore romano da periferia in Città avverrà attraverso iniziativa privata. La funzione del potere pubblico consiste nel predisporre le condizioni e stabilire le regole per un tale sviluppo. Gli investimenti pubblici considerati sono veramente modesti e riguardano soltanto la realizzazione del Livello Urbano, a circa 8 metri sopra l'attuale piano stradale. Quest'opera pubblica, tuttavia, non comporta esborso di denaro pubblico perché, come delineato al capitolo „Attuazione“ della Relazione Descrittiva, sul nuovo Livello Urbano si formano, suolo di proprietà pubblica, nuovi corpi edilizi in posizione estremamente vantaggiosa che costituiscono un valore monetario. Vendendo tale diritto edificatorio, la mano pubblica incasserà ben più del costo di costruzione del nuovo Livello Urbano.

Come esempio si presta la proposta trasformazione dell'area antistante la Stazione Tiburtina, dove è collocata anche il Terminal delle Autocorriere. Tale area è interamente in proprietà pubblica. La proposta trasformazione prevede la copertura intera con un solaio, contenente lo Strato Zoccolo. Questo solaio forma il nuovo Livello Urbano. Lì si progetta la Piazza Nuova circondata da un porticato sopra il quale circola il Gondolo, il mezzo pubblico automatico che rende accessibile l'intero Ambito Tiburtino. Intorno a questa Piazza Nuova si costruiscono edifici contenuti nello Strato Urbano, alti quattro piani. Sopra l'isolato così formato si estende lo Strato Attico, la cui cubatura è limitata dall'inclinata di 45° tracciata intorno al perimetro superiore dell'isolato che si trova nello Strato Urbano. Nel soprastante Strato Attico sarà possibile realizzare qualche piano, ciascuno dotato da ampie terrazze verdi. Sopra lo Strato Zoccolo, che include al suo interno il Terminale delle Autocorriere, nascerà quindi una sostanziosa cubatura in una posizione di altissimo valore in denaro.

L'operazione più semplice per il Comune sarà cedere ad un certo prezzo quest'area ad un consorzio privato che realizzerà

l'intera opera, così il solaio che sostiene la Piazza Nuova, costruendo e poi vendendo i locali costruiti. In altre parole: le spese comunali per la creazione della pubblica Piazza Nuova sono zero. Lo stesso discorso vale per l'intera trasformazione dell'Ambito Tiburtino.

L'istituzione della Zona Campagna ha un proposito di realizzazione entro 100 anni. Non sono previsti investimenti pubblici.

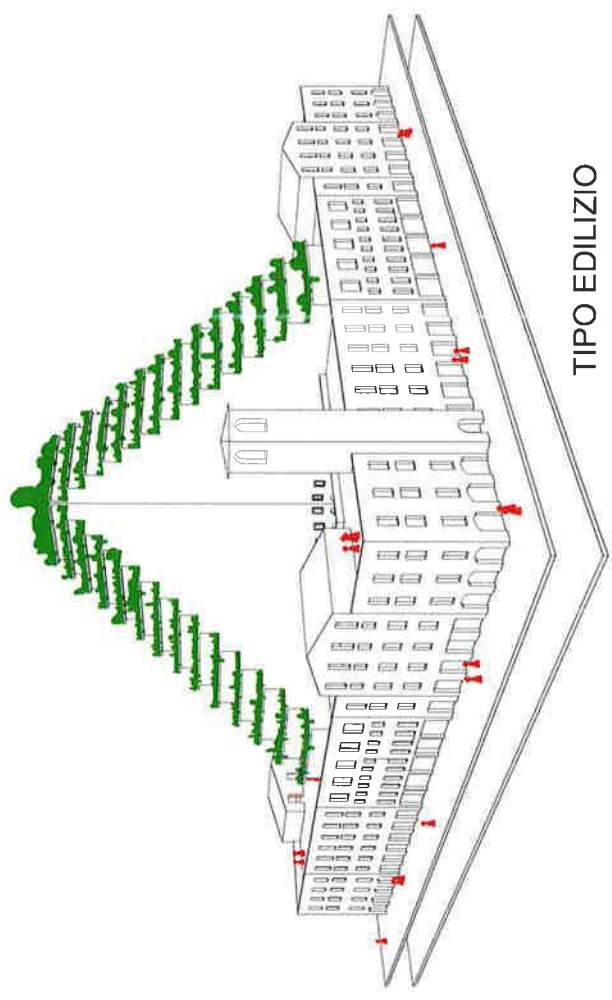
CITTA' NON HA ZONE D'USO. HA STRATI D'USO

TITOLO: "GERICO"

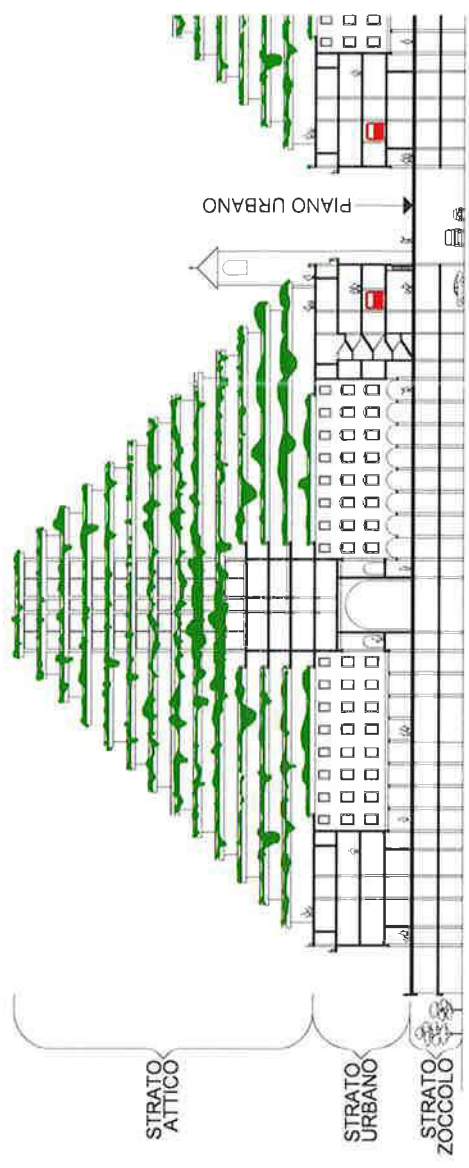
1



ZONE (DUE)



TIPO EDILIZIO



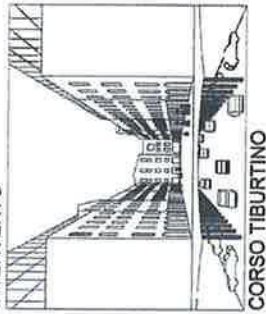
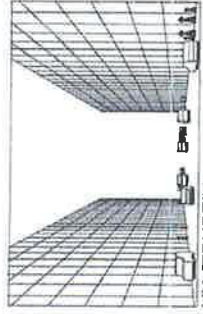
STRATI (TRE)

A2a

CITTA'. NON PERIFERIA

TITOLO: "GERICO"

2



SKY LINE - COLLINE VERDI

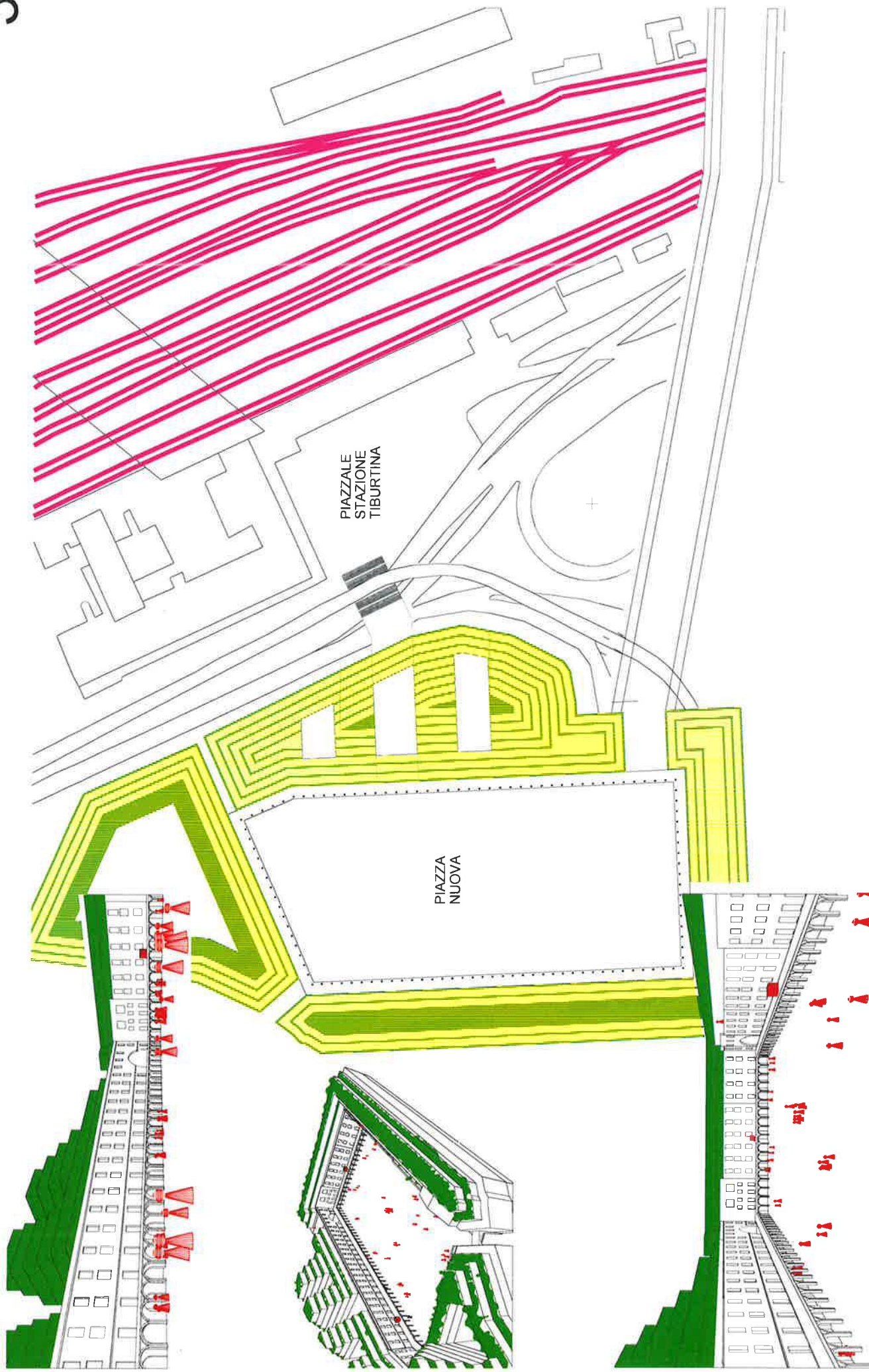


- ZONA CAMPAGNA
- STRATO ATTICO COME POTENZIALITA' (A PIANI)
- PIANO URBANO
- "FACCIAE"

RIGENERAZIONE SETTORE 1

TITOLO: "GERICO"

3



«*Genius loci*»

**di Giorgio De Romanis capogruppo in rappresentanza di: Giorgio Stampa,
Sonia Squintu, Francesco Coletta**

**CONCORSO DI IDEE
PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"**

MOTTO "GENIUS LOCI"

CONSIDERAZIONI SULLA FATTIBILITA' TECNICA - ECONOMICA

Le proposte più convincenti premiate dal concorso che insieme avranno dato un indirizzo sugli interventi da realizzare, saranno il risultato di un progetto definitivo che seguirà vari iter di approvazione da parte degli organi competenti.

Se tra la rosa delle proposte rientrerà anche quanto previsto dal "GENIUS LOCI" riteniamo che al fine di avere un consenso da parte dell'opinione pubblica sui programmi di fattibilità che si intendono sviluppare sarà opportuno pubblicizzare presso gli organi di stampa ed attraverso i moderni sistemi di pubblicità, con articoli e convegni, in cui parteciperanno tecnici, urbanisti, finanziari, grandi ditte di lavori, amministratori della Regione, del Comune, Sindaci di città italiane ed europee, e di paesi emergenti, ma soprattutto rappresentanti degli interessi e delle idee per lo sviluppo della città, che delegati dai cittadini, sapranno proporre ed illustrare, suggerendo quali dovranno essere gli interventi prioritari e quali possono essere i passaggi temporali delle varie proposte di progettazione.

Da ciò riteniamo che probabilmente sarà messo a punto un programma, contenente i vari suggerimenti condivisi, per diventare il "must" per lo sviluppo di altre iniziative similari per la riqualificazione di città non solo italiane.

COME AVVIARE IL PROGRAMMA

Saranno in primis gli enti preposti, lo Stato, la Regione ed il Comune che daranno con provvedimenti legislativi, apposite direttive e garanzia certa con responsabilità per i tempi, i modi ed i pagamenti che le aziende impegnate attualmente ritengono indispensabili per operare.

Definito tutto ciò seguiranno le delibere, per finanziare gli interventi necessari, per avviare il programma che dovrà prevedere anche l'importante contributo di enti e aziende private interessate ad iniziare attività per appaltare i lavori.

Attivato quanto sopra indicato Si ritiene che tutto ciò attirerà l'interesse degli investitori, ditte, e degli stessi cittadini, se qualche iniziativa abbastanza visibile e significativa sarà presa, come per esempio il tracciato del percorso di alcune strade di progetto con qualche demolizione di fabbricati fatiscenti con conseguente rilevato o preparazione di sottofondo e predisposizione di fognature.

Vedendo tutto ciò darà un segnale positivo a possibili imprenditori e cittadini che pensano, come recita il famoso detto **“chi ben comincia è a metà dell’opera”**..

Appena definito il programma sopra descritto si procederà nel seguente modo:

1. Licenze pluriennali per la gestione di nuovi servizi finalizzati al funzionamento del quartiere.
 2. Appalti per la fornitura di tecnologia ed impianti per il risparmio energetico, la pulizia e lo smaltimento dei rifiuti.
 3. Ideazione e realizzazione di programmi di miglioramento sismico e realizzazione del miglioramento qualità ambientale – statica ed architettonica degli edifici con modifiche anche consistenti che rispettino le regole delle norme tecniche ed estetiche.
 4. Realizzazione e gestione di trasporti pubblici, locali come Monorotaia, mezzi elettrici, car sharing elettriche ed altro.
 5. Vendita di aree fabbricabili individuate come completamento di alcune zone da urbanizzare o come sostituzione di ex aree industriali o di fabbricati fatiscenti, che saranno preventivamente espropriate e pagate ai vari proprietari per completare il programma ideato.
 6. Tutte le altre occasioni che si potranno individuare come la manutenzione del quartiere, la gestione dell’illuminazione stradale, dei parcheggi multipiano, la manutenzione del verde e delle essenze arboree, la pubblicità in tutte le sue forme, ecc.
- Si prevede che queste opere possono essere realizzate da chi fa la manutenzione.

VALUTAZIONE DI ALCUNI COSTI

Importante per far partire il programma della rigenerazione del quartiere, sarà la realizzazione della nuova rete stradale con impianti di smaltimento acque bianche e nere, banchine collegando tali iniziative agli adempimenti amministrativi per l'inizio delle demolizioni, come previsto nel progetto. Come costo di riferimento per la costruzione delle strade si considera la corsia stradale di un senso di marcia con larghezza di mt. 10, al costo di € 40/70 al mq.

1. Rifacimento e completamento di Via di Portonaccio a due corsie del tratto urbano dalla piazza ottagonale fino all'imbocco di Via Livorno, compreso il Ponte sulla ferrovia.

Lunghezza ml 2.600×2 corsie = $5.200 \text{ ml} \times 10 \text{ L.} = 52.000 \text{ mq.} \times € 50 = € 2.600.000$

2. Costruzione dell'arteria mediana sud – nord, dallo svincolo della A24 con la realizzazione del sovrappasso (Porta degli Artisti) sull'area pedonale della via Tiburtina per mt. 250 fino alla rotatoria della strada di Portonaccio compresi i collegamenti alla Via dei Monti Tiburtini

Lunghezza ml. 2.900×2 corsie = $5.800 \text{ ml} \times 10 \text{ L.} = 58.000 \text{ mq.} \times € 70 = € 4.060.000$

3. Costruzione della viabilità seminterrata realizzata dallo svincolo della Tenda Fotovoltaica all'inizio della Tiburtina, per la lunghezza di circa 700 mt e larghezza per due sensi di 14 mt semincassata per circa 4 mt con copertura semitrasparente e ponticelli di scavalco, fino a poco oltre il sovrappasso detto anche la Porta degli Artisti. Per quel tratto l'attuale via Tiburtina sarà completamente pedonale, legandosi alle strade limitrofe esistenti.

Lunghezza $700 \text{ ml} \times 14 \text{ L.} = 9.800 \text{ mq.} \times € 1.000 = € 9.800.000$ + eventuali opere previsionali

4. Rifacimento e miglioramento di alcuni tratti stradali per meglio disimpegnare le aree urbanizzate, svincoli, sovrappassi pedonali e la spese per l'inserimento ciclabile, con collegamenti fino alla rete della "G.R.A.B."

Lunghezza $3.000 \text{ ml} \times 3 = 9.000 \text{ mq.} \times € 80 = € 720.000$

5. Svincolo stradale per accesso rapido alla Piazza Svaga Mente costo a forfait € 800.000

Totale spesa prevista per le opere stradali sarà da 17 milioni a 25 milioni

Non è prevista la spesa per l'illuminazione, segnaletica, incroci, marciapiedi e rilevati straordinari.

PROPOSTE PER INDIVIDUARE LE MODALITA' DI ATTUAZIONE DEI VARI INTERVENTI

Individuazione di un organismo giuridico pubblico costituito da Stato, Regione, Comune ed altri soggetti che si occuperanno di predisporre una programmazione che preveda modi, tempi - sistemi per la realizzazione e gestione dell'intero progetto del quartiere.

Inizialmente dovrà:

- Fare un bando per individuare Società, Enti, Fondi Immobiliari, grandi Società di Costruzioni, gruppi finanziari, che si impegneranno a fornire le risorse per fare una promozione del programma da realizzare con un ritorno dilazionato nel tempo ed emissione di obbligazioni fruttifere.
- Intervento da parte della Regione e del Comune per individuare opere di propria competenza.
- Intervento dello Stato con leggi, finanziamenti speciali che tengano presenti agevolazioni, contributi ed altro per: risparmio energetico, adeguamento a norme di sicurezza, adeguamento a norme sismiche, realizzazione di tutto o parte dei due poli per l'istruzione ed avviamento al lavoro dei giovani, per la formazione di figure imprenditoriali e professionali, per apprendere le nuove tecniche sia nel campo dell'agricoltura che nel campo della tecnologia avanzata, tecnohub, robotica rispondendo all'esigenza di future nuove figure di lavoro.
- Intervento degli istituti di credito e banche che provvederanno con il sistema del leasing e del finanziamento tramite Project Financing, per dare la certezza di una sicura e veloce realizzazione.

Ulteriore intervento, con metodi applicati in altri paesi:

Gli utenti interessati prenoteranno spazi per la realizzazione, delle loro attività, con risorse proprie, entrando nel programma sapendo che non saranno proprietari, ma solo utilizzatori, impegnandosi a pagare un affitto annuo, il cui contratto di leasing gli assicura l'utilizzo per un tempo determinato e l'amministrazione comunale realizzerà le infrastrutture, mediante contributo di banche, finanziatori, azionisti, ecc. In questo modo, la manutenzione e gestione del grande intervento non avrà costi, poiché le quote di leasing a scadenze annuali, pagate dai vari utilizzatori insieme alla tassazione delle varie attività saranno la linfa che manterrà in vita il progetto.

Particolare intervento che prevede la realizzazione di un grande complesso sportivo con gestione dei privati che può dare grande sviluppo stimolando l'interesse dei privati nazionali e internazionali:

La realizzazione dello Stadio, su un'area di circa 60 ha, che riteniamo possa essere di interesse per una delle due Società calcistiche romane, sarà agevolata dalla cessione del terreno e soprattutto avrà un punto a grande favore con il collegamento a breve distanza dallo scalo Ferroviario Tiburtino con un percorso dedicato per agevolare il trasporto dei visitatori, tifosi ed utenti delle varie manifestazioni che si possono realizzare nella grande platea nello spazio antistante allo Stadio.

Il grande insediamento inserito nel parco dell'agricoltura e servito da un insieme di attività per lo svago, la formazione culturale e sportiva dei giovani, avrà centri per il richiamo degli stessi, come attività commerciali, ricreative ecc. ed un insieme di nuovi edifici per chi desidera una residenza temporanea o stabile, che può essere ambita per il pregevole rinnovamento del quartiere ed il collegamento al centro di Roma. L'insieme degli edifici avranno illuminazione permanente con visibilità a grande distanza, realizzata dal Parco Fotovoltaico ad alta efficienza, posizionato a copertura di una parte dello scalo ferroviario per circa 6 ha.

Tutto ciò sarà un grande volano per il sicuro sviluppo e la rigenerazione di tutto il quartiere.

**CONCORSO DI IDEE
PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"**

MOTTO "GENIUS LOCI"

CONSIDERAZIONI SULL'IMPOSTAZIONE PROGETTUALE

L'area con la perimetrazione A in cui è richiesto l'intervento fa parte del IV Municipio Comune di Roma, ha una superficie di (?) ha in cui sono state individuate 3 aree (1 – 2 – 3) dove si dovranno indicare con maggiori dettagli, quali interventi sono previsti, ovviamente che si inseriscono con il contesto generale della più ampia zona circostante.

Nel definire il progetto di riqualificazione, dopo aver studiato lo stato dei luoghi, si è osservato che il quartiere Portonaccio - Tiburtino di circa 40.000 abitanti, posizionato ad est della città, rimane scollegato da questa per la mancanza di viabilità adeguata, per l'interposizione del Cimitero Monumentale del Verano, per la cintura ferroviaria dello scalo tiburtino, per una caotica distribuzione urbanistica, che alterna zone densamente popolate ad ampie zone non edificate collegate tra loro da una scarsa ed inefficace rete viaria e per la mancanza di poli di attrazione.

Attualmente è un grande quartiere dormitorio, avendo perduto la vocazione di un tempo quando era integrato con numerose piccole industrie ed attività artigianali, commerciali, di deposito per merci che attualmente dovendosi trasformare o aggregare per inserirsi nel nuovo mercato, avendo perduto tale opportunità ne è risultato che numerosi capannoni e fabbricati esistenti sono abbandonati, soprattutto per mancanza di spazio per ingrandirsi, per la difficoltà di innovazione.

L'attuale mancanza di lavoro ha prodotto la rassegnazione della popolazione residente, che ha poche opportunità e servizi adeguati, dovendosi spostare verso il centro della città per le varie esigenze di lavoro, pratiche burocratiche, amministrative, acquisti, svago e cultura.

A seguito di ciò riteniamo pregevole l'iniziativa dell'ACER per avere indetto un concorso al fine di raccogliere un insieme di proposte o iniziative che nel tempo se recepite, potranno trasformare, migliorare la vita lavorativa, residenziale degli abitanti, così da indirizzare una zona da periferia disorganizzata a polo di attrazione ad opportunità per la città, integrando a sé anche molti nuovi insediamenti industriali, commerciali, amministrativi che già si stanno costruendo fino al raccordo anulare.

Tutto ciò servirà per annullare un "limes" che ostacola i collegamenti con il centro di Roma.

La **NOSTRA PROPOSTA** di idee per migliorare e valorizzare l'area urbanizzata come richiesta dal concorso, individuata nella planimetria, la riassumiamo con le seguenti iniziative:

1. Rivisitazione ed ammodernamento della rete stradale, con nuovi importanti tracciati che richiedono anche la demolizione di manufatti fatiscenti.
2. Creazione di ampi spazi pedonali, che interagendo tra loro collegano le varie zone abitate ed i nuovi ambiti di attrazione pubblica.
3. Individuazione e valorizzazione di ampi spazi da mantenere a verde con passaggi pedonali
4. Rigenerazione di alcune facciate e parti di edifici con modifiche anche di demolizione totale e ricostruzione con premio di cubatura, e di nuovi fabbricati con destinazione attualmente non previste ma necessarie per un futuro sicuro sviluppo.
5. Mirati interventi per migliorare l'utilizzo di energia rinnovabile, risparmio energetico, riduzione dell'inquinamento atmosferico, smaltimento rifiuti, servizi ed utenze pubbliche.
6. Programmare come indicato nella planimetria le nuove zone verdi e nuovi insediamenti tendenti a rivitalizzare il contesto residenziale, inserendo nuove moderne iniziative con opportunità di sviluppo nel tempo attirando giovani interessati a partecipare al nuovo mondo che verrà.
7. Realizzare un'efficiente, funzionale ed ecologica rete di trasporto che colleghi in modo non invasivo le varie zone del trasformando quartiere.
8. Individuare opportunità per il risparmio del suolo, evitando nuova edificazione, se non nelle zone in cui questa si sostituisce al già costruito e nelle aree libere creando attività che valorizzino lo stato dei luoghi senza trasformazioni evidenti. Pertanto proponiamo:

Nella zona 1:

Dal "Centro Servizi" alla passeggiata del "Giardino Zen" verso gli "Arrivi e Partenze" (vedi pag. 6)

Nella zona 2:

Il Viale degli artisti (vedi pagina 6)

Piazza Svaga Mente - centro di aggregazione per giovani (vedi pagina 7)

Piazzale della tecnologia (vedi pagina 7)

Nella zona 3:

Parco dell'agricoltura (vedi pagina 7)

Largo delle famiglie (vedi pagina 8)

Lo Stadio dello Sport (vedi pagina 9)

Quanto sopra previsto ovviamente richiede la programmazione di quello che di seguito chiamiamo **“i grandi i interventi”**, per cui coloro che avranno un riconosciuto danno diretto o indiretto per le opere che si andranno a realizzare, è previsto un giusto e pronto risarcimento.

DESCRIZIONE DEI GRANDI INTERVENTI

Siamo stati motivati nella progettazione dei vari interventi, dopo aver ascoltato l'intervista di un viaggiatore appena arrivato alla Stazione Tiburtina, che così ci ha detto.

“Il tessuto stradale che collega la stazione alla Via Tiburtina, non è pensato sull'utente che si muove a piedi e quest'ultimo si trova a camminare in aree assolutamente poco suggestive e mal collegate, oltre che ad attraversare incroci con semafori improbabili, per arrivare su una via popolata da cantieri aperti, poca vegetazione, parcheggi sconnessi e fabbricati fatiscenti.

Non per evocare un luogo comune ma al quartiere tiburtino regna il degrado ed il pressapochismo cosmico, un'area che si stende per una superficie di 4 km quadrati dove c'è poco o niente che valga la pena visitare tanto per i turisti quanto per i cittadini”.

1. Primo grande intervento.

Rivisitazione e ammodernamento della rete stradale (vedi Tavola 1 di progetto).

La ferrovia, con la complicità della tangenziale est, parzialmente interrata, divide in due la città, avendo causato nel tempo quell'isolamento irreversibile che si riscontra nel caotico e non programmato insediamento urbano della città, il tutto aggravato dall'area centrale della via Tiburtina, unico cordone ombelicale che tende una mano verso il centro della città, traghettando le necessità ed il desiderio di contatto dei 40.000 e più abitanti della vasta area che cercando di adempiere al compito assegnatole restituisce ai suoi abitanti inquinamento e invivibilità. Cosa è possibile fare per dare una “Nobilitate” a tutto il disordinato insediamento. Gli elementi determinanti per dare una impronta significativa sono gli spazi pedonali, che saranno valorizzati con la copertura di alcune parti della sede ferroviaria così che la quinta dei nuovi fabbricati valorizzerà lo scenario del “Gardenfront” pedonale che si affaccerà sull'ampio parco alberato attrezzato con spazi per la sosta, attività sportive ed altro, legando la zona abitata alla stazione Tiburtina con percorsi pedonali senza interferire con la viabilità del movimento carrabile.

2. Secondo Grande intervento

La nuova Via di Portonaccio (vedi tavola 1) sarà la continuità del “Gardenfront”, a servizio degli spazi pedonali e dei nuovi fabbricati che completamente modificata lungo il suo

percorso, correrà parallela al tracciato della ferrovia che sarà coperta per farne una zona pedonale. Tale percorso individuato dalla vasta area ottenuta dopo la demolizione di alcuni manufatti industriali ormai obsoleti è il nuovo tracciato, si dirama con un ramo che sottopassa l'area dello Stadio per collegarsi alla Via Dei Monti Tiburtini, e l'altro incontra lo svincolo della nuova strada proveniente dalla A24, creando una "promenade" per servire alcuni nuovi edifici da realizzare ed altri che saranno rigenerati con interventi sulle facciate creando portici, balconi integrati con verde pensile, tettoie atte a fungere da brise soleil per pannelli solari, fotovoltaici e contenitori di acqua piovana per utilizzo vario. Tale nuova quinta di edifici con varie altezze si estende per circa 2 km, intervallate da piazze e zone verdi.

3. Terzo grande intervento

A metà del suo percorso la nuova sede stradale incontrerà lo svincolo a raso della tenda fotovoltaica con l'attuale Via Tiburtina che ben si presta ad essere trasformata in uno spazio pedonale lungo circa di 700 metri, poiché il traffico carrabile avrà un percorso in trincea nei due sensi lungo la mezzanotte dell'asse stradale, con delle aperture e camini di fumo per consentire l'aerazione.

La superficie della strada e le zone limitrofe saranno a disposizione degli utenti con tutte le varie attività che nasceranno come ristoranti, spazi per la sosta, zone verdi, pista ciclabile, zone ludiche, spettacoli ambulanti, ecc. a cui si può provvedere con portici lungo i fabbricati, zone di sosta coperte, nuovi balconi, alberature ed altro.

Il nuovo centro del quartiere sarà a disposizione dei cittadini giorno e notte.

Poiché immaginiamo per quanto è possibile che le zone limitrofe al grande spazio pedonale non avranno parcheggi, poiché desideriamo che queste saranno più libere e più pulite, si provvederà con la realizzazione di spazi opportuni e parcheggi entroterra e multipiano, con un'architettura gradevole e con tecniche che facilitano l'andirivieni e la sosta anche per i pochi minuti dei mezzi di trasporto con costi limitati.

4. Quarto grande intervento

L'area pedonale sarà delimitata dalla "Tenda Fotovoltaica" e dal "Viale degli artisti".

A copertura dello svincolo complanare per l'incrocio delle strade (Via di Portonaccio e Via Tiburtina), sorgerà una struttura reticolare in acciaio visibile da lontano come simbolo della città rigenerata, alta circa 50 metri, ricoperta da 25.000 pannelli fotovoltaici, la cui produzione di energia servirà per le utenze di illuminazione dei servizi pubblici del gardenfront e della pedonale. Al suo interno una rampa pedonale inserita nel grande spazio su cui si affacciano i

vari piani, collegherà fino alla sommità con ascensori e montacarichi gli spazi per le attività ed i terrazzamenti per la sosta che ospiteranno varietà di piante con serre, piccole mostre, curiosità, bar ed altre attrattive.

Gli spazi per le attività saranno a disposizione di uffici amministrativi per la Circoscrizione, polizia municipale, Asl e servizi sanitari (vedi schema della struttura – Tavola 1).

5. Quinto grande intervento

La Porta degli Artisti sarà una caratteristica della nuova importante strada per disimpegnare il traffico del quartiere, che sovrappassando con il suo impalcato la Via Tiburtina pedonale caratterizzerà ed armonizzerà il vicino contesto residenziale.

La nuova arteria che delimita lo spazio della zona urbanizzata dall'anello formato da tre strade di grande comunicazione la già citata Tangenziale a sud parzialmente interrata, la via dei Monti Tiburtini a nord ed a ovest l'autostrada A24, senza interagire con questa, poiché i collegamenti sono inesistenti, è impossibile penetrare nelle zone abitate o negli agglomerati scomposti degli insediamenti artigianali o industriali che non hanno mai avuto possibilità di sviluppo o collegamento immediato con le grandi vie di trasporto, stazione ferroviaria o depositi di riferimento.

Guardando l'insediamento planimetrico del quartiere si sente subito la necessità di attraversarlo con una comoda via di comunicazione, che raccordandosi all'anello delle tre strade periferiche sopra citate, integrandosi con gli agglomerati urbani, disimpegnando vaste aree pedonali ad esclusivo uso dei cittadini, circondate dal verde con numerosi servizi come parcheggi multipiano, aree pedonali attrezzate, centri di aggregazione, nuovi insediamenti con caratteristiche specifiche, servizi di trasporti non invasivi, come monorotaia, tram o bus elettrici, e numerosi servizi – asili – scuole – centri sanitari e amministrativi – ecc.

In particolare il nuovo collegamento viario, collegherà senza interfacciare con i nuovi insediamenti previsti nel quartiere oggetto del concorso, dividendosi il compito con moderni sistemi di trasporto pubblico, posizionati al centro del grande square, posto nei due sensi di marcia.

A completamento di ciò si è pensato ad una moderna monorotaia fatta da cabine poste a 5 metri dal suolo, che danno il grande vantaggio di non essere mai un impedimento per i percorsi pedonali e ciclabili, oppure con un'efficiente tramvia su binari che con la sua tecnica ormai collaudata garantisce un buon servizio ad un costo accettabile.

In terza ipotesi si può pensare a mezzi su ruote in gomma rigorosamente elettrici, che percorrendo le corsie carrabili dell'anello garantiscono un servizio senza impegno di opere strutturali, con più libertà di movimentazione.

Per maggiori comprensione di quanto previsto nelle zone 1 - 2 - 3 ci soffermiamo nei seguenti approfondimenti.

Area Intervento 1 (vedi Tavola 1 rapporto 1:10000)

Dal Centro Servizi alla passeggiata nel Giardino Zen verso gli Arrivi e Partenze.

Questa sarà comodamente servita da un efficiente collegamento viario, con mezzi privati e pubblici, e soprattutto il tutto sarà raggiungibile da percorsi pedonali che li collegano al rigenerato quartiere. Risolta l'attuale difficoltà per raggiungere la Stazione Tiburtina, dalle varie zone della città, si pensa di ampliarla per una maggiore funzionalità con la costruzione di un parcheggio multipiano per valorizzarla come importante completamento della Centrale Stazione Termini, insieme alle altre già esistenti di Roma Capitale, con collegamento all'anello ferroviario ed al suo hinterland, così da snellire il traffico regionale su ferro.

A tutto ciò aggiungiamo attrazioni e curiosità che possono interessare i viaggiatori di passaggio, creando nel vicino spazio, attualmente occupato da fabbricati esistenti, l'edificazione di un museo che oltre agli utenti può interessare giovani, scolaresche ed altro, facendo vedere modelli, ricostruzioni, con commenti sulla storia di Roma, con filmati fatti dalla sua nascita ad oggi, fotografie, sculture, modellini che ne fanno comprendere gli eventi più importanti accaduti.

A ciò si aggiungerà un importante centro servizi con spazi per l'assistenza, informazioni, acquisti specifici per chi viaggia ed altri per il riposo, centro benessere, sport da palestra, bar e ristoranti. Tutto ciò è a completamento dell'opportunità di avere a disposizione salette per lavorare, per appuntamenti, per video e conferenze telefoniche, con attrezzature di segreteria e per ogni altro tipo di necessità. Ciò sarà realizzato nel contesto di un gradito giardino Zen che circonda i vari fabbricati con opportune passeggiate dei frequentatori rilassandoli e rigenerandoli dopo il viaggio o il prossimo che debbono fare.

Area Intervento 2 (vedi Tavola 2 rapporto 1:5000)

Il Viale degli Artisti.

Si realizza con il recupero di alcune aree dismesse delle attività commerciali ed industriali di una certa qualità, che facendo fronte sulla Via Tiburtina (trasformata in pedonale), proseguendo in continuità planimetrica tra zone verdi si legherà con aree da rigenerare che si affacciano anche sul gardenfront, realizzando un grande parco tutto da scoprire.

Questo tipo di insediamento è gradito da scultori, pittori, intellettuali di ogni tipo che richiedono ambienti caratteristici con spazi all'aperto, dove è possibile allestire mostre, fare convegni, caratterizzando l'ambiente con le loro opere, restaurando i manufatti esistenti e dismessi secondo le

proprie esigenze e ritengo con una certa libertà nelle scelte distributive ed architettoniche, con una casuale rete viaria pedonale che ricorda i borghi caratteristici del Centro Italia.

La Piazza Svaga Mente.

Sempre nella stessa zona che è la parte sud del quartiere in esame, vicino all'autostrada A24, ben collegata a questa abbiamo voluto inserire un nuovo edificio demolendo parte di manufatti ormai fatiscenti delle vecchie industrie e laboratori artigianali.

“Edificio immaginifico” dove si può trovare ciò che ognuno, ragazzi, giovani, donne, uomini e comunque frequentatori possono meravigliarsi nel desiderio di provare e ritornare.

Gli ampi spazi di edificazione, similmente fatti in altre città del mondo, saranno gli ambienti per la sosta, la conversazione, lo sport, le piscine, la natazio per rigenerarsi, gli spettacoli, i teatri cinema, ristoranti – bar, la culture biblioteche mostre e sale per convegni, spazio per il riposo e spazi aperti e per meglio comprendere il concetto sarà come un foro con portici, templi e terme romane in cui gli abitanti dell'epoca gioivano nel passare buona parte del loro tempo.

Si conclude affermando che i collegamenti con le strade di grande comunicazione saranno facili, diretti ed immediati così come i numerosi servizi che creeremo nelle zone limitrofe ai nuovi quartieri con la possibilità di utilizzare silos multipiano per il parcheggio delle auto e numerosi altri servizi comunali ecc.

Il Piazzale della tecnologia.

Prevederà spazi e fabbricati dove tutto è scienza, studio e sperimentazione. Posizionata in continuità con l'area degli artisti, sarà il suo contrario, poichè tutto darà la sensazione di ordine, efficienza e segretezza, essendo ammessi studenti e coloro che ambiscono ad una vita di ricerca per apprendere le nuove tecnologie del futuro, come l'applicazione dei robot, dei procedimenti computerizzati, dei nuovi sistemi di produzione per manufatti e soprattutto per far apprendere le nuove tecnologie per chi vuole ammodernare la propria azienda o chi avendo perso un lavoro, non avendo le possibilità necessarie per inserirsi nel nuovo mercato può con l'apprendimento delle nuove tecniche ambire ad opportunità di un nuovo lavoro che sempre più si affermerà. Il centro di studio e pratica avrà a disposizione degli interessati locali per l'applicazione di nuovi strumenti e programmi, sale per conferenze, ampi ambienti per l'apprendimento, confortevoli abitazioni temporanei per il periodo del corso, locali di svago, centro sportivo per uniformarsi al detto “corpore sane in mente sana”.

Area Intervento 3 (vedi Tavola 3 rapporto 1:5000)

Il Parco dell'Agricoltura con sperimentazione di nuovi prodotti.

E' l'opportunità che si offre ai giovani, ad aziende ed operatori agricoli con la passione ad individuare tecnologie per ricercare e migliorare la qualità dei loro prodotti, sperimentando nuove tecniche di seminazione e raccolta con macchinari computerizzati. Colui che vuole migliorare o intraprendere un'azienda agricola troverà tutte le informazioni, le tecniche e gli insegnanti per fare ciò e darà successo al suo lavoro. Vi saranno a disposizione circa 30 ha di terreni seminabili, numerose serre, locali per conoscere il funzionamento dei macchinari e per fare pratica, locali adibiti all'insegnamento di nuove tecniche, già conosciute che sperimentali.

Gli addetti ai lavori ed i praticanti troveranno confortevoli spazi per il tempo libero e per esercitare sport e collegamenti metropolitani e ferroviari.

Si ritiene che dopo tale formazione i nuovi imprenditori ed addetti all'agricoltura trasformeranno e miglioreranno le tecniche di produzione, di conservazione dei prodotti, mantenendo e migliorando l'eccellenza italiana occupandosi anche di fornire agli abitanti vicini ed amanti delle primizie, prodotti dell'azienda a costi contenuti e di qualità superiore.

Largo delle Famiglie.

Dalle reminiscenze della compagine demografica del tempo che fu, nessuno si è più preoccupato dell'argomento, poiché le famiglie crescevano sulla scia degli incentivi ed insegnamenti fatti dall'opinione pubblica che seguiva il detto "La famiglia numerosa è ricchezza".

Ma negli ultimi 50 anni è cambiato il modo di pensare e di vivere, a fare figli ci pensano in pochi.

La politica a parole lo sta riscoprendo per ragioni elettorali, facendo nella realtà poco o nulla.

Ma nell'occasione di questo concorso vogliamo impegnarci su una proposta che riteniamo possa sempre trovare più spazio nel futuro, con la realizzazione dell'oasi delle famiglie.

Questo nuovo quartiere che abbiamo immaginato, posto in un'area ancora libera circondato dal verde, realizzato con numerosi servizi come: asilo nido, scuole elementare, centro medico, spazi per lo svago e nuovi fabbricati con appartamenti essenziali ma comodi, con camere da letto in numero tale che possano ospitare e conservare la privacy dei figli, in fabbricati di massimo 10 unità abitative, circondati da giardino. Questi saranno riservati alle giovani famiglie o giovani sposi e non saranno gravati dagli adempimenti che conosciamo e dopo un certo tempo possono entrare in proprietà con la formula del riscatto, le spese per le bollette, gli adempimenti fiscali ed amministrativi, l'affitto della casa ecc. tutto dovrà essere semplificato ma non gravoso per chi dovrà pensare ad educare numerosi figli.

L'insieme delle abitazioni godranno di servizi centralizzati acqua, riscaldamento, elettricità, collegamenti internet ecc. che peseranno sulla gestione di familiare in misura ridotta.

L'insediamento è stato collocato in un'area tranquilla tra la zona pedonale e la zona agricola, servita dalla monorotaia, al fine di semplificare gli spostamenti e gli acquisti. Ciò ci sembra un importante valore aggiunto che diamo alla rigenerazione del quartiere, auspicando che tale esempio venga sempre più seguito in altri quartieri di Roma e città italiane.

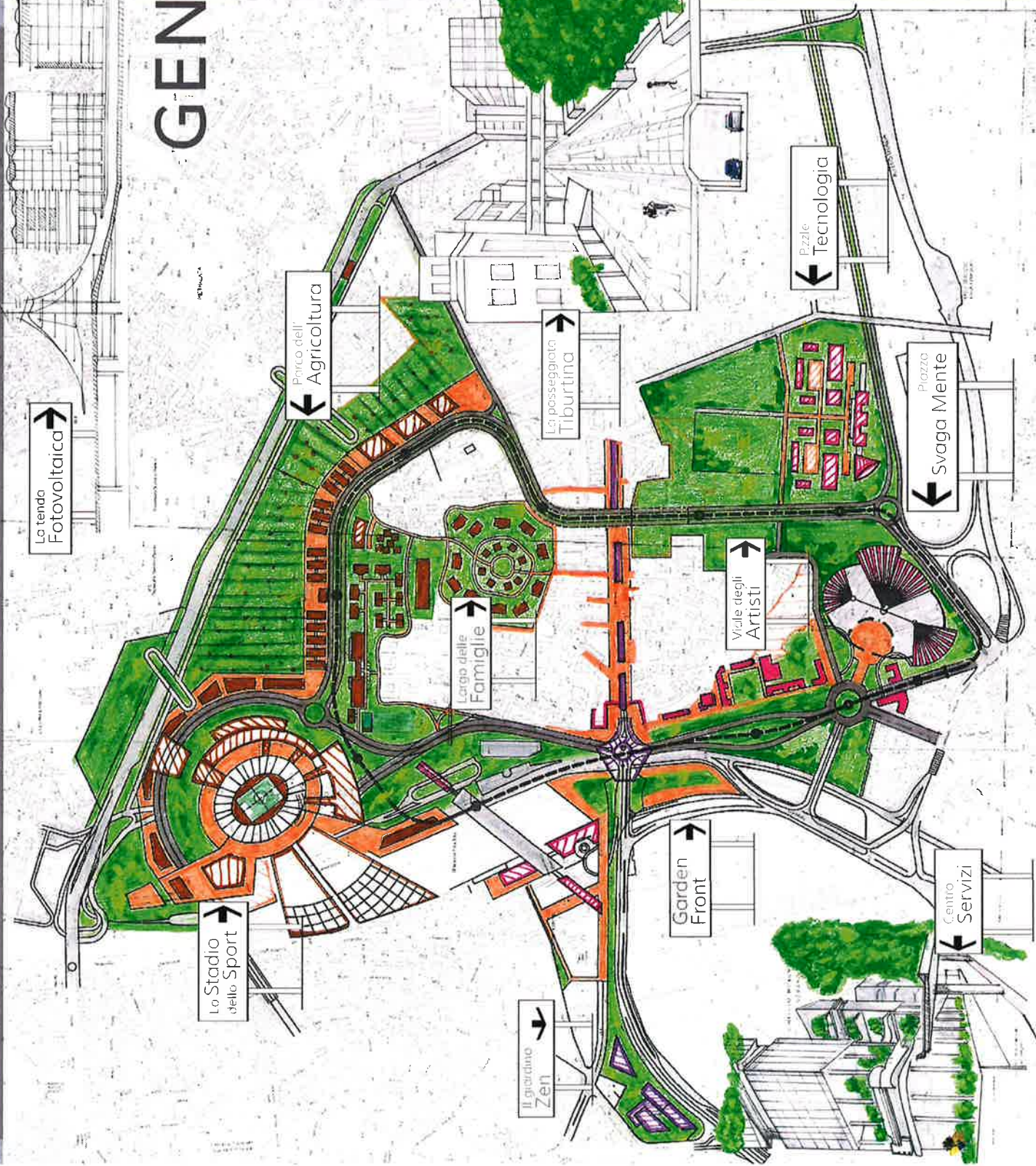
Inoltre in un dimensionato spazio limitrofo agli insediamenti sopra descritti troveranno spazio alcuni fabbricati (Apartment house) per anziani che intendono vivere in comunità tra loro, in unità abitative di 30/50 mq. con numerosi servizi comuni, che saranno gestiti direttamente dagli utenti con una sorta di associazione che fa riferimento al programma del "Giovane Anziano" (vedi <http://www.giovaneanziano.eu/>), che sempre più si sta diffondendo in Italia e nei paesi della Comunità Europea, sicura risorsa per buona parte della popolazione che si sta invecchiando.

Lo Stadio dello Sport (vedi disegno planimetrico).

Così, con tutte le proposte fatte che pensiamo possano dare nuova vita, per risvegliare l'interesse dei romani ed altri abitanti della vasta zona ad est della città, vogliamo aggiungere una struttura che darà anche un richiamo internazionale a tutta la zona.

Un grande Stadio per il calcio, per eventi sportivi, per manifestazioni ludiche, per raduni di migliaia di utenti, può essere realizzato nell'area nord- ovest della zona oggetto del concorso, in prossimità della ferrovia ben collegato alla rete stradale ed autostradale, ma soprattutto servito dalla Stazione Tiburtina con apposito spazio dedicato, che può smistare treni speciali per le destinazioni richieste dall'evento senza ovviamente sovraccaricare o interferire col normale traffico.

L'area a disposizione che è di circa 60 ha (eventualmente ampliabile secondo necessità) può ospitare un moderno Stadio coperto, con numerosi servizi, spazi per l'accoglienza, lo svago, le riunioni ed appositi fabbricati che offriranno agli addetti ai lavori, ai residenti, ai visitatori che troveranno comoda e gradevole la possibilità di fermarsi per periodi temporanei o definitivi vicino all'importante centro di attrazione. E' ovvio che il complesso dovrà essere di proprietà di una delle due squadre calcistiche romane che ne cureranno la gestione facendone il punto di riferimento per ogni attività ed interesse del club, preoccupandosi anche del finanziamento e della realizzazione con tutte le esigenze di efficienza e sicurezza.



GENIUS LOCI

Il giardino Zen
La passeggiata Tiburtina
Garden front
Piazza Svaga Mente
Il centro servizi
Viale degli artisti
Puzzle tecnologia
Parco dell'agricoltura
Largo delle famiglie
Lo stadio dello sport
La tenda fotovoltaica

"Oggi arrivo

e mi sento perso.

Domani sogno

di sentirmi connesso".



area di intervento 2

La città della gioia

TAV 2 "La città della gioia" PROGETTO Genius Loci rapp. 1:5.000

ACER // CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"

GENIUS LOCI

- Garden Front
- Viale degli Artisti
- Piazza Svaga Mente
- Pzzle Tecnologia

"Questo quartiere ha bisogno di GIOIA".



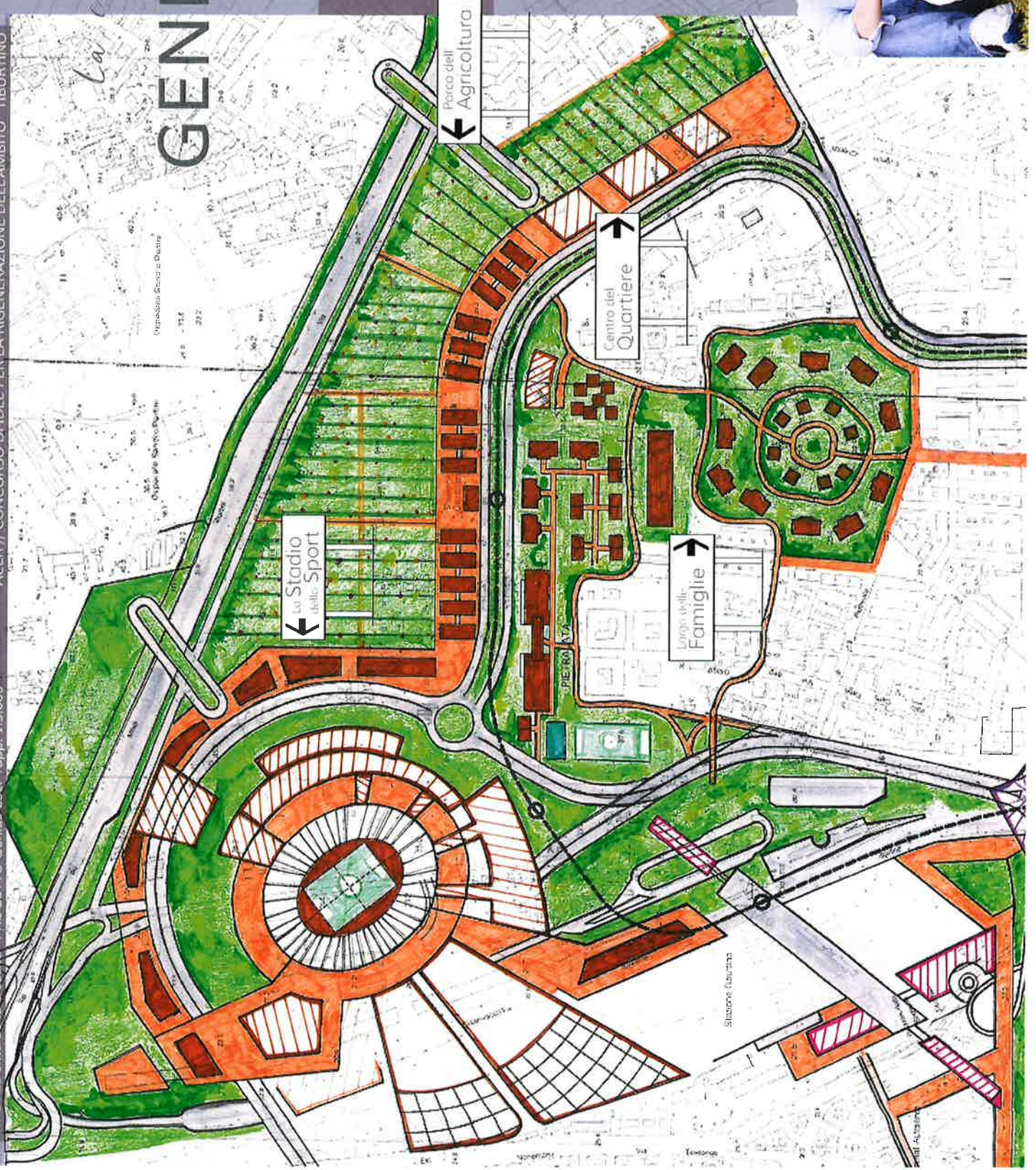
area di intervento 3

La città della crescita

GENIUS LOCI

Parco dell'agricoltura
Largo delle famiglie
Lo stadio dello sport
Centro del Quartiere

"Mettere su famiglia oggi
è difficile.
Sarà più facile".

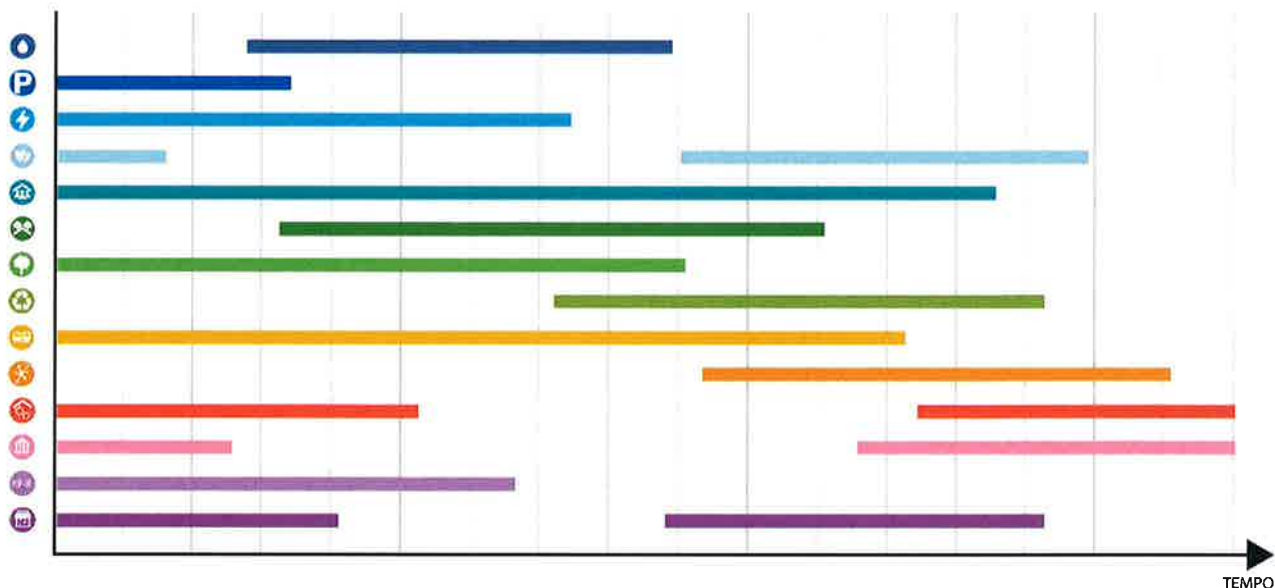


«NEXTIBURTINO»

**di Giovanni Paolo Tesei capogruppo in rappresentanza di: Maria Vittoria
Tesei, Flavio Martella, Domiziana Scipioni**

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO TIBURTINO

ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA DI MASSIMA



I costi della proposta sono pensati per essere sostenuti in maniera omogenea per tutto il corso della rigenerazione. Si stabiliscono quindi delle priorità di intervento che vanno ad intervenire sugli ambiti senza concentrarsi eccessivamente tutte in uno spazio temporale unico. In questo modo il costo complessivo dell'intero progetto risulta essere più facilmente sostenibile e permette un inserimento graduale delle proposte all'interno del quartiere. Inoltre, l'opera è così anche facilmente suddivisibile in interventi, ai quali può essere modificata la priorità a seconda delle mutevoli esigenze urbane ed economiche.

A)- Eco-tramvia

La nuova linea tramviaria sarà il principale elemento di connessione tra tutte le aree oggetto del concorso. Avrà uno sviluppo di circa 9 Km e sarà a doppio binario.

Sono stati stimati unicamente i costi di realizzazione dell'infrastruttura e non quelli di esercizio.

I valori sono riportati in milioni di euro al Km (M€/Km).

Armamento, scavi e pavimentazione	2,8 M€/Km
Spostamento sottoservizi	1,5 M€/Km
Realizzazione corsia preferenziale (cordoli)	0,1 M€/Km
Sistemazione delle fermate (distanza 250-300 m)	0,4 M€/Km
Sottostazione elettrica	0,8 M€/Km
Rete aerea con pali e ganci	0,7 M€/Km

Telecontrollo e asservimento semaforico

0,8 M€/Km

Totale

7,1 M€/Km

Poiché la linea è a doppio binario, ai fini della stima si deve considerare uno sviluppo di 18 Km, per cui:
 $18 \text{ Km} \times 7,1 \text{ M€/Km} = 127,8 \text{ M€}$ cioè **€ 127.800.000,00**

B)- Nuove percorribilità

È prevista la realizzazione di nuovi percorsi stradali ad integrazione della rete viaria esistente.
I costi stimati sono i seguenti:

- Realizzazione di aree stradali pubbliche con sezione media di larghezza m 10,50, comprese opere di formazione del corpo e della struttura stradale, della rete di smaltimento delle acque meteoriche con caditoie sifonate e fognoli di collegamento, del ciglio, della pavimentazione dei marciapiedi, della fognatura acque nere, dell'impianto di illuminazione pubblica e di ogni altro onere per finiture varie:

$$m 4.000 \times m 10,50 = mq 42.000 \times 214,00 \text{ €/mq} = \textbf{€ 8.988.000,00}$$

C)- Parcheggi

È prevista la realizzazione ex novo di 5 parcheggi multipiano di 5 livelli fuori terra, dislocati in varie parti dell'area. Vi sarà la possibilità di parcheggiare 175 veicoli a piano su 4 piani per un totale di 700 veicoli. L'ultimo livello verrà adibito ad altre funzioni (bar, ristorante, discoteca, ecc).

Considerando una superficie standard di circa 20 mq per ogni veicolo (compresi gli spazi di manovra), ogni piano avrà una superficie di circa 3.500 mq.

Si prevede di realizzare una costruzione con struttura in acciaio, che presenta numerosi vantaggi rispetto ad una tradizionale struttura in calcestruzzo armato, come ad esempio:

- Ridotto peso della struttura;
- Insensibilità alle azioni di assestamento;
- Comportamento elastico di deformazione;
- Economicità rispetto ad altri tipi di realizzazione (costruzione degli elementi esterna al cantiere e quindi minore spesa di manodopera);
- Tempi di costruzione ridotti
- Maggiore flessibilità di adattamento degli spazi a particolari necessità.

Il tamponamento di protezione dei piani adibiti a parcheggio sarà costituito da una barriera di tubi zincati rivestita esternamente da una pelle di lamiera stirata o anche, in alcune parti, da un sistema di verde verticale.

La parte di superficie dell'ultimo piano da adibire ad altre funzioni avrà diversi tipi di finiture esterne ed interne (a seconda della destinazione d'uso) ed impianti tecnologici adeguati.

Stimando il costo di realizzazione di ogni edificio in € 7.000,00 a posto auto, si avrà:

$\text{€ } 7.000,00 \times 700 \text{ auto} = \text{€ } 4.900.000,00$, a cui si aggiungeranno € 500.000,00 per la funzione dell'ultimo piano, per un totale di € 5.400.000,00 per ogni edificio.

Per cui il costo complessivo stimato per la realizzazione dei 5 edifici da destinare a parcheggio multipiano, con diversa funzione prevista all'ultimo piano, sarà:

€ 5.400.000,00 x 5 edifici = € **27.000.000,00**

D)- Spazi verdi

Nell'intera area sono state individuate numerose zone potenzialmente destinabili a verde pubblico, con una superficie complessiva di circa 450.000 mq (45 ettari).

Le zone di superficie compresa tra i 3 e i 10 ettari, saranno veri e propri parchi con alberature d'alto fusto, sentieri pedonali, piste ciclabili, aree per la sosta e il picnic, attrezzature ginniche per "percorso salute".

Le zone di superficie compresa tra 0,5 e 3 ettari, potranno essere adibite a giardini di quartiere con spazi dedicati ai bambini dotati di scivoli, altalene e giochi vari, piccoli campi sportivi, aree per i cani, ecc.

Per la realizzazione dei parchi, ai quali si ipotizza di destinare una superficie di circa 300.000 mq (30 ettari) sarà necessario riqualificare le aree verdi esistenti, parte delle quali versa ora in uno stato di abbandono e degrado. L'intervento necessario per una prima sistemazione generale delle aree consisterà in:

- Raccolta e allontanamento dei rifiuti presenti
- Rimozione degli alberi caduti e potatura delle alberature esistenti
- Formazione o rigenerazione del tappeto erboso ove necessario
- Messa a dimora nuove alberature
- Messa a dimora di siepi, essenze arbustive e floreali
- Formazione o ripristino di percorsi pedonali e ciclabili
- Fornitura di arredi vari (panchine, tavoli, attrezzi ginnici, ecc)
- Illuminazione pubblica (in alcune zone)
- Segnaletica e tabelle esplicative

Per questo intervento si stima un costo di massima pari ad € 3.800.000,00

Per la realizzazione dei giardini di quartiere, di una superficie complessiva pari a mq 150.000 (15 ettari), si prevede di destinare all'interno di essi almeno il 30% della superficie a spazi di verde attrezzato con aree gioco per bambini e arredi vari e saranno altresì comprese opere di illuminazione, innaffiamento, percorsi pedonali, panchine, ecc.

Per tale realizzazione si stima il seguente costo: mq 150.000 x 0,3 x 65 €/mq = € 2.925.000,00

Pertanto, il costo complessivo previsto per la riqualificazione degli spazi verdi ammonta a:

€ 4.000.000,00 + € 2.925.000,00 = € **6.725.000,00**

E)- Riqualificazione urbana

Questa voce riassume una serie di azioni progettuali diffuse nell'intera area di intervento, comprendenti il coworking, il cohousing, i tetti verdi, gli spazi pop up, ecc.

Considerando che la superficie coperta residenziale è di circa 1.000.000 di mq, comprese le pertinenze esclusive (cortili, giardini privati, aree interne ai fabbricati, strade d'accesso, rampe, ecc.), si è ipotizzato di interessare con le varie attività il 50% della superficie. Ad essa va aggiunta l'intera superficie dell'ambito di Via Cupa, circa 50.000 mq, che verrà utilizzata al 100%.

Non potendo quantificare in questa sede i modelli di intervento o definirne l'entità, si è attribuito un valore di 500,00 €/mq riferito a qualunque tipo di realizzazione sulla superficie coperta residenziale e di 1.000,00 €/mq per l'ambito di Via Cupa dove si dovrà intervenire in maniera più radicale. Pertanto, si avrà:

$$€ 500,00 \times 1.000.000 \text{ mq} \times 50\% = € 250.000.000,00$$

$$€ 1.000,00 \times 50.000 \text{ mq} \times 100\% = € \underline{50.000.000,00}$$

$$\textbf{Totale} \quad = € \textbf{300.000.000,00}$$

Compendio dei costi di massima stimati:

A)- Tramvia	€ 127.000.000,00
B)- Nuove percorribilità	€ 8.988.000,00
C)- Parcheggi	€ 27.000.000,00
D)- Spazi verdi	€ 6.725.000,00
E) – Riqualificazione urbana	€ <u>300.000.000,00</u>
Totale	€ 469.713.000,00
Costi per la progettazione, D.L. e sicurezza (10% del tot.)	€ <u>46.971.300,00</u>
TOTALE GENERALE	€ 516.684.300,00

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO TIBURTINO

RELAZIONE DESCRITTIVA

Proposta per una nuova vitalità diffusa nel quartiere Tiburtino di Roma.

Il progetto ricerca una attivazione del tessuto urbano del Tiburtino proponendo la generazione di nuove aree multifunzionali in cui l'abitante è primo attore nella vitalità cittadina.

L'intervento si concentra principalmente nelle tre aree di via Cupa, di Galla Placidia e di Quintiliani, ma non si limita solo a queste. Infatti, ricerca il potenziamento e l'integrazione con il quartiere preesistente attraverso la progettazione e l'inserimento di interventi diffusi. L'interconnessione e la flessibilità di tutti i numerosi interventi proposti pone l'attenzione sull'abitante, incentivandolo verso una stretta relazione con il territorio e la città, la quale permetterà l'insorgenza spontanea di una nuova e qualitativa forma di abitare Roma. Riallacciare e riscoprire il rapporto tra abitante e città permette lo sviluppo di una vitalità urbana rara ed innovativa nella Capitale, che garantisce una totale resilienza e sostenibilità al quartiere. L'architettura non si pone quindi come unica forza in grado di generare lo spazio urbano, ma ricerca il coinvolgimento di più entità fondamentali nel processo, come aspetti sociali ed economici, rafforzando così la possibilità di assimilazione dell'intervento nel tessuto cittadino esistente, e provocando in quest'ultimo un miglioramento sostanziale delle condizioni e delle possibilità esistenti.

Essendo quindi l'intervento l'insieme di numerose azioni, su diversi ambiti ed in diversi campi, se ne delineano in seguito le linee direttrici, partendo da quelle più generiche fino a quelle più specifiche.

SISTEMA DI RELAZIONI RECIPROCHE

Integrazione totale degli interventi e delle iniziative per creare una solida ma flessibile rete urbana.

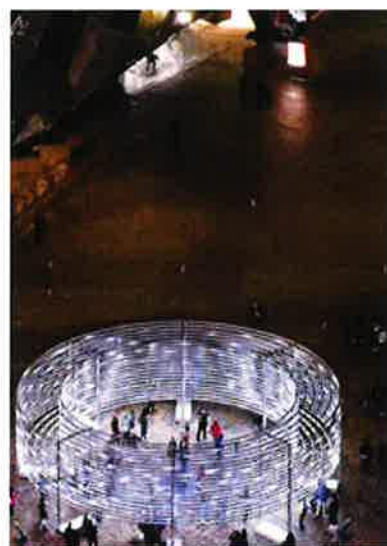
Ogni soluzione che si propone per il quartiere e per le nuove aree ricerca un'integrazione totale con gli altri interventi e le preesistenze, con il fine di rafforzare un'identità locale. Con questi interventi si cerca inoltre di stabilire un'autonomia locale in modo da proporre un modello sociale, politico, economico ed architettonico flessibile e sostenibile che possa fungere da esempio per la città. Essendo ogni componente del quartiere relazionata reciprocamente con tutte le altre componenti, si ha che ognuna di queste contribuisce alla vitalità urbana, rafforzando un sentimento partecipativo urbano attualmente poco sentito nella città di Roma. Questo garantisce che un eventuale declino di alcune componenti non comprometta interamente il quartiere.



Illuminazione nella piazza di Chueca a Madrid



Luchtsingel, ZUS Architects, Rotterdam



Installazione "Radiant Lines", Asif Khan, Melbourne



Mercato Pop-up

Il cittadino viene quindi riscoperto come elemento attivo della città, con responsabilità civili e sociali che incentivano l'inclusione ed escludono l'isolamento. La struttura del quartiere si configura in maniera eterogenea ed organica, in maniera da permettere lo sviluppo spontaneo delle centralità, non forzandole in un discorso univoco e programmato.

SCALA UMANA

La città studiata e progettata anche dal punto di vista umano.

Si vuole rafforzare la relazione tra uomo e città in quanto indispensabile per la creazione di una nuova vitale e qualitativa area urbana. A livello architettonico questo avviene recuperando vecchie strutture, riconvertendo alcune preesistenze, e soprattutto introducendo nuove variabili in grado di aiutare il cambiamento dello status quo. Politicamente si cerca di coinvolgere il cittadino nella creazione del quartiere, includendolo nelle fasi decisionali ma soprattutto in quelle creative. Così si restituisce un senso di appartenenza e di proprietà nei confronti della città, andando ad incentivare la creazione di una comunità che si identifica nel territorio e che se ne prenda cura in maniera semi-autonoma.

L'uomo non è più utente ma torna ad essere un cittadino nel senso più ampio del termine; dal canto suo la città deve quindi tornare a rispondere alle differenti esigenze personali, senza reprimerle o escluderle a priori. Con il progetto si ricerca un punto d'incontro tra la città pianificata e la città spontanea.

Per recuperare la scala umana nello spazio urbano è necessario riattivare, ed in molti casi creare, ciò che è visibile ed accessibile dal pedone. Si riattivano quindi i piani terra degli edifici esistenti e si progettano i nuovi pensandoli come attivi, permeabili, invitanti. I piani terra non saranno solo attività commerciali eterogenee, ma anche spazi pubblici con attività libere e gratuite.

Inoltre, si propongono degli incentivi e micro-crediti per nuovi piccoli imprenditori per installare delle attività pop-up nelle strade dove non sono presenti locali commerciali, nei lotti vuoti e negli edifici abbandonati. In questo modo si incoraggia la crescita di piccole nuove attività produttive locali.

NUCLEI DI VITALITÀ DIFFUSA (24H)

L'eterogeneità di un'area le permette di essere continuamente vitale.

Invece di delineare aree o settori di destinazione di alcune funzioni, si cerca di incentivare l'eterogeneità della città. In questo modo si garantisce l'uso continuo delle aree da parte di una popolazione variegata, non provocando orari morti che causerebbero un inevitabile isolamento. L'insieme totale delle relazioni permette che ogni area d'intervento sarà autonomamente attiva, senza ricorrere a forzature del sistema.

Si incentiva quindi l'inserimento di differenti tipologie di attività produttive, commerciali e ludiche mantenendo così costante il livello



Urban Farm, Damien Chivallé



The greenhouse project at PS 333, Kiss + Cathcart, Architects



Zoku roof garden, Amsterdam



Campo sportivo sopraelevato, Guzman de Yarza Blache, Zaragoza

di attività urbana nel corso della giornata, includendo anche la notte. Queste attività non verranno collocate solo su assi attrezzati, bensì nelle intere aree d'intervento, provocando un aumento di vitalità generale e spingendo la popolazione a vivere ed usufruire della città in maniera eterogenea, andando a creare spontaneamente la diversificazione delle aree.

Inoltre un aumento della presenza umana sul territorio favorisce un miglior controllo naturale dello stesso, garantendo una maggiore durabilità degli interventi ed una migliore qualità dello spazio, incrementando quindi l'efficienza e la sicurezza delle zone.

ECONOMIA CIRCOLERE URBANA

La quantità di relazioni è in grado di generare economia e sostenibilità.

Il progetto prevede l'introduzione nel quartiere di un'economia che si basa sulle possibilità del quartiere stesso. In questa maniera si promuove una maniera sostenibile di riduzione dei costi di gestione e mantenimento della zona, oltre che si otterrebbe un miglioramento della vita degli abitanti, ma soprattutto si incentiva un sentimento di quartiere come entità urbana sociale.

L'ambito di Quintiliani sarà dotato di alcuni centri in grado di assumere il ruolo di cuore pulsante dell'economia locale e simboli di sostenibilità produttiva.

Nello specifico si progetta di inserire un sistema di economia circolare principale che convoglia lo smaltimento di rifiuti organici locali con la produzione di una rilevante quantità di alimenti basici. L'intervento prevede la costruzione di un centro di riciclaggio ad impatto zero, che solo avrà il compito di smistare il 50% dei rifiuti organici arrivanti dal quartiere stesso. Questi rifiuti, smistati e tritati, vengono poi prontamente utilizzati come fertilizzante per la coltivazione delle risorse primarie. Queste, seguendo una politica di ottimizzazione del suolo e delle costruzioni, verranno collocate prevalentemente sui tetti degli edifici ed in minor parte verranno collocate in alcune aree incolte e riconvertite ad orti cooperativi.

La presenza del centro di riciclaggio e degli orti urbani incentiva uno sviluppo sostanziale di una manodopera locale. Inoltre, la produzione di risorse primarie nel quartiere e per il quartiere, permette una forte integrazione della cittadinanza nella comunità locale, e, seppur i livelli produttivi non saranno mai sufficienti al fabbisogno totale del quartiere, possono comunque contribuire all'introduzione di un sussidio materiale per i ceti meno abbienti a costo zero.

Il centro di riciclaggio, essendo integrato in un sistema più ampio, e che produce una domanda maggiore rispetto a quella alla quale può soddisfare, non produce accumulamento di rifiuti organici, e come tale può locarsi in prossimità di centri urbani. Ma la sua presenza è fondamentale per un sistema economico semi-autonomo e locale, in quanto indispensabile per ridurre gli sprechi ed ottimizzare i consumi, contribuendo notevolmente alla produzione di materie prime ed allo smaltimento degli scarti.

L'introduzione di sistemi di economia circolare, riguardanti anche altri ambiti oltre quello alimentare, favoriscono un abbattimento generale



Amager plant, BIG Group



Campo da calcio su palazzo in Cina



"The stairs", installazione a Rotterdam, MVRDV



Vertical farm nestled among the skyscrapers of Shanghai, dezeen x mini living Initiative



Pavegen, pavimento che accumula energia, Londra



Serra fotovoltaica

degli sprechi ed un miglioramento delle condizioni locali, sia sociali che economiche, rafforzando l'identità.

TETTI ACCESSIBILI

Ampliamento delle possibilità degli spazi urbani.

L'inserimento di attrezzature per la produzione alimentare ed energetica su alcuni dei tetti degli edifici preesistenti e nuovi (principalmente nei condomini e nei nuovi cohousing), fa riscoprire questi come elementi architettonici indispensabili e molteplici oltre che contribuisce ad un'ottimizzazione del suolo. La possibilità di introdurre delle serre urbane in questi luoghi, costituisce un anello fondamentale per lo sviluppo di un'economia circolare locale, nonché alla creazione di un più efficiente ecosistema urbano.

Il tetto acquisisce quindi una nuova dimensione di spazio produttivo, e dove possibile, anche di svago. Pur diminuendo quindi la superficie di suolo costruita, si restituisce alla popolazione una maggiore quantità di luoghi e suggestioni per incentivare la vitalità e la partecipazione. Inoltre, il tetto diventa un elemento attivo dell'architettura, che non solo fornisce riparo, ma anche degli usi concreti e possibili.

La loro collocazione di attività è ben comune su un suolo originariamente privato, non comporta necessariamente che questo diventi pubblico, ma incentiva la popolazione condominiale ad appropriarsi di zone ed aree che comunemente non gli appartenevano, creando una nuova interazione con l'architettura. Infatti, l'edificio non è più passivo, ma diventa attivo e generatore di vitalità urbana; saranno gli inquilini stessi ad occuparsi delle strutture (supervisionati da un ente comunale) e ad usufruire dei ricavi della gestione condominiale, nonché avranno a disposizione un nuovo spazio comune (ma ristretto allo stesso edificio nel caso delle preesistenze) dove poter interagire e generare una micro-comunità.

Inoltre, dove possibile, ed in maniera eterogenea, si dispongono gli edifici di tetti verdi accessibili, in modo da migliorare sensibilmente l'efficienza termica della costruzione e fornire ai cittadini nuove piacevoli aree, che al tempo stesso migliorano la qualità ambientale locale.

Integrare il sistema dei tetti con il sistema produttivo e con lo spazio ludico produce un'innovazione urbana totale, che porterebbe a Roma i più alti standard urbanistici che si stanno sperimentando nelle più avanzate capitali mondiali.

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA

Riduzione dell'impatto ambientale degli edifici e produzione energetica integrata.

Gli edifici verranno dotati di attrezzature per la produzione energetica solare a impatto zero, in modo da migliorarne l'autonomia e diminuire gli sprechi.

Si sfrutta la rinnovata qualità urbana, utilizzando anche l'aumento di vitalità come fonte alternativa di accumulo energia. Nelle strade pedonalizzate, nelle piazze e nei luoghi di maggiore attività si propone di installare piastre per l'accumulo energetico a pressione. Questo sussidierà l'uso di energia elettrica principalmente per le aree



Piazza della stazione centrale di Rotterdam, West8



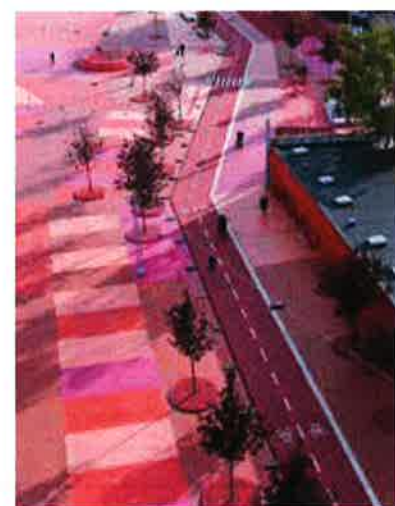
Tramvia verde a Nantes



Invasión Verde, Alva+Ampuero+Rojas, Lima



Pedonalizzazione di Time Square, Snohetta, New York



Piazza e via ciclabile a Copenaghen, BIG Group

pubbliche.

Oltre ai sistemi produttivi si predisporranno le nuove aree a risparmio energetico automatico, che ottimizzano gli sprechi.

Inoltre, viste le nuove superfici di terreno che si andranno ad urbanizzare, si prevede anche l'installazione di un sistema di filtraggio e riuso delle acque piovane, così da limitare gli sprechi nelle produzioni dell'economia circolare. Questo verrà collocato nei nuovi tetti verdi e nelle aree urbane rivitalizzate, in modo da sussidiare i consumi sia degli edifici che degli spazi pubblici.

INSERIMENTO SOCIALE

Inclusione di tutti i residenti dell'area nelle nuove relazioni urbane.

Attraverso la creazione di centri di riciclaggio, incubatori di imprese, coworking, e semplicemente attraverso la creazione di spazi produttivi di dimensione locale, si cerca di favorire l'inserimento sociale dei giovani imprenditori, dei cittadini senza stabilità lavorativa, e dei futuri cittadini.

L'inserimento nel tessuto urbano di piccole attività e di centri di produzione necessari al quartiere stesso, introducono e garantiscono una continuità lavorativa locale che incrementa la relazione di appartenenza al territorio ed influisce nella vitalità di quartiere. Priorizzando i propri abitanti locali per garantire la manodopera e le specializzazioni necessarie, si aiuta a rendere gli stessi cittadini particolarmente partecipi nel quartiere e nella città, promuovendo quindi un loro inserimento nelle dinamiche produttive e migliorando il senso di comunità urbana e favorendo l'inserimento sociale invece che l'isolamento.

MOBILITA' A SCALA UMANA

Nuova tramvia (LOOP) di quartiere.

Si disincentiva l'uso dell'automobile riscoprendo l'uso della tramvia urbana.

L'adiacente Stazione Tiburtina, già nodo di scambio importante per l'intera città, acquisirà anche il ruolo di cuore dei trasporti pubblici del quartiere. Infatti, da qui vi partirà la nuova linea di tram (LOOP) che, relazionandosi con l'attuale metro B e gli autobus, circolarmente collegherà i diversi punti salienti dell'attuale quartiere con le nuove proposte, in maniera da creare un sistema urbano interconnesso ed accessibile. Infatti, la nuova vitalità diffusa del quartiere, viste le dimensioni dell'intervento, necessiterà un sistema di trasporto che sia in grado di garantire l'efficacia degli interventi stessi senza necessitare dell'uso dell'automobile privata. Se non efficacemente collegati questi finirebbero per essere le ennesime proposte isolate che inevitabilmente devono affrontare un costoso declino. Inoltre, incentivando col progetto la creazione di una comunità produttiva locale, il tram permette l'abbattimento delle barriere spaziali e dei tempi, favorendo quindi la comunicazione e le relazioni interne in maniera fluida.

La tramvia la si pensa non solo come un sistema di trasporto, bensì



Strada condivisa tra pedoni, macchine e biciclette, Woonerf Bell Street, Seattle, SVR design



Edificio a uso misto: parcheggio, negozi e residenze, Herzog e de Meuron, Miami Beach



Parcheggio e uffici a Grenoble, GaP Grudzinski & Poisay Architectes



Parcheggio, teatro all'aperto e spazio pubblico in Svezia White Arkitekter + Henning Larsen Architects

come un elemento integrato nel tessuto della città, capace di generare boulevard verdi, e completa permeabilità, identificando il sistema di trasporto simbolo della nuova rivitalizzazione urbana.

Fondamentali saranno anche i servizi di bike e car sharing, che hanno il compito di sopperire, in maniera sostenibile e condivisa, alle inevitabili lacune di un qualsiasi trasporto pubblico.

PARCHEGGI

Edifici multiuso in grado di snellire la città.

L'introduzione di parking sia interrati che esterni è un tassello fondamentale verso la pedonalizzazione dell'intera area. Infatti, togliere le macchine dalle strade è indispensabile affinché il quartiere si possa convertire in un ambiente sicuro, accessibile e privo di barriere architettoniche.

Il parcheggio però non si intende come un edificio ad uso unico delle automobili che causa una barriera architettonica e visiva nella città, bensì, in pieno accordo della politica di relazioni totali e di vitalità urbana intrapresa nel progetto, il parcheggio accoglierà anche altre funzioni urbane che lo manterranno attivo nel corso dell'intera giornata e lo trasformeranno in un elemento integrato della città. Ad esempio, gli ultimi piani o la terrazza potrebbero essere sfruttati per altre attività: un ristorante, una discoteca, dei campi sportivi, una piscina, una terrazza panoramica.

L'eliminazione delle macchine parcheggiate dalle strade migliorerebbe in maniera esponenziale la qualità della vita, dando spazio e visibilità a nuove attività che si potrebbero introdurre sulla strada nello spazio occupato attualmente dalle macchine, riportando le persone a camminare, vivere e sfruttare di più lo spazio urbano che gli appartiene.

PEDONALIZZAZIONE URBANA

Migliorare la relazione del cittadino col suolo urbano.

Con l'introduzione di nuove forme di trasporto pubblico e di incentivi per l'utilizzo di suolo locale, si progetta di pedonalizzazione delle vie secondarie nel caso delle preesistenze, ed una quasi completa pedonalizzazione delle nuove aree. Infatti, grazie alla presenza dei parcheggi che assorbono la maggior parte delle necessità stazionarie e ad una studiata circolazione carrabile primaria, è possibile arrivare a proporre una circolazione pedonale per quasi tutta l'estensione del quartiere. Si lascerebbero carrabili i principali assi viari della zona, aggiungendo anche alcuni nuovi collegamenti con lo scopo di migliorare la fluidità interna, ma tutto il resto verrebbe restituito ai cittadini.

Ad oggi le strade secondarie sono le zone che meno attraggono la popolazione, essendo totalmente prive di suscitare interesse e di generare attività per mancanza materiale di spazio e luoghi.

Promuovere una pedonalizzazione di queste vie, unita con la riqualificazione delle stesse fornisce terreno fertile per la nascita di nuove possibilità, oltre che un luogo di necessaria spontaneità locale.



Parcheggio, Teresa Sapey, Madrid



Via pedonale attiva, Siviglia



Strada pedonale attiva, Vancouver



Installazione "Pink balls", Montreal



Pop-up office, Tomaso Boano and Jonas Prišmontas

Gli interventi di riqualificazione previsti hanno il compito di rendere attrattive le nuove aree, e mostrarle come luogo di nuove possibilità urbane dove sono possibili svariati nuovi usi. In questo modo si incoraggiano le relazioni tra i cittadini, rendendo quindi possibile lo scambio fisico necessario ad una qualsiasi comunità.

POP-UP!

Piccole attività, start-up e possibilità che nascono nelle aree urbane recuperate.

Per incentivare la nascita di nuova vitalità nelle aree urbane già costruite e prive di attività necessarie basiche (come negozi, piccole associazioni culturali, bar, ristoranti, imprese, etc.) si introducono degli spazi pop-up. Questi saranno delle strutture indipendenti e sostenibili che possono essere collocate, ad esempio, a ridosso degli edifici esistenti, nei loro fronti inusitati, andando perciò a riattivare zone che altrimenti non possono subire interventi di profonda riqualificazione. Essendo delle strutture indipendenti, potranno essere di qualsiasi forma e dimensione (sempre d'accordo con quelle possibili dettate dalle preesistenze) incentivando i richiedenti verso una maggiore spontaneità urbana, e conseguentemente attirando la popolazione ad un uso più completo del territorio del quartiere. Infatti, essendo oggi il quartiere strutturato lungo delle direttrici principali, si vengono a creare delle aree vuote, dove il senso urbano viene meno in quanto l'unica possibilità che si prospetta è quella di trovare parcheggio o entrare nel portone di casa; invece attraverso gli spazi pop-up è possibile accendere la vitalità anche in queste aree, creando un tessuto eterogeneo di attività necessarie per il rafforzamento dell'identità locale. Questi spazi potranno essere richiesti dagli stessi abitanti previa una dichiarazione d'intenti che espone le motivazioni della richiesta e la proposta di uso, ed assemblate dalla stessa comunità locale. La preparazione dei pezzi di montaggio ed il laboratorio di costruzione viene condotta in alcuni magazzini recuperati dell'ambito di via Galla Placidia, così da poter sfruttare manodopera locale.

COHOUSING

Nuclei di vitalità urbana.

La vitalità urbana che il progetto ricerca passa anche e soprattutto attraverso la creazione di nuovi paradigmi residenziali basati sull'interazione degli inquilini e nella generazione di attività urbane a partire da queste. La residenza non è più quindi un elemento passivo della città, incapace di generare vitalità e con l'unica funzione di rifugio dalle ansie sociali trasmesse dall'indifferenza della città. Si trasforma invece in un centro attivo ed innovativo del tessuto urbano, dal quale il cittadino ha accesso a molti strumenti partecipativi, e che è in grado di integrarsi efficacemente con le meccaniche produttive e commerciali. Non solo si nutre della rinnovata vitalità urbana, ma è in grado di accentuarla e mantenerla costante.

La strategia proposta per l'introduzione di una nuova comunità sostenibile è quella di favorire nuove forme di cohousing legate sia



Cinema Pop-up



Puma Store, Singapore



Rifugio per senzatetto, James Furzer, Londra



MVMNT Cafe, Morag Myerscough, Londra



MediaLab Prado, Langarita Navarro, Madrid



Coworking "Second Home", Selgascano arquitectos, Londra

a interventi di nuova costruzione, sia alla riappropriazione di spazi comuni nei condomini già esistenti. Infatti, negli edifici esistenti si introducono alcuni spazi comuni che si concentreranno sui tetti condominiali o sulla strada. Grazie a questi si incentiva il senso di comunità e di auto-organizzazione creando degli spazi collettivi che verranno gestiti dai condomini stessi. In questo modo un concetto basilico di cohousing viene esteso in maniera innovativa a tutto il quartiere.

Nei casi di nuova costruzione il cohousing è formato da un gruppo di persone (dalle 20 alle 40 famiglie) che compra e restaura un immobile (o lo costruisce) con numerosi vantaggi, che vanno dall'auto-selezione dei propri vicini e quindi maggiore sicurezza, al rafforzamento del senso di comunità, alla partecipazione attiva nella gestione e l'auto-organizzazione. Altre forme di cohousing sono le comunità intenzionali: queste sono legate a forme di lavoro e alla condivisione di attività lavorative, ad esempio agricole o artigianali (ecovillaggi). Questo permetterebbe un rafforzamento dell'economia locale, rivisitando il concetto di "casa-bottega" sempre presente nella storia di Roma.

Per promuovere queste nuove forme sociali verranno creati dei Comitati Promotori, costituiti da associazioni per la promozione sociale, che aiuteranno i cittadini a unirsi e conoscere nuove famiglie/gruppi di studenti/anziani per iniziare un'iniziativa di cohousing o che aiuti a scegliere alle comunità gli immobili/terreni in vendita più adatti alle loro esigenze. Possiamo pensare anche a un'app che svolga queste funzioni (conoscenza di famiglie, individuazione e catalogazione sul territorio di immobili e lotti in vendita con le loro caratteristiche).

INTERATTIVITÀ

Utilizzo delle nuove tecnologie digitali per migliorare l'integrazione urbana.

Si ricerca un coinvolgimento più attivo ed una maggiore partecipazione nell'esperienza urbana attraverso l'introduzione di alcune pratiche digitali contemporanee di facile intuizione ed utilizzo. Si propone, ad esempio, lo sviluppo di un progetto cittadino che, attraverso la connessione con gli onnipresenti smartphone, disincentiva la popolazione ad usare l'automobile, favorendo invece il trasporto sostenibile. Questa app elargisce un numero di "punti" proporzionale alla distanza fatta ed al mezzo utilizzato (ad esempio se si deve fare un km, se si fa a piedi, si guadagnano 100 punti, se si fa in bici, 50 punti, se si fa coi mezzi pubblici 25 punti, in car sharing 0 punti, ed in automobile/moto -50 punti), permettendo poi la conversione di questi punti per lo stesso utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici (ad esempio il costo di un biglietto dei mezzi pubblici è di 250 punti, etc). Non solo quindi la città avrebbe una riduzione in senso di traffico e di inquinamento, ma si avrebbe un incentivo verso la sostenibilità urbana, si spingerebbe la popolazione ad usufruire completamente il suolo urbano ed i suoi mezzi, e si produrrebbe una migliore cultura del rispetto pubblico facendo sentire il cittadino più partecipe nelle dinamiche urbane.



Campo da basket, Ill-Studio and Pigalle, Parigi



Cinema all'aria aperta, studio Csutoras & Liando, Indonesia



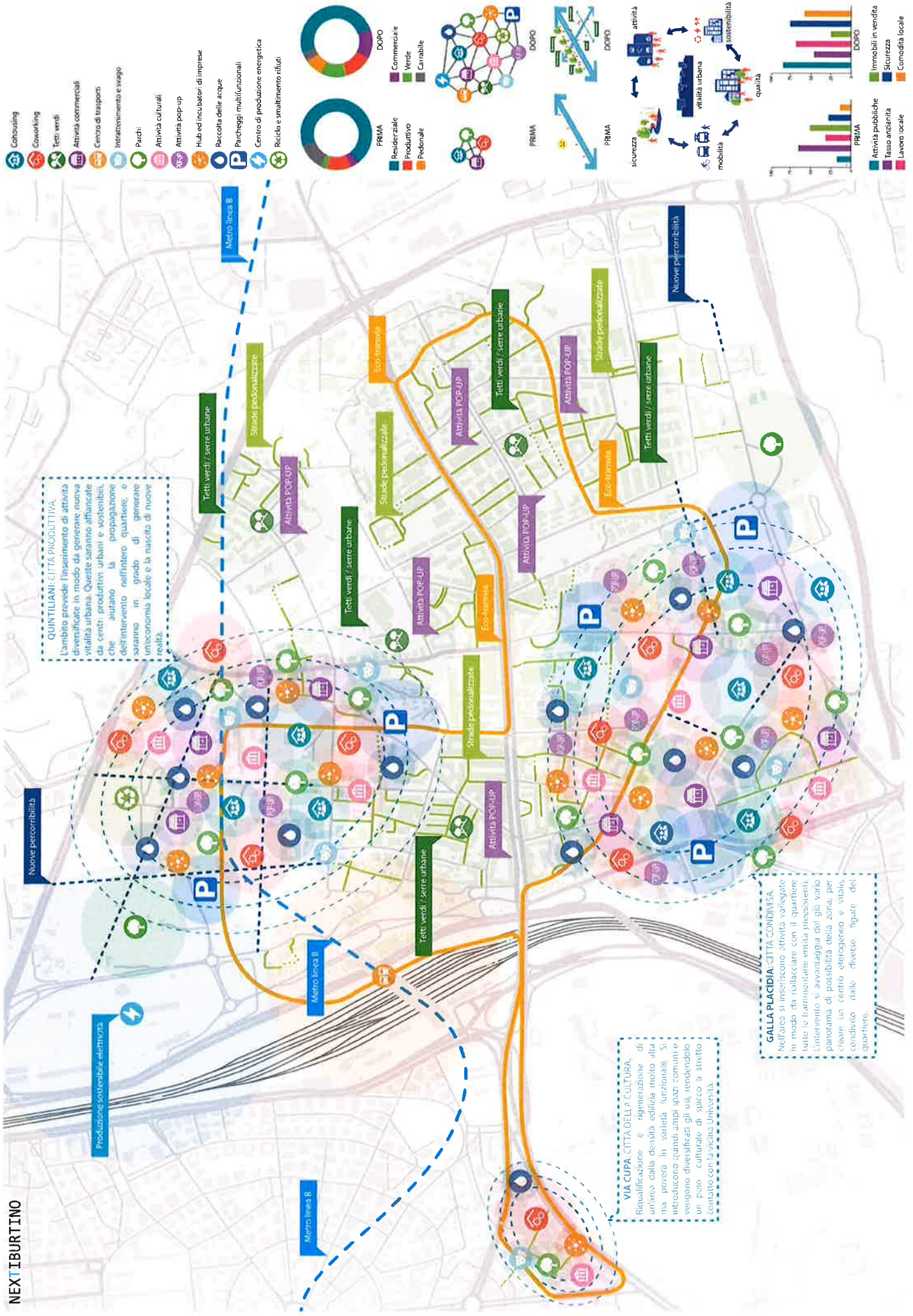
Housing, Zigzag Arquitectura, Mieres

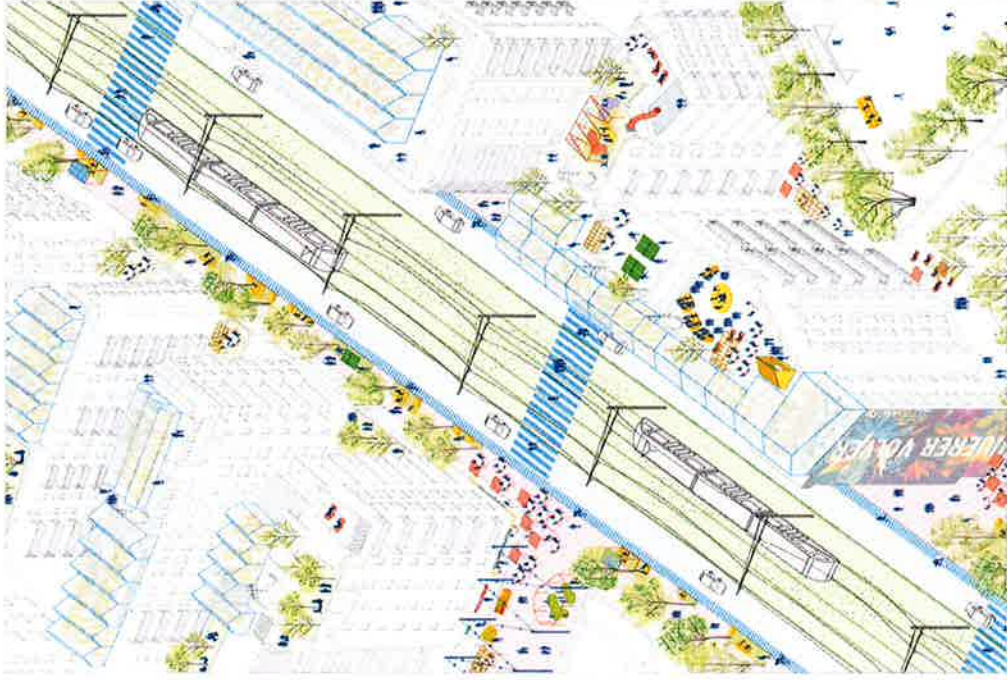


Social Housing, Amann Canovas Maruri, Madrid

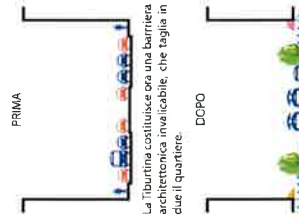


Social Housing, MVRDV, Bordeaux



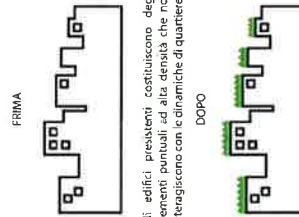


RIVITALIZZAZIONE VIA TEBURTINA



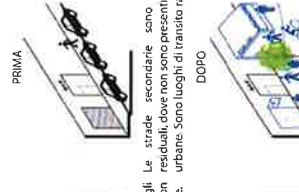
La Teburtina costituisce ora una barriera architettonica inavvicinabile, che taglia in due il quartiere.

La Teburtina diventa un'arteria verde, che ricuce il quartiere e connette Roma con i quartieri periferici. Assume un ruolo più rilevante, grazie alla tramvia.



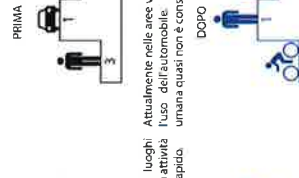
Gli edifici preesistenti costituiscono, dagli elementi puntuali ad alta densità, che non interagiscono con le dinamiche di quartiere.

Le presistenze vengono relazionate con il quartiere con strategie di economia circolare. Inoltre ne viene aumentata l'efficienza termica e la sostenibilità grazie ai tetti verdi.



Le strade secondarie, come luoghi residui, dove non sono presenti attività urbane. Sono luoghi di transito rapido.

Le strade secondarie si trasformano in luoghi di intensa attività urbana, utile per la salute del quartiere. Diventano un luogo chiave per le relazioni urbane.

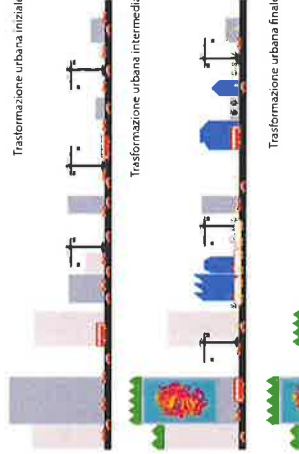


Attualmente nella zona viene prioritizzato l'uso dell'automobile. La dimensione umana quasi non è considerata.

La dimensione umana viene favorita nel quartiere. Si introduce una tramvia circolare che, unita con la struttura del nuovo quartiere, snellisce il traffico.

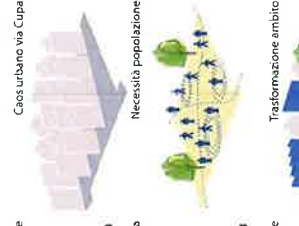


NUOVI AMBITI GALLIA PLACIDIA/QUINTILIANI

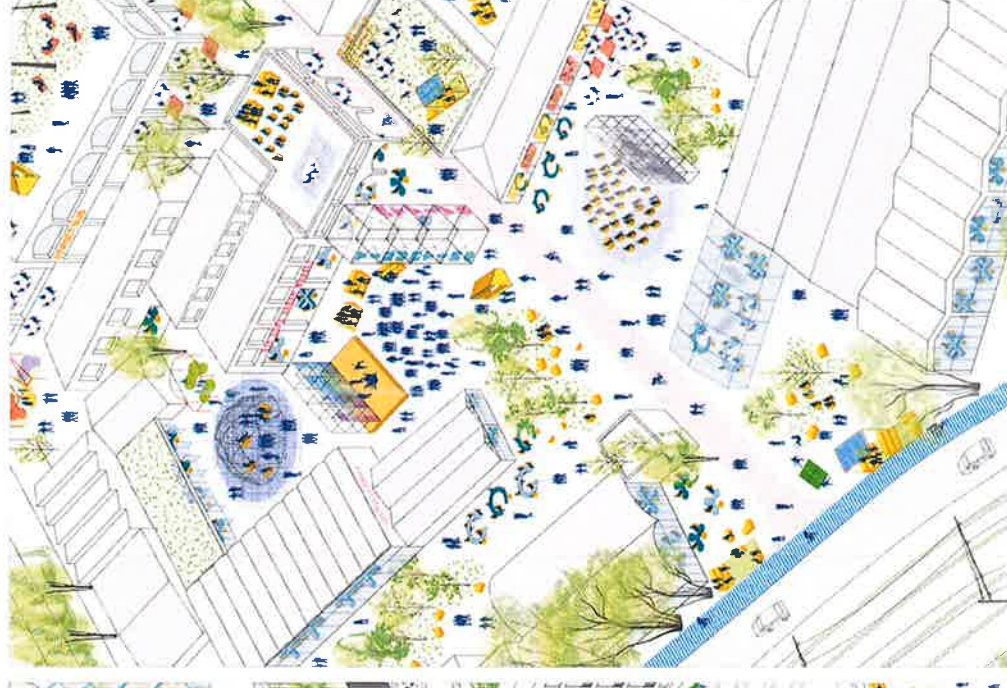


Trasformazione urbana iniziale

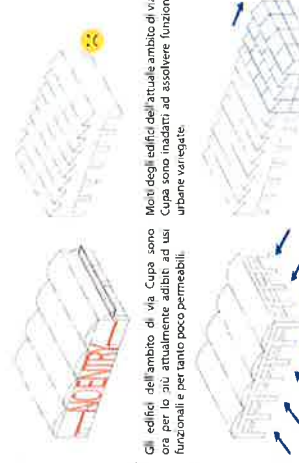
Trasformazione urbana intermedia



Trasformazione urbana finale



RICREAZIONE VIA CUPA



Caos urbano via Cupa

Necessità popolazione

Gli edifici dell'ambito di via Cupa sono ora per lo più attualmente adibiti ad usi funzionali e per tanto poco permeabili.

Molti degli edifici dell'attuale ambito di via Cupa sono inadatti ad assolvere funzioni urbane variegate.

La rigenerazione dell'ambito prevede la creazione di un'area permeabile e ricca di attività. Gli edifici idonei verranno recuperati e adattati alla nuova politica.

Gli stabili ritenuti idonei saranno espansi per sopprimere ad alcune delle lucerne lasciate da quelli inadatti. Le estensioni seguiranno il linguaggio architettonico dell'area.



«No borders»

di Enrica Sperduto capogruppo in rappresentanza di: Annunziata Paolino

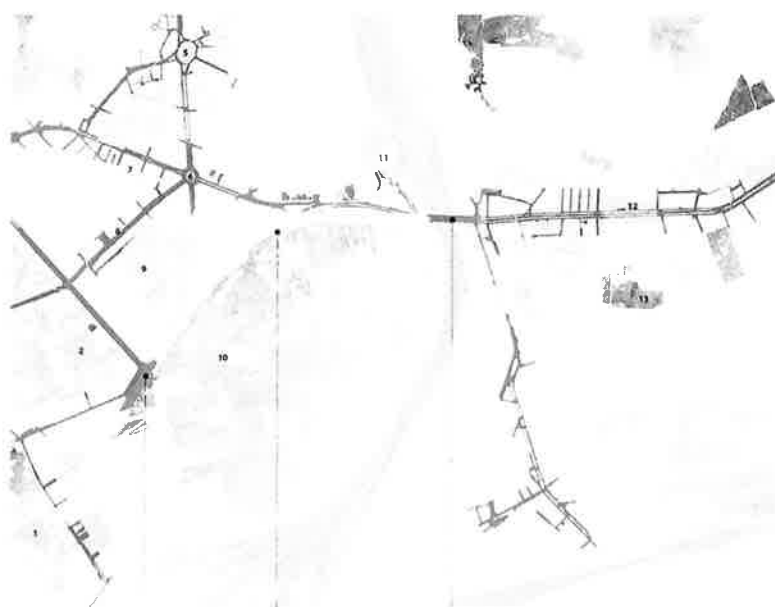
NO BORDERS

ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA DI MASSIMA, FINALIZZATA ALLA SOSTENIBILITÀ REALIZZATIVA DELL'INTERVENTO

QUADRO CONOSCITIVO

Descrizione dell'area d'intervento

Da una prima impressione la struttura urbana si presenta poco uniforme, soggetta ad una trasformazione negli anni che ha portato l'ambito dell'asse Tiburtino a diventare meramente un asse viario atto a limitare e quindi a separare il tessuto in questione, già nettamente sconnesso a causa della presenza della rete ferroviaria che separa l'ambito di Via Cupa da quello di Quintiliani e Via Galla Placidia.



Obiettivi generali e strategie di intervento

Si è scelto di riqualificare le aree in oggetto tramite la valorizzazione degli spazi pubblici concepita come volano economico, sociale e culturale.

La soluzione che si è scelta per ovviare alle premesse suddette riguarda la rivalutazione e la rifunzionalizzazione della Tiburtina, come previsto dalla L.R. 7/2017, vista non più come limite e frattura all'interno dell'impianto urbano, ma come elemento di collegamento tra gli spazi collettivi da ridare alla città e ai cittadini con un approccio più umano. Ciò avviene attraverso il tentativo che vede negli Shared Space

l'esempio più convincente per riorganizzare lo spazio pubblico come elemento chiave del benessere individuale e sociale.

Eventuali alternative progettuali

Il progetto è stato studiato come riqualificazione identitaria di un ambito oggi fortemente frammentato. La prevalenza di asfalto lascerà il posto a nuove possibili alternative.

La principale alternativa progettuale possibile è rappresentata dalla realizzazione di mobilità collettiva express elettrica al posto della linea tramviaria.

1. FATTIBILITA' TECNICA

Stima del costo di costruzione e di realizzazione

I costi sono desunti in via preliminare ovvero attraverso dati parametrici e/o rispetto ad indicazioni di massima e le finalità qualitative minime di progetto.

Lavori	mq	ml	€/ml	€/mq	Costo totale
Rifacimento generale stradale - di larg media 43m		4580	4500		20.610.000
Realizzazione linea tramviaria		3950	17000		67.150.000
Realizzazione intervento n° 14+15	2500 + 2400			165	808.500
Realizzazione di verde pubblico attrezzato	400	3950ml	400		1.580.000
Totale lavori					
					90.140.500

Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale

Il progetto di Rigenerazione dell'ambito proposto presenta notevoli complessità progettuali. Sarà opportuno effettuare valutazioni con gli esercizi commerciali circostanti e con gli abitanti dell'area complessiva al fine di attuare un processo di riqualificazione condiviso dalla collettività.

6. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

Il tipo di intervento da realizzare rende difficile effettuare una analisi dettagliata costi-ricavi, volta a determinare la sostenibilità finanziaria dell'intervento.

Le finalità del progetto, infatti, prevedono di migliorare e arricchire in senso lato la qualità della vita dei cittadini e, in generale, dei fruitori degli spazi. Detti risultati, ovviamente, appaiono essere difficilmente valutabili e quantificabili dal punto di vista finanziario ed economico.

NO BORDERS

RELAZIONE DESCRITTIVA DELL'INTERVENTO

Ambito di intervento e criticità

L'area in oggetto ricade all'interno del II e del IV municipio di Roma dove si differenziano rispettivamente la città storica e la città da ristrutturare individuate dal Piano Regolatore Generale. Da una prima impressione la struttura urbana si presenta poco uniforme, soggetta ad una trasformazione negli anni che ha portato l'ambito dell'asse Tiburtino a diventare meramente un asse viario atto a limitare e quindi a separare il tessuto in questione; se andiamo ad analizzare lo studio degli spazi pubblici, infatti, si percepisce la totale assenza di vivibilità e di percorribilità da parte dell'utenza, soprattutto quella che si sposta a piedi, e quindi la totale mancanza di quel luogo nel quale possono essere soddisfatte le esigenze di rapporto con il mondo fisico, di socialità, di urbanità e di bellezza e nel quale ci si può identificare.

Partendo da queste riflessioni si è sentita l'esigenza di approfondire un'analisi che riguarda la rete dei flussi di percorrenza in base alla frequenza degli utenti per capire effettivamente quali sono gli spazi che compongono il contesto in oggetto; si è evinto che la struttura è costituita da luoghi "galleggianti" estremamente slegati e sconnessi dall'arteria della Tiburtina, luogo atto ad essere percorso e congestionato dal solo traffico veicolare poiché privo di un impianto urbano vivibile e riconoscibile dagli abitanti.



Caratteristiche dell'intervento

La soluzione che si è scelta per ovviare alle premesse suddette riguarda la rivalutazione e la rifunzionalizzazione della Tiburtina, come previsto dalla L.R. 7/2017, vista non più come limite e frattura all'interno dell'impianto urbano, ma come elemento di collegamento tra gli spazi collettivi da ridare alla città e ai cittadini con un approccio più umano. Ciò avviene attraverso il tentativo che vede negli Shared Space l'esempio più convincente per riorganizzare lo spazio pubblico come elemento chiave del benessere individuale e sociale.

Lo Shared Space è un concetto che nasce nella seconda metà dell'ottocento e che si definisce come:

“luogo, e nel nostro caso una strada, che è progettato per migliorare i movimenti e il comfort dei pedoni riducendo il dominio dei veicoli a motore e consentendo a tutti gli utenti di condividere lo spazio piuttosto che seguire le regole chiaramente definite implicite da disegni più convenzionali”.



Esempi tipo

Principi progettuali

I principali elementi progettuali con i quali andremo ad intervenire nel nostro progetto e che caratterizzano la definizione di Shared Space sono:

1. Superficie piana e sgombra;
2. Disegno della pavimentazione;
3. Moderazione del traffico;
4. Confort zone;
5. Zone di transizione;
6. Attraversamenti di cortesia;
7. Percezione libera dello spazio;

Attraverso questi principi si è cercato di abolire ogni tipo di "limite" che possa ostacolare il flusso degli utenti che utilizzano lo spazio, partendo ad esempio dall'abolizione dei giunti, che solitamente determinano una differenziazione di quota, per permettere ovunque una massima accessibilità.

La pavimentazione differente e progettata definisce le aree di confort della carreggiata tutelate dai flussi veloci ed accoglie i servizi sociali, culturali e commerciali dello spazio pubblico, così come le aree di sosta pedonali. L'asfalto definisce le sezioni stradali con flussi elevati e quelle aree che non accolgono ancora funzioni chiaramente definite così da permettere una definizione progettuale successiva.

Il sistema del verde viaggia assieme all'elemento unificante della Tiburtina e riconnette le varie aree verdi del tessuto urbano esistente e integrandosi con esse, quali quella del Parco dell'Aniene, del Verano e dell'Autostrada assumendo diverse tipologie; è composto da filari di alberi, esistenti e non, e da ampie aiuole lineari che in alcuni punti fungono da filtro e che includono la rete tramviaria che verrà del tutto inglobata all'interno del progetto verde. Proprio la rete su ferro sarà prolungata e incrementata fino alla metro Santa Maria del Soccorso.

La pista ciclabile crea un percorso che da Porta San Lorenzo attraversa la Tiburtina e si riconnette alle zone di Via Galla Placidia e della metro Quintiliani costituendo una rete percorribile da entrambe le parti.

L'arredo urbano si compone di elementi come lampioni, sedute e parcheggi che definiscono implicitamente ambiti differenti della sezione stradale e riduce la velocità dei veicoli.



Ipotesi di spazio urbano

Si è inoltre fatta una differenziazione degli spazi in base al concetto di alta, media e bassa condivisione dei flussi ciclopeditoni e veicolari e di rifunzionalizzazione progettuale definita, non definita e da definire nel tempo.

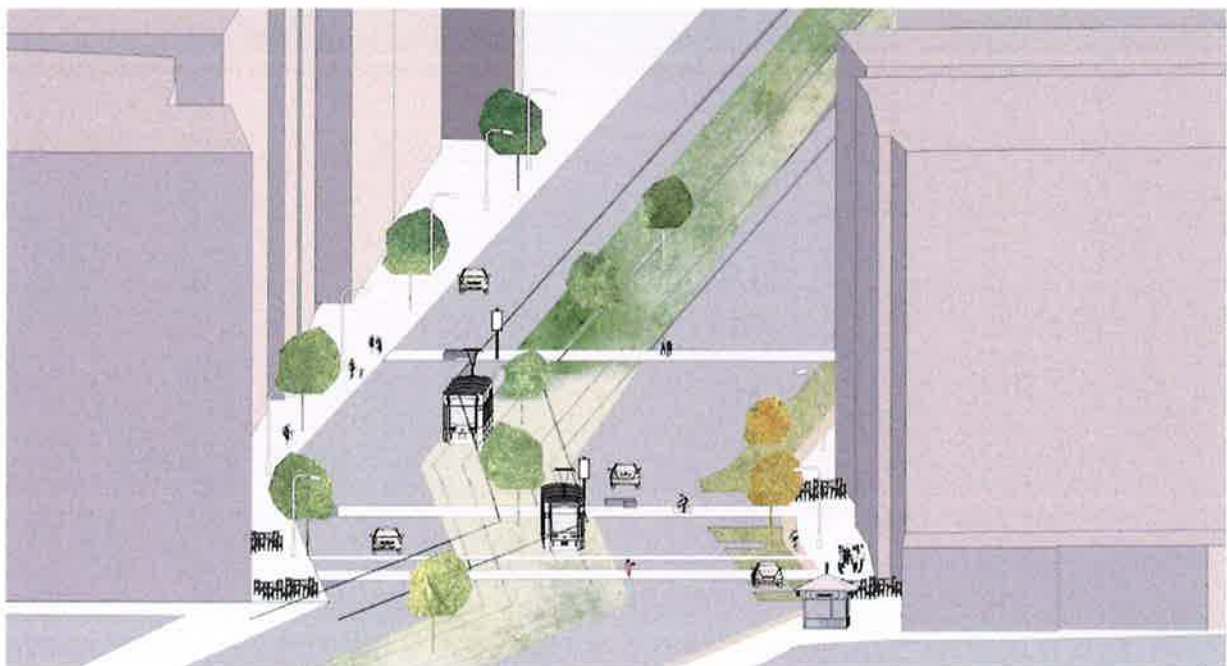
Nello specifico:

- *Alta definizione progettuale:* intervento di progettazione atto a definire in maniera chiara le funzioni dell'area in esame o per settorializzarne i flussi o per accogliere attività sociali, culturali e/o commerciali.
- *Media definizione:* intervento di progettazione a definire le "comfort zone" dove i pedoni sono tutelati dal traffico veicolare e le attività commerciali o sociali possono nel tempo decidere di usufruire di alcune sue parti implementandone ulteriormente la definizione progettuale.
- *Bassa definizione:* intervento di progettazione di uniformità della pavimentazione stradale, dove flussi e funzioni vengono poco indirizzati per essere dove necessario sperimentati e dunque definiti anche progettualmente nel tempo.

In questo modo si riescono a gestire anche i costi dell'intervento nel tempo: essenziali dove la definizione funzionale e la conseguente progettazione degli spazi è minima (in questi casi si garantisce un comfort essenziale per la sperimentazione di nuove funzioni nello spazio pubblico che, dove risulterà necessario, andrà a definire interventi progettuali futuri), più corposi dove la definizione funzionale dello spazio è già chiara e quindi definisce una progettazione più complessa ed approfondita.

Tramite queste ricuciture si possono riattivare processi virtuosi di riqualificazione degli spazi pubblici e privati implementando, secondo un sistema "Rizomatico" gli spazi universitari e culturali dalla Sapienza a Via Galla Placidia, gli spazi commerciali lungo Via Tiburtina e un sistema del verde continuo e meno frequentato connesso all'asse Tiburtino.

Non di minore importanza è l'asse che collega Via Galla Placidia alla metro Quintiliani che diventa connessione socio culturale con un aumento della volumetria del venti per cento se indirizzata a laboratori artigianali, co-working o social housing con una riqualificazione degli spazi verdi esistenti tramite parziale riconversione degli orti urbani e integrazione con pista ciclopeditone.



Ipotesi di spazio urbano





FLUSSI RILEVANTI
RETE FERROVIARIA

RETE FERROVIARIA

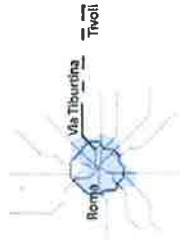
SPAZI PUBBLICI
DENSAMENTE
FREQUENTATI

SISTEMA
VERDI PREVALENTI

SPAZI E SERVIZI PUBBLICI CON
DENSAMENTE FREQUENTATI

- 1 Quartiere San Lorenzo
- 2 Sapienza Università di Roma
- 3 Policlinico Umberto I
- 4 Villa Torlonia
- 5 Piazza Bologna
- 6 Piazzale delle Province
- 7 Mercato Italia
- 8 Viale Ippocrate
- 9 Facoltà di Economia
e Ingegneria
- 10 Cimitero Monumentale
Verano
- 11 Stazione Tiburtina
- 12 Pronti commerciali
Via Tiburtina
- 13 Parco Placidia Ottoboni

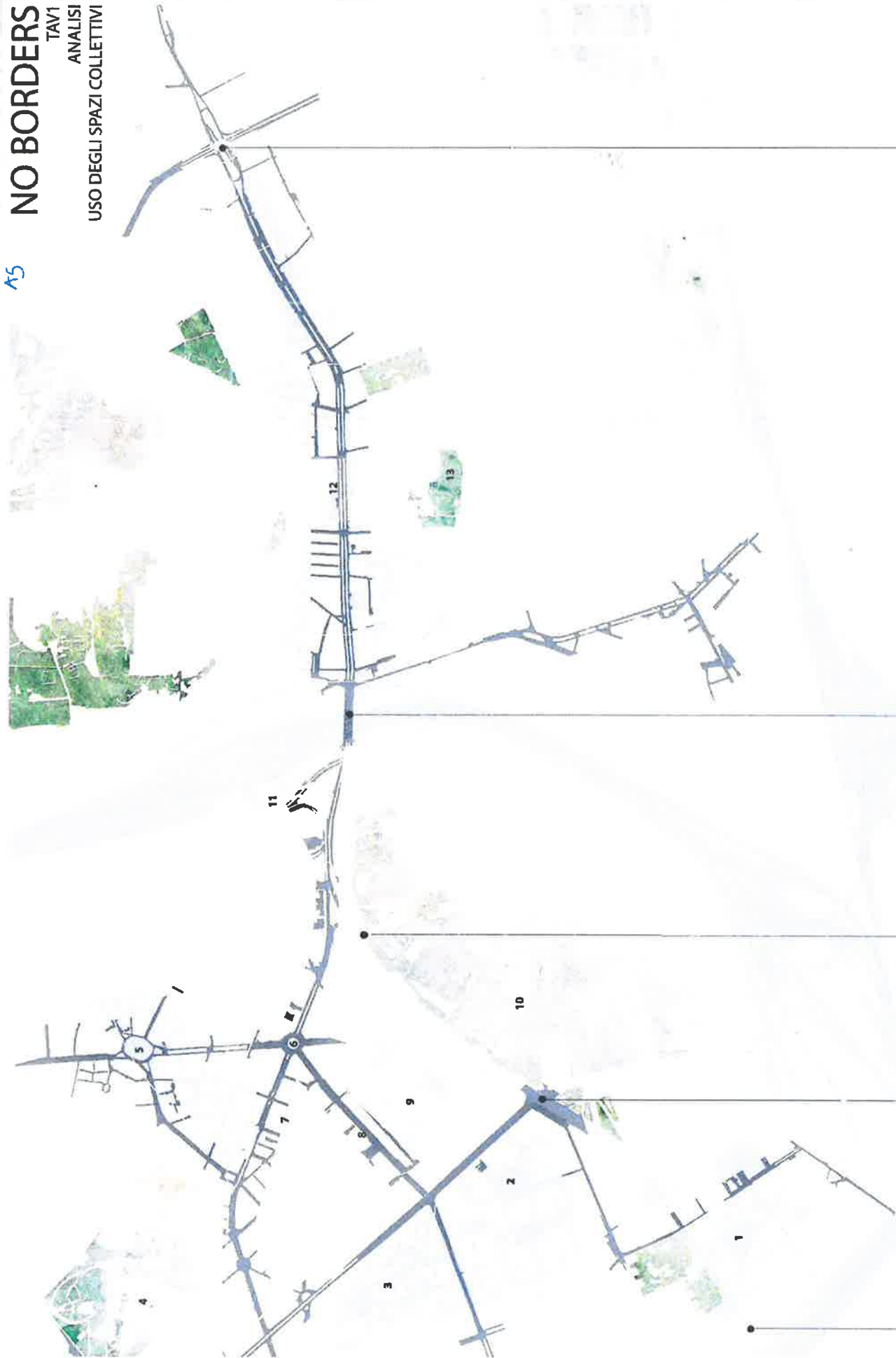
VIA TIBURTINA



NO BORDERS

TAV1
ANALISI
USO DEGLI SPAZI COLLETTIVI

A5



• Porta San Lorenzo



• Piazzale del Verano



• Piazza delle Crociate



• Cavalcavia di Via Tiburtina e incrocio Via di Portonaccio



• Incrocio Via dei Fiorentini

LEGENDA



VIA TIBURTINA
Incremento rete tramviaria, verde, ciclopedonale e delle attività commerciali/sociali e culturali tramite riprogettazione della pavimentazione e dei flussi secondo il concept degli shared space



IPERCORSI CICLOPEDONALI
Integrazione con le infrastrutture esistenti



EDIFICATO
da recuperare e/o implementare secondo indirizzi specifici anche di nuova funzionalizzazione



ARREVERDI
da riqualificare e integrare con il sistema degli spazi pubblici tramite nuovi indirizzi funzionali e/o riprogettazione degli accessi

INTERVENTI DI VALORIZZAZIONE

14 Riprogettazione dello snodo infrastrutturale per accogliere attività collettive culturali legate al museo ed alla libreria facoltà.

15 Riprogettazione dello snodo infrastrutturale integrando spazi dedicati alle esistenti attività commerciali-ristorazione e banchi di fiori e riqualificando l'accesso al Cimitero Monumentale Verano.

16 Riqualificazione e incremento del 20% della volumetria in elevato se indirizzata a social housing

17 Riqualificazione e incremento del 20% della volumetria in elevato se indirizzata a laboratori artigianali, co-working o social-housing. Riqualificazione degli spazi verdi esistenti tramite parziale riconversione in orti urbani e integrazione con pista ciclopedonale

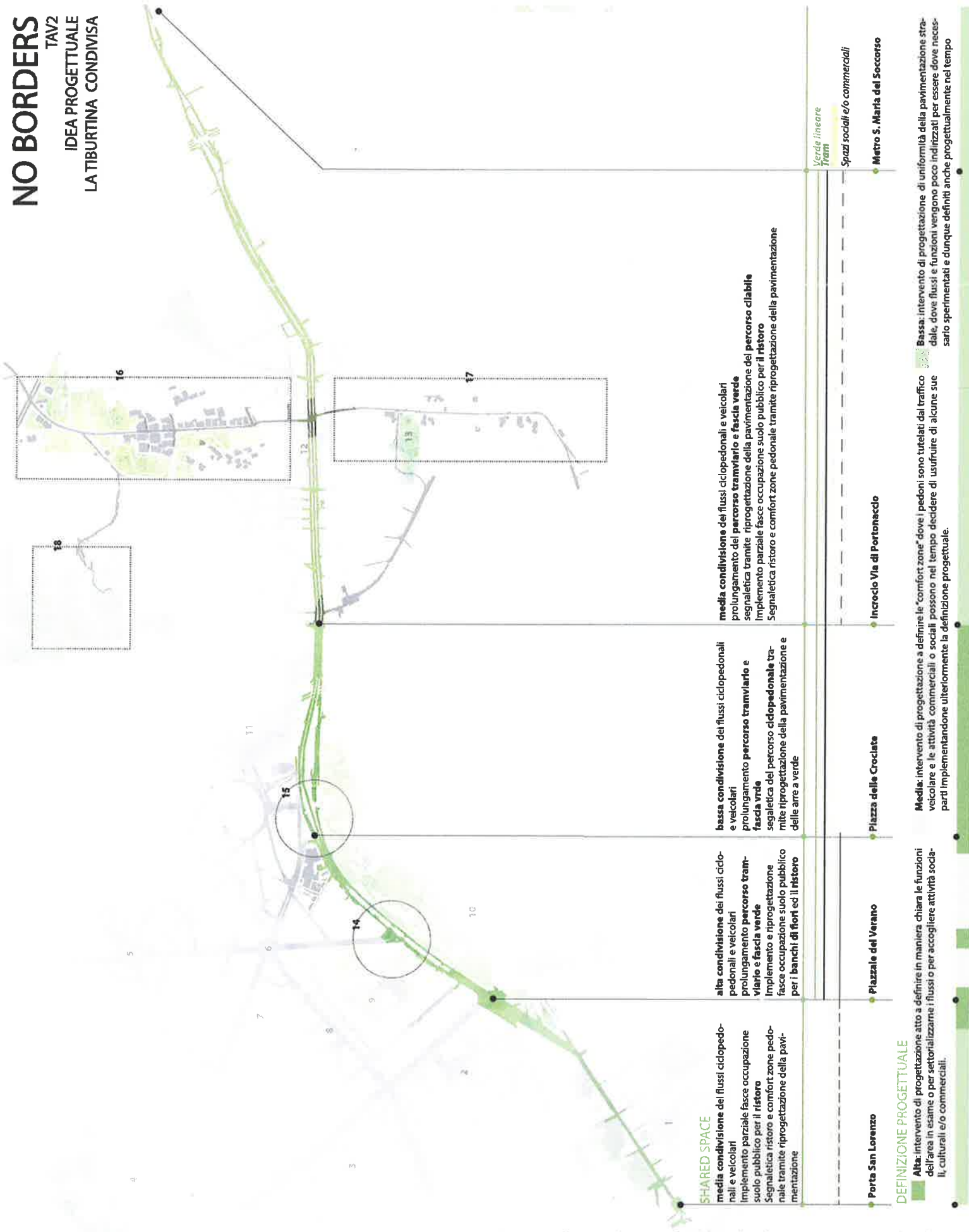
18 Riqualificazione e incremento del 20% della volumetria in elevato se indirizzata a laboratori artigianali o co-working. Riqualificazione e integrazione con pista ciclopedonale degli spazi verdi esistenti

19 Tutele del verde incolto al fine di mantenere la continuità del sistema del verde.

20 Nuovo polo universitario in fase di cantiere

NO BORDERS

TAV2
IDEA PROGETTUALE
LA TIBURTINA CONDIVISA



SHARED SPACE

media condivisione dei flussi ciclopedonali e veicolari
Implemento parziale fascia occupazione suolo pubblico per il ristoro
Segnaletica ristoro e comfort zone pedonale tramite riprogettazione della pavimentazione

alta condivisione dei flussi ciclopedonali e veicolari
prolungamento percorso tramviario e fascia verde
Implemento e riprogettazione fascia occupazione suolo pubblico per i banchi di fiori ed il ristoro

bassa condivisione dei flussi ciclopedonali e veicolari
prolungamento percorso tramviario e fascia verde
segnaletica del percorso ciclopedonale tramite riprogettazione della pavimentazione e delle aree a verde

media condivisione dei flussi ciclopedonali e veicolari
prolungamento del percorso tramviario e fascia verde
Implemento parziale fascia occupazione suolo pubblico per il ristoro
Segnaletica ristoro e comfort zone pedonale tramite riprogettazione della pavimentazione

Verde lineare
Tram

Spazi sociali e/o commerciali

Porta San Lorenzo

Piazzale del Verano

Piazza delle Crociate

Incrocio Via di Portonaccio

Metro S. Maria del Soccorso

DEFINIZIONE PROGETTUALE

Alta: intervento di progettazione atto a definire in maniera chiara le funzioni dell'area in esame o per settorializzarne i flussi o per accogliere attività sociali, culturali e/o commerciali.

Media: intervento di progettazione a definire le "comfort zone" dove i pedoni sono tutelati dal traffico veicolare e le attività commerciali o sociali possono nel tempo decidere di usufruire di alcune sue parti implementandone ulteriormente la definizione progettuale.

Bassa: intervento di progettazione di uniformità della pavimentazione stradale, dove flussi e funzioni vengono poco indirizzati per essere dove necessario sperimentati e dunque definiti anche progettualmente nel tempo

SHARED SPACE

Una strada o un luogo progettato per migliorare i movimenti e il comfort dei pedoni riducendo il dominio dei veicoli a motore e consentendo a tutti gli utenti di condividere lo spazio piuttosto che seguire le regole chiaramente definite implicite da disegni più convenzionali.

Principi generali:

- "senso del luogo"
- libertà d'uso
- progettazione flessibile
- universal design
- interazione fra tutti i fruitori

LEGENDA



GIUNTI
Le differenti quote che differenziano tradizionalmente la pavimentazione sono abolite per permettere ovunque una massima accessibilità.



PAVING DESIGN
Pavimentazione differente e progettata definisce le aree di comfort della carreggiata tutelate dai flussi veloci ed accoglie i servizi sociali, culturali e commerciali dello spazio pubblico, così come le aree di sosta pedonali.



ASFALTO
Definisce le sezioni stradali con flussi elevati e quelle aree che non accolgono ancora funzioni chiaramente definite così da permettere una definizione progettuale successiva.



VERDE
Il sistema del verde composto da fiori e ampie aiuole lineari si riconnette agli spazi naturali esistenti nel tessuto urbano e al contempo tutela zone definite della sezione stradale e aria al varare dei servizi offerti negli spazi pubblici (riposo, raccolta fiori, orti urbani).

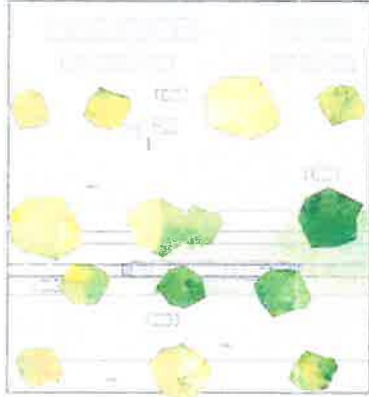


ARREDO URBANO
Elementi come lampioni, sedute e parcheggi sono utilizzate per definire implicitamente ambiti differenti della sezione stradale e ridurre la velocità dei veicoli.

ALTA

CONDIVISIONE

PIANTA TIPO A

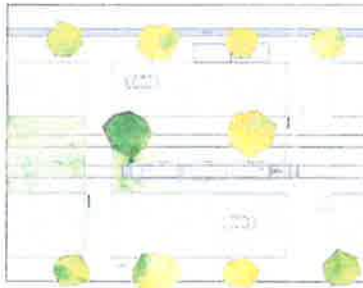


Comfort zone pavimentata sulla sinistra ed area asfaltata di massima condivisione e libertà d'uso sulla destra per sperimentare la possibile presenza del mercato dei fiori o altri servizi possibili.

MED/A

CONDIVISIONE

PIANTA TIPO B



Comfort zone diffuse tutelate da pavimentazione differenziata, alberi, sedute e parcheggi con attraversamenti di cortesia e possibile sviluppo commerciale lungo i due margini stradali.

A5 NO BORDERS

BASSA

CONDIVISIONE

PIANTA TIPO C



Assetto tradizionale della carreggiata di flessibilità progettuale minima con spazi ciclopodali definiti e settorializzati per sezioni stradali con elevato flusso veicolare difficile da calmierare.

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

PIANTA TIPO A

PIANTA TIPO B

PIANTA TIPO C

«Il filo Urbano»

**di Chiara Tiberti capogruppo in rappresentanza di Maja Bottari,
Alessandra Petocchi, Roberta Capasso, Simone Barbieri**

FATTIBILITÀ' E ATTUAZIONE DELLA PROPOSTA

La fattibilità della proposta, per tutto quanto s'è detto, sembra pienamente confermata nei termini specifici della Rigenerazione che l'Amministrazione Comunale intende sviluppare. Per quanto concerne, poi, la concreta attuazione delle opere e degli interventi che saranno proposti nel progetto, pur in una fase in cui dette proposte – ovviamente – restano ancora in buona misura

solo definite preliminarmente, si possono fin d'ora evidenziare taluni aspetti importanti. Dal punto di vista dell'esecuzione delle sistemazioni e degli interventi "materiali", un termine di riferimento generale può essere rappresentato dal fatto che, complessivamente, le aree che costituiscono il sistema degli spazi pubblici oggetto della progettazione, misurano in totale circa mq. 13000. Di tale superficie, in una fase preliminare, possiamo ritenere che circa la metà venga effettivamente interessata dagli interventi. Questo significa che la superficie sulla quale si può immaginare di "spalmare" l'intervento (pur con diversi "gradi", di qualità e intensità d'intervento), misurerebbe in totale circa 6.500 mq.. Ipotizzando, per la loro attuazione, un costo medio "distribuito" su 6.500 mq. pari, indicativamente, a 250 €/mq., ne risulterebbe una spesa complessiva dell'ordine di €. 1.625.000. In questa fase, tale importo potrebbe essere indicato – solo a titolo orientativo – come tetto di spesa per le opere in progetto che saranno previste dai concorrenti. Ovviamente questo importo è relativo solo al patrimonio edilizio da riqualificare, tralasciando la sistemazione del verde pubblico e della viabilità, i quali saranno considerati in fase più approfondita.

Va da sé che si tratta di una previsione fortemente variabile in funzione delle caratteristiche e delle quantità delle opere che risulteranno effettivamente comprese nel progetto. C'è però una considerazione ancora più importante. Questo progetto, per la sua stessa natura articolata e composita, risulta sostanzialmente realizzabile per parti, e quindi anche in tempi medio-lunghi. Si

tratterebbe perciò di concepire un'attenta programmazione degli interventi, in relazione alle possibilità effettive di volta in volta a disposizione, ma comunque sempre per lotti "funzionali e funzionanti". E' evidente che un progetto di questo genere può essere suddiviso anche in quattro o cinque stralci di attuazione dell'ordine di circa €.406.000/325.000.

Pure se si tratta, in sostanza, di luoghi pubblici e di opere pubbliche, si può prendere in considerazione anche un eventuale contributo dei privati: contributo che potrebbe consistere negli stessi interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio direttamente interessato dai fronti che prospettano sugli spazi riprogettati, in particolare per quello che riguarda gli edifici destinati alle attuali o alle nuove attività commerciali. Agli interventi medesimi, forse, potrebbe essere richiesto anche uno specifico contributo di riqualificazione, da riversare nel piano finanziario delle opere direttamente collegate e prospicienti. In ogni caso, per quanto riguarda l'attuazione della proposta, l'aspetto veramente fondamentale è quello dell'effettiva possibilità di avviare subito la realizzazione, almeno di un primo stralcio: possibilità garantita dal fatto che tutti gli interventi riguardano aree pubbliche – quali aree di urbanizzazione primaria e secondaria – facenti parte della proprietà del demanio comunale. E' fin d'ora previsto, naturalmente, un apposito Programma di Gestione e Manutenzione, sulla base delle relative indispensabili indicazioni di progetto. Giacché vale sempre la regola – e questo caso non fa eccezione – che un progetto che non incorpori il principio della manutenzione è un progetto che nasce già vecchio.

ANALISI E VALUTAZIONI ECONOMICO-FINANZIARIE

L'obiettivo delle analisi di fattibilità economico-finanziarie è quello di arrivare all'individuazione delle varie alternative di investimento, tra le quali risiederà quella ottimale. Le fasi in cui si articola tale processo di analisi possono essere così schematizzate:

- analisi del mercato locale;
- individuazione dei parametri di riferimento;

- quadro delle compatibilità.

L'analisi del mercato locale è indirizzata alla comprensione delle dinamiche imprenditoriali locali ed urbane al fine di ricercare le varie funzioni compatibili, incompatibili ed indesiderate all'interno del piano di intervento. Questo si traduce con l'analisi della domanda di funzioni private e pubbliche alla quale segue, con l'analisi del mercato immobiliare, l'individuazione dei parametri di riferimento quantitativi necessari allo sviluppo del piano economico-finanziario vero e proprio, quali ad esempio: valori limite di ricavo del mercato immobiliare (affitti e locazioni), quadro riepilogativo dei costi (ristrutturazione e gestione dell'immobile) e dei ricavi (ricavi della gestione immobiliare e commerciale).

La redazione del quadro delle compatibilità ci permetterà di individuare i limiti "estremi" su cui organizzare le varie alternative di scenario con le relative valutazioni di fattibilità, al fine di delineare la particolare soluzione ottimale.

ANALISI DEL MERCATO LOCALE

Da questa indagine è emerso che alcune attività quali carrozzeria, officina e autodemolizioni ecc. ; ovvero tutte quelle attività che portano ad un utilizzo solo parziale delle zone dove sono collocate e che quindi possono risultare particolarmente disgreganti a livello del tessuto sociale, risultano da riqualificare nell'ambito del progetto.

Risultano invece compatibili attività di aggregazione sociale quali scuole di artigianato, fioricoltura ecc ubicate principalmente in zone destinate a terziario e alla vita di relazione. È inoltre emerso interesse a spazi destinati a manifestazioni artistiche quali gallerie d'arte. È risultato invece di scarso interesse la realizzazione di strutture quali centri commerciali, poiché si preferisce dare spazio e quindi mantenere in vita le singole attività commerciali già presenti in zona. Tema sul quale il progetto dovrà porre attenzione è quello relativo all'accessibilità ed al trasporto sostenibile.

IPOTESI ATTUATIVE POSSIBILI

LOTTIZZAZIONE CONVENZIONATA (L. n. 1150/1942, L. n. 765/1967)

La Lottizzazione Convenzionata, con la L. n. 765/1967, diviene strumento urbanistico bilaterale tra pubblico e privato. I privati proprietari delle aree soggette a LC si riuniscono in consorzio e presentano all'amministrazione comunale un Piano Particolareggiato sulla base dell'apposita *convenzione* sottoscritta tra il consorzio ed il comune i privati si assumono l'onere di realizzare le opere di urbanizzazione primaria, di cedere le relative aree assieme a quelle necessarie per le opere di urbanizzazione secondaria e, in taluni casi, di realizzare tutte o parte anche di quest'ultime. La trasformazione del territorio, in questo modo, si svolge con il concorso di due volontà, quella pubblica e quella privata: il comune autorizza ciò che il privato propone. Il Piano di Lottizzazione ha efficacia per 10 anni, entro i quali devono essere realizzate le opere di urbanizzazione ed effettuate le cessioni previste. Decorso il relativo termine, essi perdono di efficacia e non possono più costituire valido presupposto per il rilascio di qualsivoglia titolo abilitativo alla edificazione di manufatti. Si potrebbe comunque far riferimento anche a strumenti per la gestione urbana, i quali, oltre alla realizzazione dell'opera o di un complesso di opere sia pubblico che privato, hanno come obiettivo anche la gestione delle stesse. Uno strumento appartenente a questo gruppo è il Project Financing (PF).

PROGRAMMI INTEGRATI (art. 16 della L. n. 179/1992)

I Programmi Integrati di intervento, istituiti dall' art. 16 della L. n. 179/1992, prevedono un modello d'intervento finalizzato specificamente alla *riqualificazione del tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale*. Essi sono caratterizzati dalla presenza di pluralità di funzioni, dall'integrazione di diverse tipologie di intervento (comprese le opere di urbanizzazione), da una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana. Soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associati fra di loro, possono presentare al Comune Programmi Integrati relativi a zone in tutto o in parte edificate o da destinare anche a nuova edificazione al fine della loro riqualificazione urbana ed ambientale.

PROGETTI URBANI

Il Progetto Urbano (PU) non si configura come uno strumento univocamente normato, né come una vera e propria PPP, ma, principalmente, come un *approccio progettuale e gestionale* che tende a perseguire obiettivi complessi mediante l'utilizzo e la messa in coerenza di strumenti e risorse di vario genere. Le finalità di un PU possono essere ricercate nell'esigenza di un cambiamento o "riqualificazione" della forma urbana. Gli elementi che devono trovare compresenza in un PU sono: - controllo della forma; - controllo della qualità; - nuovi mix funzionali capaci di intercettare le imprenditorialità e i finanziamenti privati, nonché nuovi modelli di vita e relazioni sociali; - meccanismi gestionali efficienti continui ed unitari; - certezza delle risorse; - intersezione e messa in coerenza di meccanismi attuativi complessi.

A differenza del Print il PU si muove con obiettivi che vanno dalla creazione di una "concettualizzazione" complessa del mix funzionale del sistema urbano attraverso procedure partecipate fino alla gestione del sistema stesso.

SOCIETÀ DI TRASFORMAZIONE URBANA (art. 22 della L. n. 142/1990, art. 120 della L. n. 267/2000)

L' art. 22 della L. n. 142/1990 introduce la possibilità per gli Enti Pubblici di dare vita a Società miste con l'obiettivo della gestione dei servizi pubblici. Solo con la L. n. 127/1997 si parla, per la prima volta, di vere e proprie Società di Trasformazione Urbana (STU). La finalità principale delle STU è quella di facilitare e accelerare l'attuazione di importanti *interventi di trasformazione urbana*, coinvolgendo, nella gestione del processo, soggetti finanziari ed imprenditoriali capaci di fornire risorse economiche e vere e proprie competenze manageriali.

Nella fase realizzativa la STU funzionerà da stazione appaltante: oltre all'**approvvigionamento finanziario**, alle **gare di appalto** per le opere non affidate ai soci ed al **monitoraggio** completo degli interventi (sicurezza, collaudi, ecc...), potrà effettuare anche eventuali **gare per la concessione di costruzione e gestione** in *project financing* per la realizzazione di alcune delle opere pubbliche previste dal Piano.

PROJECT FINANCING (L. n. 109/1994, D.Lgs. n. 163/2006)

Il project financing è uno strumento normativo appositamente costituito per lo sviluppo di iniziative volte alla realizzazione e gestione di un'opera pubblica. L'obiettivo principale dell'applicazione di tecniche di PF per lo sviluppo di PPP è prevalentemente quello di creare progetti di opere pubbliche che, con l'apporto di risorse private, coniughino la riduzione del contributo pubblico per investimenti e della spesa corrente all'efficienza e capacità creativa tipica del soggetto privato. Il PF, introdotto in Italia dalla L. n. 109/1994, di fatto introduce nella fase realizzativa una logica nuova, consentendo al concessionario di entrare anche nella fase gestionale al fine di recuperare risorse finanziarie per coprire, in tutto o in parte, il costo dell'opera. La Concessione di costruzione e gestione, anche se definita come modello di iniziativa privata, ha però alla base sempre una volontà pubblica conseguente ad un fabbisogno di opere e servizi. Infatti, non a caso, le opere pubbliche che si vogliono realizzare mediante questa modalità, devono essere inserite nella programmazione triennale delle Pubbliche Amministrazioni.

TEMPISTICHE DEI PROCESSI ATTUATIVI

In questo paragrafo presenteremo degli schemi generali atti all'individuazione delle principali fasi e delle modalità di attivazione delle iniziative progettuali prima esposte in funzione degli obiettivi del progetto stesso.

LOTTIZZAZIONE CONVENZIONATA

FASI	TEMPI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
studio di fattibilità e valutazione economico-finanziaria	6 mesi																														
elaborazione piano particolareggiato	4 mesi																														
presentazione al Comune domanda per autorizzazione	1 mese																														
esame Commissione Consiliare	3 mesi																														
prima approvazione "adozione" In Consiglio Comunale	1 mese																														
esposizione per osservazioni	2 mesi																														
Invio in Regione e Provincia - osservazioni	3 mesi																														
approvazione definitiva	2 mesi																														
stipula della convenzione	2 mesi																														
trascrizione della convenzione	1 mese																														
INIZIO DEI LAVORI	25 mesi																														

PROGRAMMI INTEGRATI

FASI	TEMPI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
studio di fattibilità e valutazione economico-finanziaria	6 mesi																														
predispensione del Programma Preliminare	3 mesi																														
bando di gara sulla base del programma preliminare	4 mesi																														
approvazione del Programma preliminare e del bando	2 mesi																														
presentazione delle proposte di intervento	1 mese																														
prima selezione delle proposte di intervento	1 mese																														
fase negoziale: rimodulazione delle proposte di interv.	2 mesi																														
predispensione del Programma Definitivo	4 mesi																														
approvazione del Programma Definitivo	2 mesi																														
procedura di Accordo di Programma	2 mesi																														
INIZIO DEI LAVORI	27 mesi																														

SOCIETÀ DI TRASFORMAZIONE URBANA

FASI	TEMPI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
studio di fattibilità	6 mesi																														
procedura concorso di progettazione	5 mesi																														
affidamento progettazione	1 mese																														
progetto preliminare	3 mesi																														
pre-conferenza dei servizi per approvazione preliminare	1 mese																														
procedure di costituzione della Società	3 mesi																														
sottoscrizione della convenzione	1 mese																														
progettazione definitiva	4 mesi																														
conferenza dei servizi	1 mese																														
gara di appalto	6 mesi																														
aggiudicazione	1 mese																														
stipula del contratto di appalto	1 mese																														
INIZIO DEI LAVORI	29 mesi																														

PROJECT FINANCING

FASI	TEMPI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
studio di fattibilità	6 mesi																														
procedura concorso di progettazione	5 mesi																														
affidamento progettazione	1 mese																														
progetto preliminare	3 mesi																														
pre-conferenza dei servizi per approvazione preliminare	1 mese																														
procedura di gara per affidamento concessione	4 mesi																														
aggiudicazione	1 mese																														
costituzione società di progetto	1 mese																														
sottoscrizione della convenzione	1 mese																														
progettazione definitiva	4 mesi																														
conferenza dei servizi	1 mese																														
INIZIO DEI LAVORI	28 mesi																														

QUADRO DELLE COMPATIBILITÀ

Si ritiene opportuno il ricorso a strumenti che prevedano una procedura partecipata, che coinvolgano, fin dalle prime battute, la comunità locale ed i soggetti privati e che prevedano inoltre la creazione di una partnership fra componente pubblica e privata.

COSTRUZIONE DELLE ALTERNATIVE DI SCENARIO

Sulla base dei vari quadri delle compatibilità relativi a ciascuna delle analisi condotte nel capitolo precedente e coerentemente con gli obiettivi da perseguire, predisporremo le varie ipotesi e scenari di trasformazione.

PIANIFICAZIONE, VALUTAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEGLI INVESTIMENTI

Il processo di pianificazione, valutazione e programmazione degli investimenti vede dapprima la definizione delle possibili alternative di investimento (alternative di scenario) e successivamente la traduzione in termini monetari dei rispettivi piani di intervento. Lo scopo di questa operazione è quello di verificare il grado di convenienza economica e di sostenibilità finanziaria del progetto di investimento attraverso la redazione di un piano economico finanziario per ciascuno scenario di trasformazione individuato. In questo paragrafo, quindi, presenteremo quelle che verranno individuate come ipotesi progettuali e relative alternative di scenario.

La valutazione verrà effettuata applicando il metodo del discounted cash flow (DCF) determinando i valori di sostenibilità dei principali parametri da esso espressi: il VAN, valore attuale netto; il TIR, tasso interno di rendimento del progetto; il pay-back period, ovvero il tempo di rientro dell'investimento. Tale metodo è uno dei più utilizzati per la valutazione, dal punto di vista di un investitore, di progetti di investimento per trasformazioni urbane, basate sull'utilizzo della "leva immobiliare" come sostegno dell'investimento stesso. Il DCF (analisi dei flussi di cassa scontati) è un metodo di stima immobiliare per capitalizzazione del reddito ed è basato sull'attualizzazione dei flussi di cassa attesi durante tutto l'arco della durata del progetto (VAN). I flussi di cassa considerati consistono nella differenza, anno per anno, tra i ricavi attesi ed i costi previsti, per l'investitore, durante tutta la "vita" del progetto e relativi al progetto stesso. I principali valori di input per la determinazione dei flussi di cassa sono, quindi:

- RICAVI (locazione, gestione dei beni,...); - COSTI (investimenti, gestione,...); - SAGGIO DI CAPITALIZZAZIONE (la scelta del tasso da considerare nell'operazione di attualizzazione dei flussi di cassa influisce in modo determinante sulla valutazione di sostenibilità del progetto in quanto tale parametro porta in conto i rischi del progetto stesso).

IL Filo Urbano

Il Cittadino, il Suolo e il Patrimonio Edilizio esistente sono destinati a fare da protagonisti del modello di sviluppo urbano di seguito proposto, elaborato partendo dalle linee guida dettate dal Bando e, ancor prima, dalla Legge n. 7/2017. È su questi tre elementi, infatti, che si è incentrata ogni riflessione, idea o possibile soluzione, per dar vita ad un progetto in cui i vari fattori esistenti e i contrapposti interessi in gioco potessero dialogare in modo sinergico, sì da attuare e rendere finalmente possibile la rinascita di un territorio nevralgico del panorama romano, a lungo dimenticato.

L'esigenza di tutelare e valorizzare queste tre componenti ha comportato un lungo lavoro di ricerca, dialogo e dibattito, che si è sviluppato attraverso un'attenta analisi dei luoghi, un confronto attivo con le associazioni di quartiere e si è infine concluso con l'elaborazione di una proposta progettuale che possa favorire il rilancio dell'economia locale, migliorare le condizioni del tessuto sociale e, dunque, dare attuazione a quell'auspicato, quanto indispensabile, processo di rigenerazione urbana delle zone ricadenti nell'ambito Tiburtino.

ANALISI DEL CONTESTO URBANO

"La proposta di idee andrà sviluppata in relazione a tre zone, così come evidenziate dalla "cartografia" allegata al presente bando, ..., Le tre zone di cui sopra sono tutte ricomprese all'interno di un perimetro individuato nella stessa cartografia, ..., individuato con la lettera A":

1- Via Cupa

2- Zona Quintiliani

3- Via Galla Placidia



Figura 1, Area d'intervento – "Ambito Tiburtino"

Il Perimetro che delimita le tre aree d'intervento confina: a Nord con Via Monti tiburtini, a Nord est con via Filippo Fiorentini, a sud con la bretella dell'Autostrada A24 e ad est con la tangenziale est.

Quintiliani (zona 2) è posta a nord del perimetro d'intervento e rientra all'interno dello S.d.o di Pietralata, con il quale si è già definito un programma d'intervento complesso e articolato e per questo motivo si è deciso fin dalle fasi preliminari di considerarla limitatamente ai fini progettuali. La (zona 1) Via Cupa è ad Ovest del perimetro d'intervento e ricade nell'area di competenza del II Municipio. In questa microarea sono stati individuati più punti d'interesse quali: la Stazione Tiburtina, il Cimitero monumentale del Verano e la Tangenziale Est. Al suo interno, inoltre, il tessuto urbano (soprattutto nell'area di Via Cupa) si presenta disomogeneo e irregolare.

La (zona 3) Via Galla Placidia è a sud est del perimetro d'intervento e permette la connessione diretta tra la bretella dell'Autostrada A24 e Via Tiburtina. L'area rientra, insieme alla (zona 2), nelle competenze del IV municipio. Anch'essa presenta un tessuto urbano irregolare, ma leggermente meno complesso di quello che troviamo in (zona 1).

PREMESSA METODOLOGICA

La L.R. 7/2017, per come è strutturata e per gli obiettivi che si prefigge di raggiungere, consente d'intervenire sui tre fattori cardine della nostra società urbanizzata (Cittadino, Suolo, Patrimonio Edilizio Esistente). Con la stesura di tale impianto normativo, il legislatore si dimostra ben consapevole che il miglioramento delle condizioni di vita di ogni cittadino passa attraverso la rimodulazione di diversi aspetti (economici, sociali e politici) e che per raggiungere tale risultato non può prescindere dalla salvaguardia del territorio nella sua individualità e dalla protezione del suolo, anche attraverso la promozione e il rilancio di attività agricole a discapito di ulteriori cementificazioni.

Se questo è lo spirito della L.R. 7/2017, appare allora necessario intervenire sul patrimonio edilizio esistente come un sarto dalle mani sapienti che, con piccoli (ma mirati e ben calibrati) interventi di riqualificazione/rigenerazione edilizia, sia in grado di regalare una nuova opportunità ad un vecchio e consueto abito, ripensando e ridisegnando le "forme" del tessuto urbano esistente.

Si è partiti proprio da quest'ultimo concetto per ideare una serie d'interventi che conferisse nuova vita a queste aree, senza però snaturarne la specifica identità.

Per far ciò, si è prima di tutto ritenuto indispensabile promuovere una fruttuosa collaborazione con gli abitanti delle aree interessate, incontrando le associazioni culturali radicate sul territorio¹.

La prima associazione con cui ci si è confrontati è stata l'Associazione per il decoro Urbano del Tiburtino. In occasione dell'incontro (nel quale sono emerse le problematiche,

¹ Nel far ciò, si è preso spunto dalla positiva esperienza sperimentata dal gruppo G124, pensato e sostenuto dal Senatore Renzo Piano e da giovani architetti. Tale Gruppo si è occupato della riqualificazione del quartiere Giambellino a Milano, seguendo un innovativo metodo di pensiero/azione: la popolazione (il cittadino) è stata posta al centro dell'intero piano di recupero, nell'ambito del quale i giovani architetti hanno ascoltato le riflessioni e le istanze dei cittadini per poi elaborare una soluzione ottimale, in grado di rispondere alle esigenze emerse da detti confronti.

le riflessioni e le considerazioni di chi conosce e vive quella realtà urbana da più di quarant'anni), sono state raccolte importanti informazioni su realtà del passato - e di cui ormai non vi è più traccia - che hanno contraddistinto nel tempo l'area in questione.

Le criticità messe in evidenza dal Comitato risultano svariate. Una delle principali, ad esempio, risulta essere l'eccessivo traffico su via della Lega Lombarda, ciò che, pertanto, rende sconsigliabile l'inserimento di strutture ricettive su questo fronte che porterebbe inevitabilmente al collasso il relativo sistema viario (pubblico/privato). Al contrario, invece, parrebbe poco sfruttata la sua perpendicolare (Viale delle Province), soprattutto nel tratto che termina su Via Tiburtina.

Ulteriore momento di confronto ha riguardato il destino dell'area ove attualmente insiste la stazione Tibus, la quale, nonostante la concessione sia già scaduta da un anno, non è stata ancora delocalizzata. Gli attivisti hanno evidenziato che con la Tibus le condizioni di vita nell'area in questione hanno subito un notevole peggioramento.

Sempre con riferimento a questa sottozona, si è appreso dal comitato che in questa area esisteva un importante Centro ittigenico. Tale centro, di natura scientifica in cui veniva praticata la piscicoltura, era prevalentemente dedicato alla fecondazione artificiale e all'incubazione delle uova di pesce. L'area di tale Centro confina su tre lati con la Tibus. Esso nacque nel 1895, mentre prima l'edificio ospitava una saponeria. Nel 1995 fu accorpato all'Agenzia Regionale per lo Sviluppo e l'Innovazione dell'Agricoltura (Arsial) e, da tale momento, l'area subì un processo di progressivo abbandono, causa dell'attuale stato di degrado avanzato. Nel 2016 la regione Lazio ha trasferito tale proprietà al Fondo immobiliare Fia i3, gestito dalla Invimit sgr s.p.a., società partecipata dal Ministero dell'Economia (delibera regionale n°796 del 12/2016). L'area del ex Ittigenico è composta da due immobili e un ampio giardino, per una superficie complessiva di 6000 mq. Il MIBACT raccomanda che tale immobile *“non venga alterato e comunque modificato nei suoi valori architettonici e la salvaguardia della struttura che costituisce la sala Umberto con le sue decorazioni, arredi originari e destinazione d'uso”*.

Il dibattito si è poi soffermato su Via Tiburtina e sulle strutture commerciali ivi presenti. Gli attivisti hanno puntualizzato che l'area che va dalla basilica di S. Lorenzo all'imbocco della bretella della A24 è totalmente abbandonata e caldeggiano un intervento mirato a dare nuova vita alla sottozona che corre parallelamente al grande muro perimetrale del Verano. Ultimo tema del confronto ha riguardato i due edifici occupati (Ex INPS) su viale delle Province, che dovrebbero essere recuperati insieme all'area verde limitrofa, che al suo interno ospita due piccole abitazioni di pregevole valore.

Con l'associazione Radici ci si è, infine, confrontati sull'area 3 quella che comprende Via Galla Placidia, e che rientra nell'ampia area del Parco Tiburtino - Collatino. L'associazione ha messo in evidenza la piaga della disoccupazione che affligge in modo particolare questo lembo della città.

Parallelamente agli incontri con le associazioni, sono stati effettuati dei sopralluoghi sulle aree interessate dall'intervento. All'esito degli stessi si è constatato lo stato di degrado, ma sono stati anche individuati i punti di forza su cui far leva per dar luogo al processo di rigenerazione di tali aree.

Si è quindi proceduto con l'elaborazione di due Planimetrie: l'una, con la quale si è censito la zona e fotografato la situazione attuale, sia sotto l'aspetto economico che sotto l'aspetto più propriamente sociale; l'altra, di carattere “funzionale”, con le quali si è

inteso individuare i punti maggiormente critici, necessitanti di maggiore considerazione durante la fase progettazione.

CONSIDERAZIONI

L'Area 1 è caratterizzata prevalentemente da attività commerciali del settore automobilistico, soprattutto nel quadrilatero formato da Via Cupa, via Giano della Bella, Via della Lega Lombarda e Via Tiburtina. In questa sottozona il tessuto urbano è prevalentemente occupato da capannoni, magazzini, laboratori ed in minima parte da edifici ad uso abitativo.

Diverso invece è il contesto in cui si sviluppa la sottozona formata dal quadrilatero Via Giano della Bella, Via Cupa, Via Tiburtina e Viale delle Province, nel quale, nel corso degli anni si è assistito ad una forte occupazione del suolo che ha generato un tessuto edilizio irregolare e privo di razionalità. Esempio lampante dell'assoluta carenza di programmazione progettuale che caratterizza tale zona è Via Genesio, traversa di Via Cupa, in cui l'irregolarità edificatoria raggiunge il massimo livello.

I due quadrilateri in questione, con le loro attività produttive, rappresentavano la linea di demarcazione tra la città residenziale e la città produttiva; ancora oggi tutto ciò si percepisce a livello morfologico, sebbene taluni edifici, un tempo dedicati ad attività produttive, sono stati oggi riconvertiti in nuclei abitativi, che a loro volta si differenziano per la funzione che assolvono. Infatti troviamo abitazioni private e piccole strutture ricettive che definiscono il nuovo aspetto funzionale delle due sottozone. I due quadrilateri, per tale motivo, risultano avulsi dal resto del tessuto urbano, che a sua volta presenta forti criticità sotto l'aspetto sociale, economico ed urbanistico.

LE DEDUZIONI

Si è deciso di intervenire sulle singole criticità emerse in fase di studio per realizzare una interconnessione dell'Area 1. Si è, dunque, pensato di tracciare idealmente una direttrice che, partendo dagli ex edifici INPS, passasse per i due quadrilateri divisi da Via Cupa, toccasse la parte rimanente dell'ex rimessa ATAC, giungesse al grande piazzale adiacente alla stazione Tibus, per poi terminare infine nell'area dell'ex Ittiogenico.

Ma analizziamo i singoli interventi nel dettaglio.

AREA 1 (Via Cupa)

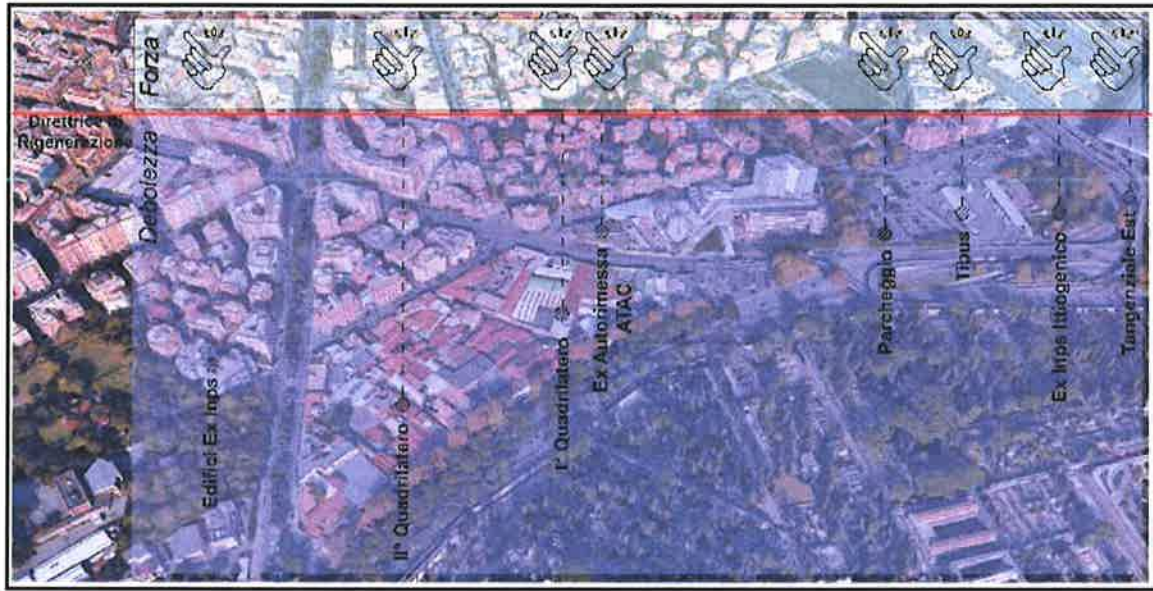


Figura 2. Schema di sviluppo -Area 1 **Edifici INPS:** Il Palazzo, attualmente occupato da un gruppo di cittadini di nazionalità eterogenea, va recuperato e restituito alla comunità. La struttura andrebbe, quindi, recuperata e modernizzata e potrebbe ospitare al suo interno un polo integrato di servizi. Al piano seminterrato si potrebbero realizzare dei parcheggi da mettere a disposizione della collettività, mentre i primi livelli potrebbero ospitare la nuova sede del commissariato di zona.

Dalle riunioni con le diverse associazioni di quartiere è, infatti, emerso come la zona sia attualmente sprovvista di un centro operativo delle Forze dell'ordine, mentre i due Commissariati di Via di Villa Ricotti 40 (Commissariato Sant'Ippolito) e di Via Forlì 26 (Commissariato di Porta Pia) necessitano di una nuova sede.

I piani intermedi potrebbero, invece, divenire sedi delle associazioni di quartiere, mentre gli ultimi livelli potrebbero essere adibiti a spazi di coworking.

II° Quadrilatero: La sottozona in questione è sicuramente quella in cui risulta più difficile intervenire. Gli abitanti della stessa, inoltre, hanno messo in atto una serie di interventi diretti alla rigenerazione della zona, realizzando in molti casi nelle loro proprietà anche piccoli centri ricettivi. In tale area si è, dunque, pensato di prediligere un intervento meno invasivo e di più semplice realizzazione: una cucitura del quadrilatero attraverso piccoli interventi di armonizzazione che prevedano l'elaborazione di un piano di colore per gli edifici con l'affaccio sulle strade principali, da un lato; e dall'altro, attraverso la riapertura di quei varchi attualmente riservati solo ad uso privato, che permetterebbe di creare un'interconnessione interna del suddetto quadrilatero.

I° Quadrilatero: In tale sottozona andrebbe realizzato il più significativo intervento di rigenerazione. L'area – di ben 4800 mq- occupata dallo stabile della Società Tecsra Srl, ed attualmente in disuso, potrebbe essere riconvertita ed ospitare il Mercato dei fiori, all'interno del quale far confluire i tantissimi esercizi commerciali di vendita al dettaglio che attualmente occupano – talvolta anche in modo abusivo – il suolo circostante le mura del Cimitero monumentale del Verano. Il mercato dovrebbe, inoltre, essere ripensato come centro nevralgico e gravitazionale dell'intera zona, in cui consentire

anche l'insediamento di attività dedicate alla ristorazione e allo svago. Per poter effettuare questo intervento sarà indispensabile coinvolgere i privati, con la cui partecipazione attuare un programma di sviluppo concordato, profittando delle agevolazioni previste dall'articolo 6 della legge n° 7 del 2017.

L'intervento potrebbe essere realizzato anche facendo ricorso ad un'operazione di Project Financing.

EX Rimessa ATAC: La porzione ancora esistente del deposito ATAC, progettato negli anni 30' da Guido Guidi e Sabatino Innocenzi, andrebbe restituito collettività, attraverso la creazione di un polo aggregante dell'intera direttrice. Nell'area in questione (superiore a 1000 mq) si è pensato di realizzare una biblioteca di quartiere a pochi passi dal nuovo mercato polifunzionale e dalla stessa Stazione Tiburtina.

Tangenziale Est: L'intervento, in fase di aggiudicazione, consiste nella demolizione delle strutture in elevazione della Tangenziale Est presenti sul fronte ovest della stazione Tiburtina e nella sistemazione superficiale dei tratti di viabilità a raso interessati dalle demolizioni. E' prevista la demolizione di tutti i tratti in elevazione e dei relativi svincoli della Circonvallazione Nomentana, ad eccezione delle rampe di collegamento tra Via Tiburtina (direzione centro) e Circonvallazione Tiburtina (direzione S. Giovanni); della rampa di collegamento tra Via della Lega Lombarda (direzione GRA) e Via Tiburtina (direzione GRA); della rampa, connessa alla precedente, che consente ai veicoli provenienti da Piazzale della Stazione Tiburtina di connettersi a Via Tiburtina in direzione del GRA. Le opere da demolire sono costituite da un sistema di rampe sopraelevate realizzate in c.a. e c.a.p., risalenti agli anni '70. Il complesso sistema di rampe multiplanari è costituito nello specifico dai due viadotti (uno per senso di marcia) del tratto sopraelevato della Tangenziale Est che supera la stazione Tiburtina e dal sistema di svincoli (in tutto 4 rami), che collegano Via Tiburtina con la Tangenziale Est. Nel complesso le nuove realizzazioni si possono suddividere per 4 aree distinte:

- 1) riassetto del tratto della Circonvallazione Nomentana da Via Teodorico fino al piazzale della stazione Tiburtina;
- 2) riassetto del Piazzale della stazione Tiburtina;
- 3) riassetto dell'area su via Mazzoni;
- 4) riassetto dell'area su via Tiburtina.

Stazione Tibus: Particolarmente incerto risulta il futuro della Stazione Tibus, sia sotto l'aspetto regolamentare che sotto quello gestionale. Lo stato di fatto vede Roma Capitale che ritiene di dover recuperare la disponibilità dell'area dell'autostazione, comprensiva delle strutture esistenti, ma nonostante la concessione sia scaduta da oltre un anno, nessuna operazione di delocalizzazione risulta essere stata, al momento, attuata. Attualmente, dunque, ci si trova in una situazione di stallo in cui: Roma Capitale per poter riaffidare la gestione dell'Autostazione deve necessariamente osservare procedure rispondenti ai vigenti principi comunitari e nazionali in materia di concorrenza; mentre l'Ente gestore del Tibus, in mancanza di un atto autorizzativo certo, ha ritenuto di non

poter pianificare interventi e investimenti per l'ammodernamento delle strutture esistenti. Tutto ciò, ovviamente, ha contribuito, unitamente ad altri fattori, a determinare il grave stato di degrado nel quale attualmente si trova l'intera area.

A parere di chi scrive, la delocalizzazione del Hub, ove effettivamente realizzata, priverebbe l'intera città di un servizio pubblico essenziale, attualmente utilizzato da migliaia di passeggeri in transito da e verso Roma. Si ritiene, pertanto, che la soluzione del problema risieda nell'affidamento in gestione dell'Autostazione ad un Ente aggiudicatario, selezionato nel pieno rispetto delle più recenti norme in materia di appalti pubblici, che risulti in grado di realizzare un investimento consistente e si faccia promotore di un'importante riqualificazione, senza alcun onere economico/finanziario a carico di Roma Capitale. In tal caso, si potrebbe realizzare una struttura ipogea, all'interno della quale collocare l'area attualmente dedicata allo stallo degli autobus.

Ricollocando l'intero hub nel sottosuolo, l'intera area, che attualmente comprende i parcheggi per automobili, l'autostazione e l'area dell'ex Ittiogenico, potrebbe essere finalmente riqualificata, attraverso la creazione di un'ampia piazza che faccia da ingresso principale alla stazione Tiburtina, all'interno della quale realizzare spazi verdi, aree attrezzate e percorsi ciclo-pedonali. Tale intervento comporterebbe indubbi vantaggi, sia sotto l'aspetto economico/patrimoniale (in quanto verrebbe realizzata una complessa opera di riqualificazione a costo zero per il Comune); sia sotto l'aspetto urbanistico, poiché l'area in questione diverrebbe un centro logistico, nodale, moderno ed efficiente. L'area, inoltre, ospiterà al suo interno l'ex Ittiogenico, recuperato e fruibile dall'intera collettività.

Ex Ittiogenico: L'area merita senz'altro di essere tutelata e valorizzata. Essa deve diventare il polmone verde della futura direttrice e vanno recuperate tutte le opere architettoniche esistenti (già sotto vincolo da parte del Mibcat). Dopo anni di totale abbandono, gli edifici che costituiscono questo centro scientifico devono di nuovo svolgere un ruolo funzionale all'interno del tessuto sociale, all'interno di queste strutture si potrebbero sviluppare diversi progetti: museo e spazi culturali, spazi ricreativi sia per i giovani, che per gli anziani.

AREA 3 (Via Galla Placidia)

L'Area 3 è la parte più estrema dell'intero Ambito Tiburtino. Tale zona rientra in un ampio piano di sviluppo del Parco Tiburtino. L'intera area si può suddividere in due sottozone: l'area Urbanizzata che sfocia su via Tiburtina e l'area dedicata al Parco e zona Archeologica che si estende ben oltre la bretella dell'autostrada A24. Via Galla Placidia è l'elemento di connessione tra queste due sottozone. Dalle analisi preliminari e da un fitto confronto con i Comitati di zona è emerso che l'area è in prevalenza abitata da persone disoccupate, ciò che ha creato le condizioni adatte a determinarne un totale stato di abbandono.

Il Parco Tiburtino è il cuore verde della periferia est capitolina: l'area, infatti, si contraddistingue perché oltre ad essere un'oasi botanica, è anche un importante caveau di storia archeologica. Il parco abbraccia il quartiere Tiburtino, Casal Bertone,

Portonaccio e il Collatino. La porzione del Parco interessata dall'intervento di riqualificazione è quella che insiste sull'asse di Via Galla Placidia. Qui troviamo anche l'area archeologica con il mausoleo di Aquilio Regolo, unica costruzione emersa di una più vasta area che doveva essere la villa del potente politico romano che visse al tempo di Nerone e Domiziano.

Per l'area 3 si è pensato di realizzare un intervento a forte impatto socio-economico, attraverso la realizzazione di un polo produttivo e di un centro di formazione. Le aree verdi saranno dedicate alla floricoltura che risponderà alla domanda proveniente dal mercato dei fiori di Via Cupa. Questi due ambiti (Via Cupa – polo commerciale e Via Galla Placidia- polo produttivo) dovranno sviluppare un unico programma di crescita in modo tale che nessuna diventi fardello dell'altra. Oltre alla floricoltura potrebbe sfruttarsi, infatti, il suolo da cui ricavare materiale utile per la bioedilizia. In parallelo, in questa area, si è immaginata la creazione di un vero e proprio centro di formazione per arti e mestieri: una scuola di artigianato, all'interno della quale le persone inoccupate possano intraprendere un percorso formativo guidato e supportato. L'idea è quella di realizzare un vero e proprio Hub degli artigiani, in cui le maestranze, unendosi, possano rispondere alle esigenze di un mercato che richiede sempre più un alto tasso di specializzazione. Sulle aree del parco saranno realizzati nuovi tracciati pedonali, nuove alberature tramite l'utilizzo della flora locale, in modo da non alterare l'ecosistema esistente. All'interno dei percorsi pedonali del parco sono pensati piccoli spazi espositivi in cui le maestranze della scuola per artigiani potranno esporre ciclicamente le proprie opere. Anche per l'area 3 si ritiene opportuno recuperare gli spazi edificati abbandonati, realizzando attività ricettive (Bar, negozi, ecc).

Floricoltura: il suolo sarà sfruttato per la produzione di fiori recisi e in vaso. Questa scelta è funzionale al piano di sviluppo che si intende attuare tramite una stretta collaborazione tra l'area produttiva e il mercato di Via Cupa. Per rispondere alle esigenze economiche derivanti dalla globalizzazione anche di questo settore (globalizzazione, che ormai permette di avere a disposizione nei nostri mercati, in pochissime ore, prodotti provenienti da ogni angolo del mondo) è necessario sviluppare un progetto condiviso che oltre a riguardare i due attori principali (vendita al dettaglio e produzione) coinvolga diverse figure professionali (Agronomi, Economisti, Progettisti, Istituzioni, ecc.). Un'importante forma di aiuto economico indiretto alle imprese florovivaistiche è costituita dalle agevolazioni in ambito energetico.

Bio-Edilizia: si è scelto inoltre di fare in modo che tale area diventi un polo di produzione di materiale ecosostenibile per la bio-edilizia. Con la Bio-edilizia si punta al massimo rispetto dell'ecosistema utilizzando materiali che rispondono alle esigenze della bio-compatibilità. Secondo quanto è emerso dal report "LEED in Motion: Italia", dove LEED sta per Leadership in Energy and Environmental Design, presentato dall'U.S. Green Building Council (USGBC) alla Greenbuild Europe & the Mediterranean Conference and Expo l'Italia è sede di ben 297 progetti per un totale di 4,5 milioni di metri quadrati lordi di spazi registrati. Questo è il segno evidente di come la Bio-edilizia stia prendendo sempre più piede anche nel nostro paese. In quest'area, parallelamente alla produzione della floricoltura, sarebbe opportuno realizzare un piano di sviluppo per questo settore in forte espansione. La presenza ravvicinata del polo universitario potrebbe inoltre favorire un

connubio sinergico tra ricerca e produzione, attraverso la nascita di un nuovo hub di stampo scientifico- produttivo.

Scuola Artigianato: Il problema della disoccupazione è un fardello della nostra società contemporanea e la zona in esame ne è la perfetta rappresentazione. Ma questo fenomeno alle volte è molto eterogeneo. L'intento di questo Hub della formazione è quello di dare la possibilità a due categorie di disoccupati di entrare in contatto e sviluppare un programma di riconversione del lavoro. Nelle nostre città, molte piccole attività artigianali sono scomparse nel tempo, ma ciò ha comportato un ulteriore fenomeno: la perdita della conoscenza del saper fare. L'artigiano ha spesso dovuto cessare la propria attività, ritrovandosi nel grande calderone della inoccupazione. Parallelamente, ci troviamo anche di fronte una folta schiera di giovani inoccupati i quali faticano ad entrare nel mondo del lavoro perché privi di formazione. La nascita di questo centro di formazione darebbe la possibilità all'artigiano (custode dell'arte del saper fare) di rigenerarsi, insegnando sul campo al giovane inoccupato vecchie arti e maestranze andate perdute, ma ancora utili ai fabbisogni della città. La scuola dell'artigianato si articolerà su tre differenti blocchi, sfruttando gli edifici preesistenti di Via I. Pettinengo e Via R. Gabrielli di Montevicchio. Nello spazio più grande (di 3.300 mq) verranno realizzate le officine/Laboratori, in quello medio (di 1.853 mq) le residenze di docenti, studenti, artisti e, nel più piccolo (di 1.400 mq), il centro di didattica con il suo spazio espositivo.

AREA 2 (Quintiliani)

L'Area in questione è sempre stata considerata la zona limite della città. Già il vecchio piano regolatore aveva individuato in questa area gran parte dello Sdo e il luogo ove delocalizzare i Ministeri, trasferendone le sedi dal centro della città. La riqualificazione è già in atto e permetterà una trasformazione sia morfologica che ambientale. A questa porzione di città storica si sovrapporrà la città contemporanea basata sulla tecnologia, ricca di funzioni culturali e di ricerca. Verranno realizzate le nuove sedi del Ministero dell'Ambiente e del Territorio; dell'Istituto Nazionale di Statistica; dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi Tecnici; dell'Istituto Centrale per la ricerca Scientifica e Tecnologica applicata al Mare e del nuovo Campus dell'Università La Sapienza. L'area in questione prevede anche la realizzazione di un parco urbano, di ben 45 ettari, che comprende le pendici e la parte sommitale del colle di Pietralata e si sviluppa intorno al polo tecnologico. Data la massiva centrifugazione di servizi si è pensato di non rimodulare la zona in questione, ma di connetterla "strategicamente" con la zona 3, tramite la realizzazione di un polo di ricerca scientifica su materiali ecosostenibili che diventi il cervello della zona produttiva e "fisicamente" con la zona 1, tramite la realizzazione di una *promenade* con la stazione Tiburtina. Sull'intera area saranno realizzati dei percorsi ciclopeditoni in legno. Inoltre, lungo i tracciati, verranno installati dei Box prefabbricati dotati di colonnine elettriche, centraline wi-fi, aree dedicate ad officine per bici e spazi espositivi per il noleggio di bici e macchine elettriche.

Conclusioni

La proposta Progettuale "Filo Urbano" ha lo scopo di ricucire un tessuto disomogeneo e frammentato. Una volta individuate le criticità esistenti nelle tre aree suddette, si è

provato ad intervenire delicatamente sul tessuto urbano, come farebbe un sarto su un capo da rammendare, con lo scopo di ricucire strappi sociali, economici ed urbanistici persistenti, rigenerando, tutelando e ampliando le capacità delle tre aree. Il filo Urbano ha quindi lo scopo di provare a definire un nuovo modello socio-economico per questo lembo di Roma, senza interventi invasivi, ma sfruttando le potenzialità nascoste della città, recuperando edifici occupati e destinandoli a nuove funzioni, utili al miglioramento della vita dei cittadini (Edifici INPS, Edifici dell'area di Via Galla Placidia); uniformando il tessuto Urbano con piccoli interventi come la realizzazione di una carta dei colori per gli edifici (II° Quadrilatero); sfruttando a pieno le previsioni della legge 7/2017 della Regione Lazio per recuperare aree dismesse tramutandole in un mercato polifunzionale che raccolga le attività commerciali per la vendita al dettaglio di fiori e altre attività di tipo ricettivo (I° Quadrilatero – ex rimessa ATAC); valorizzando aree verdi abbandonate e beni dal pregevole valore architettonico (Ex Ittiogenico); salvaguardando il suolo e creando occupazione con l'introduzione o il ripristino di attività agricole (Via Galla Placidia); intensificando la ricerca su nuovi materiali per la bio-edilizia (Centro scientifico zona Quintiliani); creando una connessione strategica tra le tre zone. In conclusione, si è provato a realizzare all'interno dell'Ambito Tiburtino un modello di sviluppo economico, sociale e urbanistico facente perno sul polo commerciale dell'area di Via Cupa, sul polo produttivo dell'area di Via Galla Placidia ed utilizzando l'area di Quintiliani - già oggetto dello Sdo - come polo scientifico di ricerca e sviluppo. Ci si augura che questo percorso possa essere l'inizio di un nuovo modo di saper fare, un modello open source.

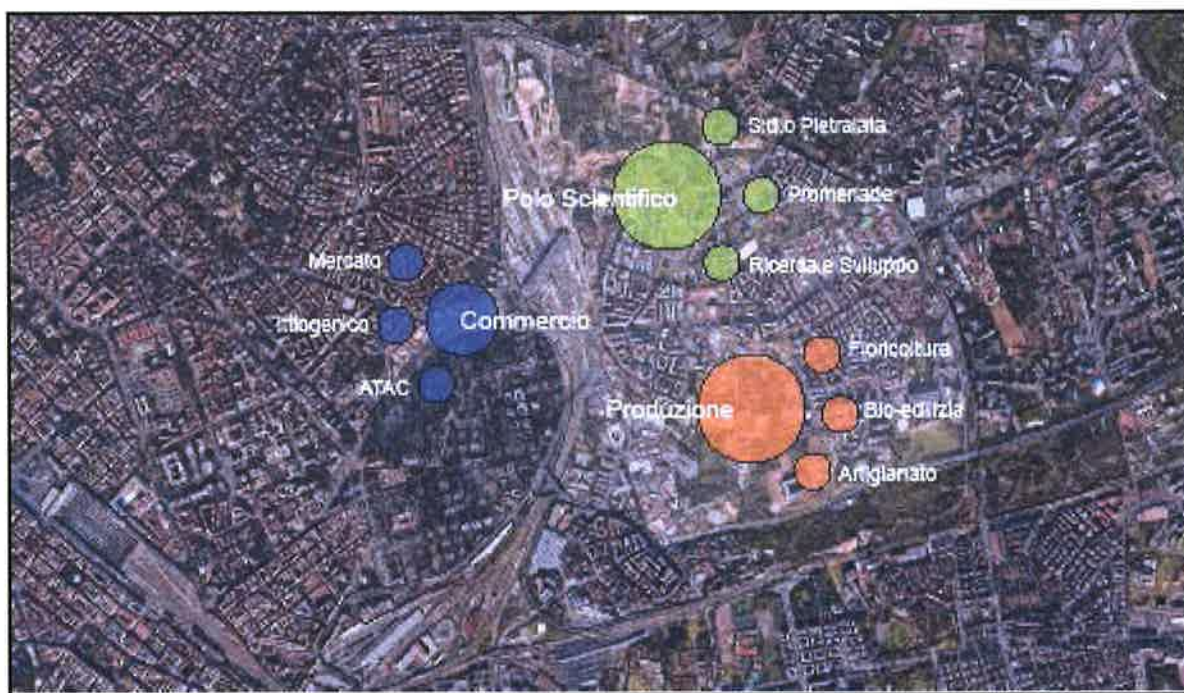


Figura 3, Schema di Rigenerazione "Ambito Tiburtino"

IL PROCESSO DI RIGENERAZIONE URBANA

Il processo di rigenerazione del tessuto urbano è partito per contenere al suo interno il processo di ascolto della cittadinanza.

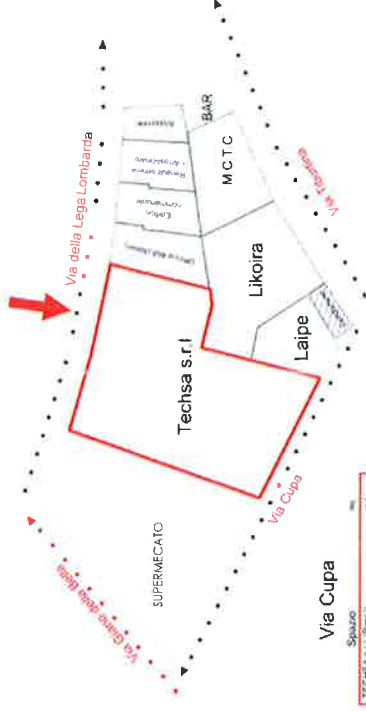
Infatti attraverso interventi minimi si è tentato di ricucire il territorio, le scelte degli interventi sono avvenute sulla base dell'ascolto dei cittadini e dei loro bisogni.

Si presuppone in questa fase di non cercare un assetto fisico ma raccogliere spunti che potranno indicare degli usi futuri anche attraverso la legge sulla Rigenerazione Urbana L.R. 7/2017.

Punti strategici lungo la direttrice



IL MERCATO DEI FIORI DI VIA CUPA

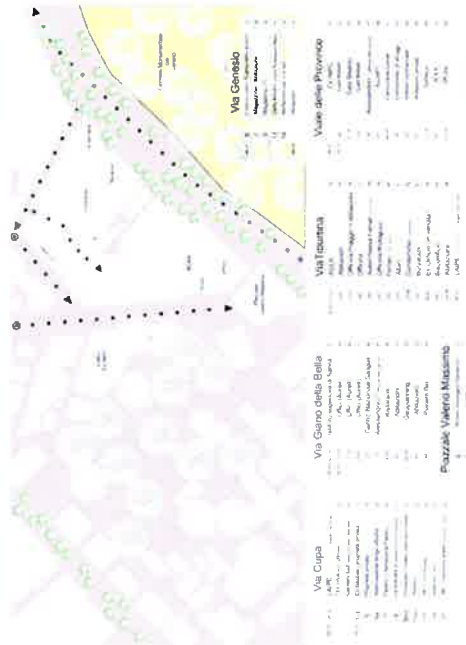


INTERVENTI PROPOSTI

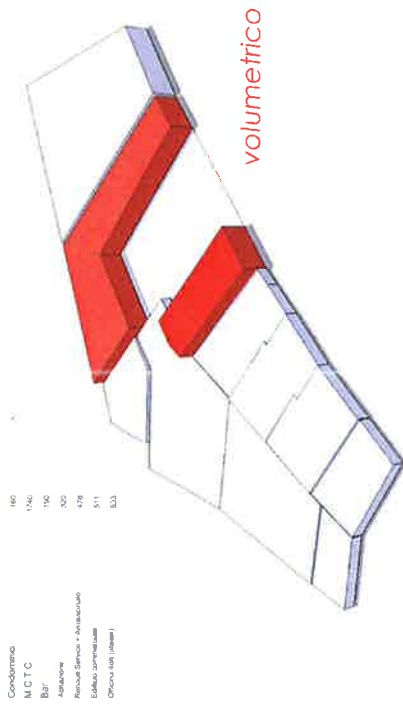
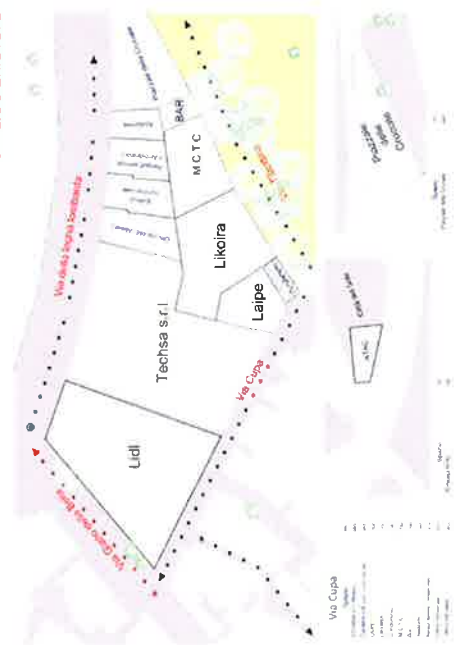
- 1- Recupero edifici ex INPS** in un polo integrato di servizi per il cittadino (commissariato, uffici pubblici, coworking e un parcheggio interrato).
- 2- Piano del colore** per gli edifici del 1° QUADRILATERO: un intervento leggero seguendo l'esempio del mercato di via Cupa attraverso la L.R. 7/2017 i privati proprietari potranno riqualificare le aree in sinergia con il Comune e le Associazioni.
- 3- Mercato dei Fiori:** l'area di 4800 mq occupata dallo stabile della Società Tecsra Srl risulta attualmente in disuso. Si prevede un cambio di destinazione d'uso con la realizzazione di un Mercato dei fiori, nel quale far confluire i tantissimi esercizi commerciali di vendita al dettaglio che attualmente occupano il suolo circostante le mura del Cimitero monumentale del Verano.

ANALISI DEL CONTESTO URBANO

1° Quadrilatero

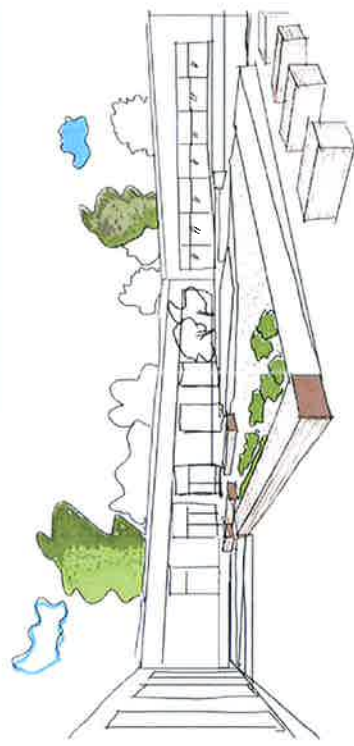


2° Quadrilatero



volumetrico

Schizzo vista entrata mercato



IL FILO URBANO
Ambito 1 - Via Cupa

PROMENADE

Dalla Stazione Tiburtina è stata pensata una passeggiata che collega la Stazione al nuovo Polo Universitario. Lungo il percorso sono state collocate delle attività commerciali, in delle strutture prefabbricate colorate.



IL MERCATO DEI FIORI



PISTE CICLO-PEDONALI

Su tutte le piste Ciclo- Pedonali è possibile la connessione a rete Wi-Fi gratuita. Lungo il percorso sono state collocate delle "isole digitali" con cui è possibile ricaricare il telefono o il tablet, informarsi sulla viabilità il trasporto pubblico e sulla città. Queste isole sono alimentate con pannelli solari.

I percorsi pedonali sono stati realizzati in legno per dare continuità con le strutture prefabbricate in legno (Box dell'artigianato, Bike-sharing).



BIKE-SHARING

È prevista l'istallazione di stazioni di Bike-Sharing, nelle vicinanze di alcune di queste stazioni sono stati collocati dei box in legno destinati alla riparazione e vendita di biciclette e pezzi di ricambio.



LEGENDA

- POLO FORMATIVO E PRODUTTIVO (HUB)
- P PARCHEGGIO DI SCAMBIO
- PERCORSI CICLO - PEDONALI
- PUNTO DI SOSTA PEDONALI
- AREA TRASFORMAZIONE TERZIARIA - TRAMITE SDO
- AREA TRASFORMAZIONE MISTA
- NEGOZIO PER NOLEGGIO E RIPARAZIONE BICICLETTE
- BIKE SHARING
- ISOLE DIGITALI
- MERCATO
- PROMENADE

IL FILO URBANO

Ambito 2 - Quintiliani

RECUPERO DEGLI EDIFICI INDUSTRIALI

Recupero degli edifici in forte stato di abbandono

VIA RODOLFO GABRIELLI DI MONTEVECCHIO/
HUB

Centro di formazione per arti e mestieri: una scuola di artigianato, all'interno della quale le persone inoccupate possano intraprendere un percorso formativo guidato e supportato. L'idea è quella di realizzare un vero e proprio Hub degli artigiani, in cui le maestranze.

VIA DI GALLA PLACIDIA

Servizi

La creazione di nuove strutture terziarie e di un parco urbano crea l'esigenza di creare delle strutture ricettive, così da incentivare i proprietari a riqualificare gli edifici fatiscenti senza il bisogno di espropriare, demolire.



Edificio via Ignazio Pettinengo



Edificio via Luigi Vittoria Bertarelli



Edificio via Galla Placidia



Edificio via Galla Placidia



FLORICULTURA

Floricultura che risponderà alla domanda proveniente dal mercato dei fiori di Via Cupa



IL PERCORSO DEGLI ARTIGIANI

L'Area evidenziata ospiterà dei box prefabbricati in legno per l'esposizione e la vendita dei prodotti realizzati dal polo formativo e produttivo (HUB).



LEGENDA

MODALITÀ D'USO DELLE AREEE

Aree destinate a verde pubblico

Floricultura

Edifici esistenti

Aree di concentrazione delle cubature nelle aree destinate ad attività direzionali e terziarie e nelle aree di trasformazione terziaria (come definita nei progetti del comune di roma)

Attrezzature di servizio pubbliche di interesse locale

Recupero di edifici industriali

Il Percorso degli Artigiani

IL FILO URBANO
Ambito 3 - Galla Placidia

«Trilogia del Tiburtino»
di Guido Maurizio Urbani

∞ TRILOGIA DEL TIBURTINO ∞

Analisi di Fattibilità Economica

4. ANALISI DI FATTIBILITA' ECONOMICA DI MASSIMA

Nella seguente **relazione tecnico-economica**, viene presentata una analisi di fattibilità finalizzata alla sostenibilità realizzativa degli interventi proposti.

Al fine di analizzare ogni aspetto economico legato alla trasformazione edilizia degli ambiti individuati, la presente relazione è suddivisa in cinque parti:

0) Analisi Dimensionale Complessiva dei Programmi di Rigenerazione Urbana proposti;

1) Stima Sommaria dei Costi di Realizzazione delle principali Opere Edilizie dei Privati;

2) Calcolo degli Oneri Concessori;

3) Analisi Introiti e Utili derivanti dalla Vendita e/o Affitto delle Unità Immobiliari;

4) Bilancio Economico Finanziario dei Programmi di Rigenerazione Urbana

4.0 Analisi Dimensionale Complessiva dei Programmi di Rigenerazione Urbana proposti

	1) Via Cupa C1.1	2) Galla Placidia C2.2	3) Quintiliani C3.1
Superficie Territoriale TOTALE	66.405 mq	131.612 mq	140.787 mq
Superficie Territoriale Comparto	46.207 mq	51.706 mq	42.201 mq
SUL esistente	54.062 mq	91.946 mq	58.216 mq
I.E.T. Esistente	1,16 mq/mq	1,77 mq/mq	1,38 mq/mq
SUL soggetta a DR +45% (art.2)	20.120 mq	11.761 mq	16.449 mq
SUL soggetta a CdU+RE (art.4+art.6)	4.247 mq	4.560 mq	1.280 mq
SUL aggiuntiva (art.2)	9.054 mq	5.293 mq	7.402 mq
Superficie Tot. ceduta a Verde	6.439 mq	10.874 mq	9.583 mq
Superficie Tot. ceduta a Parcheggi	6.443 mq	8.095 mq	7.554 mq
Superficie Tot. ceduta a Serv.Pubb.	1.560 mq	4.597 mq	1.973 mq

4.1 Stima sommaria dei Costi di Realizzazione delle Principali Opere Edilizie

A) L'indicazione sommaria dei costi previsti espressi in macro-categorie avviene attraverso una **stima parametrica** dei costi commisurata su un computo metrico riguardante le opere edilizie private e/o a uso pubblico da realizzare a cura dei Proponenti Privati all'interno di ogni Programma di Rigenerazione Urbana individuato.

Interventi Privati	Costo Parametrico	1) VIA CUPA	2) GALLA PLACIDIA	3) QUINTILIANI
A) Edilizia Residenziale - Edifici Plurifamiliari in Linea - Edificio a Torre	1000 €/mq 1200 €/mq	8.000.000 € 1.800.000 €	6.600.000 € 1.440.000 €	1.500.000 € 1.920.000 €
B) Attrezzature Culturali - Ristrutturazione e/o adeguamento tecnologico di edifici industriali, a realizzazione di attrezzature culturali e ad uso collettivo	1500 €/mq	7.855.500 €	7.335.000 €	4.500.000 €
C) Edilizia Commerciale - Piccole e medie attrezzature di vendita	1000 €/mq	670.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €
D) Edilizia Terziaria - Edifici a destinazione direzionale e attrezzature multifunzionali	1200 €/mq	8.640.000 €	6.600.000 €	6.960.000 €
E) Edilizia Produttivo/Artigianale - Edifici destinati ad attività di artigianato produttivo, commercio all'ingrosso e magazzini	900 €/mq	7.371.000 €	6.246.000 €	7.650.000 €
F) Orti Urbani - Realizzazione di attività di agricoltura urbana organizzate ed attrezzate	50 €/mq	- €	162.500 €	- €
TOTALE INVESTIMENTO PRIVATO		34.336.500 €	32.883.500 €	27.020.000 €

B) Segue il calcolo sommario dei **Costi per la realizzazione di Opere ad Uso Collettivo**, Sistemazioni a Terra o Opere a Verde su Aree a Cessione (per Standard Urbanistici o per le finalità dell'art. 1 della L.R. 7/17).

Interventi su Aree a Cessione* <small>*opere che possono essere scomputate dagli oneri di urbanizzazione</small>	Costo Parametrico	1) VIA CUPA	2) GALLA PLACIDIA	3) QUINTILIANI
A) Nuova Viabilità - Realizzazione infrastrutture viarie complete di impianti tecnologici e/o Riqualificazione di quelle esistenti	80 €/mq	119.200 €	288.000 €	224.000 €
G) Attrezzature Collettivo ad uso Pubblico - Ri-funzionalizzazione ad uso pubblico di edifici artigianali dismessi	1200 €/mq	2.190.000 €	5.400.000 €	2.367.600 €
H) Bonifica delle Aree a Cessione - Bonifica delle aree di pertinenza di edifici artigianali da rifunzionalizzare	500 €/mq	912.500 €	2.250.000 €	986.500 €
I) Arredo Urbano di Piazze e Luoghi ad uso pubblico	300 €/mq	1.110.000 €	1.650.000 €	1.650.000 €
J) Aree di Verde Attrezzato - Realizzazione di giardini pubblici attrezzati e rinaturalizzazione di aree verdi compromesse e/o abbandonate	50 €/mq	321.500 €	543.500 €	479.500 €
K) Parcheggio Multipiano - Parcheggio multipiano a tre livelli (120 p.)	9.000 €/parc.	1.110.000 €	1.110.000 €	1.110.000 €
L) Nuovi Parcheggi a Raso	80 €/mq	35.000 €	116.000 €	55.000 €
TOTALE COSTI OPERE PUBBLICHE		5.798.200 €	11.357.000 €	6.872.600 €

4.2 Calcolo degli Oneri Concessori

Il rilascio dei Permessi di Costruire è legato alla corresponsione al Comune di Oneri Concessori che sono legati alle caratteristiche degli interventi privati.

Gli Oneri Concessori sono composti da un Contributo relativo al Costo di Costruzione e agli Oneri di Urbanizzazione Primaria e Secondaria.

Viene quindi effettuata una stima sommaria dell'incidenza degli stessi sul processo edilizio.

A) Contributo relativo al Costo di Costruzione

Destinazioni d'Uso	Metodo di Calcolo	1) VIA CUPA	2) GALLA PLACIDIA	3) QUINTILIANI
- Residenziale	$C_{cc} = C_c \times 10\%$	1.509.200 €	947.000 €	524.000 €
- Commerciale	$C_{cc} = C_c \times 7\%$	46.900 €	315.000 €	315.000 €
- Direzionale	$C_{cc} = C_c \times 8\%$	1.319.640 €	1.114.800 €	916.800 €
- Produttivo	$C_{cc} = C_c \times 6\%$	442.260 €	374.760 €	459.000 €
TOTALE CONTRIBUTO COSTO DI COSTRUZIONE		3.318.000 €	3.193.820 €	2.214.800 €

B) Oneri di Urbanizzazione Primaria e Secondaria

Si ritengono scomputati gli Oneri di Urbanizzazione Primaria e Secondaria nel caso in cui il titolare del Permesso di Costruire o Attuatore del piano realizzino direttamente le opere di urbanizzazione previste dai Programmi di Rigenerazione.

4.3 Analisi Introiti e Utili derivanti dalla Vendita e/o Affitto delle Unità Immobiliari

Destinazioni d'Uso	Valore Mercato (€/mq) media*	1) VIA CUPA	2) GALLA PLACIDIA	3) QUINTILIANI
- Residenziale	3.000 €/mq	22.680.000 €	23.400.000 €	9.000.000 €
- Commerciale	2.500 €/mq	11.890.000 €	8.750.000 €	11.250.000 €
- Direzionale	2.500 €/mq	25.092.500 €	25.975.000 €	22.000.000 €
- Produttivo	1.200 €/mq	8.640.000 €	6.000.000 €	6.960.000 €
TOTALE INTROITI LEGATI ALLA VENDITA		68.302.500 €	64.125.000 €	49.210.000 €

*Zona OMI D16 semestre 2017/2 Comune di ROMA (RM)

4.4 Bilancio Economico/Finanziario dei Programmi di Rigenerazione Urbana proposti

Costi	Metodo di Calcolo	1) VIA CUPA	2) GALLA PLACIDIA	3) QUINTILIANI
- Interventi Privati	vedi par. 4.1a	34.336.500 €	32.883.500 €	27.020.000 €
- Opere Pubbliche a Carico del Privato	vedi par. 4.1b	5.798.200 €	11.357.000 €	6.872.600 €
- Oneri Concessori	vedi par. 4.2	3.318.000 €	3.193.820 €	2.214.800 €
TOTALE COSTI		43.452.700 €	47.434.320 €	36.107.400 €

Ricavi	Metodo di Calcolo	1) VIA CUPA	2) GALLA PLACIDIA	3) QUINTILIANI
- Introiti legati alla Vendita	vedi par. 4.3	68.302.500 €	64.125.000 €	49.210.000 €
TOTALE RICAVI		68.302.500 €	64.125.000 €	2.214.800 €

Bilancio Finanziario		1) VIA CUPA	2) GALLA PLACIDIA	3) QUINTILIANI
- Totale Costi	-	43.452.700 €	47.434.320 €	36.107.400 €
- Totale Ricavi	+	68.302.500 €	64.125.000 €	49.210.000 €
BILANCIO	+	24.849.800 €	16.690.680 €	13.102.600 €

∞ TRILOGIA DEL TIBURTINO ∞

Relazione Descrittiva

0. Introduzione – Trilogia del Tiburtino

Il termine *trilogia* (preso in prestito dalla narrativa) indica un insieme di tre distinte opere di uno stesso autore collegate da una forte connessione tematica o, anche, stilistica tra di loro; possono essere, quindi, considerate sia come singole opere indipendenti sia come un "*unicum*" artistico.

La presente proposta ideativa, denominata **Trilogia del Tiburtino**, è la sperimentazione progettuale della nuova L.R. 7/2017 – *Disposizioni per la Rigenerazione Urbana e per il Recupero Edilizio*, in piena applicazione e implementazione delle finalità richieste dal Legislatore.

Si propone, dunque, un modello progettuale - pragmatico e a forte carattere innovativo - declinato su tre diverse zone individuate all'interno degli **ambiti territoriali** proposti dal Banditore, ricompresi nell'ampio settore urbano del **Tiburtino**.

Il percorso progettuale è strutturato su un **Master Plan** alla scala urbanistica finalizzato all'individuazione degli ambiti territoriali di rigenerazione (ed elaborato sulla base del contesto fisico/morfologico e in relazione agli *obiettivi generali* della L.R. 7/2017 e del Bando), da un **Modello Descrittivo dello Stato di Fatto** che analizza le caratteristiche fisiche, le consistenze edilizie dei vari ambiti sottoposti a Programma di Rigenerazione Urbana e ipotizzando le differenti applicazioni della L.R. 7/2017, infine, attraverso un **Modello di Intervento** (alla scala urbana e architettonica) che, in attuazione degli *obiettivi specifici* della L.R. 7/2017, guiderà le scelte strategiche e gli interventi privati per ciascun ambito di rigenerazione, fissando le regole morfologiche e i caratteri architettonici, in un'ottica di ri-funzionalizzazione e razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, di limitazione del consumo di suolo e di miglioramento delle qualità ambientali e paesaggistiche.

Con gli elaborati **Configurazioni Spaziali**, viene applicato il Modello di Intervento su ogni ambito di Rigenerazione Urbana al fine di restituire una efficace "*vision*" spaziale di ognuno, verificandone l'inserimento urbanistico e caratterizzandone gli spazi pubblici e privati dal punto di vista architettonico e funzionale (individuando nuove destinazioni atte a generare occupazione).

1. Criteri guida delle scelte progettuali e caratteristiche dell'intervento

1.1 Master Plan - Individuazione degli Ambiti Territoriali di Rigenerazione Urbana (TAV 1)

Il settore urbano di riferimento è localizzato a cavallo delle percorrenze della Via Tiburtina e dell'Asse Ferroviario, delimitato a Nord da Via dei Monti Tiburtini, a est da Via Filippo Fiorentini, a Sud dal Tratto Urbano dell'Autostrada A24 e a Ovest dal quartiere di Piazza Bologna.

L'ambito del Tiburtino, strutturato intorno alla Via Tiburtina, è caratterizzato da un sistema insediativo molto denso che ospita tessuti eterogenei composti da fabbricati intensivi a carattere residenziale sorti a partire dal dopoguerra.

Sono presenti grandi discontinuità e fratture urbane a Nord e Sud dell'ambito descritto, esito della mancata attuazione del Sistema Direzione Orientale, la cui grande impronta permane attraverso vuoti urbani.

All'interno di questi tessuti rivestono un ruolo strategico (alla scala metropolitana) le polarità di funzioni urbane attorno alla Stazione Tiburtina e la Nuova Centralità Pietralata (quest'ultima in via di attuazione).

L'asse Tiburtino, già contestualmente alla grande espansione urbana di Roma, ha ospitato lungo il suo percorso insediamenti a carattere produttivo/artigianale e industria leggera, che con l'avanzare dello sviluppo urbano sono stati progressivamente inglobati e attualmente si configurano come tessuti disorganici e incompiuti, popolati da edifici e complessi edilizi in stato di dismissione e degrado.

Gli ambiti territoriali individuati dal Banditore, ospitano tutti questa tipologia di insediamenti, in particolare **l'isolato artigianale** di Via Cupa (1. *Ambito Via Cupa*), **l'agglomerato produttivo** sull'asse di Via Ignazio Pettinengo (2. *Ambito Galla Placidia*) e, infine, **l'insediamento commerciale/artigianale** lineare lungo la Via Tiburtina fino a Via dei Monti Tiburtini (3. *Ambito Quintiliani*).

In un'ottica di ri-funzionalizzazione, l'ubicazione di questi agglomerati di complessi edilizi dismessi è strategica per la dotazione di nuovi spazi, funzioni per la città alla scala locale (in particolare predisporre interventi mirati a incentivare attività sociali ed economiche a favore al recupero della residenzialità, delle attività artigianali, del mercato di vicinato e degli spazi della quotidianità).

Le potenzialità applicative della nuova L.R. 7/2017 si configurano come una grandissima occasione per la rigenerazione di questi ambiti, in particolare migliorando la qualità della vita dei cittadini e privilegiando gli aspetti sociali ed economici che questa tipologia di trasformazioni può portare all'intero contesto urbano di riferimento.

Descrizione quantitativa degli Ambiti individuati

	1) Via Cupa	2) Galla Placidia	3) Quintiliani
Superficie Territoriale Totale	66.405 mq	131.612 mq	140.787 mq
SUL esistente	54.062 mq	91.946 mq	58.216 mq



1.2 Modello Descrittivo dello Stato di Fatto (TAV 1)

L'elaborato *Modello Descrittivo dello Stato di Fatto* contenuto nella *Tavola 1*, descrive le caratteristiche morfologiche degli edifici e delle aree di pertinenza che compongono insediamenti sottoposti a *Programmi di Rigenerazione Urbana*, al fine di elaborare un *Modello di Intervento* che può trovare differente declinazione per ogni ambito.

Le aree e gli insediamenti individuati come ambiti di applicazione di *Programmi di Rigenerazione Urbana* e sperimentazione della L.R. 7/2017 attualmente si configurano come tessuti disorganici e incompiuti, popolati da edifici e complessi edilizi in stato di dismissione e degrado, privi o fortemente carenti di spazi pubblici e caratterizzati dalla presenza di aree libere di risulta in stato di abbandono.

In particolare, questi ambiti ospitano sia strutture industriali medio-grandi dismesse (esempi di archeologia industriale) che costituiscono luogo ideale per la localizzazione di spazi polifunzionali e di fruizione collettiva a seguito di un cambio di destinazione d'uso e ristrutturazione/adequamento delle strutture, sia piccole attività artigianali e della logistica localizzate in strutture medio-piccole quali magazzini e capannoni (strutture di scarsa qualità estetica e costruttiva, in uno stato generale di degrado) che possono essere soggette a interventi più pesanti di ristrutturazione urbanistica con demolizione e ricostruzione con premialità definite dalla L.R.7/2017, al fine di predisporre nuove morfologie urbane e nuove dotazione di aree e servizi pubblici.

Sono anche presenti numerosi edifici ad uso artigianale e/o commerciale che svolgono ancora la loro funzione e presentano un accettabile stato di conservazione, che tuttavia possono essere oggetto di interventi di adequamento sismico e di miglioramento energetico.

Le numerose aree verdi abbandonate, intercluse tra gli edifici esistenti, che possono essere riqualificate a fine di promuovere lo sviluppo del verde urbano (foreste urbane) e la predisposizione di aree di verde attrezzato.

In corrispondenza delle pertinenze degli edifici artigianali sono presenti numerose aree pavimentate abbandonate e in stato di degrado estetico-percettivo, la cui trasformazione a fini agricoli può favorire la promozione e la tutela delle attività di agricoltura urbana e di aumentare la quantità di superfici permeabili.

1.3 Ipotesi Applicative della L.R. 7/2017

La tipizzazione proposta dal *Modello Descrittivo* consente di individuare i migliori strumenti proposti dalla L.R. 7/2017, in relazione agli obiettivi e alle necessità di trasformazione di ogni fattispecie individuata.



In particolare verranno applicati i seguenti articoli della L.R.7/2017:

Art.2 – Programmi di Rigenerazione Urbana

Interventi di Demolizione e Ricostruzione di edifici esistenti, con premialità del 35%, più un 5% se si aumenta la superficie permeabile, più un ulteriore 5% se si ricorre a concorsi di progettazione.

Art.4 – Disposizioni per il cambio di destinazione d'uso degli edifici

E' possibile il Cambio della Destinazione d'Uso all'interno delle diverse categorie normate dal DPR 380/01;

Art.5 – Interventi per il miglioramento sismico e per l'efficientamento energetico degli edifici

Prevede ampliamenti fino al 20% (max 70mq per unità immobiliare) per interventi di adeguamento sismico degli edifici esistenti e/o di efficientamento energetico.

Art.6 – Interventi diretti

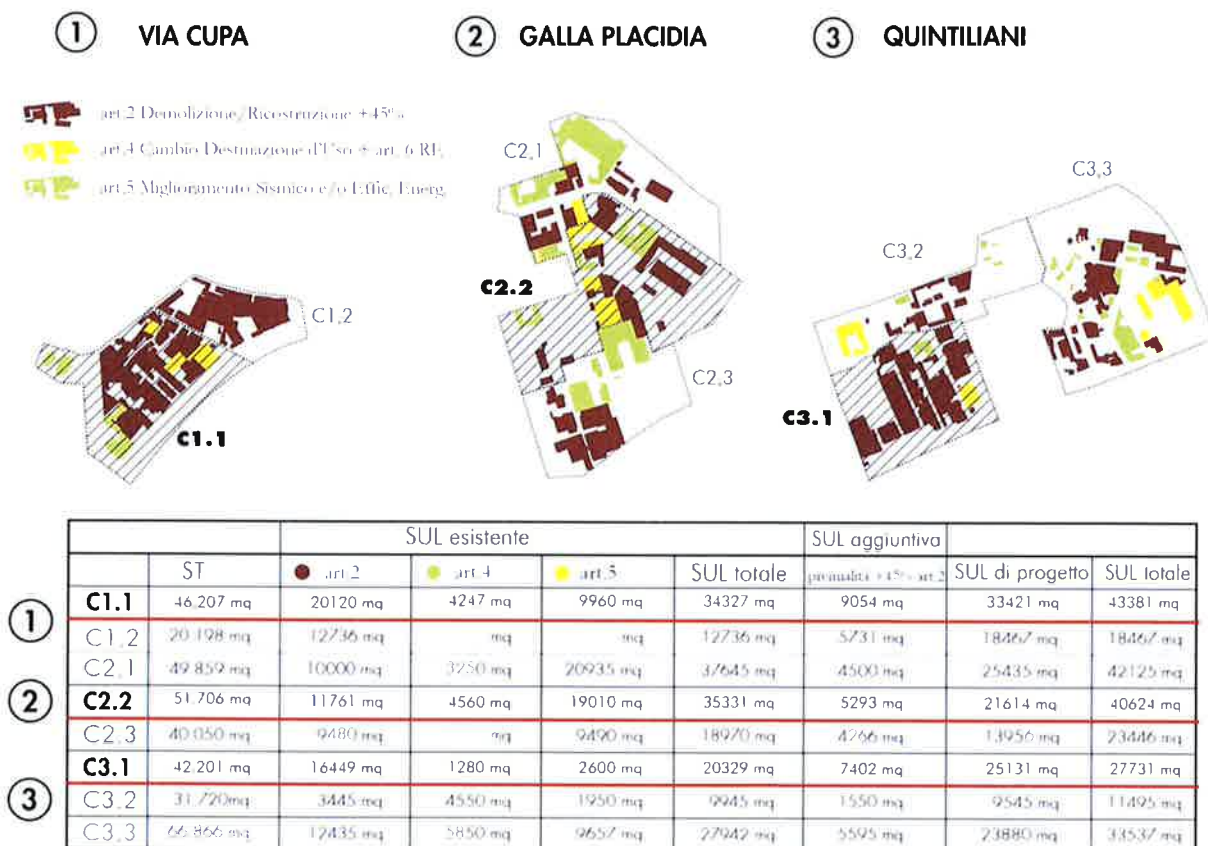
Interventi di Ristrutturazione Edilizia o Demolizione/Ricostruzione con incremento massimo del 20%.

In sintesi, gli edifici e le aree esistenti possono essere tipizzati nelle seguenti categorie di intervento:

- 1) Complessi di edifici che ospitano attività artigianali e commercio all'ingrosso in stato di degrado, incongrui e privi di caratteri di pregio architettonico; **Interventi di Ri-funzionalizzazione e Cambio d'Uso, Art.6+Art.4**
- 2) Edifici industriali sotto-utilizzati e in stato di semi abbandono, esempi di archeologia industriale da valorizzare; **Interventi di Demolizione e Ricostruzione e Cambio d'Uso; Art.2**
- 3) Edifici artigianali e/o commerciali esistenti che svolgono la loro funzione e presentano un accettabile stato di conservazione; **Interventi di Riquilificazione Energetica; Art.5**
- 4) Aree verdi intercluse in stato di abbandono e degrado estetico/percettivo; **Riquilificazione Ambientale;**
- 5) Aree pavimentate sottoutilizzate e in stato abbandono, attualmente di pertinenza di edifici produttivi dismessi; **Interventi di Trasformazione a fini Agricoli.**

1.4 SUL suddivisa per Categorie di Intervento e Individuazione Comparti di Attuazione

Di seguito la suddivisione in comparti di ogni Ambito soggetto a Programma di Rigenerazione Urbana e, in evidenza, i comparti (C1.1, C2.2, C3.1) oggetto della presente proposta progettuale.



2. Modello di Intervento (TAV 2/3)

2.1 Soluzioni Urbanistiche e Architettoniche

Il modello elabora strategie progettuali (sulla base degli *obiettivi specifici* di rigenerazione della L.R.7/2017) che introducono una serie di regole morfologiche tipo da declinare diversamente su ciascun ambito.

In particolare, il modello definisce le possibili fattispecie di **interventi privati** (tipi edilizi, aree di concentrazione edilizia, destinazioni d'uso, mix funzionali, aree di pertinenza), regolando la predisposizione di **spazi per la collettività, attrezzature pubbliche** e aree di **verde attrezzato** (caratterizzazione funzionale e morfologica delle aree e strutture a cessione).



2.2 Miglioramento della qualità urbana ed ambientale

Gli interventi proposti nel modello riguardano, in particolare, la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, attraverso azioni differenziate, attuabili attraverso i diversi strumenti della L.R.7/2017, in particolare la **rifunzionalizzazione di strutture industriali dismesse** tramite il cambio di destinazione d'uso e ristrutturazione edilizia, la **sostituzione edilizia dei complessi edilizi** con scarso valore architettonico tramite interventi di demolizione e ricostruzione con premialità e, infine, la **riqualificazione energetica degli edifici** che ancora ospitano funzioni artigianali o residenziali tramite l'incentivazione di interventi di efficientamento energetico.

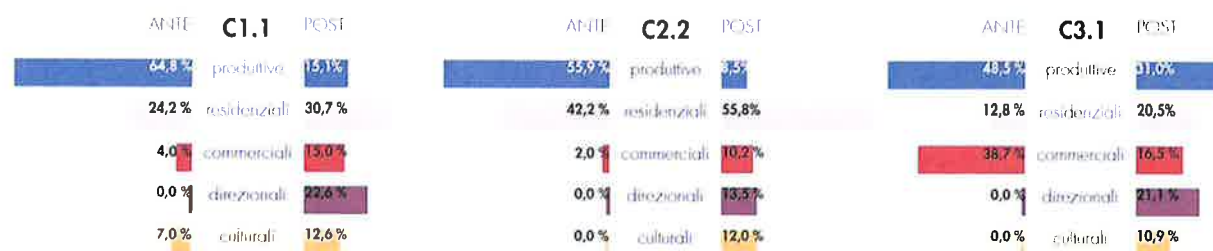
La riqualificazione di aree verdi abbandonate tramite la creazione di *foreste urbane* e la trasformazione di aree pavimentate in orti urbani e aree per l'**agricoltura urbana** favorisce la rinaturalizzazione di aree attualmente in stato di degrado e abbandono e, contestualmente, l'aumento di **superfici permeabili** a discapito delle superfici impermeabilizzate.

2.3 Rigenerazione nell'ottica della Rifunzionalizzazione

La possibilità offerta dall'art.4 della L.R.7/2017 di effettuare cambi di destinazione d'uso, permette la localizzazione di **nuove funzioni atte a generare occupazione**, in particolare incubatori di imprese, servizi avanzati per le imprese, comunicazione e innovazione tecnologica, co-working, strutture museali, aree conferenze ed esposizioni, attività per il tempo libero, oltre che la **riprogettazione di strutture per ospitare funzioni esistenti**, quali attività artigianali, per la logistica e per il commercio all'ingrosso, in un quadro urbano strutturato e dotato di nuove infrastrutture.

Allo stato attuale ogni ambito presenta una grande prevalenza di funzioni legate all'artigianato produttivo, attività di stoccaggio merci, logistica e commercio all'ingrosso.

La rivitalizzazione di queste aree produttive depresse prevede la promozione di un **mix funzionale**, grazie alla rifunzionalizzazione di parte delle aree produttive verso altre funzioni.

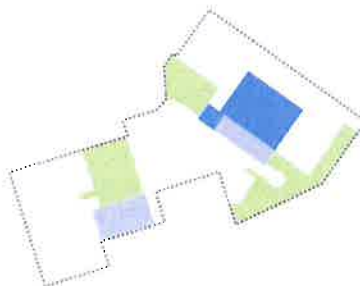


Destinazioni d'Uso	1) Via Cupa C1.1		2) Galla Placidia C2.2		3) Quintiliani C3.1	
Produttive (ante/post)	22.231 mq	4.800 mq	19.761 mq	4.800 mq	9.850 mq	8.500 mq
Residenziali (ante/post)	8.330 mq	9.770 mq	14.900 mq	22.700 mq	2.600 mq	5.600 mq
Commerciali (ante/post)	1.366 mq	4.756 mq	670 mq	4.170 mq	7.879 mq	4.500 mq
Direzionali (ante/post)	0 mq	7.200 mq	0 mq	5.500 mq	0 mq	5.500 mq
Culturali (ante/post)	2.400 mq	5.237 mq	0 mq	4.890 mq	0 mq	3.000 mq

2.4 Implementazione e Potenziamento dei Servizi Pubblici e Infrastrutture

L'art.2 della L.R.7/2017 consente la demolizione e la ricostruzione (DR + max 45% di premialità) di intere porzioni urbane, aspetto che consente di predisporre nuove morfologie urbane e con **nuove dotazione di aree e servizi pubblici**, oltre che di **convertire edifici industriali** con particolare pregio architettonico in attrezzature urbane che ospitino funzioni legate all'innovazione e allo scambio culturale.

Standard Urbanistici	1) Via Cupa C1.1	2) Galla Placidia C2.2	3) Quintiliani C3.1
Superfici a Verde da nPRG	6.435 mq	5.727 mq	3.506 mq
Superfici a Verde di Progetto	6.439 mq	10.874 mq	9.583 mq
Superfici a Parcheggi da nPRG	5.723 mq	4.498 mq	4.622 mq
Superfici a Parcheggi di Progetto	6.443 mq	8.095 mq	7.554 mq
Superfici a Servizi da nPRG	1.547 mq	1.352 mq	526 mq
Superfici a Servizi di Progetto	1.560 mq	4.597 mq	1.973 mq



3. Configurazioni Spaziali (TAV 2/3)

3.1 Programmi di Rigenerazione Urbana Proposti (TAV 2/3)

Dimensionamento Generale	1) Via Cupa C1.1	2) Galla Placidia C2.2	3) Quintiliani C3.1
Superficie Territoriale TOTALE	66.405 mq	131.612 mq	140.787 mq
Superficie Territoriale Comparto	46.207 mq	51.706 mq	42.201 mq
SUL esistente	54.062 mq	91.946 mq	58.216 mq
I.E.T. Esistente	1,16 mq/mq	1,77 mq/mq	1,38 mq/mq
SUL soggetta a DR +45% (art.2)	20.120 mq	11.761 mq	16.449 mq
SUL soggetta a CdU+RE (art.4+art.6)	4.247 mq	4.560 mq	1.280 mq
SUL aggiuntiva (art.2)	9.054 mq	5.293 mq	7.402 mq

3.2 Programma di Rigenerazione Urbana - Via Cupa

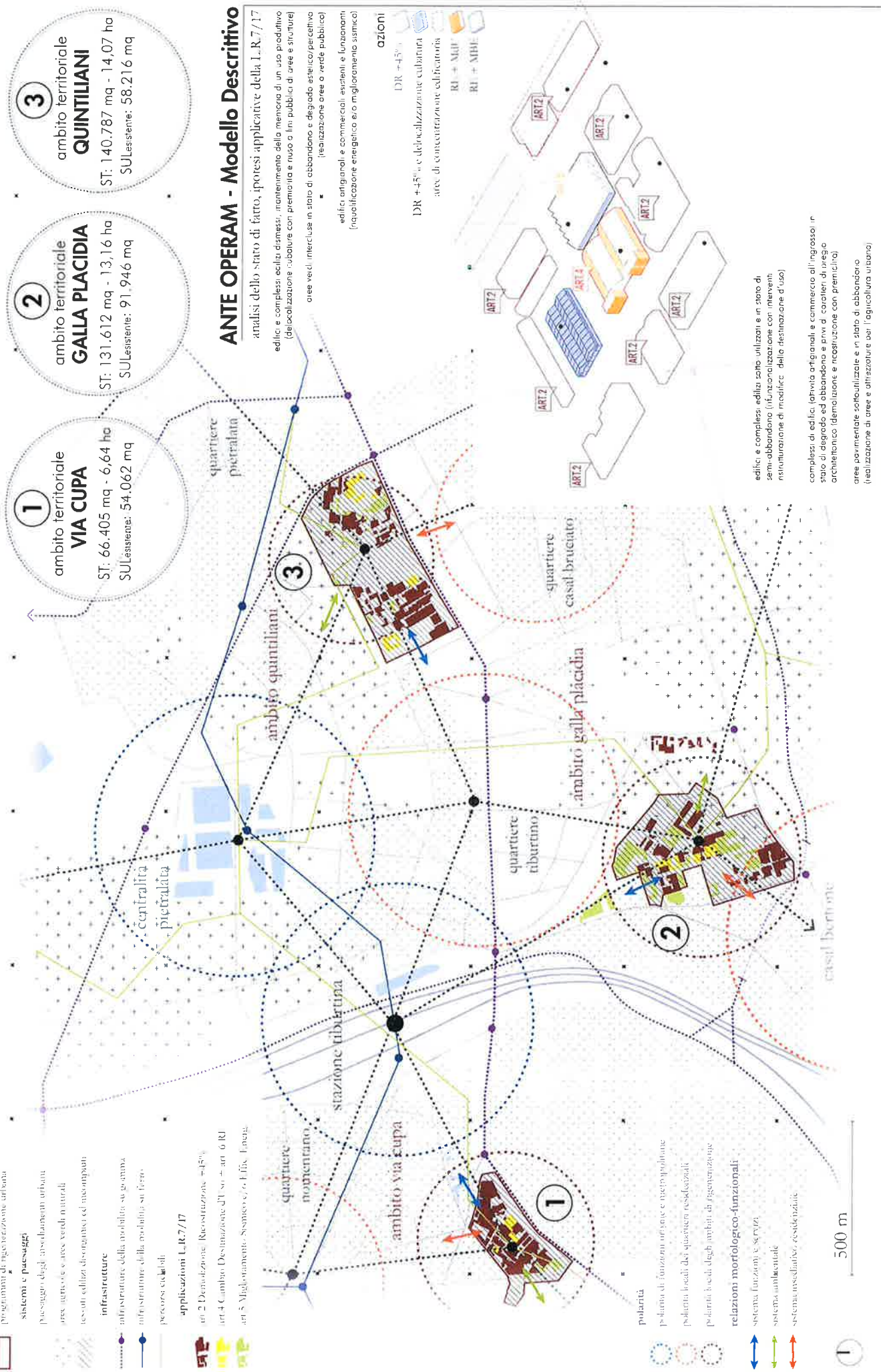
Il programma prevede la riconnessione morfologico-funzionale dell'area di intervento con il contesto residenziale situato a Nord, tramite la realizzazione di un fronte residenziale in corrispondenza di Via Giano della Bella, che sul lato interno ospita una nuova piazza pubblica a servizio di un nuovo spazio multifunzionale. L'area pavimentata pubblica è connessa con un'altra piazza situata sul fronte di Via Tiburtina e definita da una nuova corte di edifici direzionali e commerciali e da un centro culturale ospitato da una struttura industriale rigenerata. Si prevede la rigenerazione dell'edificio direzionale in dismissione su Viale delle Province, il mantenimento del Museo di Zoologia e la creazione di un nuovo parco pubblico in connessione ambientale con l'area a verde della Facoltà di Ingegneria. Si prevede, infine, la realizzazione di una nuova viabilità di accesso, dotata di aree di sosta e un nuovo parcheggio multilivello.

3.3 Programma di Rigenerazione Urbana - Galla Placidia

Il programma prevede la realizzazione di una grande piazza pubblica che ospita un orto botanico, mercato e laboratori artigianali (all'interno di una struttura industriale rigenerata) a stretto contatto con orti urbani. La piazza è definita da un insieme di nuovi edifici che ospitano un mix funzionale ben equilibrato (residenze, co-housing, attività commerciali, direzionale). Si prevede, inoltre, la realizzazione di un vasto parco urbano alle spalle degli orti urbani. Sul fronte di Via di Portonaccio è prevista un'area di concentrazione edilizia a costituire un nuovo fronte stradale, con attività commerciali su fronte strada e una passeggiata pubblica. L'accesso alle aree retrostanti avviene attraverso la realizzazione di una nuova area a verde pubblico. Gli edifici industriali su Via Ignazio Pettinengo vengono rifunzionalizzati, al fine di ospitare nuovi centri culturali, bar, ristoranti, "hub" della creatività e incubatori di imprese, in una atmosfera urbana vivace. Per quanto riguarda il sistema della mobilità, vengono adeguate le infrastrutture viarie, dotate di nuovi parcheggi su strada e di un nuovo parcheggio multilivello.

3.4 Programma di Rigenerazione Urbana - Quintiliani

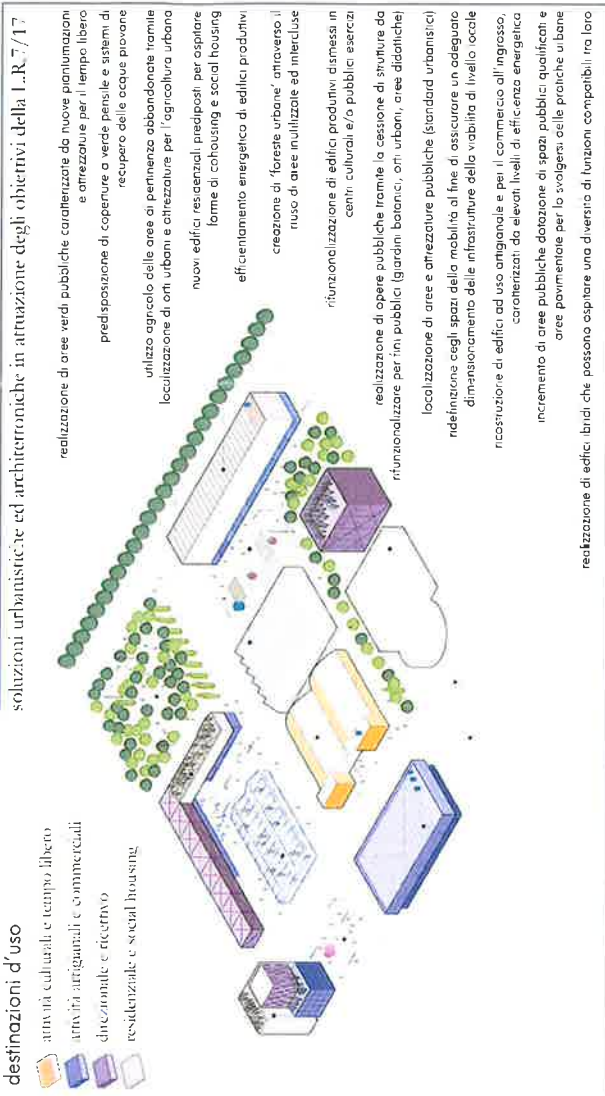
Il programma prevede la realizzazione, sul fronte confinante con la Via Tiburtina, di una passeggiata pubblica (dotata di spazi confortevoli per la frequentazione degli spazi e di adeguate quantità di parcheggi) con un portico di 200m a servizio dei retrostanti edifici direzionali, commerciali e artigianali. E' previsto un percorso pedonale trasversale su cui affacciano attività commerciali di vicinato e nuove residenze. La nuova viabilità di accesso prevede la realizzazione di un tratto stradale di connessione tra le strade di accesso esistenti e la fornitura di un parcheggio pubblico multilivello a servizio di tutte le nuove funzioni insediate. L'area retrostante, in corrispondenza del costone tufaceo, è trattata a verde pubblico, la rilocalizzazione di strutture pre-esistenti consente la creazione di un'area di verde attrezzato connesso con le aree verdi della Centralità di Pietralata. La rifunzionalizzazione di edifici artigianali consente la realizzazione di un centro culturale, di una nuova piazza e verde attrezzato a servizio della città.



Modello Generale di Intervento

edificio industriale dismesso trasformato in struttura multifunzionale aperta al quartiere e alla città

POST OPERAM - Modello di Intervento



2 ambito territoriale GALLA PLACIDIA

C2.3



realizzazione di un nuovo edificio di tipo residenziale a medio costo
 recupero di un edificio esistente per uso residenziale
 recupero di un edificio esistente per uso commerciale
 recupero di un edificio esistente per uso artigianale
 recupero di un edificio esistente per uso pubblico
 recupero di un edificio esistente per uso culturale
 recupero di un edificio esistente per uso sportivo
 recupero di un edificio esistente per uso ricettivo
 recupero di un edificio esistente per uso didattico
 recupero di un edificio esistente per uso sanitario
 recupero di un edificio esistente per uso religioso
 recupero di un edificio esistente per uso militare
 recupero di un edificio esistente per uso industriale
 recupero di un edificio esistente per uso agricolo
 recupero di un edificio esistente per uso forestale
 recupero di un edificio esistente per uso idrico
 recupero di un edificio esistente per uso energetico
 recupero di un edificio esistente per uso ambientale
 recupero di un edificio esistente per uso paesaggistico
 recupero di un edificio esistente per uso storico
 recupero di un edificio esistente per uso artistico
 recupero di un edificio esistente per uso letterario
 recupero di un edificio esistente per uso musicale
 recupero di un edificio esistente per uso teatrale
 recupero di un edificio esistente per uso cinematografico
 recupero di un edificio esistente per uso televisivo
 recupero di un edificio esistente per uso editoriale
 recupero di un edificio esistente per uso editoriale
 recupero di un edificio esistente per uso editoriale

Configurazioni Spaziali

declinazioni progettuali del modello proposto per ogni ambito scelto

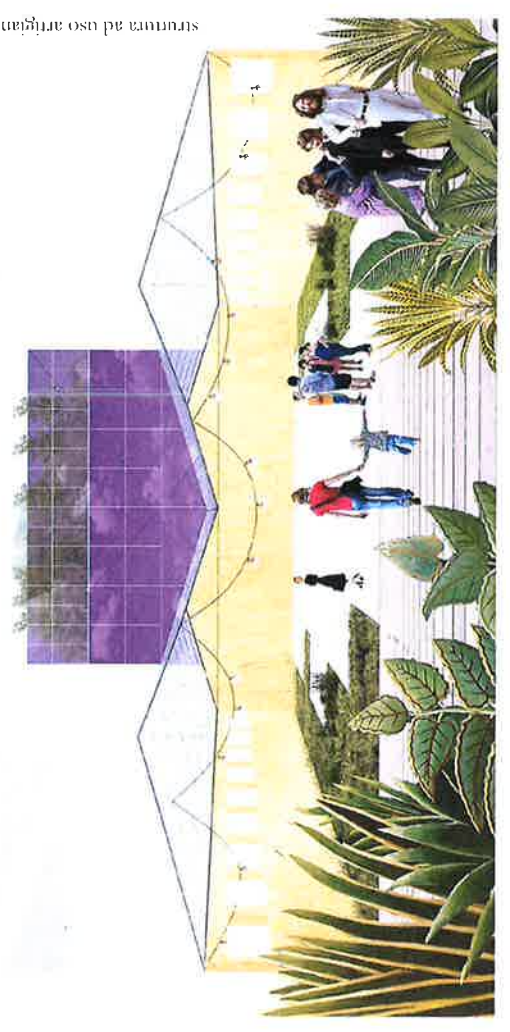
1 ambito territoriale
VIA CUPA



3 ambito territoriale
QUINTILIANI



C3.1



struttura ad uso artigianale rifunzionalizzata come nuova attrezzatura di uso pubblico e nuovo edificio privato alle sue spalle

«Parco Tiburtino»

di Valerio Cruciani capogruppo in rappresentanza di: Silvia Austeri, Silvia D'Alessandro, Federica Cecchi, Michele Devito, Marta Giannini, Chiara Gianquitto



ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA DI MASSIMA

Di seguito si descrivono le ipotesi e le valutazioni adottate al fine di dimostrare la sostenibilità economica del progetto proposto. Come meglio esposto nella *relazione descrittiva*, sono stati individuati cinque macro interventi, coincidenti con altrettanti ambiti omogenei e funzionalmente coerenti e compiuti:

- VIA CUPA / NUOVA PORTA TIBURTINA;
- GALLA PLACIDIA;
- QUINTILIANI;
- FERROVERDE;
- DURANTINI;
- MONTI TIBURTINI.

Si propone un **metodo sintetico**, coerente con il livello di progettualità del concorso. Tale metodo, con gli opportuni adattamenti relativi alla specifica vocazione di ogni singolo ambito, è estensibile ed adottabile per ognuno dei macro interventi proposti.



AMBITI DI PROGETTO

- VIA CUPA
- VIA GALLA PLACIDIA
- QUINTILIANI

AMBITI DI POSSIBILE SVILUPPO

- 1 FERROVERDE
- 2 DURANTINI
- 3 MONTI TIBURTINI

A titolo esemplificativo si descrive quanto previsto per l'ambito di

VIA CUPA NUOVA PORTA TIBURTINA



- (R) RESIDENZIALE
- (C) COMMERCIALE
- (B) TERMINAL BUS
- (F) COPERTURA FOTOVOLTAICA
- (H) HOTEL

Individuate le funzioni previste, come affrontato nella *relazione descrittiva*, si è proceduto ad una valutazione dei costi e dei valori attesi.

Nei COSTI DEGLI INVESTIMENTI PRIVATI sono stati considerati:

- **costo di acquisizione delle aree**, identificato come il probabile valore di mercato conseguente al valore di trasformazione;
- **costi di demolizione e bonifica**, considerato che le aree interessate sono prevalentemente aree dismesse o parzialmente dismesse, con destinazione artigianale e industriale, quindi, presumibilmente con alti costi di ripristino ambientale;
- **costi di costruzione**, differenziati in base alle macro categorie funzionali, comprensivi di spese tecniche e oneri finanziari;
- **oneri urbanistici** generati dagli investimenti privati.

Nei COSTI DELLE OPERE PUBBLICHE sono stati considerati i costi necessari alla realizzazione dei tre principali interventi previsti:

- costo di trasformazione del tratto di via Tiburtina interessato dall'ambito proposto;
- costo di trasformazione del Terminal ATAC;
- costo di trasformazione del Terminal bus extraurbani.

Inoltre sono state considerate le economie derivate dalla riduzione dei costi di demolizione della tangenziale Est.

A garanzia della realizzazione delle opere pubbliche, indispensabili all'integrità del progetto di riqualificazione dell'intera area, si è cercato l'equilibrio fra l'ammontare degli **oneri urbanistici** derivati dagli investimenti privati e l'ammontare dei **costi** delle stesse opere pubbliche, da questi interamente coperti.

Infine, sono stati calcolati i **VALORI** relativi agli **INVESTIMENTI PRIVATI**: in particolare per quanto riguarda le destinazioni residenziali, ma in parte anche per quelle alberghiere, pur avendo considerato la presenza di diverse fasce economiche, è stato preso in considerazione un unico valore medio.

La differenza tra il costo totale degli investimenti privati e il valore totale degli stessi investimenti costituisce il **marginale lordo** dell'intervento.

COSTI				
INVESTIMENTI PRIVATI	U.M.	QUANTITA'	COSTO UNITARIO	COSTO TOTALE
COSTI DI ACQUISIZIONE DELLE AREE PRIVATE	MQ	45000,00	€ 4.500,00	€ 202.500.000,00
COSTI DI DEMOLIZIONE E BONIFICA	MC	180000,00	€ 80,00	€ 14.400.000,00
COSTI DI COSTRUZIONE:				
RESIDENZIALE	MQ	65000,00	€ 1.500,00	€ 97.500.000,00
COMMERCIALE	MQ	54000,00	€ 1.200,00	€ 64.800.000,00
ALBERGHIERO	camera	700,00	€ 90.000,00	€ 63.000.000,00
PARCHEGGI	MQ	49000,00	€ 600,00	€ 29.400.000,00
ONERI URBANISTICI	-	-	-	€ 48.100.000,00
TOTALE COSTO INVESTIMENTI PRIVATI				€ 519.700.000,00
OPERE PUBBLICHE				
U.M.	QUANTITA'	COSTO UNITARIO	COSTO TOTALE	
VIA TIBURTINA	MQ	28000,00	€ 190,00	€ 5.320.000,00
TERMINAL ATAC	MQ	7000,00	€ 1.100,00	€ 7.700.000,00
TERMINAL BUS EXTRAURBANI	MQ	33400,00	€ 1.200,00	€ 40.080.000,00
ECONOMIE DA DEMOLIZIONE TANGENZIALE	-	-	-	-€ 5.000.000,00
TOTALE COSTO OPERE PUBBLICHE				€ 48.100.000,00

VALORI				
INVESTIMENTI PRIVATI	U.M.	QUANTITA'	COSTO UNITARIO	COSTO TOTALE
RESIDENZIALE	MQ	65000,00	€ 4.900,00	€ 318.500.000,00
COMMERCIALE	MQ	54000,00	€ 3.600,00	€ 194.400.000,00
ALBERGHIERO	camera	700,00	€ 190.000,00	€ 133.000.000,00
PARCHEGGI	MQ	49000,00	€ 1.800,00	€ 88.200.000,00
TOTALE VALORE INVESTIMENTI PRIVATI				€ 734.100.000,00





RELAZIONE DESCRITTIVA

PREMESSA

Il progetto nasce da una approfondita analisi dell'area e del tessuto urbano oggetto del concorso, prendendo atto di potenzialità inesprese, vuoti, aree dismesse, degrado ambientale e, più in generale, una bassa qualità architettonica.

L'aspetto che più appare evidente dell'intera area di progetto è la presenza di una netta cesura che separa il quartiere Tiburtino con i quartieri centrali di Bologna e San Lorenzo: una cicatrice artificiale, profonda, rappresentata dal vallo ferroviario dell'area della stazione Tiburtina e, come se non bastasse, un dedalo di sopraelevate, rappresentata dalla tangenziale Est che ostacola qualsiasi relazione pedonale con il resto della città. A nord, a est e a sud l'area è delimitata da grandi arterie ad alto scorrimento veicolare che non offrono nel modo più assoluto una qualsiasi forma di connessione pedonale e di fatto isolano questo vasto brano di città.

Tuttavia, vi sono elementi di particolare interesse e aree strategiche che offrono un potenziale sul territorio come la nuova stazione alta velocità Tiburtina, l'ex deposito ATAC, riconvertito in edifici residenziali, la nuova banca BNL Paribas, l'ospedale Sandro Pertini, e una vasta area verde su via dei Monti Tiburtini, oggi un'area che versa in un grave degrado e stato di abbandono.

Proprio la nuova stazione Tiburtina rappresenta un esempio di architettura contemporanea di alta qualità, trasformata in stazione dell'alta velocità. Una novità importante nel quartiere non solo dal punto di vista funzionale. Una presenza che trasforma il quartiere tiburtino in una vera e propria porta tra il nord e il sud del nostro paese e nello stesso tempo realizza un ponte pedonale commerciale che collega le due parti di città, un'idea ancora insufficiente, ma dalle grandi potenzialità.

Come ormai sta avvenendo in diverse città europee, non ultima Milano, la promozione e il riuso delle aree ferroviarie sembra essere una strategia vincente per il ridisegno delle nostre città.

Il bando di concorso individua 3 differenti ambiti territoriali:

- 1. VIA CUPA**, propaggine che si spinge nel cuore della città consolidata, fino a lambire il quartiere San Lorenzo, Bologna e la città universitaria;
- 2. VIA GALLA PLACIDIA**, area in forte degrado e stato di abbandono, stretta tra il vallo ferroviario a ovest e l'autostrada A24 a sud;
- 3. QUINTILIANI**, definita la "fermata nel nulla" che doveva far parte del disegno dello SDO di Pietralata (mai realizzato).



AMBITI DI PROGETTO

- VIA CUPA
- VIA GALLA PLACIDIA
- QUINTILIANI

AMBITI DI POSSIBILE SVILUPPO

- 1 FERROVERDE
- 2 DURANTINI
- 3 MONTI TIBURTINI

INTRODUZIONE

Il progetto è ambizioso: legare insieme queste 3 diverse aree mettendole a sistema in un disegno organico e funzionale, partendo proprio dalla progettazione del vallo ferroviario che, insieme alle aree FS, giocherebbero un ruolo fondamentale per la rigenerazione non solo del quartiere Tiburtino ma di un territorio più vasto, offrendo un'opportunità unica per ricucirlo con la città consolidata.

È un'occasione da non perdere, un volano questo, capace di offrire nuovi scenari con aree disponibili all'interno di un tessuto edilizio consolidato per nuove funzioni nel quartiere Tiburtino e nella città stessa, senza invadere nuovo terreno vergine. Al contrario invece, bonificando quelle aree verdi, che oggi versano in totale stato di degrado e abbandono, si trasformano in un vero *palmone verde* per la città, recuperando aree agricole disponibili per orti urbani, bacini di recupero delle acque meteoriche in un ridisegno di un nuovo *habitat urbano*.

Il progetto di rigenerazione urbana si sviluppa attraverso tre grandi macro temi:

- la **Ricucitura** del vallo ferroviario;
- la **"Cura del Verde"** come vero e proprio strumento di progettazione architettonica;
- la **Mobilità Sostenibile**, che abbia come scopo, rendere fruibile ai cittadini il loro quartiere senza essere ostaggio dell'automobile.



LA RICUCITURA DEL VALLO FERROVIARIO

L'area della stazione Tiburtina rappresenta l'opportunità per immaginare la ricucitura del vallo ferroviario, che assume un valore prioritario e una partenza indispensabile, considerando il tema della rigenerazione urbana, radice fondante per legare insieme le 3 grandi aree oggetto del concorso di idee.

L'idea progettuale nasce quindi nell'immaginare dapprima la **bonifica della tangenziale Est**, riducendola ad una via di puro collegamento superficiale, dalla quale si innesta una copertura verde continua, un grande giardino verde urbano al di sopra dei binari dei treni, interrotto solamente in alcuni punti, portando quasi a filo la quota di collegamento tra i due quartieri Bologna e Tiburtino e spingendosi ad ovest fino all'area di Portonaccio-Galla Placidia. Le vie di via Lorenzo il Magnifico, via Michele di Lando e via Livorno, che dipartono da piazza Bologna, diventerebbero veri e propri boulevard ciclo-pedonali, che si attraverserebbero il nuovo parco urbano **"FERROVERDE"**, dando vita ad una fitta rete di connessioni pedonali fino a raggiungere il cuore stesso del quartiere Tiburtino. Al suo interno la stazione Tiburtina si troverebbe sospesa a galleggiare sulla più vasta superficie a verde urbano di Roma (37,4ha, in grado di assorbire 5611 di CO₂/anno), come baricentro funzionale dell'intera area. Un'area questa dove troverebbero spazio un **esteso parco pubblico tematico** con giardini, frutteti, viali ciclo-pedonali, specchi d'acqua, alberi ad alto fusto, spazi per l'arte contemporanea, la socialità e servizi per la comunità. Un'oasi pedonale che legherebbe indissolubilmente i due quartieri oggi divisi.

Sul perimetro orientale dell'area, affacciati sul nuovo parco urbano, si potranno edificare alte densità con edifici di nuova generazione rispettosi dell'ambiente, immaginati come parte integrante del parco, capaci di accogliere



±75.00

±9.00

±0.00

±5.00

veri e propri giardini pensili verticali, e contenere alla sommità un grande letto giardino a restituzione del terreno edificato.

Nello skyline romano evocherebbe un' immagine romantica legata ad un passato storico ancora presente nelle nostre porfirie, ricordo indelebile di una civiltà passata, una sorta di *acquedotto romano* rivisitato, che traccia un nuovo asse direzionale già embrionalmente presente con i nuovi uffici della BNL Paribas. Considerata la loro posizione strategica in prossimità della stazione alta velocità potranno ospitare con successo spazi per uffici e co-working, spazi commerciali ed un plesso scolastico come cuore dell'intero parco. A coronamento tra orti urbani, un grande bacino di raccolta delle acque meteoriche e il polmone verde di via dei Monti Tiburtini, troveranno spazio nuovi edifici residenziali che accoglieranno diverse tipologie abitative.

Il perimetro occidentale, quello che lambisce e confina con la città consolidata, si presenterà aperto grazie alla bonifica della tangenziale Est, mentre l'area prospiciente alla stazione alta velocità sarà la sede di una serie di spazi pubblici strategici per i due quartieri, con una biblioteca, uffici pubblici, ambulatori, o spazi di carattere commerciale. L' auspicabile bonifica del dedalo di sopraelevate della tangenziale Est, eccetto per alcuni tratti che potranno essere convertiti in parchi aerei di connessione, sarà occasione di una riprogettazione dell'intera area con un nuovo disegno della mobilità di superficie, compresi i Bus Terminal dell' Alac e delle linee extraurbane. All'interno del quale potrà trovare spazio un edificio ad alta densità, e grazie alla posizione strategica, potrà accogliere un grande albergo con diverse funzioni commerciali importanti per l'intera area, un elemento verticale di spicco che rappresenterà bene la porta di ingresso alla città, la **nuova porta Tiburtina**.

LA CURA DEL VERDE

In un'era in cui l'emergenza ambientale ha raggiunto un livello di criticità così alto, è opportuno immaginare una strategia alternativa vigorosa, rappresentata dall' uso massiccio di aree verdi e di un' architettura di nuova generazione capace di contenere questo elemento indispensabile nel determinare una vera cura al disastro ambientale, che le nostre città stanno provocando al nostro pianeta. Una cura questa che, insieme all'introduzione di una agricoltura urbana, al recupero delle acque meteoriche, all'uso di energie rinnovabili o al risparmio energetico, possa veramente realizzare il disegno di un nuovo ecosistema urbano e rappresentare una vera opportunità per uno sviluppo sostenibile della città.

Un "**rimboschimento urbano**" dunque come matrice progettuale. Non solo attraverso la ridefinizione e la bonifica delle aree verdi esistenti, ma usando il verde come strumento architettonico vero e proprio, in orizzontale e in verticale. Una visione che fonde il nuovo costruito architettonico e le aree verdi in una unica idea di *eco-parco urbano*.

Si parte dall' idea di coprire o ricucire il vallo ferroviario, dalla città consolidata alla periferia Quintiliani, attraverso un susseguirsi di tappeti verdi, aree pedonali, orti urbani e una serie di bacini idrici per la raccolta delle acque piovane, fino a fondersi con la bonifica del grande *polmone verde* di via dei Monti Tiburtini. All'interno del quale si potrebbe immaginare una grande serra capace di ospitare un *orto botanico*, vero e proprio laboratorio o attrazione turistica. In un alternarsi di sfumature di verde, le nuove aree residenziali di Quintiliani si fondono a quelle dello sport, realizzando così il più grande parco della zona est di Roma. L' onda verde continua verso sud coprendo il vallo ferroviario di Portonaccio-Galla Placidia attraverso una collina verde artificiale ricca di nuove funzioni vitali per la città, cercando la fusione con la restante area verde della zona sud orientale. A beneficio anche di un processo di rivalutazione del patrimonio edilizio esistente, facendolo quasi apparire come isolo immerso nel verde.

Un' idea di *agricoltura innovativa a km 0* passa attraverso l'introduzione di orti urbani diffusi in aree appositamente bonificate o addirittura sui tetti giardini dei nuovi organismi architettonici, con l'uso di serre che possano produrre anche nei mesi invernali. La disponibilità di acqua necessaria sia per il verde, sia per l'agricoltura, ma anche per i nuovi edifici, potrà essere assicurata da bacini idrici diffusi di diversa grandezza, in grado di contenere circa **262.000mc** di acqua e di accogliere al suo intorno una vasta biodiversità. Le aree di verde urbano progettato, insieme alla grande copertura verde del vallo, ai giardini pensili, ai tetti giardino, e alla bonifica del parco di via dei Monti Tiburtini, costituiscono una superficie di circa **136ha**, capace di assorbire **2.040t** di anidride carbonica all'anno.

Il **risparmio energetico** e l'uso di **energie rinnovabili** passa attraverso una progettazione attenta o innovativa mediante l'uso diffuso di terrazzo, giardini pensili e coperture a tutto giardino per accogliere un verde rigoglioso sia in orizzontale che in verticale, con innumerevoli vantaggi di tipo ambientale. Il più importante è quello di ridurre drasticamente il fenomeno "*isola di calore*" che determina un microclima di diversi gradi superiore all'interno delle aree urbane rispetto alle circostanti zone periferiche. Il manto erboso o le piante infatti proteggono non solo dall'irraggiamento solare, ma anche dai grandi sbalzi di temperatura, contribuendo a garantire un microclima ideale con conseguente risparmio energetico.

Infine delle "*grandi foglie*" fotovoltaiche sono l'occasione per immaginare una serie di grandi coperture, che proteggono e producono energia, distribuite nelle aree di:

- **Bus Terminal** dell'Alac e delle linee extraurbane;
- **parco urbano FERROVERDE**, a copertura degli edifici che ospitano la biblioteca, gli uffici pubblici, i servizi di quartiere, o altri spazi di carattere commerciale;
- **area di Portonaccio-Galla Placidia**, a copertura degli spazi dedicati a mostre, fiere e laboratori di ricerca;
- **orto botanico**, al centro del parco dei Monti Tiburtini;
- **mercato di via Filippo Meda**.

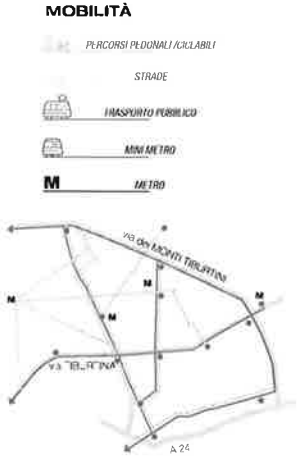
Un sistema di copertura fotovoltaiche che potrebbe generare **6,9 MWP** per un totale di **9.067.500kwh**, evitando di immettere nell'aria **4.805t** di CO₂ all'anno.

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

In un progetto di rigenerazione urbana, il tema della mobilità è uno degli aspetti centrali e complessi da affrontare. L' idea di un progetto del trasporto pubblico sostenibile si concretizza in una mobilità meccanizzata non invasiva che sposa bene il concetto di pedonalità diffusa dove spesso le due cose si fondono sullo stesso piano.

Il progetto si propone quindi, attraverso la saldatura del nuovo parco tiburtino, come un nuovo sistema di mobilità urbana integrata attraverso un complesso piano di **ciclo-pedonalità diffusa** e l'introduzione di **sistemi leggeri di mobilità meccanizzata di superficie**, che permettano il collegamento delle varie aree di progetto.

L'ambito progettuale contiene la nuova stazione alta velocità Tiburtina, che rappresenta un fiore all'occhiello dell'intera infrastruttura ferroviaria romana. Attraverso questa stazione e le stazioni Quintiliani e Monti Tiburtini si definisce una dorsale est-ovest di fondamentale importanza per l'intero quartiere e la sua relazione con il resto della città. Purtroppo però questa dorsale rimane periferica rispetto al baricentro dell'intera area. Rimane poi travolgito il tema della relazione di superficie del quartiere con il resto della città, solo di fatto affidato alla via Tiburtina e perimetralmente alle arterie ad alto scorrimento di via dei Monti Tiburtini e dell' A24.



Altro difficile ostacolo è rappresentato dalla presenza della tangenziale Est e dei suoi innumerevoli snodi a più livelli. Barriera architettonica difficilmente superabile.

La visione di una nuova idea di mobilità passa quindi attraverso tre temi fondamentali:

- un innovativo e vigoroso progetto di **trasporto pubblico locale** che permetta un'alternativa valida agli spostamenti all'interno delle aree di progetto e di attraversamento della città.
- il ridisegno del **nodo intermodale** del Bus Terminal, Alac e delle linee extra urbane.
- un nuovo disegno di una **ciclo-pedonalità diffusa e capillare** a favore di un più elevato standard di qualità della vita.

Il progetto di **trasporto pubblico locale** passa attraverso il ridisegno della via Tiburtina, come asse baricentrico dell'intera area di progetto a formare una dorsale est-ovest che collega gli estremi, dalla metro Pietralata all'area di via Cupa; mediante una rinnovata viabilità su gomma e l'inserimento di un sistema di trasporto pubblico elettrico, costeggiato da un viale ciclo-pedonale. Si innestano su questa dorsale, nuovi collegamenti con sistemi di *mini metro*, composti da navette elettriche che attraversano l'intera area di progetto da nord a sud. Il primo passa lungo il nuovo asse del FERROVERDE, da via dei Monti Tiburtini, intercettando la stazione Tiburtina e via Tiburtina, per concludersi poi nell'area di Portonaccio-Galla Placidia. L'altro è il collegamento tra l'ospedale Sandro Pertini, la stazione Quindiliani, intercettando il cuore della via Tiburtina, fino ad arrivare all'area di Portonaccio-Galla Placidia. Infine, un sistema anulare di trasporto elettrico, costeggiato anche esso da un viale ciclo-pedonale, implementa via dei Monti Tiburtini, via dei Fiorentini, lambendo il parco, e l'A24 fino a Portonaccio-Galla Placidia, raccordando l'intera griglia di trasporto urbano.

Il progetto del **nodo intermodale dei Bus Terminal** è strategicamente vitale per l'intera area della stazione Tiburtina, ed è vincolato all'importante bonifica dello svincolo della tangenziale Est, con il suo dedalo contorto di rampe. Attraverso la parziale demolizione di quest'ultima, non più necessaria, e mantenendo come parchi e giardini penali di connessione alcuni loro frammenti, si recupera così lo spazio per accogliere i due bus terminal, appendici fondamentali della nuova stazione Tiburtina.

Infine, ma non ultimo per importanza, la progettazione di una **ciclo-pedonalità diffusa e capillare** insieme al **progetto del verde**, è la vera chiave di lettura che conclude la griglia della nuova mobilità urbana. E' infatti attraverso queste connessioni che si può dire di aver ottenuto lo scopo ultimo, quello di aver fuso e reso fruibili i due quartieri Bologna e Tiburtino, attraverso un'accessibilità nuova. Il ventaglio di vie che partono dal centro di piazza Bologna, si trasformerebbero in veri e propri assi ciclo-pedonali capaci di connettere a 180 gradi il centro della città consolidata con le nuove aree di progetto, da Viale delle Province a via Cupa; da via Lorenzo il Magnifico alla nuova stazione Tiburtina e al Bus Terminal, fino ad attraversare il FERROVERDE ed intercettare via Tiburtina; da via Michele di Lando, attraversando il FERROVERDE, nuova centralità del quartiere e caratterizzato da una fitta rete di connessioni, si raggiunge l'area Quindiliani, che si affaccia sul grande polmone verde di via dei Monti Tiburtini; da via Livorno si accede in modo diretto agli orti urbani e al grande bacino idrico del FERROVERDE fino alle residenze che ne definiscono il perimetro.

AREE DI POSSIBILE SVILUPPO: DURANTINI E MONTI TIBURTINI

All'interno dell'area oggetto di concorso esistono altre aree con grandi vuoti e potenzialità inespresse, prese in considerazione nel processo rigenerativo globale.

DURANTINI rappresenta il vero centro del quartiere Tiburtino, all'incrocio tra via dei Durantini e via Tiburtina, e ben si presta a diventare il nuovo cuore commerciale e residenziale. **MONTI TIBURTINI**, area affacciata su via Tiburtina, potrebbe accogliere un mix funzionale capace di contenere spazi per la ricerca, laboratori, uffici, spazi commerciali e infine, nella parte superiore affacciata nel verde, nuclei densi residenziali con diverse tipologie abitative.

Questo sforzo vuole descrivere un diverso percorso progettuale possibile, un processo virtuoso che interviene sul tessuto urbano esistente senza invadere ulteriore terreno vergine.



VIA CUPA

E' l'area di maggior pregio dal punto di vista della posizione, strategicamente situata a cavallo tra il quartiere San Lorenzo, Bologna e l'Università Sapienza di Roma, che penetra più a fondo nel tessuto edilizio urbano consolidato dell'intero ambito progettuale. Collegata alla stazione Tiburtina e al FERROVERDE, attraverso un nuovo disegno della mobilità e della pedonalità, che la lega bene alla nuova porta Tiburtina, risulta essere un ambito pregiato per accogliere funzioni urbane vibranti e vitali.

Si presenta come un "arcipelago di isole" immerse nel verde che accolgono al suo interno varie funzioni commerciali: negozi, ristoranti, caffetterie, laboratori artigianali e spazi di co-working, affacciati su un ambito totalmente pedonale ricco di verde, alberi ad alto fusto e specchi d'acqua, risultato questo ultimo di una raccolta naturale delle acque meteoriche. Al di

sopra delle isole si trovano ampi giardini semi-privati, dove la vegetazione sarà densa e rigogliosa, grazie alla presenza di un solaio capace di contenere un manto erboso intensivo e calpestabile, e supportare alberi anche ad alto fusto in speciali contenitori. Immerse in questo verde, torri residenziali di varia altezza, tra i 6 e i 12 piani, potranno accogliere diverse tipologie residenziali (studentato, residenze per giovani coppie e per professionisti) insieme a tipologie rivolte al mercato comune e abitazioni di pregio. Folci verdi capaci di ospitare veri e propri giardini pensili verticali, grazie a soluzioni tipologiche e tecnologiche innovative che danno la possibilità di accogliere in facciata piantumazioni di varie grandezze ed essenze diverse a formare un ecosistema urbano, una soluzione architettonica che permette di ottenere diversi vantaggi dal punto di vista ambientale e del risparmio energetico.



VIA GALLA PLACIDIA

È l'ambito più vasto delle aree oggetto del concorso. Un'area di edifici dismessi o poco usati e in forte degrado e abbandono, che potenzialmente potrebbero però generare nuove opportunità non solo per il quartiere Tiburtino, ma per l'intera città. L'area è posizionata sull'asse della stazione Tiburtina, che corre fino all'intersezione con l'A24. Gode di una posizione di assoluto privilegio che rende quest'ambito candidato ad accogliere una funzione strategica: un nuovo Campus Universitario, per sopprimere alla cronica mancanza di adeguati spazi degli atenei presenti nella città. Dotato di laboratori per la ricerca scientifi-

ca, aule per la didattica, auditorium, spazi per fiere e mostre, palestre, piscine e un mix commerciale di negozi e laboratori artigianali con parcheggi interrati dedicati, e che comprenda un co-housing capace di offrire diverse tipologie di residenze, dallo studentato alle case per il mercato libero.

Il progetto si presenta come una **grande collina verde** attraversata, da nord a sud, da un asse ciclo-pedonale e da un sistema di mobilità elettrico che la collega in modo diretto alla stazione Tiburtina, fino a concludersi nel nodo intermodale della porta Est,

rappresentata da un grande hotel dotato di varie attività commerciali. A ovest continua la copertura verde che ricuce il vallo ferroviario, naturale estensione del FERROVERDE, per fondersi a est con il verde di Galla Placidia.

Concepito come parte di un organismo architettonico complesso multipiano, si espande in tutte le direzioni in ampi giardini pensili collegati tra loro da ponti aerei, in un'idea di vero e proprio parco interamente fruibile, dove gli spazi interni si affacciano degradando dolcemente verso il verde a est e increspandosi invece con alte torri residenziali sino a 20 piani verso la città.

Un sistema di viali pedonali attraversa da est a ovest, scavando come fiumi, la collina artificiale, dove le facciate degli edifici si presentano come veri e propri giardini verticali, dotati di una pelle esterna capace di contenere una vasta gamma di essenze arboree. Aule didattiche sono disseminate nel verde a diretto contatto con un nuovo ecosistema.

I fulcri del campus sono rappresentati da piazze pulsanti aperte, con edifici che degradano verso il basso a formare gradinate verdi che si fondono con specchi d'acqua, capaci di generare un ecosistema acquatico e di biodiversità.

Al centro della collina artificiale due grandi coperture fotovoltaiche, capaci di fornire energia assicurandone una buona parte del fabbisogno dell'intero organismo architettonico. Al disotto della copertura semitrasparente si trovano protette aule speciali per didattica e laboratori di ricerca, convegni, fiere, mostre, anch'essi immersi nel verde e che si bagnano in specchi d'acqua artificiali, risultato, anche questo, di un recupero attento delle acque meteoriche.



Un nuovo ecosistema urbano capace di offrire ai giovani il piacere di un contatto diretto con la natura





QUINTILIANI

L'ambito si presenta come una vasta area verde con presenze al suo interno di discutibile legittimità che la rendono oggi difficilmente fruibile. Un' area non ben definita se non dalla presenza della fermata della metro Quintiliani, che la rende quindi ben collegata al sistema metropolitano di Roma. L'area, posizionata all'intersezione di un importante nodo strategico tra via delle Cave di Pietralata e la fermata Quintiliani, si presenta adatta per un nuovo insediamento residenziale.

A ovest viene ancorata alla città consolidata attraverso un boulevard ciclo-pedonale fino a raggiungere piazza Bologna, e intercettando un altro importante asse pedonale che collega la stazione Tiburtina all'ospedale Sandro Pertini.

A sud è legata a via delle Cave di Pietralata, rafforzata dalla presenza di un collegamento ciclo-pedonale e di un sistema di navette elettriche che collegano la nuova area residenziale al cuore stesso del quartiere Tiburtino.

Infine a est il boulevard si conclude nell'area dedicata allo sport di via dei Durantini, che prevede la realizzazione di un plesso sportivo con campo da calcio, atletica, tennis e calcietto che va a completare una area dove già sono presenti realtà sportive.

Il progetto si articola nel disegno di tre grandi isole che recuperano sedimi di edifici esistenti poco usati o addirittura fatiscenti senza intaccare terreno vergine, nella filosofia della rigenerazione urbana.

Le isole immerse nel verde ospitano al loro interno laboratori e spazi commerciali di vario tipo, al di sopra delle quali, generosi giardini pensili accolgono nuclei residenziali che si diramano, dalle diverse tipologie: social-housing, residenziale convenzionato, abitazioni per anziani e residenziale di libero mercato, in una varietà di dimensioni capace di accontentare le più svariate categorie di utenza.

Terrazze pensili, capaci di supportare essenze arboree di diversa grandezza e natura, attraverso una innovativa tipologia residenziale mettono in primo piano l'uso intensivo del verde come strategia progettuale di eco-sostenibilità, migliorando le performance di risparmio energetico, recuperando le acque meteoriche e contribuendo alla riduzione di emissioni di CO₂ nell'aria.

Adiacenti alle residenze e immersi nel verde, gli orti urbani rappresentano un'opportunità reale di ripensare ad un' agricoltura locale e ad una revisione del nostro stile di vita. Un volano questo capace di avviare un processo di bonifica dell'intera area verde di via dei Monti Tiburtini per trasformarlo in un vero polmone verde disponibile e fruibile a tutti, all'interno del quale un grande orto botanico, un laboratorio di ricerca applicata, potrebbe trasformarsi in un magnete importante per l'intera area.

An aerial photograph of the Parque Fierbentino urban development project. The image shows a dense grid of buildings and green spaces. The project is outlined in red, and the surrounding area is shown in a darker, more uniform color. The text 'PARQUE FIERBENTINO' is visible in the top left corner.

- ## MOBILITÀ

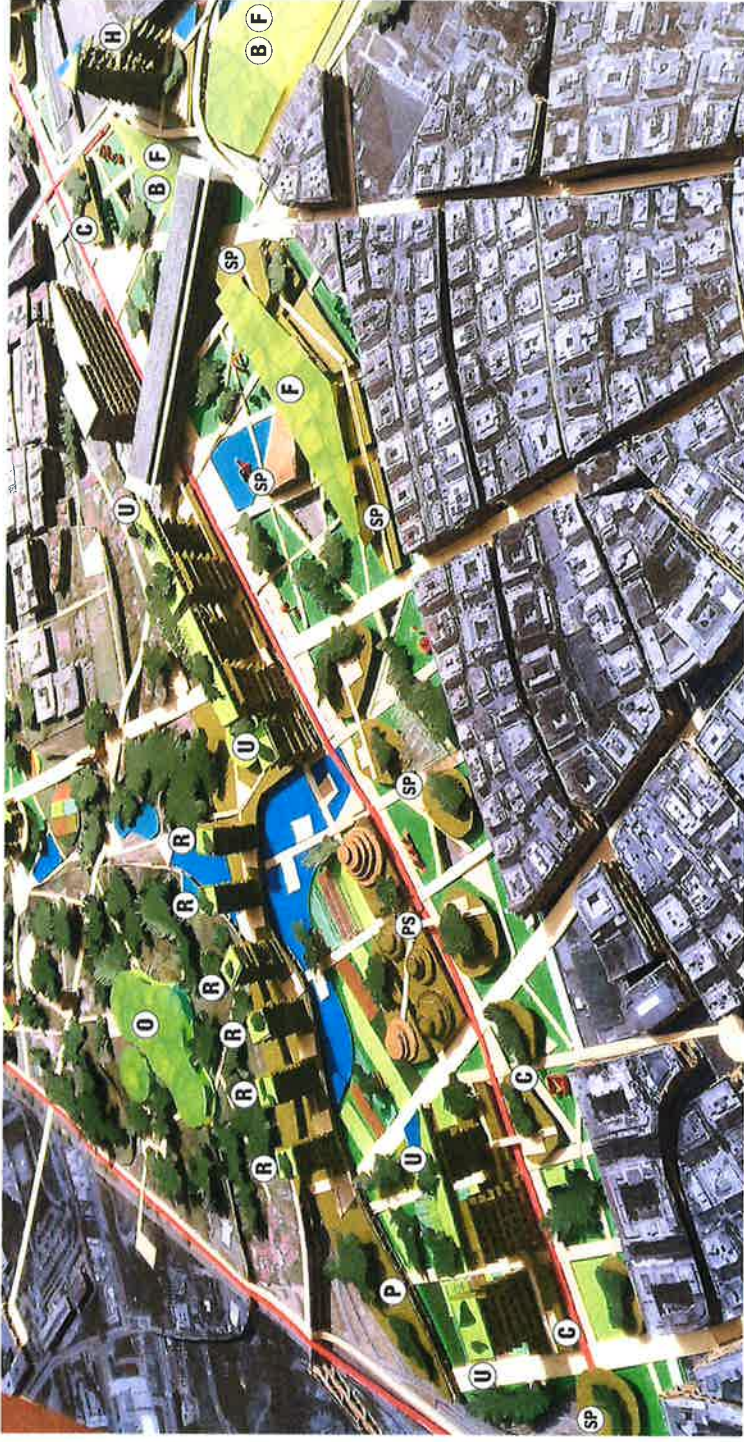
STRADE

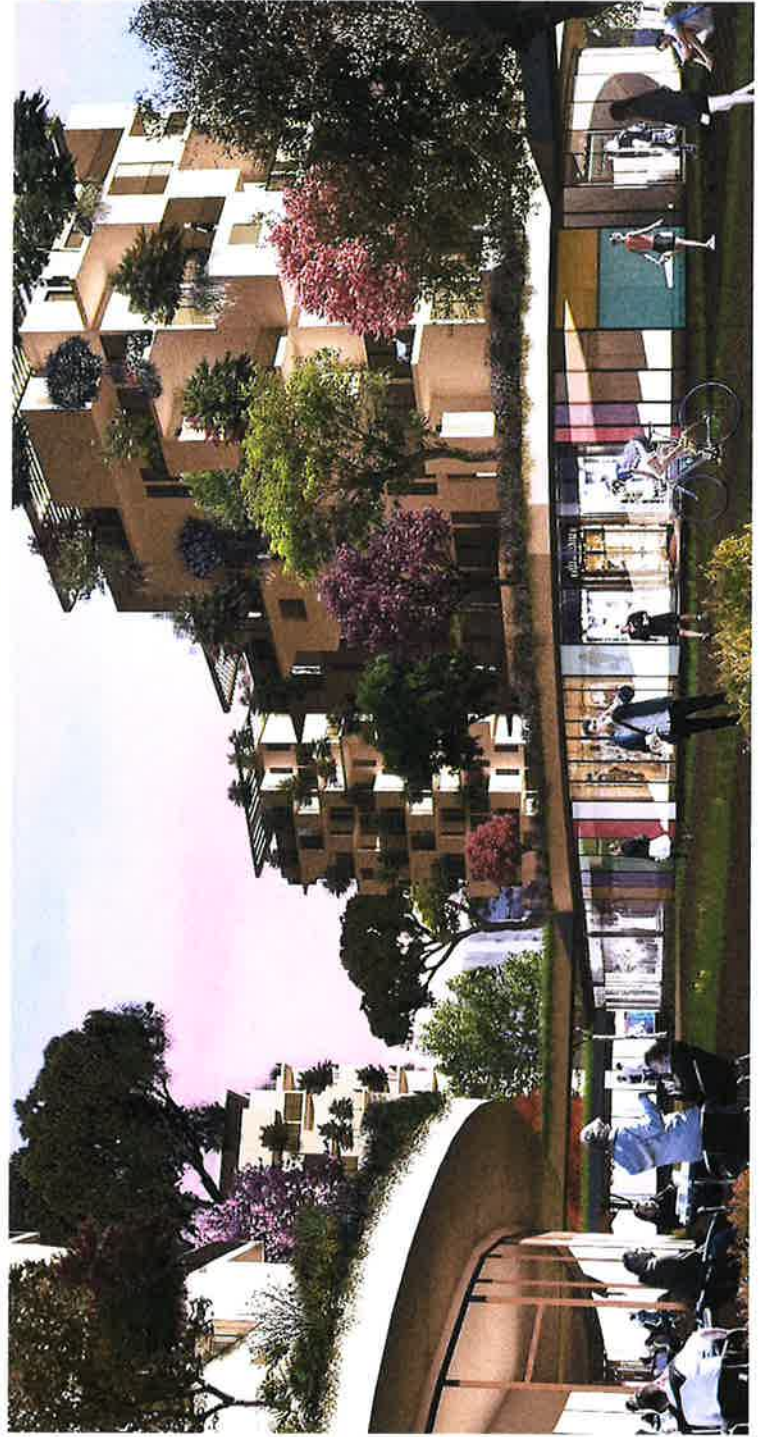
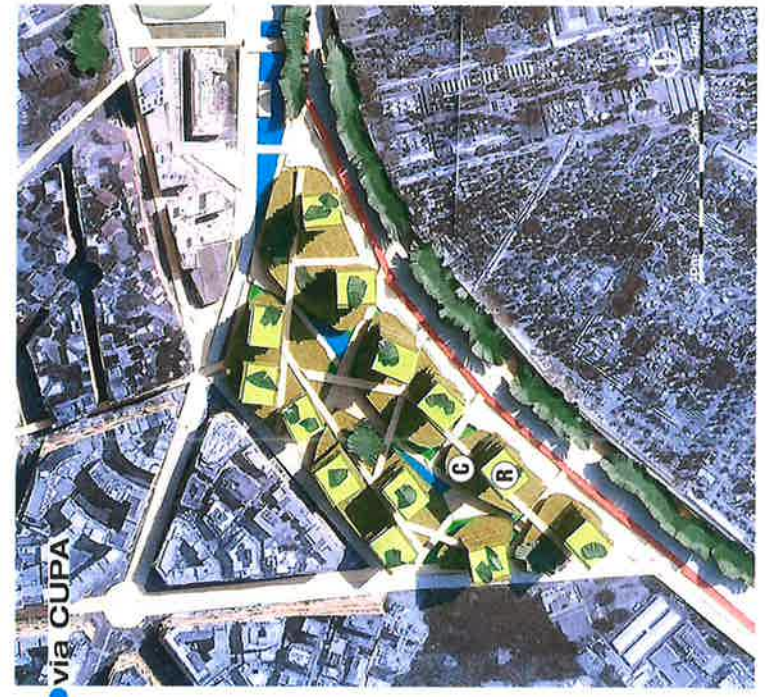
TRASPORTO PUBBLICO

MINI METRO

METRO





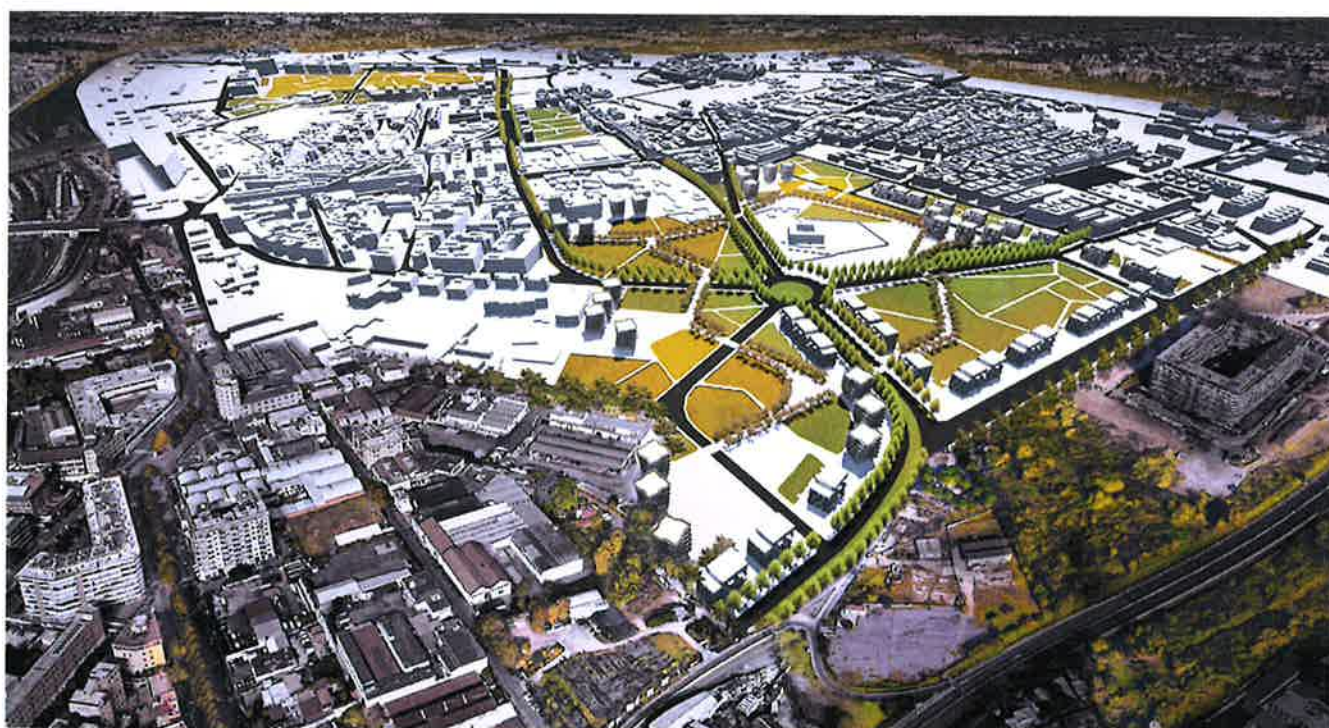


Proposta

**di Francesco Colarossi capogruppo in rappresentanza di: Paolo Colarossi,
Luisa Saracino, Alessio Scarale, Marta Bizzoni**

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"

ANALISI DI FATTIBILITA' ECONOMICA



ANALISI DI FATTIBILITÀ ECONOMICA DI MASSIMA

Il progetto di rigenerazione dell'ambito Tiburtino si avvale come descritto nella relazione generale della L.R. n. 7/17, in base alla quale in ognuna delle quattro aree di progetto (Nuovo Quartiere Tiburtino, Casale Galvani, Centro Direzionale Pietralata, Via Cupa) il Comune di Roma potrà approvare Programmi di rigenerazione urbana (art. 2 della L.R. n. 7/17).

Gli strumenti urbanistici che potranno essere utilizzati, a norma della stesse legge, saranno i Programmi Integrati (PrInt), per ognuna delle quattro aree del progetto.

L'attuazione del PrInt richiede la formazione di un consorzio di proprietari.

Le risorse necessarie per l'acquisizione delle aree pubbliche e per la realizzazione delle relative opere pubbliche (parco, piazze, viabilità) potranno essere generate attraverso due strumenti:

- a) A norma dell'art. 2 (Programmi di rigenerazione urbana) della L.R. n. 7/17 (premialità fino al 40% della cubatura esistente da rilocalizzare) per gli edifici da demolire all'interno delle aree verdi previste dal progetto e rilocalizzare nei margini edilizi.
- b) A norma dell'art. 20 delle NTA del PRG di Roma.

Infatti l'art. 20 prevede che:

Art.20. Contributo straordinario di urbanizzazione

1. Ai sensi e per le finalità di cui all'art. 17, comma 2, lett. b), le più rilevanti valorizzazioni immobiliari, generate dalle previsioni del presente PRG rispetto alla disciplina urbanistica previgente, sono soggette a contributo straordinario di urbanizzazione, commisurato a tali valorizzazioni e posto a carico del soggetto attuatore.

2. Le norme di componente individuano espressamente le maggiorazioni di SUL - non soggette alla disciplina di cui all'art.18 e al netto di eventuali incentivi concessi ai sensi dell'art. 21 -, nonché i cambi di destinazione d'uso, cui si applica detto contributo.

3. Il contributo straordinario è un onere ulteriore rispetto agli oneri e le obbligazioni stabiliti dall'art. 13, comma 13, ed è stabilito in misura pari al 66,6% (due terzi) del valore immobiliare conseguibile per effetto del comma 2. Tale misura può essere incrementata in sede di definizione degli interventi indiretti, ove previsti, o ridotta fino ad un minimo del 60%, al fine di incentivare la qualità progettuale degli interventi.

(...)

Il maggior valore immobiliare del quale il Comune potrà disporre nella misura del 66,6% deriva da cubature aggiuntive edilizie per residenza e terziario, la cui quantità deve essere definita in funzione dei costi complessivi di costruzione degli spazi pubblici.

In altre parole:

A) all'interno dei Programmi di Rigenerazione urbana sono individuate le cubature degli edifici da demolire e ricostruire nei margini edilizi con una premialità fino al 40% della cubatura originaria.

Le aree di sedime degli edifici demoliti e le relative aree di pertinenza saranno cedute gratuitamente al Comune nel caso siano comprese, nel progetto, all'interno di aree pubbliche.

B) Le restanti aree che nel progetto sono da destinare ad aree pubbliche (saranno cedute al Comune dietro compensazioni edilizie da definire sulla base del valore commerciale delle aree da cedere e sulla base del valore commerciale in Euro/mc delle cubature edificabili maggiorato di una opportuna percentuale come incentivo.

Vale a dire che dovrà verificarsi l'eguaglianza

$$\text{Valore commerciale attuale del terreno} = \text{valore commerciale attuale di mc edificabili (con incremento percentuale di incentivo)}$$

Dal secondo membro dell'uguaglianza potrà ricavarsi la quantità di mc di compensazioni.

C) Per generare le risorse necessarie alla realizzazione degli spazi pubblici sarà utilizzato anche in questo caso lo strumento della compensazione.

La quantità aggiuntiva, per compensazione di mc di edilizia residenziale e terziaria, sarà determinata sulla base del costo complessivo della costruzione degli spazi pubblici previsti dal progetto.

Dovrà essere verificata l'uguaglianza:

$$\text{Costo della costruzione dei nuovi spazi pubblici} = 66,6\% \text{ del maggior valore immobiliare generato dalle nuove edificazioni.}$$

Dal secondo membro dell'uguaglianza potrà essere ricavata la quantità complessiva della edificazione per compensazione.

In sintesi, e con riferimento ad ognuna delle quattro aree di progetto:

- 1) Nell'area Nuovo Quartiere Tiburtino, le quantità complessive di edificazione discendono dall'applicazione dei punti A, B e C.

- 2) Nell'area Casale Galvani le quantità complessive di edificazione discendono dall'applicazione dei punti A, B e C
- 3) Nell'area Centro Direzionale Pietralata le quantità complessive di edificazione discendono dall'applicazione dei punti A, B e C e inoltre dalla riproposizione delle quantità di cubatura previste dal PPE per la centralità metropolitana.
- 4) Nell'area Via Cupa le quantità complessive di edificazione discendono dall'applicazione del punto A.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLE VOLUMETRIE DI PROGETTO E DELLE AREE A VERDE E PIAZZE PUBBLICHE in attuazione del Programma di Rigenerazione Urbana delle aree di *Nuovo Quartiere Tiburtino, Casale Galvani, Centro Direzionale Pietralata, Via Cupa*

AREE	VOLUMETRIA DI PROGETTO	VERDE PUBBLICO	VERDE PRIVATO	ORTI URBANI	AGRICOLTURA URBANA	PIAZZE PUBBLICHE
NUOVO QUARTIERE TIBURTINO 37,5 ha	480.600 mc	8,4 ha	3,8 ha	3,6 ha	-	1,7 ha
CASALE GALVANI 4,7 ha	99.000 mc	-	2,4 ha	-	-	
CENTRO DIREZIONALE PIETRALATA 31,9 ha	652.730 mc	3,0 ha	3,0 ha	-	6,8 ha	2,4 ha
VIA CUPA 4,3 ha	182.930 mc	0,15 ha	0,7 ha	-	-	0,18 ha
	TOT 1.415.260 mc	TOT 11,55 ha	TOT 9,9 ha	TOT 3,6 ha	TOT 6,8 ha	TOT 4,28 ha

VOLUMETRIA COMPLESSIVA DA DEMOLIRE:

1.027.380 mc

**CONCORSO DI IDEE
PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"**

RELAZIONE DESCRITTIVA



PROGETTO PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO TIBURTINO

RELAZIONE

1. Premessa

Rigenerazione della città: è una delle nuove parole d'ordine della politica e dell'urbanistica. Parola con significati (e definizioni) multipli e complessi.

Uno dei significati possibili è: rigenerare la città significa rigenerare il paesaggio urbano.

Perché rigenerazione del paesaggio urbano?

Leggiamo nella Convenzione Europea del Paesaggio, agli articoli 1 e 2:

Articolo 1 - Definizioni

Ai fini della presente Convenzione:

a. "Paesaggio" designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e umani e dalle loro interrelazioni; (...)

c. Obiettivo di qualità paesaggistica" designa la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita; (...)

Articolo 2 - Campo di applicazione

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 15, la presente Convenzione si applica a tutto il territorio delle Parti e riguarda gli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani. Essa comprende i paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia i paesaggi della vita quotidiana sia i paesaggi degradati.

Dunque, in sintesi: paesaggio è tutto ciò che percepiamo del mondo fisico che abitiamo.

Tutto quello che è intorno a noi è paesaggio.

Il paesaggio influisce sulla qualità delle nostre vite: si sta bene (si abita bene) in un bel paesaggio, si sta male (si abita male) in un brutto paesaggio.

Esistono molti tipi di paesaggio, classificabili in base alle caratteristiche dei luoghi.

Semplificando molto possiamo ridurre i tipi di paesaggio a tre grandi famiglie:

- Paesaggi urbani
- Paesaggi della campagna e paesaggi naturali (paesaggi del verde)
- Paesaggi misti, nei quali con le aree edificate e consolidate convivono, si intersecano, sono da quelle racchiuse aree non edificate spesso di incerto uso.

Quali relazioni tra rigenerazione e paesaggio urbano?

In moltissime città italiane dobbiamo registrare situazioni di **disagio abitativo e sociale**.

Stiamo dunque parlando della città esistente, del paesaggio urbano e degli abitanti che **abitano la città esistente e vivono il paesaggio urbano**.

In particolare le parti di città costruite negli ultimi sessanta – settanta anni. Che però assom-

mano all'incirca al 70-80% del totale delle aree urbanizzate.

Per il disagio sociale gli strumenti per affrontarlo e minimizzarlo sono quelli prevalentemente della **sociologia e dell'economia**, mentre per il disagio abitativo gli strumenti sono quelli prevalentemente **dell'urbanistica**.

Anche se occorre dire che **almeno una parte del disagio sociale è provocato anche dalle situazioni di disagio abitativo**.

Si parla qui di disagio abitativo nel senso di **disagio dell'abitare**. O di disagio urbano: **disagio generato da un paesaggio urbano privo di qualità o con scarse qualità**.

Si avrà disagio dell'abitare quando in qualche parte di città (quartiere, o comunque la si voglia definire, ma comunque parte di dimensioni rapportabili a quelle di un quartiere) non siano soddisfatte almeno **tre esigenze degli abitanti: quella dell'accoglienza, quella dell'urbanità, quella della bellezza**.

Che sono le condizioni minime e necessarie (necessarie e sufficienti) per un buon abitare nel paesaggio urbano.

Accoglienza di uno spazio urbano per tutti, con buone qualità ambientali di aria e acque, sicuro e accessibile per i pedoni.

Urbanità, grazie alle dotazioni di servizi, attrezzature pubbliche e private e spazi pubblici di vari tipi.

Bellezza: parola poco frequentata dagli urbanisti, eppure qualità necessaria al buon abitare. Bellezza che sia percepita come tale dagli abitanti, ma che sia il prodotto dei principi e indirizzi di una estetica urbana fondata, appunto, sulle modalità della percezione dello spazio urbano e sulle memorie di quelle percezioni (che costruiscono le nostre **mappe mentali**). Percezioni le cui modalità sono diffuse e generalmente comuni. Quindi **una estetica urbana per tutti, da tutti condivisibile**.

Accoglienza, urbanità e bellezza sono anche le condizioni di base, le fondamenta per una **città sostenibile e per un paesaggio urbano di qualità**.

E per una città **giusta**, nella quale sia soddisfatta la condizione di una equità distributiva della qualità urbana in tutte le sue parti.

Una città, o meglio parti di città dove la parola abitare assuma il suo significato esistenziale di **sentimento di appartenenza a un luogo**.

Nella città esistente del disagio dell'abitare soffriamo le **conseguenze delle idee e concezioni che hanno prodotto la città moderna e il suo paesaggio di bassa qualità**: la città della dissoluzione dello spazio pubblico, della ripartizione funzionale, dell'edilizia in serie aperta.

Ma nella **cultura urbana e urbanistica internazionale** si sta recuperando l'idea del **ruolo determinate dello spazio pubblico** per le esigenze di un buon abitare nel paesaggio urbano.

Si registra, nei progetti e negli interventi migliori, un **ritorno dello spazio pubblico**, un ritorno dalla città ideale del moderno alla città reale della storia, una città nella quale il disegno dello spazio pubblico, o meglio di sistemi di spazi pubblici, sia la caratteristica principale.

Un ritorno, pur con i necessari adattamenti richiesti dalla contemporaneità, alla città che da

almeno mille anni è organizzata attorno o lungo sistemi di spazi pubblici: le piazze, i corsi, i viali, i giardini nelle loro **plurime possibili declinazioni, anche con innovazioni**.

Un ritorno, dunque, all'uso, nelle pratiche degli urbanisti, della **composizione urbanistica**: delle regole, cioè di grammatica e di sintassi per comporre lo spazio di un ambito urbano sostenibile, organizzato da sistemi di spazi pubblici e che possieda le tre qualità fondamentali di accoglienza, di urbanità e di bellezza.

Regole e sintassi che possiamo anche ritrovare negli impianti delle città storiche e utilizzare nella contemporaneità adattandole e innovandole.

Regole e sintassi che possono essere riassunte in cinque principi progettuali: gerarchizzazione (o centralità), conformazione secondo un disegno riconoscibile dello spazio urbano, variazione e articolazione, correlazioni con il contesto, narrazione.

Centralità (VS dispersione e monofunzionalità): individuazione di un sistema centrale (di una struttura urbana, di una concentrazione) di **spazi pubblici, servizi e attrezzature pubbliche e private con mix residenziale** che avranno il ruolo di cuore dell'area urbana.

Conformazione dello spazio (VS illeggibilità delle relazioni tra sistema di spazi pubblici e edificato, spazi aperti e senza forma riconoscibile): **forma, chiara e semplice**, del sistema di spazi pubblici (della struttura urbana) e evidenziazione e identificazione dei singoli spazi componenti, **con sapienti marginature**, pur con le necessarie aperture

Variazione e Articolazione (VS monotonia e serialità): la collocazione e distribuzione dei riferimenti, delle emergenze, la costruzione di spazi dentro i perimetri delle marginature dei diversi spazi pubblici.

Correlazioni con il contesto (VS qualsiasi assetto o oggetto da proporre dovunque): le connessioni con l'intorno, le tradizioni e gli usi locali, l'ascolto degli abitanti, la salvaguardia e la valorizzazione dei caratteri dei luoghi come opportunità per una composizione urbanistica legata al luogo.

Narrazione (VS disordine visuale e povertà di significati): la composizione di sequenze di spazi secondo una significativa trama narrativa composta da un sistema di significativi episodi urbani.

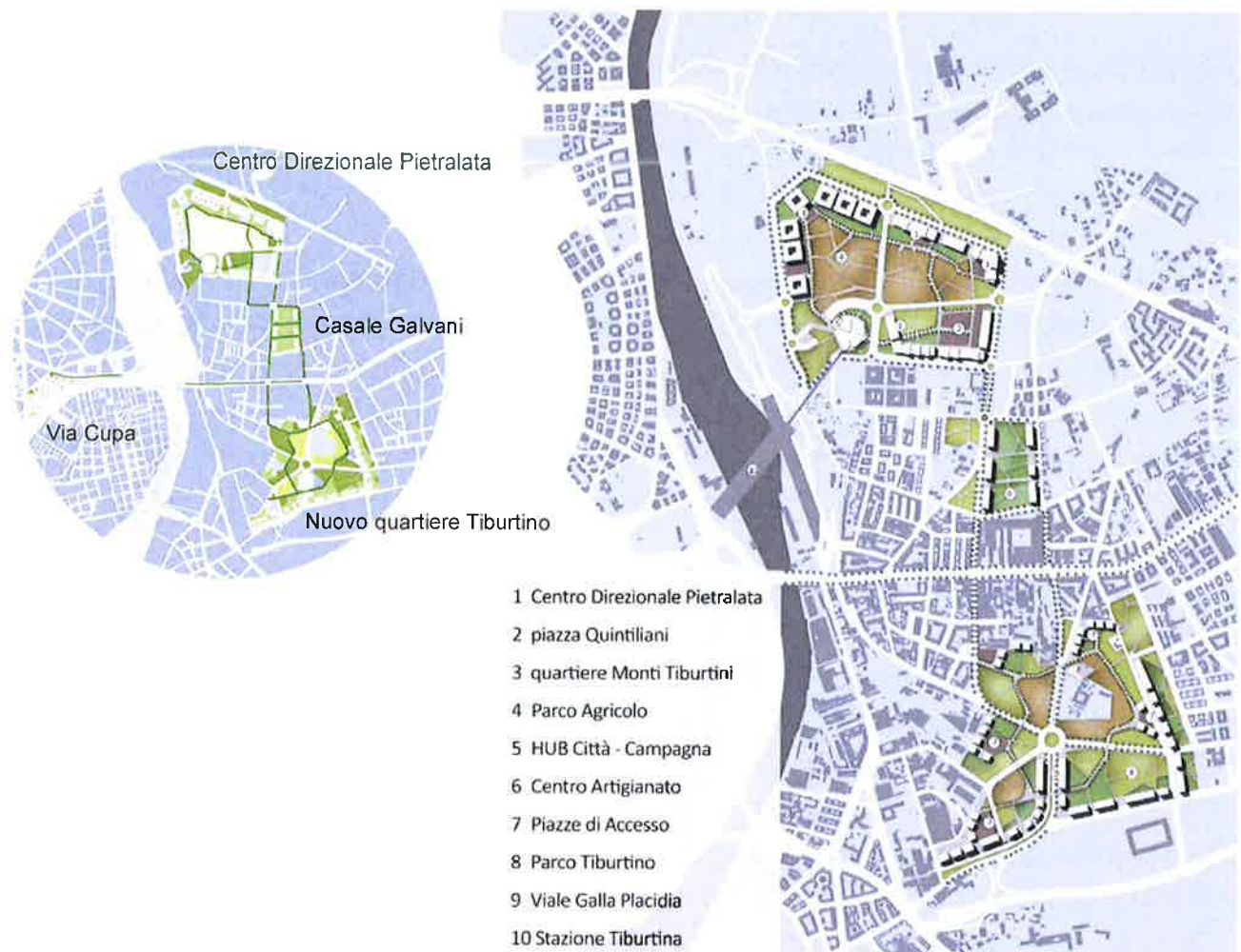
2. Il progetto per la rigenerazione dell'ambito Tiburtino

Nel progetto per la rigenerazione dell'ambito Tiburtino, qui proposto, **si è ragionato sul tema della rigenerazione in termini più ampi che non l'applicazione della recente Legge regionale n. 7/17, come detto nella premessa, volendo soprattutto tener conto dei contenuti necessari per un progetto che includa tra gli obiettivi prioritari la qualità urbana (accoglienza, urbanità e bellezza)**.

Si è preferito, pertanto, **sperimentare assetti urbanistici ispirati ai cinque principi progettuali per la composizione urbanistica di un paesaggio urbano di qualità (per un buon abitare) menzionati in premessa**.

Il progetto individua (in accordo con le indicazioni del bando di concorso) una struttura ur-

banca (**principio della centralità**) formata da un sistema di quattro aree denominate, nel progetto stesso: *Nuovo Quartiere Tiburtino*, *Casale Galvani*, *Centro Direzionale Pietralata*, *Via Cupa* e dalle loro connessioni.



Le prime tre aree, per la loro collocazione e distanza (circa 1,5 Km tra le due estreme Nuovo Quartiere Tiburtino e Centro Direzionale Pietralata, mentre l'area Casale Galvani dista circa 900 m. dalla prima e circa 500 m. dalla seconda) possono formare tra loro un sistema forte e strutturante per l'intero ambito Tiburtino a Est della barriera ferroviaria.

Anche grazie alla esistente rete stradale che connette le tre aree.

Rete stradale nella quale il progetto individua due direttrici principali (connessioni di struttura): la direttrice Via Pietro Ottoboni – Via Vincenzo Morello e la direttrice Via Galla Placidia – Via dei Durantini.

Direttrici che dovranno essere opportunamente adeguate con interventi di riduzione della sosta auto, di allargamento della sede stradale e di ampliamenti dei marciapiedi dove possibile, di arredo urbano (alberature, illuminazione pubblica, pavimentazioni, piccoli luoghi attrezzati per lo stare, ecc.), in modo da evidenziarne il carattere di principali connessioni anche pedonali (1,5 Km sono agevolmente percorribili a piedi in circa mezz'ora) tra gli spazi pubblici delle tre aree centrali.

Infatti, tutte e tre le aree presentano attualmente una situazione di ampie superfici non edificate, nelle quali il progetto individua localizzazioni per la realizzazione di nuovi spazi pubblici, che per la loro collocazione sono raggiungibili dalle varie parti residenziali dell'ambito con

percorsi di non più di circa 400-500 m. (7-10 minuti a piedi).

Spazi pubblici che sono piazze, giardini e parchi pubblici, con affacciati un mix funzionale di residenze, attrezzature e servizi pubblici e privati, così da rafforzare la centralità di tipo sociale e morfologico (la bellezza) dello spazio pubblico con una centralità anche di tipo funzionale.

Per ognuna delle tre aree il progetto individua specifiche soluzioni per la loro **conformazione dello spazio** e per le **variazioni e articolazioni** interne in accordo con le situazioni di contesto e le criticità e opportunità offerte (**correlazioni con il sito**), così che per ognuna delle tre aree viene proposta una diversa narrazione.

Per tutte e tre le aree il principio generale di **conformazione dello spazio** che è stato seguito è quello della definizione, tramite margini edilizi di contorno, di uno spazio pubblico libero interno, articolato in diversi tipi di morfologie e di tipi di uso, con l'obiettivo di minimizzare per quanto possibile le aree da mantenere a cura del Comune.

Lo spazio interno libero si ottiene anche tramite demolizioni di edifici esistenti (sia all'interno dell'area sia sui suoi margini) e con la rilocalizzazione sui margini edilizi di nuova edificazione (vedi tav. 3).

La scelta della marginature edilizia deriva da due obiettivi progettuali adottati per esaltare ed evidenziare la qualità del paesaggio urbano e in particolare l'importanza dello spazio pubblico: realizzare una **chiara delimitazione dello spazio libero in contrapposizione al tessuto edilizio corrente** (il recinto come una delle qualità dello spazio: la percezione di sentirsi "dentro"), il primo obiettivo; creare un **affaccio della città sul verde**, come facciata di qualità della stessa città, un affaccio per le attrezzature e le residenze, ma anche per gli spazi pubblici (piazze come belvedere sul verde e viali e percorsi pedonali). Un affaccio che sia anche un fondale di qualità del paesaggio percepito dall'interno dello spazio verde verso l'esterno, il secondo obiettivo.

La forma del margine edilizio di affaccio e le articolazioni morfologiche e di uso dello spazio pubblico interno sono state definite, come detto, in relazione alle diverse situazioni di contesto (**correlazioni con il contesto**) delle tre aree.

Per l'area Nuovo Quartiere Tiburtino, (il progetto propone un ruolo di centralità urbana ma anche locale, con riferimento alle dense aree residenziali che la circondano per tre quarti. Le quantità edilizie complessive di nuova costruzione per l'area sono state definite sulla base della L.R. n. 7/17, vale a dire con un aumento fino al 40% rispetto alle cubature esistenti da demolire.

L'assetto morfologico ed edilizio del margine presenta allineamenti con tipologie in linea residenziali o anche destinati a terziario di max quattro livelli (scala urbana) intervallati da piccole piazze marginale su due o tre lati da palazzine residenziali di max sette livelli (scala locale) con attività commerciali o terziarie a piano terra. Le piazze sono sempre localizzate al margine dell'area verde interna e affacciano con uno o due lati su questa come belvedere.

L'area interna, nella quale viene conservato l'Istituto scolastico Pio XII^o, è articolata con tre tipologie di verde: verde privato in contiguità degli edifici, verde pubblico nella fascia interna

intermedia e in prossimità delle piazze, e verde per orti urbani nella parte centrale.

L'area è attraversata da strade di tipo 30, che confluiscono in una rotatoria centrale, e che collegano tra loro le varie parti urbane che circondano l'area stessa, innestandosi sulla viabilità esistente e completandone il disegno complessivo.

Un grande viale alberato ad anello, pedonale e ciclabile, collega tra loro le piazze.



Nuovo Quartiere Tiburtino

All'area Centro Direzionale Pietralata viene conservato il ruolo di Centralità Metropolitana previsto dal PRG, con la stessa volumetria destinata al direzionale, ma con l'aggiunta di una quota di volumetria residenziale. Viene altresì rispettato il progetto della viabilità del Piano Particolareggiato, anche perché parzialmente in corso di realizzazione.

Tutta la volumetria edilizia viene distribuita sui margini dell'area, a formare un ampio recinto edilizio articolato in due parti. Nella parte orientale le destinazioni d'uso a terziario con tipi edilizi liberi (nel disegno vengono genericamente indicati come barre) purché appoggiati sul confine dell'area. Un allineamento di tipi edilizi a corte residenziali con la possibilità di attività commerciali e terziarie al piano terra, nella parte occidentale.

Anche in questo caso l'area centrale libera è articolata in diverse tipologie di verde: verde privato in contiguità con gli edifici residenziali e verde pubblico nella fascia esterna. Tutta l'area interna (6,8 ha), di proprietà pubblica, viene destinata ad agricoltura urbana per coltivazioni biologiche ad orti o frutteti.

Si ottiene così un paesaggio vario e di notevole effetto estetico (le colture agricole sono sempre interessanti anche per l'aspetto estetico) e di grande caratterizzazione.

Un complesso edilizio localizzato al termine del percorso pedonale che collega l'area con la Stazione Tiburtina fa da snodo tra le due diverse parti del margine edilizio e contiene attività commerciali, amministrative, informative, associative e culturali connesse con i temi dell'agri-

coltura urbana (Hub Città Campagna).



Centro Direzionale Pietralata

L'area Via Cupa presenta aspetti diversi rispetto alle altre tre precedentemente esaminate. Si tratta di un'area di limitate dimensioni (4,3 ha) e con limitate relazioni con le altre tre, relazioni che sono assicurate dall'asse della stessa Tiburtina che incrocia le due direttrici strutturali il sistema di centralità proposto per la parte orientale dell'ambito Tiburtino. (Tav. 3). Si tratta inoltre di un'area all'interno della quale non ci sono aree libere, se non quelle degli spazi pubblici, peraltro di assai limitate dimensioni e di assai scarsa qualità. Ne risulta un paesaggio urbano affollato di edificazioni, anche se di ridotta altezza e nel complesso disordinato e privo di disegno riconoscibile.

Estrema propaggine sud orientale del quartiere Italia, ma al contempo importante elemento di cerniera con il quartiere Tiburtino e di mediazione con l'area del cimitero monumentale del Verano e dell'Università ed anche porta di accesso alle aree più centrali della città per il traffico da Est, l'area Via Cupa in questione è costituita, sotto l'aspetto planimetrico, da un lotto triangolare che ha il suo vertice principale a Nord su Piazzale delle Provincie ed è delimitato da Via Tiburtina a Sud, Via della Lega Lombarda a Est e Viale delle Provincie a Ovest.

Il lotto, tagliato nella parte mediana, in senso trasversale, da via Giano della Bella, risulta suddiviso in due settori ben distinti: un primo blocco consolidato a Nord, di forma triangolare, suddiviso a sua volta in tre settori più piccoli mediante due strade interne "di servizio" (Via Cupa e Via Campaldino), che presenta i caratteri tipici del quartiere Italia, con alti edifici di abitazione in blocchi compatti e attività commerciali al piano terra lungo le vie principali; un secondo settore, a Sud, costituito da un groviglio di fabbricati addossati l'uno all'altro, separati soltanto da tre strette viuzze (Via Cupa, Via Santa Ciriaca e Via San Gnesio), che individuano in questo caso 4 isolati minori, contenenti svariate attività, per lo più di tipo commerciale

e artigianale, tra le quali alcune attività storiche della città di Roma, e diverse autofficine, ma anche una piccola scuola di teatro e danza, uno spazio di meditazione, un centro culturale tunisino e alcuni B&B sorti negli ultimi anni, tutti elementi che si vogliono riproporre.



Area Via Cupa

La proposta di rigenerazione per la zona 1 prevede essenzialmente tre aspetti che discendono anche in questo caso dai **cinque principi progettuali** per una composizione urbana di qualità:

- 1) la **riqualificazione del settore Nord** a livello dei marciapiedi, lungo tutti i suoi bordi, e delle due piccole strade interne;
- 2) la **creazione di una potente fascia verde** mediana di collegamento, a ridosso della strada che delimita i due distinti settori;
- 3) la **demolizione** dei caseggiati fatiscenti del settore in basso e la successiva **ricostruzione** secondo le linee che si andranno a evidenziare più avanti.

Per quanto concerne il primo punto, l'idea è quella di rafforzare il legame dell'area con il quartiere Italia, da un lato, e con il Tiburtino II dall'altro, cercando di incrementare l'attrattività della zona con la riqualificazione dei marciapiedi esterni e dei tre slarghi posti nei vertici del triangolo Nord, a livello di pavimentazione e verde urbano, e allo stesso modo delle due piccole strade interne, **conservandone però quel carattere più intimo, quasi privato, da cortile intercluso**. In tal modo si punta a favorire la nascita di **nuove attività commerciali al piano terreno**, in particolare lungo il bel viale alberato "delle Provincie", che possano contribuire ad aumentare i rapporti e i motivi di interesse verso la nostra zona.

Si punterà inoltre a **migliorare tutti gli attraversamenti**, non proprio agevoli, in particolar modo su Via della Lega Lombarda, per facilitare l'accesso all'area che ad oggi si presenta invece, e reagisce, come una vera e propria "isola". Particolare cura, infine, sarà dedicata a una **definizione più adeguata delle aree di parcheggio**, con la creazione di nuovi posti auto in aree più esterne e lo sfruttamento effettivo dei grandi parcheggi posti lungo tutto il recinto

del Verano, su via Tiburtina, largamente sottoutilizzati a parte pochissimi giorni all'anno.

Circa il secondo punto, invece, si propone la realizzazione di una **larga fascia verde di mediazione tra i due settori**, come precedentemente detto, composta da spazi pubblici e semi pubblici parzialmente uniti lungo Via Giano della Bella, che comporterà pure la riqualificazione dell'intera strada, sfociante agli estremi in due grandi spazi verdi attrezzati di testata.

Il terzo punto, infine, riguarda la parte più cospicua del programma di rigenerazione proposto, consistente nella **demolizione di tutti i capannoni presenti**, in evidente stato di degrado, e la **successiva ricostruzione (senza rispetto della sagoma)** con l'applicazione di un meccanismo di premialità del 40% sulla volumetria, anche con l'obiettivo di una riqualificazione energetica del settore in questione.

L'idea è quella di sfruttare, e quindi consolidare, la **vocazione artigianale - commerciale dell'area, ma anche di istituzionalizzare quella legata alla Accoglienza**, prevedendo la costituzione di un **intricato sistema di piccole piazze interconnesse, spazi aperti, strade, passaggi coperti e porticati**, che ruota tutt'attorno, nella parte mediana del settore, di un **nuovo Centro di Accoglienza per i Migranti**, sulla scorta dell'esperienza maturata in tanti anni di pregevoli quanto indispensabili attività offerte dal Centro Baobab.

Il centro sarà organizzato intorno ad una grande piazza, un luogo pubblico votato all'incontro e allo scambio culturale, punto di contatto sociale tra gli abitanti storici e gli artigiani del quartiere e gli abitanti temporanei del Centro di Accoglienza: una grande agorà moderna, ponte tra culture e stili di vita.

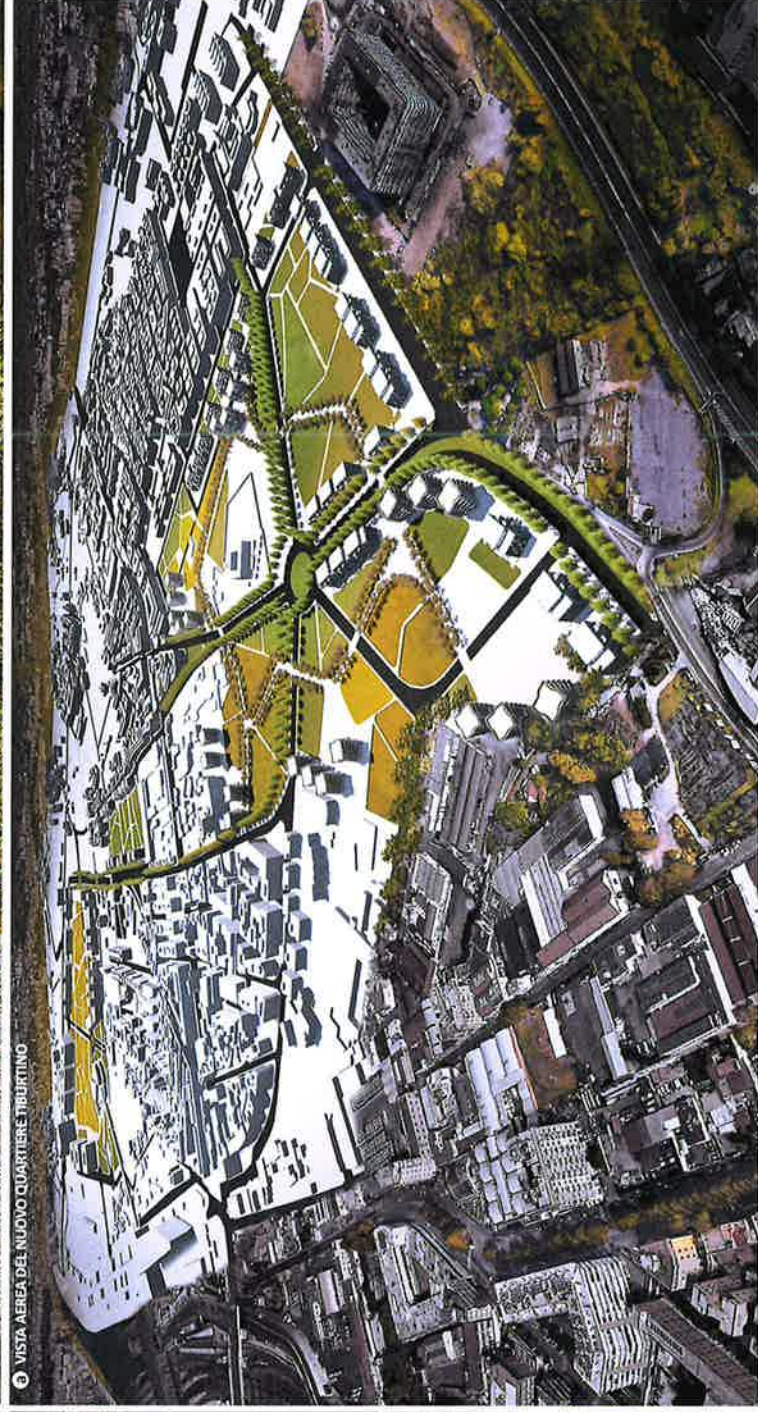
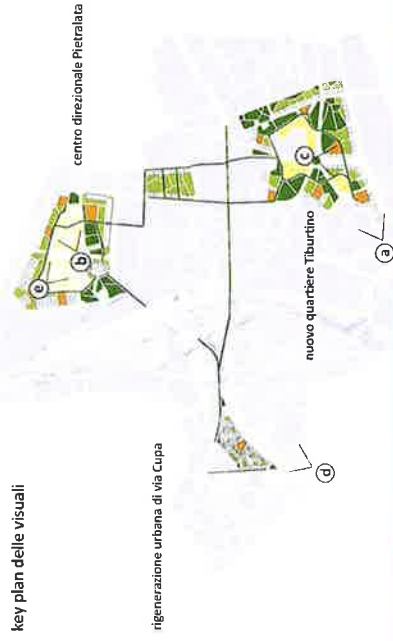
Tutt'attorno, quindi, si prevede la costruzione di una serie di edifici di circa 12 metri di spessore, di forma allungata, che piegano ripetutamente avvolgendosi su se stessi fino ad individuare delle **piccole corti interne quadrangolari**, tutte compenstrate e comunicanti tra loro attraverso passaggi diretti, zone porticate e percorsi interni, sulle quali affaceranno le **diverse attività artigianali e commerciali che saranno impiantate al piano terra dei corpi stessi**, quasi a formare un sistema diffuso di piazzette-mercato, senza una precisa gerarchia, impostata solo sul principio del nihil alienum e non connotate quindi per "specializzazione" bensì per la "varietà" delle attività presenti. Un complesso multiculturale autogestito, sostenibile, multietnico, aperto alle influenze provenienti da più parti e alle continue contaminazioni, ma anche luogo della produzione di idee, di oggetti, manufatti, secondo uno spirito di collaborazione reciproca e di mutuo soccorso tra le varie componenti della struttura ipotizzata.

Gli edifici saranno costituiti, quindi, da un **piano terra a doppia altezza per l'artigianato/commercio e per l'inserimento di piccole start-up riguardanti tali ambiti produttivi, e da un piano superiore di abitazioni a servizio delle predette attività**. Ad un'estremità, poi, i vari corpi si innalzano per altri due piani, secondo una conformazione "a torre", di dimensioni contenute, da dedicare a ospitalità temporanea e uffici.

- 1 Centro Direzionale Pietralata
- 2 piazza Quintiliani
- 3 quartiere Monti Tiburtini
- 4 Parco Agricolo
- 5 HUB Città - Campagna
- 6 Centro Artigianato
- 7 Piazze di Accesso
- 8 Parco Tiburtino
- 9 Viale Galla Placidia
- 10 Stazione Tiburtina



VISTA PANORAMICA DALLA PIAZZA DI ACCESSO SU VIA GALLA PLACIDIA



SISTEMA DEL COSTRUITTO



DEMOLIZIONE DI CUBATURA ESISTENTE (537.800 MC)
 COSTRUZIONE DI CUBATURA DERIVANTE DA RIGENERAZIONE URBANA (652.310 MC)

SISTEMA DEL VERDE

ORTI URBANI (3,6ha)
 VERDE PUBBLICO (11,4 ha)
 VERDE PRIVATO (10,0 ha)
 PARCO AGRICOLO (6,8 ha)

SISTEMA DELLA VIABILITA*

STRADE ESISTENTI
 STRADE DI PROGETTO

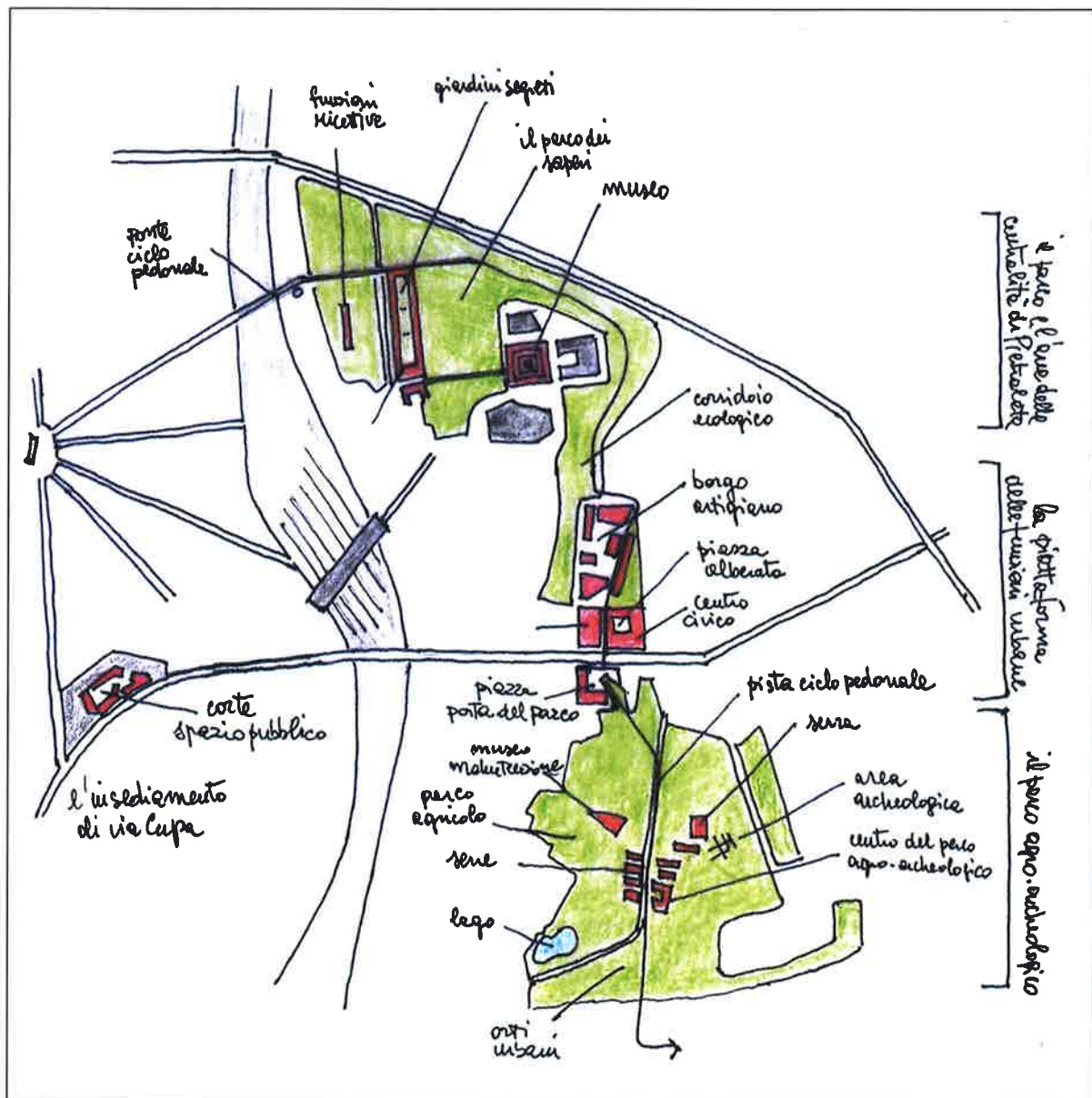
“Città e paesaggio incarnano valori”

di Antonella Bonavita capogruppo in rappresentanza di: Alessandro
Bruccoleri, Francesco Foppoli, Piero Fumo, Pier Luigi Mattera, Gaia
Remiddi

"città e paesaggio incarnano valori"

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"

fattibilità e sostenibilità dell'intervento



Roma 11 aprile 2018

Le caratteristiche della scelta progettuale che si propone per il concorso d'idee suggeriscono di misurare la fattibilità degli interventi con un approccio diverso rispetto alla metodologia corrente di analisi di fattibilità economica, ancorché di massima, declinata secondo la forma/sequenza articolata nella stima sommaria dei tempi e dei costi, nella sostenibilità amministrativo-procedurale, nella fattibilità finanziaria (piano economico finanziario) e nella fattibilità economico-sociale (analisi costi benefici).

L'analisi finanziaria, per esempio, valuta la fattibilità del progetto da una prospettiva che prende in considerazione gli effetti, tradotti in termini monetari sotto forma di costi e ricavi, generati sui soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione e gestione delle opere, indipendentemente dal fatto che essi siano operatori privati o Pubbliche Amministrazioni. Questa prospettiva si ritiene non sia sufficiente qualora si vogliano analizzare gli effetti complessivi di un progetto strettamente correlato al territorio quale quello ipotizzato. Le sue caratteristiche coinvolgono sia l'ambiente fisico che quello economico e sociale e pertanto producono effetti per l'intera comunità o, quantomeno, su settori rilevanti di essa, come per altro suggerisce l'approccio alla rigenerazione urbana normato dalla legge regionale e recepito dal bando. Gli effetti degli interventi possono risultare vantaggiosi oppure svantaggiosi, ma comunque condizionano le ulteriori possibilità di sviluppo del territorio nel breve, medio e lungo periodo.

L'analisi finanziaria deve quindi per un momento essere accantonata al fine di cogliere gli effetti del progetto sul benessere della collettività. Ciò richiede l'applicazione di un modello di analisi della convenienza economica e sociale, che fa riferimento all'impianto metodologico dell'analisi delle voci di costo e di beneficio che rappresentano effetti per la collettività.

Certamente la stima di alcuni benefici, soprattutto quelli intangibili, risulta difficoltosa. Si pensi, ad esempio, al valore attribuibile a concetti astratti come il miglioramento del benessere, l'incremento della qualità della vita o l'accessibilità ai beni urbani primari, tutti fattori questi a cui il progetto tende a dare risposta.

Sebbene, come facilmente si può comprendere, l'assegnazione di un valore a tali concetti appare di per sé quantomeno problematica, tuttavia una valutazione dei benefici si può fondare su uno schema logico che conduca ad esplicitare le diverse categorie di beneficiari diretti e indiretti, a loro volta distinguibili in vari gruppi sociali, e la natura dei benefici attesi che possono essere di tipo diverso rispetto alle finalità perseguite dalla proposta.

Un primo elemento da considerare a questi fini è l'analisi tecnico-funzionale che rende conto delle scelte generali d'intervento.

La proposta valutata, tra le alternative possibili ritenuta la più adeguata, è stata esplicitata in ottica spaziale, attraverso il progetto di architettura, anche nella sua schematizzazione di ingombri e volumetrie, e contiene l'identificazione delle funzioni e delle attività da privilegiare e da insediare.

Il progetto mette in primo piano la realizzazione di aree verdi, diversamente declinate nella loro qualificazione, di spazi aperti di relazione, piazze e percorsi di mobilità alternativa, di spazi coperti a forte valenza civica, di tessuti edilizi caratterizzati da diversificata composizione funzionale.

Da un semplice elenco delle funzioni principali ne deriva un secondo, più articolato, che comprende le funzioni accessorie, da collegare ad una specifica attività principale o, diversamente, essere trasversali a più attività.

Fin da subito è inoltre utile individuare eventuali interferenze da evitare (o, per contrario, auspicabili) tra i diversi spazi, e la necessità di prevedere ad esempio accessi/uscite separati per funzioni, piuttosto che altre specifiche esigenze legate soprattutto all'utenza pubblica

Un altro aspetto da considerare è la sostenibilità amministrativo-procedurale.

La verifica delle condizioni procedurali necessarie alla realizzazione dell'intervento si concentra, dunque, nell'identificazione ed analisi delle problematiche a carattere prevalentemente amministrativo, legate ai vari aspetti autorizzativi e di relazione con altri enti o soggetti, pubblici e privati. Si tratta, inoltre, di individuare le possibili soluzioni da adottare per realizzare condizioni minime di fattibilità procedurale del progetto.

Occorre poi, se necessario, verificare la fattibilità di azioni più particolari, quali espropri, specifici interventi normativi o regolamentari ecc.

Soprattutto per interventi di dimensione od importo ridotto, è sufficiente un'indicazione delle procedure che si intendono adottare per individuare quali potrebbero essere i possibili partner o tra quali categorie di soggetti essi vadano poi ricercati. Per opere maggiori, invece, l'individuazione è immediata, perché la mancanza di adeguati soggetti potrebbe comportare l'insostenibilità dell'intero intervento, finanziaria o funzionale. Occorre poi ricordare che il coinvolgimento di taluni soggetti piuttosto che di altri può anche condizionare funzionalmente l'opera, o la sua possibilità di messa in rete con altri interventi. Un maggior coordinamento tra enti, e più in generale soggetti, non può che portare infatti, senza alcun dubbio, ad una razionalizzazione della spesa pubblica e ad un generale miglioramento dei servizi offerti.

Per completare la verifica degli aspetti procedurali e amministrativi, risulta fondamentale approfondire la compatibilità urbanistica, che permette di individuare eventuali vincoli e/o ostacoli già in fase preliminare, riconoscendo gli strumenti di piano cui l'opera è assoggettata, eventuali prescrizioni derivanti da altri piani o programmi o da regolamenti comunali, ed altri eventuali vincoli che interagiscono con le prescrizioni del PRG.

Nell'agglomerato di via Cupa non si può in prima istanza prescindere da una collaborazione pubblico-privato. Il progetto si conforma alle previsioni di piano regolatore che inserisce tutto il perimetro tra gli ambiti di valorizzazione nei quali si opera con progetti di completamento/trasformazione finalizzati al raggiungimento di nuove condizioni di qualità morfologico-ambientale e di complessità funzionale, attraverso la localizzazione di funzioni residenziali e non residenziali e di nuovi spazi pubblici. La realizzabilità dell'opera è condizionata dalla ricerca di un giusto equilibrio tra la frammentazione minuta delle proprietà e la previsione di una forte intervento pubblico in grado di promuovere la riqualificazione complessiva, progettare la realizzazione dello spazio collettivo centrale, con la ricostruzione dei fabbricati che si affacciano sulla corte, ridisegno dei prospetti, e definire il sistema di regole che garantisca la riqualificazione edilizia di tutto il tessuto.

Per il parco e la centralità di Pietralata la proposta prende atto del piano particolareggiato elaborato dall'Amministrazione Capitolina, apportando tuttavia delle modifiche importanti soprattutto alla consistenza e distribuzione delle volumetrie direzionali. La totalità delle aree su cui si interviene sono di proprietà pubblica e l'insieme dei lavori da eseguire rientra tra le cosiddette *opere fredde*, quelle che non sono in grado di generare rientri di capitale, come tutte le opere con finanziamento interamente pubblico. In un lotto l'università sta approntando la realizzazione dei fabbricati mentre sono in avanzata fase di costruzione le urbanizzazioni primarie. La realizzazione invece del "portico" con la sistemazione e attrezzatura della rupe con i contrafforti e il criptoportico potrebbe trovare partnership tra soggetti pubblici interessati al mix funzionale previsto nell'opera. (qui è proposto anche il trasferimento di una parte della cubatura direzionale sottratta dal lotto su cui si insedierà il museo).

La piattaforma delle funzioni urbane può essere attuata ricorrendo a diversi strumenti operativi e gestionali. Opere calde in cui, l'investitore rientra ampiamente dei costi sostenuti per la realizzazione: l'intervento del borgo degli artigiani finanziato da privati nel rispetto dell'impianto disegnato dalla pubblica amministrazione, la cittadella del cinema, del teatro e del video (di proprietà pubblica) e la piazza-porta del parco realizzate con procedure assimilabili alla finanza di progetto.

Nel parco agro-archeologico si può sperimentare, con la progettazione di un intervento di sistemazione ambientale e paesaggistica ricca di articolazioni, potenzialità e suggestioni innovative, la realizzazione e gestione di un esperimento sociale, condiviso tra cittadini, investitori privati e pubblica amministrazione.

L'Amministrazione Capitolina, che è al momento già proprietaria di una parte consistente dei terreni liberi da costruzioni, è chiamata a guidare la realizzazione del parco nella sua configurazione progettuale e di assetto, non rinunciando tuttavia al contributo degli altri soggetti indicati, soprattutto nella fase di avvio del processo di attuazione e nella successiva fase della gestione, manutenzione e sviluppo delle attività di natura sociale ed economica programmate.

Il coinvolgimento attivo della cittadinanza può essere tra i fattori trainanti, proprio sul versante della promozione e gestione: gli orti urbani comunitari, le serre per la produzione agricola, il vivaio per la produzione di essenze per la piantumazione negli spazi pubblici e di uso pubblico, la produzione del compost di quartiere con i rifiuti della manutenzione del verde. Ma anche attività imprenditoriali sul versante della gestione dei servizi per il parco ed ai fruitori.

CONCORSO DI IDEE PER LA RIGENERAZIONE DELL'AMBITO "TIBURTINO"

criteri guida delle scelte progettuali in relazione agli obiettivi previsti dal bando e alle caratteristiche dell'intervento

Roma, 11 aprile 2018

PREMESSA

Le idee proposte per la rigenerazione del Tiburtino si misurano con le finalità della Legge Regionale n. 7/2017, che il bando di concorso recepisce.

Di seguito si specificheranno quali tra queste finalità sono assunte nell'elaborato del gruppo di progettazione a costituire i criteri guida, e in che modo questi ultimi si traducono in linee d'intervento.

Criteri guida, linee d'intervento, insieme a materiali di progetto ed elementi ordinatori sono i concetti su cui si imposta l'idea progettuale, illustrata nelle tavole grafiche: la tavola 1 con *"il mosaico degli interventi e il disegno del progetto urbano d'architettura"*, le tavole 2 e 3 con *"gli ambiti d'intervento e i progetti di architettura"*.

I *criteri guida* sono le entità che, in un numero circoscritto, indicano le opzioni e dettano le condizioni per la formulazione della proposta; essi sono inderogabili e costituiscono i riferimenti primigeni del progetto.

Le *linee d'intervento*, prendendo le mosse dai criteri guida, delineano le traiettorie di sviluppo delle azioni tecnico-disciplinari che generano il progetto.

Tra i *materiali del progetto* si elencano gli oggetti fisici su cui si incentra la progettazione, la materia, gli ingredienti, con cui si costruisce nella sua essenza architettonica la proposta.

Gli *elementi ordinatori* sono i componenti del disegno urbano esistente, che condizionano la progettazione, assunti, per scelta consapevole, come preesistenze da far dialogare ed integrare nella proposta.

La proposta a sua volta interessa, in diverso modo, tutto il settore urbano Tiburtino, perimetrato nella planimetria allegata al bando (ivi indicata con la lettera A): nel settore così identificato, non assimilabile ad una *parte di città* compiuta, sono riconosciuti alcuni *ambiti urbani d'intervento* nei quali si opera attraverso singoli e specifici *progetti di architettura*.

Il quadro complessivo di riferimento, che costituisce il *progetto urbano d'architettura*, è composto dal mosaico dei singoli e localizzati interventi d'architettura e dalla rete delle relazioni, fisicamente rappresentate dai percorsi della mobilità alternativa che integrano l'intelaiatura delle infrastrutture esistenti.

I CRITERI GUIDA

Il bando cita interamente l'articolo 1 (finalità e ambito di applicazione) della Legge Regione Lazio 18 luglio 2017 n. 7, "Disposizioni per la rigenerazione urbana e per il recupero edilizio", che si assumono nel loro assetto normativo.

Su questa base il gruppo di progettazione ha precisato alcune opzioni e condizioni, frutto di una attenta valutazione della attuale situazione metropolitana, che scaturisce dalla pratica critica dell'analisi di contesto condotta con la strumentazione disciplinare, e con l'ascolto delle associazioni operanti nel territorio.

Indagini che hanno focalizzato la centralità dell'analisi delle dinamiche insediative, tratteggiato la forma e il senso della città, il radicamento al luogo, la complessità dei fenomeni urbani, posto l'attenzione sulla densità, sulla variazione delle funzioni in presenza di un mantenimento della forma, che hanno infine definito la progettazione urbana come procedura nel processo di costruzione dell'architettura.

L'operazione di progettazione urbana intrapresa è distante da questioni dimensionali o di scala, è infatti equivalente evidenziare un tracciato o lavorare su un frammento, se gli esiti dell'intervento sono sempre e comunque finalizzati a trovare una "dimensione" nel contesto urbano, a ridisegnare la costruzione della città.

Proprio l'analisi del contesto legata alla storia del settore d'indagine, alla forma della città e alle funzioni insediate, oltre la storia dei progetti e dei piani pregressi, ha costituito il fondamento per definire i criteri guida della idea/proposta elaborata dal gruppo di progettazione.

Nel contesto Tiburtino sono state assunte quindi le seguenti opzioni:

- identificare il settore urbano, come parte di una struttura urbana più complessa, nella sua articolazione formale, funzionale e di senso;
- leggere e distinguere l'articolazione del settore in ambiti territoriali significanti ai fini della elaborazione della proposta;
- assumere, come elemento caratterizzante e criterio ordinatore della proposta, l'organizzazione e la progettazione degli spazi vuoti oggi presenti nel perimetro dell'area, liberi perché non edificati o perché privi di un riconoscibile significato fisico e funzionale;
- ridurre al minimo, conseguentemente, il consumo di suolo con nuove edificazioni o con incremento della sua impermeabilizzazione;
- riusare gli spazi e gli immobili esistenti per un uso funzionale e relazionale compatibile con il progetto, per attribuire loro nuovo senso. E' il venir meno delle relazioni, specifico rapporto tra territorio e azione dell'uomo, che ha prodotto la perdita dei segni propri di un'identità, decaduti poi velocemente in segnali privi di senso, perché non più depositari di un significato;
- ricondurre la proposta, nei termini di idee di architettura, alla indicazione di soluzioni specifiche per il contesto, aiutandosi in alcuni casi con riferimento a modelli insediativi sperimentati nella storia; è la dimensione di scala, con cui la proposta si misura, che in qualche modo l'impone.

LE LINEE D'INTERVENTO

La selezione delle linee d'intervento procede di pari passo con la traduzione operativa dei criteri guida, conformati al contesto urbano di riferimento. Essa si traspone in alcune pratiche quali:

- riconoscere e valorizzare le forme del settore urbano e le sue articolazioni in ambiti, secondo necessità funzionali e relazioni infrastrutturali,
- conservare e qualificare le aree non edificate, attraverso la definizione di diverse tipologie di spazi verdi: attrezzature sportive, verde agricolo (orti urbani, serre), campagna, parco archeologico-naturalistico,
- riqualificare e ridisegnare i nuclei spontanei ad uso residenziale e produttivo, attraverso la costruzione di spazi pubblici con operazioni di diradamento,
- collegare e connettere, trovando corrispondenze, visuali prospettiche, riscoprendo continuità; rompere l'isolamento apparente di alcuni quartieri, superando confini e barriere; mescolare le funzioni, realizzare i percorsi (per lo più) pedonali e ciclabili di connessione tra i settori e con la struttura urbana.

I MATERIALI DI PROGETTO

Il progetto di architettura si esercita attraverso alcuni ingredienti che il settore Tiburtino suggerisce e propone, assieme ad altri che scaturiscono da scelte consapevoli operate dal gruppo di progettazione in base alle considerazioni sopra richiamate. Gli uni e gli altri, inscindibili operativamente nella loro concretizzazione progettuale, sono:

- gli spazi liberi da riprogettare;
- i tessuti residenziali e produttivi spontanei esistenti da riqualificare;
- gli assi infrastrutturali presenti da utilizzare/risignificare;
- i percorsi della mobilità alternativa;
- gli immobili, pubblici e non, a vari usi adibiti, abbandonati, sottoutilizzati o in via di dismissione da riusare;
- i capannoni industriali e artigianali da adibire a serre agricole.

GLI ELEMENTI ORDINATORI

Infine, prima di procedere all'illustrazione della proposta progettuale, si richiamano quegli elementi, frutto della crescita della struttura urbana, che, o per la loro forte impronta o per selezione cosciente, sono stati presi in esame per contribuire ad ordinare il piano d'assetto, canovaccio di riferimento del progetto urbano d'architettura:

- le aree della pianificazione non realizzata dell'originario Asse Attrezzato poi Sistema Direzionale Orientale (SDO);
- il sistema infrastrutturale esistente: radiali da piazza Bologna, consolare Tiburtina, tangenziale est, linea ferroviaria, asse di via dei Monti Tiburtini, vie trasversali

orientate nord-sud (via dei Durantini, via Galla Placidia, via dei Cluniacensi),
autostrada A24;

- il polo ferroviario e il fabbricato della stazione Tiburtina, snodo del trasporto intermodale;
- la Centralità urbana di Pietralata, a pianificazione definita con il piano particolareggiato approvato;
- il Grande Raccordo delle Biciclette (GRAB), programmato a sud delle aree di progetto lungo un tratto della TAV fino alla Palmiro Togliatti (nel piano GRAB sono previste alcune strade ciclabili di settore che si connettono al sistema ciclabile urbano).

IL MOSAICO DEGLI INTERVENTI E IL DISEGNO DEL PROGETTO URBANO D'ARCHITETTURA (tavola 1)

L'idea che il gruppo di progettazione sottopone alla valutazione è sintetizzata in forma grafica nella tavola 1, intitolata *"il mosaico degli interventi e il disegno del progetto urbano d'architettura"*. In essa sono localizzati e contestualizzati, a scala dell'intero settore urbano Tiburtino, l'insieme degli interventi previsti e vi si compendia la filosofia dell'approccio progettuale applicato.

Il settore è oggi caratterizzato da un assetto riconducibile ai modi di crescita della diffusa periferia romana, quella del versante orientale, imperniata sugli assi delle consolari, e, primo elemento di originalità, segnata dai vuoti delle ampie zone inedificate ex SDO.

L'eredità singolare di un piano/progetto irrealizzato è oggi patrimonio da spendere in una necessaria opera di riprogettazione di un intero brano di città cresciuto a spese del territorio.

La categoria, già richiamata, del *settore urbano*, come sistema morfologico e funzionale, aiuta a cogliere gli aspetti caratteristici dell'urbanizzazione, qui come altrove frammentata, ma con le sue specifiche peculiarità nell'ossatura urbana, dei tessuti, delle smagliature, dei margini, dei vuoti, delle emergenze naturali e dei manufatti potenzialmente riusabili, tutto a consentire di riconoscere nel settore *ambiti di intervento* e loro "qualità".

I progetti d'architettura, che come già segnalato operano con materiali diversi e si misurano con alcune significative preesistenze, si calano negli ambiti d'intervento con "leggerezza", non a squassare, perché trascurabili nel peso edilizio e frenati nell'erosione del territorio, rispettosi dell'imperativo della limitazione del consumo di suolo, risorsa che anzi ove possibile si tende a riguadagnare.

La proposta opera nei vuoti di forma e significato di questo settore della città, là dove prevale la categoria dell'assenza: i luoghi privi di forma, le aree non edificate, le aree verdi degradate, le aree di margine tra il costruito e il non costruito, le aree di risulta, le aree produttive (industriali o artigiane) illegittime, obsolete o dismesse. I vuoti, spazi aperti liberi da costruzioni o costruito privo di una forma e un significato, non sono pensati

come oggetti, ma come materia su cui praticare un terreno sperimentale a mezza via tra architettura della città e *land art*, tra immagine urbana e arte dei giardini.

Anche la costruzione di luoghi urbani collettivi si declina attraverso la progettazione di percorsi pubblici nel corpo urbano, di piazze e spazi pubblici centrali, di parchi e giardini, di edifici di servizio, attraverso la progettazione infine delle connessioni e delle relazioni tra questi, della rete adeguata ai bisogni contemporanei di luoghi pubblici.

La tavola riporta ad una dimensione generale del settore urbano Tiburtino la progettazione di tutti gli ambiti con indicati i percorsi di relazione e raccordo, i manufatti soggetti a riuso, le preesistenze integrate nella proposta (come il piano della centralità Pietralata), la diversificata qualificazione delle aree verdi (i diversi tipi di parchi e giardini), la rete del verde di penetrazione tra il costruito, a formare veri e propri corridoi ecologici, la localizzazione degli spazi di uso collettivo, la edificazione di elementi nuovi e la riqualificazione di esistenti, che riproducono funzioni urbane dense di significato (un borgo artigiano, una *cittadella del cinema, del teatro e del video*, un museo).

GLI AMBITI D'INTERVENTO ED I PROGETTI DI ARCHITETTURA (tavole 2 e 3)

Nelle tavole 2 e 3 sono illustrate le idee di progetto, contestualizzate nei singoli ambiti: l'agglomerato di via Cupa, il parco e l'area della centralità urbana di Pietralata, le aree da riqualificare sulla via Tiburtina, intorno alla De Paolis (la piattaforma delle funzioni urbane), il parco agro-archeologico di Portonaccio, sistema gravitante intorno a via Galla Placidia.

L'insediamento di via Cupa

Qui viene ricavato, per sottrazione, uno spazio pubblico aperto, luogo della mescolanza funzionale.

La fitta trama insediativa esistente esalta la chiusura all'intorno: poche le penetrazioni, unico attraversamento via Cupa.

Il progetto prevede lo "scavo", al centro dell'eterogenea edilizia minuta, di uno spazio libero, connesso alle strade di bordo attraverso alcune penetrazioni ad esse perpendicolari, in varchi nei fabbricati e tra gli spazi aperti interstiziali, a creare una maglia di percorrenza. Il luogo risultante, riprogettato nei fabbricati di contorno, si comporta come una corte interna su cui affacciano, "conglomerandosi", funzioni diverse, molte esistenti (artigianato, residenza, commerciale e terziario), altre da rafforzare ed espandere (università, studi, ricerca), altre ancora da introdurre (coworking e biblioteca). Un luogo quindi in cui far dialogare molte funzioni.

Il tessuto edilizio, pur non perdendo il suo carattere compatto, risentirà dell'effetto osmotico prodotto dai diversi attraversamenti, solo ciclo-pedonali, previsti nel progetto. Le connessioni con la città, nel suo attuale assetto, troveranno con il progetto vigore diverso, attenuando il senso di relativo isolamento nel contesto urbano che l'area denuncia. Il fulcro di piazza Bologna, la città universitaria, la vicina stazione Tiburtina, e tramite questa la centralità di Pietralata sede di altre funzioni universitarie, saranno gli

elementi costituenti una triangolazione relazionale di cui l'agglomerato di via Cupa potrà beneficiare in ragione della polarità, che essa verrà a simboleggiare, di luogo collettivo urbano, ove far convergere "molti scopi relazionali".

Il parco e l'area della centralità urbana di Pietralata

L'ambito si identifica con la realizzazione di un parco urbano, il *parco dei saperi*, composto da un giardino, una pineta e una parte campagna, un progetto di sistemazione paesaggistica urbana dell'area adiacente ai volumi direzionali della nuova centralità di Pietralata.

Esteso circa diciotto ettari, comprende le aree a livello dei binari e le aree sopra al crinale dei Monti di Pietralata con due giardini di caratteristiche diverse: quello in basso



con la rinaturalizzazione tramite piantumazioni fino al preesistente viale alberato di pioppi cipressini lungo la ferrovia. Il manufatto lineare dismesso, di proprietà delle ferrovie dello stato, sito all'interno del parco e al margine del sedime ferroviario sarà destinato a funzioni ricettive.

Il giardino superiore è delimitato verso la zona ferroviaria dai muraglioni di sostruzione della rupe. E' prevista infatti la costruzione del fronte/contrafforte che supera il salto; questo, parallelo alla strada sottostante, contiene nei primi due piani (criptoportico) servizi per la mobilità alternativa (viabilità ciclabile urbana e il cicloturismo, servizi annessi: ciclo-parcheggi, byke sharing, ciclo-officine), mentre l'ultimo piano è un portico continuo a recintare i *giardini segreti*, progettati all'italiana. La retrostante zona

parco in quota è attrezzata con l'impianto di filari di pini marittimi.

Nell'area del piano della centralità, approvato e in via di costruzione, si propone di destinare le volumetrie alla cultura e alla ricerca (insediamento in corso di esecuzione dell'università), mentre è di nuova realizzazione, un museo, a cui si accede da un viale che attraversa il parco, ed uno spazio all'aperto per la musica.

Tutta la zona verde a livello superiore è congiunta a piazza Bologna tramite una pista ciclo-pedonale. Questa corre su un ponte, prolungamento dell'asse di via Livorno, scavalca il fascio dei binari, fa perno su una delle torri mazoniane per piegare verso il parco, che attraversa con luoghi di sosta attrezzati.

La piattaforma delle funzioni urbane

Un articolato disegno di forma lineare è immaginato a ridosso di via Tiburtina, cardine composito immaginato per collegare brani di città sorti ai lati della strada consolare, Pietralata a nord e Tiburtino-Casalbruciato a sud.

Il progetto disciplina, in sequenza da nord a sud, la realizzazione di un insediamento per l'artigianato, di un complesso civico e per le attività cine-teatrali (gli *studios*), di una piazza.

In questo punto, ai lati della Tiburtina, il continuum urbano, altezza dei fronti e maglia dell'edificato, segna una pausa: da una parte le costruzioni a capannone degli stabilimenti De Paolis, con alle spalle l'edilizia minuta del borghetto Galvani, dall'altra un disordinato insieme di attrezzature commerciali ed edifici bassi. Dalla condizione di contesto scaturiscono le potenzialità per la progettazione di un "connettivo" urbano, che razionalizzi l'edificazione dispersa, riusi un manufatto significativo, guadagni spazio pubblico in una trama edilizia informale.

Lo stabilimento De Paolis, quasi totalmente di proprietà pubblica (24.000 mq. su 30.000 di superficie fondiaria), è un insieme di fabbricati che il progetto prevede di riutilizzare, sottoponendoli ad un intervento di riqualificazione.

La funzione storica, stabilimenti cinematografici, e quella preesistente, laboratori televisivi, (oggi integrati da funzioni commerciali private sul fronte di via Tiburtina) si ritiene debba essere ribadita e rafforzata con l'insediamento di centri didattici e laboratori teatrali, di sale teatrali. Alcune di queste funzioni sono già previste in un elaborato dell'amministrazione comunale di attuazione del comparto del piano particolareggiato del comprensorio direzionale di Pietralata.

Il progetto di architettura prevede quindi il completo riadattamento strutturale e funzionale degli immobili del complesso per destinarli a *cittadella del cinema, del teatro e del video*. La ristrutturazione dei capannoni già adibiti a studi si accompagna ad altre opere di rinnovamento. Il grande cortile posto al centro dei capannoni sarà trasformato in una piazza alberata, da percepire come luogo di sosta nel percorso che verrà aperto per rendere permeabile l'intero complesso, da parte a parte. Il capannone, oggi in rovina perché incendiato, posto su un lato del cortile-giardino, verrà ricostruito nella sua volumetria originale e trasformato in un spazio pubblico, sito civico urbano *plurirelazionale*, attrezzato con centro multimediale e biblioteca, specializzati per il teatro, il cinema e il video.

Alle spalle dello stabilimento De Paolis, ove si collocano gli *studios*, si realizza ex novo il borgo artigiano, una struttura lineare bassa ad un piano, secondo un modello insediativo che ricorda quelli spontanei. E' disegnato da una maglia di percorsi interni che l'attraversa, a collegare le case-laboratorio, organizzate intorno a piccole corti. Un mix edilizio che contiene, recuperandole, parte delle attività presenti e sparse nel settore Tiburtino, ma anche specialità artigianali a servizio degli adiacenti laboratori teatrali, cinematografici e video.

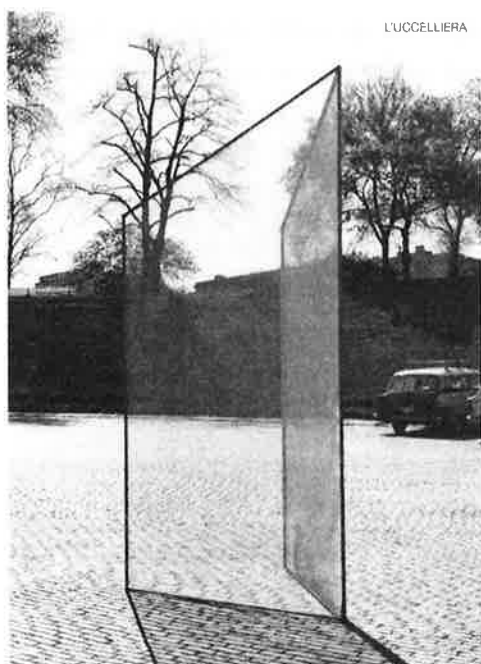
Infine la piazza, posta lungo la via Tiburtina proprio di fronte allo stabilimento De Paolis, esalta la cesura nel tessuto compatto dell'edificato ai lati della strada consolare e l'apertura completa nel fronte continuo dei fabbricati che su essa si affacciano. Si contrappone come vuoto al pieno della *cittadella del cinema, del teatro e del video* e costituisce una zona di mediazione con il retrostante parco che verso lì degrada. E' quindi una porta del parco, luogo del passaggio graduale dal costruito al verde, in parte pavimentata e in parte alberata e piantumata, con funzione di tramite per una mobilità alternativa ciclo-pedonale rivolta verso il parco agro-archeologico.

Il parco agro-archeologico di Portonaccio: un paesaggio urbano tra margini e smagliature

Nell'ambito caratterizzato dall'asse di via Galla Placidia, il progetto prevede un esteso parco urbano, di circa venti ettari, che valorizza tutte le aree libere dall'edificazione, anche queste grazie alla permanenza nel tempo del vincolo SDO.

Il complesso sistema verde ambientale, che è attraversato da nord a sud da via Galla Placidia, trasformata in un tratto del percorso ciclopedonale che attraversa il settore Tiburtino, e da via dei Cluniacensi, è progettato con attenzione alla diversificazione delle funzioni verdi.

In una parte, belvedere sulla piazza prospiciente via Tiburtina e porta del parco, si insedia un giardino urbano con viali alberati, sentieri e voliera.



Poi una parte archeologica, attrezzata intorno ai resti, da riportare alla luce e adeguatamente proteggere, della villa romana di Aquilio Regolo.

Quindi in un'altra porzione si ipotizza la realizzazione di un parco-fattoria, con rinaturalizzazione agricola di alcuni terreni, con orti urbani, con la riconversione di capannoni artigianali e industriali in serre.

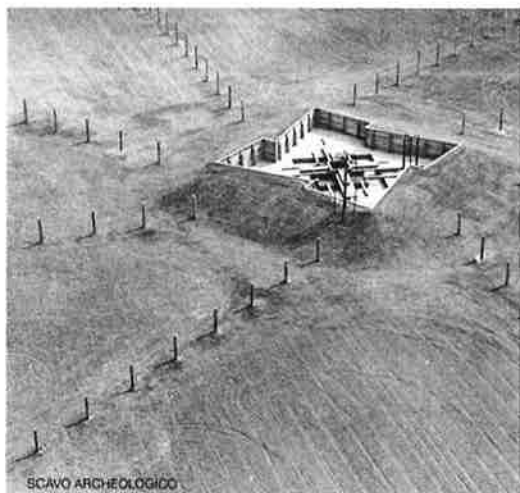
Infine, ancora in un'altra porzione, un giardino, il *giardino del lago*, che oltre a tentare una ricucitura del paesaggio urbano, assolve la funzione, nella regolamentazione e raccolta delle acque pluviali, di serbatoio idrico per il limitrofo parco-fattoria.

Un ruolo tutt'altro che secondario nella sistemazione prevista dunque assolvono alcuni elementi: a) i resti archeologici della villa romana, b) gli orti urbani e le serre agricole, c) il laghetto.

a) I resti della villa romana (oggi è visibile, protetta da una copertura ottagonale, solo la sala circolare) andranno inseriti in un contesto naturalistico che sappia valorizzare il rapporto tra la preesistenza archeologica, la sua nuova fruibilità su un piano di tutela e conservazione dei beni (visibilità, percorsi, forme della comunicazione; accessibilità

ampliata alle diverse tipologie di visitatori; strutture per esposizioni e/o per attività di comunicazione divulgativa e scientifica ecc.), il pubblico godimento di uno spazio attrezzato secondo il modello di museo aperto e il verde circostante.

La proposta s'inserisce in una prospettiva attenta al paesaggio storico ed ai beni



culturali assumendo l'approccio dell'archeologia nel paesaggio, ancorata al territorio, alle testimonianze in esso conservate ed ancora rintracciabili.

Sebbene l'area, inserita oggi in un ambito sottoposto a profonda trasformazione, tenda a configurarsi come un elemento a sé, avente quindi senso e significati autonomi, se inserito, con il progetto elaborato, in un sistema dotato di una sua unitarietà, adeguatamente contestualizzato avrà una sua potenzialità per la

qualificazione e riqualificazione urbana del sito. Per mezzo di itinerari flessibili e supportati da adeguati strumenti conoscitivi e comunicativi sarà possibile mettere in relazione sequenze di aree, di cui quella archeologica è una, che offrono del paesaggio urbano visioni e prospettive diverse, per recuperare nell'insieme un ruolo e un senso rinnovati al sistema verde ambientale del settore.

E' così che il complesso archeologico, già elemento di riqualificazione dell'area, risentirà a sua volta positivamente dei valori e delle peculiarità del contesto verde in cui si inserisce, se si riescono ad evidenziare le stratificazioni temporali e funzionali e le dinamiche di trasformazione del territorio.

Alcuni dei manufatti presenti, recuperati come strutture stabili, strumenti di servizio per i fruitori (libreria, caffetteria-ristorante, aree di intrattenimento per i bambini, biblioteca, centro di documentazione), assolveranno a questa funzione ospitando attività coerenti con le caratteristiche dell'archeologia e dialoganti con il contesto riprogettato e ri-naturalizzato.

L'accesso all'area archeologico-naturalistica sarà garantito, da diverse provenienze, tramite la rete di percorsi del proposto sistema verde ambientale dell'ambito, ma anche sarà possibile da nord, dall'estremità di via dei Cluniacensi che muore nel parco.

- b) Gli orti collaborano sul piano economico ambientale a garantire la gestione di servizi ecosistemici attraverso la coltivazione e produzione di generi alimentari, il riciclaggio dei rifiuti (compost) e delle energie. Sul piano formale va riconosciuto il significato che la configurazione ad orto ha sempre storicamente assunto, una valenza generatrice dello spazio aperto verde, oltre che costituire una forma primigenia di giardino. L'orto ha prodotto *"l'allineamento, l'ordinamento, la cadenza, la distanza tra i piani, la prospettiva. E' nell'orto, territorio d'eccellenza, che tutto si organizza intorno ad un elemento centrale: l'acqua"*. Quindi una parte importante del progetto di parco

ruota intorno agli orti, al loro disegno, ed al lago, che deve garantire l'approvvigionamento idrico.

Ma è previsto un più generale assetto agricolo del verde, ove necessario con la rinaturalizzazione delle parti compromesse da edificazione impropria, e ove opportuno con la riconversione dei manufatti a capannone, industriali o artigianali, in serre e in servizi, anche artigianali, di supporto alla coltivazione agricola (un vivaio per la produzione di piante per superfici di pubblica circolazione ed i giardini pubblici, un mercato per la vendita diretta dal produttore al consumatore, la vendita e la riparazione di attrezzature per l'agricoltura).

I manufatti da conservare e riconvertire sono indicati nel progetto: ci si riferisce all'esperienza ormai ampia e documentata della trasformazione di capannoni in serre agricole bioclimatiche.

- c) Il laghetto, specchio d'acqua di circa quindicimila metri quadri, costituisce anche un habitat floro-faunistico, è un giardino acquatico. Con la sua realizzazione, oltre la forma dell'artefatto, prende corpo la vita di un particolare sistema ambientale, che non solo viene insediato ma che tende ad auto-insediarsi, riprodursi e svilupparsi nel tempo grazie anche a processi di naturalizzazione spontanea, che si generano pure in città con sorprendente ma non imprevedibile regola, processi



che possono garantire e mantenere una capacità naturale di autodepurazione delle acque. Un sistema di captazione e di canalizzazione delle acque meteoriche (coperture dei manufatti/serre oltre le superfici impermeabili esistenti) garantisce la funzione di cisterna dello specchio d'acqua (fino all'accezione estrema di biopiscina), e d'altro canto l'alimentazione dell'impianto d'irrigazione per la produzione agricola e d'innaffiamento per la vegetazione del parco, dei giardini e delle superfici verdi.

L'invaso è posto in un'area libera ad ovest di via Galla Placidia, a ridosso del nucleo di stabilimenti industriali di Casal Bertone-via di Portonaccio. Al margine tra aree verdi ed edificate il lago è materiale per la ricostruzione del paesaggio, importante elemento percettivo, in una dimensione urbana, che dialoga con lo spazio aperto e con il costruito, edifici residenziali o industriali, infrastrutture della mobilità.

L'insieme degli spazi verdi dell'ambito, attualmente costituiti da aree frammentate, viene così ripensato e progettato come un sistema parco continuo e articolato, che può proficuamente connettersi con l'estesa area verde esistente, situata tra la barriera dell'autostrada A24 e il tracciato della TAV, che seppur non ancora attrezzata, ha una potenzialità di parco urbano lineare di ulteriori quarantotto ettari circa.

tavola 1 masterplan

ponte ciclopedonale
sul parco ferroviario

parco dei saperi

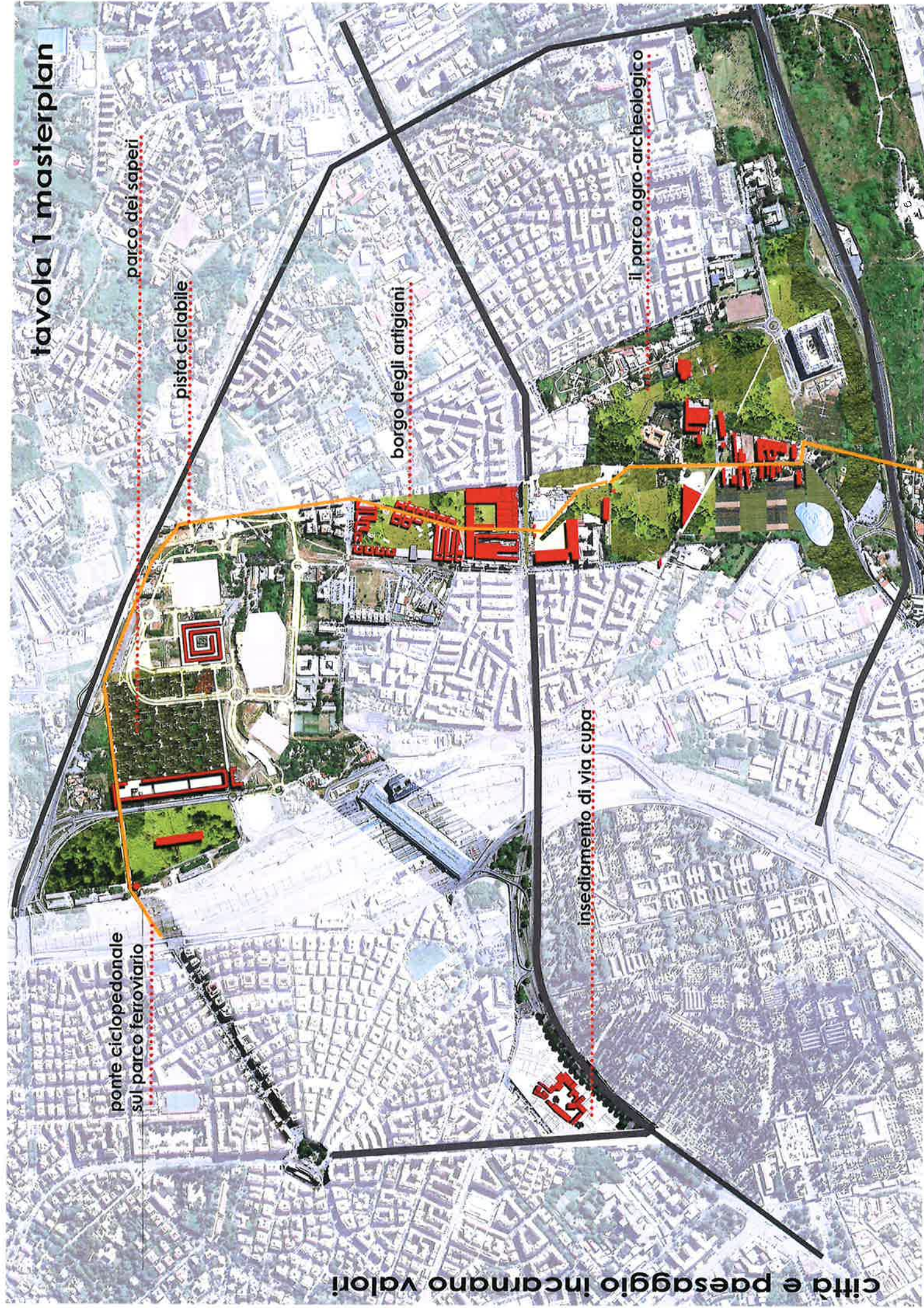
pista ciclabile

borgo degli artigiani

insediamento di via cupa

il parco agro-archeologico

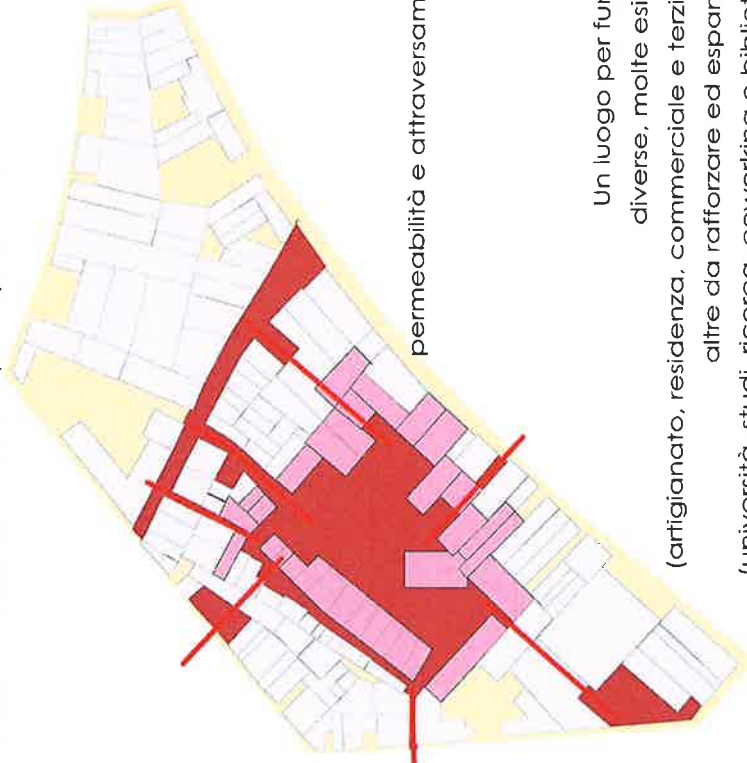
città e paesaggio incarnano valori



INSEDIAMENTO DI VIA CUPA



Uno "scavo", al centro dell'eterogenea edilizia minuta, riutilizzando e riconnettendo i vuoti esistenti. Uno spazio libero, collegato alle strade di bordo attraverso varchi e spazi aperti interstiziali



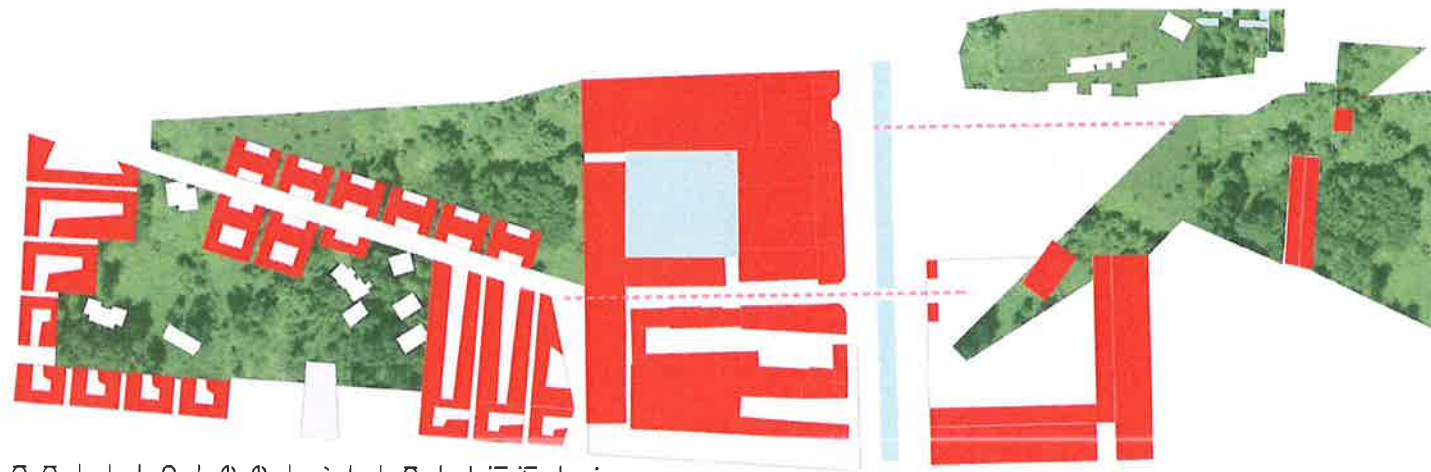
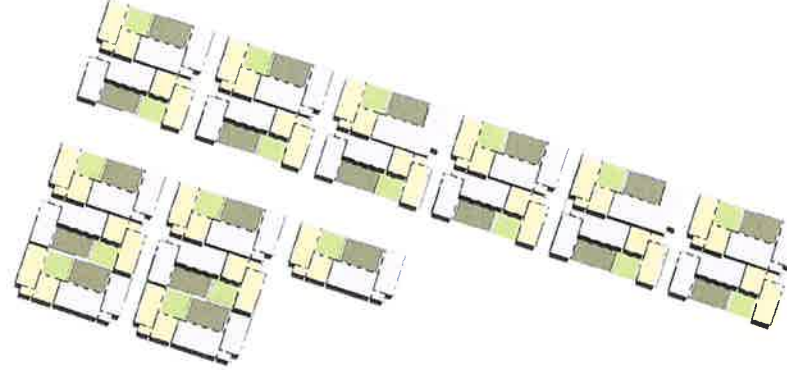
Un luogo per funzioni diverse, molte esistenti (artigianato, residenza, commerciale e terziario), altre da rafforzare ed espandere (università, studi, ricerca, coworking e biblioteca) spazi di incontro, di accoglienza



BORGO ARTIGIANO



Un insediamento a bassa densità. Una maglia di percorsi inter-ni l'attraversa, a colle-gare le case e labora-tori, organizzate intorno a corti, divarie dimen-sioni. Lo spazio centrale connette e distribuisce un mix edilizio che con-tiene recuperandole, parte delle attività pre-senti e sparse nel set-tore Tiburtino, ma anche specialità arti-gianali, artistiche e cul-turali a servizio degli adiacenti laboratori teatrali, cinematogra-fici e della città.



città e paesaggio incarnano valori

“Ambito Tiburtino”

di Sonia Pizza

PREMESSA

Il progetto di rigenerazione urbana presuppone una "visione comprensiva ed integrata" dell'ambito di intervento soggetto a trasformazione, con previsioni di miglioramento economico, fisico, sociale.

È un intervento complesso, che coinvolge una pluralità di soggetti pubblici e privati e di un'ampia gamma di risorse finanziarie per realizzare interventi a diversa scala e con una molteplicità di destinazioni d'uso.

È importante, quindi, organizzare un sistema complesso di azioni, all'interno di una strategia chiara ed articolata, che tenga conto di come coinvolgere i soggetti attuatori/proponenti, di come attivare delle sinergie, di come impiegare le risorse, in una visione di medio e lungo periodo, indicando i benefici che devono essere raggiunti, le azioni previste e identificando le risorse pubbliche e private coinvolte.

ANALISI DELLA FATTIBILITÀ ECONOMICA

L'analisi economica tiene conto non solo degli eventuali costi e benefici economici diretti ma anche degli effetti indotti dagli interventi per la collettività, cioè relativi a beni e servizi "non vendibili".

È del tutto evidente che, nel caso di specie, il contributo di capitale privato, sia in termini di risorse dirette che di accollo di oneri finanziari, è il motore della fattibilità economica dell'intervento, determinando come conseguenza diretta un consistente vantaggio economico per l'amministrazione ed un vantaggio sociale indotto per la collettività.

Il livello di progettazione esemplificativo di questa fase non permette di quantificare analiticamente gli interventi e rende abbastanza indeterminata la quantità di risorse economiche necessarie per la loro realizzazione.

Inoltre, nelle fasi successive di attuazione degli interventi di rigenerazione urbana nei singoli ambiti di intervento, per garantirne una maggiore qualità, verrà scelta la formula del concorso di progettazione partendo dallo schema di assetto generale proposto.

Il programma di riqualificazione, per la sua stessa natura articolata e composita, risulta sostanzialmente realizzabile per parti, e quindi anche in tempi medio-lunghi.

Sarà importante, pertanto, concepire un'attenta programmazione degli interventi, in relazione alle possibilità effettive di volta in volta a disposizione, ma comunque sempre per lotti "funzionali e funzionanti" e di attivare degli incubatori di economie in grado di preparare le aree alla trasformazione a venire.

Il motore economico della rigenerazione è nella possibilità di incremento della capacità edificatoria in aree abbastanza centrali rispetto al tessuto abitato della città, con un alto valore economico di ritorno.

Tale incremento si determina grazie a premialità derivate dalla demolizione di edifici incongrui e quindi con operazioni di riqualificazione ambientale e di miglioramento della qualità del territorio. Il programma prevede anche la possibilità di generare *credito edilizio* con la cessione al Comune di aree destinate alla realizzazione di servizi, piste ciclabili, aree verdi e anche con la loro pratica realizzazione. Tale *credito* è poi spendibile come quota volumetrica in determinati ambiti indicati nel progetto generale.

La fattibilità economica del programma si basa fondamentalmente sul ritorno economico alla collettività di opere e servizi pubblici a fronte di questa premialità in termini di cubatura data al privato, che provvederà a riorganizzare urbanisticamente gli ambiti.

ANALISI DELLE COMPONENTI

Edilizia Residenziale Privata

La possibilità di incremento della capacità edificatoria è il vero motore del processo di rigenerazione. Si potrebbe pensare ad un baratto della collettività con un utile privato. In realtà va inteso come un accordo in cui esiste uno scambio reciproco di benefici: l'utile dell'impresa per il privato, l'utile sociale restituito alla collettività, grazie alla realizzazione di servizi e cessione di aree e spazi in cui attivare economie.

L'intervento di edilizia residenziale innesca il processo di riqualificazione e la presenza di diverse tipologie di intervento (nuove costruzioni, demolizioni, ristrutturazioni, mutamenti di destinazione d'uso) garantisce una pluralità di operatori.

Per determinare preliminarmente una volumetria di progetto realizzabile, si fa riferimento alle premialità previste dall'art. 2 della Legge Regionale sulla Rigenerazione urbana:

- + 35% della Sul esistente
- + 5% per riduzione superficie coperta di almeno il 15%
- + 5% per ricorso alla procedura del concorso di progettazione

Edilizia Pubblica : Edifici e Servizi

Il programma prevede la realizzazione di edifici pubblici che possono accogliere una molteplicità di servizi per la collettività:

- Aree sportive/ricreative
- Spazi commerciali
- Hub start up
- Quota di alloggi da destinare ad edilizia residenziale pubblica e sociale.

Le percentuali sul costruito e la tipologia di gestione di questi immobili sarà frutto di apposite convenzioni.

Si propone di dare ampio spazio a modelli di finanziamento privato delle opere pubbliche (ad es. *project financing*), sia per la realizzazione che per la successiva gestione delle stesse.

Standard Urbanistici

Grazie allo strumento di pianificazione si avrà la possibilità di garantire la cessione delle aree a standard previste, evitando di ricorrere all'istituto dell'esproprio, gravoso da un punto di vista economico e temporale.

Inoltre si avrà la realizzazione delle opere direttamente dai soggetti attuatori, realizzandole a scemputo degli oneri dovuti alla Amministrazione a fronte della edificazione privata.

FATTIBILITÀ ECONOMICA DI MASSIMA

La fattibilità economica in questa fase può prevedere solo in linea di massima una preliminare verifica della sostenibilità del programma, mettendo a bilancio gli oneri di urbanizzazione (primaria e secondaria) che si andrebbero a pagare per la realizzazione dell'edificato privato con il costo della realizzazione delle opere pubbliche, determinato in questa fase, in maniera parametrica.

Si è ipotizzato un onere di urbanizzazione (primaria e secondaria) medio pari a 76,30 €/mc e lo si è rapportato alle volumetrie di progetto (da demolizione e ricostruzione), nelle aree di via Cupa e di via Galla Placidia, determinate con le premialità precedentemente descritte.

VIA CUPA – Oneri di Urbanizzazione			
Volume esistente demolito m ³	Premialità	Volume realizzabile	Oneri
36.000,00	45%	52.200,00	€ 3.982.860,00

VIA CUPA – Analisi parametrica dei costi			
	€/mq	mq	
Spazi Pubblici	321,00	10.000,00	€ 3.210.000,00
	€/m	m	
Infrastrutture	94,00	150,00	€ 14.100,00
			€ 3.224.100,00

VIA GALLA PLACIDIA - Oneri di Urbanizzazione			
Volume esistente demolito m3	Premialità	Volume realizzabile	Oneri
35.000,00	45%	50.750,00	€ 3.872.225,00

VIA GALLA PLACIDIA– Analisi parametrica dei costi			
	€/mq	mq	
Spazi Pubblici	321,00	10.000,00	€ 3.210.000,00
Parco	33,00	70.000,00	€ 2.310.000,00
	€/m	m	
Infrastrutture	94,00	800,00	€ 75.200,00
			€ 5.595.200,00

L'intervento, già da questa fase, risulta poter essere sostenibile in termini economici. A sostegno del programma sarà importante attivare processi per finanziamenti europei e pubblici, nonché privati legati alla riqualificazione urbana e a sostegno delle attività economiche e sociali.

Per quanto riguarda l'ambito di Quintiliani, invece, si è preso atto dello stato avanzato della progettazione della trasformazione del territorio e dello stato dei lavori in essere. Pertanto, si è presupposto che le opere di urbanizzazione primaria siano già in gran parte finanziate/in via di finanziamento.

In quest'area sarà più forte l'importanza di ricorrere a forme di finanziamento privato delle opere pubbliche (ad es. campus universitario) e a forme di finanziamento europeo per attivare economia circolare (es. agricoltura urbana).

STRATEGIA DI ATTUAZIONE DEL PIANO

Vista la complessità del programma sarà necessario far convergere nell'operazione una pluralità di fondi:

- fondi privati (oneri di urbanizzazione, oneri da convenzione, cessione aree a standard, project)
- fondi strutturali europei a sostegno delle attività economiche e sociali
- fondi pubblici.

Occorrerà pianificare un attento cronoprogramma delle azioni legate a degli obiettivi puntuali, nell'ottica di quello generale della rigenerazione.

Come innovazione nel programma, visti i tempi lunghi soprattutto nella partenza, si è pensato di dare ampio spazio al riuso/uso temporaneo di edifici/aree dismesse o luoghi non urbanizzati, preliminarmente mappati, nonché alla individuazione dei potenziali utenti di iniziative di rivitalizzazione e all'individuazione di un modello gestionale per questi tipo di interventi.

Attivatore del processo di rigenerazione può essere il riuso/ uso temporaneo di edifici dismessi, degli spazi aperti più o meno marginali degli ambiti di intervento, quale risposta ad una situazione di transizione.

È uno strumento che si inserisce in un processo di riqualificazione più ampio, capace di riprogrammare gli spazi secondo nuove necessità, con interventi soft di riqualificazione edilizia, per destinarli ad iniziative economiche, sociali e culturali e ha anche lo scopo di saggiare un diverso utilizzo di contenitori edilizi esistenti.

La strategia del riuso/uso temporaneo del patrimonio edilizio inutilizzato e degli spazi urbani vuoti nel "tempo di mezzo" necessario alla rigenerazione di ambito, favorisce il processo di trasformazione, con il risultato di un programma di azioni che consentano non solo di riattivare luoghi in disuso ma anche creare una rete di relazioni e attività capaci di favorire la crescita e lo sviluppo dei futuri quartieri.

Rivitalizzare e attivare nuove forme di economia, con iniziative legate al mondo della cultura e dell'associazionismo, dell'artigianato o di start up di piccole imprese, ma anche dell'accoglienza per studenti e turismo giovanile (Fiere, Festival della musica e del cibo, manifestazioni culturali, eventi, progetti di land art, workshop, agricoltura urbana).

La concessione di questo uso temporaneo potrebbe essere regolata da opportune convenzioni che prevedano anche la successiva bonifica delle aree, parzialmente o totalmente, a carico dei beneficiari.

FONTI DI FINANZIAMENTO

Di seguito si riportano le previsioni di fondi di finanziamento a sostegno delle principali azioni di progetto.

- fondi privati (oneri di urbanizzazione, oneri da convenzione, cessione aree a standard)
- fondi strutturali europei a sostegno delle attività economiche e sociali
- fondi pubblici
- già finanziato

VIA CUPA	
Edilizia Pubblica	
●	Servizi
Edilizia Privata	
●	Residenziale
●	Uffici
●	Commerciale
●	Servizi privati
Infrastrutture	
●	Piste ciclabili
●	Nuova viabilità
Verde/Spazi Pubblici	
●	Arredo Urbano
●	Sistema di spazi urbani
●	Parcheggi interrati

VIA GALLA PLACIDIA	
Edilizia Pubblica	
●	Servizi
●	Housing sociale
●	Residenze collettive
●	Hub start-up
Edilizia Privata	
●	Residenziale
●	Hub start-up
●	Uffici
●	Commerciale
●	Edifici/spazi aperti per agricoltura
●	Servizi privati
Infrastrutture	
● ●	Piste ciclabili
●	Allargamento via Galla Placidia
●	Estensione via G. Mirri
●	Estensione via L. V. Bertarelli
Verde/Spazi Pubblici	
●	Arredo Urbano
● ●	Parco urbano
●	Parcheggi interrati
●	Agricoltura urbana/orti urbani

QUINTILIANI	
Edilizia Pubblica	
● ●	Servizi
●	Housing sociale
●	Campus Universitario
Edilizia Privata	
●	Residenziale
●	Uffici
●	Commerciale
●	Edifici/spazi aperti per agricoltura
●	Servizi privati
Infrastrutture	
● ●	Piste ciclabili
●	Viabilità interna
Verde/Spazi Pubblici	
●	Arredo Urbano
● ●	Parco urbano
●	Parcheggi interrati
●	Orti urbani

INFRASTRUTTURE A RETE	
● ●	Pista ciclabile collegamento Quintiliani/Galla Placidia
●	Passerella collegamento Via Cupa/Quintiliani
●	Potenziamento rete su ferro

RIGENERAZIONE AMBITO TIBURTINO

I PREMESSA

Nello scenario attuale di una città che continua ad espandere i propri confini, con evidenti problematiche legate al trasporto, qualità della vita, consumo ed uso del suolo fondate su pianificazioni fallimentari, la rigenerazione dell'ambito tiburtino risulta essere un punto di svolta per colmare un vuoto lungo decenni e per dare inizio ad un nuovo modello di sviluppo a Roma attraverso processi virtuosi che mirano ad attivare evoluzioni sostenibili di inclusione sociale, economia circolare e qualità architettonica dell'ambiente urbano.

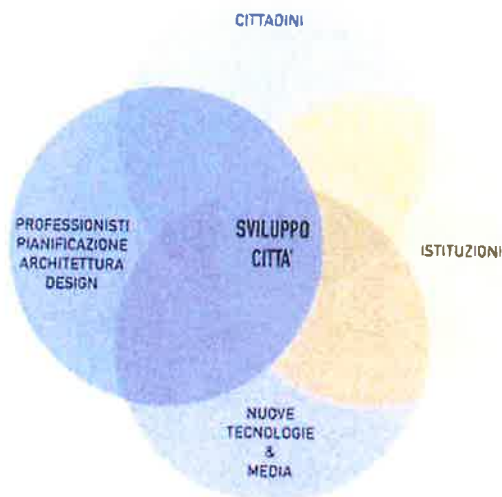
L'attuale situazione segnala l'inadeguatezza dei metodi di pianificazione non attenti alle necessità nella città in continuo cambiamento, spesso vittima di speculazioni che portano a vere e proprie emergenze sociali ed ambientali. La ricerca di una soluzione a queste problematiche viene qui affrontata attraverso, non tanto una questione di forma, ma quanto un modello da applicare per una città resiliente.

II STRUMENTI e METODI

Co-creazione

Come possono cittadini, professionisti della pianificazione e istituzioni governative locali impiegare l'uso di piattaforme digitali in processi collaborativi o di pianificazione urbana, gestione e organizzazione sociale, per contribuire a una città vivibile e resiliente, con un forte tessuto sociale?

Piuttosto che aspettare soluzioni dall'alto, l'uso di piattaforme diventa un nodo cruciale per collezionare dati che riguardano necessità, identificare problemi ed organizzare campagne per agire in modo collaborativo.



In questo modello, avremo promotori dal basso, le cui conoscenze o risorse sono limitate a sviluppare la propria idea in misura ridotta. Il progetto è quindi aperto alla comunità per sviluppare ulteriormente l'idea. Quando queste idee coinvolgono progetti per spazi pubblici o costruzione di abitazioni, la rete è usata come mezzo efficace per unire le forze e successivamente per diffondere e sviluppare ulteriormente l'idea con l'intervento delle istituzioni di competenza ed altri promotori.

La partecipazione nel processo di pianificazione porterà ad una riduzione del rischio di investimento, in quanto gli utenti vengono coinvolti dall'inizio nel progetto.

Esistono numerosi esempi di applicazione di questo modello, uno tra tutti è la rigenerazione dell'area nord di Amsterdam, Buiksloterham con un notevole successo.

Rete di spazi pubblici e verde come connettore e motore economico

Obiettivo dell'intervento è quello di mettere a sistema una rete di spazi pubblici, alcuni già esistenti, altri da creare e valorizzare, dove saranno presenti attivatori sociali, attività produttive innovative e piccole attività commerciali che convivono con il tessuto abitativo, così da creare un ambiente favorevole per un'economia locale sostenibile che stimoli il cittadino a vivere e conoscere il proprio quartiere.

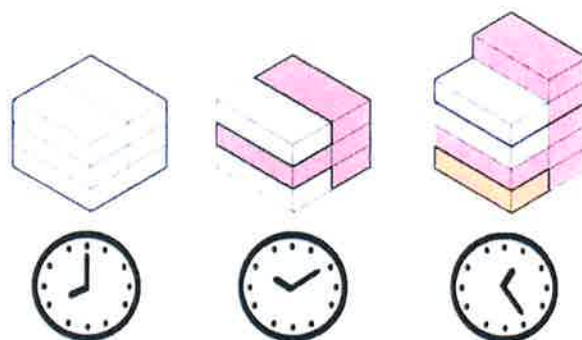
Le aree verdi invece di dividere aree costruite dovranno penetrare nel tessuto esistente e futuro per creare spazi di aggregazione più salubri e riconnettere la città attraverso percorsi alternativi.

Nelle aree a verde per garantire la sostenibilità delle stesse e per il contesto urbano si attiveranno nuove forme di agricoltura urbana, riuso e generazione di energia alternative.

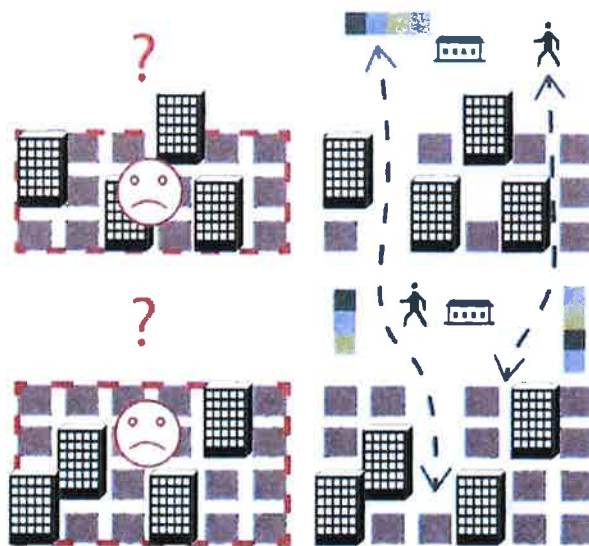
Flessibilità per una città resiliente

Un vocabolario semplice e onesto dello spazio pubblico e dei potenziali edifici contribuisce a una forte identità di pubblico dominio. Ciò consente la flessibilità e le variazioni nel tempo, in grado di soddisfare i futuri cambiamenti funzionali, sociali ed economici.

La progettazione dovrà tener conto attraverso strutture semplici e modulari su scala urbana e dell'edificio, dei diversi possibili scenari in divenire. I nuovi interventi dovranno essere in grado di accogliere repentinamente il cambiamento dal livello tecnologico a quello organizzativo soddisfacendo il requisito di benessere e adattabilità.



Flessibilità di forma e funzione



Separazione nella verde ed aree urbanizzate

Integrare verde nelle aree urbanizzate e nuove funzioni

Frammentazione

I futuri utenti dovranno essere attratti dall'intervento nella sua globalità, ma soprattutto dalla struttura o edificio che più li coinvolge come fruitori. L'individualità di ogni intervento è quindi della massima importanza. Ogni progetto deve avere una certa riconoscibilità. Nastri e blocchi uniformi e contigui senza distinzione visiva sono fuori questione.

La frammentazione dovrà creare un ambiente idoneo ad accogliere diverse tipologie di utenti (famiglie, giovani coppie, studenti, starters) attraverso l'uso di diverse tipologie, stimolando rapporti intergenerazionali e dinamicità nell'uso delle strutture.

Oltre ad avere benefici sociali e sul benessere percettivo, la frammentazione permetterà un minor rischio economico nella realizzazione, dividendo il grande intervento in diversi interventi più ridotti ed autonomi con piccoli investitori, mirando nel complesso ad una sana competizione per la qualità architettonica. Differenziare permetterà anche la sperimentazione di diversi modelli di costruzione sostenibile, così da incentivare e diffondere la buona pratica.



Viale G. Cingoli, Roma



Plot 21 Buiksloterham, Amsterdam

Multifunzionalità

Strutture multifunzionali determinano la possibilità di aumentare la qualità della vita promuovendo l'interazione tra i loro abitanti e sono gli strumenti per una pianificazione urbana sostenibile. La diversità è quindi la chiave per la sostenibilità. Una comunità sostenibile promuove spazi multifunzionali anziché mono-funzione, crea scenari urbani compatti con una varia offerta di servizi. Funzioni quali aziende, scuole, luoghi di intrattenimento, relax, tempo libero e residenze. Luoghi in cui vivere e lavorare. Tali edifici multifunzionali possono essere strumenti di integrazione, per intensificare o rinnovare lo spazio urbano fondamentali per lo sviluppo di un'economia circolare.

Sostenibilità economica

L'attivazione di un processo di rigenerazione delle aree prevede una parte attiva di partecipazione privata nelle fasi di attuazione e finanziamento del programma, con grande risparmio per la collettività.

Infatti la sostenibilità economica è principalmente supportata dal ritorno economico alla collettività dato a fronte della possibilità di una premialità in termini di cubatura al privato, che in cambio provvede alla riorganizzazione urbanistica degli ambiti, alla cessione gratuita delle aree a standard urbanistico nei vari sub. Ambiti di trasformazione, alla realizzazione a scomputo di opere pubbliche interne agli ambiti e di connessione tra di stessi, a seguito di convenzione pubblico-privato.

Nell'ambito di programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio si avrà la possibilità di accedere a strumenti finanziari europei e nazionali a sostegno di attività economiche e sociali, che a loro volta generano ricchezza per il territorio.

III INTERVENTI

Strategia Ambito Tiburtino

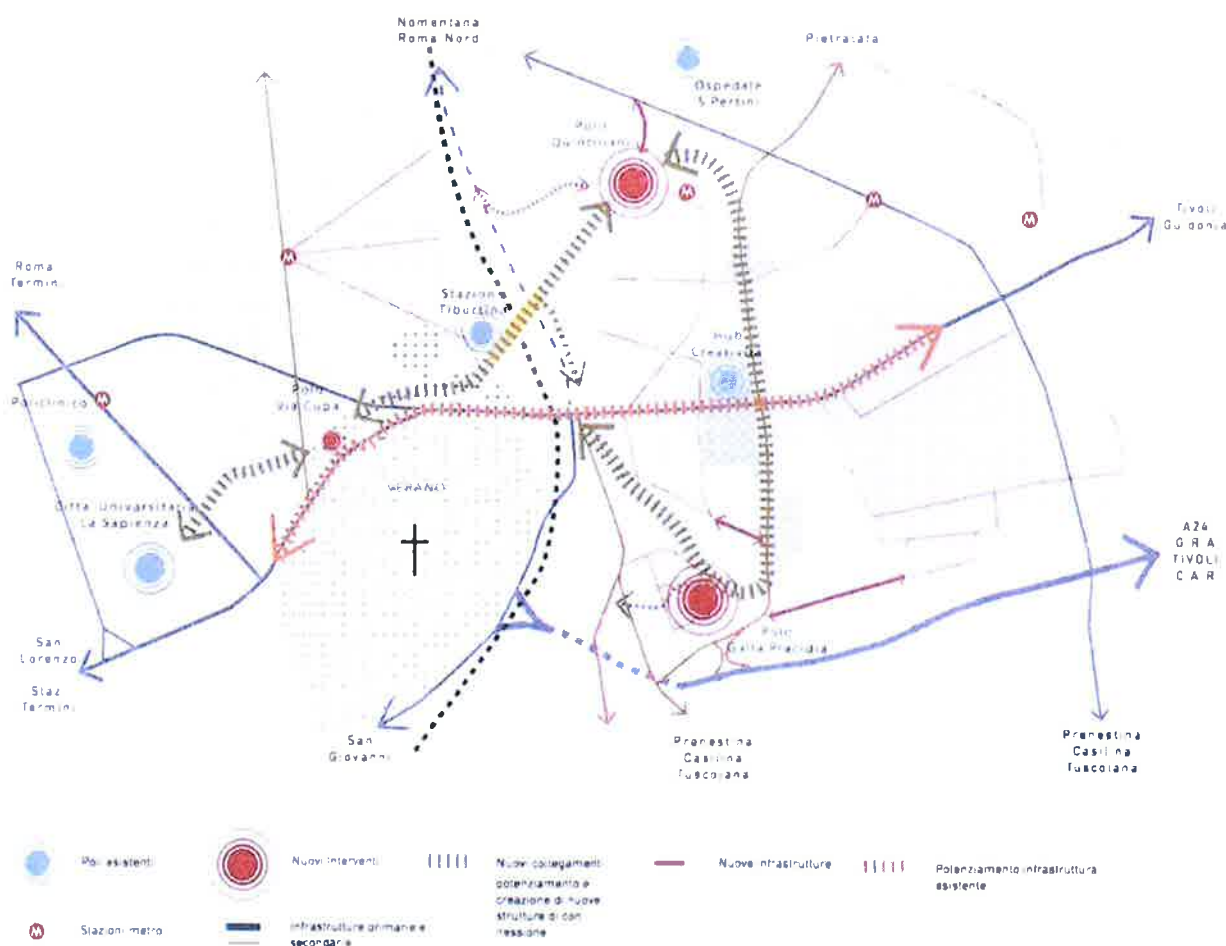
Lo sviluppo e la trasformazione delle aree di Via Galla Placidia, Via Cupa e Quintiliani sono di rilevante importanza per mettere a sistema l'ambito tiburtino in un quadro più ampio della città.

La nuova stazione tiburtina, la "città del sole" e i prossimi sviluppi che riguardano il progetto dell'hub della creatività e multimedialità e il parco della "rambla" su via delle cave di pietralata, risultano essere interventi isolati tra loro. Lo sviluppo delle tre aree in questione porta ad attivare un processo di riqualificazione dei due assi principali tra loro ortogonali, ovvero Via Tiburtina e Via Galla Placidia-Via Durantini, connettendo sull'asse est-ovest l'area della città universitaria/policlinico alla stazione tiburtina e sull'asse nord-sud la zona di portonaccio a l'area di pietralata.

Attraverso la passerella di collegamento tra la stazione tiburtina e il polo di via sublata i due assi avranno una seconda connessione strategica per connettere la zona di pietralata con la stazione tiburtina e quindi con le aree della Sapienza ed il quartiere San Lorenzo.

Il potenziamento dell'infrastruttura esistente attraverso la riconnessione di strade interrotte e l'uso di una mobilità alternativa, su ferro (Tiburtina) e ciclabile (Galla Placidia-Durantini), sono interventi auspicabili al fine di un collegamento efficace che diminuisca il carico veicolare tra tutte le aree in via di sviluppo. Le aree verdi interstiziali potranno essere usate per introdurre nuovi percorsi ciclabili e pedonali affinché l'intero sistema sia accessibile ed efficiente.

Rigenerazione Tiburtino



Via Cupa - Cortile urbano

L'attuale situazione dell'ambito via Cupa presenta un carattere multifunzionale, privo di qualità architettonica ed urbana. Via Cupa divide in due un agglomerato compatto dove capannoni in disuso ed edilizia spontanea dominano lo scenario. L'intero agglomerato fronteggia due strade (Via Tiburtina, Via della lega lombarda) ad alto carico veicolare, provocando un forte inquinamento acustico.

L'intervento in quest'ambito ambisce al mantenimento del fronte esterno ed alla creazione di un nuovi fronti interni all'agglomerato generando un ambiente più salubre e adatto ad accogliere una rigenerazione economica ed urbana in linea con il contesto adiacente. Attraverso un'operazione di demolizione e ricostruzione, questi nuovi fronti definiranno uno spazio pubblico e/o semi-privato che si estenderà da via della lega lombarda a viale delle provincie, collegando la città del sole al prato della facoltà di ingegneria.

La nuova cubatura con i relativi premi derivanti dalla demolizione e riqualificazione di fabbricati esistenti si svilupperà in altezza aumentando la permeabilità del suolo. La cessione di porzioni di aree in cambio di cubatura potrà permettere anche un allargamento di via Cupa dando la possibilità per l'inserimento di percorsi pedonali, ciclabili e di un nuovo arredo urbano.

I nuovi spazi che si andranno a creare dovranno essere in prevalenza verdi per aumentare la permeabilità del suolo e per ristabilire un microclima salutare per gli utenti e per l'ambiente.

Le aree di parcheggi saranno previste al di sotto del livello stradale lasciando spazio libero a pedoni, bici, verde ed arredo urbano.

Riferimenti



Sant Antoni Library, Barcelona, RCR arquitectes



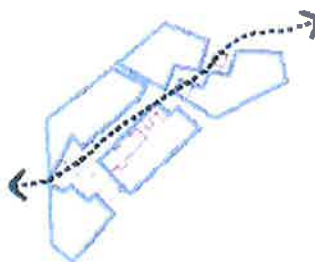
Zelterstrasse, Berlin, Zanderrotharchitekten



Agglomerato urbano compatto



Demolizione dei volumi interni



Apertura di fronti interni e nuovi percorsi



Nuove volumetrie caratterizzano i nuovi fronti interni

Via Galla Placidia - Parco Innovativo

L'ambito Galla Placidia risulta attualmente diviso nettamente in tre da una fascia di verde in totale abbandono. Da un lato abbiamo un nucleo di edilizia spontanea adiacente a via Galla Placidia (fronte archivio di Stato) e dall'altro intorno a Via G. Mirri un denso agglomerato di fabbricati con un carattere industriale (in parte dismessi ed in parte in piena attività

) e ad una quota più alta l'agglomerato di intensivi e servizi che costeggia Via L. V. Bertarelli.

L'obiettivo dell'intervento mira a riconnettere queste tre aree attraverso la connessione di Via Galla Placidia con le due strade interrotte Via G. Mirri e L. V. Bertarelli. Attraverso lo strumento di demolizione e ricostruzione si intende intervenire sul nucleo adiacente a via Galla Placidia e su alcuni fabbricati dismessi su via G. Mirri per ridistribuire la cubatura lungo la nuova estensione della stessa. Questo intervento permetterà un ampliamento di via Galla Placidia per accogliere il trasporto pubblico, piste ciclabili e percorsi pedonali con arredo urbano. I nuovi edifici fungeranno da ponte per connettere il nucleo di via Galla Placidia (lato archivio di Stato) con l'area a carattere industriale di via G. Mirri, attivando un mix funzionale nelle vecchie e nuove strutture. Un insieme di Piazze e spazi interstiziali tra gli edifici manterranno il carattere verde dell'area, rendendo le aree verdi più gestibili.

Nuove strutture per l'agricoltura urbana saranno inserite nella parte sud della fascia verde connesse con la nuova "piazza" adatta ad ospitare un nuovo mercato, spazi espositivi ed un incubatore di start-up innovative nelle strutture attualmente dismesse, attivando processi di riuso ed economia circolare.

Attraverso la trasformazione di alcuni edifici su via I. Pettinengo sarà inoltre possibile connettere via di Portonaccio con l'area di Galla Placidia.

Riferimenti



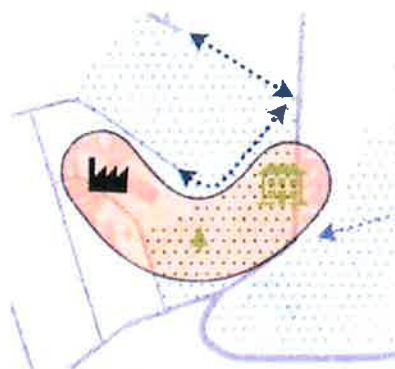
Fondazione Prada, Milano, OMA



FunenPark, Amsterdam, Van Dongen Architecten



Infrastrutture ed aree disconnesse



Riconnessione infrastrutture e tessuto



Nuove volumetrie, tessuto da ristrutturare percorsi e spazi pubblici

Quintiliani - Polo della ricerca

Nell'ambito Quintiliani lo sviluppo del piano dello SDO avviato oramai da decenni ha determinato allo stato attuale una struttura delle infrastrutture ben definita e prossima al completamento. L'idea di un polo monofunzionale come modello, guardando al futuro, risulta obsoleta e non sostenibile.

È auspicabile un approccio sostenibile su tutti i livelli, partendo da una multifunzionalità.

Obiettivo dell'intervento sarà considerare le aree verdi (est ed ovest) considerate marginali alle aree di concentrazione delle nuove volumetrie, come un elemento unico che si insinuerà tra i nuovi interventi costruiti, creando percorsi e spazi pubblici-privati interconnessi. Le grandi masse verdi ospiteranno strutture ed attività funzionali al nuovo insediamento e al tessuto esistente, come orti urbani, produzione di energia, stazioni di ricerca, impianti sportivi e intrattenimento.

Uno sviluppo su larga scala come l'area di Quintiliani richiede una certa forma di diversità e frammentazione nei futuri edifici, garantendo attraverso strutture flessibili, cambi di funzione futuri.

La diversità volumetrica e architettonica permetterà di "cucire" i nuovi volumi alla città esistente mantenendo il carattere variegato della città consolidata.

Nel nuovo insediamento polifunzionale è auspicabile la creazione di uno o più istituti di ricerca ad indirizzo ambientale, così da contribuire alla sostenibilità attraverso un uso sperimentale e dinamico delle aree verdi. La promozione dell'agricoltura urbana come motore economico sarà essenziale per avviare processi di economia circolare ed inclusione sociale.

Riferimenti



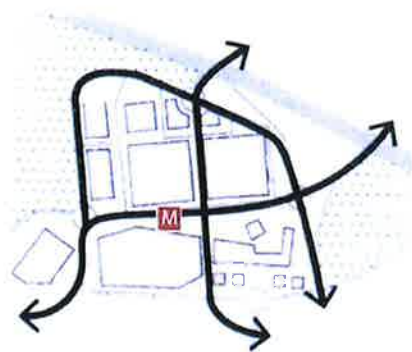
Office Park Munich, MVRDV



Superkilen, Copenhagen, BIG



Invasión Verde, Lima, Alva



Blocchi urbani impenetrabili che separano aree verdi



Permeabilità al verde e nuovi percorsi



Nuovo assetto spazi pubblici, volumetrie e connessione con aree verdi

Elenco Possibili Funzioni (Ambito Via Cupa)

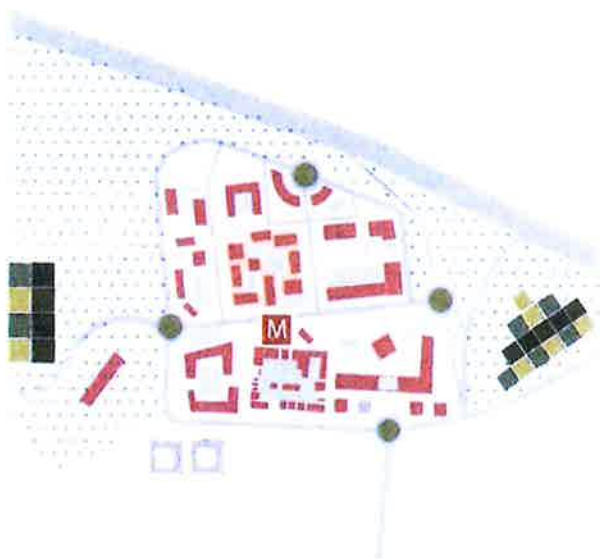
- Housing Sociale
- Residenziale
- Uffici
- Piccole attività artigianali\ retail
- Attivatori Sociali
- Spazi Culturali
- Promotori Attività ludiche sportive
- Ho.re.ca.

Elenco Possibili Funzioni (Ambito Via Galla Placidia)

- Agricoltura urbana
- Hub start-up innovative
- Market
- Spazi espositivi
- Promotori Attività ludiche sportive
- Centro riciclo/rifiuti
- Spazi culturali
- Housing Sociale
- Residenze collettive
- Residenze Private
- Uffici
- Ho.re.ca

Elenco Possibili Funzioni (Ambito Quintiliani)

- Campus Universitario e Università
- Uffici
- Agricoltura urbana
- Stazioni di ricerca
- Produzione Energia alternativa
- Spazi Culturali
- Promotori Attività ludiche sportive
- Residenziale ed edilizia pubblica
- Servizi pubblici
- Ho.re.ca
- Terrazze verdi



- Nuova costruzione-Mix funzionale
- Ristrutturazione e completamento - Mix funz

- Agricoltura urbana

Spazi pubblici- semi privati

Verde pubblico\arredo urbano

Parco e attività varie

Agricoltura Urbana

In questo contesto di integrazione funzionale trova spazio, il tema di una sostenibilità legata allo sviluppo di un'agricoltura urbana e peri-urbana. Si tratta di un approccio alla città estremamente innovativo che coinvolge settori professionali differenti oltre a generare lavoro e un forte input all'economia territoriale.

I soggetti coinvolti in tal senso sono molteplici, oltre ad agricoltori, agronomi, allevatori ecc. o alle piccole e medie imprese che trattano i prodotti in aree urbane e peri-urbane.

Obiettivo dell'intervento è integrare e rendere ben visibili le aree dove la pratica dell'agricoltura urbana si insedierà.

Benefits:

- creazione lavoro: avvicinare giovani verso l'agricoltura portando l'agricoltura nelle città, arginare la povertà delle periferie creando occupazione
- inclusione sociale: rapporto di quartiere e incontro
- salute: cibo km 0, agricoltura biologica
- sviluppo economia rurale: alternativa economica, auto sostentamento città
- integrazione territorio: integrazione aree rurali/città
- nuove tecnologie



Value farm, Shenzhen, Thomas Chung



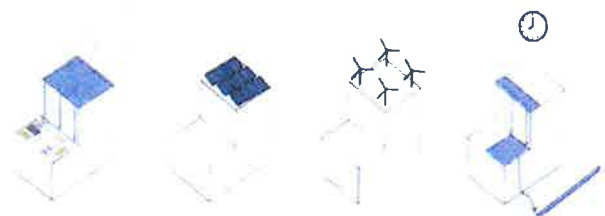
Urban farms, L'Aia, Space&Matter

Sostenibilità

La progettazione degli edifici e degli spazi aperti presta particolare attenzione al tema della sostenibilità ambientale e dello sfruttamento delle energie rinnovabili, oltre al contenimento e al riuso delle risorse disponibili.

Da un lato si procederà ad un'analisi delle componenti climatiche per la valutazione della disposizione planimetrica degli edifici e per l'organizzazione degli spazi esterni, sfruttando gli apporti energetici solari, l'ottimizzazione dell'illuminazione e della ventilazione naturale e integrando sistemi passivi come le serre solari, sistemi di accumulo del calore con funzioni di serbatoio termico, tetti giardino, ecc. con un sensibile risparmio energetico e un elevato comfort climatico.

Contemporaneamente la progettazione del verde privilegia un sistema diffuso per la mitigazione del microclima migliorando la salubrità dell'ambiente oltre a rendere il terreno permeabile. Altra azione importante della proposta progettuale sarà il recupero e riciclo delle acque, che verranno raccolte e incanalate attraverso sistemi di accumulazione tradizionali ed innovativi (es. waterplein).



Sistemi di accumulo acque e energie rinnovabili



Waterplein, Rotterdam, De Urbanisten

IV OBIETTIVI ed AZIONI

Obiettivo 1 - Soluzioni urbanistiche e Soluzioni architettoniche per il contesto di riferimento

Azioni:

- Previsione di riconnessione infrastrutturale nell'ambito di riferimento tra le varie polarità
- Progettazione urbana di spazi aperti (piazze, verde) interconnessi a prevalente carattere pubblico, intesi come centralità di quartiere e luoghi di aggregazione sociale
- Superamento dell'edificio a blocco monofunzione attraverso la frammentazione in architetture versatili, capaci di accogliere diverse tipologie di utenti e funzioni modificabili in modo flessibile nel tempo
- Conservazione della memoria percettiva volumetrica dei luoghi attraverso la riqualificazione di fronti stradali e profili urbani esistenti, laddove possibile.
- Compatibilità delle nuove edificazioni con le dimensioni volumetriche dei contesti di riferimento, proponendo soluzioni architettoniche contemporanee, incentivando l'uso del concorso di progettazione.

Obiettivo 2 - Miglioramento della qualità urbana ed ambientale, razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente ed alla riduzione del consumo di suolo.

Azioni:

- Alta permeabilità dei suoli, grazie alla previsione di edifici che si sviluppino in altezza, creando percorsi pedonali di attraversamento.
 - Concentrazione di aree a parcheggio, con autorimesse collettive contenendo i movimenti terra ed evitando interventi diffusi e frammentati.
 - Razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente
 - Mix funzionale di attività a sostegno della sostenibilità sociale ed economica degli ambiti urbani.
 - Attenzione per la progettazione degli spazi di connessione urbani, luogo di aggregazione, e dei percorsi pedonali e ciclabili che si snodano tra gli edifici.
 - Progettazione del sistema del verde, secondo le diverse gerarchie di pubblico, consortile e privato, spazi aperti tra l'edificato e piazze.
- È stato privilegiato il verde diffuso, articolato all'interno delle corti e tra i fabbricati, anche in quota, con la realizzazione di tetti giardino sia privati che aperti al pubblico

- Progettazione degli edifici e degli spazi aperti, con attenzione agli aspetti bioclimatici, e al contenimento dello sfruttamento delle risorse disponibili, attraverso uso razionale delle risorse locali, uso di fonti energetiche rinnovabili.

Obiettivo 3 - Rigenerazione, anche nell'ottica della rifunzionalizzazione, con particolare riferimento a destinazioni atte a generare occupazione.

Azioni:

- Riqualificazione, anche con la demolizione e la ricostruzione, di fabbricati esistenti, prevedendo un riuso con attività compatibili con lo sviluppo dell'imprenditorialità prevalentemente giovanile (hub start-up) sempre prevedendo micro ambiti urbani in cui far coesistere spazi dedicati alla residenza, alle attività sociali e lavorative e a servizi pubblici e privati.
- Recupero delle aree non edificate e parzialmente riuso di edifici dismessi per lo sviluppo di una agricoltura urbana e periurbana, quale strategia di per raggiungere l'obiettivo di nuclei urbani sostenibili.

Obiettivo 4 - Implementazione e/o potenziamento dei servizi pubblici e delle infrastrutture

Azioni:

- Potenziamento della rete di infrastrutture esistente attraverso ampliamenti per il trasporto pubblico
- Creazione di nuovi percorsi per la mobilità dolce (piste ciclabili, percorsi pedonali).
- Estensione di via G. Mirri e via L.V. Bertarelli a riconnettere via Galla Placidia.
- Passerella stazione Tiburtina-Quintiliani.
- Creazione di attivatori sociali e servizi nelle nuove aree di intervento.

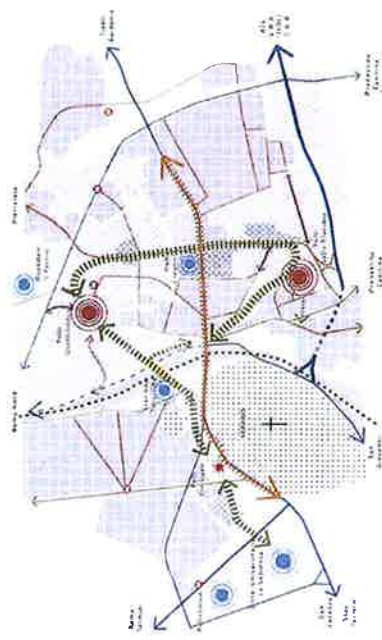
Obiettivo 5 - Carattere innovativo della proposta

Azioni:

- Frammentazione, flessibilità, multifunzionalità come strumenti di pianificazione.
- Co-creazione come metodo di sviluppo della città.



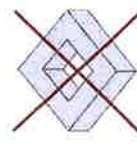
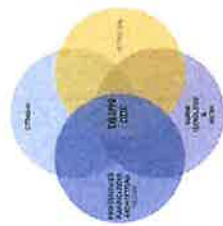
Lo sviluppo delle aree Quiriti-Cupa-Galla Placidia, 'mettera' a sistema interventi attualmente isolati attraverso un processo di riqualificazione dei due assi principali, ovvero Via Tiburtina e Via Galla Placidia-Via Durantini, connettendo sull'asse est-ovest l'area della città universitaria e del policlinico alla stazione tiburtina e sull'asse nord-sud la zona di portonaccio a l'area di pietralata. Il potenziamento dell'infrastruttura esistente attraverso la riconnessione di strade interrotte e l'uso di una mobilità alternativa 'perimetra' l'efficientamento dell'intero sistema tiburtino



Lo sviluppo e la trasformazione delle aree di Via Galla Placidia, Via Cupa e Quiriti sono di rilevante importanza per mettere a sistema l'ambito tiburtino in un quadro più ampio della città.

CO - CREAZIONE

L'uso di piattaforme diventa un nodo cruciale per collezionare dati che riguardano necessità, identificare problemi e promuovere campagne per agire in modo collaborativo



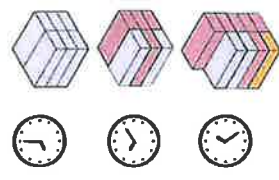
Frammentazione

Varietà come linguaggio per un ambiente dinamico e multifunzionale



Rete di spazi pubblici e verde

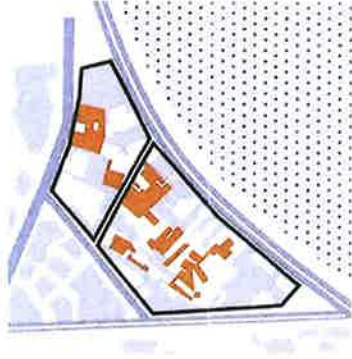
Mettere a sistema una rete di spazi pubblici, alcuni già esistenti, altri da creare e valorizzare



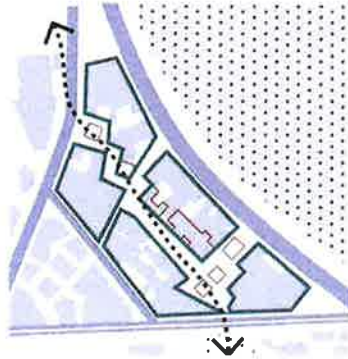
Flessibilità

Strutture in grado di soddisfare i futuri cambiamenti funzionali, sociali ed economici

Via Cupa - Cortile Urbano

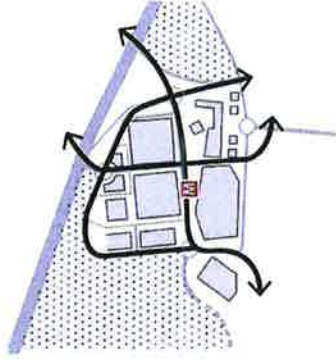


Via Cupa divide in due un agglomerato compatto dove capannoni in disuso ed edilizia spontanea dominano lo scenario...

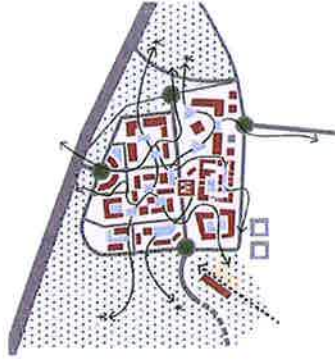


Mantenimento del fronte esterno e creazione di nuovi fronti interni all'agglomerato generando dei cortili interni e nuovi collegamenti con la città...

Quintiliani - Polo della Ricerca



Struttura delle infrastrutture ben definita e prossima al completamento. Le grandi masse volumetriche seguiranno tale struttura??



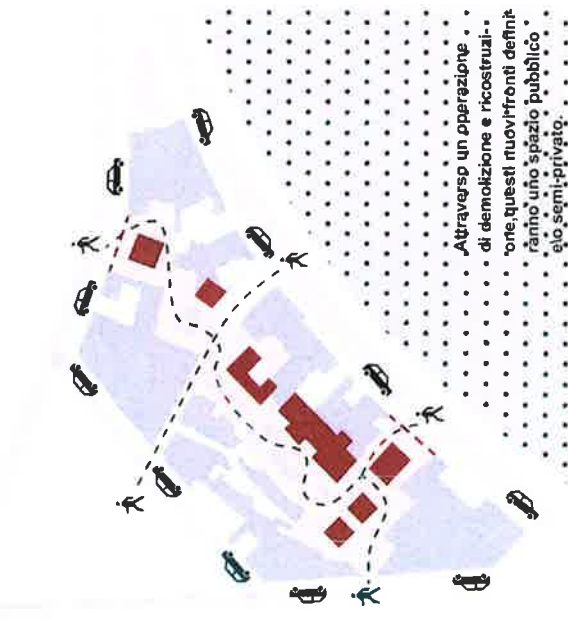
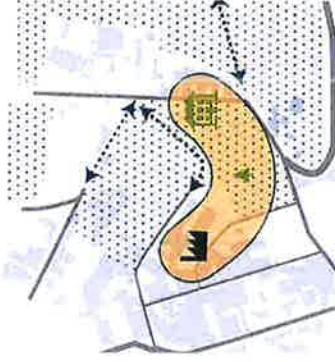
Aree verdi intese come un elemento unico che si insinuerà tra i nuovi interventi costruiti, creando percorsi e spazi pubblici-privati interconnessi...

Via Galla Placidia - Parco Innovativo

L'ambito Galla Placidia risulta attualmente diviso nettamente in tre da una fascia di verde in totale abbandono...



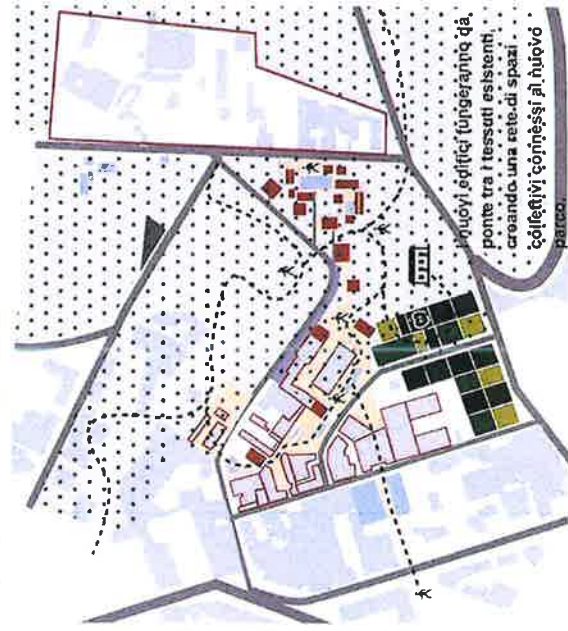
Connessione delle infrastrutture e dei tessuti esistenti...



Attraverso un'operazione di demolizione e ricostruzione, questi nuovi fronti definiranno uno spazio pubblico e semi-privato.



Le grandi aree verdi ospiteranno attività funzionali al nuovo insediamento e al tessuto esistente.



I nuovi edifici fungeranno da ponte tra i tessuti esistenti, creando una rete di spazi collettivi connessi al nuovo parco.

Via Cupa - Cortile Urbano

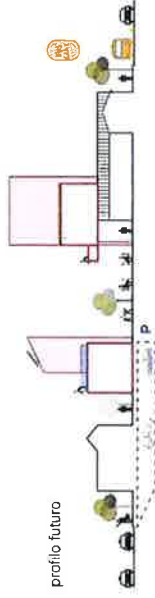


La nuova cubatura con i relativi premi derivanti dalla demolizione e riqualificazione di fabbricati esistenti si svilupperà in altezza aumentando la permeabilità del suolo.

profilo esistente



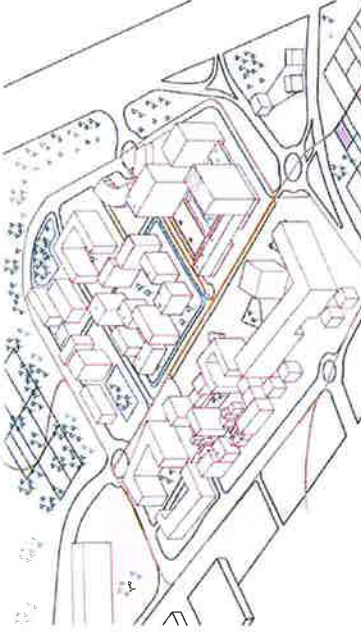
profilo futuro



Vista Cupa



Quintiliani - Polo della Ricerca



La diversità volumetrica e architettonica permetterà di "cucire" i nuovi volumi alla città. Frammentazione per accogliere spazi verdi per la collettività.



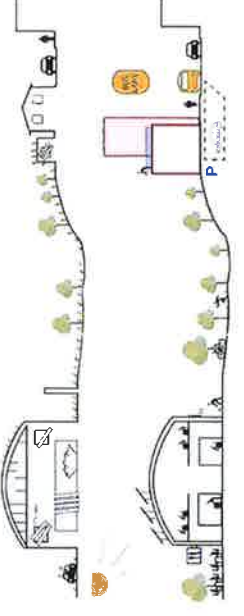
Vista Quintiliani



Via Galla Placidia - Parco Innovativo



Compatibilità delle nuove edificazioni con le dimensioni volumetriche dei contesti di riferimento.



Vista Galla Placidia



Proposta
di Andrea Pellegrino

Analisi di fattibilità economica di massima

riflessione per uno studio di sostenibilità'

L'immaginario progettuale si colloca all'interno di uno scenario di sicura evoluzione e complessità nel suo divenire, nel breve e lungo periodo, per tanto si insiste nella linea d'indirizzo di un *Piano da concertare ai diversi livelli di governo*, e chiaramente nel quadro generale di una *Valutazione Ambientale Strategica* implicita nel processo stesso di stesura del *Piano*, garantendo partecipazione e coinvolgimento attivo da parte dei differenti attori del territorio, le successive fasi di progetto con maggiore dettaglio dei piani sul territorio, saranno esposte non solo all'elaborazione progettuale di fattibilità tecnica ed economica, al fine della loro riqualificazione e riuso, in linea con le finalità e gli strumenti offerti dalla L.R. 7/2017, ma di una analisi di fattibilità generale per la gestione dell'intera area (analisi puntuali che prevederanno l'intervento dell'approccio LEED ed Itaca per le aree urbane, quest'ultimo espressamente indicato dalla normativa cogente della Regione Lazio).

Sarà l'avvio del Forum a determinare le fasi d'azione del *Piano Strategico Contro le Marginalità Metropolitane*, un'azione di Governo coordinata tra gli enti a livello municipale, regionale, e sovra-nazione, che coinvolgerà l'attenzione sugli interventi da svolgere lungo il corridoio ecologico da strutturare nelle diverse funzioni ed infrastrutture, attraverso il cuneo verde ad est che insiste direttamente nell'area del Tiburtino. La finalità generale di porre l'attenzione della pianificazione strategica della città di Roma nei confronti delle marginalità rispetto al tessuto urbanizzato consolidato verso l'orizzonte 2050, è chiaramente un'azione di governo che andrà orientato nell'ambito di uno strumento partecipato e concertato (da meglio definire in relazione allo strumento già fruito della copianificazione, e tra gli attori del territorio). Pertanto non si tratta in questa fase di esprimere una analisi di fattibilità di massima economica, ma più che altro una riflessione che possa orientare e divenire utile per un quadro generico delle fasi operative successive di concertazione, in cui si tenterà di applicare la *Valutazione Ambientale Strategica* al *Piano Strategico*¹, (*innovazione concettuale nel metodo di applicazione della VAS*) in coerenza con l'adozione della Direttiva 01/42/CE (meglio nota come Direttiva VAS).

¹approccio concettuale che ha visto il Comune di Crotone "Crotone Città del Mediterraneo – 10 miglia di storia", come il primo caso italiano, e di cui si farà ampio riferimento come guida e buona pratica per i contenuti teorici del lavoro proposto (di cui si riportano espressioni del documento, e chiave espressiva/semantica).

Pertanto il Piano da *concertare*, avendo effetti significativi sull'ambiente, sarà un quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti da sottoporre a Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), necessita di ottemperare ad una serie di condizioni di cui si estrinsecano gli aspetti salienti a chiarimento:

- *la valutazione ambientale deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa (art. 4);*
- *essa comporta la redazione di un "rapporto ambientale" e di una "sintesi non tecnica" del medesimo, dove siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente (art.5);*
- *la valutazione deve porre a confronto le possibili ragionevoli alternative (art.5);*
- *la procedura di valutazione deve basarsi sulla consultazione pubblica per la quale va predisposta un'adeguata diffusione dell'informazione (art.6);*
- *deve essere apprestato un sistema di monitoraggio e valutazione ambientale del processo di attuazione e revisione del piano (art.10).*

In Italia il sofferto percorso di recepimento della direttiva ha ottenuto una linea da seguire², e nel rispetto della ratio delle finalità si suggerisce di contestualizzare adeguatamente al caso del Tiburtino, con l'applicazione della VAS al Piano, attraverso azioni analiticamente corredate di un quadro sinottico della programmazione regionale e nazionale in fase di concertazione, in analogia a quanto sviluppato a Crotone. Si vuole indirizzare il Piano del Tiburtino attraverso un *Forum dello Sviluppo Strategico*, usufruendo di un quadro organico e implementabile delle fonti di finanziamento a cui si può fare riferimento per la sua attuazione, ed in relazione ad una azione programmatica generale, frutto di una analisi del contesto ambientale.

Si avvia la fase di scoping al fine di costruire una base di conoscenza comune di tutte le questioni ambientali che interessano l'area di studio ed individuare le principali criticità ambientali presenti, e contestualmente viene costruita la matrice ambientale. La struttura proposta, organizzata in indicatori, fattori, componenti e sistemi

²In Italia l'iter di adozione della Direttiva 01/42/ CE, si ha con il DECRETO LEGISLATIVO 16 gennaio 2008, n.4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 24 del 29.01.2008. Tale provvedimento, approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 21 dicembre 2007, apporta ulteriori modifiche al Codice dell'Ambiente (il D.Lgs 152/06), in particolare per le disposizioni relative alla VAS.

(ambientali e territoriali in genere), fa riferimento alle indicazioni della direttiva CE e ad esperienze consolidate di applicazione in Italia, adattate al contesto del Piano Strategico del Tiburtino da strutturare in linee strategiche, obiettivi e linee di azione desunte dalle indicazioni preliminari fornite in sede di formulazione del piano. Utilizzando lo schema delle matrici ambientale costruita nella fase di scoping viene elaborata una matrice di compatibilità globale in cui gli elementi del piano (a livello di azioni) vengono incrociati con i fattori ambientali. L'approccio qui proposto prevede uno screening iniziale teso a ridurre la complessità della matrice. "matrice di compatibilità ambientale", in cui i citati elementi strategici ed ambientali vengono ricondotti ad un unico schema di confronto, in analogia con le differenti esperienze italiane condotte in merito.³ Il Forum dello Sviluppo non limita alla redazione di semplici e inadeguate valutazioni costi/benefici, ma all'implementazione di studi di fattibilità quante saranno le azioni e i progetti che entreranno nel processo di attuazione. Il Piano fornirà alternative progettuali al fine di garantire al decisore pubblico elementi per la valutazione ed il confronto tra le diverse soluzioni, frutto di un costante processo di confronto, negoziazione, condivisione e partenariato.



La visione del Piano Strategico del Tiburtino, e come si costruisce

Il processo di pianificazione strategica ha, per definizione, la funzione di giungere alla formulazione di una Visione. Il metodo dell'inclusione alla base della formulazione della visione Il percorso ideale per la formazione di una visione strategica basata sull'inclusione dei soggetti, sviluppando attraverso tre importanti fasi:

³Si citano ad esempio: - Provincia di Milano (PTCP): matrici di controllo tra criteri di compatibilità ambientale e obiettivi del PTCP. - Regione Toscana (Regolamento di attuazione in materia di valutazione integrata): matrice di valutazione obiettivi ambientali e di piano. - Provincia di Prato (PTC): quadro valutativo (ambientale e progettuale). - Provincia di Salerno (PTCP): matrice di controllo obiettivi-strategie. - Provincia di Cosenza (PTCP): matrice di correlazione, che porta a definire per ogni fattore, criteri di compatibilità (o sostenibilità) ambientale.

1. la visione strategica come intuizione da arricchire mediante il coinvolgimento delle componenti attive del territorio; 2. la visione strategica in bozza, che serve di base al dialogo tra gli stakeholder e al lavoro comune dell'elaborazione del piano; 3. la visione strategica formalizzata in un documento approvato con cui si comunica la visione condivisa attraverso le azioni del piano e le attività di marketing territoriale. *Queste tre fasi si integrano con la sequenza di formazione del Piano Strategico come per l'esperienza "CROTONE CITTÀ DEL MEDITERRANEO – DIECI MIGLIA DI STORIA". La prima fase, iniziata successivamente alla decisione informale dell'Ente locale, di concerto con altri decisori pubblici e privati, di avviare un piano strategico, è stata caratterizzata dalle iniziative di coinvolgimento delle componenti attive della città. In questa fase, ha preso corpo una visione strategica iniziale, più parlata che scritta. La seconda fase, caratterizzata dalla definizione di una bozza della visione strategica, è iniziata con un periodo di discussione tra i decisori pubblici e privati intorno ai risultati dell'analisi di contesto. Il risultato di queste discussioni è stata la bozza della visione strategica iniziale, espressa in forma scritta in un documento di lavoro. Tale bozza è divenuta la piattaforma di incontro e confronto tra le diverse componenti del piano e ha necessariamente subito numerose integrazioni e revisioni nel corso di elaborazione del piano strategico. Nella terza fase del percorso si sono portate a sintesi le intese tra le diverse componenti economiche, sociali e istituzionali che hanno partecipato al processo di pianificazione e si è concordata, nell'espressione finale in forma scritta, la visione strategica che, ovviamente, rispecchia i contenuti operativi del piano. All'inizio del processo non ci deve e non ci può essere una chiara percezione dei contenuti della visione strategica più giusta per la città o il territorio in questione, ma ci deve essere la volontà di costruire una comune percezione dei problemi strutturali che la città ha di fronte a sé e delle ragioni per le quali tali problemi si sono presentati in quella determinata fase storica.*

Fondamentali caratteristiche della visione da costruire per il Tiburtino

Quanto ai contenuti, una buona visione strategica, così come può apparire solo al termine del percorso di preparazione del piano, possiede, tra le altre, sei fondamentali caratteristiche:

1. NODI CRITICI - è collegata in modo preciso ad alcuni dei principali nodi critici selezionati, sia dai tecnici che dai decisori pubblici e privati del piano, tra l'insieme

degli elementi fatti emergere dall'analisi di contesto, svolta come parte del processo di pianificazione strategica partecipata e condivisa;

2. INDIRIZZO - racchiude in sé l'indirizzo principale lungo il quale la città o il territorio in questione intende svilupparsi;

3. IDENTIFICAZIONE - ha caratteristiche specifiche per essere identificata e condivisa agevolmente, se non unicamente, con la città o il territorio in cui è stata prodotta;

4. COMPRESIBILITA' - contiene elementi razionali ma anche elementi emozionali, parla alla mente e al cuore, è corretta per i tecnici ma compresa anche dai cittadini ai diversi livelli;

5. CONCRETEZZA - è sufficientemente concreta da poter essere tradotta in linee strategiche, obiettivi e azioni puntuali;

6. COMUNICABILITA' - può essere espressa e comunicata in modo diretto, in poche parole e con l'ausilio di poche immagini, per una comunicazione e un marketing effettivi ed efficaci.

Per il Tiburtino è necessario generare un processo di partecipazione durante la costruzione del Piano, che denota l'emersione di una grande voglia da parte della cittadinanza di prendere parte al risveglio della città e del territorio. Pertanto si indirizza verso un *Piano comprensibile*, che in linea con l'esperienza di Crotone, non eccede in linguaggi tecnicistici e non produce immagini futuribili ma non condivise dalla popolazione. Il linguaggio semplice e discorsivo da utilizzare, risponde proprio alla necessità di definire uno strumento che non si conclude con la sua approvazione formale o con la sua sottoscrizione da parte degli attori del *Forum di Sviluppo del Tiburtino*, ma continua a raccogliere consensi ed attivare nuove e diverse energie proprio a partire dalla fase della sua attuazione. *Un Piano concreto*, che non cerca di nascondere i molteplici problemi della società insediata e dell'economia locale, ma punta su proposte e azioni che, anche se implicanti processi particolarmente complessi e costosi, siano realizzabili. *Un Piano comunicabile*, perché permette di selezionare pochi temi e progetti portanti, sui quali costruire l'informazione, la comunicazione e il marketing territoriale. *Un piano equilibrato*, costituito da un insieme di azioni a lungo termine, tese a modificare radicalmente le dinamiche di sviluppo del Tiburtino, in relazione alla città ed al territorio, di azioni a breve-medio termine, tese a conseguire concreti e tangibili miglioramenti nella qualità della vita dei cittadini, nella qualità urbana, urbanistica, edilizia ed ambientale tra il Tiburtino e la capitale.

Relazione

invito alla partecipazione

Siamo nell'epoca in cui le Città occidentali sono pianificate in modo scientifico cercando di risolvere problemi per vivere bene la contemporaneità, e quindi contestualizzando le ispirazioni teoriche utopiche frutto di materialismo dialettico¹ e contrasti attraversati negli ultimi secoli. Sono città concepite con processi chiari e razionali, consapevoli che la loro forma e strutturazione ereditata, è frutto di un processo storico unico, spesso basato su teorie normative legate al cosmo². Nel nostro occidente è spesso il materialismo a determinare e rappresentarsi nella forma urbana, tra utopie e rivoluzioni che si proiettano su modelli che svaniscono dopo il compimento della presa di potere, e senza sapere come riprogettare la città in risposta alla qualità, all'accessibilità di uno spazio urbano per le persone che ne fruiscono (ambito nel quale ormai la scienza dell'urbanistica si concentra in *dibattito costruttivo* nel mondo contemporaneo).

Come decanta il pensiero Lynchiano³ riguardo alla qualità per uno spazio urbano:

- non è la forma ad incidere sulla funzionalità per chi ne fruisce, "*anche uno slum può essere vitale*";
- l'ambiente non influenza sulla felicità dell'individuo;
- pensare sovra-culture per una città non è pensabile perchè ogni cultura crea i suoi spazi e luoghi;
- la società disegna l'ambiente e non il contrario;
- in una città non c'è nessuna relazione col pubblico interesse, perchè esistono pluralità d'interessi, e nella forma della città si possono analizzare i fenomeni, cercando delle soluzioni agli impatti;
- l'approccio normativo su questioni estetiche per la città sono inutili, perchè sono questioni d'arte;
- la forma urbana è complessa perchè fenomeno naturale, difficile da analizzare come i valori degli uomini.

¹Materialismo dialettico *Lefebvrano* relativo ad *Henry Lefebvre*

²molte di queste metodologie sono state sviluppate in Cina ed India e con tracce successive in altre parti del mondo, o banalmente disegnate in relazione al moto del sole, in altri casi le città sono processi di spazi frutto di riti sacrali, riti cerimoniali e/o pseudo scienze. Teorie molto complesse in Egitto, medio oriente, e nella Roma etrusca.

³*Kevin Lynch* in *Progettare la città La qualità della forma urbana*, in particolare risulta interessante rileggere riguardo alle *Tre teorie normative*.

La città è quindi un complesso di dinamiche, scontri, critiche, polemiche, o incontri e buone azioni tra uomini in cui è preminente l'analisi dello *spazio sociale*, determinante importante per la *Vita e morte delle grandi città*⁴ come Roma.

Il *discorso*⁵ (inteso anche come paesaggio con testi, musica ed immagini), è avviato nei luoghi fisici e non dediti a problematiche sociali, è ormai avviato (in modo anche maturo) sull'*Accessibilità delle metropoli*, e su questo tema la Capitale può lanciare la sua sfida verso il 2050.

Roma è una città dal nucleo storico con un passato dal potere importante, e con una forte personalità nella sua area urbanizzata consolidata, che ha sicuramente inciso profondamente sulla sua strutturazione *radiocentrica*⁶, tipico di tutte le città medio grandi con un centro molto forte, che si sono rapidamente ingrandite.

La città storica come quella consolidata, è aperta alla fruizione globale (una capitale dell'umanità), con difficoltà strutturali di sistema nell'aprirsi verso una connotazione funzionale policentrica (e/o multinucleare), in modo da rammentare differenti identità costituite oltre la città consolidata, e da riconnettere in un sistema generale di funzioni, garantendo la caratterizzazione delle proprie, e quindi superando per le prossime generazioni la connotazione *Afocale*. Cedendo la fruibilità del centro della città allo scenario internazionale in modo da poterla arricchire di scambi culturali più che economici, è possibile cogliere come opportunità di sviluppo profondamente legata al turismo sostenibile, la riconnessione delle periferie attraverso un sistema di relazioni naturalistiche e culturali nelle prosecuzioni verso l'esterno dei *cunei verdi*⁷, che garantiscono spazi aperti di osmosi relazionale in luoghi aperti, in modo da facilitare tra le aree antropizzate, la cura preventiva delle criticità relative:

⁴Jane Jacobs ha scritto in merito un'opera dal titolo "*Vita e morte delle grandi città*", anche se impostato sulle città americane, delinea molto bene la strutturazione semantica su cui il dibattito tecnico-scientifico è inquadrato negli ultimi decenni, grazie ad un contributo critico, carico di elementi assolutamente poco retorici, ma pragmatici e ricco di tecnicismi e riflessioni profonde.

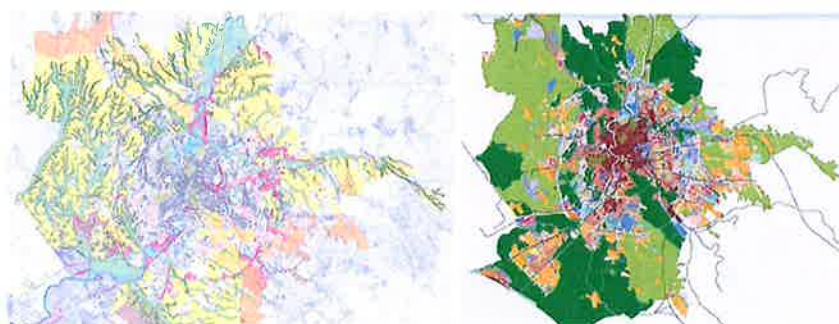
⁵the discourse of the landscape in the Foucaultian meaning of the term "discourse"; in << A LANDSCAPE IS A LANDSCAPE IS A LANDSCAPE...>>) by Michael Jakob in second chapter of "*Il Paesaggio*".

⁶La forma a stella è la più adeguata per garantire fluidità alle città con un centro forte a connotazione radiocentrica.

⁷Per approfondire si consiglia di leggere "*Theory of city form, past and present*", in cui si possono apprezzare i Cuneo Verdi nelle città di Washington, Copenhagen, e Mosca, di quest'ultima è percepibile l'impronta dei Cunei Verdi nel disegno per il piano generale presentato a Mosca nel 1971.

- alla intersezione con i raccordi stradali (in particolare il GRA);
- dispendio economico importante nel mantenere adeguati servizi per gli ampi spazi verdi attrezzati, che non trovano facile gestione all'interno di economie capitaliste⁸.

Estratto SISTEMA PAESAGGIO e SINTESI PRG ROMA⁹

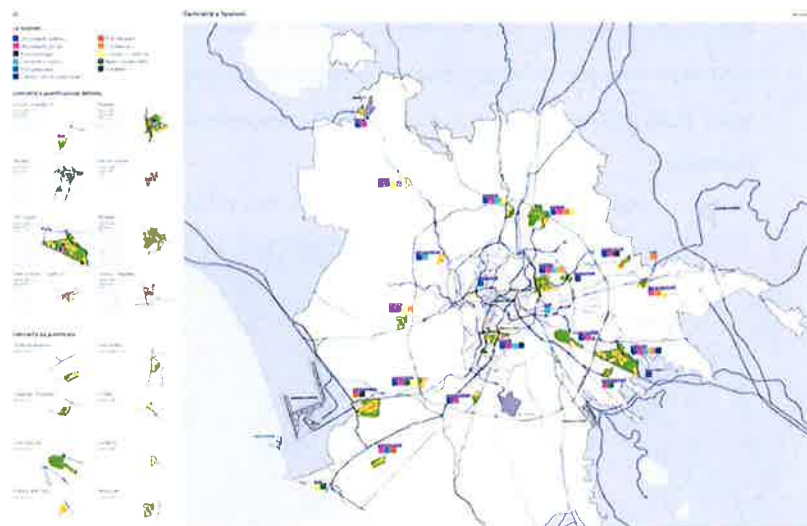


Nella visione quindi di andare verso una città policentrica e capace di offrire servizi adeguati in tutte le aree della città con l'abbreviazione degli spostamenti casa-lavoro e garantire piacere nel muoversi, anche come momento sociale, lungo percorsi in cui vi siano punti d'interesse, creando momenti di vitalità con i vicinati, ed allo stesso tempo aprire verso il territorio la città attraverso i cunei verdi che divengono porte naturali verso i parchi regione.

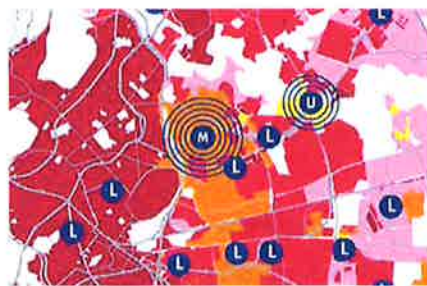
In questo scenario, l'infrastruttura ecologica è funzionale alla città, a garanzia di adeguate *porte d'accesso*, ed il *Tiburtino* (inteso come l'area del V Municipio) svolge il suo importante ruolo ad est della città. L'identità dell'area svolge anche un ruolo comunicativo importante per un *messaggio di cambiamento* verso una *Capitale plurale ed accessibile*, con un intervento strategico su di un tassello nevralgico per le proiezioni future di sviluppo sostenibile della città metropolitana, aprendo ad un *discorrere* all'interno di un *tassello pilota del policentrismo romano*, attraverso il dialogo internazionale in un'area forum dedicata all'accessibilità ed alla pluralità, un dibattito aperto alle declinazioni differenti di *Accessibilità*: merci, servizi, affetti, risorse e vitalità, informazione ecc.

⁸Le politiche di gestione tra città storica e cunei verdi potrebbe avere una politica d'indirizzo di riequilibrio tra i tessuti, e gestione congiunta in modo da armonizzare le proiezioni d'ingresso delle economie verso il centro storico, e le spese verso le aree verdi da gestire ed attrezzare.

⁹Tutte le immagini a seguire sono estratte dal PRG di Roma.



L'occasione da perseguire è quella di riequilibrare le funzioni della città garantendo



assunto dal tassello del V municipio Tiburtino nel quadro delle analisi relative ai Progetti strutturali all'interno del PRG, ci guida verso una programmazione dell'area capace d'essere plastica in relazione al

sostenibilità attraverso un policentrismo calibrato alle necessità di una città globale. In questa direzione si inserisce l'immaginario di un'area Forum mirata aperta anche al dibattito internazionale, in modo da rafforzare il sistema delle centralità metropolitane. Il ruolo già

Oltre alle Città, il Piano individua i "Progetti strutturali" che comprendono le "Centralità urbane e metropolitane". Esse configurano una struttura urbana policentrica incardinata sui nodi di scambio intermodale, i punti di massima accessibilità del sistema della mobilità urbana e metropolitana. Le centralità rappresentano i nuovi poli della riorganizzazione alla grande scala della periferia, le "iniziatori di funzioni forti" che garantiscono l'imeso "dall'alto" dei processi di riqualificazione.



Centralità di settore urbano

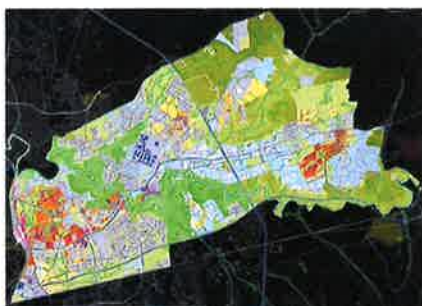
Aldia, Madoletta, Asola, Mugello, Anagnina, Inghilterra, Lariano, S. Maria Mammola, S. Maria della Pietà, Cava Ruffa, Torre Spaccata, Massima, La Sapienza.



Centralità di livello metropolitano

Buffetti, Tor sul Tevere, Grotte di San Giovanni, Magliana, Pila, Roma, Colonna, Fregene, Ponte di Nona, Lido di Ostia, Tor Vergata.

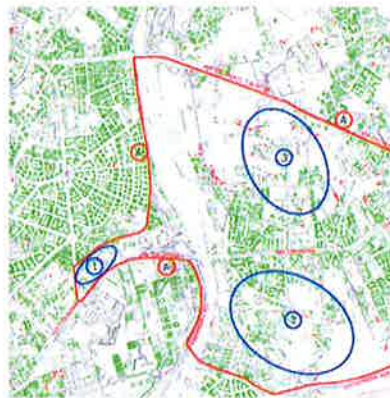
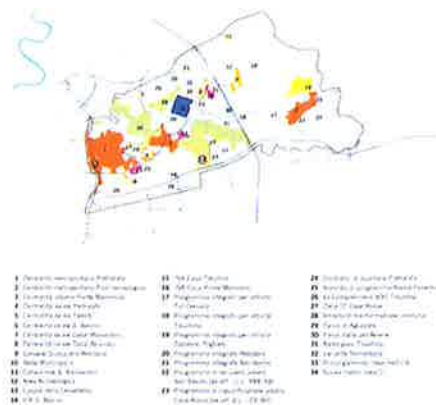
Le centralità si connettono funzionalmente con quelle esterne dei comuni contermini.



territorio circostante, tra centralità di settore metropolitano/urbano e redistribuzione/riorganizzazione del mosaico delle funzioni nelle centralità locali, in modo da creare osmosi e vitalità dei diversi luoghi, con un raccordo chiaro

in termini di mobilità integrata e fruibilità di uno spazio ricco di diversità e caratterizzazioni rafforzato dalle Centralità Metropolitane ed Urbane di Pietralata, del Polo Tecnologico, e Ponte Mammolo, ma che soprattutto proietta la città ad una apertura verso il territorio attraverso le identità di Tiburtino, di Ponte Mammolo, e ICP San Basilio, e Casale della Cervelletta, ed i Parchi di Aguzzano, e di Valle dell'Aniele. Una proiezione di sviluppo

Legenda dei luoghi



Quartiere INA Casa Tiburtino. Inquanto memoria e processo storico fondamentale per la riorganizzazione

sostenibile a cui dare valore sostanziale per armonizzare la naturale apertura della capitale al territorio, attraverso la rivitalizzazione e strutturazione del frammentato corridoio ecologico esistente. Anche col lavoro di "rammento identitario del territorio" necessario nella riorganizzazione degli spazi, facendo buon uso del patrimonio storico del



di uno spazio sociale nevralgico nella ricomposizione policentrica della capitale (approccio aristotelico alla complessità di uno spazio sociale della città)¹⁰.

¹⁰ispirazione alle greche polis-città, in cui ogni "area città" ha una sua autonomia in coerenza con lo spazio-città della Capitale, in ogni area della città i singoli individui sono stimolati all'azione «politica» (all'arte di governo), il Tiburtino è una delle polis, quest'ultima somma delle parti della comunità. Una totalità come sequenza temporale che ne costituisce la «forma»,

Attraverso il Tiburtino il cittadino romano può essere (per essenza) aperto alla polis, esistendo in senso pieno con realizzazione nella polis. Soprattutto nel quadrante est (da sempre il più urbanizzato) questo tipo d'intervento è efficace per un percorso che può evitare estraneità (apolis o apolide) e pericolosi fenomeni di disoccupazione che frantumano il centro con la periferia, generando una barriera fisica e sociale. Il Tiburtino è una zona cruciale di riconnessione (quasi sempre caratterizzata da indici di densità bassissimi) che può garantire il rallentamento di indesiderati effetti sociali, con buone ricadute per l'organizzazione spaziale e funzionale, collocando bene l'intervento all'interno del V Municipio, che nella sua complessità rappresenta una cerniera di riassetto per l'inarrestabile processo di avanzamento dello sprawl sull'agro romano. Pertanto gli interventi che si andranno ad ipotizzare in termini di nuova distribuzione delle funzioni sono indicativi e da equilibrare in fase successiva attraverso strumenti di pianificazione sovracomunale, come meglio descritto all'interno della *"Analisi di fattibilità economica di massima, riflessione per uno studio di sostenibilità"*. Il lavoro è quindi da intendere come orientativo per l'innescare di un processo di partecipazione, nella logica di sistema e funzionamento di una già complessa e frastagliata struttura urbana, con il coinvolgimento della governance a diversi livelli di pianificazione e concertazione, facendo leva sul ruolo identitario del Tiburtino nel percorso verso est del telaio ecologico/culturale in relazione all'infrastruttura metropolitana di collegamento principale, a garanzia e sopravvivenza delle attività agricole nella cintura verde romana, ed al rallentamento di residenzialità costrette fuori dal GRA.

Mentre gli interventi proposti verso il centro della città romana, hanno il ruolo di riconnessione rispetto ai progetti già in programmazione, ma soprattutto nel quadro delle relazioni da rafforzare e raccordare attraverso una adeguata analisi e riorganizzazione dell'accessibilità/intermodalità. Riflessione da mirare nell'area oggetto di studio, adiacente ad ovest al nucleo urbano consolidato e sotteso dalla prima maglia dei trasporti convergente dal GRA. Un lavoro di analisi profondo che dovrà armonizzarsi col quadro di riferimento fornito all'interno della guida alla

pertanto questo tassello importante di Roma si pone come espansione e prolungamento quantitativo e qualitativo di crescita in unità organica a cui si tende spontaneamente alla determinazione della "forma" e della "legge" (determinazione di polis in relazione ad uomini liberi, col riconoscimento reciproco tra cittadini).

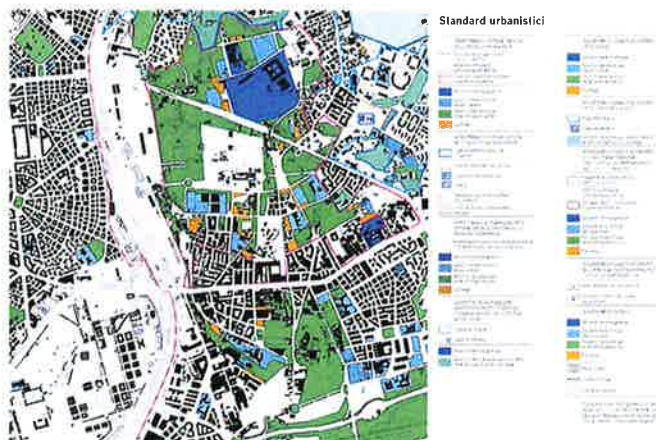
progettazione delle infrastrutture per la mobilità all'interno dello strumento urbanistico di Roma (*Guida alla progettazione delle infrastrutture per la mobilità*).

Il mosaico delle nuove distribuzioni funzionali espresso all'interno delle tavole,

sicuramente andrà in aderenza, e nei tempi della riorganizzazione dello strumento urbanistico al quale armonizzarsi nelle azioni, sedi, tempi della concertazione democratica, con il coinvolgimento opportuno delle strutture governative preposte.

Pertanto nella strutturazione delle azioni di governo si terrà presente¹¹:

- degli standard urbanistici attuali, in particolare per la Città "Della Trasformazione" nel nuovo PRG;
- degli elementi strutturanti esistenti e di progetto del V° Municipio;
- di quanto pertinente in conferenza di copianificazione;
- della rete ecologica
- dei sistemi e delle regole;
- del Sistema insediativo e dei 5 diversi sub-sistemi.



Gli interventi previsti riguardano la sostanziale apertura dell'area oggetto di analisi alla città consolidata, attraverso una promenade verde di mobilità

dolce, alla quale si interseca perpendicolarmente altrettanta soluzione modale di livello inferiore, entrambe le connessioni daranno spazio attraverso tunnel, alla

¹¹Le immagini della pagina presente e quelle a seguire sono estratte dal PRG di Roma, e compaiono in ordine di citazione nel testo.

pag. 8

La riorganizzazione delle aree residenziali in relazione alle nuove funzioni attrattive, è impostata in modo da garantire vivibilità su differenti livelli di reddito, permettere una reale capacità dell'area di supportare attività lavorative, e residenzialità permanente diffusa¹³. La programmazione degli interventi dovrà entrare in armonia e nei tempi della concertazione, con l'evolversi delle progettualità previste negli ambiti di valorizzazione all'interno delle Norme



Tecniche Attuative (Appendice 1) del PRG, che insistono in aderenza diretta con l'area C3 e C10 in Via Tiburtina, Viale delle Provincie, e Via C. De Lollis, per poi intervenire dalla città consolidata in proiezione verso la Città storica.

Le nuove funzioni legate alla ricerca, sono pensate nell'area d'intervento in perfetta aderenza con quelle in prossimità nella città consolidata, andando a rafforzare la funzione generale delle attività universitarie/sportive, e quindi di rammento con le azioni previste dalle NTA, e consolidate dalla nuova relazione modale ecologica, che ben si rapporta con le già previste azioni di riqualificazione delle aree verdi.

Nel complesso la proposta vuole essere una riflessione sostanziale al dibattito *Piano-Progetto*, cercando di superare la retorica della copianificazione, ed innescando un dibattito sull'area del Tiburtino, momento di analisi per una matura *Pianificazione Strategica orientata all'accessibilità ed al turismo sostenibile*.

¹³In modo da frenare una speculazione non controllata che possa intaccare le potenzialità di turismo sostenibile rafforzate dalla connessione ecologico/culturale est-ovest, nonché di vitalità frutto di uno sviluppo endogeno dell'area, in relazione alle nuove funzioni attrattive create.

Immaginario macro-temporale

FASE 0 - Concertazione del progetto nella ratio della copianificazione tra gli enti del territorio, con il coinvolgimento dal basso degli operatori locali che hanno dimostrato progettualità sostanziale o formale attraverso la strutturazione di laboratori partecipati (con un sistema di incentivazione ponderato), strategia che permette di individuare e mappare in modo organico gli interessi e le capacità operative nell'area (termine ideale 2019);

FASE 1 - Analisi di fattibilità tecnica e finanziaria con approccio VAS;
e la Rielaborazione dell'idea progetto con il coinvolgimento degli enti del territorio che gestiranno l'intervento (termine ideale 2020);











FASE 2 - Apertura del progetto di rigenerazione dell'area alla finanza privata anche internazionale con il controllo del governo nazionale a direzione regionale, analisi dei portatori d'interesse sull'area e permeabilità degli operatori in una logica di sostenibilità ambientale e culturale, stesura protocolli d'intesa tecnici ed economici tra governo del territorio ed operatori privati (termine ideale 2022);

FASE 3 - Redazione di un masterplan definitivo da parte degli operatori (Pubblico/Privati) ed acquisizione progetti preliminari sulle diverse zone dell'area, attraverso concorsi aperti premianti il coinvolgimento di operatori/professionisti locali ed affidamento livelli successivi di progettazione, fino al progetto esecutivo (termine ideale 2024);

FASE 4 - Gare d'appalto per la realizzazione delle opere ed assegnazione dei lavori (termine ideale 2026);

FASE 5 - Inizio e fine lavori con sistema di incentivazione ponderato in relazione agli accordi presi durante la concertazione Pubblico/privata nella fase 3 (regime di sostegno fino al 2050).

[illegible]

-  **Area topico dell'area urbana**
-  **Crisi storica da icompetitive**
-  **Cueto verde e icompetitive fluviale Est**
-  **immaginario Corrido verde**
-  **Località Cultur - Estoratori perca art-puro e stopo promissive est ovest**
-  **Problemi culturali - Estoratori repubblicani e stopo del TSO**
-  **Problemi ecologici e icompetitive** **Parlino bord Sud**
-  **Promissive ecologia culturale e icompetitive** **Dalla storia i profits con spaurita ad Est**
-  **Qualitativo e stopo proprio Culturati**
-  **Risposta ecologica con una democrazia Culturale**

3

Progetto realizzato da:

- ACER Associazione Costruttori di Roma e Provincia ed in particolare da:

Giuseppe Tripaldi - *Direttore Generale*

Pierluigi Cipollone - *Dirigente Ufficio Edilizia Privata e Urbanistica*

Maria Grazia Farruggia - *Responsabile Ufficio Comunicazione*

Federico Antinucci – *Responsabile Ufficio Logistica e Acquisti*

Viola Del Monte - *Funzionario Ufficio Edilizia Privata e Urbanistica*

Carla Biot - *Segreteria organizzativa*

Patrizia Rosa - *Segreteria organizzativa*

Stefania Scarfagna - *Segreteria organizzativa*

- ATON Immagine e Comunicazione Srl