Students Reinventing Cities

Spazi aperti del polo culturale e sportivo Tufello, Roma

Via Monte Cardoneto

Inserito tra via di Val Melaina, via delle Vigne Nuove e viale Jonio, a nord della Città giardino di Montesacro, il quartiere Tufello si trova nel quadrante nord-est di Roma, all'interno del III Municipio. La dotazione di servizi nel quartiere è appena sufficiente a garantire gli standard per i residenti e lo spazio pubblico esterno risulta poco strutturato e soprattutto permeato e occupato totalmente dalle auto.
L'area di progetto, nella zona sud-est del quartiere, coinvolge una serie di edifici scolastici e per attività culturali e sportive concentrati in pochi isolati vicini tra loro.
Data la compresenza di più funzioni e dotazioni pubbliche, l'obiettivo del progetto è creare una sinergia che permetta usi molteplici e che - attraverso la continuità degli spazi - permetta un attraversamento interno degli isolati, valorizzando da una parte i percorsi di mobilità lenta e pedonale e dall'altra recuperando luoghi che, anche per la natura geomorfologica del quartiere, risultano poco permeabili.
La necessità di una valorizzazione dello spazio aperto coniugando vivibilità urbana, sostenibilità ambientale e resilienza climatica in risposta alle mutate condizioni socioeconomiche e climatiche è strettamente allineata agli obiettivi nell'ambito del Progetto Horizon Europe ReGreeneration, che include interventi proprio nel quartiere Tufello in collaborazione con C40 Cities.
Anche tramite interventi di urbanistica tattica, si punta a riscoprire la centralità dei luoghi e l'identità del quartiere, proponendo un rinnovato sistema di relazioni dove passeggiare, trovare spazi organizzati per l'incontro e il gioco ed eliminare il più possibile le barriere che impediscono la permeabilità per contribuire a re-immaginare il Tufello come un quartiere più vivibile, inclusivo e resiliente.



Figura 1 – l'ambito urbano Tufello

Area: L'area di circa 7 ettari si sviluppa ai margini dell'altopiano sul quale si è costruito il quartiere nella prima metà del '900.

Informazioni principali: Nel quartiere Tufello risiedono circa 14.000 abitanti con una densità abitativa di 161,5 ab/ha. La popolazione anziana è prevalente. L'indice di vecchiaia (over 65/under 15) è 2,3. L'età media si attesta intorno ai 48 anni. Il numero di stranieri (9%) è in linea con i valori comunali.

Ambiti prioritari e aspettative
Le proposte dovrebbero orientarsi a: · mettere in relazione i servizi e le attrezzature pubbliche esistenti;

- trasformare le aree esterne oggi colonizzate dalle auto in nuovi spazi pubblici;
- creare la possibilità di una nuova percorribilità interna degli isolati che permetta la realizzazione di nuovi spazi di sosta e di relazione;
- favorire l'accessibilità all'entrata superiore della stazione metro;
- programmare interventi di urbanistica tattica per la condivisione e l'anticipazione delle scelte progettuali.

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo



Figura 2 – vista da sud. In basso il tracciato di viale Jonio che delimita il quartiere

Il quartiere Tufello è ricco di luoghi di interesse storico e culturale che caratterizzano l'identità territoriale e la memoria collettiva dei suoi abitanti. Sorta come borgata secondo le previsioni del Piano del 1931, l'insediamento era destinato ad accogliere gli abitanti del centro storico sfrattati dalle zone di piazza Navona, via delle Botteghe Oscure e Borghi e per i primi cittadini rimpatriati dalla Francia a seguito della guerra. Il nome deriva dal rilievo di roccia tufacea su cui giace, mentre il resto della toponomastica richiama elementi di geografia fisica: monti, valli, mari e isole. Di forma pressoché triangolare, il quartiere è delimitato da via di Val Melaina – via G. Conti e da via delle Vigne Nuove ai lati e da viale Jonio a sud, che, insieme alle valli che definiscono la collina tufacea, rendono il quartiere circoscritto e ben riconoscibile, tanto che tali margini sono ben visibili ancor oggi e percepiti dagli abitanti come i limiti del quartiere.

A partire dalla prima metà del '900, nella parte a sud in continuità con l'espansione della Città giardino, si inizia a realizzare un insediamento compatto costituito da isolati regolari che definiscono uno spazio pubblico prevalentemente utilizzato come tracciati urbani. Intorno agli anni '70, l'espansione dell'edificazione pubblica verso nord (Piano di Zona Vigne Nuove) fa riferimento a un modello insediativo totalmente differente che articola lo spazio pubblico all'interno di tre macro-edifici, lasciando alle strade solo la funzione di sosta e transito per le auto.

Pur trattandosi di interventi di edilizia pubblica, la qualità dell'edificato risulta complessivamente buona sia per il linguaggio architettonico delle tipologie edilizie sia per gli spazi pertinenziali a verde. Tuttavia, permangono criticità significative a livello manutentivo e gestionale, che hanno contribuito nel tempo alla comparsa di fenomeni di degrado. Anche sul fronte del sistema delle strade e delle piazze si rileva la presenza di uno spazio pubblico poco strutturato e occupato totalmente dalle auto, riconducibile, da un lato, alla carenza di aree di parcheggio pertinenziali per molti edifici e, dall'altro, alla monofunzionalità delle strade, dei marciapiedi e delle aree di sosta - persino nelle zone a nord del quartiere, dove i parcheggi pertinenziali sono presenti.

La gerarchia dei tracciati è tuttavia un elemento di forte identità del quartiere: la maggior parte dei flussi di traffico si svolge lungo le viabilità marginali via di Val Melaina, via

Giovanni Conti, via delle Vigne Nuove e viale Jonio, mentre l'attraversamento del quartiere si concentra quasi esclusivamente lungo l'asse alberato di via delle Isole Curzolane che rappresenta la strada principale di ingresso.

Il quartiere è servito direttamente dalla rete metropolitana attraverso la fermata Jonio della linea B1 e a poca distanza dalle ferrovie regionali attraverso la stazione di Nuovo Salario dove effettua fermata la linea FL1, in collegamento con l'aeroporto internazionale di Fiumicino. L'ambito è maggiormente accessibile grazie al servizio capillare offerto dalle linee bus express (linea 90) su gomma che percorrono gli assi principali del quartiere, garantendo un collegamento diretto con la Stazione Termini.



Figura 3 – vista da nord: in primo piano il quartiere di edilizia pubblica di Vigne Nuove

L'ambito del Tufello è stato oggetto di un Programma per la Città dei 15 minuti avviato dall'Amministrazione capitolina che, sulla base degli obiettivi prioritari espressi dai Municipi, ha portato alla redazione di un Masterplan dell'ambito urbano che ha individuato gli assi prioritari di intervento e un set di progetti che potranno essere sviluppati sulla base di successivi approfondimenti e fonti di finanziamento.

Il percorso di "rigenerazione" ipotizzabile per quest'area rappresenta un'opportunità per mettere in atto gli indirizzi della Giunta Capitolina per ripensare l'ecosistema urbano secondo una visione di città policentrica, accessibile e sostenibile, con unità di vicinato dotate di servizi di prossimità raggiungibili a piedi e in bicicletta nell'arco temporale di 15 minuti.

All'interno degli interventi da realizzare nell'ambito del Programma, il DIP, Documento di indirizzo alla progettazione indica come elemento centrale la scuola, intesa nel suo concetto più esteso ed inclusivo di incubatore dal punto di vista culturale e sociale nel ridisegno della città di prossimità e motore di trasformazione per i quartieri.

I principali obiettivi definiti nel Masterplan Tufello sono così riassumibili:

- creazione di una rete di spazi pubblici integrati e accessibili a tutti secondo il modello della "città dei 15 minuti";
- ridisegno delle aree di bordo come innesti ad elevato valore ambientale nel tessuto urbano mediante la trasformazione degli spazi pubblici di relazione; · valorizzazione dei luoghi urbani costruiti e non mediante riuso (ad alta efficienza

energetica) e introduzione di nuove destinazioni integrate con il tessuto esistente; · ampliamento dell'offerta di attività culturali, formative e del tempo libero, nelle strutture esistenti e garantire massima flessibilità di utilizzo.

- superamento delle barriere fisiche e infrastrutturali attraverso soluzioni che privilegino la connettività pedonale e la mobilità dolce, l'accessibilità e la sostenibilità;
- ampliamento degli spazi pubblici esterni ai servizi e valorizzazione delle piazze e delle risorse storico – ambientali esistenti;
- riorganizzazione della viabilità per realizzare isole ambientali, concentrando le auto e realizzando reti di connessione dolce e spazi pedonali.

Le azioni progettuali prioritarie per il raggiungimento degli obiettivi riguardano:

- la qualità del suolo tramite la sua de-sigillazione;
- il recupero degli spazi verdi e permeabili da restituire al quartiere, contenendo l'effetto di isola del calore;
- la riorganizzazione della gerarchia dei flussi, privilegiando le percorrenze pedonali e proponendo soluzioni che possano incrementare la sicurezza e l'accessibilità alle principali attività, soprattutto commerciali, che specializzano la zona.



Figura 4 – vista sul polo delle attività culturali e sportive

Tra gli ambiti di intervento previsti dal Masterplan, riveste particolare importanza lo sviluppo di una Rete di interconnessione pedonale che, attraverso la selezione dei luoghi centrali e dei potenziali tracciati di collegamento, sia in grado di dare continuità alle relazioni tra le parti, garantendo la qualità e la sicurezza delle percorrenze pedonali.
Nell'ambito del Tufello questo obiettivo coincide con la presenza di una serie di edifici scolastici e polarità culturali e sportive (centro Detroit e piscina) concentrate in pochi isolati vicini tra loro.

Attualmente questi isolati, i cui fronti sono liberi dalla cortina degli edifici, si presentano però chiusi verso l'esterno da recinzioni, barriere geo-morfologiche, viabilità carrabile e parcheggi su strada. La presenza predominante delle automobili in transito e in sosta sulla viabilità carrabile unita all'assenza di percorsi pedonali e ciclabili alternativi che agevolino l'accesso ai servizi e rendano più sicuro e gradevole l'uso e l'attraversamento degli isolati, nonché l'assenza di spazi di sosta e di relazione opportunamente attrezzati e arredati, rappresentano le principali criticità riscontrabili in questa parte marginale del quartiere

che tuttavia possiede, sia da un punto di vista morfologico che funzionale, le potenzialità per lo sviluppo di una nuova centralità locale.

A questo proposito, un primo intervento, finanziato nell'ambito del programma Città 15 minuti, è stato oggetto di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica e riguarda la ristrutturazione della collina del cosiddetto "ex Detroit", un impianto sportivo abbandonato ormai da anni che tuttavia riveste un ruolo centrale nella rete del sistema degli spazi pubblici del quartiere.

Per proseguire nel processo di riqualificazione, i concorrenti sono chiamati a focalizzarsi nello specifico sulla messa in relazione degli altri isolati che ospitano i servizi, aprendo, ad esempio, il campo da basket anche durante le altre ore del giorno, e trasformando le aree esterne, che oggi privilegiano l'utenza in auto, in nuovi spazi pubblici. La trasformazione del parcheggio antistante le scuole in nuova piazza pubblica e area di gioco e la pedonalizzazione di via Monte Cardoneto, possono essere l'occasione anche per la sistemazione del pendio verde al piede dell'area sportiva antistante.

Rientra tra le azioni da sviluppare nel progetto anche la realizzazione di una nuova percorribilità interna agli isolati che risulti più sicura rispetto alle strade circostanti e che permetta la realizzazione di nuove aree di sosta e di spazi di relazione.

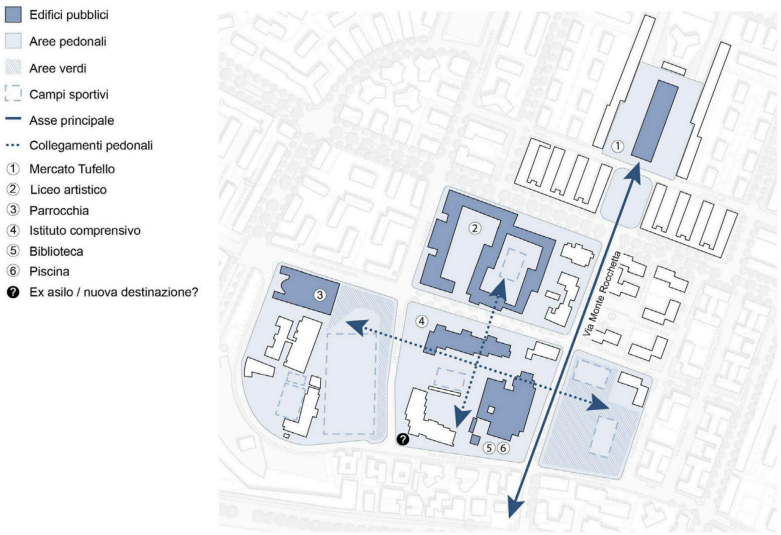


Figura 6 – luoghi centrali e schemi di progetto dell'area di intervento (estratto dal Masterplan Tufello)



Attraverso il ricorso a interventi di urbanistica tattica che possano prefigurare, nel breve periodo, una sperimentazione dell'assetto futuro del progetto, i concorrenti dovranno sviluppare un programma di opere differenziato nel tempo che definisca le modalità di uso degli spazi pubblici e le nuove relazioni da rafforzare nell'ottica della riscoperta della prossimità e della rivitalizzazione delle attività e dei servizi pubblici.

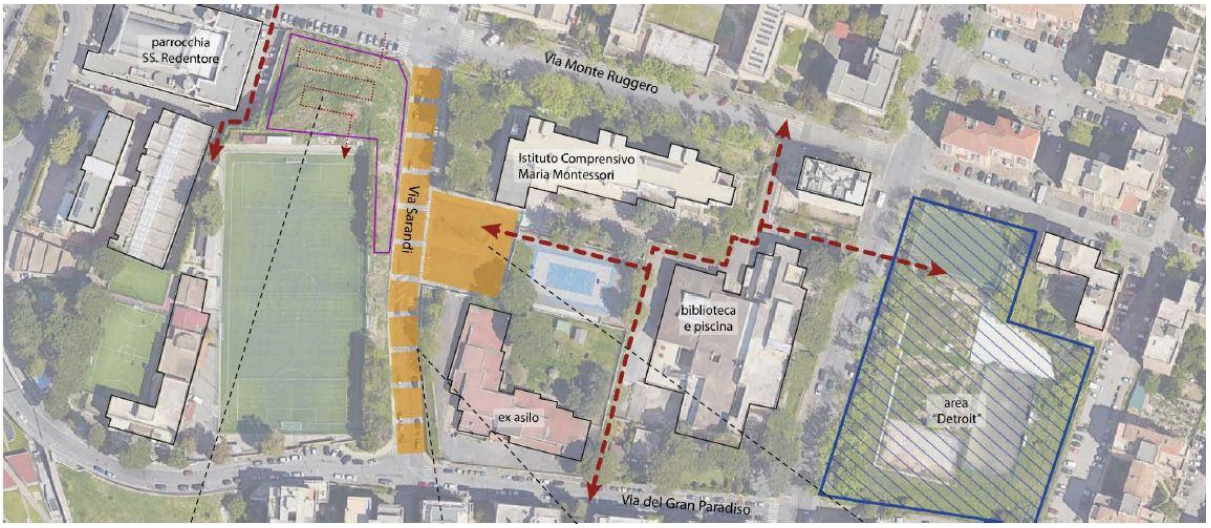


Figura 7 – polarità servizi culturali e sportivi (estratto dal Masterplan Tufello)

Priorità climatiche e sfide ambientali della città

Fin dalla sottoscrizione da parte dell'Italia dell'Agenda21 nel 1992, Roma ha affrontato il tema della sostenibilità in maniera olistica, attraverso strategie di pianificazione settoriali, integrate e multilivello, mettendo a punto diverse ed importanti iniziative per raggiungere i più elevati standard di qualità della vita fino ad arrivare alle sfide dei nostri giorni.

Nel contesto degli obiettivi di neutralità climatica che l'Unione Europea ha stabilito nel Green Deal europeo, Roma Capitale, con l'aggiornamento del suo Piano d'Azione (PAESC), si è impegnata a conseguire l'obiettivo di Città a zero emissioni nel più breve tempo possibile, entro e non oltre il 2050. Tale obiettivo verrà perseguito, non solo con la continuazione e il rafforzamento delle azioni programmate fino al 2030, ma anche con la messa in campo di strategie e soluzioni innovative (cfr. PAESC e in particolare par. 18.3).
Tra queste si citano le più rilevanti per l'area, quali ad esempio:

- efficientamento energetico-ambientale di tutto il patrimonio edilizio pubblico e privato;
- pratiche edilizie e di rigenerazione urbana senza nuovo consumo di suolo; · mobilità a zero emissioni e facilitazione degli spostamenti pedonali e dell'utilizzo del trasporto pubblico locale o condiviso;
- produzione e immagazzinamento locale di energia da fonti rinnovabili; · forestazione e rinaturalizzazione di tutte le aree idonee, libere o degradate presenti nella città;
- trasformazione della città in una Smart City e smart working come modalità lavorativa preferenziale per tutti i cittadini per le attività che possono essere svolte da remoto;
- impiego diffuso delle Nature Based Solutions (NBS), anche infrastrutturali e nella pianificazione territoriale, per l'incremento della resilienza cittadina ai cambiamenti climatici.

Edifici efficienti e intelligenti, sistemi di mobilità a basso impatto ambientale e rinaturalizzazione dei suoli urbani opportunamente legati a nuove politiche di welfare e di valorizzazione del patrimonio storico culturale rappresentano quindi i pilastri della nuova strategia di rigenerazione della città. Queste priorità vanno lette in relazione/in aggiunta ai principi per un quartiere verde e prospero stabiliti dal bando.

Nonostante i recenti shock pandemici e finanziari a livello globale, Roma sta proseguendo la sua azione di rinnovamento attraverso numerosi progetti di rigenerazione urbana e territoriale, sia pubblici che privati, tra cui si segnala la redazione del Programma Strategico Operativo dell'Ambito Tevere che coinvolge l'ambito di intervento per la prossimità del fiume Aniene e che propone un set di obiettivi e di azioni volti a riscoprire un nuovo rapporto tra città e i suoi fiumi sulla base di tre principi guida: sviluppo di infrastrutture verdi e blu, efficienza energetica e mobilità sostenibile. L'area selezionata si presta inoltre a diventare un laboratorio urbanistico all'interno del quale poter sperimentare interventi sostenibili in uno spazio urbano dove materiali "duri" e impermeabili del costruito hanno definitivamente eroso lo spazio naturale. Le soluzioni progettuali sono chiamate a recuperare la maggior quantità possibile di spazi pubblici a servizio dei residenti, integrati con una nuova rete di relazioni che privilegino ciclisti e pedoni. Gli edifici, nuovi e/o recuperati, dovranno essere ad alta efficienza energetica (NZEB) e garantire massima flessibilità di utilizzo.

In particolare, a causa dell'alta densità edilizia e della concentrazione di flussi di traffico, l'area è colpita dal fenomeno delle isole di calore e dagli effetti prodotti dall'inquinamento atmosferico. Le proposte devono prendere in considerazione i rischi citati e adottare soluzioni progettuali idonee a contrastarne gli effetti legati, principalmente, ai progressivi livelli di impermeabilizzazione del suolo urbano in esame.

Norme e disposizioni urbanistiche specifiche

Elaborato prescrittivo Sistemi e Regole 1:10.000

Il PRG classifica negli elaborati prescrittivi gran parte dell'ambito selezionato come Città Storica includendo in questa definizione, l'insieme integrato costituito dall'area storica centrale, interna alle mura, e dalle parti urbane di espansione otto-novecentesca consolidata, anche esterne alle mura, che presentano una identità storico-culturale definita da particolari qualità, riconoscibili dal punto di vista dei caratteri morfogenetici e strutturanti dell'impianto urbano e di quelli tipo-morfologici, architettonici e d'uso dei singoli tessuti, edifici e spazi aperti, anche in riferimento al senso e al significato da essi assunti nella memoria delle comunità insediate (NTA artt. 24 e 25).

Elaborato prescrittivo Sistemi e Regole 1:5.000

L'elaborato Sistemi e regole del PRG alla scala 1:5000 restituisce una definizione più precisa dei tessuti storici e degli spazi aperti che nel caso in esame interessano le seguenti componenti nell'ambito del Sistema insediativo:

- *Tessuti di espansione novecentesca a lottizzazione edilizia puntiforme* – T7 ovvero tessuti di edifici isolati nel lotto con tipologia a palazzina formatisi a ridosso e all'esterno della cinta muraria, disegnati sulla base di impianti urbani previsti sia dal Piano regolatore del 1909 e dalle successive varianti tipologiche di sostituzione e di intensificazione della densità fondiaria, sia dal Piano regolatore del 1931 e dalle successive varianti (NTA art. 32).
- Edifici isolati - T9 ovvero edifici seriali o speciali che non rivestono un particolare interesse storico, architettonico o monumentale, collocati in posizione singolare e autonoma rispetto ai tessuti contigui, nei confronti dei quali presentano un carattere di diversità tipo morfologica e una frequente mancanza di integrazione

dimensionale e funzionale, e generalmente caratterizzati dalla presenza di aree di pertinenza verdi o pavimentate, riconoscibili e definite (NTA art. 34).

- *Spazi aperti della Città storica* che sono tutte le componenti che costituiscono il sistema dei "vuoti" e che, unitamente con le parti costruite, in ragione della riconoscibilità, della compiutezza storico-morfologico-architettonica e della connotazione dei caratteri orografici ed ecologico-ambientali, partecipano alla definizione dell'identità urbana (NTA art. 42) e del Sistema dei servizi e delle infrastrutture:
- *Verde pubblico e servizi pubblici* di livello locale, aree destinate a servizi o attrezzature per l'istruzione di base, attrezzature di interesse comune o religiose, verde pubblico, verde sportivo e parcheggi (NTA artt. 83 e 85)
- *Servizi privati* che comprendono servizi e attrezzature di livello urbano e di livello locale di proprietà privata, quali attrezzature scolastiche, sanitarie, associative, culturali, religiose e abitative con finalità assistenziali (NTA art. 86).

Elaborato prescrittivo Rete Ecologica 1:10.000

L'ambito di intervento non è interessato da componenti della Rete Ecologica il cui elaborato evidenzia esclusivamente la presenza di filari alberati lungo le vie di Val Melaina, Giovanni Conti, delle Isole Curzolane e viale Jonio.

La città dei 15 minuti

È un Programma che prevede di rigenerare una prima serie di 15 ambiti urbani, uno per ciascun Municipio. Tali ambiti, scelti per le loro caratteristiche morfologiche e funzionali e perché rappresentativi dell'identità locale, includono spazi urbani in grado di rivitalizzare e riqualificare i tessuti circostanti, oltre ai principali servizi necessari a perseguire l'obiettivo della città dei 15 minuti. Sulla base degli obiettivi prioritari espressi dal Municipio, dell'analisi dello stato di fatto degli spazi prescelti e del loro inquadramento urbanistico e ambientale, è stato redatto il Masterplan dell'ambito urbano e i progetti di fattibilità tecnica ed economica delle opere prioritarie.

Il Masterplan è imperniato essenzialmente su tre temi:

1. Sistema delle aree verdi: realizzazione e riqualificazione delle aree verdi che valorizzi la potenzialità in termini di servizi ecosistemici, prevedendo maggiori connessioni sia in senso est/ovest – tra l'ampia area verde sopra il mercato di val Melaina e il parco dopo Vigne nuove, sia in senso nord/sud con la pedonalizzazione dell'ultimo tratto di via Capraia e l'ampliamento del parco sull'area lungo Vigne Nuove oggi a parcheggio e la riqualificazione dell'area ex Detroit, come area sportiva e anche come parte del sistema del verde pubblico urbano;
2. Polarità culturali e sportive: organizzazione sinergica delle funzioni e dotazioni pubbliche presenti che permetta usi molteplici che, tenendo presente la continuità degli spazi, permetta un attraversamento interno degli isolati, valorizzando la mobilità lenta e pedonale. Si prevede quindi di mettere in relazione alcuni servizi, trasformare aree carrabili in nuovi spazi pubblici di relazione, realizzare collegamenti pedonali interni agli isolati;
3. Rete di interconnessione pedonale: obiettivo che nel Masterplan si concentra sull'area intorno a piazza degli Euganei e alle vie intorno al Mercato coperto e che sul lungo periodo dovrà ampliarsi a tutto il quartiere. Si prevede la valorizzazione della piazza come fulcro del quartiere, con la realizzazione di un'area pedonale ed aree di sosta e transito dei veicoli integrate nel disegno della piazza.

La documentazione e gli elaborati del Masterplan sono reperibili **qui**

Lingua richiesta

Le proposte devono essere presentate in italiano o in inglese.