

Roma Tuscolana, Roma

Via della Stazione Tuscolana

Il programma di rigenerazione urbana di Roma Tuscolana, avviato da Roma Capitale e FS Sistemi Urbani, ha l'obiettivo di trasformare l'area puntando a migliorare la fruizione dei luoghi attraverso la riduzione del traffico veicolare, la promozione di una rete di mobilità sostenibile, in coerenza con le politiche di mobilità cittadina, l'inserimento di nuove funzioni e servizi per la cittadinanza. La riqualificazione è legata dal punto di vista infrastrutturale allo sviluppo del nodo di scambio tra ferrovia e metropolitana e integrata con il sistema di verde lineare attrezzato. Il sito oggetto del programma si trova nel quartiere Appio-Tuscolano, caratterizzato da un'alta densità abitativa, con edifici residenziali degli anni



Programma atteso:

- potenziamento dell'accessibilità attraverso la realizzazione di un nodo di scambio tra la stazione FS Tuscolana e la fermata metro A "Ponte Lungo" con servizi innovativi rispondenti alle nuove esigenze di mobilità.
- valorizzazione urbanistica con un nuovo complesso di funzioni di livello urbano (direzionali, turistico - ricettive, commerciali, servizi pubblici e privati, servizi di stazione e di artigianato produttivo);
- qualificazione architettonica dello spazio aperto e integrazione tra le diverse componenti dello spazio urbano.

Proprietario:

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (FS), Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI), FS Sistemi Urbani Srl (FSSU) e Roma Capitale (RC).

Area oggetto del bando:

L'area del Progetto è pari a 49.800 m² e coincide con il sub-ambito A (ambito di valorizzazione C15) individuato nella procedura di variante urbanistica adottata da Roma Capitale con Delibera di Assemblea Capitolina (DAC) n.19/2020. Le aree oggetto di alienazione – denominate di seguito "Aree di prima dismissione" - hanno una superficie complessiva di circa 24.732 m².

L'area di proprietà di Roma Capitale, ad oggi indicativamente stimata su base cartografica

70 di circa 7-8 piani, attività terziarie e commerciali. L'area si sviluppa lungo la ferrovia, da via Adria, proseguendo sul piazzale di Stazione, fino a via della Stazione Tuscolana ed è attraversata da importanti direttrici urbane: a sud via Appia Nuova e via Tuscolana e a nord via Casilina vecchia con l'acquedotto del Mandrione.

La riqualificazione del sito è tra gli obiettivi prioritari del Verbale d'Intesa sottoscritto tra Roma Capitale, RFI e FS Sistemi Urbani per la "cura del ferro" e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse e fa parte dell'"Anello Verde", sistema continuo di spazi pubblici e strutture a servizio della città lungo l'anello ferroviario, tra le stazioni Trastevere e Tiburtina.



catastale in 2.154 m² totali, verrà alienata a seguito dell'approvazione del Piano di Assetto previsto dalla variante al PRG adottata con DAC n.19/2020. L'Amministrazione Capitolina, nella successiva fase di trasferimento della proprietà delle aree attualmente demaniali, procederà alla esatta individuazione catastale delle stesse ed alla relativa determinazione delle superfici.

Tipologia di trasferimento di proprietà:

Le "aree di prima dismissione" verranno compravendute con i relativi diritti edificatori, fino a 18.000 m² - quota parte della volumetria attualmente prevista dalla variante urbanistica in corso di adozione - al prezzo più alto offerto in aumento rispetto al prezzo posto a base di selezione come meglio indicato nell'Allegato E.2 "Condizioni minime di vendita" dell'Addendum al Regolamento. Si rappresenta che una porzione delle aree oggetto del concorso è attualmente utilizzata per attività ferroviarie e pertanto non immediatamente cedibile – di seguito denominate "Aree ferroviarie di prossima dismissione" – le quali saranno oggetto di eventuale compravendita, nei termini ed alle condizioni descritte nell'Allegato E.2 "Condizioni minime di vendita" dell'Addendum al Regolamento.

Termine ultimo per la Presentazione delle proposte finali: entro il 24 maggio 2021 ore 12:00 locali (11 am UTC).

Presentazione del sito e aspettative per il suo sviluppo

L'area d'intervento, secondo lo strumento urbanistico di variante in adozione, è ricompresa nel perimetro dell'ambito di valorizzazione C15 di Roma Tuscolana che interessa la fascia di confine tra le principali linee ferroviarie di accesso e attraversamento della città ed i tessuti storici e consolidati circostanti e che risulta suddiviso in due sub-ambiti (cfr. in cartella 5 data room):

- sub-ambito A: caratterizzato dalla concentrazione, lungo la via della Stazione Tuscolana, di numerose aree e manufatti incongrui dal punto di vista morfologico e funzionale, in adiacenza alle aree ferroviarie in via di dismissione secondo il PRG del ferro che rappresentano un'importante opportunità per il completamento urbanistico e la riqualificazione del più ampio contesto urbano.
- sub-ambito B: caratterizzato dalla presenza, nei pressi del piccolo parcheggio di scambio, di attività commerciali e sportive che rappresentano un'opportunità per la ridefinizione morfologica e funzionale del rapporto tra la stazione ed il contesto circostante.

L'ambito d'interesse sul quale dovrà essere sviluppato il Progetto corrisponde al sub-ambito A, avente superficie complessiva di 49.800 m² e comprensivo di aree di proprietà del Gruppo FS e di Roma Capitale, come rappresentato graficamente in planimetria (Figura 1). All'interno di quest'ambito si procederà, sulla base del processo di dismissione delle aree strumentali all'esercizio ferroviario, con l'alienazione delle aree di proprietà del Gruppo FS in fasi temporali differite, come anche indicato in planimetria:

- "aree di prima dismissione";
- "aree ferroviarie di prossima dismissione".

Tali fasi dovranno essere considerate nell'elaborazione del Progetto.

Ai fini del Progetto verranno positivamente valutate proposte che ricomprendono anche il perimetro d'attenzione evidenziato in Figura 1 al fine di migliorare le connessioni con le aree circostanti e l'inserimento del progetto nel tessuto urbano.

Inoltre, il Progetto dovrà garantire l'accesso carrabile alle "aree ferroviarie di prossima dismissione" ed alle aree che rimarranno funzionali all'esercizio ferroviario (non oggetto del perimetro di Progetto), durante le attività di cantiere per la realizzazione del nuovo PRG del Ferro, prevedendo preferibilmente di mantenere l'attuale accesso su Piazzale della Stazione Tuscolana ed a regime, integrando gli accessi alle aree ferroviarie nel nuovo sistema di viabilità previsto. Eventuali ulteriori esigenze legate all'attuazione degli interventi del nuovo PRG del Ferro saranno comunicate da parte di RFI durante il corso dei lavori e dovranno essere concordate tra le parti.

In conclusione, l'area oggetto del bando si articola in cinque differenti perimetri (Figura 1):

- perimetro delle "aree di prima dismissione" (corrispondente all'area oggetto di cessione di proprietà del Gruppo FS, pari a circa 24.732.000 m²);
- perimetro delle aree di Roma Capitale oggetto di trasferimento della proprietà (ad oggi indicativamente stimate su base cartografica catastale in 2.154 m² totali, a rettifica dei 3.023 m² indicati nella Fase 1, in quanto era inclusa la sede stradale di Via Adria, non oggetto di trasferimento della proprietà né di trasformazione urbanistica);
- perimetro delle "aree ferroviarie di prossima dismissione", (oggetto di eventuale compravendita ai termini ed alle condizioni descritte nell'Allegato E.2 "Condizioni minime di vendita" dell'Addendum al Regolamento);
- perimetro di Progetto (l'area oggetto del Progetto che verrà ulteriormente sviluppato dal Team in seconda fase, conformemente a quanto previsto dal Regolamento di prima fase e dall'Addendum, che comprende, oltre il perimetro delle "aree di prima dismissione" e delle "aree ferroviarie di prossima dismissione", anche la stazione ferroviaria ed il fabbricato di accesso al sottopasso di Via Adria - non oggetto di cessione - pari a circa 49.800 m² - nonché il sovrappasso sulla via Tuscolana, di proprietà di Roma Capitale e non oggetto di cessione);
- perimetro di attenzione (l'area dell'intorno urbano, esterna e limitrofa al perimetro di Progetto). Le aree interne al perimetro di attenzione non sono oggetto di trasferimento di diritti.



Figura 1: Planimetria del sito

L'attuale utilizzo del sito è il seguente:

- via Adria, che si sviluppa parallelamente al sedime ferroviario, è adibita per gran parte a parcheggio a raso e vi insiste un fabbricato con alloggi, originariamente destinato a funzioni ferroviarie, oggi dismesse;
- il piazzale prospiciente alla Stazione di Roma Tuscolana è anch'esso dedicato a parcheggio;
- i locali limitrofi al Fabbricato Viaggiatori, prospicienti il piazzale di stazione, sono attualmente occupati da impianti di comando e controllo ferroviario e saranno oggetto di successiva dismissione ed eventuale successiva alienazione (ai termini ed alle condizioni descritte nell'Allegato E.2 "Condizioni minime di vendita" dell'Addendum al Regolamento);
- l'area che si sviluppa lungo via della stazione Tuscolana, tra il sedime ferroviario ed il tessuto urbano a carattere residenziale, è costituita da suoli e magazzini/depositi, alcuni dei quali sono stati usati per lo stoccaggio di materiale ferroviario e per funzioni logistiche. Porzione dell'area è stata già dismessa dall'esercizio ferroviario e rappresenta un'importante possibilità per la trasformazione urbana della Città, mentre la restante parte attualmente attraversata dai binari ferroviari, sarà oggetto di successiva dismissione ed eventuale successiva alienazione (ai termini ed alle condizioni descritte nell'Allegato E.2 "Condizioni minime di vendita" dell'Addendum al Regolamento).

Di fondamentale importanza in termini di connessioni con i sistemi di trasporto pubblico è il tema che concerne la realizzazione del nodo di scambio previsto nel Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) come opera invariante, con l'obiettivo di collegare fisicamente, attraverso un'infrastruttura dedicata per un percorso protetto, la stazione ferroviaria FS di Tuscolana con la fermata Metro della Linea A "Ponte Lungo" nell'area di via Adria.

Attualmente tutti i binari della stazione Tuscolana sono collegati tramite un sottopassaggio che conduce a tre uscite: la principale in piazza Stazione Tuscolana, una secondaria lungo la via Tuscolana ed una terza in via Assisi.

Nel Progetto i Team dovranno prevedere di mantenere l'accesso pedonale alla stazione da Via Adria tramite l'attuale ingresso al sottopasso ferroviario.

Il quartiere Appio-Tuscolano è uno dei più popolosi di Roma. Sono presenti diversi settori di attività economiche che si innestano soprattutto lungo le arterie stradali principali, di servizi di trasporto pubblico e di istituti scolastici di vario ordine, quali:

- Liceo Ginnasio Augusto;
- Centro Formazione Professionale "Luigi Petroselli";
- Liceo Classico Statale "Bertrand Russell";
- IED – Istituto Europeo di Design;
- Istituto paritario Giannelli.

Il sito si caratterizza per una scarsa presenza di verde urbano e parchi urbani pro-capite. L'unico nelle vicinanze è Villa Fiorelli, un parco pubblico di 9.000 m² restaurato nel 2003.

Norme e disposizioni urbanistiche specifiche relative allo sviluppo del sito

Il processo di valorizzazione del compendio immobiliare rientra tra gli obiettivi programmatici del “Verbale d’Intesa” per la “Cura del ferro” e la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse sottoscritto tra Roma Capitale, RFI e FS Sistemi Urbani il 24.7.2018. L’Accordo prevede la redazione e l’approvazione di un Piano di Assetto Urbanistico, in coordinamento con gli interventi previsti per le modifiche al piano del ferro della stazione, finalizzato alla specializzazione dei flussi di traffico e alla riduzione delle interferenze di circolazione ferroviaria. L’area è ricompresa nel perimetro dell’ambito di valorizzazione C15, oggetto di un procedimento di variante urbanistica al Piano Regolatore Generale di Roma ai sensi dell’art.10 L.1150/42 e ss.mm.ii. delle aree ferroviarie dismesse di Roma Tuscolana avviato nel mese di novembre 2019. Il predetto procedimento, attualmente in fase di approvazione, prevede la realizzazione di interventi di riqualificazione urbanistica e funzionale delle aree dismesse del Comparto ferroviario Nodo – Tuscolana.

Gli obiettivi principali previsti dalla variante urbanistica, adottata con Delibera di Assemblea Capitolina n.19 del 18.02.2020, sono:

- riqualificazione e riorganizzazione dei margini urbani lungo la ferrovia in via della Stazione Tuscolana, attraverso la valorizzazione urbanistica delle aree ferroviarie in via di dismissione;
- implementazione dell’offerta dei servizi e della dotazione di aree verdi;
- ridefinizione degli spazi pubblici di relazione prospicienti la Stazione Tuscolana;
- potenziamento del livello di connessione su via Adria tra la Stazione FS Roma Tuscolana e la fermata Metro A Ponte Lungo attraverso attrezzature eventualmente meccanizzate e la realizzazione di servizi per gli utenti del nodo di scambio;
- miglioramento dei collegamenti con Piazza Ragusa dando esito a via Portogruaro e via Spilimbergo;
- realizzazione di un tratto della percorrenza ciclopedonale urbana “Anello Verde”, parallela alla linea del ferro;
- valorizzazione delle presenze monumentali presenti sul margine dell’ambito (acquedotto romano).

L’attuazione degli interventi (sub-ambito A) avverrà tramite strumenti di pianificazione urbanistica indiretti (Piano di Assetto) di iniziativa pubblica con i requisiti che la L. 1150/42 richiede per i piani esecutivi (art. 94 co. 9 Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale di Roma 2008).

Lo strumento urbanistico esecutivo dovrà tener conto e disciplinare la realizzazione per fasi degli interventi mediante comparti o lotti funzionali attuabili e fruibili autonomamente, in relazione al piano di dismissione delle aree ferroviarie di RFI.

I diritti edificatori sul sito interessano un massimo di 34.000 m² di superficie utile lorda (SUL) con mix funzionale:

- abitazioni singole e/o abitazioni collettive (20% massimo);
- commerciale (20% massimo);
- turistico/ricettivo;
- servizi di interesse pubblico e servizi privati;
- servizi di stazione (limitatamente agli immobili destinati all’esercizio ferroviario);
- artigianato produttivo.

Sono escluse le grandi strutture di vendita, commercio all’ingrosso, depositi e magazzini.

Le categorie di intervento previste sono MO; MS; RC; RE; DR; NE; RU, come definite dal DPR 380/2001; è consentito il riuso temporaneo degli edifici dismessi.

La presenza della linea ferroviaria costituisce un vincolo, in considerazione della vicinanza delle aree con la limitrofa sede ferroviaria. Pertanto, i team dovranno attenersi alle disposizioni del D.P.R. n. 753/80, come meglio specificato nell’Allegato E.2 “Condizioni minime di vendita” dell’Addendum al Regolamento.

In seconda fase, le offerte ammesse saranno giudicate sulla base dei seguenti criteri ai quali saranno attribuiti i seguenti pesi:

- Affidabilità del team e fattibilità del progetto (15%);
- Qualità progettuale (45%);
- Offerta economica (40%).

La vendita del compendio immobiliare sarà subordinata al mancato esercizio, da parte dei soggetti legittimati, della preferenza accordata dall'art. 24 comma 4 della legge n.210/85 ed a tal fine il presente avviso costituisce comunicazione in forma pubblica ai fini dell'eventuale esercizio della facoltà prevista dalla citata norma in favore dell'Amministrazione dello Stato e, in subordine, delle Regioni e degli Enti locali territoriali.

L'area sarà messa in vendita con i relativi diritti edificatori, con le modalità indicate nell'Addendum al Regolamento.

Il Gruppo FS ha definito le condizioni di vendita delle aree di sua proprietà nell'Allegato E.2 all'Addendum del Regolamento ("Condizioni minime di vendita").

Nei termini previsti dal calendario per la seconda fase del concorso, indicati nell'Addendum al Regolamento, i team potranno effettuare un Q&A sul testo e proporre limitate e specifiche modifiche al citato allegato E.2 "Condizioni minime di vendita", nel rispetto comunque dei principi generali ispirativi del concorso Reinventing Cities.

A valle della valutazione delle modifiche proposte, il Gruppo FS comunicherà il testo definitivo delle "Condizioni minime di vendita".

Successivamente i team potranno presentare le Offerte Vincolanti di acquisto, da effettuarsi in accettazione delle "Condizioni minime di vendita" nella versione definitiva, e contenenti il prezzo in aumento offerto per l'acquisto e la proposta tecnica così come definita nell'Addendum al Regolamento per la seconda fase del Bando.

Maggiori informazioni sulle Condizioni Minime di vendita sono indicate nell'Addendum al Regolamento che regola la 2ª fase del concorso.

Problematiche climatiche o ambientali specifiche relative allo sviluppo del sito

La città di Roma è fortemente impegnata nell'attuazione di politiche di sostenibilità ambientale e la sfida ai cambiamenti climatici è la principale da affrontare. Gli obiettivi strategici dei diversi settori stanno confluendo nel Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC). L'impegno, in linea con quelli assunti dall'Unione Europea e dal Patto dei Sindaci, prevede la riduzione delle emissioni di gas climalteranti nel proprio territorio di almeno il 40% entro il 2030. I settori chiave sui quali puntare l'attenzione per ridurre l'emissione di gas serra sono la mobilità, le infrastrutture, gli edifici e gli impianti, oltre ad una nuova gestione dei rifiuti (materiali post-consumo) che prevede una continua riduzione verso l'obiettivo "Rifiuti Zero".

La Capitale è parte del progetto europeo SMR-Smart Mature Resilience e ha elaborato, prima città in Italia, la propria strategia di resilienza all'interno del progetto internazionale "100 Resilience Cities" che prevede un approccio innovativo e processi rigenerativi per la Città cogliendo diverse sfide che dovrà sostenere in termini di resilienza urbana, in chiave non solo di resistenza ma di potenziamento delle strutture urbane di natura ambientale, sociale ed energetica.

Il *Progetto*, in linea con le politiche di sostenibilità della Capitale, dovrà perseguire specifici obiettivi di miglioramento della qualità ambientale del sito attraverso una serie di azioni mirate, quali opere di bonifica del terreno da eventuali elementi inquinanti e opere di mitigazione acustica e visuale dell'impatto dell'infrastruttura ferroviaria.

La componente vegetale dovrà essere considerata come un elemento in grado di conferire identità agli spazi aperti e come sistema di infrastrutture verdi in grado di mantenere e promuovere la biodiversità urbana, fornire importanti servizi all'ecosistema quali la pollinazione e la resilienza climatica, mitigare l'effetto di isole di calore e ridurre la necessità di energia per raffreddare e riscaldare gli edifici.

L'efficienza energetica deve essere considerata l'altra priorità nella progettazione degli edifici e degli spazi pubblici, in previsione del futuro innalzamento delle temperature e aumento della frequenza e gravità degli eventi climatici estremi. In particolare, le proposte dovranno affrontare temi quali efficienza energetica, resilienza, gestione idrica, mobilità, gestione dei rifiuti, materiali edili sostenibili e altre soluzioni necessarie per realizzare progetti con emissioni di carbonio pari a zero.

L'intervento potrà essere interpretato come catalizzatore per sviluppare nuovi servizi urbani per il quartiere al fine di ridurre l'impatto ambientale della città, ad esempio attraverso la fornitura ed esportazione di energia pulita, la creazione di nuovi servizi per la raccolta dei rifiuti e redistribuzione delle merci, spazi per servizi condivisi e aggregati, spazi per la produzione e commercializzazione di merci e servizi che incoraggino la produzione locale e l'economia circolare (negozi temporanei, "Fab-Lab" e spazi per la condivisione di risorse tra commercianti e artigiani).

La rigenerazione dovrà avvenire tramite un processo dinamico ispirato ad un principio di "contaminazione" di spazi e funzioni e di integrazione del sistema urbano nel suo complesso, evitando interventi "ad isola" non correlati agli spazi limitrofi. I progetti dovranno rappresentare un modello di sviluppo urbano con caratteri di sostenibilità, resilienza e sperimentazione di soluzioni architettoniche, tipologiche e d'uso innovative, coerentemente con gli obiettivi del concorso "Reinventing Cities".

Cronoprogramma provvisorio

- Termine ultimo per la presentazione delle proposte finali: 24 maggio 2021
- Data della proclamazione del progetto vincitore: entro giugno 2021