

Quartiere Marconi: spazi pubblici ai Prati dei Papa, Roma

Viale Guglielmo Marconi, Via Oderisi da Gubbio

Ubicato ai margini della Città storica, l'ambito di intervento interessa un quadrante della città nel quale le elevate densità edilizie e di popolazione rappresentano uno dei caratteri più riconoscibili della struttura urbana.

L'attuale assetto del quartiere si deve alla seconda metà del secolo scorso, quando, a partire dagli anni '50, si dà avvio alla costruzione delle espansioni pianificate dal Piano Regolatore del 1931. E' caratterizzato da una maglia a isolati regolari che occupano l'intera ansa fluviale pianeggiante che si estende a sud della stazione Trastevere nel territorio del Municipio XI.

La stazione chiude il margine a nord dell'area di intervento, mentre il rilevato ferroviario che delimita a ovest la piana alluvionale al piede della collina Portuense, definisce il limite ovest del quartiere.

Ad est viale Marconi, oltre il quale l'abitato si ferma a ridosso del Tevere.

La dotazione di spazi pubblici e di servizi è appena sufficiente a garantire gli standard per i residenti, ed è inoltre gravato da un pesante carico di traffico di attraversamento proveniente dai quadranti meridionali della città. Questa parte di città, povera di qualità e di spazi pubblici, è di fatto anche una delle porte al centro storico della città, che necessita di essere valorizzata coniugando la qualità degli spazi pubblici di prossimità con l'esigenza di migliorare la sostenibilità e la resilienza in risposta alle mutate condizioni socioeconomiche e climatiche che stiamo vivendo.



Area

L'area di circa 72 ha è caratterizzata da un territorio prevalentemente pianeggiante che scende a sud fino alla riva del fiume Tevere.

Informazioni principali

Ambito molto abitato: 25.737 ab/kmq
Ha una forte presenza di persone anziane e un numero di stranieri che sono cresciuti negli ultimi 10 anni in linea con i valori comunali (11,6%).

Priorità di intervento e aspettative

Il progetto deve mirare a ristabilire la dimensione locale delle relazioni, restituendo centralità agli spazi pubblici, a partire dai servizi e dalle piazze esistenti, attraverso la riorganizzazione della viabilità e la concentrazione delle auto, per realizzare di isole ambientali, reti di connessione dolce e, valorizzazione delle risorse storico - ambientali., permeabilità e forestazione del suolo.

Presentazione del sito e aspettative di sviluppo



L'ambito è caratterizzato da incoerenze e squilibri di tipo morfologico e funzionale dovuti principalmente alla presenza di una forte identità locale alla quale si sovrappone la dimensione urbana e metropolitana che ne fa uno dei principali accessi alla città.

L'assetto duale che ne scaturisce può essere interpretato attraverso progetti di completamento/trasformazione degli spazi pubblici di relazione e dei percorsi che, riprendendo antichi tracciati (via di Pietra Papa, via dei Prati dei Papa), interrompono la scansione moderna del tessuto urbano che tuttavia gli ha rivolto il fronte secondario.

La gerarchia dei tracciati è un altro elemento di forte identità del quartiere Marconi. Il viale principale, che ha dato il nome alla zona, è un asse fondamentale per la mobilità urbana e rappresenta uno dei percorsi privilegiati per i collegamenti tra l'EUR, Trastevere e il sistema dei Lungotevere. Il viale congiunge i due ponti che a nord e a sud consentono di superare le barriere della ferrovia e del fiume. In corrispondenza di essi si aprono due piazze (p.le della Radio, p.zza A. Righi) che, seppur di diverse dimensioni, configurano due dei principali accessi al quartiere. Verso ovest, un terzo accesso, dotato anch'esso di piazza (p.zza A. Meucci), connette il quartiere con l'area sud della Magliana e più avanti con l'aeroporto di Fiumicino e convoglia i flussi verso piazzale della Radio attraverso via Oderisi da Gubbio, una strada a forte attrazione commerciale sulla quale, come il principale viale Marconi, le funzioni locali si sovrappongono alle esigenze di attraversamento urbano.

A circa metà dell'ambito di intervento, un ulteriore asse (via F. Grimaldi) taglia la minuta rete della distribuzione locale e, incrociando trasversalmente le due assialità longitudinali, si dirige verso le colline gianicolensi secondo il tracciato della via Olimpica che venne realizzato in occasione delle Olimpiadi del 1960

L'ambito di intervento è inoltre servito dalle ferrovie regionali attraverso la stazione Trastevere, dove effettuano fermate le linee FL1, FL3 e FL5 (FL1 in collegamento con l'aeroporto internazionale di Fiumicino), nonché i collegamenti di livello nazionale. L'ambito selezionato è maggiormente accessibile grazie al servizio capillare offerto dalle

linee bus su gomma che percorrono tutti i principali assi del quartiere, garantendo collegamenti diretti con l'EUR, San Paolo (Metro B) e la Magliana a sud e con Monteverde, l'Aurelio e la Città storica a nord.

Anche la mobilità dolce dà un significativo contributo all'accessibilità, con un percorso ciclabile denominato Dorsale Tevere, che percorre l'argine del fiume alla quota urbana senza particolari connessioni protette con il quartiere.

Le principali carenze rilevabili sono dovute ad **una bassa qualità degli spazi pubblici**, ad un **eccessivo traffico** di attraversamento veicolare e ad **un insufficiente livello di integrazione della rete ciclabile** e pedonale con i servizi e con la rete portante del trasporto pubblico di massa.

Il quartiere tuttavia risulta molto vivace per la diffusa presenza di attività commerciali e la buona dotazione di servizi pubblici (scuole, mercato, servizi parrocchiali, uffici postali ecc.). Persiste ancora la carenza di spazi per il verde e il tempo libero che si concentrano prevalentemente nelle piazze e lungo il fiume dove si alternano centri sportivi a parchi urbani di recente realizzazione (parco di affaccio Marconi).

Ma è sul sistema della sosta che si manifestano le principali forme di degrado fisico e ambientale della zona. Lo spazio pubblico di relazione è assediato in tutte le ore del giorno e della notte da una pressione continua dovuta alla domanda di parcheggi e la circolazione pedonale e ciclabile è fortemente inibita pur con la presenza di marciapiedi in tutte le strade.



Figura 1 – L'ambito di intervento. Fonte: Google Earth



Figura 2 – Piazzale della Radio. In alto a sx le aree incomplete verso il rilevato ferroviario. Fonte: Google Earth



Figura 3 –L'area archeologica di Pozzo Pantaleo nei pressi del ponte della Porfina su via Portuense. Fonte: Google Earth

Il programma di interventi dovrà essere in grado di conseguire nuove condizioni di qualità paesaggistico-ambientale, orientate al consolidamento/rilancio dell'uso residenziale e della complessità funzionale del contesto urbano di prossimità.

Le potenzialità trasformative dell'area sono legate alla presenza di spazi, edifici e manufatti convertibili a nuovi usi per generare occasioni di riqualificazione a scala locale e urbana, partendo dalla centralità dello spazio pubblico e valorizzando le risorse esistenti come ad esempio: il Tevere con i suoi argini, l'area archeologica Pozzo Pantaleo, tracciati antichi dei Prati dei Papa e di via della Magliana, fra i più rilevanti, ma anche: piazze, larghi, servizi pubblici esistenti e loro spazi esterni e di pertinenza, che rappresentano la principale risorsa diffusa che merita una radicale reinterpretazione attraverso una nuova visione di città.

I principali obiettivi della trasformazione sono così riassumibili:

- creare una rete di spazi pubblici integrati e accessibili a tutti secondo il modello della “città dei 15 minuti”; · ridisegnare le aree di bordo come innesti ad elevato valore ambientale nel tessuto urbano da raccordare con l'invaso del fiume mediante la trasformazione degli spazi pubblici di relazione;
- valorizzare i luoghi urbani costruiti e non, mediante riuso (di alta efficienza energetica) e introduzione di nuove destinazioni integrate con il tessuto esistente;
- ampliare l'offerta di attività culturali, formative e del tempo libero nelle strutture esistenti e garantire massima flessibilità di utilizzo.
- superare le barriere fisiche e infrastrutturali attraverso soluzioni che privilegino la connettività pedonale e la mobilità dolce, accessibilità e sostenibilità;
- valorizzare ed ampliare gli spazi pubblici esterni dei servizi e piazze nonché delle risorse storico – ambientali esistenti;
- riorganizzare la viabilità, per realizzare isole ambientali, concentrando le auto e realizzando reti di connessione dolce e spazi pedonali, permeabilità e forestazione del suolo.

Il percorso di “rigenerazione” ipotizzabile per quest’area rappresenta un’opportunità per mettere in atto gli indirizzi della Giunta Capitolina che ha indirizzato le sue politiche e i suoi interventi 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.

In questa logica si intende anche sollecitare una nuova interpretazione della pluralità di funzioni e di ruoli che l’ambito svolge nell’organismo urbano, intervenendo mediante un programma di interventi che guardano alla qualità del suolo tramite la sua de-sigillazione, recuperando spazi verdi e permeabili da restituire al quartiere e contenendo l’effetto di isola del calore, nonché alla 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.. In tal senso sono stati già programmati dall’Amministrazione capitolina numerosi progetti che vanno dalla creazione di nuovi parchi di affaccio sul fiume, alla realizzazione di nuovi itinerari ciclabili sui principali assi (cfr. PUMS) nonché all’ampliamento della rete dei collegamenti tranviari verso San Paolo.



Figura 4 – Le risorse storiche: la sistemazione dell’area archeologica di Pozzo Pantaleo. Fonte Google Street View.



Figura 5 – Le risorse storiche: archeologia industriale degradata in via A. Meucci. Fonte Google street view



Figura 6 – Le risorse storiche: il tracciato di via dei Prati dei Papa. Fonte Google street view



Figura 7 - Le risorse storiche: via della Magliana vecchia si stacca da via Portuense nei pressi del ponte della Porfina. Fonte Google street view,

Priorità climatiche e sfide ambientali della città

Fin dalla sottoscrizione da parte dell'Italia dell'Agenda 21 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:

- impiego diffuso delle **Nature Based Solutions (NBS)**, anche infrastrutturali e nella pianificazione territoriale, per l'incremento della resilienza cittadina ai cambiamenti climatici.
- **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.

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 tra cui si segnala la redazione del Programma Strategico Operativo dell'Ambito Tevere che, seppur lambendo l'ambito di intervento, propone un set di obiettivi e di azioni volti a riscoprire un nuovo rapporto tra città e il suo fiume sulla base di tre principi guida: **sviluppo di infrastrutture verdi e blu, efficienza energetica e mobilità sostenibile**.

L'area selezionata si presta 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 dell'isola di calore e dagli effetti prodotti dall'inquinamento

atmosferico. Le proposte devono prendere in considerazione i rischi citati e adottare soluzioni progettuali idonee a contrastare gli effetti legati, principalmente, ai progressivi livelli di impermeabilizzazione del suolo urbano in esame.



Figura 8 – Servizi e spazi pubblici di relazione: il mercato rionale assediato dalle auto in sosta. Fonte Google street view

Norme e regolamenti specifici di pianificazione

Il margine occidentale dell'area di intervento ricade all'interno dell'**Ambito di programmazione strategica Cintura ferroviaria**. Gli Ambiti strategici individuati dal Piano Regolatore Generale riguardano alcuni "segnî" (naturali o antropici, completamente o parzialmente conservati) che hanno marcato nel tempo lo sviluppo della città ed i suoi piani di trasformazione. La cartografia allegata al Piano Regolatore ha carattere di **indirizzo ai fini della programmazione** degli interventi ed è consultabile al sito <http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg/elaborati-indicativi/i8.html>.

In particolare la Carta degli obiettivi definisce una serie di azioni che, attraverso differenti tipologie di intervento, contribuiscono alla costruzione di una strategia che sia in grado di valorizzare luoghi, tessuti urbani e spazi aperti nell'ambito di un programma unitario finalizzato al rafforzamento e all'integrazione delle aree a ridosso dell'anello ferroviario che spesso non hanno raggiunto quei livelli di consolidamento e di compiutezza che caratterizzano l'identità della Città storica.

Elaborato prescrittivo Sistemi e Regole 1:10.000

Alcuni di questi luoghi sono classificati anche negli **elaborati prescrittivi** del PRG come *Ambiti di valorizzazione della Città storica* (NTA, art. 43), "costituiti da tessuti, edifici e spazi aperti, caratterizzati da incoerenze e squilibri di tipo morfologico e funzionale, nei quali operare con progetti di completamento/trasformazione in grado di conseguire nuove condizioni di qualità morfologico-ambientale, orientati al consolidamento/rilancio dell'uso residenziale e della complessità funzionale dei contesti". In particolare nell'area di progetto sono presenti:

1. Ambito di valorizzazione A5 Via Portuense
2. Ambito di valorizzazione B11 Piazzale della Radio
3. Ambito di valorizzazione B13 Piazza A. Meucci

Elaborato prescrittivo Rete Ecologica 1:10.000

Se si eccettua la presenza di una componente di Completamento C della Rete Ecologica (art. 72 NTA) perimetrata nell'area di piazza A. Meucci, l'ambito di intervento non è interessato da altre componenti della Rete Ecologica. La componente di Completamento C riguarda elementi che completano e ulteriormente connettono la Rete ecologica e questa al "Sistema insediativo" e per esse si devono sviluppare azioni volte alla preservazione o ampliamento dei valori naturalistici e all'integrazione con le altre componenti secondo criteri di mobilità sostenibile a prevalenza ciclo-pedonale.

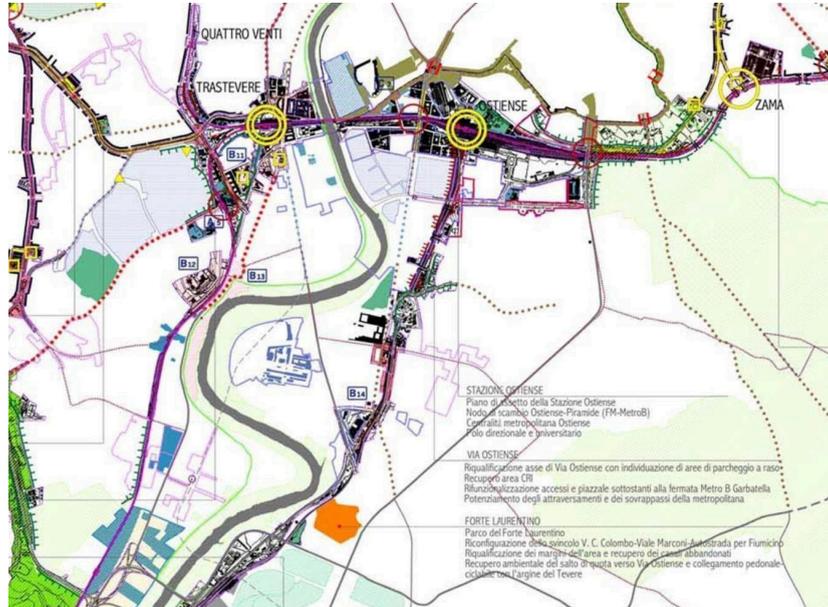


Figura 9 – Estratto Tavola degli Obiettivi dell'Ambito di Programmazione Strategica Cintura ferroviaria

Prescriptive draft Ecological Network 1:10,000

With the exception of the presence of a Completion C component of the Ecological Network (art. 72 NTA) delimited in the area of Piazza A. Meucci square, the area of intervention is not affected by other components of the Ecological Network. Completion component C concerns elements that complement and further connect the Ecological Network and this to the 'settlement system' and for them, actions must be developed aimed at the preservation or extension of natural values and integration with the other components according to criteria of sustainable mobility with a prevalence of cycling and walking.



Figura 10 – Servizi e spazi pubblici di relazione: il giardino di p.zza A. Meucci, area di completamento della Rete ecologica. Fonte Google street view

Lingua richiesta

Le proposte devono essere presentate in italiano o in inglese.

Premi specifici per la città:

In aggiunta a quanto previsto dal Regolamento comune del bando, si prevede un evento pubblico organizzato dalla Città con presentazione con esposizione dei progetti migliori.