



15 MUNICIPI 15 PROGETTI per la città in 15 MINUTI

progetti di riqualificazione dello spazio pubblico

MUNICIPIO VI - COLLI RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

MASTERPLAN RELAZIONE

Roma Capitale

Assessore all'Urbanistica: Maurizio Veloccia
Assessore al Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti: Andrea Catarci
Direttore Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica: Gianni Gianfrancesco
Direttore Trasformazione Urbana: Paolo Ferraro

Responsabile Unico del Procedimento: Enrica De Paulis

Municipio VI

Presidente: Nicola Franco
Assessore ai Lavori Pubblici e Mobilità: Chiara Del Guerra

Risorse per Roma SpA

Amministratore Unico: Simone De Santis
Direttore Area Territorio: Massimo Mengoni
Unità Pianificazione e Progettazione Urbana: Marco Tamburini

Gruppo di lavoro

Staff dell'Assessore all'Urbanistica:
Elena Andreoni
Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica:
Manuela Lasio, Pietro Menichelli
Risorse per Roma SpA:
Mariangela Meola (Responsabile di Progetto)
Claudia S. Giordano; Cristina Campanelli

Studio di progettazione DeAssociati

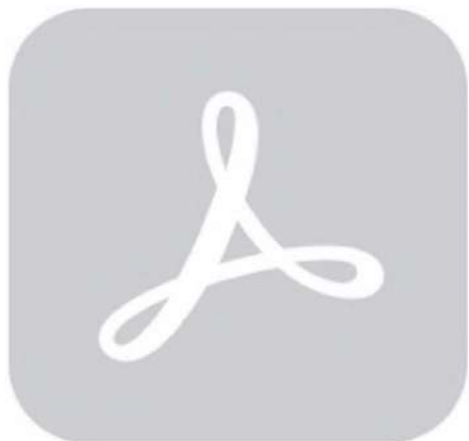
Arch. Georg Josef Frisch (coordinamento)
Arch. Niccolò Cau
Arch. Lidia Polimeni
Ing. Giulia Angeloni

Arch. Carlotta Montefoschi (architettura del paesaggio)
Ing. Jun. Giulia Tasselli

Arch. Mauro Baioni (strategia generale)
Arch. Elisa Piselli



La presente relazione è stata impaginata per la proiezione "a due pagine" e "a tutto schermo". Per la corretta visualizzazione è necessario aprire il file con "Acrobat" in ambiente Windows o MacOS. Per la corretta rappresentazione con "Anteprima" di MacOS è necessario aprire il file relativo.



Gruppo di lavoro

Arch. Georg Josef Frisch (coordinamento)
Arch. Niccolò Cau
Arch. Lidia Polimeni
Ing. Giulia Angeloni

Arch. Carlotta Montefoschi (architettura del paesaggio)
Ing. Jun. Giulia Tasselli

Arch. Mauro Baioni (strategia generale)
Arch. Elisa Piselli

Relazione generale: analisi e strategia

Quadro conoscitivo in scala 1:10000

Tav.01.1 Accessibilità alla scala urbana (scala 1:20000)

Tav.01.2 Accessibilità alla scala di quartiere

Tav.02.1 Il capitale urbano

Tav.02.2 Il capitale sociale

Tav.03.1 Le risorse paesaggistiche

Tav.03.2 Le aree a verde pubblico

Tav.03.3 Le componenti vegetazionali

Strategia di piano in scala 1:5000

Tav.04.1 Servizi ecosistemici: risorsa verde e accessibilità

Tav.04.2 Il nuovo paesaggio urbano: luoghi e tipologie

Tav.04.3 La nuova infrastruttura di prossimità: percorsi e soste

01

Introduzione

01. Introduzione

Quindici minuti in quale città?

Le origini della città dei 15 minuti si ritrovano nei modelli teorici e nelle esperienze pioniere di pianificazione urbana degli inizi del secolo scorso: la città giardino di Howard, la *neighborhood unit* di Perry, il piano per l'ampliamento di Barcellona ideato da Cerda. Con le più recenti iniziative di Portland, Melbourne e Parigi condividono il riferimento all'idealtipo della città compatta, la cui densità e struttura consentono alle persone di soddisfare le necessità quotidiane senza doversi spostare altrove, con effetti positivi per il benessere individuale, per la socialità e per l'ambiente. Molte aree urbane, tuttavia, non possiedono i requisiti fisici e funzionali di *densità, continuità, accessibilità ed equipaggiamento* sottesi a quell'idealtipo. A Roma, come è noto, sono ricorrenti forme di insediamento composte da cluster residenziali e produttivi, al cui interno vivono e lavorano migliaia di persone, mal collegate tra loro e con il centro città, e deficitarie dei servizi di welfare. Non è corretto descrivere queste aree come marginali e degradate, ma certamente la struttura delle urbanizzazioni recenti, dove le componenti dell'urbano si dispongono sul territorio come elementi dissezionati, evidenzia e amplifica le disuguaglianze socio-spaziali.

L'applicazione pedissequa di un modello pensato per la città compatta in luoghi conformati in modo radicalmente differente non trova giustificazione. Tuttavia, se guardiamo alla città dei 15 minuti come a un dispositivo utile per ridurre le disuguaglianze e qualificare le condizioni abitative delle persone, non possiamo limitarci a constatare che la dilatazione e frammentazione dell'urbano, unita al deficit di attrezzature, rendono questi luoghi sussidiari delle aree centrali e delle grandi strutture del tempo libero e del commercio, imponendo un pendolarismo forzato con l'automobile anche per le necessità quotidiane. Occorre, dunque, un cambio di prospettiva.

Agire consapevolmente nella città-patchwork

Sebbene le configurazioni dell'urbanizzazione contemporanea sfuggano alla possibilità di descrizioni unitarie, alcune immagini proposte nel recente passato sono risultate particolarmente efficaci per cogliere alcuni tratti specifici e per indicare le possibili traiettorie evolutive. Tra queste, merita di essere richiamata la "Patchwork Metropolis" proposta nel 1989 dall'architetto Jan Neutelings¹.

L'immagine del tappeto formato da pezze distinte (*patch*) è interessante per diversi aspetti. Innanzitutto, descrive in modo efficace la giustapposizione di cluster insediativi specializzati per un'unica funzione (residenziale, produttiva, di servizio, infrastrutturale). Anche i coltivi e i lembi di aree seminaturali interposti fra i cluster, così come le aree che, dopo aver dismesso la propria funzione economica, si ripopolano di specie vegetali e animali, possono essere considerate come *patch* di un'unica configurazione complessa.

In secondo luogo, la figura della *città-patchwork* allude al fatto che questa configurazione non possiede un ordine chiaramente leggibile. Di conseguenza, le singole parti possono modificarsi autonomamente, producendo configurazioni differenti senza che sia necessario riferirsi a una forma compiuta da cui ci si discosta o verso la quale si tende.

Nella realtà, è quanto avviene sulla spinta di investimenti pubblici e privati che si dispiegano in tempi differenti e in modo autonomo. A ben vedere, le persone stesse selezionano, all'interno della *città-patchwork*, i luoghi di loro interesse, per lavoro, servizi e tempo libero. Estremizzando, si può dire che ogni abitante ricostruisce una propria geografia selettiva, a partire dagli interessi, dai bisogni e dalle possibilità. La diversificazione e segmentazione, nello spazio e nel tempo, della *città patchwork* definiscono una condizione permanente e problematica, con la quale occorre confrontarsi per definire forme appropriate di azione consapevole.



Il quadrante urbano sull'ortofoto attuale

L'infrastruttura, l'evoluzione di una categoria

Se la città può essere descritta come un *patchwork* disomogeneo per materiali e spazializzazioni, e se la sua trasformazione appare avvenire per accostamenti incrementali, esito di costruzioni sociali e intenzioni differenti di persone, istituzioni, imprese e associazioni, le prefigurazioni statiche non bastano più a determinare l'assetto del territorio. È dunque opportuno ripensare alcune categorie tradizionalmente strutturanti, che, come la città, hanno subito un'evoluzione.

L'infrastruttura è una categoria attorno alla quale gli studi urbani negli ultimi anni si sono concentrati ed interrogati, iniziando a distanziarsi dal connotato rigido, stabile e gerarchico che tradizionalmente l'ha definita come "il complesso degli impianti e delle installazioni occorrenti all'espletamento dei servizi"².

Richard Sennett e Pablo Sendra hanno contribuito alla riformulazione di questa figura, concepandola come un *sistema aperto*, in grado di evolvere, che "non funziona come un insieme fisso e stabile, bensì come somma di molti elementi che possono essere sostituiti, adattati e riqualificati, il che permette una continua riparazione e manutenzione"³. L'infrastruttura *aperta* non lavora per elementi isolati, né si configura in modo unitario. Si definisce attraverso "la somma degli interventi che interagiscono e sono parte integrante di un intero sistema più vasto che cambia di continuo con nuove aggiunte e relazioni"⁴ che innesca strategie e processi in grado di trasformare l'esistente. Per incoraggiare attività che generino un adattamento, serve intervenire sugli elementi urbani esistenti, come pratiche e spazi, nell'ottica di aumentarne e favorirne le possibilità di interazioni.

L'infrastruttura culturale come elemento rivelatore.

All'interno del campo d'indagine dedicato alle infrastrutture di base riferite a relazioni di prossimità, appare utile inquadrare la dimensione culturale, in quanto seppur apparentemente complessa e sfuggente, intercetta trasformazioni che operano ben oltre il piano materiale. L'infrastruttura culturale di prossimità è un concetto emerso negli

ultimi anni nel dibattito italiano, che viene definito come "una rete (...) di spazi e progetti dove si sperimentano nuovi modi di produrre welfare generativo, fare cultura e partecipare al rinnovamento di un patrimonio culturale materiale ed immateriale in continua trasformazione"⁵.

Oggetto del dibattito sono state inizialmente le trasformazioni dei *nuovi centri culturali*, costituiti come esperienze ibride, le cui funzioni sono difficilmente inscrivibili negli spazi culturali tradizionalmente intesi. In una prospettiva di *welfare generativo*, tra partecipazione e protagonismo culturale, queste esperienze operano nei territori come parte di un'infrastruttura, che può dirsi culturale in quanto allarga i confini e i significati di ciò che tradizionalmente è cultura nella città.

Se in Italia negli ultimi anni si è iniziato a discutere di *infrastruttura culturale* in questi termini così trasversali, bisogna ricordare che questa nozione è stata formulata nel campo della pianificazione culturale. Originariamente, nel 2016 a Melbourne (Australia), l'*infrastruttura culturale* si riferisce "all'insieme di oggetti architettonici nei quali vengono esposti "una limitata gamma di prodotti che possono essere considerati *arti*"⁶. Nello stesso anno ma nel contesto inglese, a Londra con Sadiq Khan, questo insieme di istituzioni culturali viene ampliato anche ad una serie di spazi e pratiche considerate più informali. Nel piano di azione londinese viene effettivamente esteso il concetto stesso di *infrastruttura culturale*, il quale viene attenzionato soprattutto per confermare e stabilizzare Londra come *capitale creativa*.

Guardiamo all'*infrastruttura culturale* cambiando prospettiva rispetto alla concezione testimoniata da politiche di altre capitali mondiali, considerandola come un sistema aperto che non comprende solo le istituzioni culturali riconosciute ma anche un insieme di pratiche e spazi *altri*, non riconducibili ai criteri di settorializzazione delle politiche per il welfare.

Pratiche e spazi possono dirsi *infrastruttura culturale* quando si configurano come un'aggregazione di varie espe-

rienze che formano una struttura al contempo aperta e ricettiva, ma stabile nel tempo. Tali *aggregazioni* sono frutto di particolari ambienti di sperimentazione che da un lato ricercano una discontinuità rispetto allo status quo, anche attraverso forme di conflitto, e dall'altro si costituiscono attorno ad una particolare declinazione dello spazio culturale, come espressione di una volontà di cura e a testimonianza del valore sociale delle pratiche culturali. Il rapporto con i luoghi non è marginale, anzi costituisce il campo più problematico in contesti urbani rarefatti e disomogenei. Questa consapevolezza dovrebbe perciò guidare gli sguardi e le intenzioni progettuali, indirizzandoli verso possibili inneschi e punti di presa.

¹ Neutelings era stato incaricato di uno studio di fattibilità per un nuovo distretto urbano, situato tra le città di Delft e L'Aia, a sua volta parte della conurbazione della Randstadt.

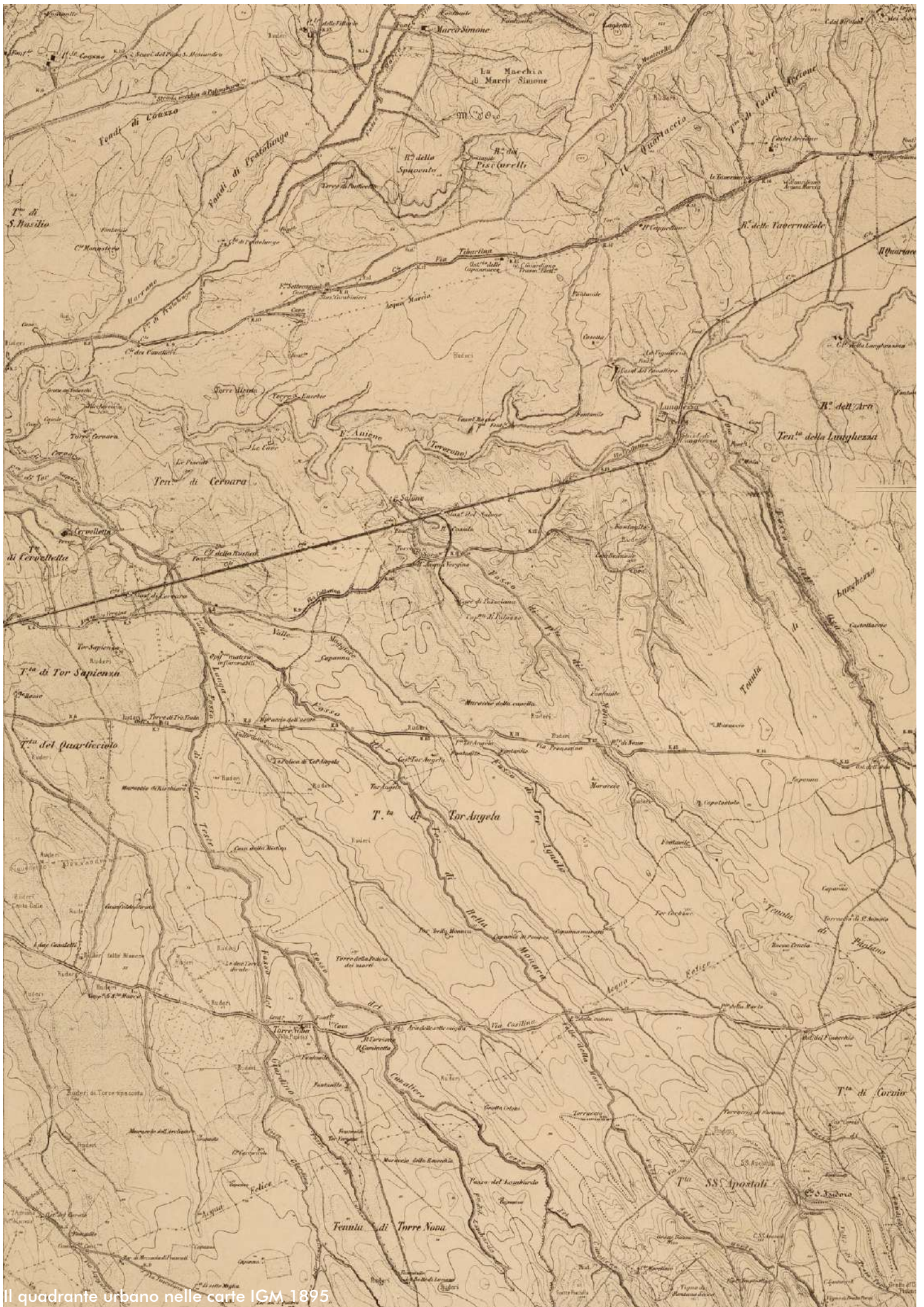
² Treccani Vocabolario online *infrastruttura* <https://www.treccani.it/enciclopedia/infrastrutture>

³ P. Sandra, R. Sennett, *Progettare il disordine*, Treccani Libri, Roma, 2020, p. 77

⁴ P. Sandra, R. Sennett, *Progettare il disordine*, Treccani Libri, Roma, 2020, p. 76

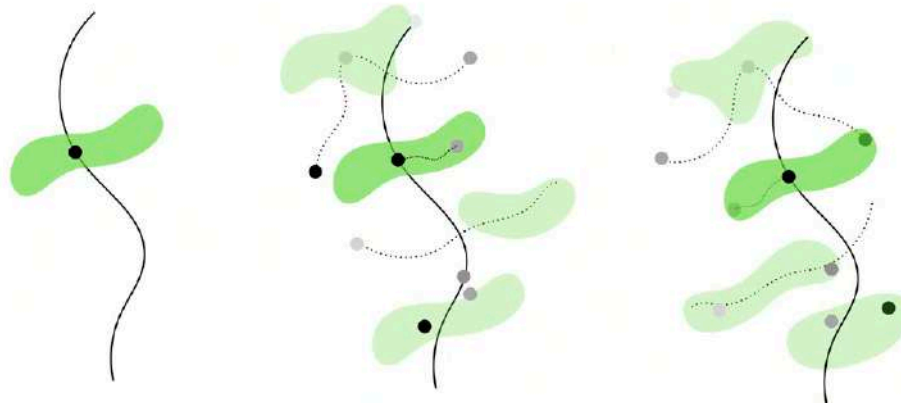
⁵ L. Di Pietro, *Nuove istituzioni culturali di prossimità, una sfida per l'Umbria*, in AUR&S, *L'Umbria che verrà*, Perugia, 2020, pp. 74-75

⁶ J. Bingham-Hall, *La città culturale*, in *Città sostantivo plurale*, I. Giuliani e P. Piscitelli (a cura di), Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano, 2018, p. 141



Il quadrante urbano nelle carte IGM 1895

Percorso / Paesaggio / Sosta



Una strategia aperta per Ponte di Nona

Sulla base di queste premesse, nel contesto territoriale compreso fra Lunghezza e Ponte di Nona il masterplan dei Colli, non intende formulare un programma o un progetto concepito come una proposta chiusa da attuare necessariamente in modo unitario.

Piuttosto propone una strategia che agisca *selettivamente*, anziché in modo generalizzato, e in modo *flessibile*, anziché rigidamente predeterminata.

In quest'ottica, il *masterplan*, ambisce a costituire un riferimento per identificare i *punti di presa* che possono dare l'abbrivio a percorsi evolutivi anche differenti e oggi impensati, a partire da ciò che i primi interventi riusciranno ad abilitare. La *strategia dell'accessibilità* e la *strategia delle aree verdi* prendono le mosse da questa consapevolezza.

La prima fase

Per quanto riguarda l'accessibilità, il masterplan definisce un sistema di percorsi che attraversa e innerva l'intero ambito. Il percorso ciclopedonale principale è inteso come un innesto che collega i servizi di base dei principali insediamenti residenziali (Nuova Ponte di Nona, Colle degli Abeti, Villaggio Falcone, Colle del Sole) e concorre a riconfigurare una serie di spazi pubblici incompiuti o disfunzionali. La proposta si basa su un'attenta verifica del tracciato, della giacitura e delle caratteristiche delle singole tratte.

Per garantire la funzionalità comples-

siva, questa proposta va considerata come un cardine strutturante. La successiva integrazione della rete, mediante la realizzazione dei percorsi turistici già programmati (da Roma a Gabi) la riqualificazione dei percorsi urbani esistenti o di altre tratte connesse ai futuri interventi urbanistici, costituisce invece il margine di flessibilità nell'attuazione del masterplan. In buona sostanza, una volta realizzata la dorsale portante della mobilità dolce - con un adeguato livello di connettività, fruibilità, confort e riconoscibilità - la progressiva estensione della rete potrà essere liberamente definita.

Per quanto riguarda il *sistema delle aree verdi*, il *masterplan* consente di esplorare un ampio catalogo di configurazioni spaziali e utilizzazioni specifiche. La proposta esplicita le finalità, il contenuto, la relazione con il contesto e la praticabilità di una serie di interventi che possono essere realizzati, singolarmente, in tempi, modi e luoghi diversi.

Al contempo, lo scenario complessivo mostra come la riconfigurazione delle aree verdi possa offrire occasioni diversificate e interrelate per lo svolgimento di attività ricreative, sportive, associative e culturali che - nel loro insieme - possono agire come un'infrastruttura di prossimità.

Il *masterplan*, intenzionalmente, lascia sullo sfondo il rapporto con il piano regolatore generale.

Stante la genericità della destinazione a "verde e servizi locali", tutte le previsioni sono conformi al piano; al contempo, il catalogo di soluzioni proposte, rende evidente l'inutilità e la rigidità di un meccanismo generalizzato di acquisizione pubblica dei suoli, poco importa se mediante esproprio o cessione compensativa.

In prospettiva

La realizzazione del percorso è un innesto, attorno al quale si strutturano occasioni di rinnovo e riuso dello spazio pubblico, in termini figurativi, di confort urbano, di fruibilità. Il percorso, le soste, e gli spazi verdi - insieme - costituiscono un'infrastruttura di prossimità per la città-patchwork; una infrastruttura leggera, tuttavia capace di fungere da connettore e condensatore di relazioni. Questo traguardo può essere raggiunto in tempi relativamente brevi, pur nella consapevolezza che - anche in una prospettiva di miglioramento selettivo e accorto dell'esistente - occorre comunque un investimento adeguato che eccede il primo finanziamento programmato dall'Amministrazione capitolina.

Il ragionamento sulle infrastrutture culturali offre l'occasione per formulare una considerazione conclusiva sulla prospettiva che il masterplan vorrebbe aprire. L'area soffre di una conclamata sotto-dotazione di spazi e iniziative culturali che andrebbe superata. Tuttavia, come

è stato evidenziato, la mera realizzazione o riqualificazione di strutture materiali non è garanzia di alcun effetto positivo.

Per questo non si indica, in questa prima fase, un ventaglio di edifici specializzati da adeguare o di luoghi da riqualificare. La direzione che si suggerisce di intraprendere è differente e richiede di avviare un'azione che coinvolga i residenti, le associazioni e i soggetti intermedi. Non si tratta di sostenere economicamente un "accompagnamento sociale"

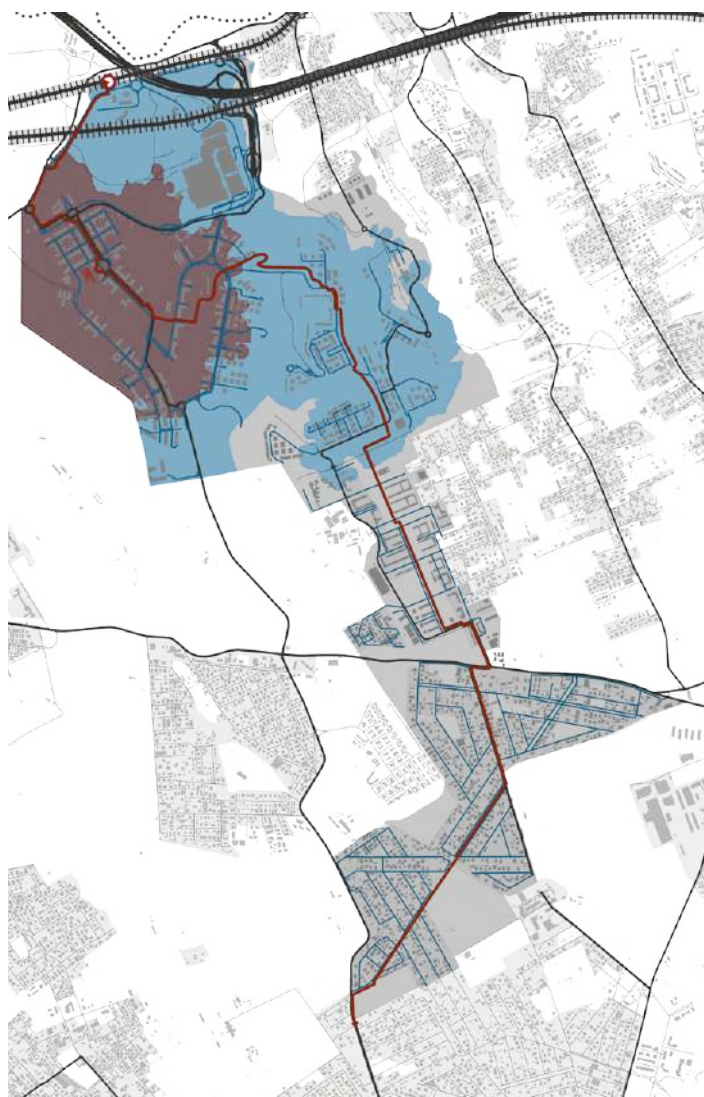
subordinato a un investimento materiale già definito nei modi e negli scopi, né tantomeno di riproporre il rituale della cosiddetta "partecipazione".

Ciò a cui si allude è un lavoro paziente, sul territorio, che sia in grado di capire le vulnerabilità e i desideri delle persone, di comprendere le stratificazioni e gli insuccessi delle attività passate, di sostenere le potenzialità delle iniziative già in essere o di nuovi progetti. Un lavoro che non agisca sul piano

dell'intermediazione per ricercare visibilità, profitto o consenso, ma che si proponga di offrire opportunità di azione in grado di trasformare l'esistente. In quest'ottica, il coinvolgimento degli abitanti per un'effettiva cooperazione nella realizzazione dell'infrastruttura per la città dei 15 minuti appare una necessità inderogabile che dovrà accompagnare tutte le fasi di realizzazione e implementazione della stessa.

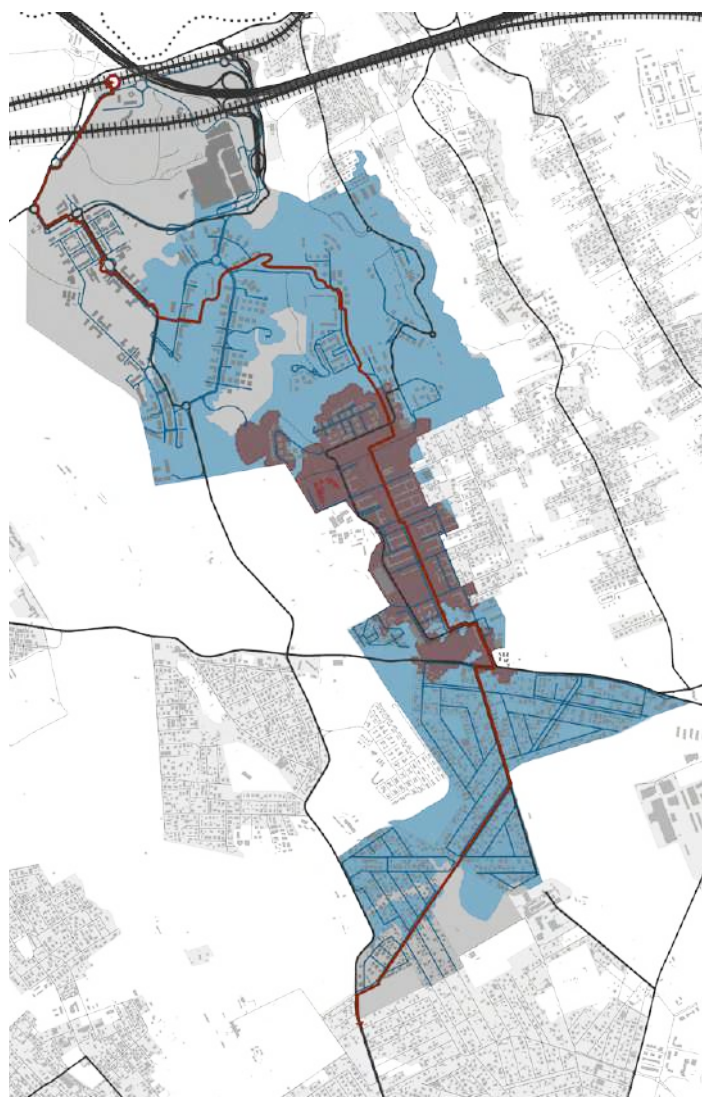
Accessibilità urbana 15 minuti della scuola Piazza Muggia

■ stato di fatto
■ stato di progetto



Accessibilità urbana 15 minuti della scuola Raffaele Ciriello

■ stato di fatto
■ stato di progetto



02

**L'ambito di
progetto**

02.1 L'ambito urbano di Ponte di Nona



m
Venezia

591 ha
superficie

32.200
abitanti

67%
verde degradato incolto

48,1 mq ab
verde

02.2 I quattro quartieri



Nuova Ponte di Nona. Quartiere residenziale privato pressoché ultimato | 176 ha di superficie e oltre 15.000 abitanti | 75 ha di verde pubblico previsto, di cui circa 17 ha realizzati



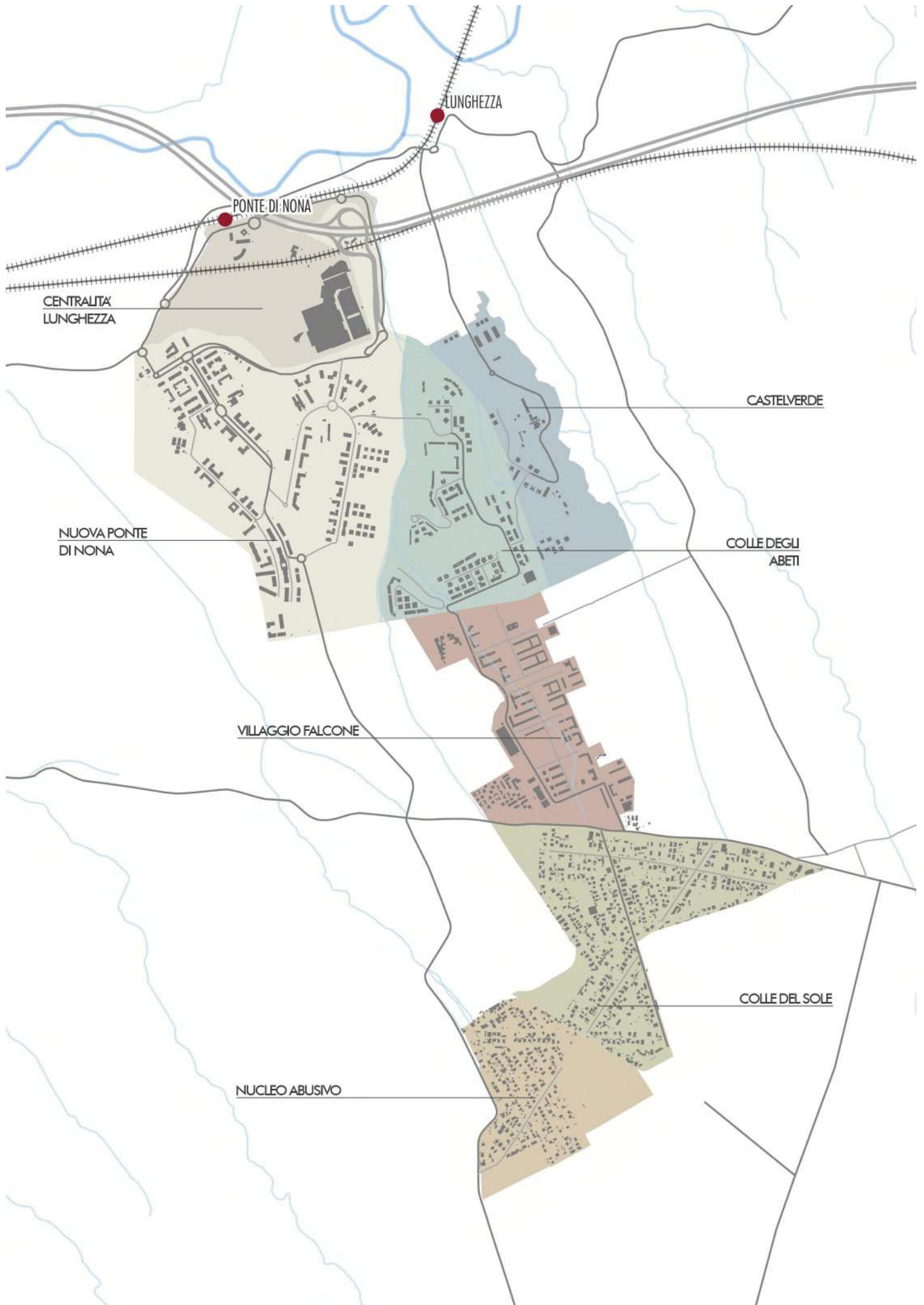
Colle degli Abeti | Castelverde. Due piani di zona con 10% e 50% di residuo | 134 ha di superficie e oltre 7.000 abitanti | 53 ha di verde pubblico previsto, di cui circa 3 ha realizzati



Villaggio Falcone. Piano di zona pubblico con residuo del 7% | 69 ha di superficie e quasi 5.000 abitanti | 18 ha di verde pubblico previsto, di cui circa 12 ha realizzati (la fortemente metà degradata)



Colle del Sole. Zona "O" di recupero urbanistico (limitatamente a una superficie di 94 ha) | 150 ha di superficie e circa 4.500 abitanti | 16 ha di verde pubblico previsto, di cui 1,2 ha realizzati



Nuova Ponte di Nona

Nuova Ponte di Nona è il quartiere più grande all'interno dell'ambito di progetto la cui realizzazione è iniziata nel 2002. Sulla base di una convenzione urbanistica, stipulata nel 1995, è stato realizzato un quartiere residenziale su un'area di oltre 175 ettari per una popolazione complessiva di 17.000 abitanti. È realizzato in continuità con il centro commerciale "Roma Est" che copre la maggior parte del fabbisogno di servizi privati.

Il progetto si basa su un disegno urbano ambizioso, costituito da larghi viali alberati, e strutturato attorno a due grandi parchi urbani. Ad oggi, la capacità edificatoria residenziale (oltre 1,5 Mio mc) è stata praticamente esaurita. Rimangono solo pochi lotti di completamento. Sono stati, inoltre, realizzati i servizi pubblici (i plessi scolastici e la chiesa parrocchiale) mentre non hanno ancora trovato attuazione la maggior parte dei servizi privati, a partire dalle cospicue superfici destinate a verde sportivo (stimabili in oltre 10 ettari).

Dal punto di vista della qualità urbana, le principali criticità sono: (1) realizzazione solo parziale delle strade e dei percorsi ciclo-pedonali; (2) mancato equipaggiamento verde degli spazi urbani che si presentano complessivamente di modesta qualità.



Colle degli Abeti

Il quartiere di Colle degli Abeti e Castelverde nasce dall'attuazione di due piani di zona risalenti, nella loro definizione progettuale, alla seconda metà degli anni Novanta. Di circa 80 ettari il primo e 55 ettari il secondo, sono stati progettati per una popolazione teorica rispettivamente di 7.000 e di poco più di 5.000 abitanti. Il progetto urbanistico prevede l'edificazione sui crinali, lungo una viabilità di distribuzione che a Colle degli Abeti è rappresentata da Via Padre Giuseppe Petrilli e a Castelverde da Via delle Cerquete. L'edificazione è intervallata da ampi spazi verdi e non presenta un disegno urbano particolarmente riconoscibile. Verso il pianoro, l'edificazione si allarga, saldando i due piani di zona lungo Via Pietro Corti.

L'edificazione prevista nel piano di Colle degli Abeti è sostanzialmente attuata. Rimane da ultimare un ultimo isolato sul confine verso Villaggio Falcone, realizzato ad oggi nelle sole strutture edilizie. Diversamente, la realizzazione delle previsioni residenziali di Castelverde è conclusa ad oggi solo per metà. In tutti e due i piani di zona, le volumetrie per servizi pubblici e privati non sono state realizzate.

Le principali criticità del quartiere sono: (1) la mancata realizzazione delle connessioni viarie di collegamento inter-quartiere (la connessione lungo il declivio tra i due crinali con il casello autostradale, la connessione trasversale tra i crinali del quadrante urbano); (2) la mancata realizzazione dei servizi pubblici (non indispensabili, a patto di una migliore connessione verso i servizi nei quartieri contermini); (3) l'indeterminatezza di ampie porzioni destinate a verde pubblico (oltre 50 ettari), decisamente sovradimensionate rispetto al fabbisogno di legge (stimabili a regime in appena 9 ettari) e oggi di fatto abbandonate.



Villaggio Falcone

Villaggio Falcone nasce come piano di zona n. 20, uno dei 36 piani di zona del Il Peep del comune di Roma. Su una superficie territoriale di oltre 66 ettari è stato progettato un quartiere residenziale per 6.650 abitanti. In seguito alla variante urbanistica octies, riguardante la densificazione del piano, nel 2008 è stato previsto il cambio di destinazione urbanistica di alcune aree "extra-standard", prevedendo un aumento della densità territoriale (7.000 abitanti). La volumetria residenziale complessivamente prevista è pari a circa 0,5 Mio mc. Il residuo di piano può essere stimato in 30.000 mc. Gli abitanti effettivamente residenti sono invece 3.753 (Istat 2011) e possono essere oggi stimati in 4.722 unità.

Il primo progetto del piano di zona risale al 1978 e presenta una struttura urbana di grandi isolati con spazi pubblici centrali, immersi all'interno di un parco verde. Nei successivi approfondimenti del progetto viene rivolta una maggiore attenzione al rapporto fra il nuovo quartiere e i tessuti abusivi adiacenti. Fin dall'approvazione del 1984 il progetto è dunque strutturato a partire da un viale verde di confine, oggi coincidente con l'asse di Via della Riserva Nuova.

Il quartiere si presenta oggi con una qualità urbana fortemente in crisi:

- (1) la spina centrale di verde attrezzato è in larga misura vandalizzata e, insieme al sospeso punto verde qualità, si presenta fortemente degradata;
- (2) non sono presenti luoghi o funzioni con la forza di qualificarsi come centralità urbana;
- (3) i vuoti urbani (standard non realizzati o aree non edificate) e la mancanza di aree alberate incidono negativamente sulla qualità urbana.



Colle del Sole

Il quartiere di Colle del Sole, all'interno del nostro ambito di progetto, è composto dalla zona "O" n. 85 e da altri tessuti illegalmente edificati adiacenti. Il piano di recupero urbanistico, esteso su una superficie di circa 80 ettari, ha individuato per la relativa porzione territoriale una strategia di recupero che, a fronte di un incremento della volumetria esistente fosse capace di realizzare gli standard urbanistici minimi previsti da legge.

Con questa modalità sono stati realizzati alcuni interventi, che hanno portato alla cessione pubblica delle aree a standard necessarie. Inoltre sono stati avviati lavori di riqualificazione sugli spazi pubblici (Via Ollolai, Via Bitti, Via Calasetta-Via Modolo) che hanno portato a una parziale riqualificazione urbana.

Ciononostante le strade si presentano ancora oggi generalmente senza marciapiedi e non è stata realizzata l'illuminazione pubblica necessaria. Esiste però un campetto da calcio e una struttura religiosa e associativa. Se a Colle del Sole il piano di recupero ha messo in moto una seppur debole dinamica di rigenerazione urbana, negli altri tessuti abusivi compresi nell'ambito di progetto non si ravvisano invece ancora elementi sensibili di rigenerazione.

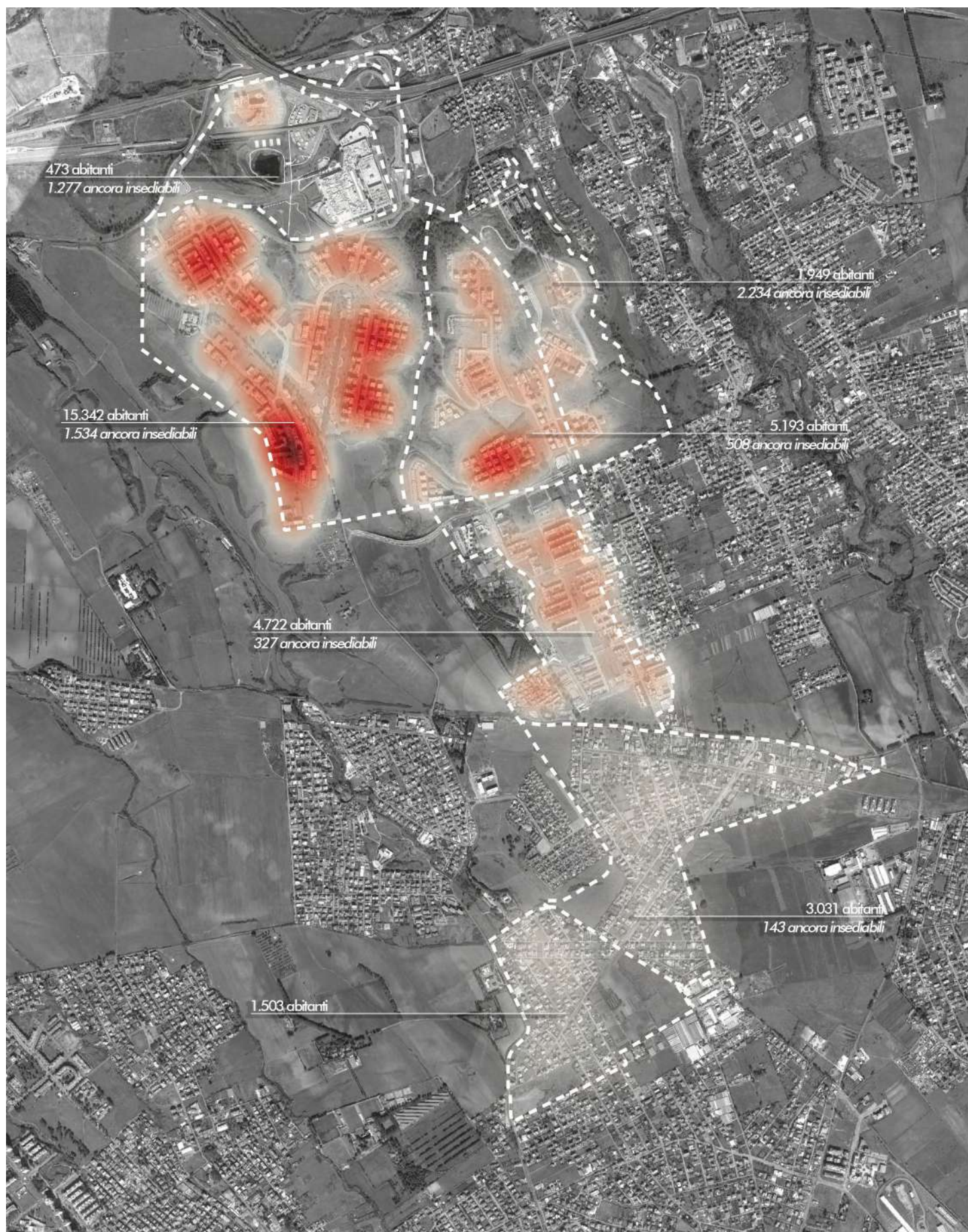
Le principali criticità sono:

- (1) Nel tessuto edilizio formato da villette non si sente tanto l'assenza di standard urbanistico, quanto invece la debolezza dei collegamenti con i quartieri limitrofi;
- (2) l'accessibilità risente per la mancanza di ammagliamento delle strade inter-quartiere (interruzioni di Via Borutta-Via Calasetta, Via Ollolai-Via di Rocca Cencia)



02.3 Un'organizzazione squilibrata

Distribuzione della popolazione



Distribuzione dei servizi



03

**Riferimenti:
pianificazione**







03.1 Il Piano Regolatore Generale

Il piano regolatore generale del comune di Roma è stato approvato con DCC 12/02/2008, n. 18. Nella sua componente di "Sistemi e regole" individua e disciplina il sistema insediativo secondo una lettura della città per tessuti (città consolidata, città da ristrutturare, città della trasformazione) e per progetti strutturanti (centralità urbane).

Nuova Ponte di Nona e Villaggio Falcone, già in avanzato stato di realizzazione all'epoca di approva-

zione del piano, sono compresi nella città consolidata. Colle degli Abeti con Castelverde e Colle del Sole, invece, sono annoverati nei tessuti della città della trasformazione.

Su tutto l'ambito di progetto spicca, ovviamente, il progetto della centralità di Ponte di Nona. Oltre al centro commerciale, qui era prevista la realizzazione di un centro congressi e di servizi alberghieri e terziari connessi.

-  Verde pubblico
-  Città consolidata
-  Progetti strutturanti
-  Città della trasformazione
-  Nuclei di edilizia ex- abusiva da recuperare
-  Ferrovie






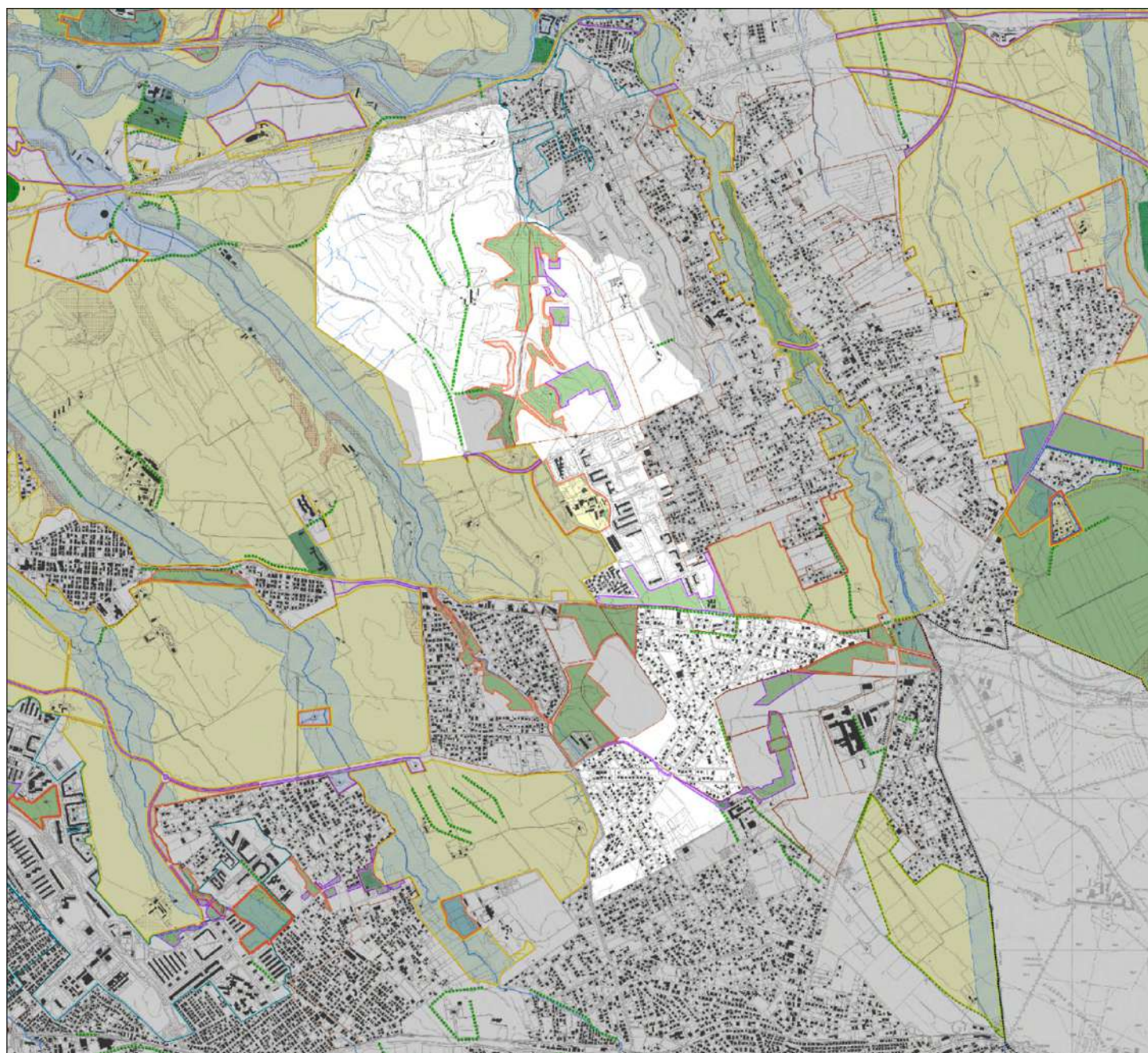
03.2 La Rete ecologica

Gli elaborati relativi alla rete ecologica individuano le componenti principali del sistema ambientale, ovvero il reticolo idrografico, le aree agricole e i territori boscati e semi-naturali attingendo alla carta dell'uso del suolo. Per quanto riguarda la rete ecologica vera e propria, sono state individuate le componenti primarie (A), secondarie (B) e di completamento (C).

Nell'ambito di progetto non sono presenti componenti primarie.

Come componenti secondarie sono stati individuati i pendii e le porzioni semi-naturali della forra fra Nuova Ponte di Nona e Colle degli Abeti. Le grandi aree a verde pubblico all'interno del progetto di Colle degli Abeti, invece, appartengono invece alle componenti di completamento. Lo stesso ruolo è assegnato al parco urbano lungo la Via Prenestina.

-  Componente Primaria
-  Componente Secondaria
-  Componente di completamento










03.3 Piano territoriale paesaggistico regionale

Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) è stato approvato con DCR 21 aprile 2021, n. 5 e costituisce lo strumento che di definizione delle tutele paesaggistiche e dei beni culturali. A tale fine, sulla tavola A il piano individua i paesaggi secondo una lettura sistemica: il sistema del paesaggio naturale, il sistema del paesaggio agrario e il sistema del paesaggio insediativo. Il nostro ambito di progetto è caratterizzato da due paesaggi urbani: il paesaggio degli insediamenti urbani, circoscritto, in buona sostanza, ai tessuti urbani di Colle del Sole e Villaggio Falcone e quello degli insediamenti

in evoluzione, categoria che include gli altri quartieri che, all'epoca di redazione delle tavole del piano paesaggistico (primi anni 2000) non erano ancora stati realizzati. Di grande importanza risultano le classificazioni del paesaggio agrario e naturalistico. Infatti, tutto il paesaggio a Ovest dell'ambito è classificato come "Paesaggio agrario di rilevante valore" e sono inoltre riconosciuti come paesaggi naturali di continuità le forre che caratterizzano questa parte di territorio. I Beni paesaggistici (tavola B) che interessano l'ambito di progetto sono riconducibili, in buona sostanza, ai

corsi d'acque e le relative fasce di tutela, ai boschi e alle aree di interesse archeologico.

-  Paesaggio degli insediamenti in evoluzione
-  Paesaggio Agrario di Rilevante Valore
-  Paesaggio Agrario di Valore
-  Paesaggio Naturale di Continuità
-  Paesaggio Naturale
-  Paesaggio degli Insediamenti Urbani
-  Reti, Infrastrutture e Servizi



03.4 I Piani del traffico e della mobilità sostenibile

Dal punto di vista della mobilità, i documenti di maggiore interesse sono: il Piano generale del traffico urbano (PGTU, approvato con DCC 16 aprile 2015, n. 21), soprattutto per la classificazione delle strade che interessano l'ambito di progetto; il Piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS, approvato con DCC 22 febbraio 2022, n. 14) che rappresenta, a tutti gli effetti, un aggiornamento del PGTU soprattutto per quanto riguarda la gestione in chiave sostenibile delle infrastrutture per la mobilità. Il territorio di nostro interesse non si trova all'interno di un ambito di grande rilievo per

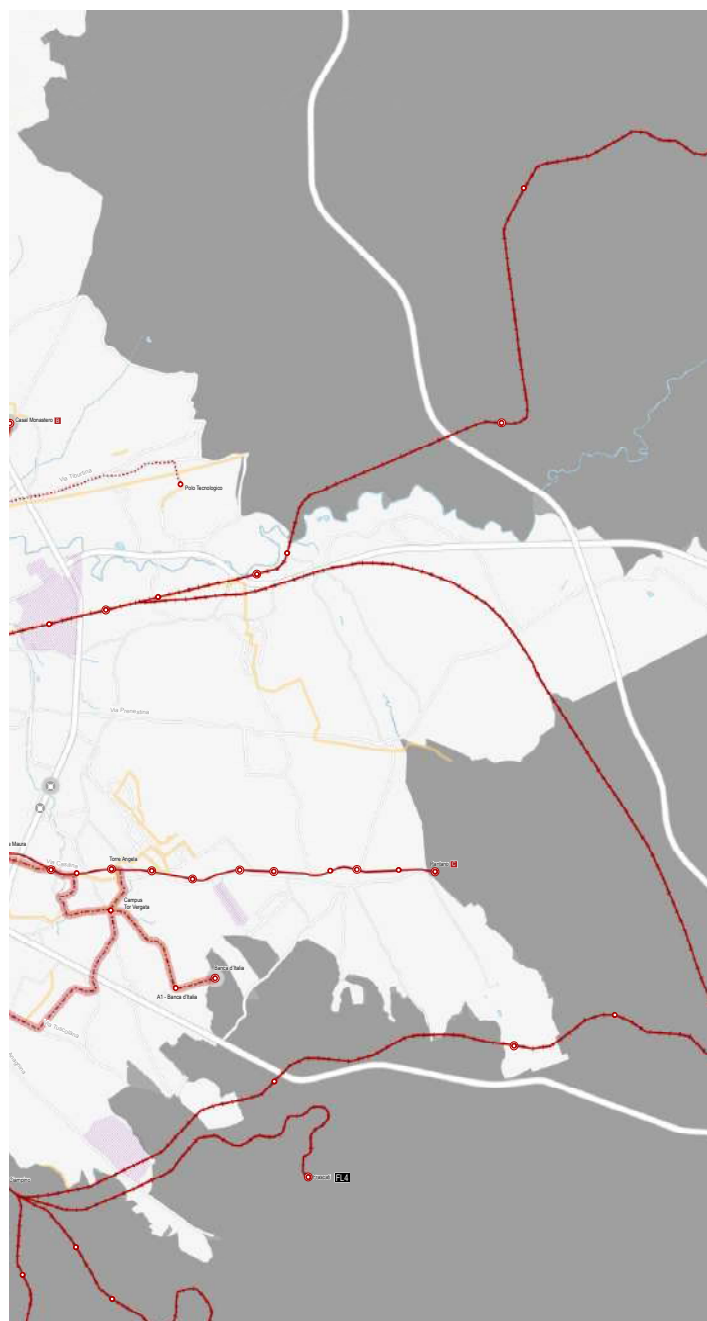
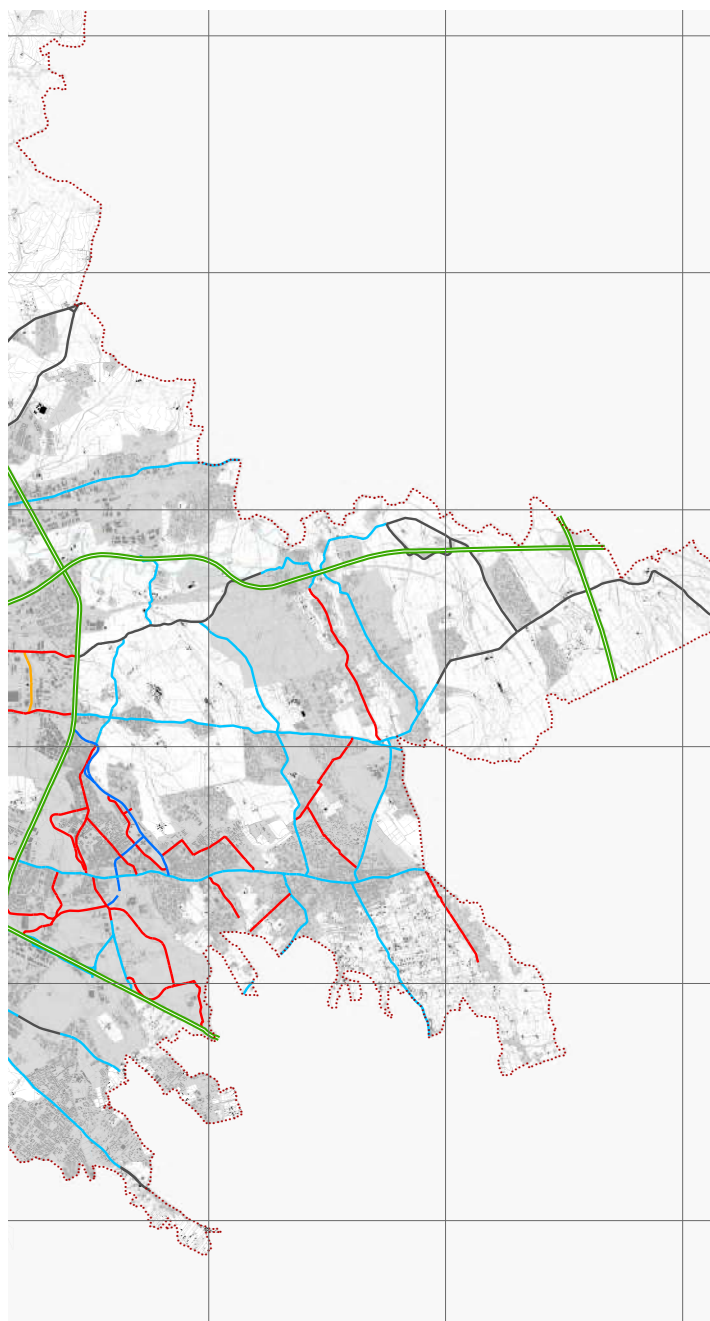
l'organizzazione territoriale della mobilità. Dalla lettura delle classificazioni stradali del PGTU risulta chiaramente l'organizzazione generale imperniata sulle direttrici della Casilina, Prenestina e Collatina e sui principali collegamenti tra esse. Gli assi generali sono sostituiti, nel PUMS, dalle direttrici della rete su ferro (linea ferroviaria Tiburtina-Tivoli e Metro C Pantano-San Giovanni). Spicca qui l'introduzione di una pista ciclabile di rango territoriale, parte del più ampio progetto di "Parco lineare dell'antica Via Collatina da Porta Maggiore a Gabii" che attraversa l'intero ambito di progetto.

Legenda PGTU

- Autostrade
- Strade extraurbane principali
- Strade interquartiere
- Strade di quartiere

Legenda PUMS

- Rete viaria
- Rete TPL ferro
- Rete ciclabile



04

Riferimenti: statistica

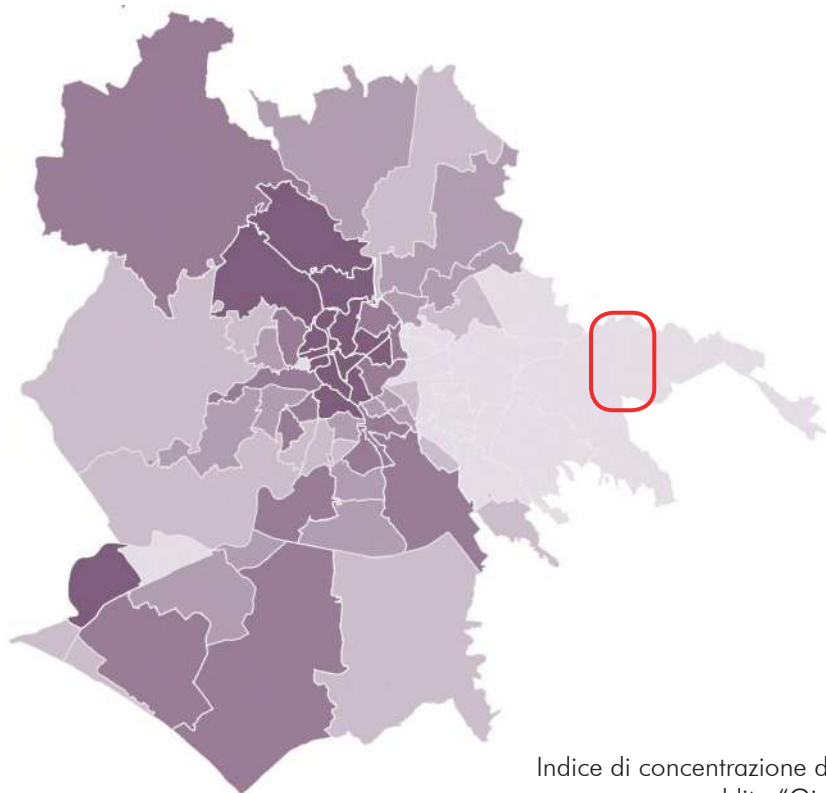
L'ambito di progetto comprende le diverse forme degli insediamenti della periferia romana: un nucleo ex abusivo (Colle del Sole), un grande quartiere di edilizia pubblica (Villaggio Falcone), un piano di zona con edilizia prevalentemente cooperativa (Colle degli Abeti) e una lottizzazione privata (Nuova Ponte di Nona). L'ambito si inserisce in un contesto a forte crescita demografica (+165% dal 2001 al 2018) con le caratteristiche tipiche della periferia delle grandi città.

Le mappe riportate di seguito sono state realizzate utilizzando le informazioni e gli opendata pubblicate su mapparoma.info.

04.1 Un territorio disuguale

Disuguaglianza economica

La distribuzione del reddito percepito nel 2020 restituisce una Roma diseguale, dove risulta evidente la debolezza strutturale del nostro territorio. Infatti, rispetto a un reddito medio che si attestava nel 2020 su 27.500 Euro, a Ponte di Nona risultava di appena 18.500 Euro per contribuente. Complessivamente emerge una grande distanza tra la città centrale, dove il reddito medio raggiunge anche 69 mila Euro e la città della periferia che si attesta sui livelli di reddito di Napoli e Palermo. Ancora più evidente risulta tale divario analizzando l'indice di concentrazione del reddito lordo, calcolato utilizzando la formula di Gini per classi di contribuenti. L'indice di Gini più alto è 0,61 nel Centro Storico, seguito dai quartieri più centrali. Il valore minimo è invece 0,35-0,36 in molti quartieri popolari della periferia est.

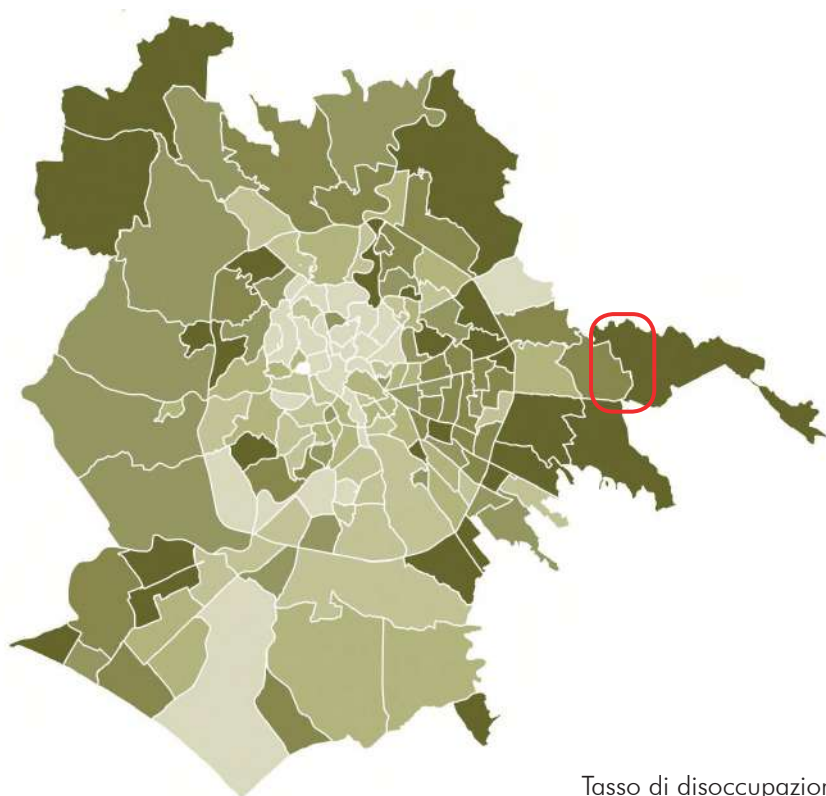


Indice di concentrazione del reddito "Gini"

Disuguaglianza nell'occupazione

Il tasso di occupazione e, viceversa, quello di disoccupazione racconta alcuni aspetti cruciali delle dinamiche socioeconomiche del territorio. Essere occupati significa non solo di avere la possibilità di produrre reddito ma anche e soprattutto far parte di una comunità, di realizzare se stessi, di sentirsi inclusi. Il tasso di disoccupazione dimostra ancora una volta la frattura fra la città centrale di Roma e le sue periferie.

Nei quartieri esterni al GRA, i tassi di disoccupazione sono fino a tre volte superiori a quelli rilevabili nei quartieri ricchi del centro. Nell'ambito di progetto, il tasso di disoccupazione si aggira sul 12% della forza lavoro (la media romana è del 9%).

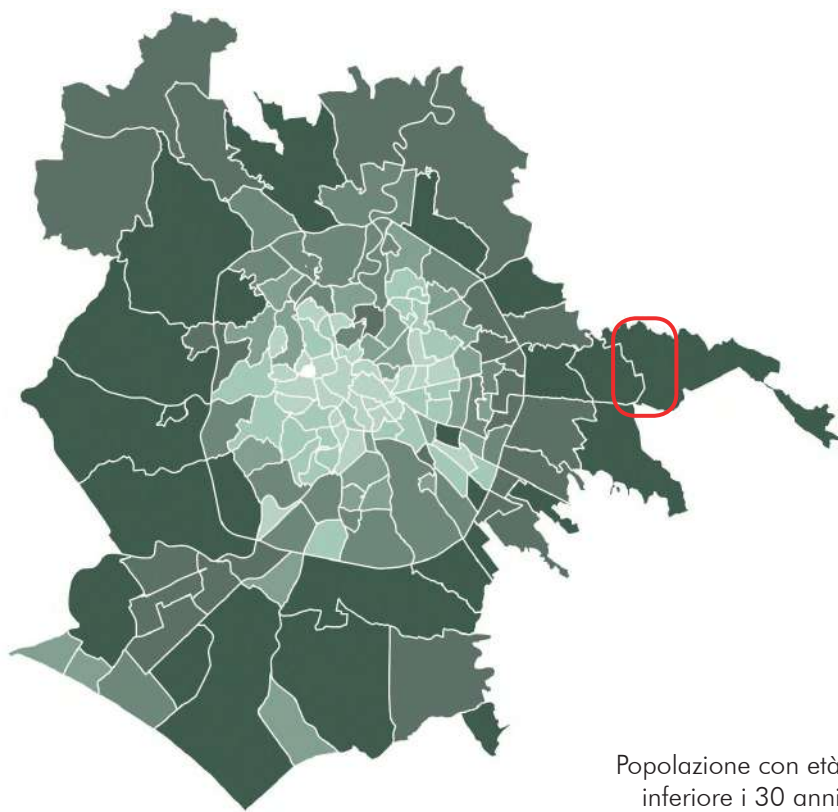


Tasso di disoccupazione

Disuguaglianza demografica

Il territorio esterno al GRA può essere raccontato come una “terra dei giovani”, caratterizzata da un’edificazione poco densa e da bassi livelli di accessibilità alle reti del trasporto pubblico, contrapposta alla città centrale e consolidata con un’elevata quota di anziani.

L’elevata percentuale di popolazione giovane nella periferia più lontana fa pensare a un fenomeno di espulsione dalla città consolidata di persone giovani, presumibilmente sotto-occupate o precarie, a causa degli elevati costi di acquisto e affitto delle abitazioni. Sono soprattutto i quartieri nel quadrante Est della città, e fra essi quelli appartenenti al nostro ambito di progetto, a raggiungere una quota di residenti di età inferiore a 30 anni pari a oltre un terzo della popolazione residente complessiva.

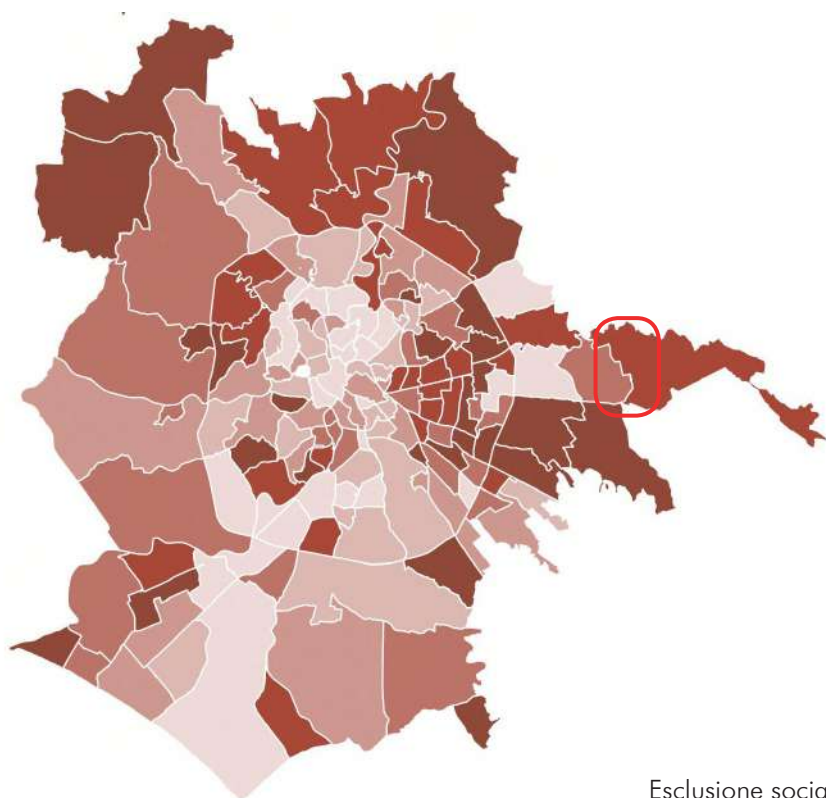


Popolazione con età inferiore i 30 anni

Disuguaglianza sociale

L’esclusione sociale riguarda la condizione di parziale o totale esclusione dalla vita sociale. In questo senso, l’esclusione può dipendere dalla mancanza di istruzione o di lavoro, oppure di discriminazioni per il proprio genere che non consentono di cogliere le opportunità per realizzare sé stessi nell’ambito della comunità. L’indice di disagio sociale è calcolato sulla base di disoccupazione, occupazione, concentrazione giovanile e scolarizzazione.

Nelle nostre aree si coglie una problematicità simile alle altre periferie oltre il raccordo anulare. Le problematiche specifiche riguardano i giovani fuori dal mercato del lavoro e della formazione (NEET) mentre l’abbandono scolastico è meno alto di altri quartieri adiacenti.



Esclusione sociale

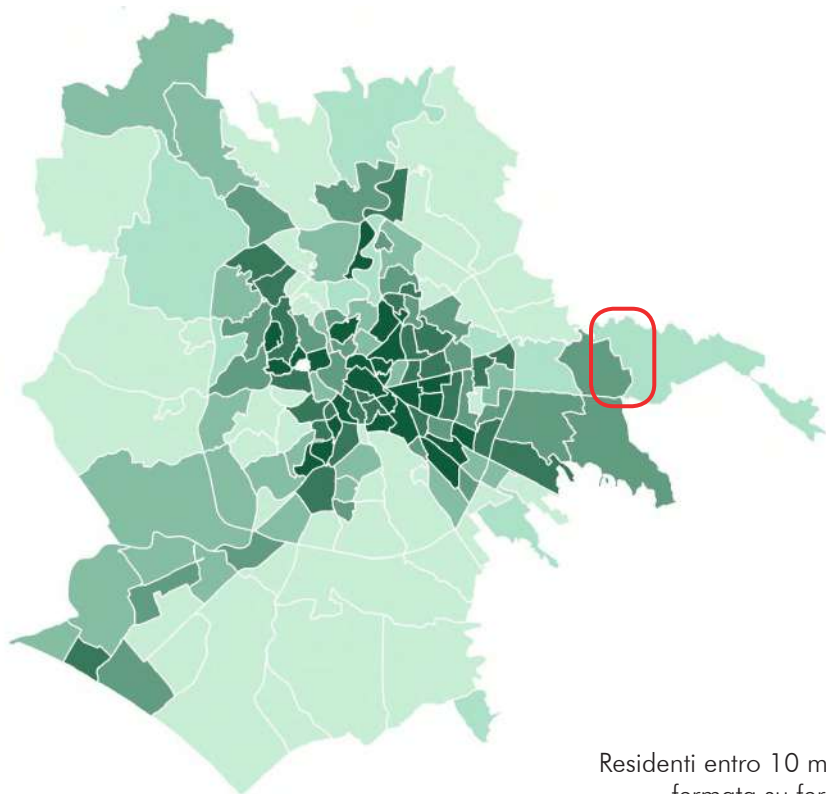
04.2 Una struttura pubblica debole

Accessibilità

In parte, il tema dell'accessibilità può essere affrontato analizzando il servizio del trasporto pubblico locale su ferro. Tale punto di vista assume una particolare rilevanza riguardo al nostro ambito di progetto, collocato nel punto più a Est dell'intero territorio comunale, distante oltre 15 km in linea d'aria da Piazza Venezia.

La mappa rappresenta la quota di popolazione servita da almeno una stazione della rete su ferro, ossia che abita a una distanza percorribile a piedi in meno di dieci minuti. I dati sono riferiti alla situazione del 2011, mentre per il nostro ambito di progetto sono stati aggiornati.

La mappa mostra che gran parte della periferia storica è ben servita dal trasporto veloce su ferro, ma il livello di accessibilità diminuisce notevolmente con l'aumentare della distanza dal centro, con l'eccezione delle direttrici Est, Sud e Nord



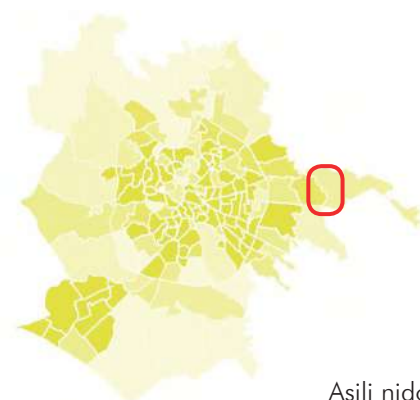
Residenti entro 10 min
fermata su ferro

Offerta di servizi

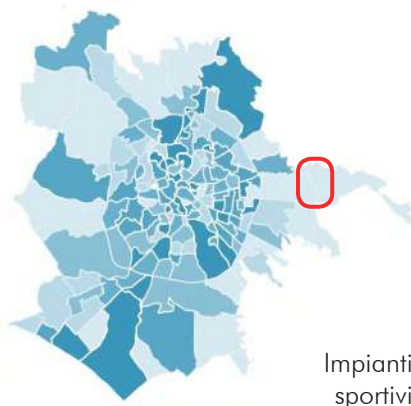
La qualità urbana è condizionata fortemente dalla presenza da alcuni servizi in ambito pubblico e collettivo e privato. L'accessibilità a tali servizi è obiettivo primario del concetto di "città dei 15 minuti". In questo senso, particolare importanza assume (1) l'offerta culturale (presenza di cinema, teatri, biblioteche); (2) la dotazione di asili nido e, in generale, strutture scolastiche e di servizio per l'infanzia; (3) le attrezzature sportive; (4) negozi in generale ed esercizi di vicinato in particolare. Nell'insieme emerge come il centro e la periferia storica, proprio perché densi e intensivi, sono quartieri con forti relazioni interpersonali e numerose opportunità di partecipazione collettiva. Al contrario i residenti nelle periferie più lontane sono poco forniti di attrattori culturali, di servizi di base e di spazi pubblici e collettivi.



Culturale



Asili nido



Impianti sportivi



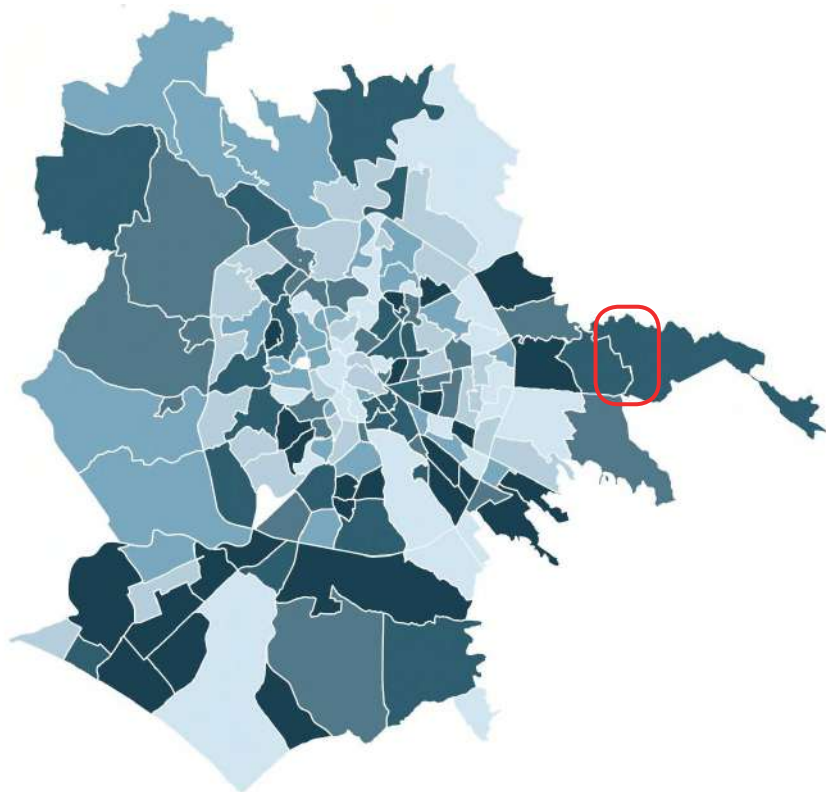
Commercio al dettaglio

Case di proprietà

La proprietà della casa appare essere un indicatore interessante nella valutazione del disagio abitativo più generale. Nel nostro ambito di progetto si rileva una relativamente forte presenza di abitazioni pubbliche (1.194 fra alloggi ATER e del Comune). Ciononostante, la residenza in case di proprietà è ampiamente diffusa, come ovunque a Roma.

In generale si rileva una maggiore presenza di alloggi in proprietà nei quartieri della seconda metà del '900 con edilizia intensiva, sul litorale e negli insediamenti fuori dal GRA nei quadranti est e sud.

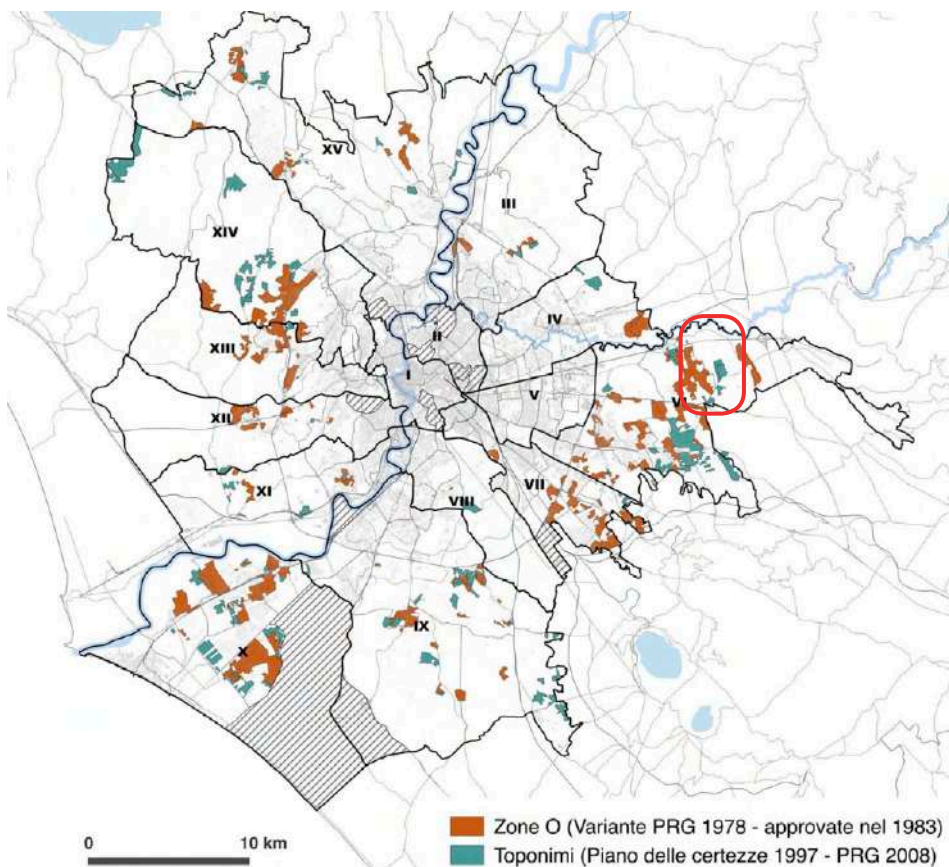
Nel nostro caso rileva sicuramente la presenza di tessuti urbani nati abusivamente, così come l'offerta di alloggi relativamente economici, destinazione della popolazione espulsa dai quartieri centrali per le dinamiche del mercato immobiliare.



Abusivismo

A Roma, circa un terzo della popolazione è residente in quartieri nati in maniera non pianificata. È la più grande città abusiva d'Europa. L'abusivismo è frutto di complesse dinamiche sociali, economiche e politiche che, a partire dalla proclamazione a Capitale d'Italia, hanno coinvolto attori pubblici e privati a tutti i livelli.

Fin dal 1962, il piano regolatore prevedeva la riqualificazione dei nuclei di edilizia abusiva, le cosiddette zone F1, che comprendevano anche le borgate storiche. Nel 1978 una variante al piano regolatore stabilì i perimetri di altre 84 borgate abusive, le cosiddette zone O, approvate nel 1983 come aree di "recupero urbanistico". Una buona parte dei nuclei abusivi si trova nel nostro quadrante urbano che è infatti caratterizzato da numerose aree nate senza programmazione urbanistica.





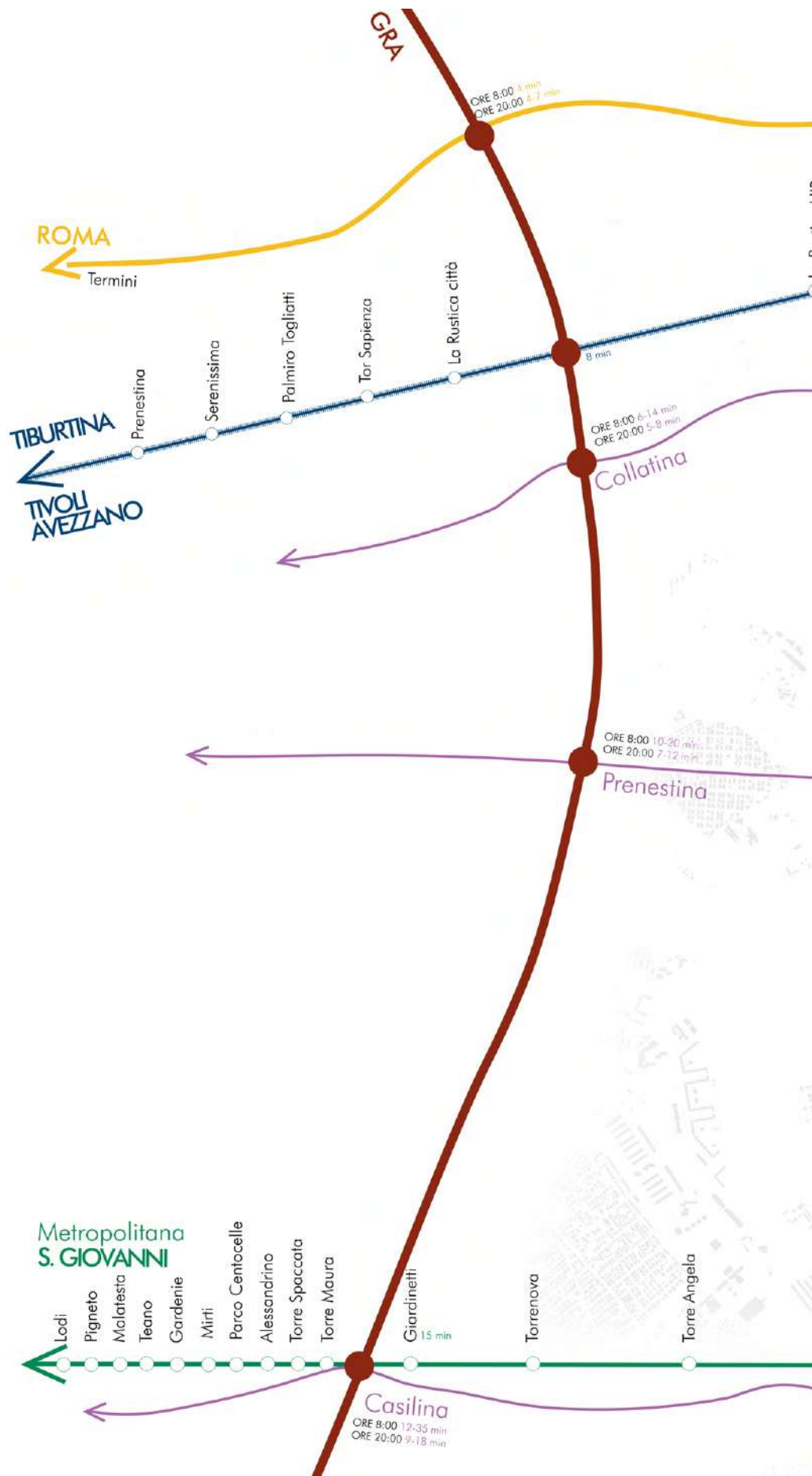
An aerial photograph showing a complex highway interchange on the left side of the frame. A river flows through the center, winding through lush green agricultural fields. A dense line of trees runs parallel to the river. In the background, there are some buildings and more fields. The overall scene depicts a mix of infrastructure and natural environment.

05

**Sistema
dell'accessibilità**

05.1 L'accessibilità alla scala territoriale

I quattro quartieri che compongono l'ambito di progetto si estendono sulla direttrice dell'antica Via Ponte di Nona dalla stazione ferroviaria fino alla Borghesiana su un arco di lunghezza pari a circa 5 km. Gli insediamenti, organizzati in fasce parallele in direzione NNO – SSE seguono l'orientamento dei crinali e delle forre che caratterizzano questa parte della pianura romana declinando lievemente verso l'Aniene che riceve in sinistra orografica i fossi e torrentelli. Le direttrici principali che collegano l'ambito di progetto con il centro della città metropolitana sono la Via Collatina a Nord, la Via Prenestina al centro e la Via Casilina a Sud. Tutte e tre si intersecano con il Grande Accordo Anulare riportando, dall'asse centrale dell'ambito di progetto le seguenti distanze: 3,8 km sulla Collatina, 5,4 km sulla Prenestina e 6,2 km sulla Casilina. Considerando la velocità media degli spostamenti in auto nel traffico romano (18 km/ora secondo il rapporto sulla mobilità del 2019, la metà secondo i dati di Legambiente), dall'asse centrale dell'ambito di progetto si può raggiungere il GRA in rispettivamente 13, 18 e 21 minuti. Scegliendo invece l'autostrada, i 12 km che separano il casello di Ponte di Nona dall'inizio della Roma-L'Aquila al Verano possono essere percorsi in poco meno di 10 minuti. Il percorso su ferro è più veloce. Il treno della linea ferroviaria FL2 impiega appena 8 minuti dalla stazione di Ponte di Nona fino all'altezza del GRA e 28 minuti fino alla stazione di Tiburtina. Con la metropolitana MC San Giovanni-Pantano, il tragitto fino all'altezza del GRA dura circa 15 minuti, mentre la stazione di San Giovanni può essere raggiunta in circa 32 minuti. Infine, il nostro ambito di progetto è attraversato dalla previsione di una pista ciclabile di collegamento territoriale, descritta come "Parco LineaRE", che conduce da Porta Maggiore fino al Parco archeologico di Gabbii. Il tracciato è individuato sulle tavole del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS).





05.2 L'accessibilità alla scala di quartiere

Dal punto di vista del livello di servizio delle strade locali, i tre quartieri a progettazione unitaria sopra la Prenestina (Nuova Ponte di Nona, Colle degli Abeti e Villaggio Falcone) si distinguono chiaramente dagli insediamenti a Sud dell'asse viario di origine spontanea (Colle del Sole).

In tutti e tre i quartieri, le strade sono progettate secondo una precisa gerarchia, sono di sezione adeguata ed equipaggiate con marciapiedi e illuminazione stradale.

Diversamente, le strade a Colle del Sole non sono generalmente attrezzate con marciapiedi e illuminazione pubblica e sono organizzate in maniera piuttosto casuale, senza che si possa distinguere chiaramente una gerarchia.

Anche se la rete stradale esistente presenta generalmente un adeguato livello di servizio l'accessibilità complessiva dei quartieri presenta forti criticità gli aspetti principali riguardano:

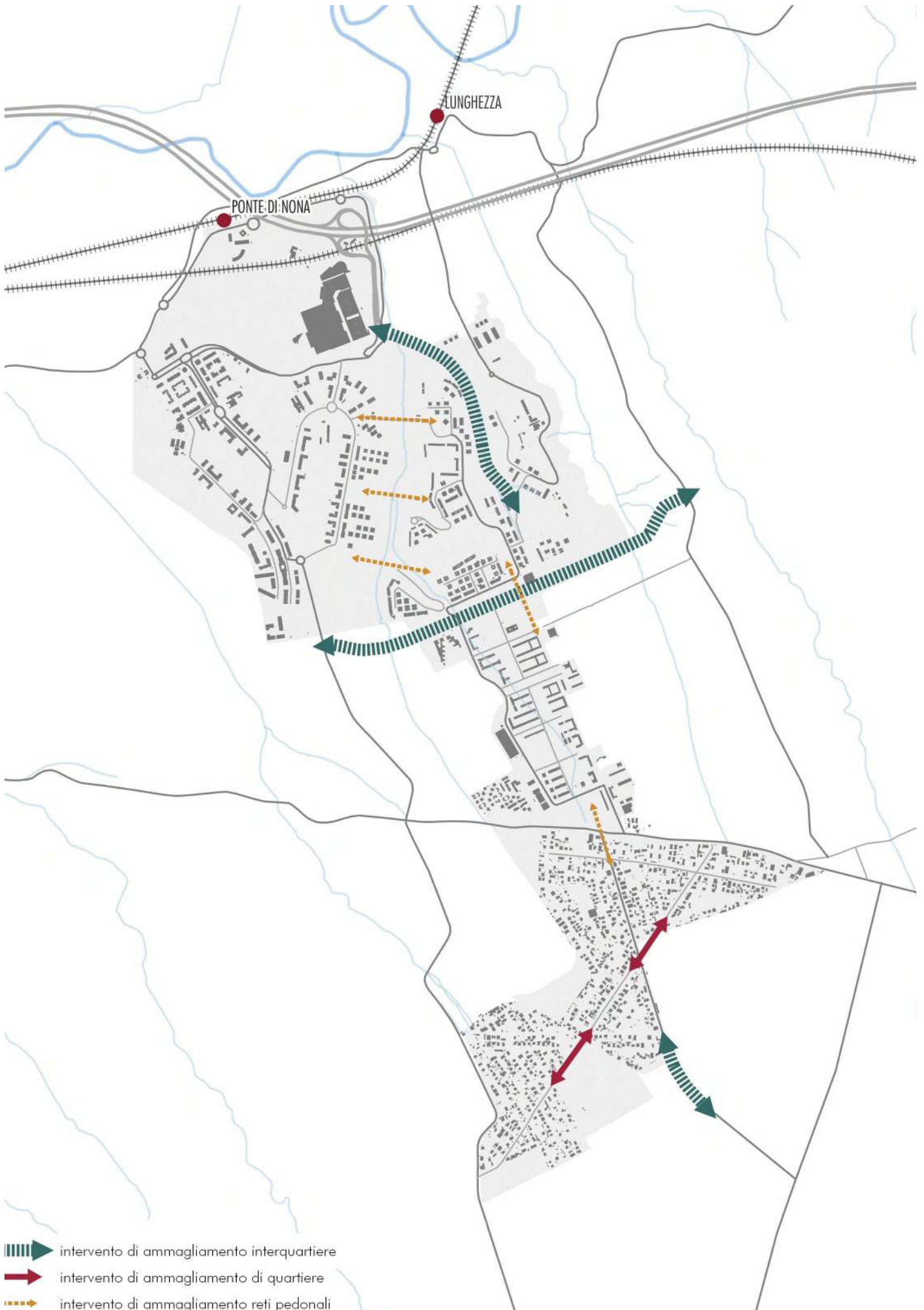
1. Assoluta inadeguatezza della rete stradale inter-quartiere, sia in merito alle connessioni interne che esterne all'ambito di progetto. Tale inadeguatezza ha la sua causa principale nella mancata realizzazione di due assi stradali fondamentali: la viabilità di connessione trasversale, da Via Ponte di Nona a Via del Fosso dell'Osa e la viabilità di raccordo fra gli insediamenti di crinale di Colle degli Abeti e Castelverde e il casello autostradale. Entrambe sono previste sulle tavole del PRG ma solo parzialmente realizzate e mai collaudate.
2. Criticità della rete carrabile di collegamento fra i quartieri all'interno dell'ambito di progetto. I punti maggiormente critici sono: Via Nicola Saliola, unica via di comunicazione fra Nuova Ponte di Nona e Colle degli Abeti; cantiere stradale sospeso di Viale Don Giuseppe Puglisi, collegamento potenziale fra Nuova Ponte di Nona, Villaggio Falcone e Colle degli Abeti; interruzione di collegamento fra Via Calasetta e Via Borutta a Colle del Sole.
3. Assenza di adeguati collegamenti ciclo-pedonali fra i quartieri. I punti critici sono quelli della rete carrabile. Ad essi si aggiungono: il collegamento fra Via Piero Corti e Via della Riserva Nuova (collegamento mancato fra Colle degli Abeti e Villaggio Falcone) e l'attraversamento della Prenestina fra Via della Riserva Nuova e Via Ollolai (collegamento con Colle del Sole).
4. Rete pedonale informale solo scarsamente attrezzata. Fra i tessuti urbani di Nuova Ponte di Nona e Colle degli Abeti si è sviluppata una fitta rete di percorsi pedonali informali, soprattutto volti ad attraversare gli ampi spazi verdi. È necessario che il progetto riconosca tale rete e la inserisca nella strategia progettuale riqualificandola e risolvendo i punti critici che oggi si presentano (superamento dei versanti delle forre, criticità di attraversamento della rete viaria ordinaria, eccetera).



Via Saliola



Via Don Giuseppe Puglisi



-  intervento di ammagliamento interquartiere
-  intervento di ammagliamento di quartiere
-  intervento di ammagliamento reti pedonali



06

Sistema
insediativo



06.1 Il capitale urbano

La città pubblica

In tutto l'ambito di progetto, la quantità di aree pubbliche a standard raggiunge dimensioni ragguardevoli, al limite della ragionevolezza. Il fabbisogno minimo di 18 mq per abitante definito dal decreto interministeriale del 1968 è ampiamente superato, raggiungendo un valore medio di oltre 60 mq/ab. I dati alla base dei nostri calcoli derivano dal rilievo cartografico delle porzioni di territorio destinate del piano regolatore vigente a verde e servizi pubblici, verificate, dove possibile, con le tavole dei vigenti strumenti urbanistici attuativi. Non è stato ovviamente possibile verificare l'effettiva immissione nel demanio comunale delle aree destinate a standard urbanistico e non c'è pertanto certezza dell'effettiva disponibilità pubblica di dette aree. Inoltre preme sottolineare che il calcolo è stato effettuato con riferimento alla popolazione attualmente insediata, stimata attraverso l'analisi del volume residenziale ad oggi realizzato, aumentata della quota ancora insediabile in funzione delle previsioni urbanistiche non ancora attuate.

Nello specifico risultano le aree previste per attrezzature generali e parcheggi più che raddoppiate rispetto al minimo stabilito dalla legge (rispettivamente 4,2 mq e 7,0 mq per abitante), mentre le aree destinate all'edilizia scolastica risultano leggermente sottodimensionate (4,1 mq su 4,5 mq per abitante previsti). Sono invece assolutamente sproporzionate le aree destinate a verde

pubblico che raggiungono ben 48 mq per abitante.

Rispetto a questo quadro di abbondanza dal punto di vista quantitativo, le criticità riguardano soprattutto la distribuzione delle attrezzature esistenti e la relazione fra previsione e realizzazione in generale.

Infatti, mentre le previsioni per attrezzature generali e per le scuole risultano abbastanza omogeneamente distribuite in tutti i quartieri, solo a Nuova Ponte di Nona sono state effettivamente tutte realizzate. A Colle degli Abeti e Castelverde non è stato realizzato nessun servizio pubblico e anche nel Villaggio Falcone le uniche attrezzature pubbliche realizzate riguardano il plesso scolastico in Via Don Primo Mazzolari e la chiesa di Santa Maria Josefa. Stessa sorte è riservata al nucleo abusivo Colle del Sole, dove è presente la sola chiesetta di Santa Maria D'Oriente.

Il maggiore squilibrio fra previsioni e realizzazioni riguarda però il verde pubblico. Delle enormi quantità destinate a tale uso, si può stimare che solo il 30% possa essere considerato effettivamente attuato dal punto di vista urbanistico (cioè regolarmente ceduto al demanio comunale e attrezzato per la fruizione pubblica). Come vedremo più avanti, peraltro, l'attuazione urbanistica non ci dice nulla rispetto all'effettiva disponibilità di tali aree che, nei quartieri in questione, soffrono spesso di enormi problemi di degrado.

Standard urbanistico

Quartiere	Previsioni di aree a standard [mq]					Pop. insediabile	
	attrezzature	istruzione	verde	parcheggi	totale	stima	mq/ab
00 Centralità Lunghezza	2,33	0,37	22,52	6,28	31,50	1.750	179,97
01 Nuova Ponte di Nona	3,32	5,50	74,48	6,81	90,11	16.876	53,40
02 Colle degli Abeti / Castelverde	3,95	5,87	52,82	5,71	68,35	9.884	69,15
03 Villaggio Falcone	4,24	2,69	18,51	5,06	30,49	5.049	60,39
04 Colle del Sole / altri nuclei	2,05	1,23	15,78	2,87	21,93	4.676	46,90
TOTALE	15,90	15,64	184,11	26,73	242,38	38.235	63,39



- attrezzatura pubblica
- attrezzatura pubblica non attuata
- viabilità parcheggi
- verde pubblico
- verde pubblico attuato

06.1 Il capitale urbano

La città privata

I quattro quartieri di cui si compone l'ambito di progetto hanno avuto una storia urbanistica molto diversa che si rispecchia in epoche di realizzazione e in forme urbane piuttosto diversificate. Gli insediamenti urbani più vecchi sono indubbiamente rappresentati dai nuclei urbani nati spontaneamente sui crinali del sistema collinare che converge sul corso dell'Aniene. Fa parte di questo tessuto la porzione più a Sud dell'ambito di progetto, rappresentato dalla zona "O" di Colle del Sole, perimetrata come tale nella variante di PRG del 1978/1983. Il piano di recupero redatto nei primi anni del 2000 ha portato a una certa dinamica di rigenerazione del patrimonio edilizio privato, sia in termini di completamento urbanistico che di riqualificazione edilizia. Permane ancora un residuo urbanistico stimato in circa 100.000 mc fra residenziale e non residenziale. Le previsioni pubbliche, invece, sono rimaste in larga misura sulla carta, eccezione fatta per alcuni interventi sulle reti di infrastrutturazione primaria. Il piano di Zona n. 20, chiamato oggi Villaggio Falcone, risale, nelle sue prime ipotesi progettuali, anch'esso alla fine degli anni Settanta. Il Peep nasce con l'intento di dare una risposta al fabbisogno di case con un disegno urbano alternativo ai nuclei abusivi. Da questo punto di vista, il piano di zona si propone come elemento di innovazione soprattutto in merito ai servizi pubblici previsti. L'asse ordinatore dell'impianto

è il percorso lineare di confine verso i tessuti urbani abusivi, oggi rappresentato da un viale pedonale semi-abbandonato (Via della Riserva Nuova). Il piano di zona è pressoché realizzato nelle sue previsioni edilizie. In seguito alla destinazione a edilizia residenziale di alcune aree per servizi pubblici rimangono attualmente ancora 2,4 ha di lotti per edilizia residenziale.

Anche all'interno del quartiere di Nuova Ponte di Nona sono rimaste poche aree edificabili, mentre sono presenti diversi lotti solo parzialmente edificati che esprimono dunque un potenziale edilizio ancora non espresso. Sono invece rilevanti le aree censite come "verde privato" che sulla carta sommano a oltre 10 ettari. Si tratta di aree dove il progetto urbano prevedeva la realizzazione di impianti sportivi e simili che non sono stati però realizzati.

I quartieri più recenti sono quelli di Colle degli Abeti e Castelverde (la pianificazione risale alla fine degli anni Novanta). Le previsioni residenziali di Colle degli Abeti sono sostanzialmente esaurite, rimanendo da ultimare il solo blocco residenziale di Via Alfredo Fiorini. Diversamente, invece, a Castelverde risultano ancora liberi oltre la metà dei lotti edilizi.

Attuazione delle previsioni urbanistiche

	quartiere	Aree per servizi pubblici			Aree per costruzioni private			Aree edificate totali		
		previste	realizzate	%	previste	realizzate	%	previste	realizzate	%
00	Centralità Lunghezza	2,70	2,70	100%	21,74	13,52	62,2%	24,44	16,21	66,3%
01	Nuova Ponte di Nona	8,71	8,71	100%	41,78	40,71	97,4%	50,49	49,42	97,9%
02	Colle degli Abeti / Castelverde	9,84	0,00	0%	42,30	27,52	65,1%	52,14	27,52	52,8%
03	Villaggio Falcone	6,91	4,02	58,1%	29,16	26,75	91,7%	36,07	30,77	85,3%
04	Colle del Sole / altri nuclei	3,28	0,82	25,0%	100,35	88,78	88,5%	103,63	89,60	86,5%
	TOTALE	31,44	16,25	51,7%	235,34	197,28	83,8%	266,78	213,52	80,0%



06.1 Il capitale urbano

La città in attesa di realizzazione

Come si è dimostrato, tutto l'ambito di progetto è interessato da una cospicua quantità di aree edificabili non ancora realizzate. Nel complesso sommano a oltre 50 ettari. Come è evidente, le previsioni urbanistiche non attuate generano un duplice effetto sul territorio. Da un lato, la programmazione dei servizi pubblici deve tenere conto degli ulteriori carichi insediativi che possono essere insediati a completamento del progetto. Gli standard urbanistici e tutti i servizi devono dunque essere dimensionati rispetto al carico complessivo previsto. Nel nostro caso, il completamento delle previsioni comporta una quota di abitanti ulteriore stimabili in 6.000 unità. Pertanto, gli standard urbanistici devono essere dimensionati per una popolazione di 38.000 abitanti rispetto ai 32.000 oggi insediati.

In secondo luogo, le aree non realizzate (sia quelle destinate a servizi pubblici, sia quelle per costruzioni private), in quanto inutilizzate e temporaneamente abbandonate sono potenziali detrattori della qualità urbana dei quartieri. È dunque necessario definire un loro uso temporaneo in attesa del completamento degli insediamenti.

A questa quota già cospicua di aree senza precisa destinazione d'uso vanno poi sommate le aree di verde pubblico e privato mai realizzato. Secondo il censimento effettuato, queste sommano alla considerevole superficie di quasi 140 ettari.

La parte della città in attesa di costruzione assume, come si vede, un rilievo notevole all'interno dell'ambito di progetto. Essa riguarda quasi il 40% delle aree di Nuova Ponte di Nona, supera ampiamente il 50% delle aree di Colle degli Abeti e si attesta comunque fra il 15% e il 20% a Villaggio Falcone e Colle del Sole.

Questo squilibrio fra aree con una destinazione d'uso riconoscibile e altre senza precisa funzione costituisce una delle criticità più rilevanti del quadrante urbano analizzato. A questo squilibrio si aggiunge, come vedremo in seguito, il degrado di ampie parti destinate a verde pubblico, determinando nell'insieme la scarsa qualità urbana di ampie porzioni dei quartieri.

	quartiere	realizzato			in attesa di realizzazione			% sul tot.
		urbano	verde	totale	urbano	verde	totale	
00	Centralità Lunghezza	31,94	22,52	54,47	8,23	0,00	8,23	13,1%
01	Nuova Ponte di Nona	90,06	17,34	107,41	1,08	67,66	68,74	39,0%
02	Colle degli Abeti / Castelverde	56,36	3,02	59,38	24,58	49,80	74,38	55,6%
03	Villaggio Falcone	45,05	11,78	56,83	5,32	6,73	12,04	17,5%
04	Colle del Sole / altri nuclei	120,21	1,28	121,49	14,03	14,49	28,53	19,0%
	TOTALE	343,62	55,95	399,57	53,24	138,68	191,92	32,4%



- superficie edilizia edificabile
- verde pubblico

06.2 Il capitale sociale

Scuole, attrezzature, luoghi sociali

I diversi quartieri all'interno dell'ambito di progetto si distinguono per la presenza di servizi pubblici e luoghi per la socialità. Il quartiere che si presenta con la maggiore urbanità è senza dubbio Nuova Ponte di Nona. I larghi viali alludono a una vera centralità urbana che rimane però negata sia per la mancanza dell'opportuno arredo, soprattutto vegetazionale, sia per l'assenza di piazze e luoghi di socialità urbana. Nel confronto con gli altri quartieri vi si nota però una maggiore presenza di servizi pubblici, in primo luogo di scuole (7 delle 8 scuole presenti nell'ambito), oltre ad attrezzature culturali e religiose. Tutte le attrezzature si trovano però nel quadrante a Nord, prossime a Via Giorgio Grappelli, in ogni modo distanti dagli altri quartieri compresi nell'ambito di progetto.

Il secondo quartiere per carattere urbano è il Villaggio Falcone. Qui l'impianto urbano non si basa tanto su un sistema di viali, quanto su una spina verde che attraversa tutto il quartiere da Nord a Sud. Peccato che tale spina, soprattutto nelle aree centrali, presenta un degrado talmente forte che rischia di compromettere complessivamente la qualità degli isolati contermini. Recentemente, tale degrado si è esteso anche alle due attrezzature su Via Don Primo Mazzolari

(Punto verde qualità e centro sociale).

Gli unici baluardi della vita sociale sono dunque in questo momento rappresentati dalla parrocchia di Santa Maria Josefa, dal plesso scolastico Falcone e dai campi sportivi lungo Via Raoul Follereau.

Il quartiere Colle degli Abeti – Castelverde è completamente privo di attrezzature pubbliche. Nelle previsioni urbanistiche sono individuate le aree per attrezzature scolastiche le quali, individuate ai margini degli insediamenti, segnatamente all'interno delle fore, non hanno trovato attuazione. Data la struttura poco urbana e sostanzialmente residenziale del quartiere, appare opportuno non già di realizzare nuove attrezzature (peraltro di difficile gestione) all'interno del quartiere, quanto migliorare le connessioni con i quartieri contermini per confluire sulle attrezzature ivi esistenti.

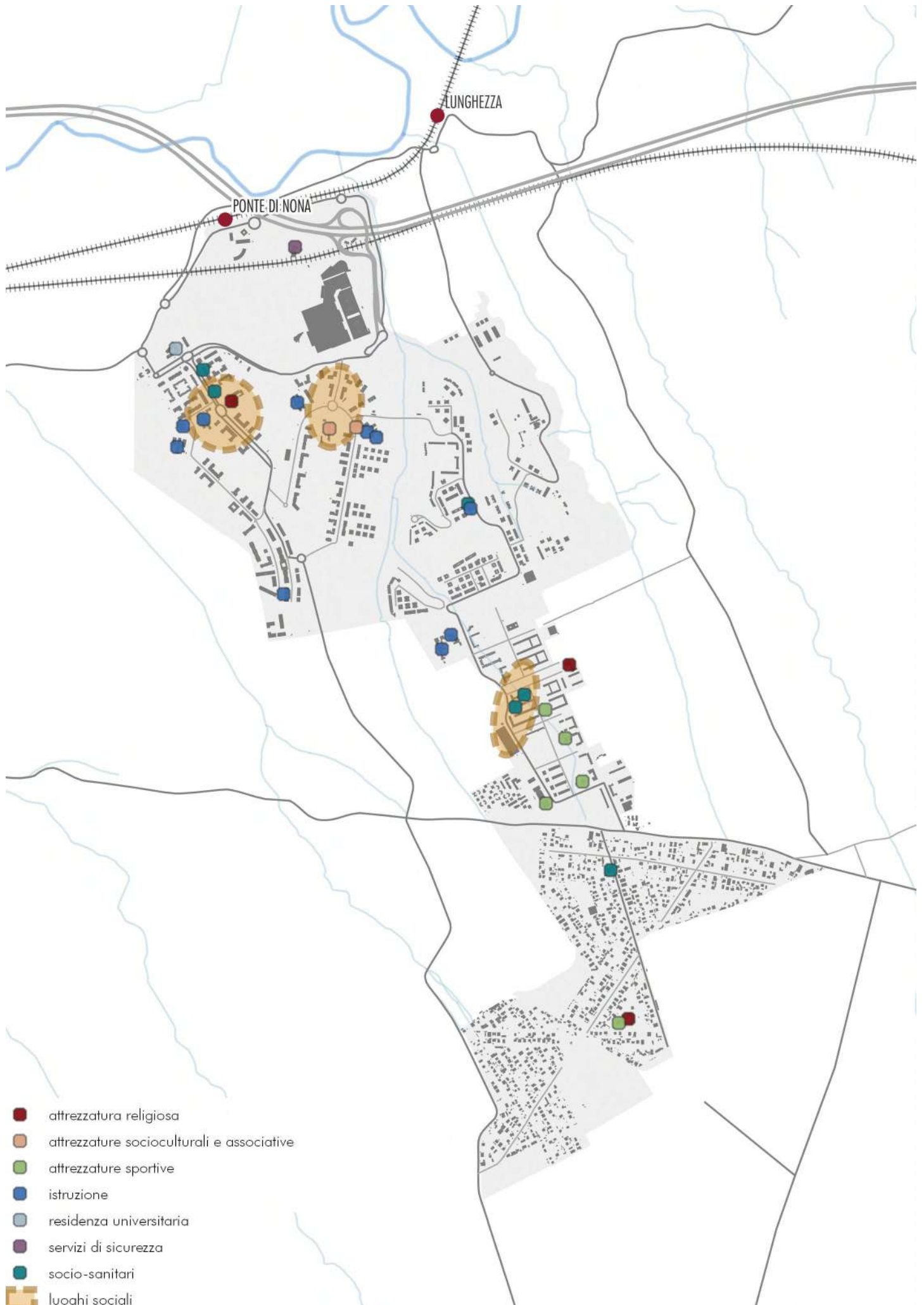
In ultimo, il quartiere di Colle del Sole è anch'esso privo di attrezzature pubbliche significative. Vi si trova la chiesetta di Santa Maria D'Oriente con annessa bocciolina e un campo sportivo. Anche in questo caso, trattandosi sostanzialmente di un quartiere di villette, gli spazi per la socialità devono essere cercate nei quartieri adiacenti.



Chiesa S. Teresa di Calcutta



I.C. Giuseppe Impastato



- attrezzatura religiosa
- attrezzature socioculturali e associative
- attrezzature sportive
- istruzione
- residenza universitaria
- servizi di sicurezza
- socio-sanitari
- luoghi sociali

06.2 Il capitale sociale

Servizi di vicinato e centri commerciali

Il centro commerciale Roma Est rappresenta ovviamente il polo commerciale più rilevante dell'area. Ospita oltre 200 negozi nel campo della moda, della bellezza e del benessere, dell'intrattenimento e dell'arredo, della merceologia in generale e del food. Sono inoltre presenti ben 12 sale cinematografiche. Localizzato in adiacenza al parco archeologico di Ponte di Nona rappresenta indubbiamente un polo dello svago e del tempo libero nell'ambito di progetto. Nella vita quotidiana dei quartieri, soprattutto di quelli più distanti dal centro commerciale, i supermercati di quartiere e le attività commerciali di vicinato assumono un ruolo decisivo anche per la stessa vitalità delle zone urbane. Nel villaggio Falcone è presente un centro commerciale Unico e un supermercato Todis che servono tutta la parte Sud dell'ambito di progetto.

Diffusamente, invece, con la sola eccezione di Colle del Sole, sono presenti in tutti i quartieri tratti di strada con negozi al piano terra che contribuiscono notevolmente alla caratterizzazione sociale delle zone. Negli ambiti urbani dove si concentrano maggiormente le attività commerciali e le poche attrezzature pubbliche si trovano le occasioni per piccole porzioni di spazio urbano

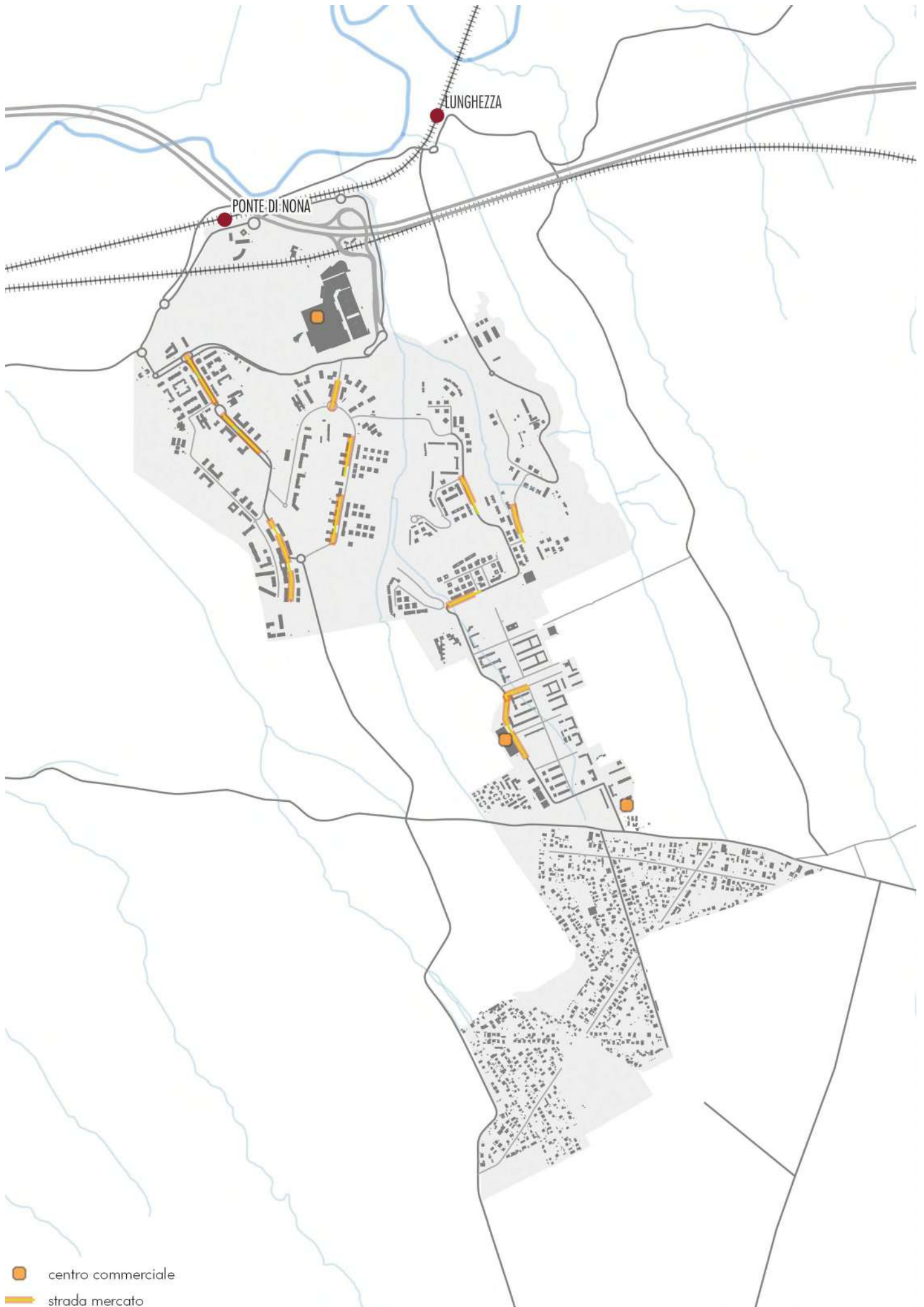
con una potenzialità di aggregazione sociale. Tale carattere di vivacità urbana (per lo meno potenziale) si può trovare in Viale Francesco Caltagirone all'altezza della chiesa e delle scuole, nell'ambito che comprende la biblioteca "Papillon" e Via Antonio Capetti, e nella zona di Villaggio Falcone compresa tra il centro commerciale Unico e Via Albert Schweizer.



Viale Caltagirone



Viale Luigi Gastinelli



- centro commerciale
- strada mercato



07

Sistema ambientale

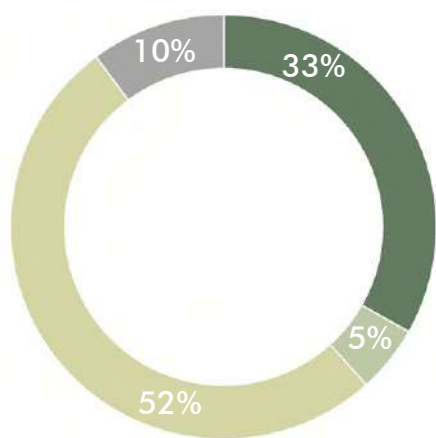


07.1 Le risorse paesaggistiche

La risorsa verde che caratterizza l'area di intervento nella sua totale estensione da Ponte di Nona a Colle del Sole, si colloca macroscopicamente nell'ambito di un'area di rilevante pregio in cui è possibile riconoscere alcuni tratti tipici dell'agro romano. In particolare l'armonica relazione tra il paesaggio naturale (forre, formazioni tufacee, vegetazione autoctona, filari alberati) e il paesaggio agricolo (coltivazioni e pascoli) è un elemento fondante, estremamente qualificante per questa porzione di territorio che merita di essere riconosciuto e valorizzato nell'ambito di una prospettiva di sviluppo urbano sostenibile.

L'analisi preliminare che è stata condotta sulle componenti della risorsa verde nei quattro quartieri ha precisato sia le diverse tipologie di verde presenti, evidenziato criticità e punti notevoli, sia le componenti vegetazionali più significative.

Come si è detto le aree destinate a verde pubblico costituiscono oltre il 30% della superficie complessiva dell'ambito. Al contempo però 2/3 delle aree sono degradate o incolte rappresentando dunque uno dei principali fattori di degrado dell'area ma anche una rilevante risorsa per la sua riqualificazione.



- Verde attrezzato
- Verde incolto
- Verde stradale
- Verde degradato





07.2 Le risorsa verde

Il verde pubblico, assolutamente sovra-dimensionato a livello di standard, come riportato nei dati precedenti, risulta essere realizzato come verde attrezzato e in un buono stato di manutenzione nei tre parchi di Ponte di Nona: Parco Gastinelli, Parco Sinisgalli e Parco Archeologico. Anche il Parco, realizzato recentemente lungo la Via Prenestina a Villaggio Falcone è in un buono stato di manutenzione. Diversamente il verde attrezzato di villaggio Falcone si trova in uno stato di deciso degrado. Relativamente ai mq di verde pubblico previsti dal piano regolatore, emerge che il 70% della superficie totale non è stato realizzato. In maniera diffusa, quindi, nei quattro quartieri sono presenti aree destinate a verde, degradate e incolte. Il verde sportivo è presente solamente a Villaggio Falcone e in piccola parte a Città del Sole. Il verde stradale è realizzato in maniera convincente solo in alcuni tratti di Ponte di Nona.

L'ambito di circa 33 ettari della forra, a partire da Ponte di Nona fino a Villaggio Falcone, pur appartenendo alla categoria di verde pubblico non realizzato, rappresenta un potenziale parco naturalistico di richiamo: le formazioni tufacee, le forre e la vegetazione autoctona, sviluppatasi naturalmente costituiscono un ambito paesaggistico di gran pregio.

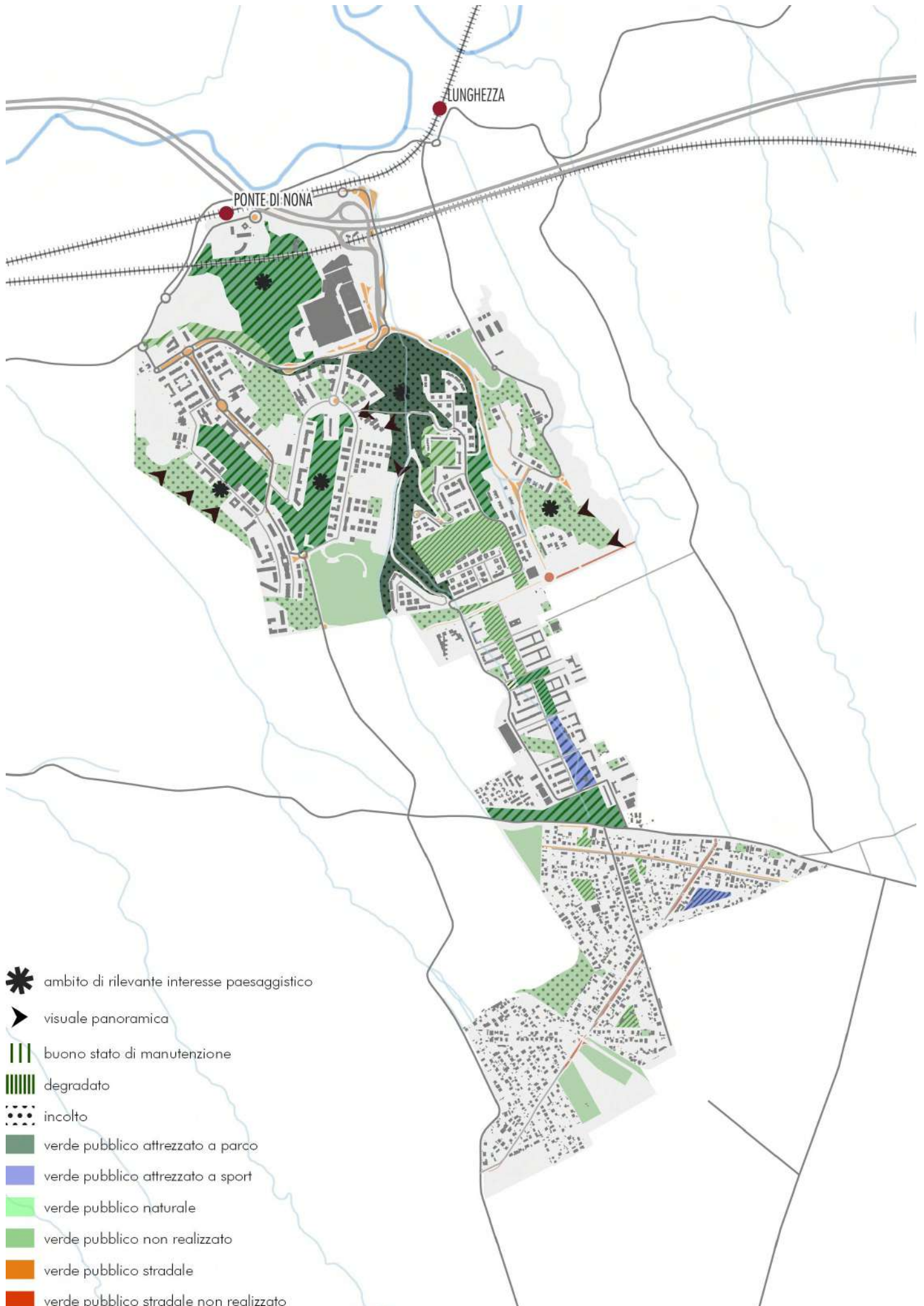


Parco Leonardo Sinisgalli



Parco Villaggio Falcone

	quartiere	verde pubblico						
		naturale	parco	sport	non realizzato	totale standard	stradale	totale
00	Centralità Lunghezza	0,00	22,32	0,00	0,00	22,32	0,89	23,21
01	Nuova Ponte di Nona	10,92	17,34	0,00	39,98	68,24	3,84	72,08
02	Colle degli Abeti / Castelverde	20,01	3,02	0,00	30,72	53,75	2,69	56,44
03	Villaggio Falcone	0,00	8,73	3,05	8,02	19,80	0,08	19,89
04	Colle del Sole / altri nuclei	0,00	0,00	1,28	17,65	18,94	2,57	21,51
	TOTALE	30,93	51,41	4,34	96,37	183,05	10,07	193,12



-  ambito di rilevante interesse paesaggistico
-  visuale panoramica
-  buono stato di manutenzione
-  degradato
-  incolto
-  verde pubblico attrezzato a parco
-  verde pubblico attrezzato a sport
-  verde pubblico naturale
-  verde pubblico non realizzato
-  verde pubblico stradale
-  verde pubblico stradale non realizzato

07.3 La componente vegetazionale

Gli ambiti sono caratterizzati da una componente vegetazionale diversificata che è stata preliminarmente individuata nei vari contesti, nell'ottica di stabilire alcuni criteri che orientino i necessari studi specifici che dovranno essere effettuati in seguito e posti alla base di qualsiasi processo di riqualificazione del verde. La componente vegetazionale della forra è fondamentalmente costituita da vegetazione ripariale e macchia boschiva (alberi e arbusti autoctoni). Si evidenzia all'interno della forra un bosco di cedri piantato, che sicuramente nasce come elemento incoerente all'interno del contesto. La naturalizzazione del bosco e la sua consistenza attuale, risultano tuttavia essere dei dati significativi che andrebbero approfonditi nell'ottica di valutare come conciliare la presenza di una componente boschiva estranea con una macchia boschiva di tipo autoctono. I parchi Gastinelli e Sini-galli sono ordinati da delle preesistenze arboree di grande pregio: antichi filari di pini e cipressi, mentre il parco lungo la via Prenestina, è ordinato da un filare lineare di pini e da un filare circolare di pioppi. La presenza di alberature mature, in particolare pini si riscontra in maniera evidente anche a Colle degli Abeti. In questo caso entrambe le pinete presenti, sono piantate con una densità non congrua, si trovano in uno stato di evidente degrado e la maggior parte degli esemplari è bruciata recentemente. Si rintraccia un filare di ulivi maturi ortogonale alla Via prenestina a Villaggio Falcone, che probabilmente individuava un 'ipotetica strada. La presenza degli ulivi torna anche in forma di oliveto in diverse aree nei vari quattro quartieri, richiamando in maniera evidente il carattere del paesaggio agricolo della più ampia porzione di territorio di appartenenza, anche all'interno delle nuove aree urbanizzate. Le aree incolte derivanti dalla non realizzazione del verde pubblico previsto dal PRG, spesso utilizzate a pascolo, si fondono in maniera armonica con il paesaggio agricolo delle aree confinanti, ricomponendo un'unità funzionale e visuale dell'ambito. Diversamente le aree incolte all'interno dei lotti urbani, sommerse d'infestanti e rifiuti, rappresentano in modo evidente un grave livello di degrado.



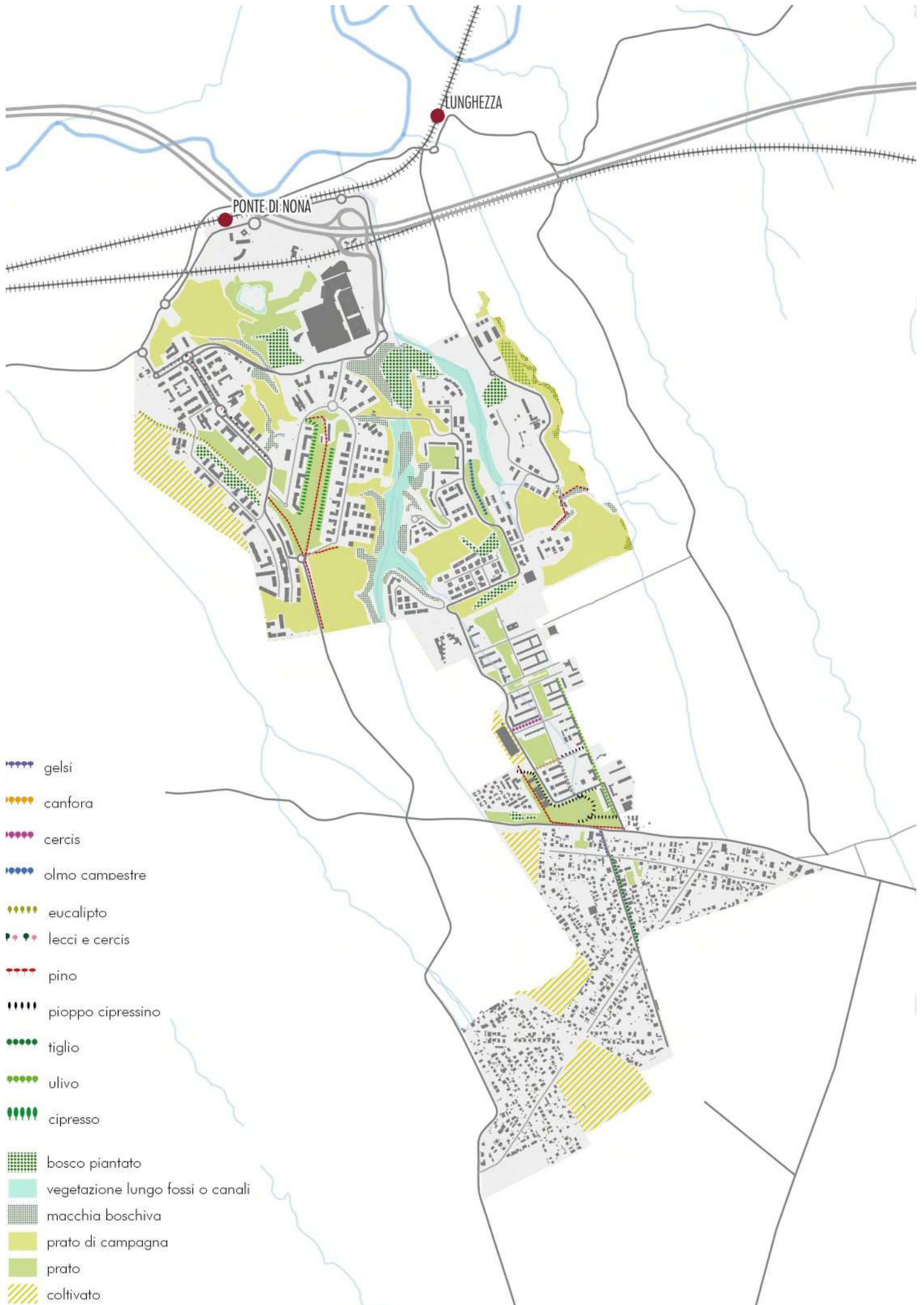
Coltivazione di ulivi



Vegetazione naturale della forra



Area verde urbana con pascoli nella Nuova Ponte di Nona





An aerial photograph of a residential neighborhood. The scene is dominated by multi-story buildings with red-tiled roofs, interspersed with green lawns and trees. A wide, paved road runs diagonally across the middle of the frame. In the background, a large, open green field is visible. The overall impression is of a densely populated urban area with integrated green spaces.

08

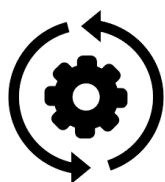
Strategia delle aree verdi

8.1 Principi



Principio dell'articolazione

Le aree verdi sono articolate secondo i servizi ecosistemici ai quali si riferiscono: ecosistemici culturali (ricreazione, educazione, paesaggio) cinema servizi ecosistemici di regolazione (biodiversità, clima, idrogeologia); servizi); servizi ecosistemici di approvvigionamento (alimentazione, varietà biologica, acqua potabile).



Principio della gestione

Ogni area deve essere assegnata a un soggetto che ne possa garantire la gestione: l'amministrazione pubblica (Municipio, Servizio giardini comunale,) eccetera) per il verde urbano attrezzato, associazioni ambientaliste tipo Roma Natura per il verde delle fore (Parco Naturalistico) soggetti privati per le aree sportive, associazioni o privati per le coltivazioni urbane (agricoltura urbana), agricoltori per il vero e proprio verde agricolo.



Principio del soddisfacimento del fabbisogno effettivo

Può essere realizzato come verde attrezzato (per il gioco e lo sport) solo la parte delle aree a verde pubblico effettivamente necessarie al soddisfacimento del fabbisogno di standard urbanistico. La restante parte di verde pubblico deve essere resa accessibile pubblicamente ma destinata a un servizio ecosistemico e una gestione specifica



Principio della messa in rete

Tutte le aree di verde pubblico sono studiate per massimizzare le connessioni di rete ecologica, anche attraverso singoli filari alberati o cespugliati. La fruizione pubblica, anche nell'ottica della città dei 15 minuti, è garantita da un viale alberato ciclo-pedonale che mette in diretta relazione i quattro quartieri e rende accessibile i servizi pubblici essenziali.



Il nuovo paesaggio urbano. Stralcio della tavola di progetto

8.2 Azioni

Le azioni e gli interventi previsti dal masterplan sulle aree di verde pubblico, organizzate per servizio ecosistemico, sono di seguito elencati

• Servizi ecosistemici culturali

1. Il verde attrezzato (a giardino) è commisurato all'effettivo fabbisogno espresso dalla popolazione insediata o insediabile in ciascun quartiere (9 mq per abitante). Viale di orti urbani (Colle del Sole); spina verde (Villaggio Falcone); Parco agricolo urbano (Colle degli Abeti); parco Sinisgalli (Nuova Ponte di Nona) quantità
2. In ogni quartiere è prevista almeno un'attrezzatura di verde sportivo. attuale campo sportivo in Via Orotelli (Colle del Sole); spina verde (Villaggio Falcone); Crinale verde (Colle degli Abeti); aree sottostanti Via Giorgio Grappelli (Nuova Ponte di Nona)
3. La riqualificazione di un'asse urbano significativo (boulevard verde) in ogni quartiere Via Calasetta-Via Modolo (Colle del Sole); Via della Riserva Nuova (Villaggio Falcone); Via Monsignore Pietro Orsi (Colle degli Abeti); Viale Francesco Caltagirone (Nuova Ponte di Nona)
4. Diffusione di pocket garden per garantire a tutti un piccolo spazio attrezzato nel verde fruibile facilmente (criterio di localizzazione di 300m).

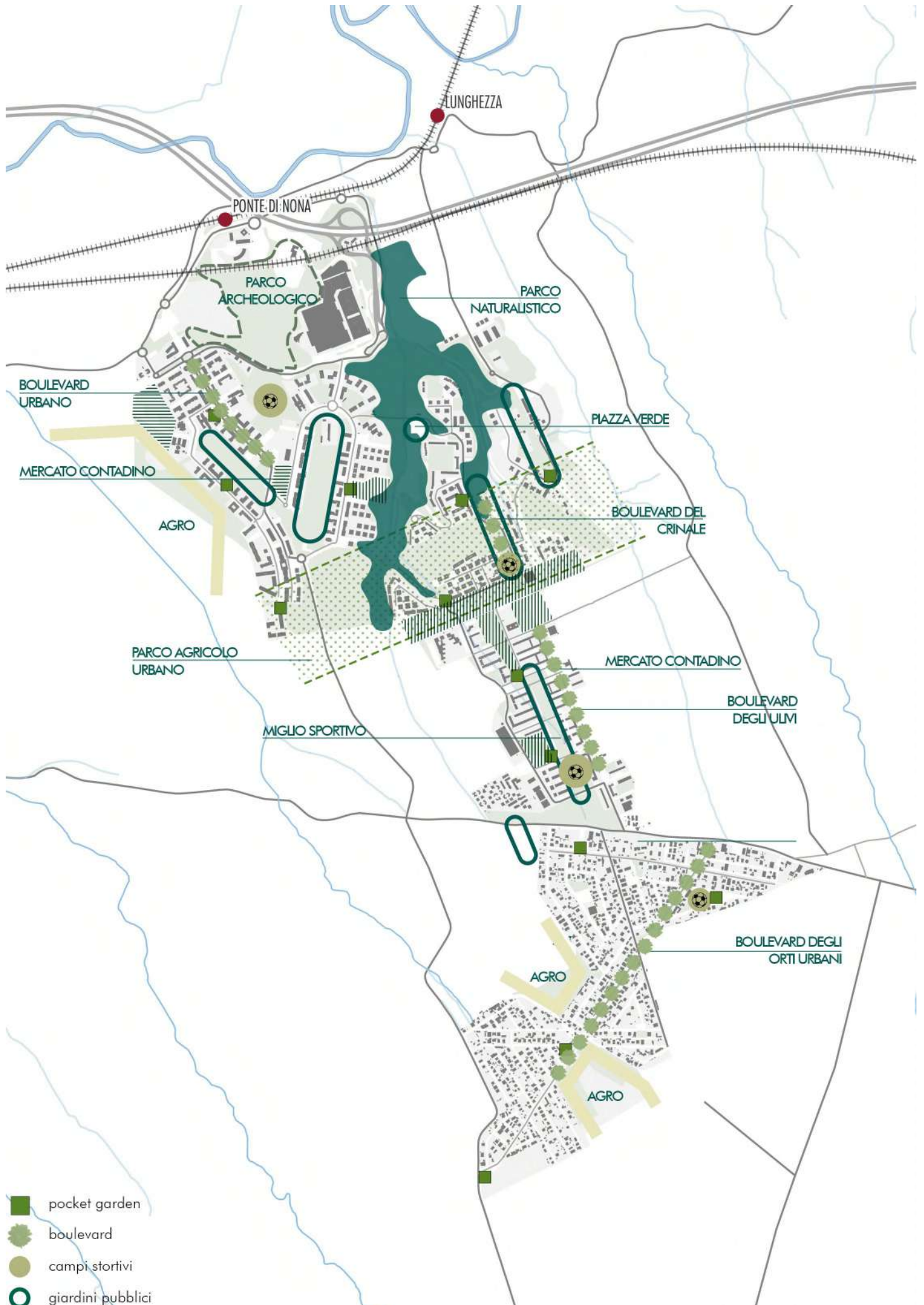
• Servizi ecosistemici di regolazione

1. Un parco naturalistico. La forra è restituita alla sua funzione di corridoio ecologico attraverso la valorizzazione delle componenti del paesaggio autoctono (formazioni tufacee, macchia boschiva, vegetazione ripariale), attraversato da percorsi didattici e immersivi.
2. La sistemazione a bosco urbano dei vuoti risultanti dalla mancata realizzazione del verde pubblico, laddove possono contribuire alla mitigazione della componente edilizia, migliorando la qualità dell'aria e riducendo l'isola di calore.
3. La piantagione preventiva a bosco ceduo delle aree edificabili, pubbliche e private, non ancora realizzate, in attesa che si proceda al completamento previsto.

• Servizi ecosistemici di approvvigionamento

1. Tutte le aree a contatto diretto con l'agro Romano sono restituite alla campagna produttiva.
2. Le aree verdi interne al tessuto urbano e non essenziali al fabbisogno di verde attrezzato sono destinate a verde di coltivo (parco agricolo urbano/orti urbani).

Il Masterplan fornisce un quadro complessivo delle strategie da adottare per le aree verdi e la loro messa in rete. In questo ambito individua, a titolo esemplificativo, per ciascun quartiere una o più aree che potrebbero essere riqualificate, rispondendo contemporaneamente ai diversi principi (articolazione – gestione – soddisfacimento del fabbisogno effettivo – messa in rete)



- pocket garden
- boulevard
- campi sportivi
- giardini pubblici

Parco sportivo Ponte di Nona

Nell'area residuale e degradata limitrofa al Parco Archeologico alla quota della vallata che si infila sotto la strada Via Giorgio Grappelli, si ipotizza un'estensione del Parco Archeologico stesso con all'interno una parte realizzata a verde sportivo.



Il Parco archeologico estendendosi nella vallata che ne è la sua naturale prosecuzione ricomponere un'unità paesaggistica di pregio



Il coinvolgimento di soggetti privati nella gestione delle attrezzature sportive prevede la presa in carico della manutenzione del Parco, da parte del gestore stesso.



Il quartiere attualmente, pur essendo dotato di un eccesso di superficie destinata a verde attrezzato, risulta privo di attrezzature sportive.



Il Parco sarà attraversato dalla rete dei percorsi ciclabili.



Area di campagna tra Nuova Ponte di Nona e parco archeologico



Playa Vista Central Park ex sito aeronautica di Howard Hughes



Belgio, parco sportivo a Genk

Parco Naturalistico delle forre

Nell'areale di circa 30 ettari che si estende dall'autostrada in direzione sud nella valle tra la nuova Ponte di Nona, Colle degli Abeti e il crinale agricolo di Via Ponte di Nona, la realizzazione di un Parco Naturalistico di grande respiro fondato sulla valorizzazione della componente autoctona del paesaggio locale è una scelta dal forte valore identitario, estremamente qualificante per l'intero ambito urbano nell'immediato e in prospettiva di lungo termine.



L'ecosistema complesso da cui è costituito il Parco sarà innanzitutto oggetto di studio nell'ottica della preservazione di tutte le sue componenti per implementare azioni mirate a garanzia del mantenimento della biodiversità e del ruolo di corridoio ecologico.



Si ipotizza di coinvolgere un'associazione specializzata che si occupi della gestione didattica, culturale e ricreativa delle attività, all'interno del Parco, finalizzata alla divulgazione della consapevolezza dell'importanza di riconoscere e preservare la risorsa "la natura" all'interno della città.



La stessa associazione impegnata culturalmente nel parco si potrebbe occupare di gestire e mantenere l'unica area di verde attrezzato all'interno del Parco. Una "Piazza Verde" con funzione di punto di incontro per gli utenti del Parco.



Il Parco sarà attraversato dalla rete dei percorsi ciclabili e da un sistema di sentieri pedonali. L'ambito della forra fa inoltre parte del Parco LineaRe: il progetto in itinere di un'infrastruttura verde che andrebbe a connettere il sistema di mobilità sostenibile con le aree naturalistiche, i siti archeologici e culturali ad est di Roma a partire da Porta Maggiore fino all'antica città di Gabii.



Vegetazione naturale della forra limitrofa via Saliola



Rinaturalizzazione del fiume Aire



Parco di Veio



Vista dall'alto della rinaturalizzazione del fiume Aire

Parco Agricolo urbano Colle degli Abeti

Le aree di verde pubblico non realizzato e parte delle aree edificabili non realizzate a Colle degli Abeti da Via Pietro Corti verso ovest, e nella porzione di territorio da Via Traglia e via Liberti verso est, potrebbero costituire nel loro insieme un Parco Agricolo urbano di moderna concezione. Il Parco Agricolo Urbano, interpreta le tracce dell'attività agricola presenti nell'area, come possibile elemento paesaggistico e funzionale di pregio in grado di valorizzare l'intero ambito di quartiere.



Il Parco agricolo Urbano è un importante elemento di transizione e ricucitura tra il paesaggio agricolo dell'area e i nuovi insediamenti urbani. In linea con le più attuali tendenze, prendendo come riferimento un'ampia casistica di esempi riusciti, si evince come sia possibile e compatibile la commistione tra il verde di tipo produttivo e il verde attrezzato a parco nelle aree periurbane e come i due sistemi si rafforzino l'uno con l'altro.



Una o più aziende agricole e associazioni avranno in gestione le attività produttive, culturali e la manutenzione del parco. Tali attività, coinvolgeranno in modi differenti la cittadinanza e innescheranno un meccanismo di autosostentamento del Parco che si renderà parzialmente autonomo dalla gestione Comunale.



E' dimostrato che la partecipazione attiva della cittadinanza veicolata dalle associazioni renda questo tipo di Parco un elemento identitario importante per il quartiere. La cornice del Parco Agricolo, inoltre, soddisfa pienamente anche l'esigenza del verde come loisir, svago, cultura.



Il Parco sarà attraversato dalla rete dei percorsi ciclabili e in parte anche dalla rete di percorsi carrabili. Il Parco è costituito da diverse aree e va inteso come un parco "diffuso": una rete di parchi agricoli attrezzati anche per la fruizione pubblica.



Fattoria abbandonata via delle Cerquete



Parco Colle degli Abeti



Vista dall'alto di Detroit, progetto di agricoltura urbana



Area di Prato Fiorito



Detroit, progetto di agricoltura urbana

Bosco urbano villaggio Falcone

Gli interventi di Forestazione- Bosco Urbano, sono previsti prevalentemente a Ponte di Nona e a Villaggio Falcone. In particolare, nel caso di Villaggio Falcone il Bosco Urbano è uno strumento urbanistico in grado di riqualificare in maniera sostanziale i vuoti urbani derivanti dalla non realizzazione del verde pubblico e dei lotti edificabili, così come il verde pubblico realizzato e degradato.



La progettazione di nuove aree forestate, in ambito urbano, si basa innanzitutto su un'approfondita conoscenza del luogo di impianto e delle specie autoctone, per garantire l'adattabilità delle specie selezionate alla nuova area, nonché su una scelta varietale che garantisca la biodiversità, e una densità d'impianto consapevole, che tenga presente la crescita delle piante per evitare disservizi manutentivi.



La gestione del Bosco Urbano, correttamente impiantato, richiede una manutenzione decisamente ridotta rispetto al verde pubblico attrezzato a parco tradizionale. Inoltre, nella gestione e manutenzione del Bosco come negli altri sistemi verdi sarà possibile coinvolgere soggetti terzi (associazioni di volontariato, aziende agricole, imprese) che opereranno tramite stipula di apposite convenzioni in parallelo con il Comune.



Il Bosco Urbano di Prato Falcone, interpreta in maniera convincente il sovrappiù di mq destinati a verde pubblico in questo contesto: è difatti evidente come un servizio ecosistemico di questo tipo, basato su una ridotta e partecipata manutenzione, possa realmente elevare lo standard qualitativo del quartiere da diversi punti di vista (qualità dell'aria, risparmio energetico, riduzione CO₂, raffrescamento, aumento di valore degli immobili, socialità) andando decisamente oltre i limiti del soddisfacimento del fabbisogno effettivo di verde attrezzato.



Il Bosco urbano occuperà diverse aree del quartiere, si infilerà in maniera interstiziale nei vuoti, costituendo una rete riconoscibile di aree alberate accessibili, in contatto con la rete dei percorsi pedonali, ciclabili e carrabili.



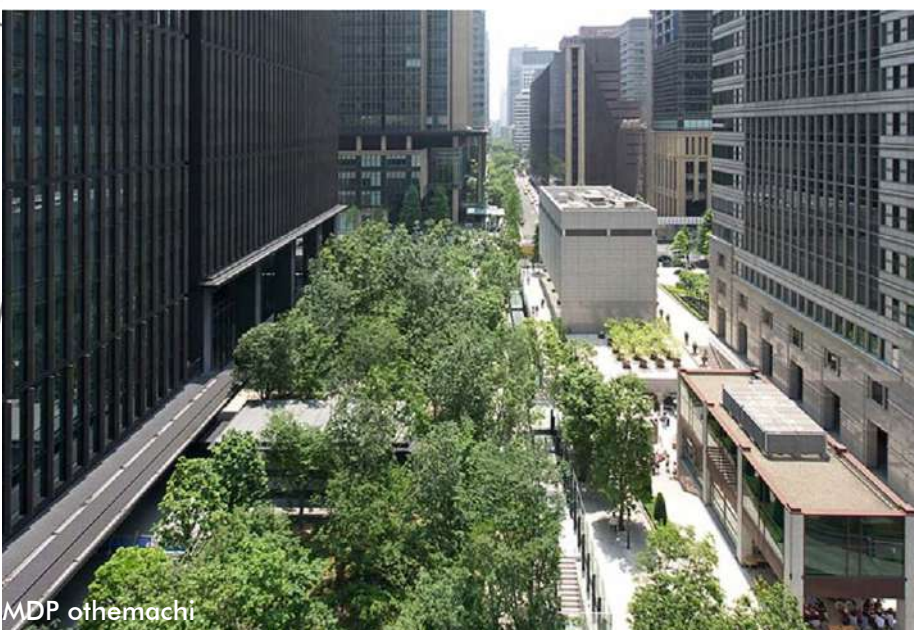
Villaggio Falcone



Via Alfredo Fiorini




Bosco urbano a Roma





MDP othemachi


Orti urbani Colle del Sole

La spina centrale di verde stradale, mai realizzato, che attraversa Via Calasetta da Via Ollolai a Via Barutta sarà destinata ad orti urbani.

 Il quartiere, costituito da piccole case basse è già fortemente caratterizzato da un verde di tipo agricolo sia a grande scala perché confina con le estensioni di campi coltivati e uliveti, sia a piccola scala perché i giardini delle case sono spesso orti o piccoli frutteti. Il progetto interpreta la vocazione agricola del quartiere realizzando una spina di orti urbani che mette a sistema e ordina con coerenza anche il verde attrezzato e il verde stradale.

 Aziende agricole o cooperative si occuperanno di gestire le parcelle di orti urbani che potranno essere affidate anche in forma privata ai cittadini. Le stesse cooperative e aziende avranno in carico parte della manutenzione del verde attrezzato connesso col sistema orti

 Gli orti urbani rispondono al fabbisogno di verde come approvvigionamento in un contesto urbano costituito da piccole case, dotate quasi tutte di giardino e quindi con scarso bisogno di parchi urbani attrezzati.

 La spina di orti urbani contiene la pista ciclabile e il verde che l'accompagna, così come alcune parcelle di verde attrezzato. E' una vera e propria infrastruttura verde che connette Colle del sole con gli altri quartieri oltre la prenestina (Villaggio Falcone, Colle degli Abeti, Ponte di Nona)






Orti urbani





Roma, orti urbani


Boulevard degli ulivi

Il progetto consiste nella riqualificazione di via della Riserva Nuova, una strada al confine tra il nucleo originario abusivo di Villaggio Falcone e la sua espansione pianificata. La caratteristica di questa strada è la presenza di un filare di ulivi, forse appartenente ad un tracciato antico, che segue la strada in tutta la sua estensione dalla Prenestina al quartiere Colle degli Abeti.

 Attualmente la strada è ad uso pedonale funzionando come strada di vicinato. La riqualificazione consisterebbe nel rinnovamento della pavimentazione, nella dotazione di un'adeguata illuminazione e di arredi quali panchine e giochi per bambini.

 Si ritiene che la riqualificazione della strada possa essere un'occasione per la creazione di spazi sicuri e di prossimità possibilmente condivisi e gestiti dagli abitanti che vi si affacciano.

 Il boulevard degli ulivi soddisfa il fabbisogno di verde come polmone in termini qualitativi e quantitativi; aumenta inoltre l'offerta di possibilità di attraversamento pedonale e ciclabile nel quartiere.

 Dal punto di vista funzionale, il progetto punta ad inserire la strada nella rete dei percorsi ciclopedonali sia come alternativa al tracciato principale della pista, sia come raccordo tra le zone interne dell'abitato e la viabilità primaria.



Via della Riserva Nuova




Barcellona progetto dell'area dell'Eixample





Milano, realizzazione di un boulevard da Porta Romana al nuovo Scalo


Pocket garden della piazza agricola

Nell'ambito della riqualificazione e rifunzionalizzazione ad orti urbani dell'asse viario di via Calasetta il progetto punta ad individuare uno spazio pubblico in stretto contatto con la vasta area agricola che caratterizza il centro abitato di Colle del Sole.

 Lo spazio si configurerebbe come una piccola piazza, luogo di sosta che in virtù della sua posizione di margine tra città e campagna, potrebbe essere caratterizzato da una copertura del tipo dei manufatti agricoli sotto la quale possano svolgersi piccoli eventi o mercati della produzione locale degli orti urbani.

 Dal punto di vista gestionale il pocket garden-piazza agricola, sarà gestito nell'ambito della più articolata gestione degli orti urbani di via Calasetta.

 Nella piazza di cui si prevede, oltre la copertura, la pavimentazione e l'installazione di arredi verranno concentrate dotazioni varie (ricarica, cassonetti, distributore d'acqua, wifi, ecc).

 Il pocket garden in quanto spazio urbano di quartiere è allo stesso tempo una stazione della pista ciclabile, quindi in rete con l'infrastruttura ciclopedonale che da Colle del Sole arriva a nuova Ponte di Nona.



Area tra Via Borutta e via Borore



London's Little Gardens: progetto di 100 pocket Parks



An aerial photograph of a residential development. The buildings are multi-story, with a mix of red and light-colored facades and red-tiled roofs. A prominent curved road winds through the site, with several parking areas. The surrounding landscape includes green grass and some trees. The number '09' is overlaid in the top left corner.

09

Strategia dell'accessibilità

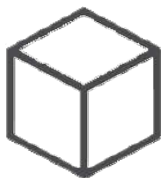
9.1 Principi

La strategia per l'obiettivo della città dei 15 minuti è perseguita nel masterplan tramite i seguenti principi applicati al progetto.



Principio dell'articolazione

Per raggiungere l'obiettivo della "città a 15 minuti" nell'ambito di studio è necessario intervenire su una variegata gamma di infrastrutture e modalità di trasporto. Il completamento degli interventi infrastrutturali principali previsti dal vigente Prg permette di alleggerire il traffico sulle poche direttrici oggi accessibili e favorisce il ridisegno delle linee del trasporto pubblico; la pista ciclabile del parco lineARE attraversa l'ambito con funzionalità di connessione territoriale; il percorso ciclopedonale individuato nel masterplan costituisce la spina dorsale di un sistema di percorsi protetti urbani; le aree a vocazione naturalistica sono attraversate da passeggiate nel verde



Principio della spazialità

Il percorso ciclopedonale non deve essere visto come mero vettore funzionale dell'accessibilità urbana ma deve essere concepito come elemento di qualificazione dello spazio urbano e della sua vivibilità. Attraverso un progetto di inserimento paesaggistico esso esprime una propria qualità architettonica, capace a conferire una nuova identità ai frammenti dello spazio della periferia. Anche a questo fine, il percorso è ritmato da spazi di sosta che aumentano la complessità delle relazioni con il contesto.



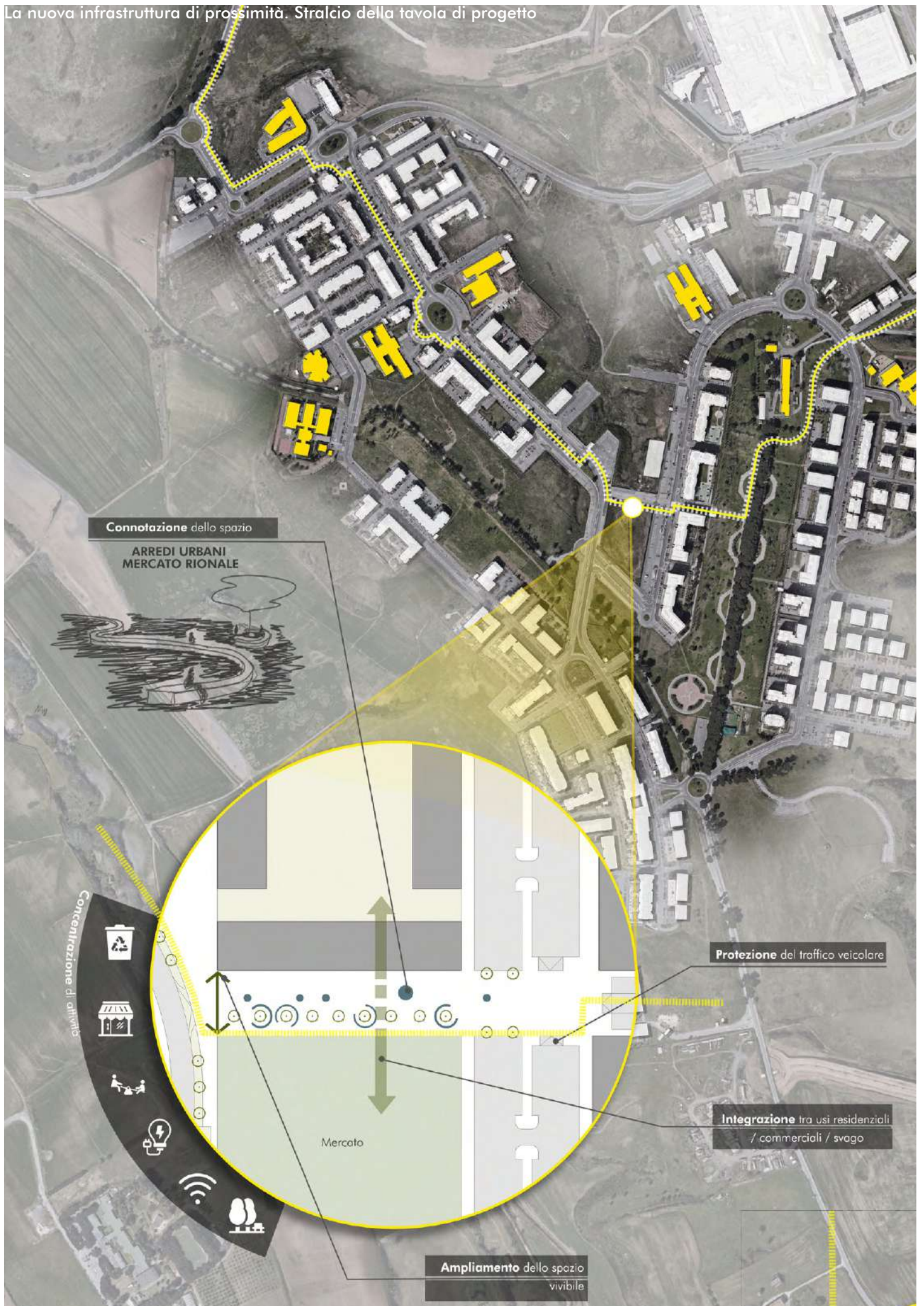
Principio della condivisione

Lo spazio del percorso ciclopedonale è concepito dove possibile come spazio urbano condiviso (shared space) fra i diversi utenti della mobilità dolce. Dove è indispensabile per motivi di sicurezza, la pista ciclabile è distinta dal marciapiede e tutti e due sono separati dallo spazio urbano in generale. Viceversa, il progetto architettonico deve tendere a trattare in maniera unitaria lo spazio urbano attraversato dal percorso, trovando nei progetti specifici dei "Boulevard verdi" e degli "Spazi urbani condivisi" l'esemplificazione della condivisione.



Principio della messa in rete

Il principio dell'articolazione delle infrastrutture è intimamente connesso con quello della loro messa in rete. Il percorso ciclopedonale è studiato per connettere la più vicina fermata della metro C con la stazione ferroviaria di Ponte di Nona, mettendo così in comunicazione due nodi della mobilità su ferro. La messa in rete riguarda però soprattutto le connessioni tra i quartieri e, all'interno di essi, l'ammagliamento con la rete di altri percorsi a loro volta protetti e dedicati alla mobilità dolce



Connotazione dello spazio

ARREDI URBANI
MERCATO RIONALE

Concentrazione di attività

Protezione del traffico veicolare

Integrazione tra usi residenziali
/ commerciali / svago

Ampliamento dello spazio
vivibile

9.2 Azioni

Gli interventi previsti dal masterplan sul sistema dell'accessibilità, organizzate per tipologia, sono di seguito elencati.

- **Interventi indispensabili per la mobilità generale**

1. Completamento della rete stradale interquartiere, tramite la realizzazione della viabilità di connessione trasversale (da Via Ponte di Nona a Via del Fosso dell'Osa) e della viabilità di raccordo con il casello autostradale.
2. Ammagliamento della rete stradale locale, tramite interventi di riqualificazione (Via Nicola Saliola) e nuova costruzione di tratti stradali mancanti (Via Colasetta e Via Borutta).
3. Ridisegno delle linee del trasporto pubblico locale basato su uno schema a tre anelli (1. Nuova Ponte di Nona – Colle degli Abeti; 2. Villaggio Falcone; 3. Colle del Sole), resi possibili in seguito completamento della rete stradale interquartiere.

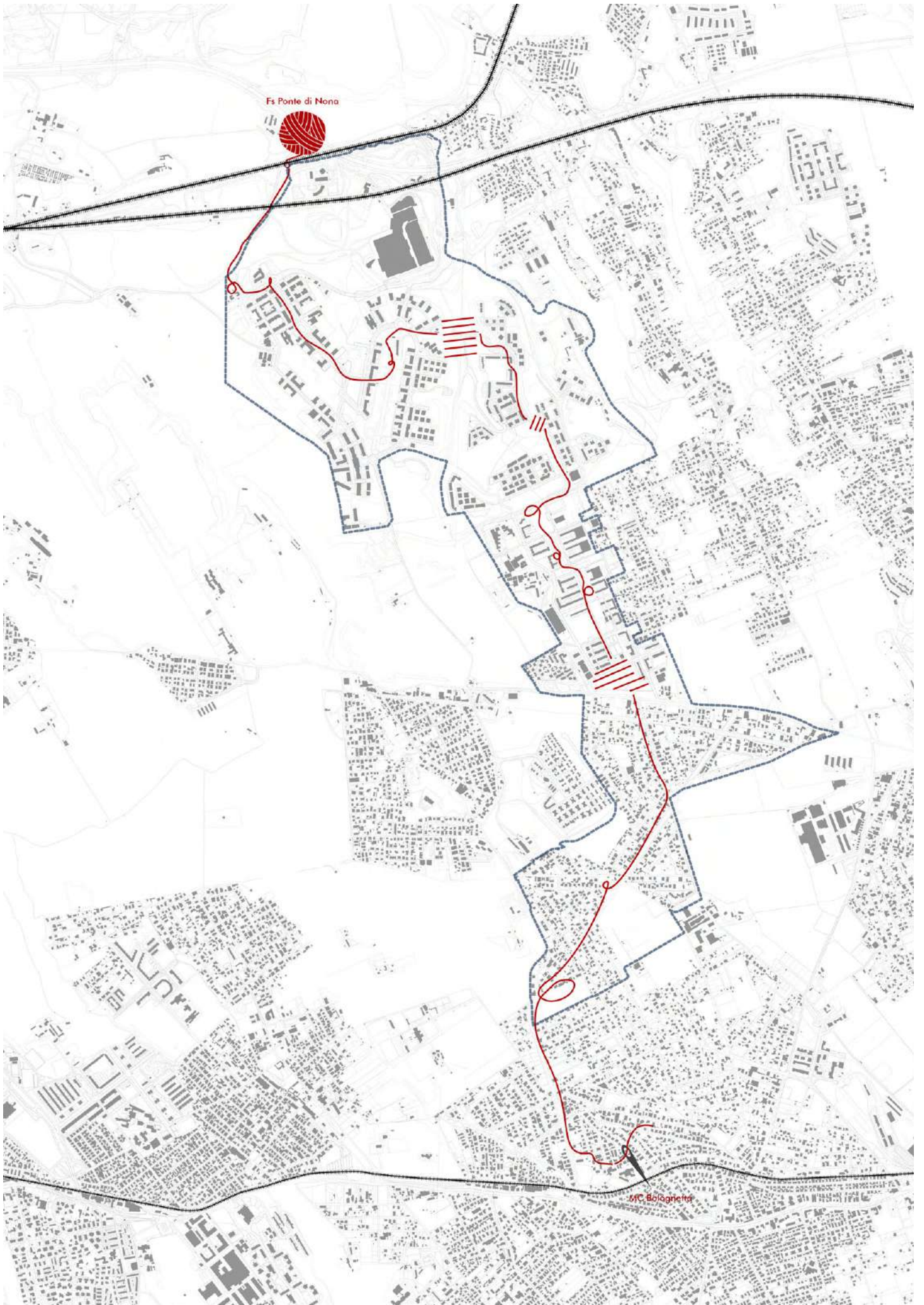
- **Interventi per l'accessibilità ciclo-pedonale**

1. Realizzazione della pista ciclabile del "Parco lineaRE" (Porta Maggiore – Parco archeologico di Gabii) che connette l'ambito progetto alla rete ciclabile di area vasta.
2. Realizzazione di un percorso ciclopedonale interquartiere quale filo rosso che attraversa l'ambito di progetto. Collega la fermata della metro C Bolognetta con la stazione ferroviaria di Ponte di Nona e rende accessibili (anche attraverso brevi diramazioni) tutti i servizi pubblici di quartiere.
3. Realizzazione di percorsi urbani protetti tramite la sistemazione di marciapiedi e sentieri esistenti, connessi al percorso ciclopedonale interquartiere, per aumentare l'accessibilità in sicurezza di ampie parti dei quartieri.

- **Interventi per la vivibilità dello spazio urbano**

1. Il tema dell'accessibilità nella città dei 15 minuti deve essere svolto anche come ricerca della vivibilità dello spazio pubblico. I boulevard verdi valorizzano alcune direttrici esistenti, coniugando la funzione della connessione con quella della piacevolezza della passeggiata.
2. La vivibilità dello spazio pubblico è anche condizionata dalle condizioni di sicurezza. Gli spazi antistanti le scuole devono essere progettati come spazi urbani condivisi dove il disegno del suolo deve favorire la compresenza di pedoni, biciclette e automobili in un contesto di tranquillità.
3. Lungo il percorso ciclopedonale sono previsti interventi puntuali sullo spazio pubblico e il verde. Le soste che punteggiano il percorso sono pocket garden, boulevard verdi, parchi urbani e piazze verdi. Aumentandone la vivibilità conferiscono al percorso il suo carattere profondamente urbano.

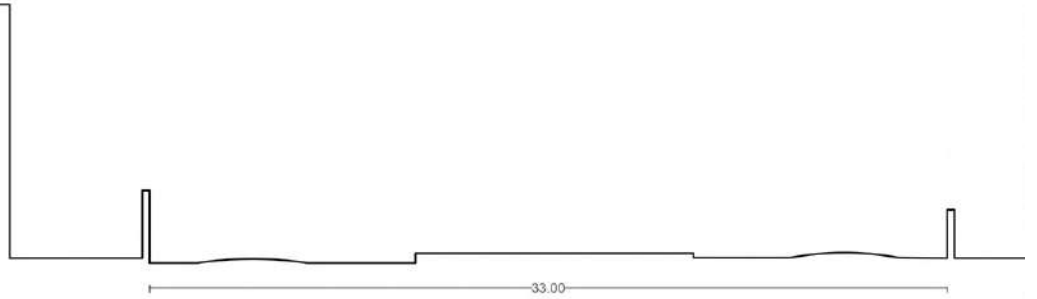
Il Masterplan fornisce un quadro complessivo delle strategie da adottare per le aree verdi e la loro messa in rete. In questo ambito individua, a titolo esemplificativo, per ciascun quartiere una o più aree che potrebbero essere riqualificate, rispondendo contemporaneamente ai diversi principi (articolazione – gestione – soddisfacimento del fabbisogno effettivo – messa in rete)



Sezione tipo: Via Calasetta



Stato di fatto



Progetto



- 1 pista ciclabile
- 2 filare di Pioppi
- 3 percorso pedonale
- 4 orti
- 5 verde attrezzato
- 6 isola ecologica
- 7 parcheggio a spina
- 8 bordura/ parcheggio in fila
- 9 illuminazione

La nuova via Calasetta. Il boulevard degli orti

90



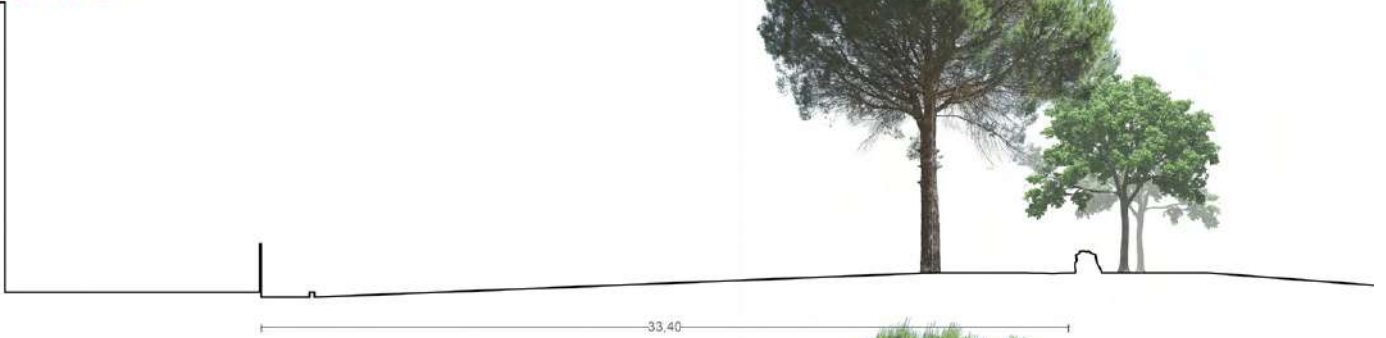
MUNICIPIO VI_La città dei 15 MINUTI



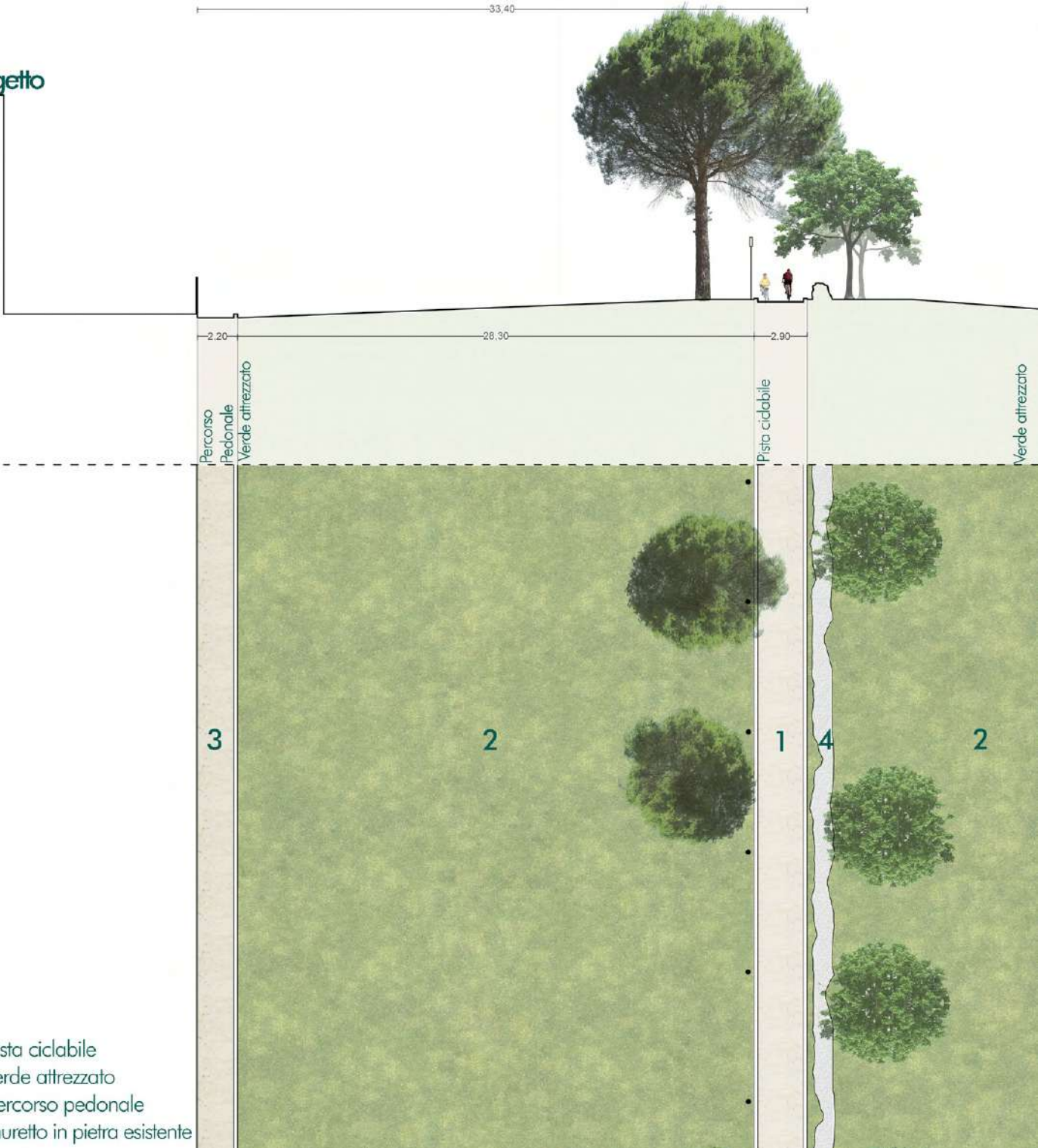
Sezione tipo: Via Monsignor Pietro Orsi



Stato di fatto



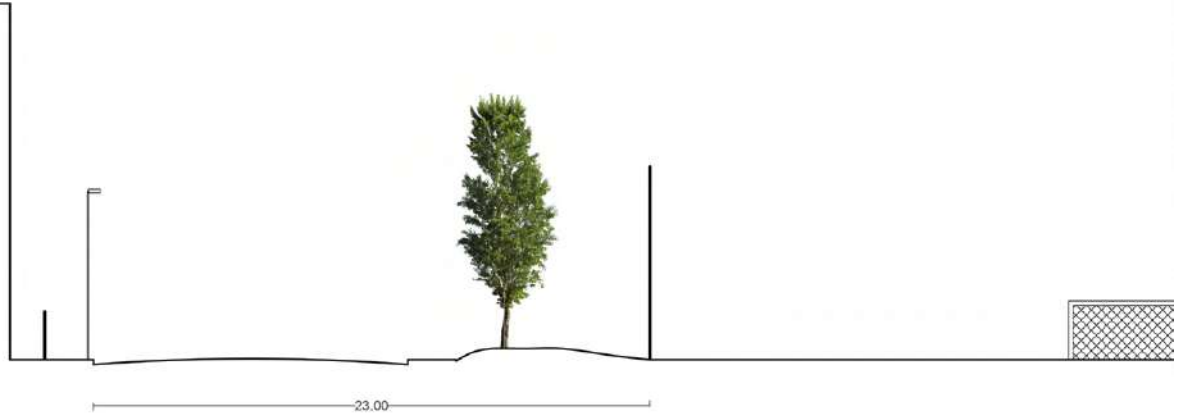
Progetto



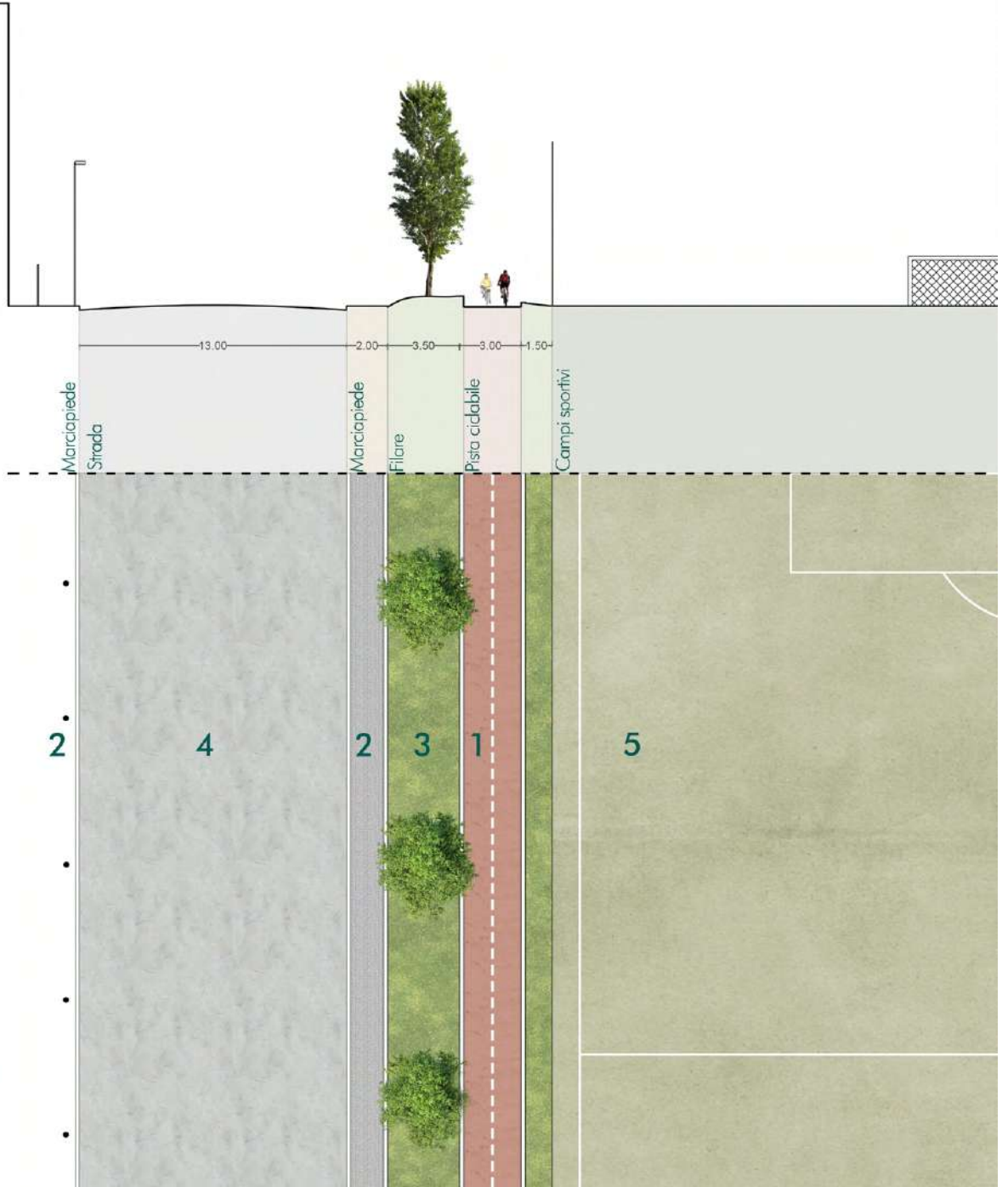
Sezione tipo: Via Raul Follereau



Stato di fatto



Progetto

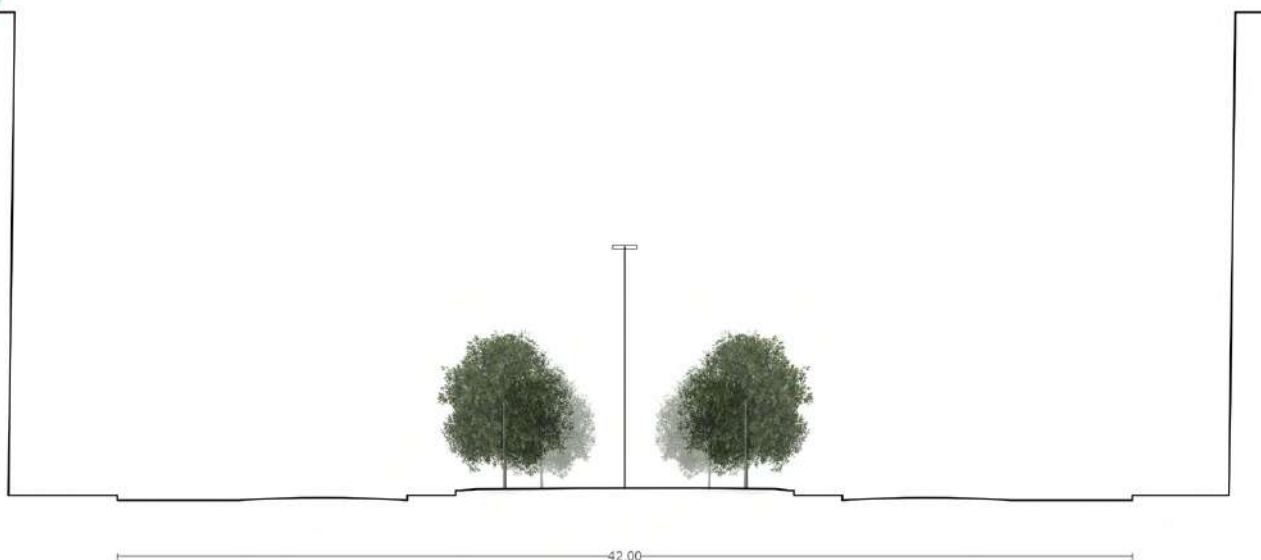


- 1 pista ciclabile
- 2 marciapiEDE
- 3 filare di pioppi
- 4 strada
- 5 campi sportivi

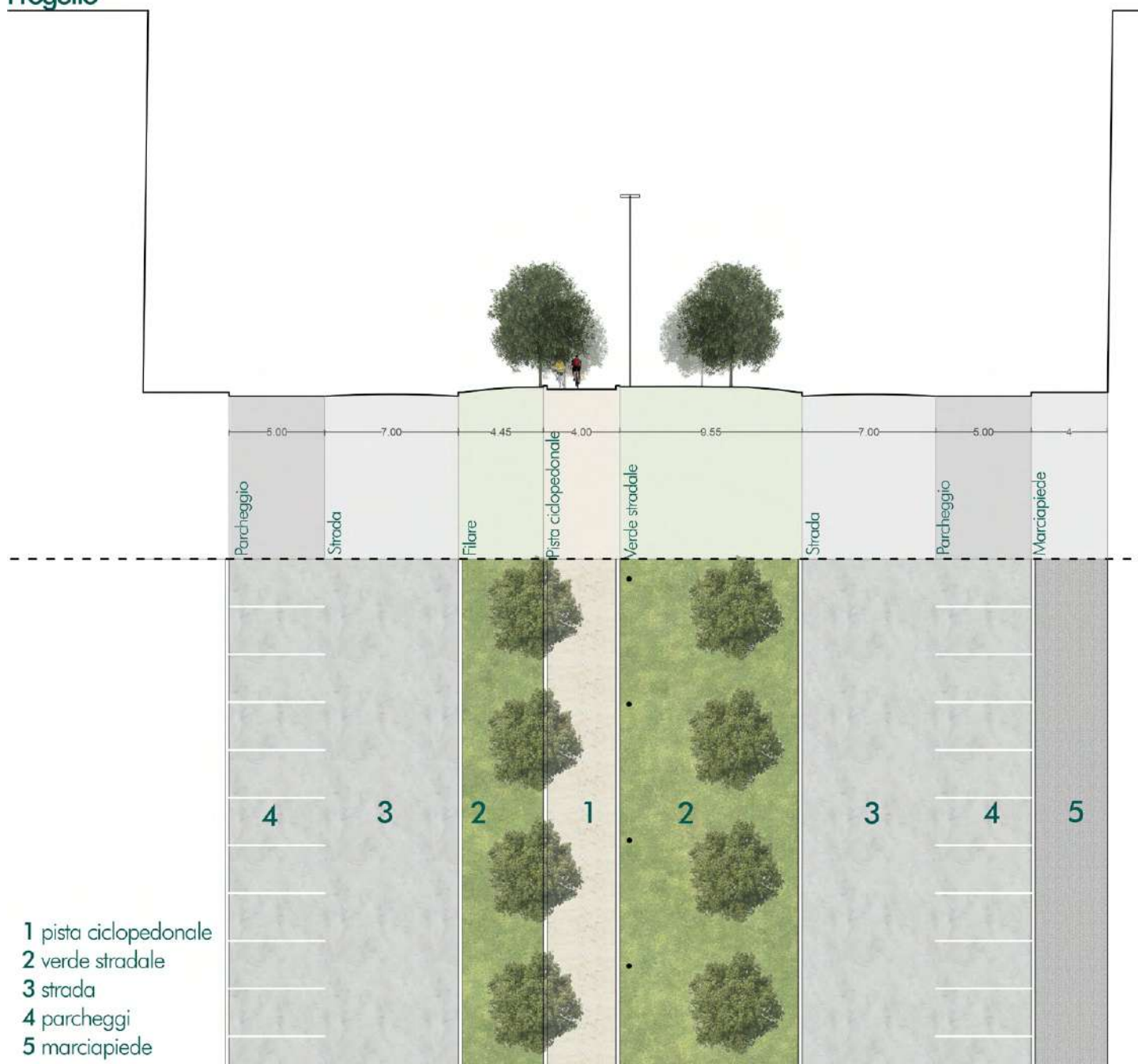
Sezione tipo: Viale Caltagirone



Stato di fatto



Progetto



La nuova via Caltagirone. Il boulevard dei Lecci



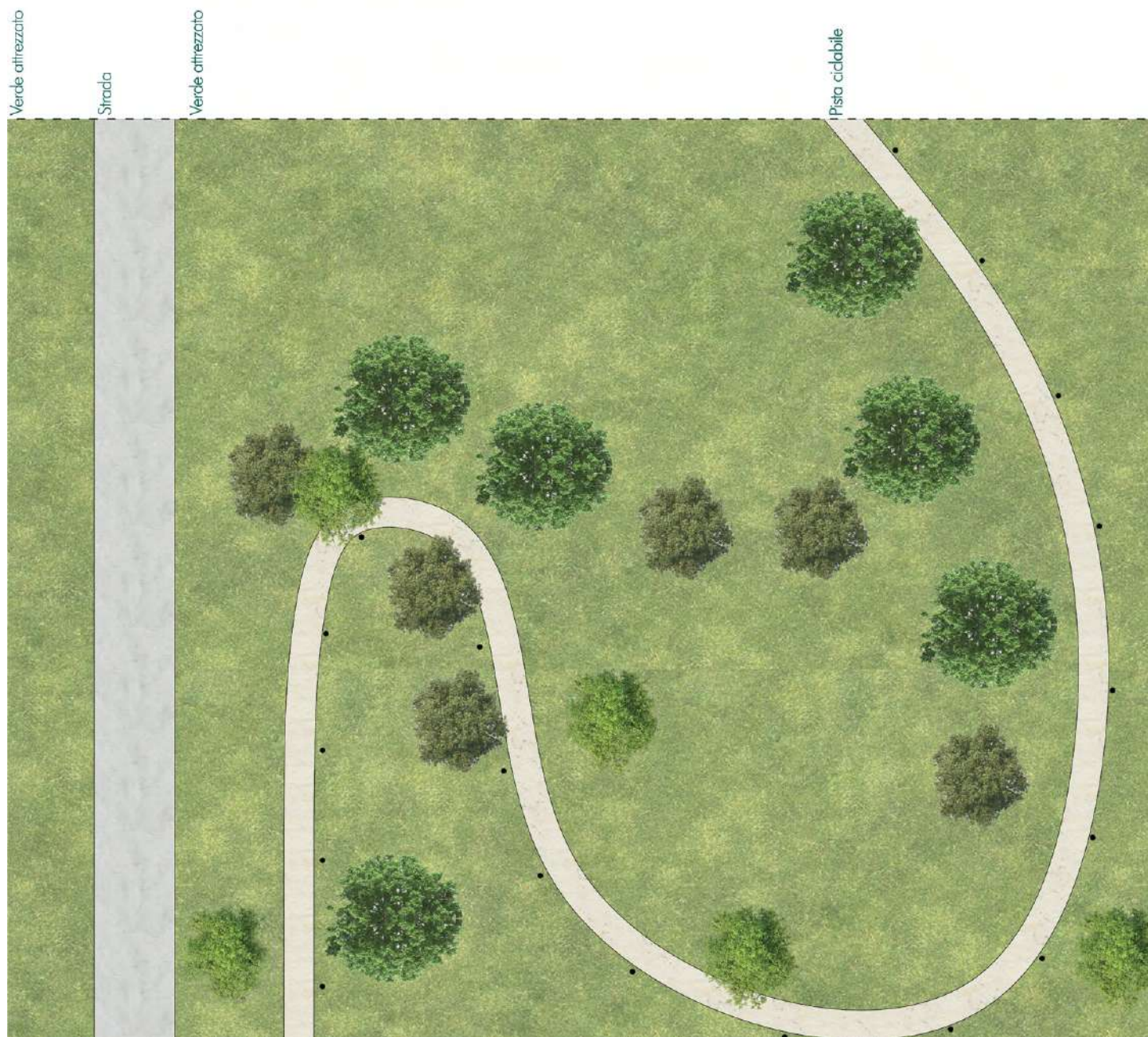


Sezione tipo: Via Nicola Saliola



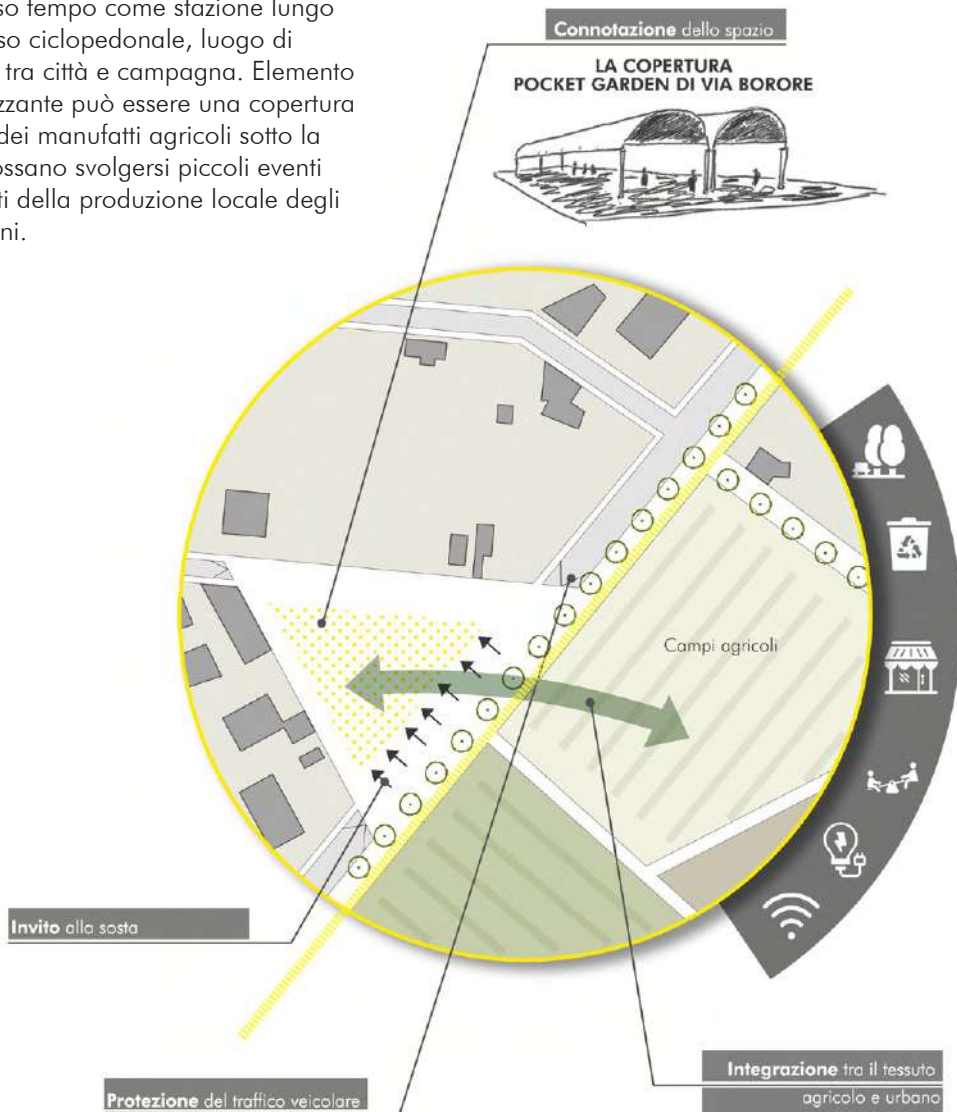
Stato di fatto

Progetto



1) La piazza agricola

Questo spazio a stretto contatto con la vasta area agricola si può immaginare come una piccola piazza, luogo di sosta, di riunione per il quartiere, ma allo stesso tempo come stazione lungo il percorso ciclopedonale, luogo di scambio tra città e campagna. Elemento caratterizzante può essere una copertura del tipo dei manufatti agricoli sotto la quale possano svolgersi piccoli eventi o mercati della produzione locale degli orti urbani.





2) La piazza alberata

L'intersezione dei due sistemi ortogonali del parco e della spianata di Villaggio Falcone potrebbe trovare una rinnovata concretizzazione in una piazza "ibrida", pavimentata e densamente alberata, nuovo punto di partenza per ripensare il senso e le relazioni con gli ampi spazi verdi attrezzati. In questo luogo di incontro e transizione anche il percorso ciclopeditonale perde il suo tracciato per fondersi nelle molteplici direzioni percorribili.

3) Il ponte

La necessaria ricucitura del crinale di campagna oggi tagliato da Via Monsignor Pietro Orsi potrebbe avvenire attraverso un ponte ciclopedonale sul tracciato dell'antico sentiero che su entrambe le sponde è accompagnato da un muro a secco e punteggiato da un filare di alberi. Le teste del ponte potrebbero costituire delle piccole zone di sosta e di snodo tra il percorso ciclopedonale e il parco naturalistico che attraversa.



Connotazione dello spazio

PONTE PEDONALE VIA ORSI



Integrazione parchi attrezzati



Invito alla sosta

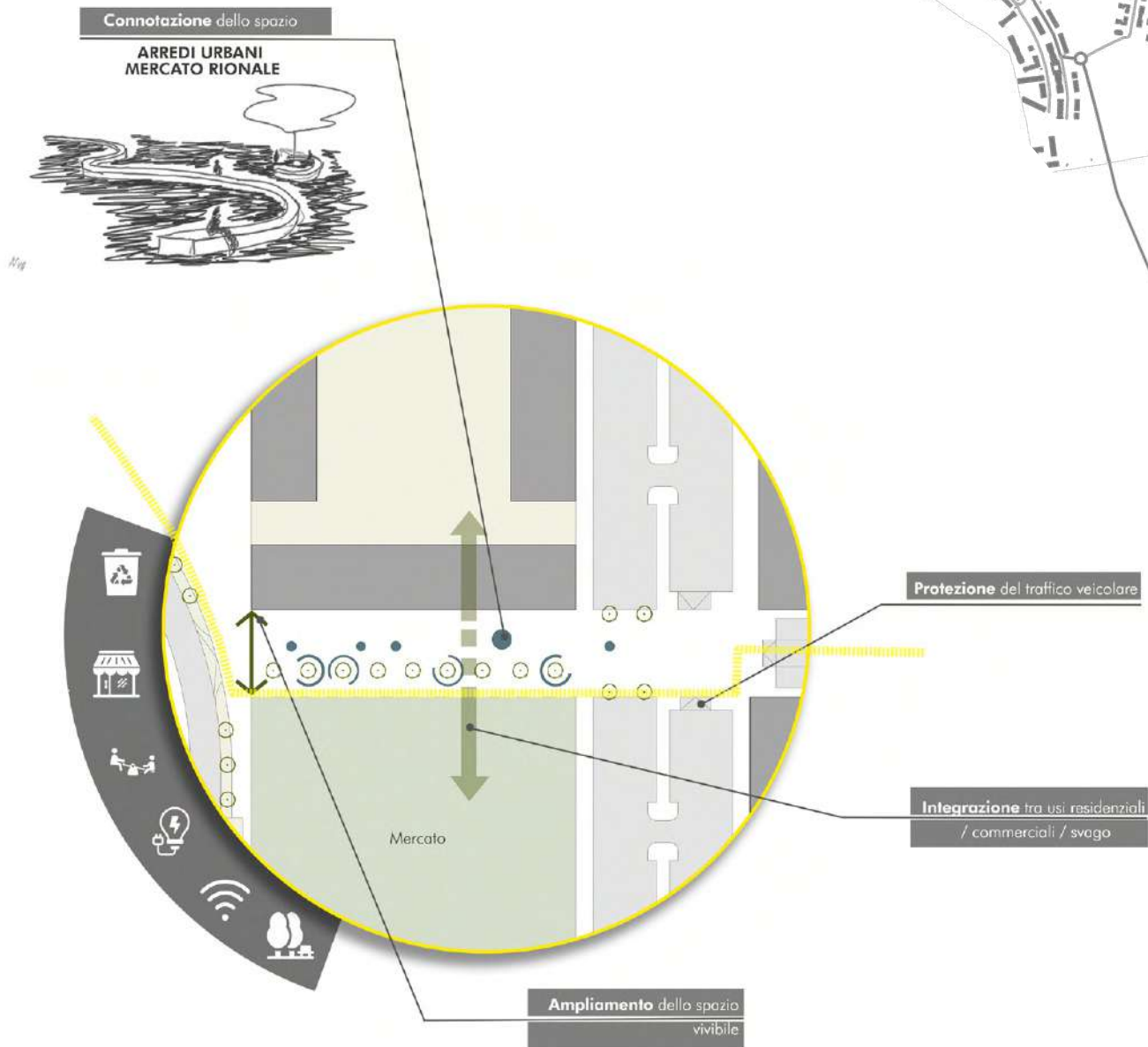


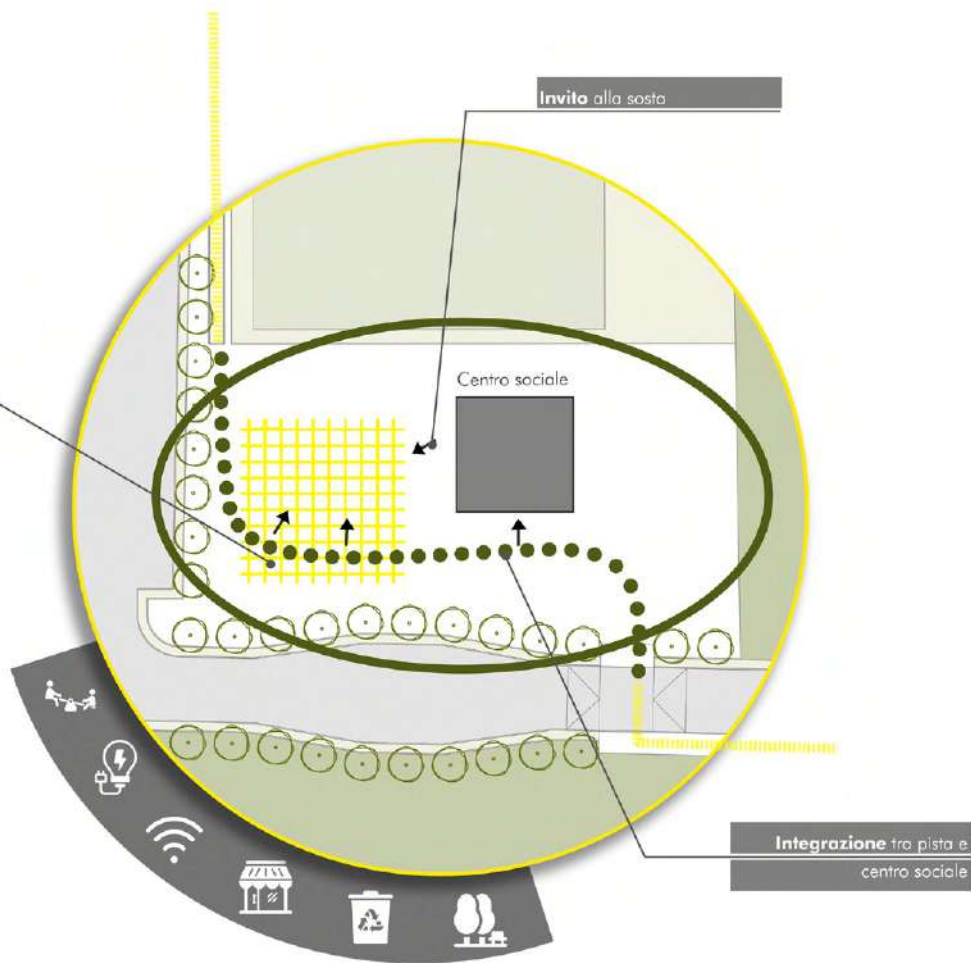
4) L'attraversamento della Prenestina

Lo stretto marciapiede che conduce al semaforo e dove è presente la fermata dell'autobus diventa un luogo sicuro ed accogliente dove ci si possa orientare nell'attraversamento e nell'attesa grazie al suo allargamento e protezione dal traffico veicolare. Il nuovo muro di recinzione reso necessario dallo spostamento del confine che, oltre a svolgere la funzione di segnale, può essere il supporto architettonico di arredi urbani come sedute, illuminazione e pensiline.

5) Il mercato

L'area destinata a verde pubblico tra Via Luciano Conti e Via Francesco Caltagirone potrebbe ospitare un mercato all'aperto. La strada adiacente al mercato, pedonalizzata garantendo solo il traffico dei mezzi di servizio e di soccorso, diventerebbe un grande marciapiede quale punto di sosta urbano ma lontano dal traffico veicolare dove svolgere attività e iniziative anche al di fuori delle ore di mercato.





6) Il centro sociale

In coordinamento con la riqualificazione dell'edificio destinato a servizio sociale di quartiere la sua pertinenza esterna può considerarsi uno spazio semipubblico dove il passaggio della "scorciatoia" del percorso ciclopedonale può attivare il senso di città. Sul sagrato del centro, piazza dura circondata da alberi, le attività sociali svolte all'aperto potranno intersecarsi con piccoli eventi pubblici o la semplice sosta, ricarica elettrica, rifornimento d'acqua.

10

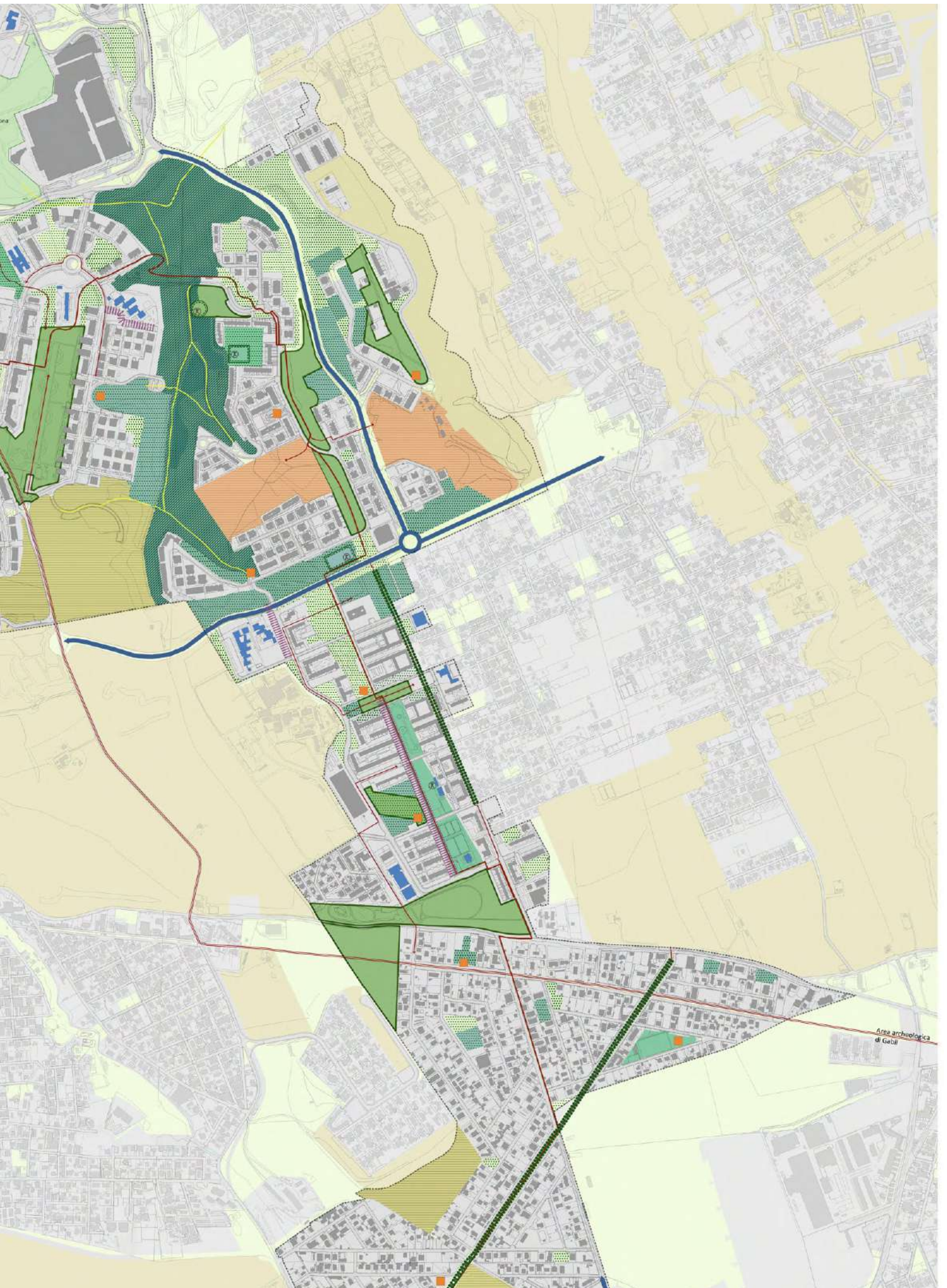
Progetto

10.1 Servizi ecosistemici: *risorsa verde e accessibilità*

Il masterplan agisce su due elementi dell'assetto territoriale, il patrimonio di aree destinate a verde pubblico (la risorsa verde dell'ambito urbano) e le infrastrutture per la mobilità dolce. Combinate insieme costituiscono quell'infrastruttura di prossimità che costituisce il cuore del concetto di città dei 15 minuti a Ponte di Nona. Come si è detto, nella città-patchwork la rete articolata di spazi a verde pubblico costituisce insieme una criticità e un'opportunità. La criticità riguarda un patrimonio ingente di aree (circa 195 ha) che per due terzi sono incolte o degradate. La loro disponibilità permette però una nuova e diversa configurazione dello spazio, soprattutto in chiave di forestazione e nuovo paesaggio urbano. Nella strategia di articolazione degli spazi, il masterplan conferma per il 35% delle aree (poco più di 60 ha) la destinazione a parco attrezzato e sport, soddisfacendo così ampiamente il fabbisogno di standard urbanistico. La restante parte delle aree destinate dal Prg a verde pubblico viene suddivisa in tre parti di ampiezza quasi equivalente: del 20% delle aree (circa 40 ha) si prevede la loro restituzione alla campagna produttiva; per una superficie altrettanto grande si propone la destinazione a parco naturale (circa 40 ha nella forra); mentre le restanti aree vengono forestate (30 ha di bosco urbano) o utilizzate a parco agricolo urbano (15 ha).

Fa inoltre parte della strategia la proposta di piantagione preventiva delle aree edificabili non ancora realizzate. Queste sommano, nell'ambito di progetto, ad altri 40 ettari. In attesa della loro trasformazione urbanistica il masterplan propone la loro forestazione temporanea a bosco ceduo, per minimizzare l'effetto di degrado delle aree inutilizzate.





10.2 Il nuovo paesaggio urbano: luoghi e tipologie

La strategia per le aree verdi si pone l'obiettivo di ricucire il paesaggio di Ponte di Nona, mettendo in relazione il patchwork dei quartieri con gli spazi ampi dell'agro romano. Le aree non costruite sono state analizzate nelle loro criticità e potenzialità ecosistemiche, considerando insieme la forma paesaggistica e l'uso sociale delle stesse.

Il masterplan definisce un vasto ventaglio di luoghi e tipologie di spazi. Il verde attrezzato a parco, è correttamente dimensionato nell'ambito di ogni quartiere e riguarda le aree con una forte riconoscibilità. Le attività sportive, sono state pensate all'interno di una cintura verde caratterizzata prevalentemente da alberature d'alto fusto in continuità con il paesaggio dell'ambito, come ad esempio *Pinus pinea*, *Quercus suber*, *Quercus ilex*, *Morus platanifolia*, *Quercus pubescens*.

La complessità degli spazi urbani, nelle funzioni, nei ruoli e nelle configurazioni è riconosciuta nel masterplan soprattutto nei boulevard verdi e nei pocket garden. Presenti in ogni quartiere ("Boulevard degli orti" a Colle del Sole, "Boulevard degli ulivi" nel Villaggio Falcone e "Boulevard dei lecci" a Nuova Ponte di Nona) contribuiscono all'uso sociale dello spazio pubblico.

La possibile ricostruzione del paesaggio dell'agro romano è stata particolarmente studiata. Le aree a verde pubblico in stretto contatto con il verde agricolo vengono ricondotte a campagna produttiva, mentre nelle aree intercluse si propone la realizzazione di un parco agricolo urbano. Le aree a potenzialità naturalistica, come per esempio le forre, vengono invece ripensate in una dimensione di parco a scala

territoriale dal grande respiro paesaggistico, partendo da uno studio approfondito sulla complessità della vegetazione autoctona: vegetazione ripariale, macchia arbustiva di tipo mediterraneo e componente arborea.





10.3 La nuova infrastruttura di prossimità: percorsi e soste

Il nuovo percorso ciclo-pedonale è concepito come infrastruttura di prossimità. Oltre alla sua funzione nell'ambito dell'accessibilità urbana esso costituisce un innesto di spazialità urbana, attorno alla quale strutturare altre occasioni di rinnovo e riuso dello spazio pubblico. La prima funzione del percorso è, ovviamente, la messa in relazione dei quartieri attraversati tramite una connessione protetta e continua che porta dalla fermata Bolognetta della metro C fino alla stazione ferroviaria di Ponte di Nona. In secondo luogo, ad esso è affidato un ruolo di riconfigurazione dello spazio pubblico, sia in termini figurativi (insieme a un adeguato equipaggiamento arboreo esso costituisce un landmark urbano), sia in termini di uso sociale come spazio di passeggio e incontro. Alle "stazioni di sosta" lungo il suo sviluppo, spetta dunque una particolare attenzione.

Nell'ambito di studio, il percorso sviluppa una lunghezza di 8.420 m. In parte può fare affidamento su percorsi già esistenti (Colle degli Abeti, Parco Sinisgalli, collegamento ciclabile fra Via Caltagirone e la stazione ferroviaria). In gran parte del suo sviluppo, il percorso interessa invece marciapiedi, verde di arredo o sedi stradali che devono essere riconfigurati allo scopo.

In prima istanza, ricorrendo ai costi parametrici del Comune di Roma, si può stimare un costo di realizzazione compreso fra 300,00 €/ml fino a 500,00 €/ml, considerando una ristrutturazione superficiale o profonda della sede stradale esistente per un percorso largo 3 m e affiancato da un'aiuola arborata. Una prima funzionalizzazione del percorso, senza realizzazione di opere d'arte e interventi infrastrutturali particolari ha un costo delle opere stimabile in un range fra 3,00 e 4,50 Mio Euro.

