

15 MUNICIPI 15 PROGETTI per la città in 15 MINUTI

progetti di riqualificazione dello spazio pubblico

MUNICIPIO XV - LABARO

RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

MASTERPLAN

RELAZIONE DESCRITTIVA

Roma Capitale

Assessore all'Urbanistica: Maurizio Velocchia
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 XV

Presidente con delega all'Urbanistica: Daniele Torquati
Assessore Bilancio e Decentramento: Alessandro Cozza

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:
Flavia Cipollone; Pietro Menichelli
Risorse per Roma SpA:
Mariangela Meola (Responsabile di Progetto)
Claudia S. Giordano; Cristina Campanelli

Studio di progettazione U-Space

Responsabile di progetto:

arch. Raul Enzo Fedeli

Gruppo di lavoro:

arch. Anna Paola Di Risio
arch. Stefano Magauda
arch. Giovanni Manco
arch. Francesca Paola Mondelli
arch. Matteo Prati
arch. Daria Quaresima

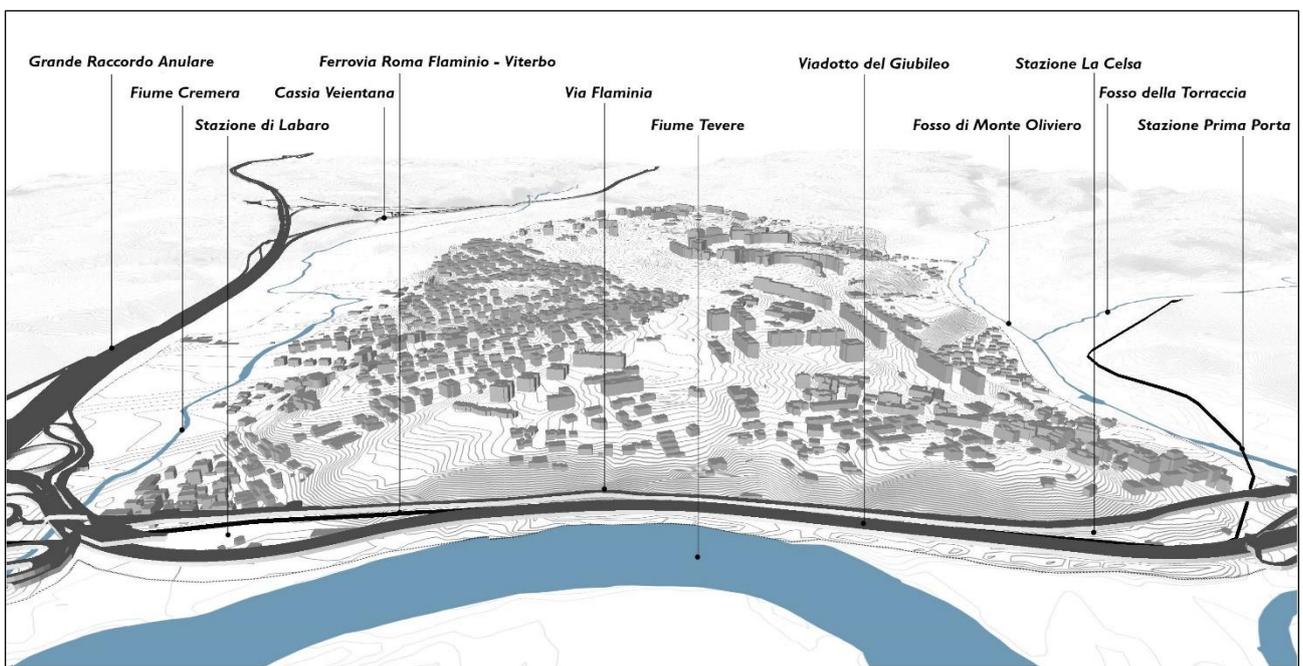


Labaro città dei 15 minuti

Relazione di accompagnamento al Masterplan

1. Descrizione e rappresentazioni prevalenti

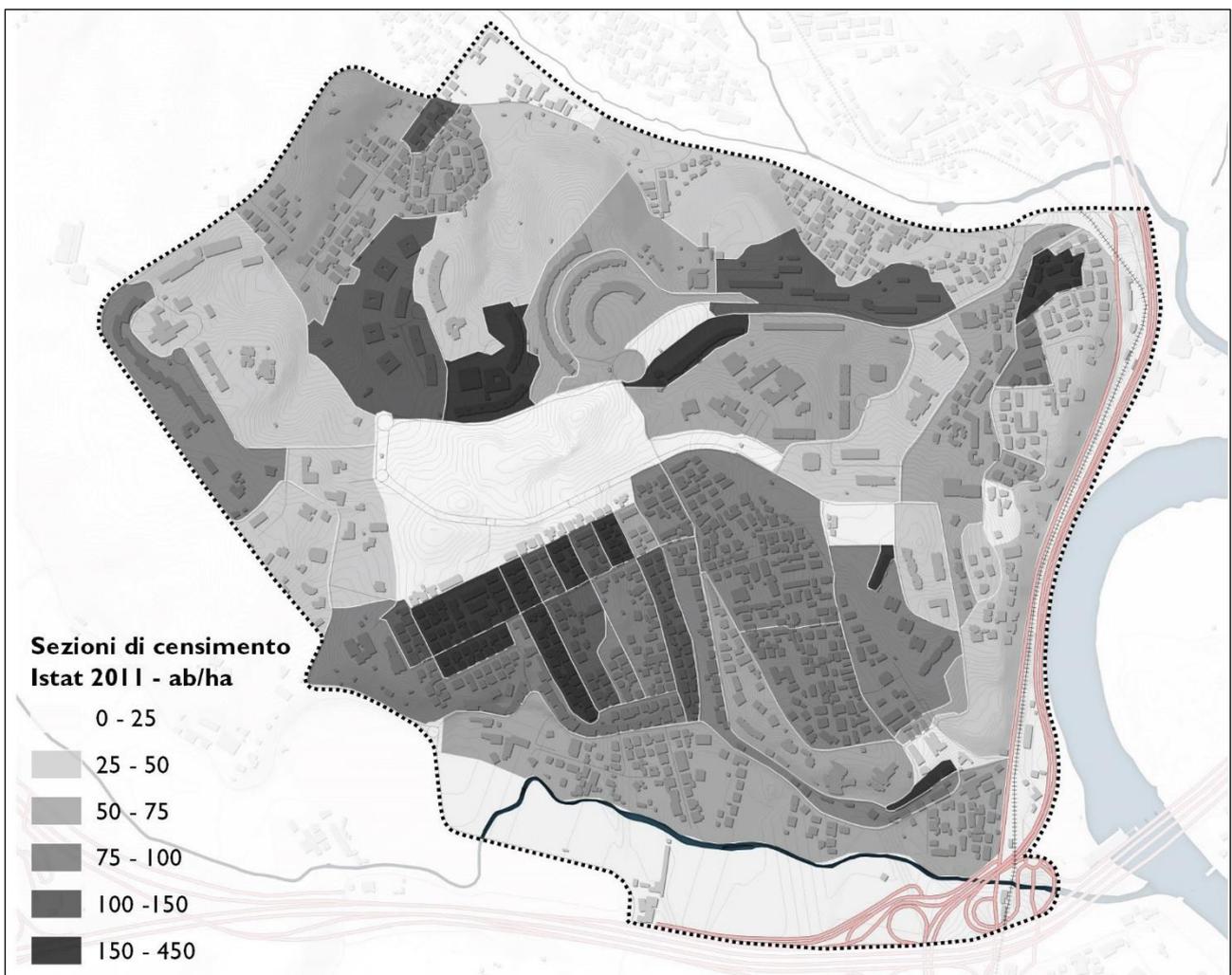
Labaro - Prima Porta è una “doppia” micro-città metropolitana, localizzata nell’area a Nord di Roma, subito al di fuori del Grande Raccordo Anulare. Originariamente caratterizzata dalle due borgate di Labaro e Prima Porta, il piano regolatore del '65 aveva pensato di saldarle con un nuovo quartiere di edilizia residenziale pubblica e privata. L’obiettivo era migliorarne i servizi e rafforzarne la dimensione urbana. Realizzato negli anni Settanta il nuovo quartiere, posto sulle alture a cavallo tra le due aree di edilizia informale, restava il problema di avere frammenti di città uniti “per addizione”, ma mai completamente integrati nelle funzioni e negli usi. Un Programma di recupero tenta allora l’operazione di ricucitura, ma molti interventi risultano ad oggi ancora inattuati e nel frattempo la città si trasforma ulteriormente, con una giustapposizione di pesi insediativi e anche di nuovi servizi di tipo locale. Labaro è ancora oggi separata da Prima Porta e vive di una sua autonomia.



Tav. 1 Inquadramento territoriale. Infrastrutture, orografia e tessuto insediativo

È la cinquantasettesima zona di Roma nell'Agro Romano, indicata con Z. LVII, con una popolazione di 16.162 abitanti (bilancio demografico, 2020) e una superficie di 913,98 ha. Il toponimo indica anche la zona urbanistica 20M del Municipio Roma XV di Roma Capitale, più ampia, che si estende su una superficie di 11,67 km² e conta 21.906 abitanti, con una

densità di 1.877,12 ab/km². È una delle zone di Roma sorte subito al di là del Grande Raccordo Anulare ed è proprio il GRA che la collega alle altre aree della città, insieme alla Flaminia, al Viadotto del Giubileo e alla Ferrovia metropolitana Roma Nord, con le stazioni di Labaro, Celsa e Prima Porta. Ha una popolazione relativamente giovane, con un indice di vecchiaia più basso della media romana, come del resto quasi tutte le aree più periferiche della cintura metropolitana. La popolazione complessiva, tuttavia, è in leggera diminuzione, considerato l'intervallo temporale che va dal 2014 al 2019, mentre crescono le vicine Prima Porta, Grottarossa, Cornelia e Giustiniana. Pur essendo spesso descritta dall'esterno come uno dei tanti quartieri dormitorio della città metropolitana o ancora come una vecchia borgata, è invece oggi considerata dai suoi abitanti un luogo dove si potrebbe vivere bene, a patto di riuscire a costruire un'identità culturale collettiva e nella speranza di un migliore collegamento su ferro con il resto della città.



Tav. 2 Analisi demografica per aggregazione dei dati censuari. Elaborazione U-Space su dati ISTAT 2011

Dal punto di vista fisico, al suo interno la micro-città resta collegata più nella direzione longitudinale che trasversale, segnata com'è dall'orografia (il dislivello tra parti di città raggiunge i 70 mt su una distanza inferiore al chilometro), dall'idrografia (i fossi di Labaro e Prima Porta), dalle infrastrutture stradali di scorrimento urbane (a Sud il Grande Raccordo Anulare) e di quartiere (Via Gemona del Friuli), che costituiscono vere e proprie cesure dello spazio urbano. Lo stesso asse di distribuzione dei servizi pubblici, Via delle Galline bianche, ha uno sviluppo longitudinale che poco si raccorda con le aree residenziali a Sud e a Nord del quartiere. Alle cesure longitudinali, più o meno permeabili, si aggiunge quella trasversale ad Est, dove in uno spazio estremamente ridotto insistono la Via Flaminia, il Tevere, la ferrovia e il viadotto del Giubileo. Ad Ovest, verso il Parco di Veio, la città sembra avere un maggiore respiro paesaggistico ed è in questo ambito che stanno avvenendo alcune trasformazioni a scala metropolitana dello spazio di quartiere. Il "verde", attrezzato e non, rappresenta più del 30% dell'estensione dell'intero quartiere e la disponibilità di queste aree è quasi tutta pubblica, il che rappresenta un'opportunità per la città ma anche un limite quando la scala di intervento è ampia e la gestione delle aree onerosa. Su questo, la possibilità di intervenire con programmi di intervento come quelli della città dei 15 minuti, è un'opportunità che ci permette di ragionare in termini di nuovi usi e funzioni e nuove forme di percorrenze e permanenze e quindi di ripensare anche il significato e i ruoli delle aree verdi metropolitane.

2. I servizi di prossimità

Oggi Labaro, oggetto di nuova progettualità nell'ambito del piano di interventi per le "città dei 15 minuti", è una micro-città sufficientemente servita al suo interno (scuole e spazi verdi attrezzati, un ospedale di comunità) e anche abbastanza connessa al resto della città (è a ridosso del GRA e ha due stazioni di ferrovia metropolitana). Da un punto di vista dei servizi di prossimità pubblici e privati il livello è sufficiente, ovvero non siamo in presenza di un isolato quartiere dormitorio e sicuramente buone sono le potenzialità di miglioramento della vita cittadina con alcuni progetti mirati a rafforzare determinate tipologie di servizi e ad incentivare la percorrenza ciclo-pedonale. L'attraversamento da un lato all'altro del quartiere, sulla carta, potrebbe essere di 15 minuti a piedi. In pratica, tuttavia, gli ostacoli infrastrutturali e orografici e la scomodità di alcune percorrenze

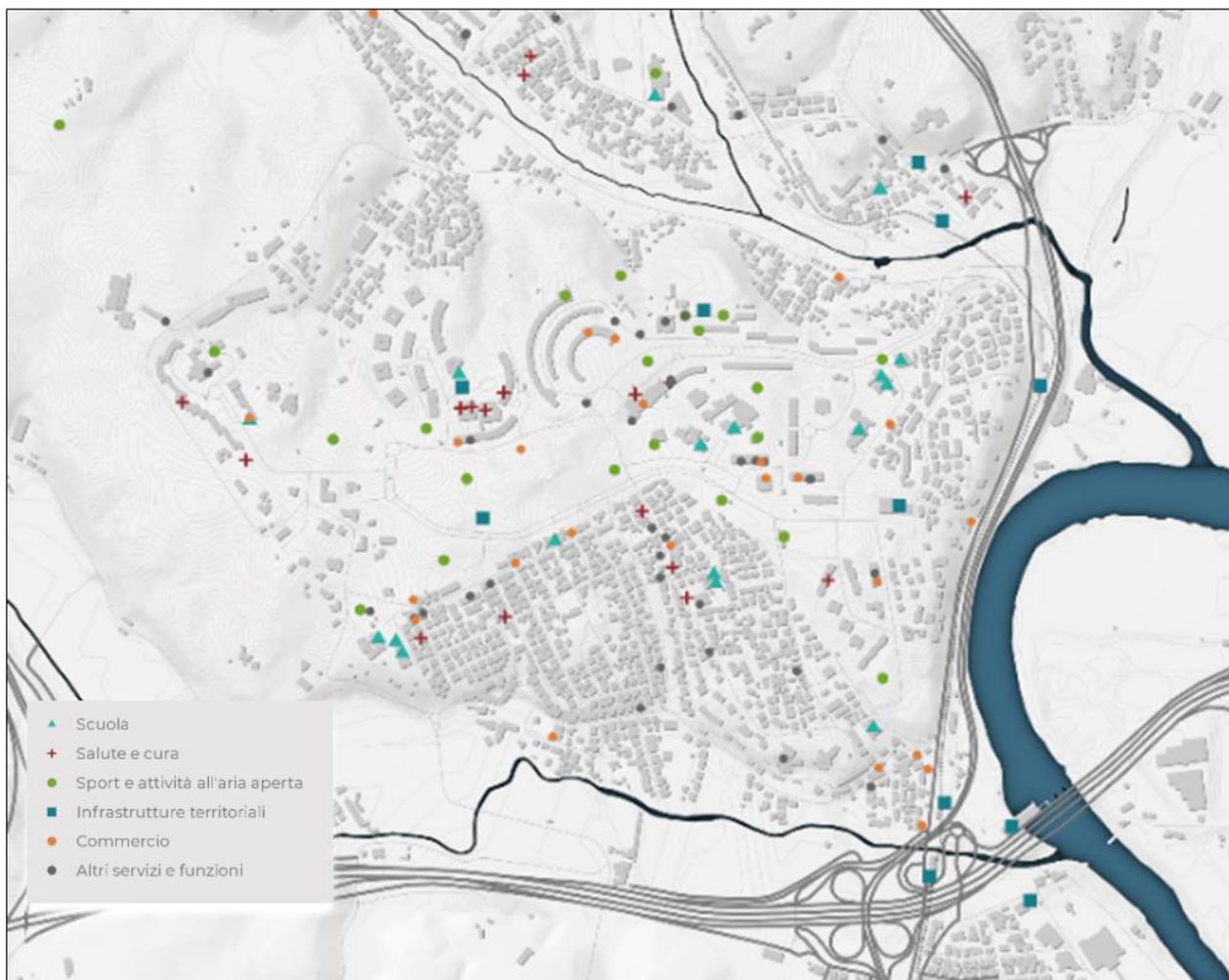
(marciapiedi assenti o piccoli, attraversamenti difficili...) lo impediscono. Sicuramente l'attraversamento trasversale avviene "a fatica" e la possibilità di raggiungere tutti i servizi in pochi minuti è condizionata dalla scarsa connessione Nord-Sud. Richiede, quindi, una maggiore integrazione sia interna che esterna, con interventi di miglioramento della mobilità a misura di pedone e/o ciclista e dell'uso di spazi di connessione/servizio alla cittadinanza, comunque esistenti e ampi, ma da valorizzare e integrare.

2.1 Lo spazio delle funzioni. I servizi DELLA città metropolitana

I "servizi minimi essenziali" ci sono: scuole, attrezzature sportive, servizi per la cura e la salute, localizzati prevalentemente lungo la fascia longitudinale centrale tra Labaro e Prima Porta. Le scuole si concentrano prevalentemente su due aree: quella ad Est, di Brembio e Baccano, due plessi adiacenti vicini ad altri servizi pubblici come le Poste e i servizi finanziari e amministrativi e quella di Castelseprio ad Ovest, che serve maggiormente la città informale e la nuova area di sviluppo di Colli d'Oro. Gli asili nido pubblici e privati e alcune scuole d'infanzia, invece, sono diffusi in modo più puntiforme su tutto il quartiere. Dai dati di Open Polis 2018 risulta che Labaro è una delle due zone urbanistiche dove l'offerta di posti al nido è la più bassa di Roma, meno di 20 posti per 100 bambini e un solo nido comunale in Via delle Galline bianche.

La situazione in questi ultimi anni è migliorata, in particolare grazie all'apertura di nidi privati. A Labaro, inoltre, più di un quarto dei residenti ha solo la licenza elementare e l'indice di disagio sociale¹ è alto, soprattutto nel nucleo ERP Labaro - Prima Porta che ha un indice di disagio sociale quasi 18 rispetto a 13 della media romana. Anche i tassi di scolarizzazione e disoccupazione, presi singolarmente, sono bassi, secondi solo a Ponte di Nona.

¹ L'indice di disagio sociale (IDS) fornisce una misura della possibile criticità socio-occupazionale di una determinata area. Lo stesso indice risulta dalla media ponderata degli scostamenti dei valori di specifici indicatori calcolati sull'area interessata rispetto ai corrispondenti valori medi nazionali (rilevati dal censimento ISTAT del 2011). Gli indicatori considerati sono: · Tasso di disoccupazione · Tasso di occupazione · Tasso di concentrazione giovanile · Tasso di scolarizzazione. GLI INDICI DI DISAGIO SOCIALE ED EDILIZIO A ROMA. Analisi per municipio e zona urbanistica Censimento 2011, dati della Ragioneria Generale - I Direzione Sistemi informativi di pianificazione e controllo finanziario - U.O. Statistica – Roma Capitale

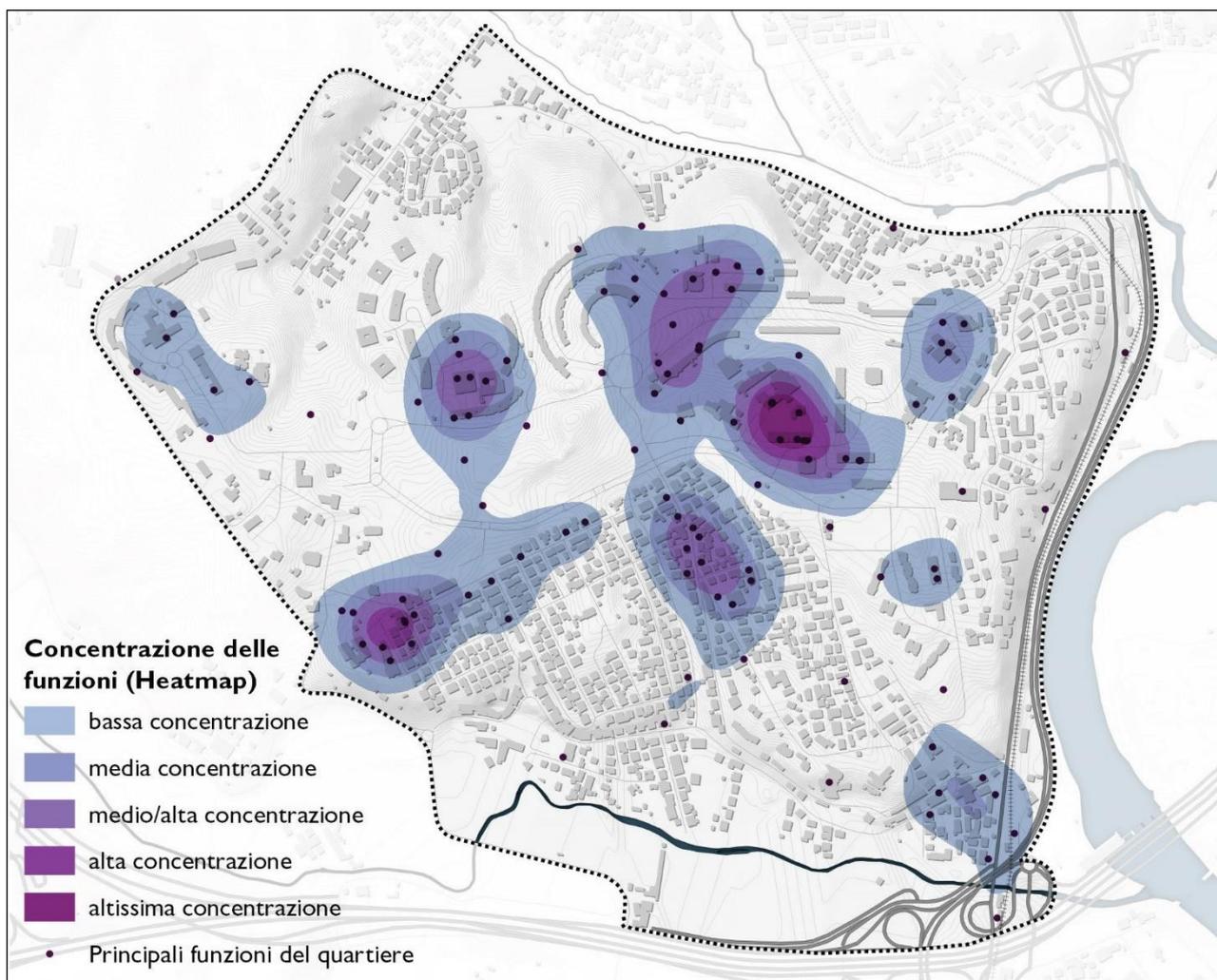


Tav. 3 La distribuzione dei servizi pubblici e privati per tipologia di funzione

Numerose e in aumento, considerate le previsioni di opere pubbliche di quartiere, sono invece le attrezzature sportive, soprattutto campi sportivi, meno le piccole palestre specializzate. Nell'area di Colli d'oro è anche presente un'opera incompiuta e ferma dal 2012, oggi un grande scheletro di pilastri di cemento armato e ferri, che avrebbe dovuto ospitare la "Casa Lazio di Pallavolo". Di questi giorni è la notizia che un altro grande Centro sportivo sostituirà quello che nel quartiere è chiamato "l'ecomostro".

Per quanto attiene, invece, l'offerta nel campo dei servizi per la salute e la cura, almeno da un punto di vista delle disponibilità di infrastrutture, la situazione è sicuramente migliorata con l'istituzione nel 2017 della Casa della Salute di Via Clauzetto/Via San Daniele del Friuli, seguita alla realizzazione nel 2013 del poliambulatorio ASL, che in precedenza era in via Offanengo, in un immobile molto più piccolo (400 metri quadrati), che versava in condizioni fatiscenti. I nuovi locali, invece, che in precedenza ospitavano la Pfizer (oggi

localizzata nell'area di sviluppo tra Labaro e Giustiniana) misurano 1200 metri quadrati e offrono, almeno sulla carta, un servizio sanitario integrato.



Tav. 4 Mappa di calore sulla distribuzione dei servizi per aggregazione territoriale²

Oltre all'arricchimento dell'offerta di servizi, in primis degli asili nido pubblici, l'accessibilità e la fruizione di queste aree, sia delle aree scolastiche che delle aree ludico-sportive o della Casa della salute, richiedono interventi di miglioramento delle percorrenze, soprattutto in termini di rafforzamento della mobilità pedonale e ciclabile, di collegamento tra le abitazioni e i servizi essenziali e tra una centralità di servizi e un'altra. E questo è assolutamente coerente con gli obiettivi di progetto della Città dei 15 minuti.

Numerosi e abbastanza diffusi sono, invece, i centri per i servizi amministrativi, fiscali, finanziari, come per esempio i CAF o le Poste, quest'ultima richiede tuttavia una migliore

² La mappa è stata realizzata con l'algoritmo heatmap di QGIS 3.x

accessibilità. Abbastanza presente anche l'offerta commerciale alimentare di vicinato; meno presenti, invece, le altre tipologie di offerta commerciale, come l'abbigliamento. C'è invece una libreria e quasi assente è la grande distribuzione organizzata (GDO), per alcuni versi un vantaggio, perché reggono ancora piccoli servizi commerciali di vicinato e pochi supermercati. In ogni caso si tratta, nell'insieme, di un certo numero di servizi puntuali, che qualificano la città dell'inclusione e che sono molto diffusi anche all'interno della città informale.

Ritornando alle diverse tipologie di servizi, i presidi istituzionali sono poco presenti nell'area: le sedi degli uffici del Municipio XV, un municipio molto ampio, non sono localizzate a Labaro. In compenso è prevista l'apertura nel quartiere di un nuovo Centro Anagrafe; e la Biblioteca, in ristrutturazione, è a tutti gli effetti un centro municipale. Stessa carenza si registra nei presidi di sicurezza, fatta eccezione per la sede della Protezione Civile e quella dei Carabinieri.

Per quanto attiene alla distribuzione territoriale dei servizi, si può notare, come evidenziato in tav. 5, che tendono ad aggregarsi soprattutto in alcune aree, a definire delle micro-centralità di servizi: un'area all'interno del nucleo spontaneo, un'altra area intorno ad Arcisate e Offanengo e Via delle Galline Bianche, le tre aree di Brembio, Baccano e Castelseprio, l'area che da Largo Nimis arriva fino a Via Clauzetto e Via San Daniele del Friuli e, in misura ridotta, anche l'area della Stazione di Labaro e la nuova area di sviluppo di Colli d'oro, dove troviamo localizzati dei servizi metropolitani di scala superiore rispetto al livello di quartiere, come la sede di un'azienda farmaceutica e degli studi di registrazione.

L'individuazione di micro-centralità di servizi ha orientato in modo significativo la costruzione del progetto di trasformazione della Città dei 15 minuti.

2.2 Il significato delle funzioni. I servizi PER la città metropolitana

Quelli descritti finora sono i servizi di prossimità della città dei 15 minuti, ovvero i servizi essenziali, quelli da cui non si può prescindere. Tuttavia, per configurare "l'impronta della città DEI 15 minuti" abbiamo bisogno di capire quelli che sono e che saranno in futuro "i servizi PER la città dei 15 minuti", ovvero quei servizi che danno un significato a ogni progetto di prossimità nella città contemporanea. Questi servizi sono innanzitutto i centri di aggregazione sociali e culturali di livello locale, i cosiddetti "poli civici" (art. 14 delibera 11

agosto 2021 della Regione Lazio), che qualificano il vivere civile di un quartiere e contribuiscono a costruire l'identità culturale dei luoghi. A Labaro ci sono già alcune realtà storiche come la Biblioteca pubblica, una Libreria e il Teatro "Le sedie", uno spazio interattivo, primo punto di attrazione culturale per gli abitanti del posto, con i suoi spettacoli, laboratori e la sua mnemoteca, una banca della memoria delle singole persone e della collettività per le generazioni future. Ci sono poi alcuni spazi con funzioni integrate, come per esempio il Centro anziani o i Centri sportivi che ospitano anche altre funzioni per la cittadinanza e c'è il Fablabaro, laboratorio tecnologico polo della rete Fablab Roma nell'area Nord, aperto nell'ottobre 2016 accanto al plesso scolastico dell'IC di Largo Castelseprio, primo Atelier Creativo all'interno di una scuola media europea ad essere riconosciuto come parte della rete globale dalla Fab Foundation di Boston. Non ci sono, però, locali dove per esempio ascoltare musica o vedere una mostra, né un cinema. Quello che gli anni Settanta era il centro della vita sociale di Labaro, la grande sala del cinema Harlem, chiuso ormai dagli anni Ottanta, è stato demolito nel 2021 e sostituito con un edificio residenziale. La città dei 15 minuti, invece, richiede anche e soprattutto questo, ovvero la possibilità di accedere allo sviluppo culturale o almeno alla bellezza nella propria quotidianità, per tutti, anche per chi abita lontano dal Centro o per chi nasce in contesti difficili.

C'è poi un'altra tipologia di servizi di prossimità, da prevedere o potenziare nella nuova città contemporanea, ovvero quella che riunisce tutte le attrezzature e i luoghi simbolici che proiettano la città in un futuro "verde". Sono i servizi per la fruizione e manutenzione della città stessa, prevalentemente "servizi per la cura dell'ambiente urbano", come per esempio le micro-aree di ricarica elettrica o di distribuzione dell'acqua o i punti di raccolta per il compostaggio, le vasche di accumulo dell'acqua piovana, le "micro-foreste" eco-pedagogiche con le serre per far germogliare i semi primitivi, l'isola ecologica o i centri per riporre le attrezzature per la manutenzione del verde o il luogo di incontro delle comunità energetiche o la sede delle cooperative che potrebbero sorgere per la pulizia dei sottoboschi urbani.

Luoghi come per esempio l'isola ecologica, che tra l'altro oggi non esiste a Labaro, oltre ad essere spazi utili per gli abitanti ed essenziali per non ritrovarci inondati dai rifiuti ingombranti, oggi vanno ripensati. Non più "luoghi dei rifiuti", brutte ma necessarie infrastrutture di servizio, bensì "luoghi identitari" della città verde, spazi che contengono tutte le funzioni PER la cura e quindi per la sopravvivenza della città dei 15 minuti e che

possono diventare i nuovi monumenti della città contemporanea, rispettosa del suo ambiente di vita. Questi luoghi possiamo tenerli insieme e chiamarli “Casa dell’Ambiente”, in continuità con la storia amministrativa della città, oppure distribuirli in modo capillare nel quartiere. In ogni caso è auspicabile come non mai valorizzarne il contenuto simbolico, che significa progettarle e farle belle e in luoghi visibili e centrali.

3. I tempi degli spostamenti

Se tracciamo una circonferenza, dal centro geografico del quartiere, a formare lo spazio percorribile in media in un tempo pari a 15 minuti, Labaro appare come l’ideale città dei 15 minuti, quella dove, dal “centro” appunto, chiunque potrebbe andare a piedi ovunque nel quartiere.



Tav. 5 Micro-centralità di servizi



Tav. 6 Percorrenze pedonali di accesso ai servizi in funzione della velocità del pedone

Questa condizione invece non è presente dai punti estremi. Inoltre, condizioni che configurano gli spazi di percorrenza di una città dei 15 minuti sono molteplici e variabili. Innanzitutto, è importante considerare la diversa tipologia di percorrenza lenta, a piedi o in bicicletta o in monopattino, poi la tipologia di pedone o ciclista, che varia considerevolmente. Il pedone può essere un bambino della scuola primaria o un ragazzo delle scuole superiori, un genitore con un passeggino, una persona sportiva o una persona anziana o disabile. Poi ci sono le variabili legate alla tipologia di suolo e di spazio da percorrere. Una strada in salita, come Via Bellagio, che va dalla Stazione di Labaro a Via

Gemona del Friuli, ha una diversa percorribilità rispetto alla stessa Via Gemona del Friuli, che però è una strada a doppia corsia per senso di marcia e ha una difficile attraversamento. Come è difficile e a volte impossibile camminare sui mini-marciapiedi della città informale, o in alternativa fare percorsi pedonali progettati ma molto più lunghi, tanto che i ragazzi della scuola a Castelseprio, con i loro insegnanti, preferiscono camminare in mezzo all'erba alta e utilizzare sentieri informali che tagliano le aree verdi. Labaro città dei 15 minuti richiede, quindi, come priorità di intervento, il miglioramento di tutte le possibili percorrenze ciclopedonali, che diventano tema e obiettivo prevalente ai fini progettuali, con l'intento di "avvicinare" le persone ai servizi e le centralità di servizi tra loro. Per la conformazione del territorio di Labaro (dislivello e numero elevato di intersezioni stradali) e per favorire la piccola percorribilità di quartiere, è consigliabile non tanto la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, quanto un "percorso ciclopedonale misto" che nasce per i pedoni, in cui però è consentito il transito delle biciclette o di altri mezzi non veicolari, senza arrecare intralcio al passaggio del pedone (articolo 182 comma 4 del D.M. 30/04/1992 n°285). La realizzazione, invece, di un anello ciclabile con una percorrenza veloce, non è indicata ad un percorso chiuso e di lunghezza ridotta. Per dare continuità alla rete degli itinerari ciclabili della città di Roma, invece, bisognerebbe prevedere la prosecuzione del percorso ciclabile Tevere Nord, lungo la Via Flaminia che, pur essendo un progetto auspicabile e necessario (il rischio per i ciclisti che si avventurano sulla Via Flaminia è elevatissimo), esula dagli obiettivi della Città dei 15 minuti.

4. Le criticità, gli ambiti di trasformabilità e le priorità

I grafici seguenti illustrano nel dettaglio le criticità rilevate nelle dieci micro-centralità di servizi e le opportunità di trasformazione insite nelle micro-aree stesse e negli spazi che le collegano al resto della città.

Le criticità più rilevanti riguardano delle vere e proprie cesure "fisiche", come il promontorio che divide Via Offanengo dall'edilizia informale vicina a Prima Porta o cesure infrastrutturali, come la stretta vicinanza, ad Est di Via Flaminia, del Viadotto del Giubileo, della Ferrovia e del Tevere. La stessa Via Gemona del Friuli, pur essendo una bella strada alberata di scorrimento, così com'è stata progettata spezza in due il quartiere. Ci sono poi aree di degrado puntuale o diffuso, in particolare l'area della Stazione di Labaro, che risulta

molto degradata e di difficile accessibilità. Troppo alta la densità abitativa nei nuclei di edilizia informale e strette le vie, ma comunque in grado di accogliere piccoli negozi su strada e altri servizi di vicinato. Molte, invece, le aree sottoutilizzate, soprattutto le aree verdi, questione che suggerisce l'introduzione di funzioni, meglio ancora una multifunzionalità di progetto, come per esempio per le aree di parcheggio, per invogliarne l'uso della cittadinanza. Altre vere e proprie cesure sono le tre aree di scavo all'interno della collina verde nell'area centrale tra via Gemona del Friuli e Largo Nimis. Attualmente sono utilizzate per il mercato del sabato e martedì o per parcheggio di pochi mezzi Aam e automobili. Si tratta di brusche interruzioni del paesaggio, che oltre ad incidere sul decoro dell'area verde centrale, naturalisticamente bella (Parco di Marta Russo), ne limitano anche la possibilità di un uso migliore.

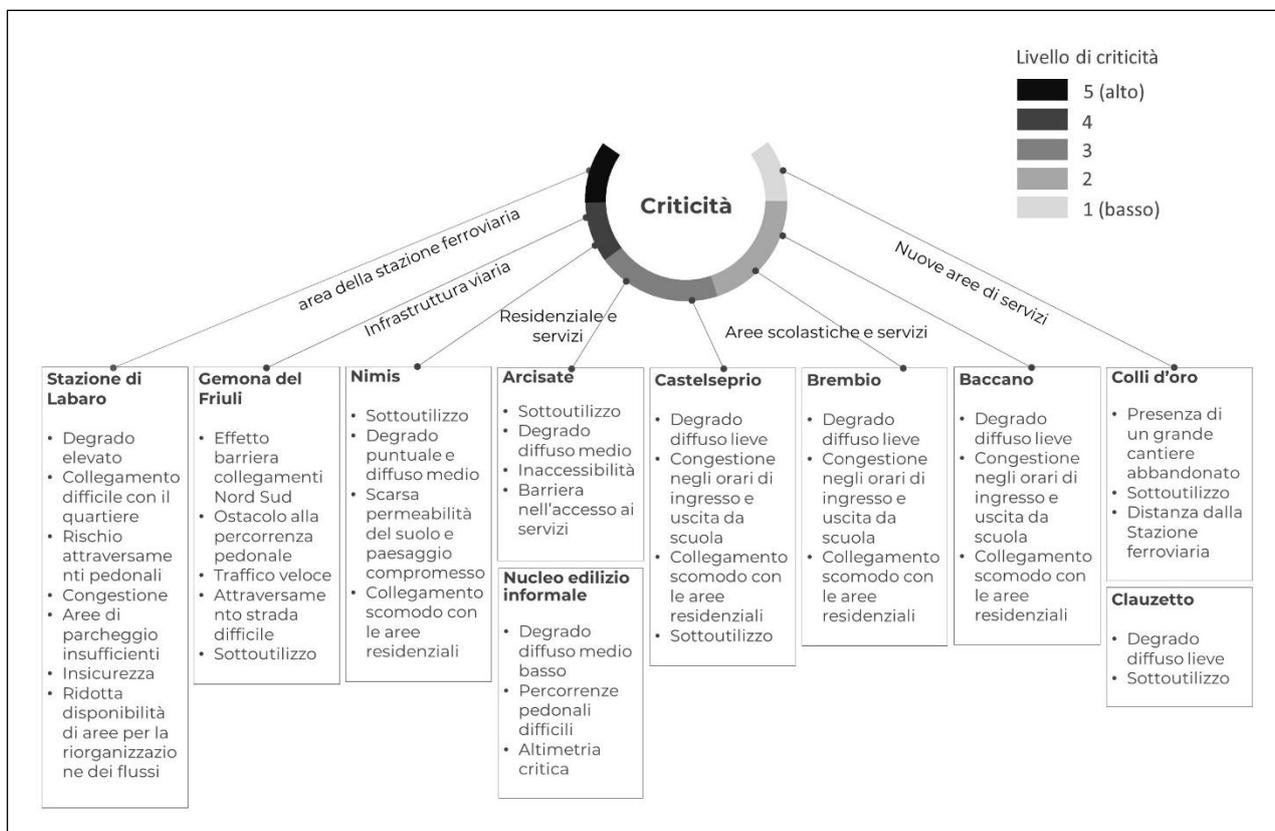
È qui che può intervenire con efficacia non solo un progetto di rifunzionalizzazione delle aree stesse, ma anche il "disegno urbano" che il modello della città dei 15 minuti chiama in causa. Trattare queste cesure paesaggistiche e funzionali con un buon disegno di progetto è rilevante ai nostri fini. Altrettanto importante è trattare le altre piccole cesure legate alla carrabilità. È qui che l'idea progetto propone soluzioni "cerotto", come per esempio il semplice rialzo con diversa coloritura dell'asfalto, in corrispondenza dei percorsi pedonali, per rallentare la velocità delle auto e segnalare visivamente la presenza di pedoni.

Anche le aree scolastiche richiedono una riorganizzazione puntuale degli spazi e dei flussi, sia per migliorarne l'accessibilità sia per invogliarne un uso maggiore fuori dall'orario scolastico. Con le scuole sarà importante sperimentare interventi di "micro-forestazione urbana", a fini ambientali e didattici. In parallelo potrebbero essere portate avanti esperienze di "urbanistica tattica", per esempio nelle aree di parcheggio.

Queste potrebbero rivelarsi occasioni utili di coinvolgimento degli studenti stessi, e degli abitanti interessati, al ridisegno della propria città in chiave sostenibile. Nelle aree di parcheggio, per esempio, possono essere ridisegnati creativamente gli stalli, immaginando un uso alternativo quando non ci sono automobili in sosta. Possono essere aggiunti provvisoriamente tavoli e sedie, blocchi e fioriere realizzate da materiali di recupero o quant'altro aiuti ad una migliore e piacevole fruizione dell'area.

La "trasformabilità" di queste aree (vedi tav. 8), che noi abbiamo messo in stretta relazione con le criticità delle aree stesse (si interviene lì dove c'è il problema), rappresenta "il potenziale di trasformazione dei luoghi messo a confronto con i limiti del contesto" e ci

aiuta ad avere un quadro realistico della trasformazione possibile a Labaro nel prossimo futuro, passo dopo passo.

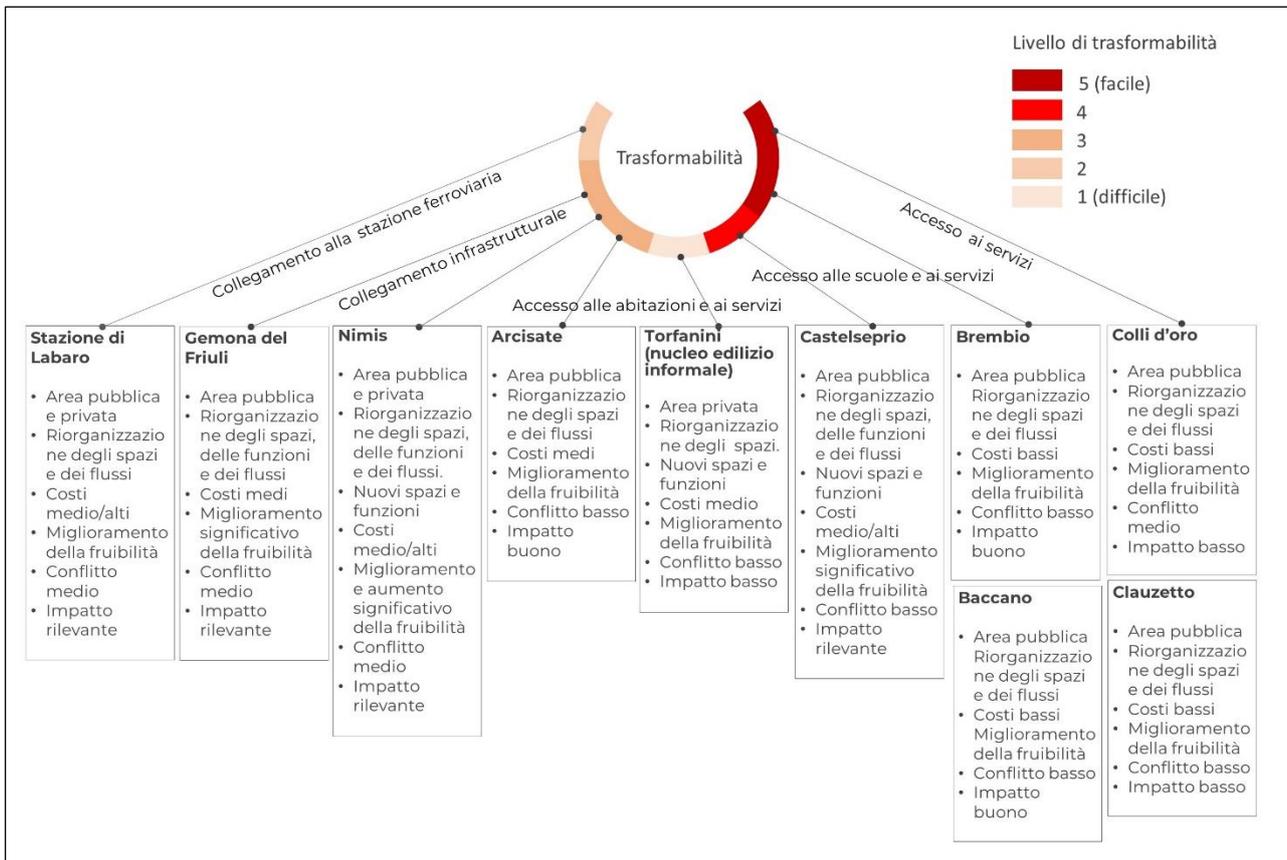


Tav. 7 Le criticità (rilievo qualitativo)

La trasformabilità è influenzata innanzitutto dalle opportunità di miglioramento dell'area stessa, ovvero dal suo potenziale di sviluppo, come per esempio dalla bellezza naturalistica del luogo o dall'accessibilità centrale o dal suo valore simbolico o ancora dallo spirito costruttivo della sua popolazione o dalla possibilità di risolvere un problema sentito. In secondo luogo è influenzata da questioni che riguardano la proprietà delle aree stesse, i costi di trasformazione, i conflitti sui progetti e da altri fattori di contesto che potrebbero costituire dei limiti alla realizzazione dell'intervento stesso.

Il buon livello complessivo della trasformabilità è legato innanzitutto al fatto che le aree di potenziale trasformazione sono libere e di proprietà pubblica nella maggior parte dei casi. Fanno eccezione l'area di Torfanini, all'interno del nucleo di edilizia informale a Sud, l'area a ridosso di Via Gemona del Friuli, accanto alla Fontana Monumentale, che è di proprietà del Vicariato di Roma e soprattutto alcune aree a ridosso della Stazione di Labaro, come

per esempio una stradina privata (Via Elenopoli, tra Via Bellagio e Via di Labaro) e alcuni suoli con edifici in disuso. Soprattutto l'apertura della strada privata sarebbe fondamentale per un nuovo utilizzo pubblico. Per le aree non pubbliche si può immaginare, in ogni caso, una trasformazione per esproprio, perequazione o altre forme di accordo.



Tav. 8 La trasformabilità (rilievo qualitativo)

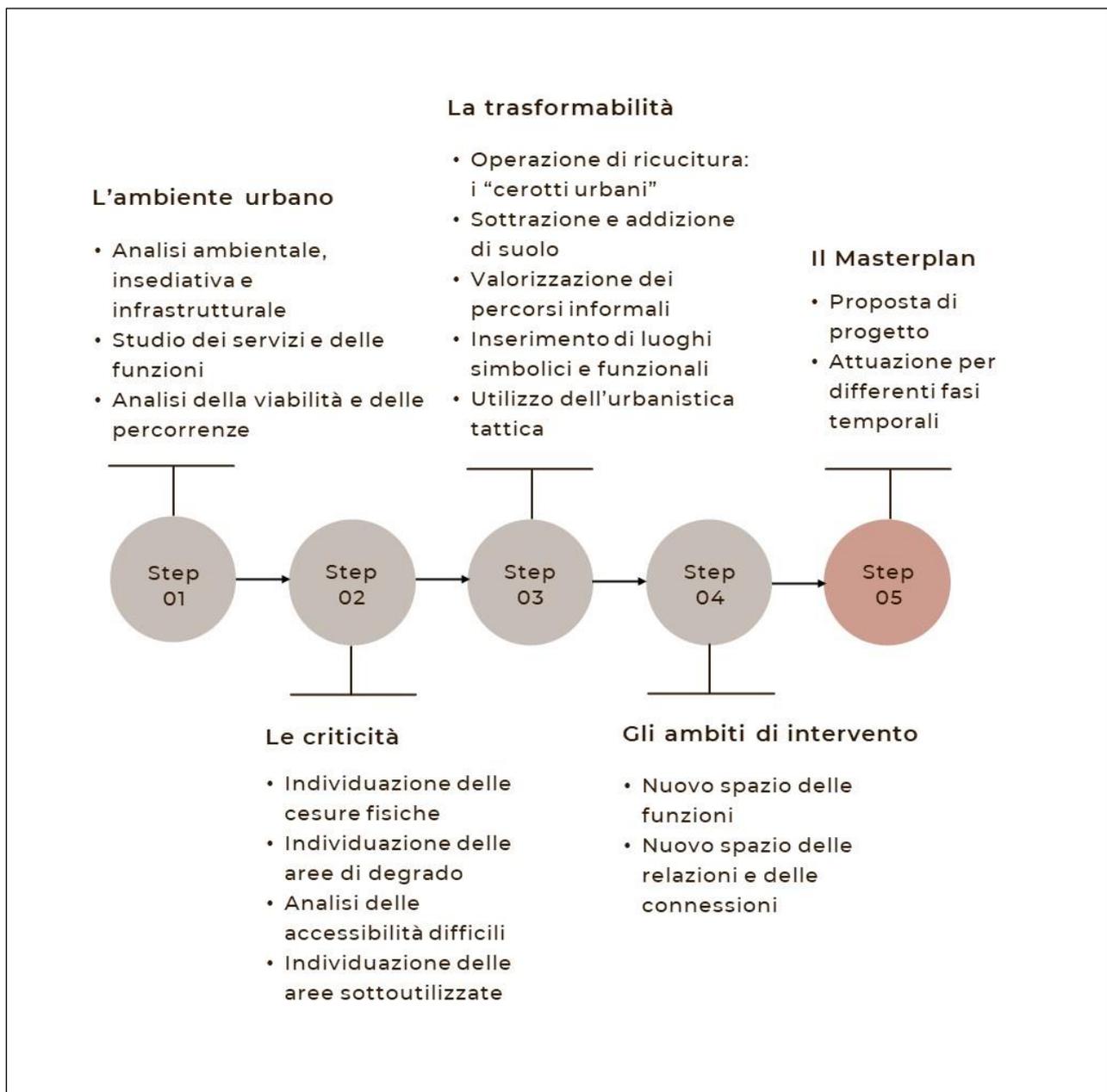
Sui costi del progetto, sicuramente la trasformazione dell'area di Nimis richiederebbe interventi più consistenti, quindi dai costi più elevati; tuttavia, risolverebbe l'assetto complessivo dell'area a parco, oggi compromessa dagli scavi, che potrebbe diventare un luogo di aggregazione vivace e di grande appeal per la valorizzazione dell'intero quartiere. Lo stesso vale per il progetto di riorganizzazione di tutta Via Gemona del Friuli che, come gli altri interventi sulle infrastrutture, si porterebbe dietro un livello di conflitto potenziale non trascurabile, ma che andrebbe a caratterizzare proprio la "vera" città dei 15 minuti, quella della mobilità lenta e del facile accesso ai servizi. Stesse difficoltà per la riqualificazione e riorganizzazione dell'area della Stazione di Labaro, dove sono pochissimi

i margini di manovra. La Stazione si trova, infatti, a ridosso dell'area informale, quindi gli spazi a disposizione per riorganizzare flussi e percorrenze sono veramente ridotti. Tuttavia, anche solo i piccoli interventi consigliati nel Masterplan, produrrebbero degli effetti considerevoli sulla vita degli abitanti. In ogni caso tutte le trasformazioni cosiddette difficili avrebbero un impatto rilevante sul miglioramento della vita nel quartiere, più di altre trasformazioni che sono più "facili" o solo più economiche, ma non affrontano i nodi critici. Non conflittuali ma importanti sono, invece, gli interventi di miglioramento delle aree scolastiche: sono in linea di massima considerati bene dalla maggioranza della popolazione e danno dignità e bellezza ai luoghi attraversati o vissuti dai giovani e spingono a un maggior uso, legato soprattutto alla modalità partecipativa, che vede i ragazzi e le ragazze diventare parte attiva nella trasformazione degli spazi.

Poco conflittuale è anche la parte di intervento nell'area intorno alla Fontana Monumentale, ormai un simbolo riconosciuto dalla popolazione, che andrebbe però integrata, con Piazza Arcisate, in un intervento più ampio, che prevede la modifica all'asse viario e la rimodulazione dei flussi pedonali e carrabili dalla Fontana fino a Via delle Galline Bianche. Ben vista e di impatto forse maggiore rispetto ad Arcisate, sarebbe anche la riorganizzazione degli spazi e delle percorrenze dell'area di Castelseprio, arricchita di nuove funzioni importanti come l'Asilo Nido e la Casa dell'Ambiente.

5. Note metodologiche

Il lavoro di analisi e progettazione è partito dalla ricostruzione dei tradizionali sistemi ambientale, infrastrutturale e insediativo, con un piccolo approfondimento demografico per aggregazione di sezioni censuarie, contestualmente alla ricerca del perimetro più idoneo alla rappresentazione della micro-città e al mandato progettuale.



Tav. 9 Schema metodologico

La scelta è ricaduta sull'analisi di una prima zona più ampia (vedi tav. 1), che risulta fortemente identificata dalle caratteristiche morfologiche e idrografiche e racchiusa all'interno di grandi infrastrutture, come si può vedere dalla Tav. 1.

Nel passaggio dalla fase di analisi a quella di progetto, il perimetro di analisi-intervento si è poi ridotto e quasi sovrapposto al perimetro individuato dagli uffici comunali in fase di mandato. È infatti intorno a un nucleo più centrale che ruota la vivibilità del quartiere e dove sono maggiori le opportunità di trasformazione a beneficio di tutta la micro-città. Sono state tuttavia incluse anche l'area della Stazione di Labaro, per il valore di raccordo imprescindibile con le altre aree urbane e metropolitane; l'area a Nord, a metà tra Labaro e Prima Porta, un po' isolata rispetto al nucleo centrale; e l'area di Colli d'Oro ad Ovest, oggetto di recente trasformazione.

La seconda fase di analisi, più strettamente orientata al mandato di progetto, ovvero "progettare la città dei 15 minuti", si è focalizzata sullo studio di funzioni e servizi e sulla viabilità e sistema di percorrenze (vedi capitoli 2 e 3), in quanto vero e proprio *core* della nostra analisi. Il miglioramento di queste due rilevanti dimensioni della vita urbana, i servizi alla popolazione e l'accessibilità degli stessi, sono infatti gli "obiettivi generali da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento."³

Il passaggio successivo è stato redigere un'analisi SWOT a due livelli, basata sul rilievo delle "criticità" e sull'individuazione degli ambiti di "trasformabilità".

L'analisi del sistema insediativo e della distribuzione delle funzioni urbane, integrato da una "verifica percettiva degli spazi e del loro uso" (stato di degrado, utilizzo e sottoutilizzo, percorrenze, accessibilità...) e da un approfondimento dei "fabbisogni della collettività o della specifica utenza alla quale l'intervento è destinato, da porre a base dell'intervento", con sopralluoghi e interviste informali, confronto con i rappresentanti del Comune e del Municipio e analisi del dibattito sui gruppi dei social media territoriali, ha portato all'individuazione di dieci micro-centralità con elementi di "criticità" (vedi tav. 7).

³ La ricostruzione del "quadro esigenziale", funzionale alla redazione del DOCFAP, prevede l'individuazione di:

- ✓ obiettivi generali da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento
- ✓ fabbisogni della collettività, o della specifica utenza alla quale l'intervento è destinato, da porre a base dell'intervento
- ✓ esigenze qualitative e quantitative dell'amministrazione committente e della specifica utenza, che devono essere soddisfatte attraverso la realizzazione dell'intervento
- ✓ eventuale indicazione delle alternative progettuali da individuare e analizzare nel documento di fattibilità delle alternative progettuali

A partire dalle micro-centralità e dall'individuazione di possibili soluzioni alle criticità emerse, sono stati individuati dieci (9+1) ambiti di "trasformabilità" (vedi tav. 8) su cui verte la proposta progettuale (vedi Tav. 10), Nuovo spazio delle funzioni, delle relazioni e delle connessioni.

Il procedimento sopra descritto ha portato infine all'elaborazione del Masterplan.

6. Il masterplan, sintesi e strategia per Labaro città dei 15 minuti

La proposta di piano per “Labaro città dei 15 minuti” prevede la realizzazione di “un nuovo spazio delle funzioni e un nuovo spazio delle relazioni e delle connessioni”. Il progetto coinvolge le 10 micro-centralità individuate nell’analisi funzionale e individua 9+1 ambiti⁴ di trasformazione che insistono sulle micro-centralità.

L’ambito di intervento nodale, rappresentativo del modello di trasformazione della città dei 15 minuti, è quello denominato “Gemona del Friuli”. Qui l’attuale asse viario si trasforma da strada di scorrimento in boulevard urbano: la carreggiata Sud si riduce da doppia corsia per senso di marcia a singola corsia per senso di marcia dall’incrocio con Via Monti della Valchetta fino a Via Lusevera, mentre la carreggiata Nord si trasforma in parco lineare con percorsi misti ciclopedonali.

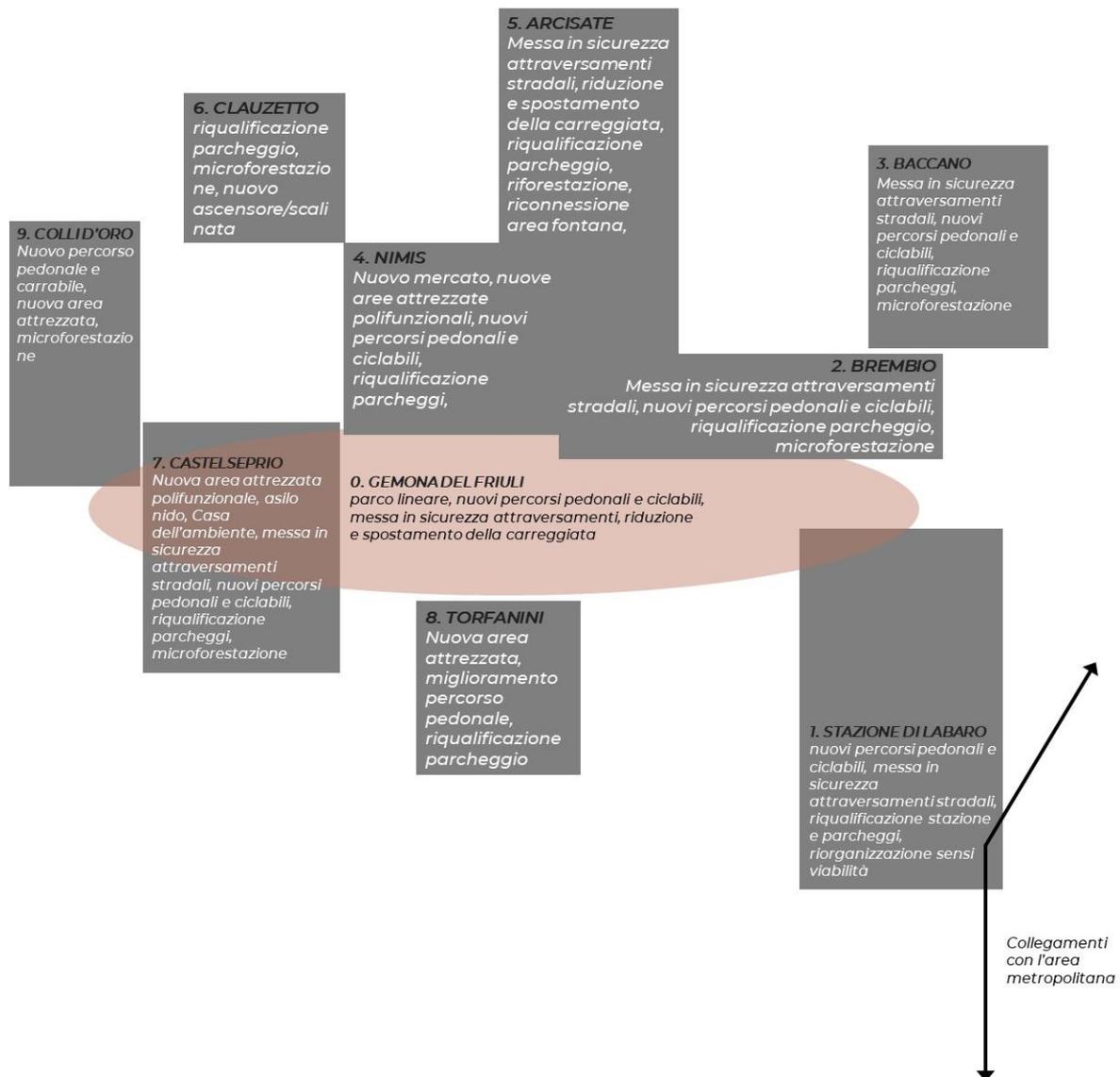
Via Gemona del Friuli diventa quindi il nuovo asse che attraversa quasi tutto il quartiere in senso longitudinale e lo riconnette in senso trasversale. Sul nuovo boulevard si attestano le zone dello “stare”, con pavimentazione e spazi attrezzati per attività fisiche all’aperto. Le connessioni funzionali e fisiche degli spazi per rallentare e disincentivare il traffico veicolare verranno attuate attraverso aree di attraversamento protette che rialzano e colorano l’asfalto là dove si attestano le zone scolastiche attrezzate e i parcheggi multifunzionali, con valorizzazione delle aree verdi esistenti. In queste aree di servizio, il percorso ciclopedonale del boulevard occupa metà della sezione stradale, ristabilendo un rapporto di parità con la sezione carrabile. La sezione del boulevard è comunque variabile, per adattarsi alle diverse funzioni e per configurare gli spazi che attraversa, quindi le tre fasce verde-carrabile-ciclopedonale cambiano nei rapporti. L’unica cosa che resta fissa è la sezione carrabile.

Il boulevard/parco lineare intercetta le aree scolastiche di Baccano e Brembio, l’area della fontana monumentale riqualificata, un nuovo spazio multifunzionale per arena concerti e musica all’aperto nell’area del parco oggi non attrezzata, per arrivare fino all’area di Largo Nimis, ampliata, che diventa la centralità di riferimento e si estende fino a Via Gemona, caratterizzando una nuova permeabilità Nord-Sud⁵. Il vecchio mercato diviene

⁴ L’ambito di Via Gemona del Friuli è stato individuato come ambito 0, perché è da lì che parte l’idea di trasformazione. Tuttavia, l’intervento sul suddetto asse viario è stato suddiviso all’interno degli altri ambiti.

⁵ Questa nuova micro-centralità riconnette i due ambiti insediativi a Nord e a Sud, che sono anche le aree più densamente popolate del quartiere, vedi tav. 2 *Analisi demografica per aggregazione dei dati censuari*

un mercato attrezzato con aree anche dedicate allo street food e stalli lineari coperti da una tettoia modulare fotovoltaica. Il mercato nuovo taglia marcatamente il colle del Parco e si sviluppa in direzione trasversale, mentre la parte del vecchio mercato su Via Magnano in Riviera si attrezza con un parcheggio multifunzionale. Il mercato diventa quindi elemento di riconnessione fisico e simbolico tra due aree che si guardano, si toccano e saranno collegate con un attraversamento pedonale di ampio respiro. Come metodologia di progetto si suggerisce di lavorare sempre per compensazione fisica: viene tolto del suolo che verrà riutilizzato come riempimento in altre aree.



Tav. 10 Ambiti di intervento. Nuovo spazio delle funzioni, delle relazioni e delle connessioni

Con una nuova operazione “cerotto”, a scala più ampia e ridisegnando le pendenze, si vanno ad “aprire” le aree di scavo con dei tagli che segnano l’area e la valorizzano. Un ponte pedonale ricongiungerà poi le parti del Parco Marta Russo e lo spazio attrezzato della Fontana monumentale. L’obiettivo è uniformare le due aree oggi distinte in un unico grande parco vivibile in tutte le ore della giornata.

Subito dopo l’ambito di Nimis, il boulevard conduce alla nuova Casa dell’Ambiente con Isola ecologica. Qui, infatti, in uno dei tre spazi di scavo su Via Gemona del Friuli, dove la parte interrata è meno pronunciata rispetto agli altri due grossi scavi, il Masterplan propone di inserire il progetto simbolo della città PER i 15 minuti, il luogo che darà valore al nuovo modello di sviluppo urbano e sociale europeo, dimostrando come l’innovazione ambientale possa offrire esperienze concrete e positive anche nella nostra vita quotidiana. Il tipo di intervento progettuale potrebbe essere assunto a prototipo replicabile in altre aree di Roma metropolitana, a rafforzare la dimensione simbolica del luogo per eccellenza della nuova città contemporanea, dove i servizi per l’ambiente diventano “servizi essenziali”. Il progetto architettonico avrà un’impronta fisica leggera (potrebbe essere una *land architecture*), ma un significato forte.

Di fronte alla Casa dell’Ambiente, attraversando il nuovo boulevard pedonale, si raggiunge la seconda area scolastica, quella di Castelseprio. Qui, accanto a Via Lusevera, potrebbe sorgere un asilo nido pubblico, che andrebbe a rispondere a una domanda di servizi della cittadinanza e ad integrare e arricchire il secondo polo scolastico di quartiere. Tutti gli spazi di risulta saranno ridisegnati con l’introduzione di aree per intrattenersi e sostare in prossimità delle scuole. Nel disegno originario, nell’angolo verso Colli d’oro, era stata prevista un’ampia area verde che lambiva il percorso ciclopedonale posizionato con tracciato nord-sud, verrà invece realizzato un parcheggio di 8000 mq a servizio del nascente centro sportivo che sorgerà nel parco Colli d’oro. Si tratta di un nuovo progetto di attrezzature sportive di livello metropolitano, proposto dal Dipartimento Grandi Eventi, Sport, Turismo e Moda del Comune di Roma e finanziato con i Fondi Pnrr, che prevede la costruzione di un Palazzetto per le squadre romane di A2 del basket e della pallavolo e la serie A del calcio a 5. All’esterno sono previsti i campi outdoor di calcetto e polifunzionali per gli allenamenti e più in generale è prevista la riorganizzazione dei percorsi delle aree verdi dell’intero Parco di Colli d’Oro.

Per limitare l'impatto dell'area parcheggio, è stato deciso di integrarlo nel disegno urbano previsto originariamente nel masterplan, dell'ampia area a forma di triangolo. Occuperà all'incirca la metà dell'area, gli stalli saranno posizionati su superfici drenanti e sarà ombreggiato da alberature. Durante la settimana, il parcheggio sarà utilizzato e trasformato da progetti di urbanistica tattica, con il coinvolgimento degli studenti della scuola di Castelseprio.

Nel disegno urbano sarà mantenuto l'intervento di micro-forestazione previsto, da attuare con la logica del "cerotto" già utilizzata per le altre aree scolastiche, che scavalca idealmente la divisione di Via Gemona del Friuli per ricollegare il parco Marta Russo alla nuova area verde riqualificata. Saranno valorizzati i percorsi informali, che andranno a collegare anche tutta l'area di sviluppo di Colli d'oro, fino a ricongiungersi a Clauzetto e Arcisate, dopo aver attraversato il promontorio dietro Offanengo. Il percorso, infatti, da Colli d'oro prosegue fino a raggiungere l'area sportiva di nuova progettazione, seguendo il tracciato del PRU che nel PRG prevede un nuovo tratto di Via Dalmine, fino ad arrivare a Prima Porta. Anche qui il progetto si attesta con una nuova porta d'accesso simbolica: un'area di micro-forestazione (*tinyforest*) e una piccola area attrezzata, che potremmo chiamare *tinyplice*.



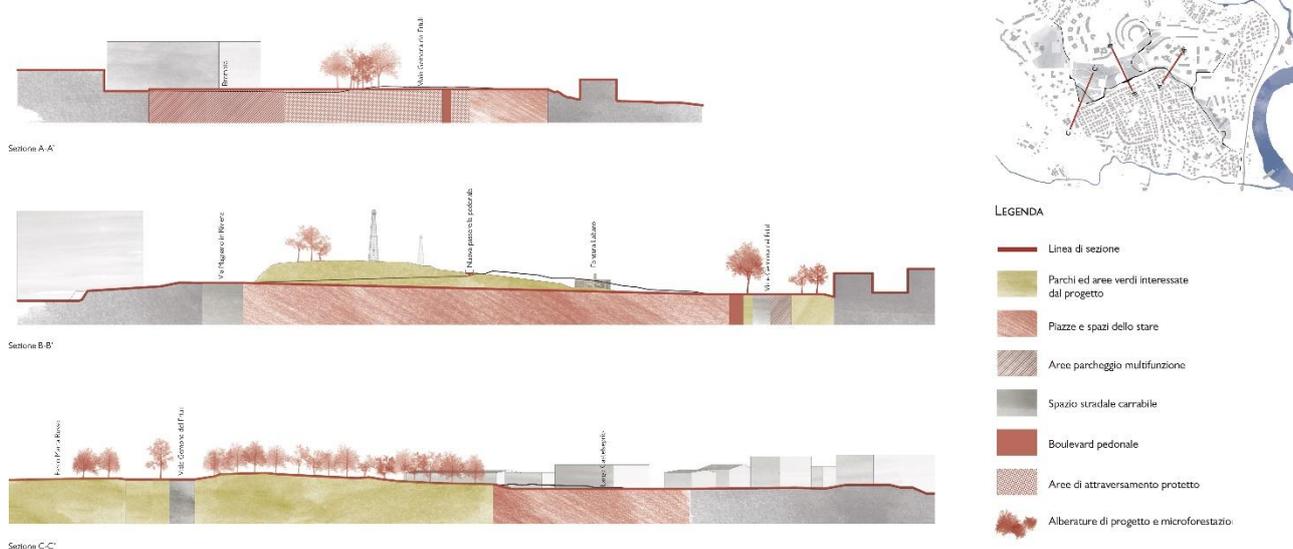
Tav. 11 Il Masterplan di Labaro città dei 15 minuti

Spostandoci adesso verso Est, sempre lungo il boulevard, il percorso, rialzato, va ad affiancare la Fontana dei Quattro fiumi, a valorizzare un elemento identitario del quartiere. Da qui i percorsi informali, "sottolineati" dal nuovo disegno urbano, raggiungono verso Nord una sorta di belvedere del quartiere, dove è previsto un aumento significativo di alberature sul modello della foresta urbana, per aumentare le zone d'ombra e ridurre le temperature⁶.

Ci si ricollega quindi ad Arcisate dove, facendo perno su aree di verde già attrezzate, ci si raccorda ad una nuova area di micro-forestazione nell'attuale parcheggio di Piazza

⁶ Qui il Municipio proponeva la realizzazione di un'isola ecologica, che per sua natura funzionale richiede una maggiore mimesi paesaggistica e risulta pertanto più correttamente collocata in una delle aree di scavo di Via Gemona.

Arcisate, l'area a semicerchio individuata dagli edifici Ater, dove cambia la viabilità. Anche qui, come per Gemona del Friuli, l'attuale asse viario di Via delle Galline Bianche si trasforma da strada di scorrimento in strada prevalentemente perdonale e a traffico veicolare lento: la carreggiata Sud si riduce da doppia corsia per senso di marcia a singola corsia per senso di marcia, scompare quindi la rotatoria, mentre la carreggiata Nord si trasforma in parco lineare con percorsi misti ciclopedonali, che ci permettono di raggiungere in modalità lenta gli storici servizi pubblici di Via Galline Bianche e aree limitrofe e la nuova sede dell'Anagrafe municipale. Il percorso ciclopedonale previsto, su proposta del Municipio, andrà a chiudersi in un anello intorno al Parco di Marta Russo.



Tav. 12 Le sezioni

Lo spazio indeterminato di Via Adrio, Treviolo, Offanengo diventa quindi spazio di percorrenza lenta che si congiunge alla più ampia area verde di Via Offanengo e che guarda al quartiere spontaneo di via Frassineto, con riqualificazione dello spazio funzionale e fisico. Ai piedi dell'area verde di cui prima, il percorso tombato di via Ottobiano diventa l'elemento di ricucitura tra via Frassineto e tutta l'area pubblica del piano di zona e in fondo, attraverso Via Dalmine fino all'area di Colli d'oro.

Sempre accogliendo una proposta del Municipio, è stato tracciato un collegamento ciclopedonale che da Piazza Arcisate, lungo Via delle Galline Bianche, attraverso il ponte pedonale su via Frassineto permetterà di raggiungere anche in bici la Stazione di Prima Porta.

Ritornando sul boulevard, resta la parte più difficile ma anche la più importante, di collegamento alla Stazione di Labaro che, ricordiamo, è il primo nodo di progetto, con criticità elevate ma ruolo fondamentale. Labaro città dei 15 minuti, infatti, per sentirsi parte integrante di Roma (ricordiamoci che il quartiere si colloca fuori dal GRA), non può prescindere dalla sua dimensione metropolitana, e deve avere almeno una “porta di accesso” agli altri quartieri della città Capitale. A Labaro, la porta di accesso è la sua Stazione Ferroviaria Metropolitana. Qui parte o finisce il nostro boulevard di progetto e lo fa trasformandosi in un percorso ciclopedonale che dopo Brembio e Baccano vira verso Sud e raggiunge la Stazione. La sezione stradale di via Bellagio si restringe a favore di un percorso pedonale e cambia il senso di marcia, anche in funzione della fluidificazione dell'incrocio su via Flaminia.

L'area e l'edificio della Stazione vanno riqualificati, altrimenti ad oggi non è possibile gestire il traffico ciclopedonale. Il progetto prevede innanzitutto un aumento dell'area parcheggio di scambio in contiguità a quello già esistente sul sedime ferroviario non utilizzato. È possibile quindi mettere in sicurezza il lato della Flaminia verso il quartiere, dove sul lato ad Ovest della Flaminia verrà progettato un percorso ciclopedonale. Il traffico viene rallentato in due punti nevralgici, all'uscita della stazione e all'incrocio tra Via Flaminia e Via Bellagio, con l'operazione “cerotto”, rialzo della superficie viaria e resa cromatica diversa. Quest'operazione serve a testare la porta d'accesso ciclopedonale al quartiere. Via Bellagio verrà ridotta a un solo senso di marcia, a scendere da Labaro e sarà ricavato un percorso pedonale protetto, con un'altra quota rispetto al livello stradale, nell'attraversamento della carrabile a doppio senso su Via di Labaro. Si collega così ai tratti di percorso già esistente del sentiero verde tra Via di Labaro e via Brembate, già strutturato, che diventa boulevard nell'incrocio tra Via del Labaro e Via Noviglio. In tutti i punti di intersezione, le sezioni stradali del percorso ciclopedonale vengono rialzati rispetto al piano carrabile.

7. Labaro prima e dopo

Le tavole del “prima e dopo” raccontano come migliorerebbe la vita degli abitanti di Labaro se il progetto si realizzasse.

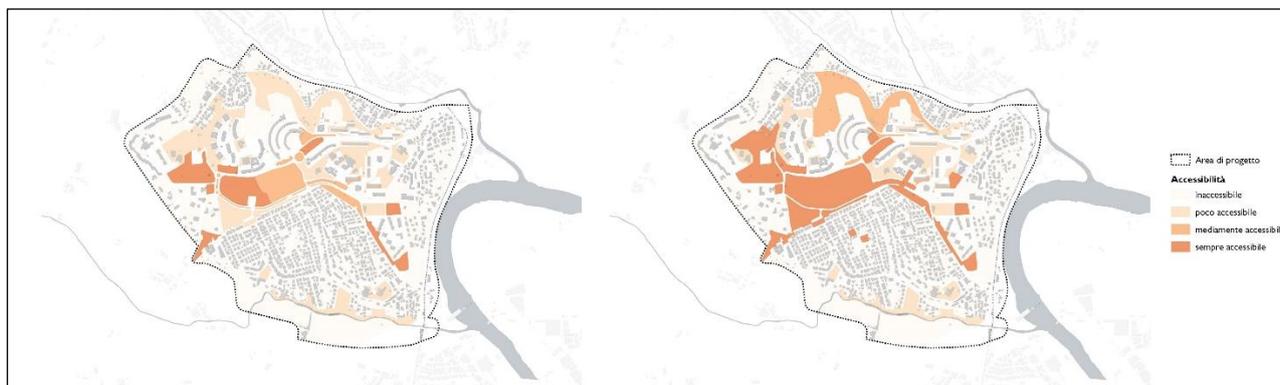
7.1 L'accessibilità

Innanzitutto, l'accessibilità, che amplia il significato del concetto di mobilità proprio perché ingloba le differenze e le opportunità che gli abitanti hanno di vivere la propria quotidianità, modificando a proprio favore i tempi, gli spazi e le relazioni sociali del proprio contesto. Il nuovo disegno degli spazi e dei tempi, pur non essendo l'unica dimensione che influenza l'accesso alle risorse (reddito, cultura, provenienza sociale etc.), ne è tuttavia una componente fondamentale e può modificare indirettamente anche quelle che sono le altre componenti.

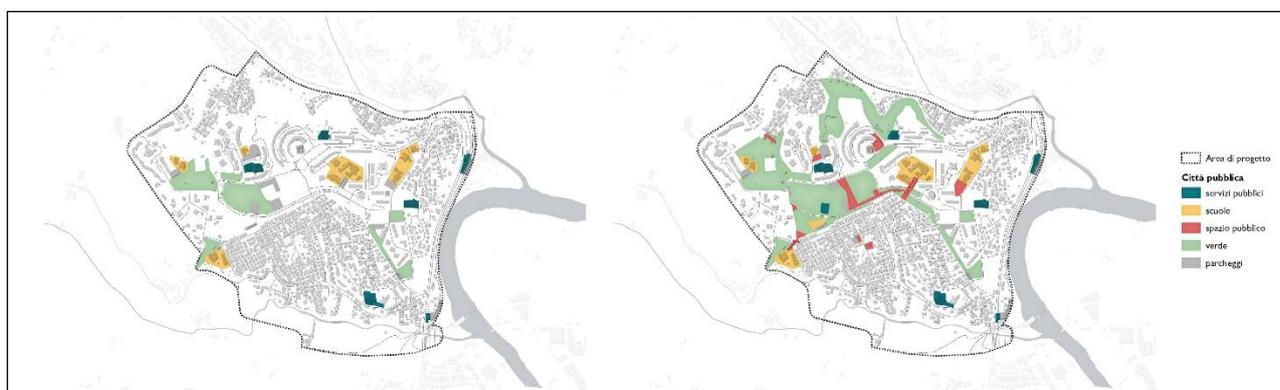
Il nuovo disegno dell'accessibilità a Labaro “avvicina” risorse preziose alle persone, aumentando i modi alternativi con i quali raggiungerle e la scelta tra maggiori attività da compiere. Avvicina innanzitutto le scuole, tra di loro e agli altri luoghi di svago e relazione, nonché alle aree residenziali; avvicina e arricchisce gli spazi verdi, che “si attrezzano” e si attraversano con maggior piacere (valorizzazione dei percorsi informali); avvicina i servizi commerciali, i servizi degli adempimenti giornalieri (tabaccai, poste, banche, etc.) e i luoghi della salute, avvicina un po' le aree del quartiere rimaste ai margini e soprattutto crea un vero “centro” di Labaro, non solo quindi l'area geografica centrale con un bel parco, un viale alberato di scorrimento e una monumentale fontana ai margini, ma un luogo dove viene voglia di andarci a piedi, di intrattenersi, di vivere il quartiere, dove ci sono anche il mercato, la ristorazione, i luoghi del divertimento e della cura dell'ambiente. E questo nuovo Centro, allargato e più fruibile, ingloba anche tutti quegli importanti servizi pubblici già presenti a Labaro, ma che non riuscivano a fare “massa critica” e quindi ad aggregare una popolazione ampia.

Il nuovo progetto è sostanzialmente un progetto pubblico su aree pubbliche che vengono restituite all'uso e rese più accessibili. Il progetto di intervento sul patrimonio di queste aree ha una doppia valenza: non solo la trasformazione da luoghi in parte sottoutilizzati o poco attrezzati in spazi di più ampia fruibilità e attraversamento e più sicuri, ma soprattutto un nuovo “spazio pubblico più unitario”, dove sono contemplati usi differenti in sicurezza, con una prevalenza di superfici ambientalmente compatibili, con pavimentazioni rese quanto più permeabili possibile e aree verdi curate e/o attrezzate, mentre il tradizionale spazio pubblico era nettamente diviso tra quei luoghi “asfaltati” (spianate di cemento come per i parcheggi e

le grandi strade di attraversamento) prevalentemente carrabili o di sosta, e quei luoghi “naturali” come le aree verdi, giardini e parchi da mantenere e tante aree incolte.



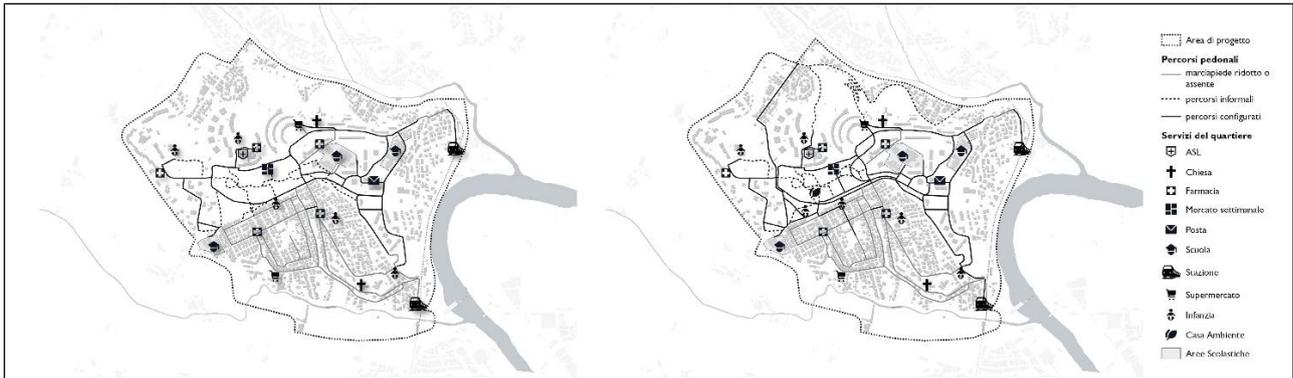
Tav. 13 L'accessibilità agli spazi pubblici prima e dopo il progetto



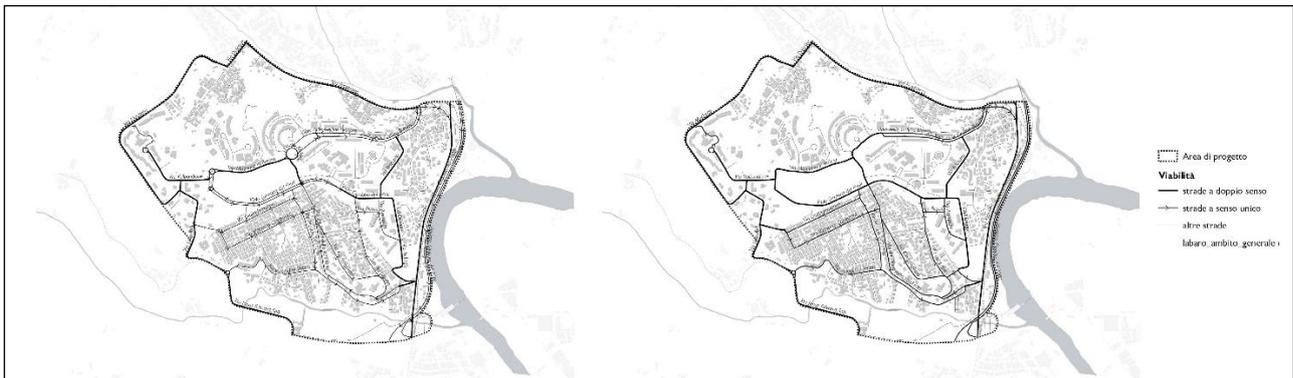
Tav. 14 Gli spazi pubblici prima e dopo il progetto

7.2 Percorrenze

La nuova “percorribilità” inverte la logica finora prevalente, soprattutto nelle periferie delle grandi città, dove la precedenza è all'automobile e alla velocità e le strade diventano cesure, a volte barriere: nei nuovi quartieri strade di attraversamento con ampie carreggiate e grandi rotatorie sottoutilizzate, solo funzionali alla distribuzione in sicurezza del traffico veicolare; nelle aree informali, invece, tutto ridotto, strade strette e poco agevoli e marciapiedi inesistenti o quasi. Con il nuovo progetto la precedenza è al pedone e al suo ritmo.



Tav. 15 Percorrenza pedonale



Tav. 16 Percorrenza carrabile e aree di sosta (viabilità e zone 30)

Le percorrenze miste (pedoni e ciclisti) sul modello del parco lineare vanno incontro a diverse tipologie di pedoni, bambini, giovani, anziani, tutti utenti caratterizzati da una mobilità dolce, non aggressiva, attenta all'ambiente ma allo stesso tempo capace di essere veramente alternativa a quella carrabile. Le numerose scelte in favore di percorrenze ciclopedonali (restringimenti di sezioni stradali carrabili e limitazioni del traffico come in via Bellagio) serviranno a modificare nel tempo uno stile di vita ormai non più sostenibile.

7. Suggestioni Progettuali



Shinjuku Chuo Park | TOKIO Parco pubblico in un quartiere di Tokio



Hilose Eco-Park | CHIANCCHA | ZAT Studio Parco pubblico in quartiere ad alta densità, Cina



Villa Heidmann | ST. GIUSEPPE | RSLA Studio Giardino privato, Austria



Dreamland | MARCATE Kient Sedute per anfi teatro in un parco divertimenti, Inghilterra

Tav. 17 Sistemazione delle aree progetto in forte pendio



Piazza a Nolo | MILANO | Programma Piazze Aperte



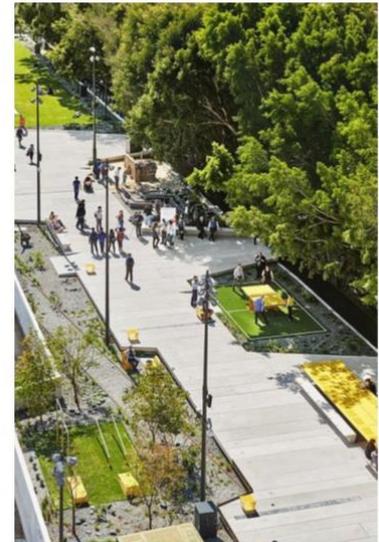
West Capitol Avenue Streetscape | SACRAMENTO | Studio MIC



Urbanist testate in Eixample | BARCELONA | Programma Superilles



Passeig De St. Joan Boulevard | BARCELONA | Lois Domènech



The Goods Line | LONDRA | ASPBCT Studio

Tav. 18 Boulevard e zone scolastiche



Parcheggio Zenith | STRASBURGO | Villes & Paysages



Dia Beacon Parking | NEW YORK | OpenOffice, Robert Irwin



Parcheggio Zenith | STRASBURGO | Villes & Paysages



Dia Beacon Parking | NEW YORK | OpenOffice, Robert Irwin



Honfleur Normandy Outlet Parking | HONFLEUR | La Compagnie du Paysage

Tav. 19 Parcheggi multifunzionali



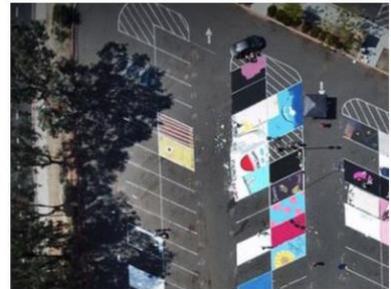
Piazza mercato / parcheggio | BERLINO | Topotek



Playing-Parking Flämingstrasse | BERLINO | Topotek



Dans ma benne benne benne | LILLE | Dietrich



Tactical Urbanism Parking | UGA | High School Students



Tactical Urbanism Parking | UGA | High School Students

Tav. 20 Altri parcheggi multifunzionali

8. Attuazione per fasi. Dagli ambiti di intervento agli stralci progettuali

La metodologia di progetto (vedi paragrafo sulle note metodologiche) ci ha permesso di realizzare un masterplan già suddiviso in ambiti di intervento, ovvero quegli ambiti che, anche se attuati singolarmente o per fasi, godono di autonomia e relativa completezza formale e di contenuto. L'ambito 0 (zero), Via Gemona del Friuli, è l'ambito da cui è partita la nostra idea progetto e può essere attuato indipendentemente dalle altre trasformazioni, oppure inserito per singoli tratti negli altri ambiti di progetto.

Le fasi di attuazione possibili del progetto complessivo di Labaro città dei 15 minuti prevedono una sequenza di 10 (9+1) ambiti di intervento, con un ordine che individueranno le amministrazioni coinvolte, di concerto con la cittadinanza.

Gli ambiti di intervento non coincidono necessariamente con gli stralci progettuali, ovvero all'interno di ogni ambito potrebbero esserci anche due o tre stralci di progetto, da attuare in sequenza; oppure più ambiti contermini possono costituire un unico stralcio di progetto. Molto dipende, ovviamente, dalla disponibilità delle risorse finanziarie. La redazione del DOCFAP, successivo a questa prima fase di consegna del Masterplan, entrerà nello specifico dei costi e di una prima selezione di due ipotesi di intervento, tra le dieci proposte.