

15 MUNICIPI
15 PROGETTI
per la città in **15 MINUTI**
progetti di riqualificazione dello spazio pubblico

MUNICIPIO III – AMBITO URBANO TUFELLO
RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

MASTERPLAN



INDICE

1. Premessa
2. Inquadramento - Analisi dello stato di fatto
3. Tufello in 15 minuti – Quadro strategico
4. Analisi - Quadro di sintesi
5. Concept del Masterplan
6. Il sistema delle aree verdi
7. Polarità culturali e sportive
8. Rete interconnessione pedonale
9. Strategie di lungo periodo - Viabilità
10. Il Masterplan



1. PREMESSA

PREMESSA

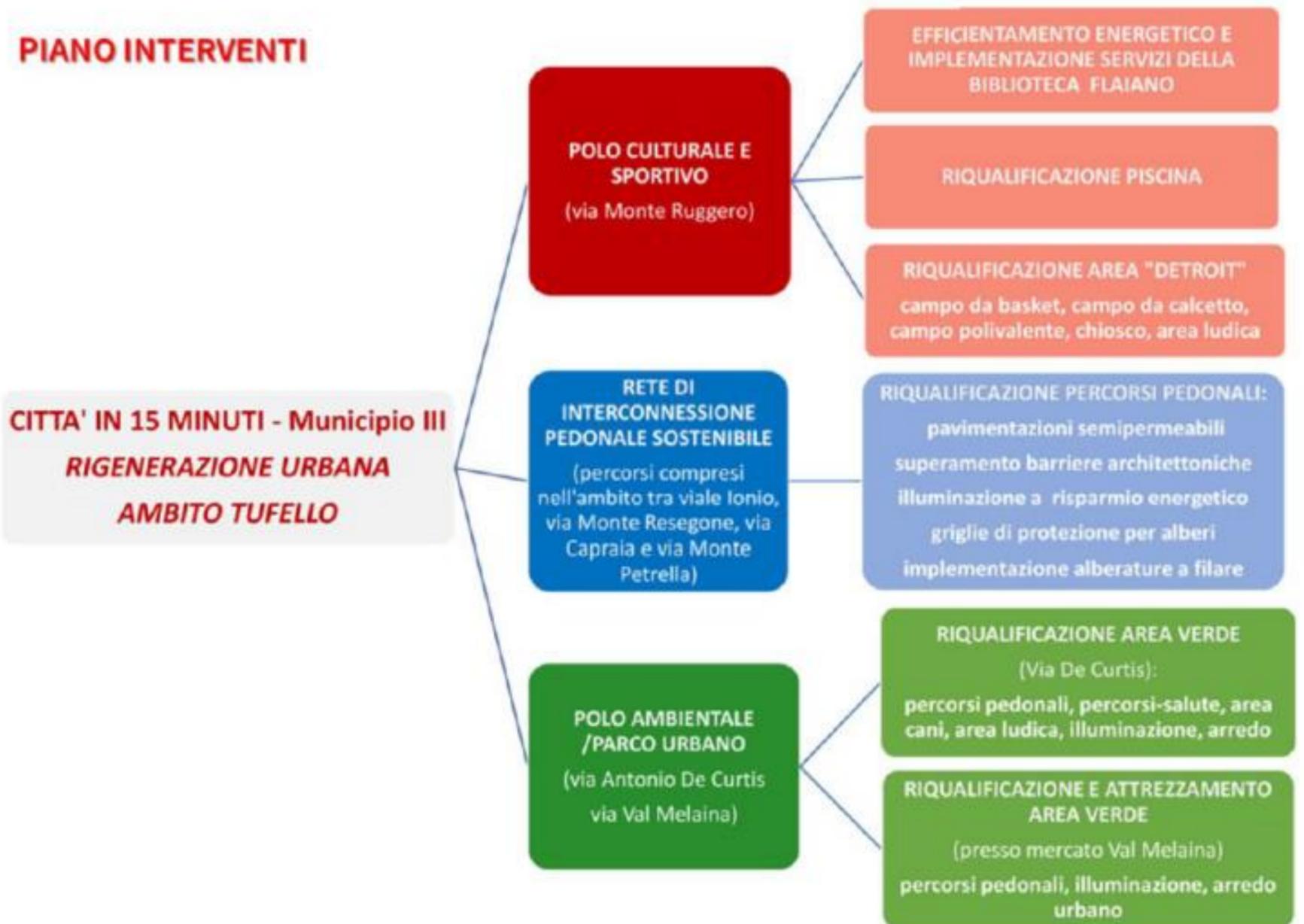
Il presente progetto di Masterplan fa parte del Programma denominato 15 Municipi 15 Progetti per la città in 15 minuti sviluppato dall'Assessorato all'Urbanistica e l'Assessorato Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti in attuazione.

Il **DIP** – documento di indirizzo alla progettazione – elaborato dall'U.O. Rigenerazione Urbana e Progetti Speciali, definisce compiutamente il quadro programmatico della città dei 15 minuti ovvero azioni in esito alle quali si prevede di riorganizzare gli spazi urbani in modo che la cittadinanza possa trovare, in un arco temporale prossimo ai 15 minuti a piedi o in bicicletta dalla propria abitazione, un ampio ventaglio di servizi e strutture utili per la migliore fruizione del proprio quartiere, con l'ottimizzazione dei caratteri identitari dello stesso, sia pur in un'ottica di ricucitura unitaria della città.

A partire dalla Sintesi valutativa e interpretativa e dagli incontri con i rappresentanti del Municipio il DIP indica dagli **Obiettivi Generali e Specifici per il progetto dell'Ambito Urbano Tufello**.

Tali Obiettivi sono stati approfonditi e sviluppati nel presente Masterplan il quale quindi prevede una *proposta unitaria di riqualificazione degli spazi aperti/attrezzati pubblici compresi nell'ambito, che risolva le criticità e le problematiche segnalate dai Municipi e dalla cittadinanza o emerse in fase di studio...*

Essendo pertanto già state effettuate in tale documento, **le analisi e gli approfondimenti dello stato di fatto e di inquadramento urbanistico non vengono qui riproposte** ma solo sommariamente accennate al fine di inquadrare il percorso progettuale e la proposta del Masterplan.



2. INQUADRAMENTO – ANALISI DELLO STATO DI FATTO

MASTERPLAN



INQUADRAMENTO

Forma del quartiere e identità

Il quadro geomorfologico e storico definisce i limiti del quartiere: via Melaina e Vigne Nuove ai lati, viale Jonio a sud.

I tracciati storici e l'incisione delle valli definiscono il triangolo del Tufello come un ambito circoscritto e ben delimitato.

Tali margini sono ben visibili ancor oggi e percepiti dagli abitanti e non solo come i limiti del quartiere.

Anche l'appellativo «Tufello» è chiaramente un toponimo che già nel nome indica la natura del luogo ovvero quello di un sito costituito da valli incise e rilievi collinari.

Nella parte sud, a tale territorio, nella prima metà del '900 si sovrappone, in modo abbastanza uniforme, senza una vera e propria valorizzazione del dato orografico, il telaio della città compatta costituita dal sistema edificio \ strada \ isolato che definisce lo spazio pubblico come **tracciato**.

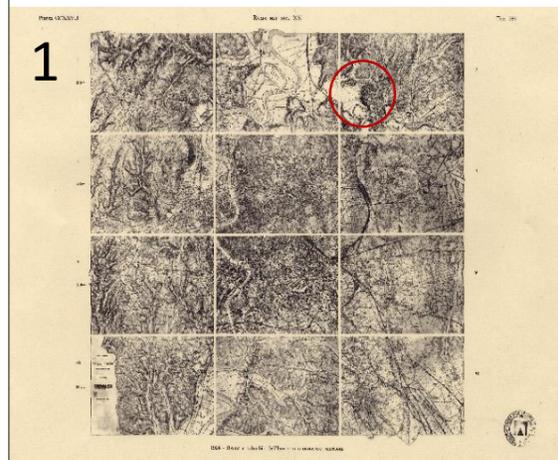
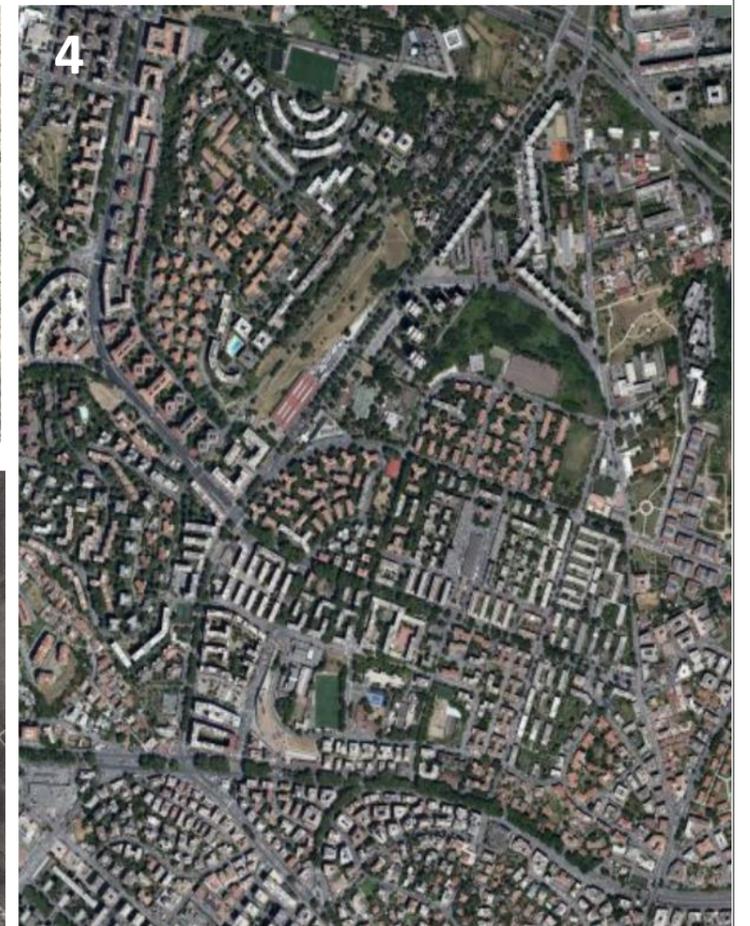
Un tracciato **uniforme** che ha un solo grande spazio pubblico aperto: la piazza del mercato, nel punto più alto della collina, mentre il resto delle attività e degli spazi pubblici si trova all'interno degli isolati residenziali con ampi spazi verdi aperti talvolta anche al passaggio pubblico.

Questa modalità di costruzione per isolati seppur con alcune differenze (compaiono edifici liberi e non più a corte) continua anche nel dopoguerra.

Il completamento dell'edificazione del quartiere a nord, intorno agli anni '70, vede la modifica del modello di città: appare la «città aperta» ovvero si costruiscono macro-edifici nei quali lo spazio pubblico è **interno agli edifici** stessi. Il rapporto con la strada è ancor più dimenticato: solo un dato tecnico per il transito delle auto. E lo spazio pubblico scompare!

DOVE SIAMO
uno sguardo nel tempo e dall'alto

1. Istituto Geografico Militare Roma e il suburbio – 1924
2. Ingrandimento: Istituto Geografico Militare Roma e il suburbio – 1924
3. Veduta aerea di Roma eseguita a Vittoria Nistri, zona Montesacro e stazione Nomentana
4. Ortofoto - 2022



INQUADRAMENTO

Se il dato morfologico è quello primario da tenere in considerazione per un progetto di riqualificazione dello spazio pubblico, anche l'aspetto tipologico e architettonico degli edifici merita qualche accenno.

La qualità dell'edificato, pur all'interno di un programma di edilizia pubblica che caratterizza la maggior parte degli edifici del Tufello, è certamente buona sia per quanto riguarda il linguaggio degli edifici sia per gli spazi pertinenziali a verde. Vanno segnalate anche le criticità a livello manutentivo e gestionale e la conseguente creazione di fenomeni di degrado. La qualità dei margini o degli affacci sullo spazio pubblico non può essere un dato da trascurare anche se non è oggetto del progetto .

Tuttavia, il dato emergente è quello di uno spazio pubblico esterno poco strutturato e soprattutto permeato e occupato totalmente dalle auto.

La mancanza di aree a parcheggio interne agli edifici è certamente la causa primaria; tuttavia anche a nord dove questi sono esistenti, oltre al marciapiede e allo spazio parcheggio, lo spazio pubblico non ha altre funzioni. Questo porta alla considerazione che in realtà le auto occupano uno spazio che non è di «altri»: provvedere e dotare lo spazio pubblico di «attrezzature e dotazioni», quali marciapiedi con panchine, cestini, alberi, pavimentazioni adeguate, ciclabili ecc. vuol dire riempire di contenuti lo spazio pubblico allontanandone di conseguenza le auto.

Certamente si tratta di un processo lungo periodo che necessariamente deve essere condiviso con le comunità ma che può trovare nel Masterplan alcune prime indicazioni per un'inversione di rotta.

LUOGHI...
una visione dal basso



e da vicino ... PERSONE



3. TUFELLO IN 15 MINUTI – QUADRO STRATEGICO

TUFELLO IN 15 MINUTI - QUADRO STRATEGICO

Obiettivi di progetto

Gli obiettivi specifici per l'ambito urbano del Tufello indicato nel DIP sono riassumibili in 3 azioni principali:

- Riqualificare il sistema delle aree verdi a nord
- Realizzare una rete di percorsi di mobilità lenta (pedonalizzazioni e itinerari ciclabili)
- Implementare le dotazioni del Polo Culturale e Sportivo

Tali obiettivi vanno innanzitutto verificati rispetto al tema generale della città dei 15 minuti.

Come evidenziato dagli schemi qui allegati il quartiere già possiede al suo interno i servizi qualificanti per un'area urbana e questi, tranne per l'ambito all'estremo nord, sono già facilmente raggiungibili con percorsi pedonali in un tempo assolutamente congruo.

Il tema quindi è la **necessità di riqualificazione** di alcuni di questi spazi \ luoghi ma anche e soprattutto quella di valorizzare la loro connessione.

Implementando quindi l'obiettivo espresso dallo schema del DIP di 3 assi di collegamento questo significa agire sull'intera struttura del «tracciato» ovvero sulla rete dello spazio pubblico stradale e sulla sua qualità.

Si tratta di un obiettivo di lungo periodo che travalica i contenuti stessi del Masterplan ma che deve essere posto per una visione di una città resiliente sostenibile e democratica.

OBIETTIVI DIP



Schemi interpretativi del quartiere (elaborazione Municipio III)

Riqualificare il sistema delle aree verdi a nord

Realizzare una rete di percorsi ciclopeditoni

Implementare le dotazioni del Polo Culturale e Sportivo

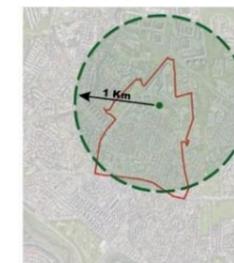


mobilità sostenibile e miglioramento degli spazi e dotazioni della città pubblica ...



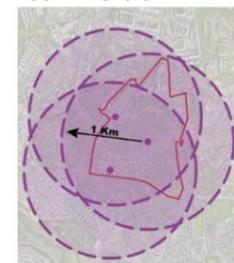
Area d'intervento
Sistema delle aree verdi
Polarità / servizi culturali e sportivi
Sistema della viabilità

aree verdi



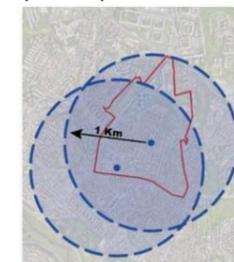
• Aree verdi a nord del Tufello

commercio



• Mercati di quartiere

piazze pubbliche



• Piazza degli Euganei piazzale ex mercato Jonio

servizi pubblici



• Polo scolastico e sportivo

mobilità



• Stazione della Metro - Jonio

TUFELLO IN 15 MINUTI - QUADRO STRATEGICO

Il tema della resilienza – economica sociale ambientale - sotteso come tema generale al progetto della città dei 15 minuti pone come obiettivo primario il tema della trasformazione della città in termini di **servizi ecosistemici** ovvero di valorizzazione di quei servizi forniti dai sistemi naturali che attraverso le **NBS** – nature based solutions – consentono di **migliorare la qualità dello spazio urbano pubblico** la cui valorizzazione è il focus del progetto 15 minuti.

L'indicazione del DIP di porre particolare attenzione in riferimento all'accessibilità, ai servizi urbani, (marciapiedi, percorsi pedonali, piste ciclabili) alla sistemazione degli spazi scoperti (spazi pedonali, piazze etc.) e aree verdi, sia in termini di funzionalità e di efficienza, che in termini di qualità, e sostenibilità ambientale, indica una visione diversa di città: **from grey to green!**

La verifica della componente vegetale all'interno del Tufello attraverso una semplice mappatura dal geoportale secondo il **modello 3 – 30 -300**, fotografa un ambiente positivo data l'ampia presenza di spazi verdi. Le aree più critiche, con carenza di alberature, sono presenti nel cuore del quartiere, nelle aree più densificate: la piazza del mercato soffre visibilmente di una mancanza di alberature e spazi verdi.

Questa valutazione quantitativa e di ampia scala deve essere accompagnata da un'osservazione più mirata che valuta anche la qualità delle aree verdi areali (parchi e piazze) o lineari (strade e viali) e che riesca a individuare le azioni necessarie.

Si tratta quindi di passare dalla pianificazione al progetto ovvero al Masterplan.

ma anche implementare i sistemi verdi per uno spazio pubblico che da tracciato diventi un'infrastruttura urbana per una città più **RESILIENTE**



3 30 300 – NUMERI PER GLI SPAZI VERDI IN CITTA'

-  3 Alberi dall'alloggio
- 30% copertura del verde del quartiere
- 300m di distanza da giardino parco di quartiere

Superficie quartiere Tufello: 1.095.000 mq
Superficie aree verdi quartiere Tufello: 434.000 mq
Copertura del verde del quartiere: 40%



regolazione acque meteoriche



qualità dell'area



mitigazione temperature



4. ANALISI – QUADRO DI SINTESI

ANALISI - QUADRO DI SINTESI

Come già indicato in premessa il quadro di sintesi presente nel DIP riporta considerazioni e temi che certamente sono da confermare.

Le valutazioni che qui si riportano sono quindi da una parte un approfondimento di quanto già emerso e dall'altro una valutazione di temi più propriamente specifici e disciplinari. Ovvero considerazioni che riguardano la natura stessa degli spazi pubblici e delle sue componenti.

Senza ripetere temi e punti già descritti merita sottolineare che:

- la sezione media delle strade del Tufello rende possibile recuperare spazi sia per la mobilità dolce sia per la sosta costruendo quindi una rete continua che attraversi tutto il quartiere.
- gli spazi pubblici per essere sicuri devono essere oltre che di qualità anche quanto più permeabili e multifunzionali possibile
- alcuni nodi non risolti dati dalla situazione orografica devono costituire un'opportunità anche per una diversificazione degli spazi del quartiere
- Si possono sperimentare soluzioni temporanee grazie alle soluzioni di urbanismo tattico che con poco costo (vernici e arredi e attrezzature mobili) permettono sia di verificare la correttezza delle soluzioni sia di condividere con gli abitanti nuove modalità di uso dello spazio pubblico.

I punti indicati sopra e in tabella costituiscono quindi il quadro di riferimento sia per azioni di lungo periodo sia per il progetto del masterplan quale anche 1° esemplificazione di soluzioni facilmente ripetibili.

SWOT ANALYSIS QUARTIERE TUFELLO

Punti di forza

- Prossimità alla Stazione della Metropolitana
- Presenza dell'unica Biblioteca Municipale
- Presenza di diverse scuole
- Presenza di diverse attrezzature sportive

Punti di debolezza

- Carenza di servizi socio/culturali
- Stato manutentivo percorsi pedonali
- Presenza aree dismesse
- Stato manutentivo del verde

Opportunità

- Fondi PNRR x efficientamento Biblioteca
- Programma manutenzione strade
- Progetto per Portierato sociale
- Consistente presenza di giovani / studenti
- Attivismo sociale

Rischi

- Fenomeni di degrado sociale
- Dipendenza dai quartieri limitrofi per i servizi
- Alto Indice di Vulnerabilità Sociale e Materiale
- Percezione di scarsa sicurezza

Punti di forza

Presenza di ampie aree verdi disponibili
Ampiezza delle sezioni stradali
Presenza e tipologia del mercato centrale
Continuità di funzioni pubbliche all'interno degli isolati – permeabilità pedonale
Presenza chiese e oratori

Punti di debolezza

Mancanza di parcheggi privati -
Presenza delle auto su strada e aree verdi
Isola di calore –asfalto
Carenza di spazio pubblico davanti alle scuole
Orografia: spazi inaccessibili o poco permeabili

Opportunità

Modifica delle politiche sulla viabilità > nuovo codice per ciclabili
Modifica dei sistemi di trasporto provati > sharing mobility
Progetto di riqualificazione del mercato centrale
Dimissione di alcuni edifici pubblici
Urbanismo tattico

Rischi

Cambiamenti climatici
Tema rifiuti – degrado e igiene
Qualità della gestione di nuovi spazi e attività
Aree ancora da definire dal punto di vista delle proprietà e della gestione

5. CONCEPT

MASTERPLAN



CONCEPT MASTERPLAN

Obiettivi di progetto

Il concept del Masterplan a partire dalle indicazioni contenute nel DIP si è sviluppato nei seguenti approfondimenti e direzioni

Sistema delle aree verdi

La realizzazione e/o riqualificazione delle aree verdi deve essere compresa all'interno di una **visione di sistema** al fine di valorizzarne la potenzialità in termini di servizi ecosistemici. Si prevedono quindi maggiori connessioni sia in senso **est \ ovest** – tra l'ampia area verde sopra il mercato di val Melaina e il parco dopo Vigne nuove, sia in senso **nord\sud** con la pedonalizzazione dell'ultimo tratto di via Capraia e l'ampliamento del parco sull'area lungo Vigne Nuove oggi a parcheggio e la riqualificazione dell'area ex Detroit non solo come area sportiva ma anche parte del sistema del verde pubblico urbano.

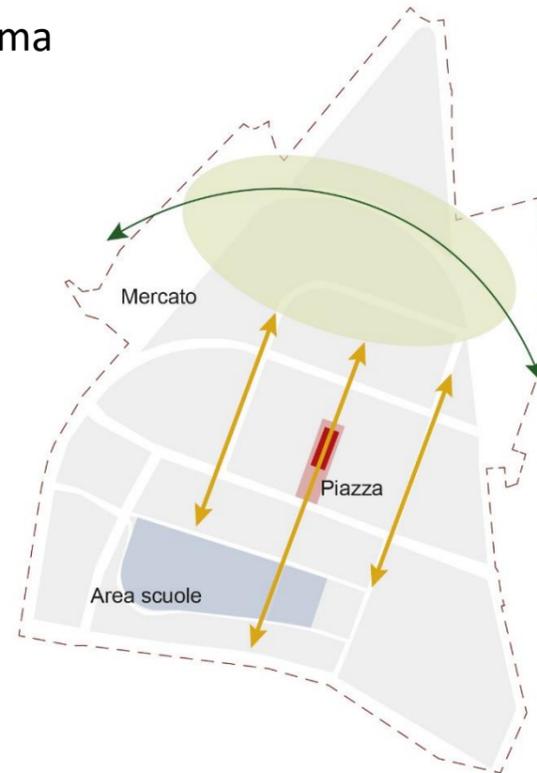
Polarità culturali e sportive

La compresenza di più funzioni e dotazioni pubbliche deve rientrare in un'ottica sinergica che permetta usi molteplici e che tenendo presente la continuità degli spazi permetta anche un **attraversamento interno degli isolati** valorizzando da una parte i percorsi di mobilità lenta e pedonale dall'altra recuperando luoghi che per la natura geomorfologica del quartiere risultano poco permeabili.

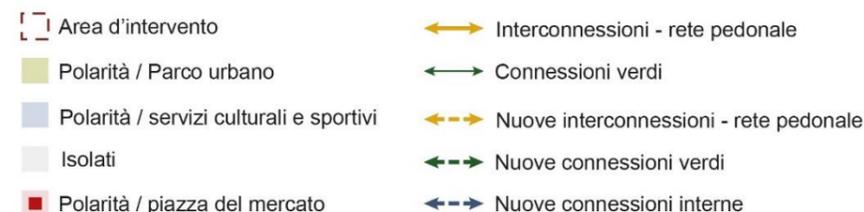
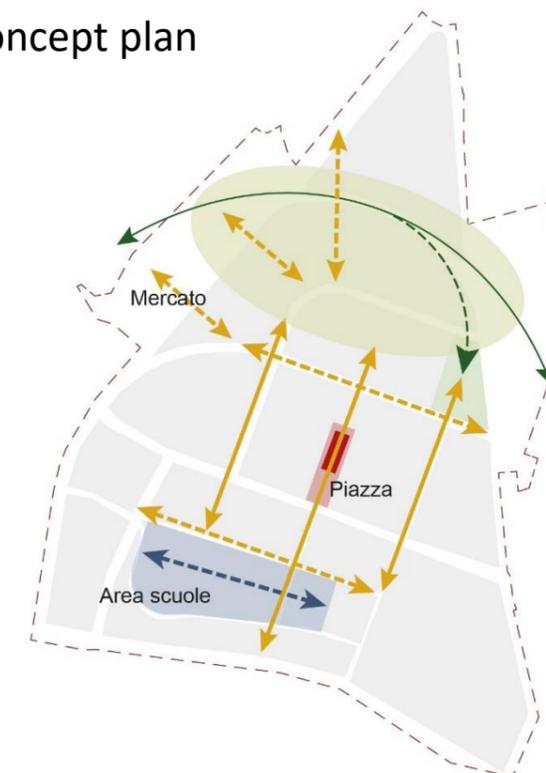
Rete interconnessione pedonale

Si tratta di un tema che necessariamente sul lungo periodo dovrà informare tutto il quartiere e per il quale si indicano delle strategie di soluzioni tipo. Nel Masterplan si concentra sull'area intorno a piazza degli Euganei e alle vie intorno al Mercato coperto che costituisce anche simbolicamente il fulcro del quartiere.

DIP Schema



Concept plan



Obiettivi e criteri d'intervento

- **Aumentare le connessione trasversali** interne al quartiere
- Migliorare e potenziare le **connessioni interne** agli isolati
- **riqualificazione** e potenziamento **gli spazi verdi**

6. IL SISTEMA DELLE AREE VERDI

MASTERPLAN



SISTEMA DELLE AREE VERDI

Al centro del progetto l'area verde a nord tra via de Curtis e Resegone che per la sua estensione di circa 3 ettari ha la potenzialità di diventare il vero parco pubblico del quartiere e lo snodo di nuove **connessioni fruibili con caratteristiche di svago ma anche di mobilità lenta e non ultimo ambientali ed ecologiche.**

Queste connessioni oltre a quanto previsto per il nuovo parco sono implementate grazie alle seguenti azioni:

- Realizzazione di **nuovi filari alberati** e riqualificazione di marciapiedi\parcheggi lungo via de Curtis e Resegone
- Riqualificazione dei **percorsi pedonali** già in parte esistenti all'interno degli isolati residenziali tra via de Curtis e Melaina e **completamento dei collegamenti** dal macro complesso a nord verso il nuovo parco
- **Chiusura dell'ultimo tratto di via Capraia** in modo da dotare la Chiesa Di Santa Maria Assunta di un adeguato **sagrato \ piazza** e consentire una migliore accessibilità all'area verde superando i dislivelli esistenti. L'ampliamento del parco nel triangolo oggi a parcheggio permette inoltre una miglior connessione con il parco al di là di via Vigne Nuove. Anche l'incrocio stradale tra De Curtis e Vigne Nuove così semplificato risulta più sicuro non solo per le auto ma anche per pedoni e ciclisti.
- Per le aree del **parco di Faonte**, sebbene un poco marginali rispetto al sistema del quartiere si prevede di migliorare il collegamento fra i due poli attraverso la riqualificazione del campo sportivo scolastico che essendo già oggi al di fuori del perimetro scolastico deve diventare un'attrezzatura del parco con percorso di collegamento.



SISTEMA DELLE AREE VERDI

- Nell'area verde sul retro del mercato di via Melaina, caratterizzata da un'accentuata pendenza, la realizzazione di nuovi percorsi che colleghino il mercato con la parte alta del quartiere è l'occasione per progettare una serie di orti urbani alternati a filari di alberi fruttiferi che si allineano su una serie di terrazzamenti ricavati attraverso lievi modellazioni del terreno.
- Anche lo spazio a parcheggio di fronte al mercato viene riqualificato con un disegno in continuità con quello degli orti soprastanti in modo che oltre ai necessari spazi per la sosta, drenanti e alberati, siano evidenti i percorsi pedonali e che sia possibile, al di fuori delle ore di esercizio del mercato, avere un parcheggio non estraneo al disegno dello spazio aperto.

Ovviamente anche all'interno del nuovo parco si prevedono nuovi percorsi e collegamenti in spazi aperti ben visibili in modo da garantire senso di sicurezza per tutti gli abitanti compresi i più fragili.

Per tale ragione si ritiene necessario lo spostamento di uno dei campi esistenti del Centro Sportivo Tufello in modo da realizzare una migliore relazione tra le aree a nord di via De Curtis e quelle a sud di via Resegone.

La continuità di linguaggio nel disegno del parco con quello di via Faone è opportuno per dare maggiore continuità alle aree e ampliare le dimensioni del parco. Le dotazioni e funzioni dovranno essere adeguate a quelle di un parco di scala ampia quindi non omogenee a quelle dei giardini di quartiere vicino alle residenze.

In ultimo, a seguito di osservazione dello stato attuale dell'area e delle carte idrogeologiche, nell'area risulta presente un'avvallamento che si configura come area umida: pur evitandone la riproposizione per problemi di gestione si ritiene utile lasciare una depressione nel terreno che in caso di eventi meteorici di grande intensità possa fungere da punto di raccolta evitando danni altrove secondo i principi dei SUDS.



Orti urbani

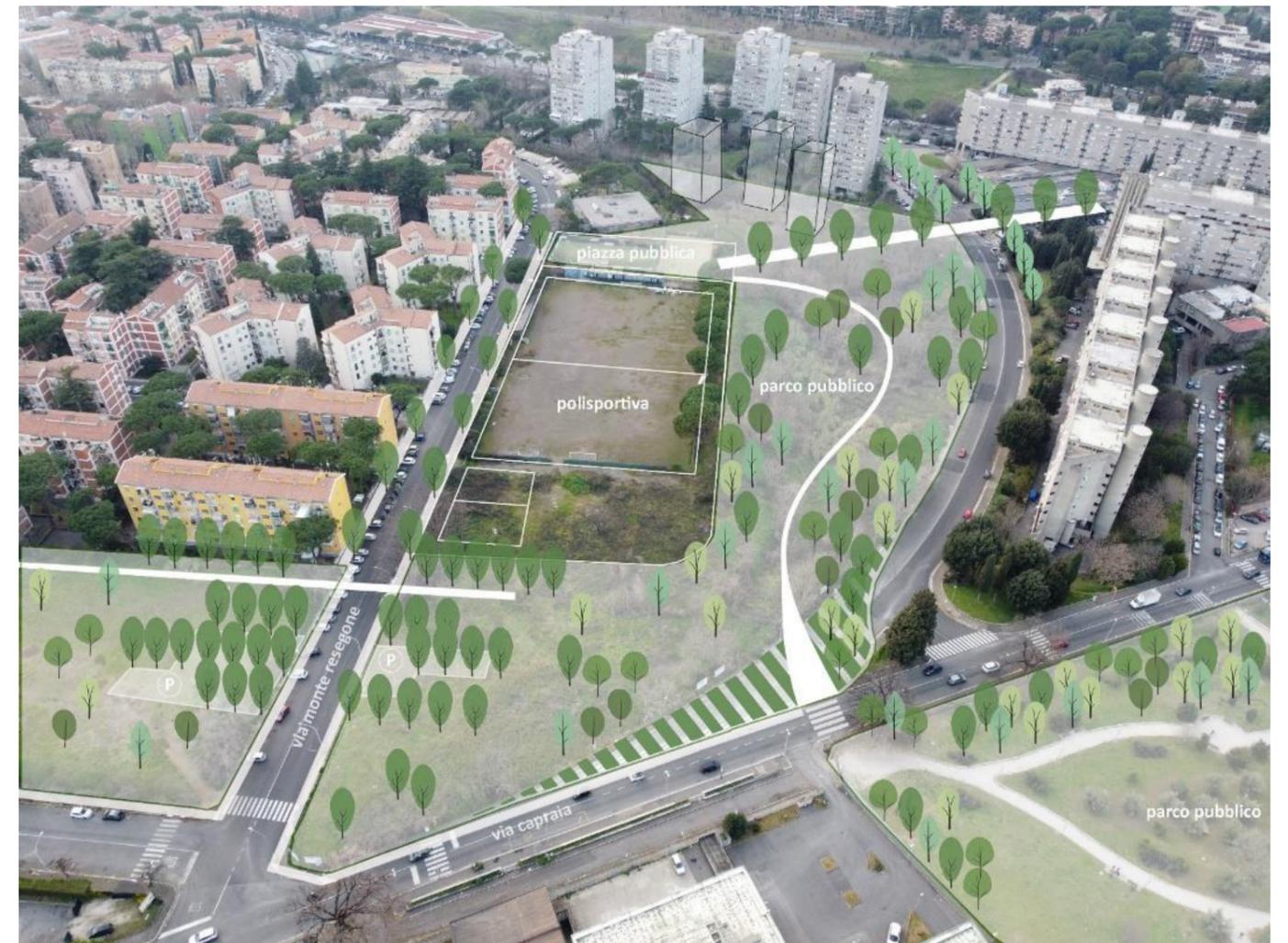


Area cani attrezzata



Parcheggi drenanti

SISTEMA DELLE AREE VERDI



7. POLARITA' CULTURALI E SPORTIVE

MASTERPLAN



POLARITA' CULTURALI E SPORTIVE

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

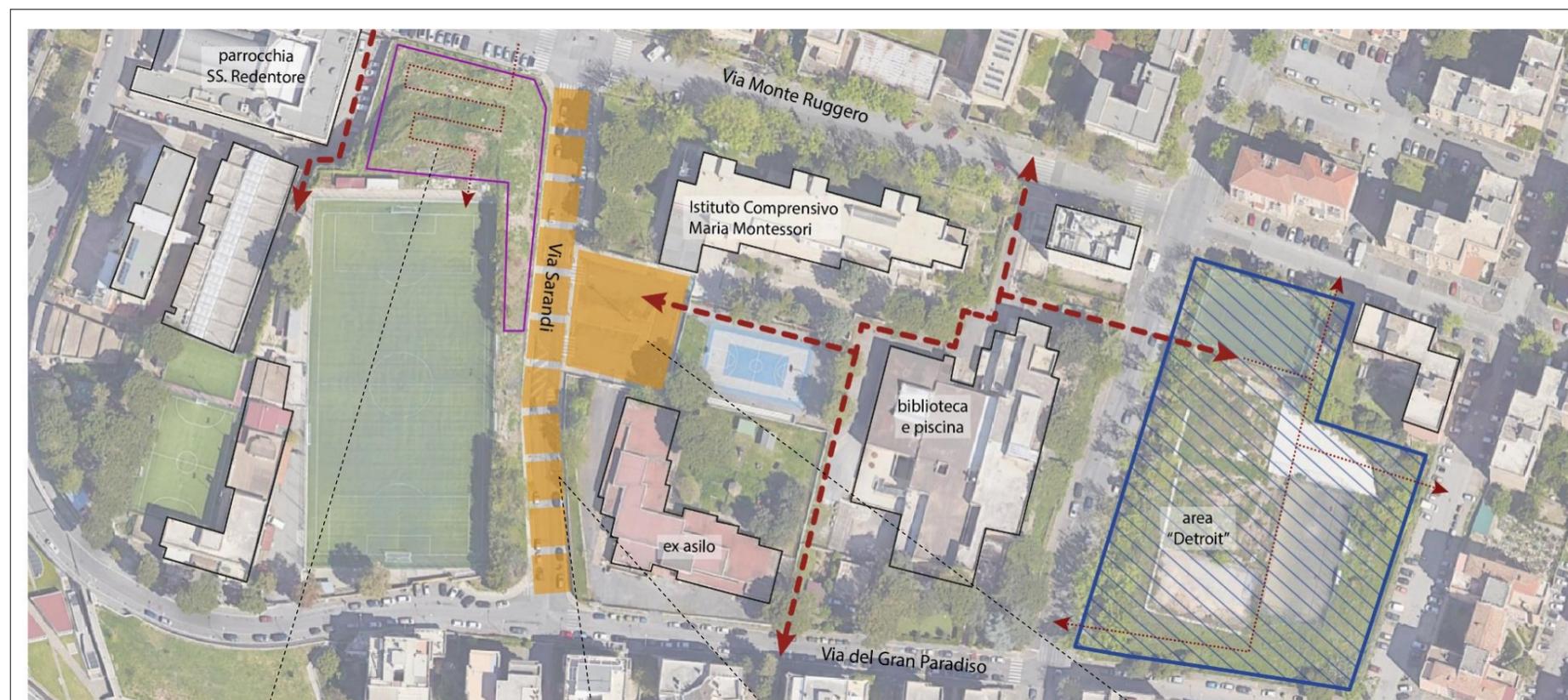
Nel Tufello questo obiettivo coincide con la presenza di una serie di edifici scolastici e polarità culturali – la biblioteca – e sportive – centro Detroit e piscina – concentrate in pochi isolati vicini tra loro.

Questo consente un'azione che

- mette in relazione alcuni servizi – il campo da basket – che potrà essere usato data la sua posizione esterna alla recinzione scolastica anche durante le altre ore del giorno
- trasforma alcune aree esterne oggi colonizzate dalle auto in nuovi spazi pubblici: oltre al parcheggio in tasca trasformato in nuova piazza pubblica – spazio gioco, anche via Sarandi nel suo ultimo tratto viene pedonalizzata coinvolgendo nella sistemazione anche il pendio verde al piede dell'area sportiva antistante
- Realizza la possibilità di una nuova percorribilità interna dell'isolato che non solo risulta più sicuro rispetto alle strade circostanti ma anche permette la realizzazione di nuove aree di sosta e spazi di relazione

L'ipotesi di trasformazione dell'ex scuola materna in «centro polifunzionale» legato al mondo scolastico o altro se ben gestito può ulteriormente l'area in oggetto.

Immediatamente contigua a quest'area la riqualificazione dell'area sportiva «Detroit» porta avanti l'obiettivo di aprire aree e recinti: la modellazione del terreno permette un'accessibilità all'area da più lati in modo che al di là dell'uso sportivo anche questa rientri a buon diritto nel sistema degli spazi pubblici del quartiere



Area verde a gradonata

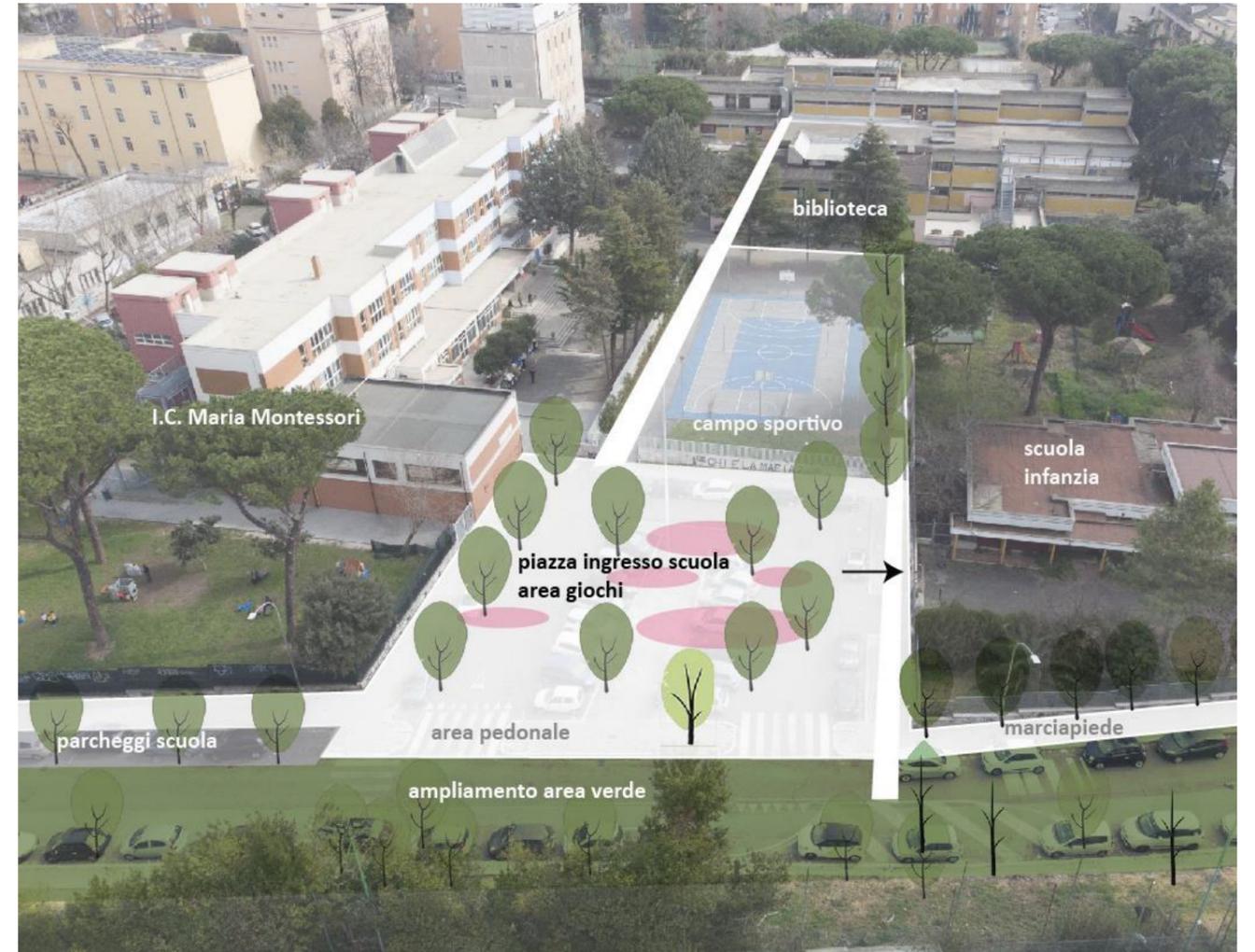


Strada pedonalizzata



Urbanismo tattico

POLARITA' CULTURALI E SPORTIVE



8. RETE INTERCONNESSIONE PEDONALE

MASTERPLAN



RETE INTERCONNESSIONE PEDONALE

Il tema della rete dei percorsi come più volte detto è certamente centrale in un quartiere come quello del Tufello dove il **tracciato stradale costituisce la maggior parte dello spazio pubblico**.

Molto è già stato detto nei capitoli precedenti e alcune considerazioni saranno poi proposte per azioni che vanno al di là del Masterplan perché il tema permea tutto il quartiere.

Per circoscrivere il tema ad alcuni casi esemplificativi, come richiesto, il luogo da cui partire è certamente il nodo di piazza degli Euganei e del Mercato coperto.

La piazza infatti è il punto di passaggio degli itinerari che collegano le aree verdi a nord con il polo culturale e sportivo a sud.

Necessariamente quindi il progetto interessa gli assi nord-sud che lambiscono la piazza ma anche, come indicato nel concept, assi trasversali est-ovest (via monte Ruggero e monte Massico) che devono essere riqualificati con nuovi marciapiedi, parcheggi alberati, arredi e attrezzature e ove possibile con piste ciclabili.

La creazione di un anello in luogo dei soli assi nord-sud proposti nel DIP permette di moltiplicare il sistema di relazioni facendo in modo che questi vengano utilizzati maggiormente e risultino quindi anche più sicuri.

Scelti i percorsi da valorizzare la riflessione intorno al mercato riguarda da una parte la necessità di garantire il transito delle auto mantenendo anche una parte dei parcheggi e dall'altra la necessità di migliorare lo spazio pubblico quale luogo di relazioni e incontro con aree verdi e ampi spazi pedonali



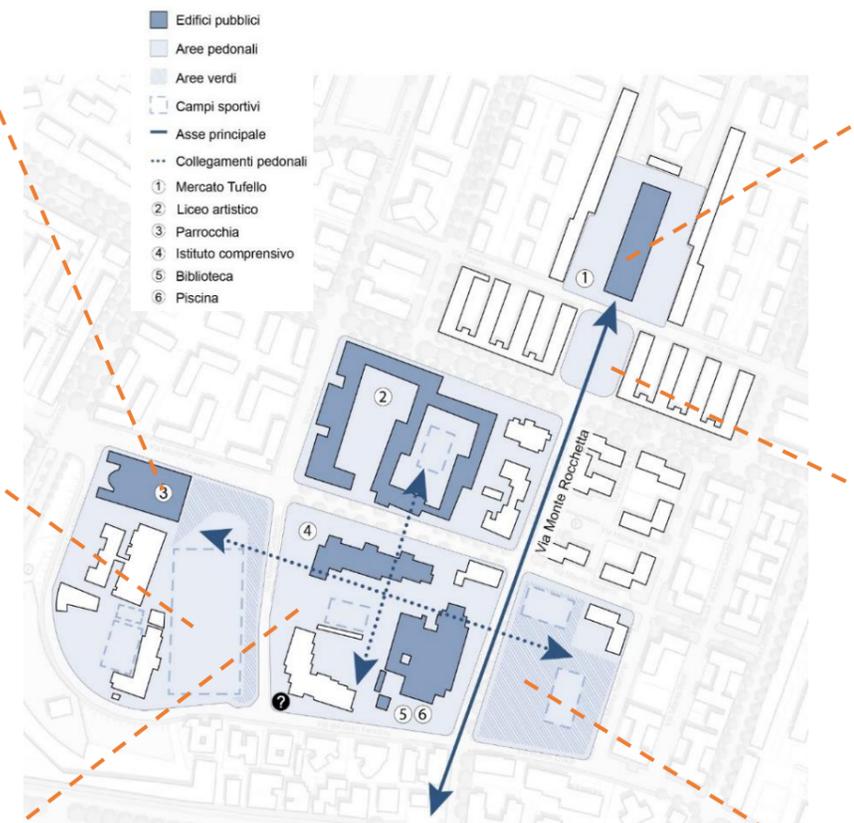
Parrocchia del SS. Redentore



Campi sportivi



Parcheggio via Monte Cardoneto



Obiettivi e criteri d'intervento

- **valorizzazione delle centralità** esistenti nel progetto
- realizzazione di **nuove connessioni interne** agli isolati
- **riqualificazione degli spazi** culturali e sportivi di aggregazione
- creazione di maggiore vivibilità e fruibilità attraverso la **ridefinizione delle quote e dei piani altimetrici** degli spazi aperti
- **aree pedonali**



Mercato Tufello



Piazza degli Euganei



Campi sportivi

RETE INTERCONNESSIONE PEDONALE

L'area del Mercato deve essere considerata sia nel sistema di relazioni che la coinvolgono ma anche nella concretezza degli edifici che qualificano: sia quelli pubblici sia quelli residenziali.

L'area oggi si presenta sostanzialmente come un'ampia area a parcheggio, definita da edifici alti e al centro l'edificio basso del mercato.

Se quest'ultimo è certamente un edificio di qualità, anche se bisogno di una riqualificazione che ripensi anche il suo ruolo che non può più essere quello solo commerciale, gli edifici residenziali, sebbene in parte occupati al piede da spazi commerciali, presentano dei fronti con una struttura molto verticale e un carattere che poco dialoga con lo spazio pubblico; inserire nuovi alberi quindi oltre che per ragioni ambientali risulta necessario anche per avere un elemento che medi la transizione tra spazio pubblico e privato, l'alto e basso degli edifici, allargando lo spazio e smorzando il carattere ieratico e anche un po' monumentale della piazza dato da una simmetria molto forte.

Anche la piazza pedonale risulta avere un disegno un po' casuale e soprattutto risulta un'isola slegata dagli edifici che la definiscono, a causa del transito continuo delle auto al suo intorno.

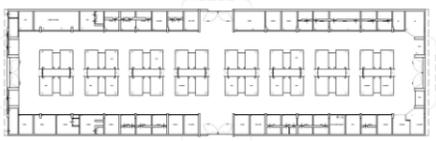
Allargare la pedonalizzazione fino al piede degli edifici e rafforzare il legame con il mercato è quindi la scelta giusta per avere una vera piazza del quartiere.

Le azioni sono quelle già elencate ovvero:

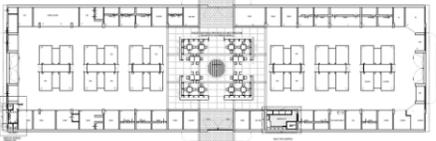
- Ampliare le aree pedonali
- Recuperare aree permeabili e verdi
- Nuovi alberi per migliorare la qualità dello spazio di sosta e ridurre l'isola di calore
- Ridurre gli spazi destinati alla mobilità stradale

mercato coperto

Stato di fatto

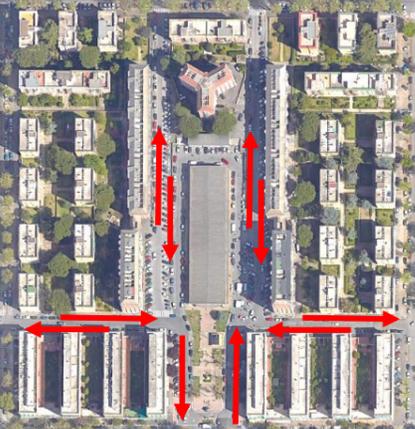


Progetto in corso

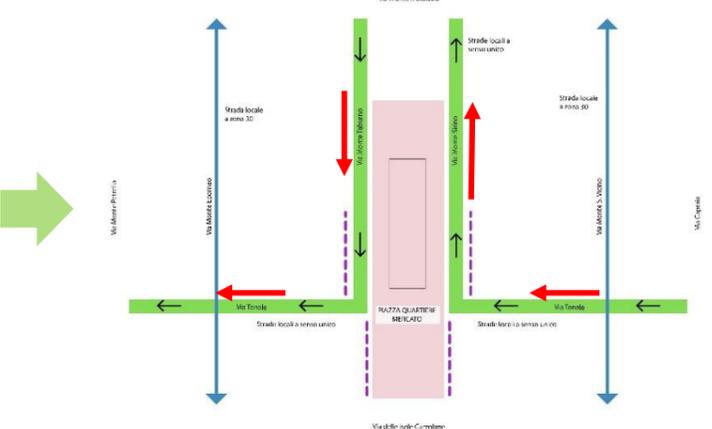


piazza

prima



dopo



Indicazioni per la valorizzazione del mercato

- valorizzazione dello spazio come **ambiente polifunzionale** per associazioni, attività commerciali e culturali di quartiere durante tutto il giorno
- riqualificazione della **copertura** con forme e colori per la vista dagli edifici circostanti
- Aprire i lati dell'edificio con **ampie vetrate** che permettano una forte relazione interno \ esterno

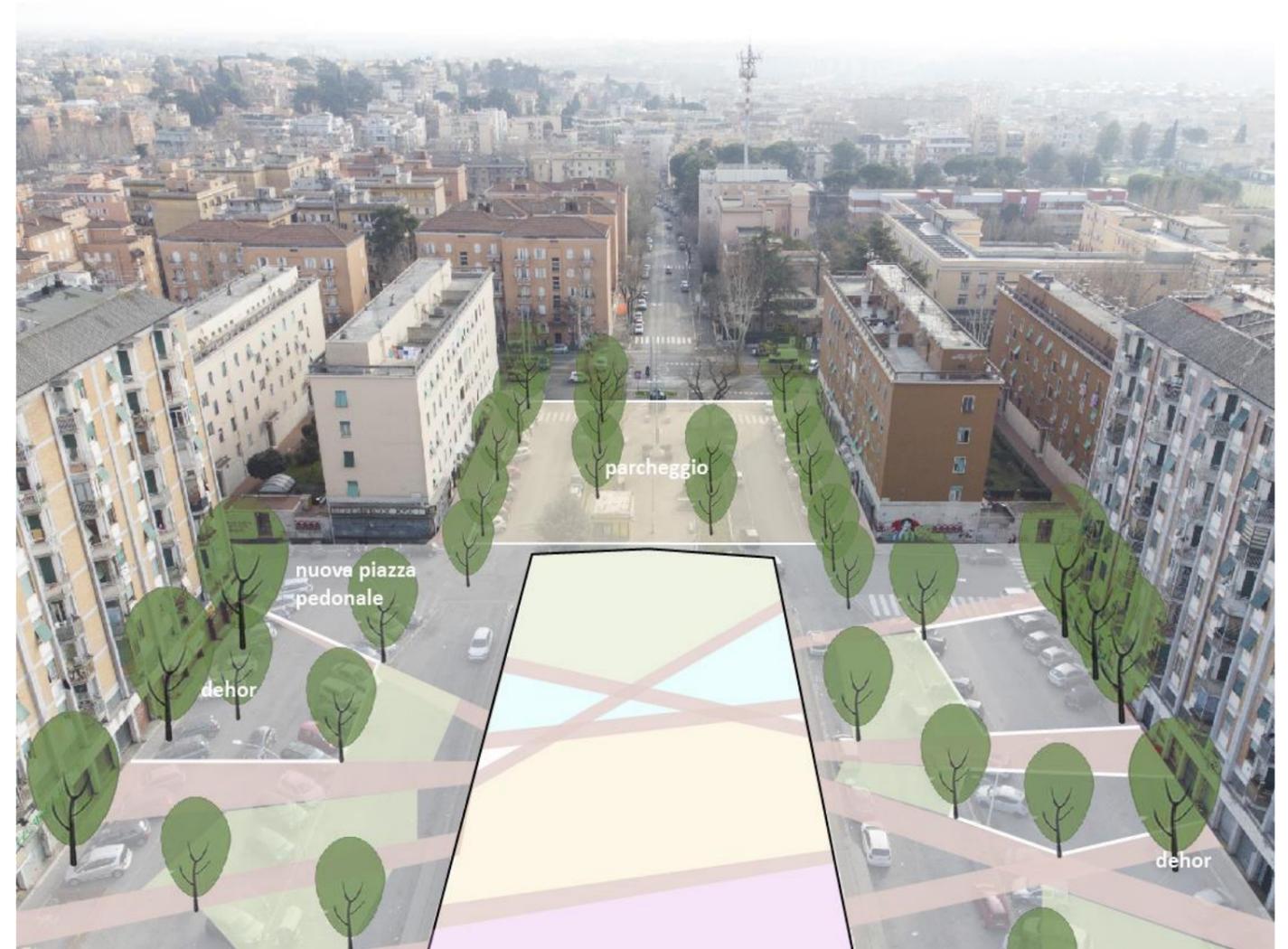
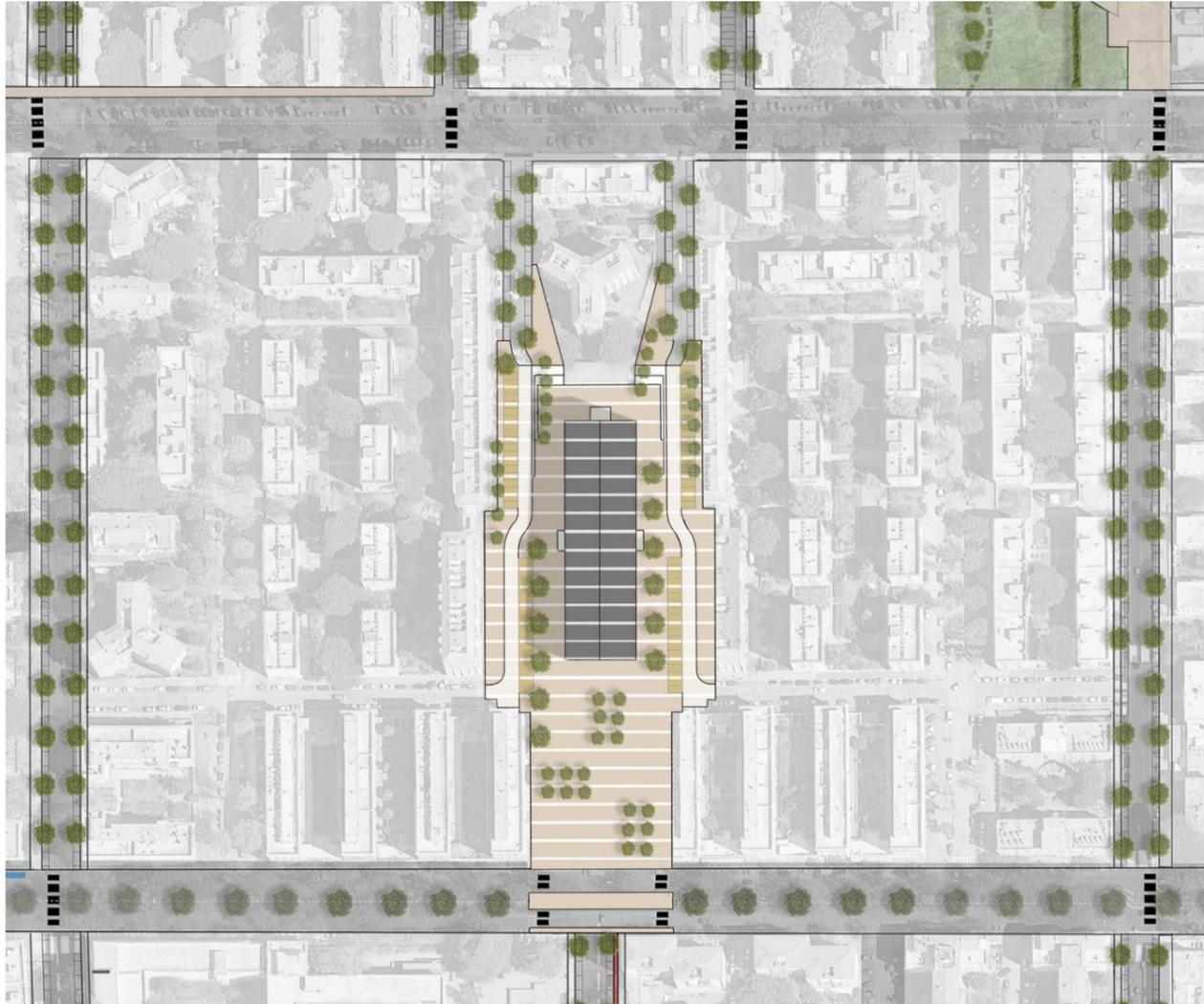
Obiettivi e criteri di intervento

- **valorizzazione della piazza** come centro di vita del quartiere con percorsi trasversali e attraverso l'edificio
- **realizzazione di un'area pedonale** con l'**eliminazione dei parcheggi** e la creazione di aree verdi e di sosta
- Creazione di **aree di sosta e di transito** (a senso unico) dei veicoli integrate nel disegno della piazza






RETE INTERCONNESSIONE PEDONALE



9. STRATEGIE DI LUNGO PERIODO – VIABILITA'

MASTERPLAN



STRATEGE DI LUNGO PERIODO – VIABILITA'

La riappropriazione degli spazi oggi occupati dalle auto è un tema presente non solo nel Tufello ma in molte città europee e non solo.

La strategia adottata per riconquistare spazi per i pedoni e in generale per migliorare la qualità urbana e ambientale – e quindi la resilienza delle nostre città – è quella della creazione di isole ambientali: il modello della «città 30»

E pur essendo un tema molto complesso che riguarda anche altri ambiti disciplinari e che qui si può solo accennare si ritiene necessario, a conclusione delle riflessioni effettuate, illustrare possibili scenari di trasformazione.

Oggi il Tufello è caratterizzato da una rete stradale omogenea e uniforme che permette di circolare ovunque in modo indifferenziato e con pochi sensi unici: se il navigatore indica traffico sulle arterie principali si può tranquillamente attraversare il quartiere!

A ciò si aggiunge il tema del parcheggio che occupa tutti gli spazi liberi in modo disordinato e senza un vero disegno.

Anche senza arrivare al modello di Barcellona dei Superblocchi è chiaro che una **classificazione delle strade**, data dall'analisi delle loro relazioni con la rete viaria e dalla loro sezione, permette di avere un **tessuto differenziato** in cui si creano ambiti urbani – le zone 30 – dove il transito dei veicoli è consentito solo ai residenti e dove la velocità, trattandosi di traffico locale e non di attraversamento, può essere molto limitata e quindi permettere il restringimento della carreggiata con aumento degli spazi pedonali e ciclabili, con la possibilità di avere piccole aree verdi di sosta al piede degli edifici ma anche parcheggi in spazi appositi.

Le **sezioni ampie** delle strade del Tufello unite anche alla presenza di molti **viali alberati** potrebbero facilmente sperimentare queste soluzioni anche in modo temporaneo - **urbanismo tattico** - in modo da condividere la trasformazione con i cittadini.

OGGI



Tipologia strade

— STRADE

Elementi e dotazioni del sistema stradale

- Marciapiede
- Parcheggio
- Carreggiata stradale
- Illuminazione stradale
- Alberi (non sempre presenti)



DOMANI



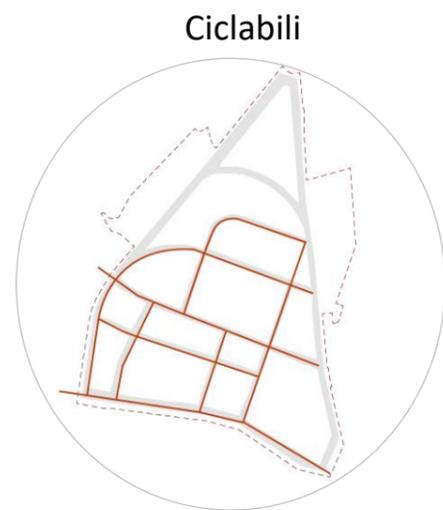
- STRADE TIPO 1
Strade extra quartiere – viabilità primaria
- STRADE TIPO 2
Strade di quartiere – viabilità primaria
- STRADE TIPO 3
Strade di quartiere / Zone 30 – viabilità secondaria

- Marciapiede
- Parcheggio
- Carreggiata stradale
- Illuminazione stradale
- Alberi
- Ciclabile
- Spazi per la sosta e la socializzazione
- Dotazioni / arredo urbano
- Illuminazione pedonale
- Verde di qualità



Viabilità primaria

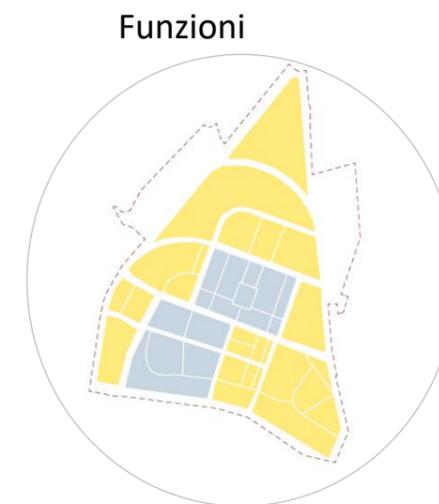
Viabilità secondaria



Piste ciclabili

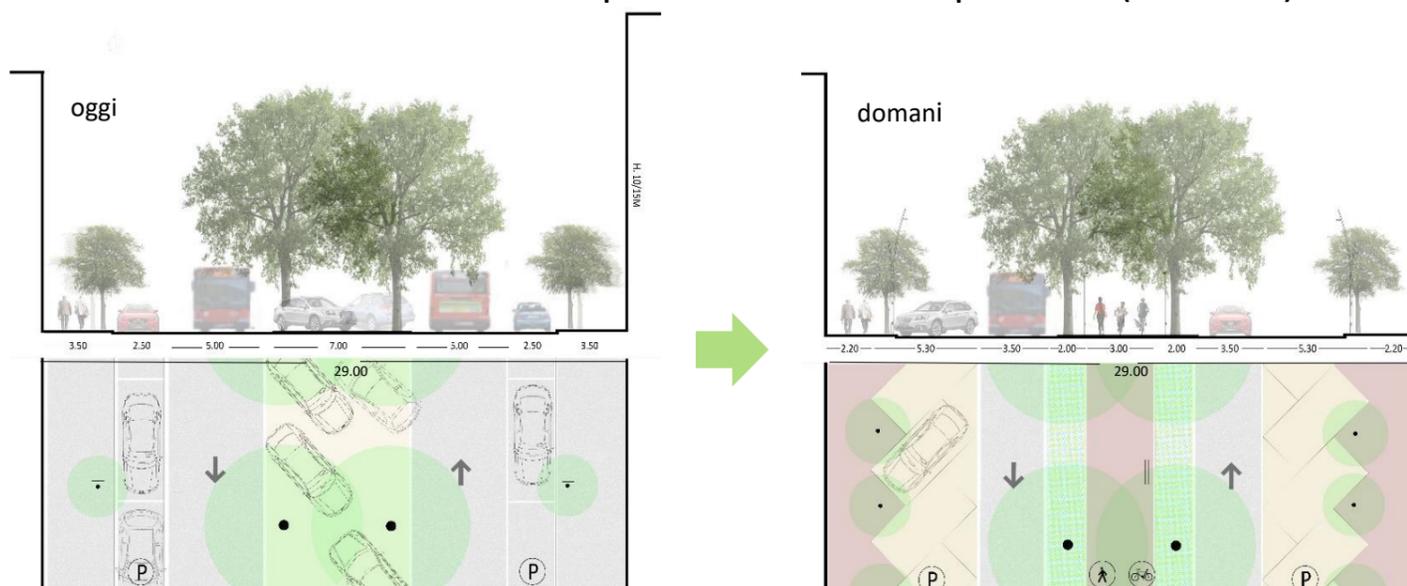


isole ambientali
zone 30



servizi / commercio
residenza / verde

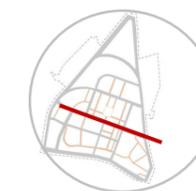
STRADE TIPO 1 – Strade extra quartiere – viabilità primaria (25-29 m)



Stato di fatto
via delle Isole Curzolane



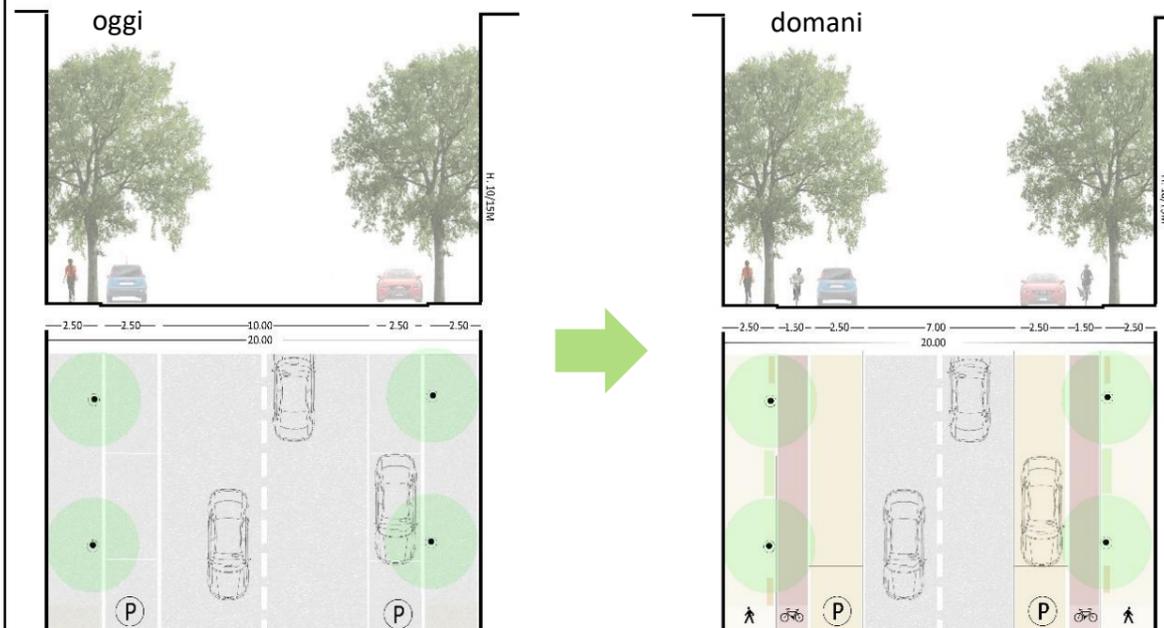
Riferimenti



Criteri d'intervento

- **Recupero isole verdi al centro delle strade** come parchi lineari, aree verdi e aree per la mobilità dolce
- **Adeguare la carreggiata** ai mezzi pubblici che la percorrono
- Incremento **piste ciclabili** accompagnate da un sistema verde
- **Ridefinire le aree pedonali** ai lati della strada e le loro funzioni
- **Ridistribuire i parcheggi** lungo la strada creando delle aree dedicate utilizzando anche pavimentazioni drenanti

STRADE TIPO 2 – Strade di quartiere – viabilità primaria (20 m)



Criteri d'intervento

- **Realizzazione piste ciclabili** accompagnate da un sistema verde
- **Valorizzazione aree pedonali** ai lati della strada
- Ridistribuire i parcheggi lungo la strada creando delle aree dedicate utilizzando anche **pavimentazioni drenanti**
- **Nuovi arredi e attrezzature**

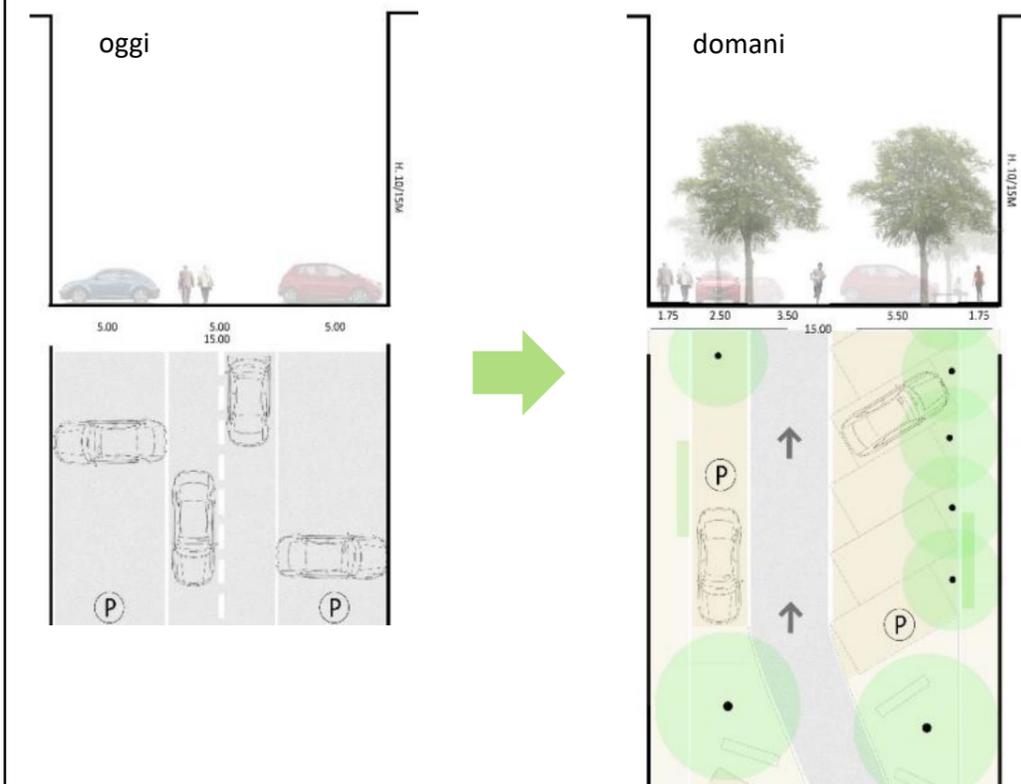
Riferimenti



Stato di fatto - Via Monte Petrella



STRADE TIPO 3 – Strade di quartiere / Zone 30 – viabilità secondaria (15 m)



Criteri d'intervento

- **Creazione zone 30**
- Creazione di aree pedonali con **aree di sosta attrezzate**
- **Inserimento di aree verdi e aiuole** lungo le carreggiate
- **Strada a senso unico con andamento non rettilineo** per moderazione velocità e **creazione aree parcheggi in materiale drenante**
- **Nuovi arredi e attrezzature**

Riferimenti



Stato di fatto - Via Monte Calvo



10. IL MASTERPLAN

MASTERPLAN



MASTERPLAN



Gruppo di lavoro

PRR Architetti:

Sara Pivetta – architetto

Sara Mazzola – paesaggista

Francesco Basilico – dottore forestale

Matteo Polci - architetto

Luca Restelli - paesaggista

Luigi Serio - paesaggista

Marco Zanini - architetto