

CONCORSO DI PROGETTAZIONE A DUE GRADI PER LA PEDONALIZZAZIONE E
RIQUALIFICAZIONE DI DUE SPAZI PUBBLICI NEL II MUNICIPIO:
PIAZZALE DEL VERANO e VIALE XVII OLIMPIADE

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE
PRIMO GRADO

CONCORSO DI PROGETTAZIONE A DUE GRADI PER LA PEDONALIZZAZIONE E
RIQUALIFICAZIONE DI DUE SPAZI PUBBLICI NEL II MUNICIPIO DI ROMA:
PIAZZALE DEL VERANO e VIALE XVII OLIMPIADE

DOCUMENTI DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE
PRIMO GRADO

ENTE BANDITORE:
ROMA CAPITALE MUNICIPIO II
VIA TRIPOLI 136
00199 - ROMA



Responsabile Unico del Procedimento (R.U.P.): Sara Lo cacciato
Coordinatore del concorso: Arch. Mattia Darò (Area Concorsi OAR)

Concorso promosso con la collaborazione di:
Consiglio Nazionale degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori
InArch Lazio
Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Roma e Provincia

CNA
PPC

CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
E CONSERVATORI

in
arch
lazio



ORDINE DEGLI
ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DI ROMA E PROVINCIA

Indice

Premesse	pag. 3
1) Il PUMS, verso una modalità sostenibile	pag.3
2) Il concorso in relazione agli obiettivi innovativi del PUMS	pag. 4
Temi progettuali ed esempi realizzati	pag.6
Lotto1: Viale della XVII Olimpiade	pag. 10
Lotto2: Piazzale del Verano	pag. 15

1) Il PUMS, verso una mobilità sostenibile

Questo concorso di progettazione per la pedonalizzazione e riqualificazione di due importanti spazi all'interno del territorio del secondo municipio di Roma si fonda sulle strategie messe a punto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che recepisce le direttive europee sulla nuova mobilità e le trasformazioni urbane ad essa collegate. Qui si riporta la breve premessa al PUMS di Roma Capitale, riportato per intero tra i documenti preliminari alla progettazione, avviato dalla Giunta Capitolina e redatto da un gruppo di lavoro composto dal Dipartimento Mobilità e Trasporti e il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica:

“Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile viene elaborato nell'ambito sia della normativa nazionale e regionale che delle direttive europee, quale documento strategico che integri le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture.

A livello europeo si evidenziano i seguenti documenti:

- *il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 - Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni – [COM (2009) 490 final] –, nel quale la commissione indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (o, in inglese SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan);*
- *il Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile [COM (2011) 144] che tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai Pums;*
- *l'Urban Mobility Package del 2013 che rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana. Nell'allegato “Il quadro di riferimento metodologico per i Pums” si ribadisce la rilevanza di quest'ultimo come strumento di pianificazione e ne indica i principali requisiti. La Commissione Europea ha pubblicato nel gennaio 2014 “Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile” documento che traccia analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del Pums. La rilevanza dei Pums nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014 - 2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città (iniziativa Civitas). Inoltre l'Unione Europea ha dato priorità e ha incoraggiato lo sviluppo di questi piani integrati anche tramite incentivi per la loro elaborazione con l'obiettivo di attuare la progettazione e la realizzazione di interventi per la mobilità sostenibile sulla base dei piani di mobilità delle città.*

A livello nazionale, il Piano Urbano della Mobilità (PUM) è stato istituito dalla L. 24 novembre 2000, n. 340 “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999”.

Nel 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le linee-guida per la redazione dei PUM in cui sono definitivi i requisiti minimi dei contenuti. Attualmente, è stato istituito il Gruppo di Lavoro “Aggiornamento linee-guida PUM” nell'ambito dell'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Linee guida La Legge n. 124/2015 (cosiddetta “Riforma Madia”) e successivi decreti attuativi di riforma della pubblica amministrazione (l'ultimo pubblicato 2 marzo 2016), prevedono che “Entro 180 giorni dalla pubblicazione del decreto – ovvero entro il 2 maggio 2016 - il MIT definisce nuove linee guida per la redazione dei Pums...”. A loro volta le “Le città metropolitane provvedono, entro dodici mesi dalla entrata in vigore delle linee guida (ovvero entro il 2 maggio 2017), all'adozione dei Pums” [...] “A decorrere dall'anno successivo alla scadenza del termine di cui prima i finanziamenti in conto capitale alle città metropolitane riguardanti infrastrutture per la mobilità avranno per oggetto esclusivamente interventi previsti nei Pums e per i quali sia garantita la copertura della spesa corrente di gestione, ivi inclusa la manutenzione dei rotabili e della stessa infrastruttura di mobilità ...”. Il 25 novembre 2016 però la Corte Costituzionale



Stop Pollution
Illustrazione di Ryan Forde
<https://www.globalgiving.org/>

ha dichiarato l'illegittimità della riforma Madia nella parte in cui prevede che l'attuazione della stessa, attraverso i decreti legislativi, possa avvenire con il semplice parere della Conferenza Stato-Regioni o Unificata. La pronuncia di legittimità riguarda le norme relative alla dirigenza, partecipate, servizi pubblici locali e pubblico impiego. In attesa dell'approvazione delle redigende linee guida ministeriali per i Pums nazionali, le linee guida di riferimento restano quelle dell'Unione Europea (progetto Eltisplus).”

[dalle Linee guida PUMS Comune di Roma]

2) Il concorso in relazione agli obiettivi innovativi del PUMS

L'obiettivo di questa procedura concorsuale per tre spazi aperti e pubblici del Secondo Municipio si confronta con le linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, con particolare rilievo per quanto riguarda i seguenti punti:

- garantire e migliorare l'accessibilità del territorio;
- garantire e migliorare l'accessibilità delle persone;
- migliorare la qualità dell'aria;
- migliorare la qualità dell'ambiente urbano;
- favorire l'uso del trasporto pubblico.

Senza dimenticare le direttive europee che ben esprimono i valori innovativi dei nuovi piani per la mobilità sostenibile:

[Schema tratto dalle *Linee Guida, sviluppare un piano urbano della mobilità sostenibile, della Comunità Europea, 2014*]

Pianificazione tradizionale dei trasporti		Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui



Piano Urbano della Mobilità
Sostenibile (Roma Capitale)

Per queste ragioni i progetti dovranno basarsi su questi strumenti importantissimi nel pensare ai nuovi progetti di spazi pubblici, tenendo a mente le seguenti priorità, intese come obiettivi volti al raggiungimento di un bene collettivo e atte a direzionare le conseguenti scelte progettuali:

1- disincentivare il traffico privato (riduzione delle carreggiate, limitazione dei parcheggi su strada, scelta di materiali e/o di dissuasori che limitino la velocità), per ottenere dei vantaggi ambientali (qualità dell'aria), una migliore qualità del decoro della città, una maggiore possibilità di utilizzo degli spazi e il potenziamento del trasporto pubblico attraverso la creazione di corsie preferenziali in modo da renderlo più vantaggioso ed efficiente rispetto al trasporto privato.

2- verso una pedonalizzazione completa (ampliamento delle sedi dei marciapiedi o delle aree pedonali, rafforzamento degli attraversamenti stradali, nuova funzionalizzazione dello spazio diversa dall'attuale che prevede solamente viabilità e parcheggi, disegno del suolo con attenzione alle emergenze del contesto e utilizzo di pavimentazioni diverse dall'asfalto, soluzioni innovative di arredi urbani e di sistemi di illuminazione), l'amministrazione municipale con questi interventi vuole rafforzare l'idea della procedura della pedonalizzazione come strumento del cittadino per rimpossessarsi degli spazi pubblici nel suo uso e nella valorizzazione della loro qualità estetica.

Documentazione:

- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Roma Capitale:

<https://www.pumsroma.it/>

- Linee Guida, Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

European Union, 2013



Abbey Road
The Beatles
Apple Record
1969
Foto di Iain Macmillan

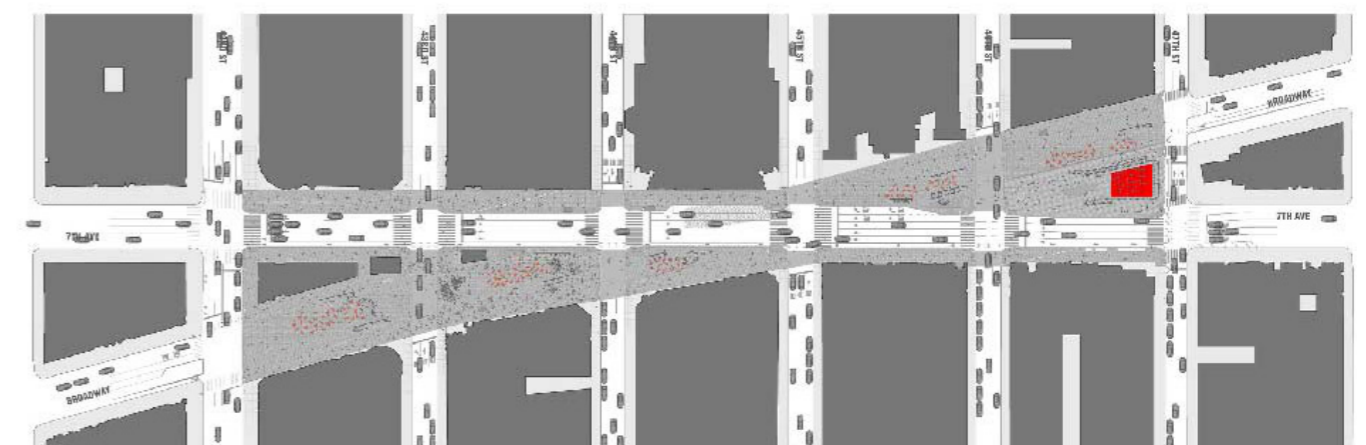
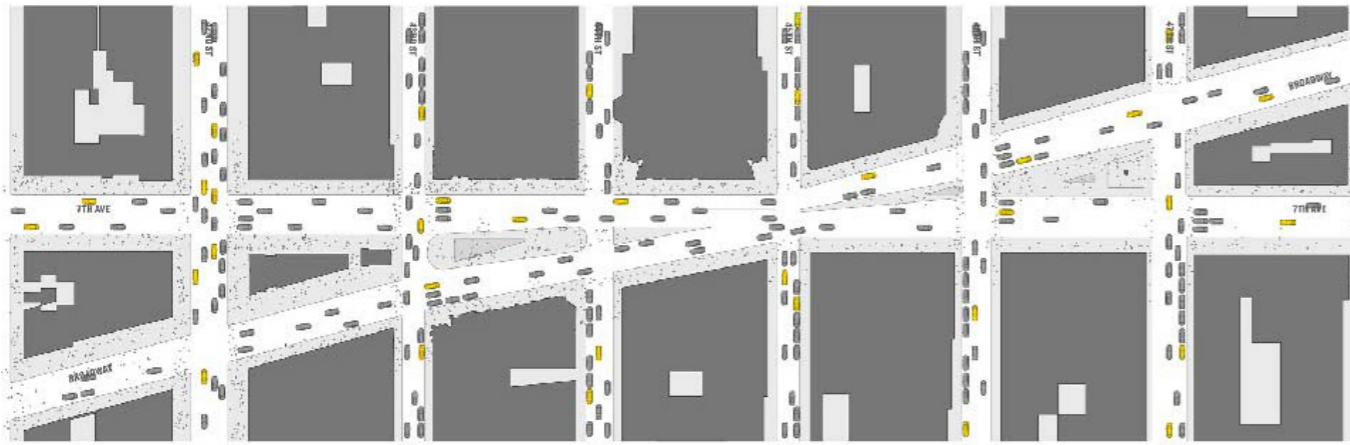
Temi progettuali ed esempi realizzati:

Ridare lo spazio ai pedoni

Progetto di nuova pedonalizzazione di Times Square, NYC, Stati Uniti, progetto di Snohetta, 2017

Disegni: Snohetta

Foto Prima: Mark Williamson; Dopo: Michael Grimm



Prima

Dopo



Prima

Dopo

Preferire la mobilità sostenibile e pubblica:

Progetto di riqualificazione di un viale con integrazione di una linea tramviaria, Brussels, Belgio, progetto di Espace Mobilites, 2014

Foto: Espaces Mobilites ; Foto prima e dopo: Google Street View



Incrocio tra diversi suoli



La linea del tram è integrata con il disegno del suolo



Prima



Dopo

Disegnare il suolo per ripensare le sue funzioni:

Progetto di Israel Square, Copenhagen, Danimarca, progetto COBE e Sweco Architects, 2013
Foto: Rasmus Hjortshoj ; Foto prima e dopo: Google Street View



Mix di suoli diversi attraverso il disegno e i materiali



Particolare dell'uso della piazza in relazione ai diversi usi dei suoli progettati



Prima



Dopo

Integrazione del verde nel sistema della pavimentazione:

Progetto di riqualificazione del Paseig de St Joan Boulevard, Barcellona, Spagna, progetto di Lola Domenech, 2011

Foto: Prima, Google Street View; Dopo, Adrià Goula



Aree verdi e pavimentate con sedute



Area dedicata ai bambini con suolo anti trauma



Prima



Dopo

LOTTO 1: Viale della XVII Olimpiade

CONFRONTO TEMPORALE



Foto attuale (Google Street View)



Foto aerea dopo la costruzione (1960)

Descrizione:

Il Villaggio Olimpico, costruito per le Olimpiadi del 1960 a Roma, si trova nella piana tra la collina di Villa Glori e il Tevere, un'area dove un tempo si trovava un accampamento di baracche denominato Campo Parioli. La realizzazione di questo quartiere nasce subito dopo l'assegnazione delle Olimpiadi alla città di Roma (quattro anni prima dell'inaugurazione dei giochi) con l'obiettivo in primis di ospitare più di ottomila persone tra atleti, organizzatori, allenatori e rappresentanti stampa e successivamente di assegnare gli alloggi a circa 1.500 famiglie. Per questa ragione si affidò la realizzazione del "villaggio" a un ente pubblico, l'INCIS, Istituto Nazionale per le Case agli Impiegati dello Stato. Il progetto fu affidato a cinque tra i più noti architetti italiani che erano Vittorio Cafiero, Adalberto Libera, Amedeo Luccichenti, Vincenzo Monaco e Luigi Moretti che ipotizzarono un sistema abitativo composto da palazzine, in linea o a croce, con altezza variabile da 2 a 5 piani, su pilotis e con ampie zone verdi nell'intorno. Assieme alla costruzione del villaggio olimpico venne realizzato Corso Francia, con il progetto strutturale di Pier Luigi Nervi, che permetteva la connessione delle due consolari Via Cassia e Via Flaminia con il centro di Roma, passando per i quartieri del Flaminio e dei Parioli e che passando proprio a metà del Villaggio Olimpico venne costruito sospeso su dei grandi piedi strutturali, in modo tale da permettere una fluida percorribilità ed attraversabilità di tutto il quartiere.

Nel 1972, a seguito dello scioglimento di INCIS, la proprietà degli edifici è passata allo IACP (Istituto Autonomo Case Popolari) e in quota parte parziale al Comune. Nel 1985 gli assegnatari hanno potuto riscattare fino al 90% degli alloggi che dunque sono divenuti di proprietà privata.

Oggi sono ancora in atto dei cambi di proprietà, spesso rivolti a giovani famiglie, che stanno rivitalizzando il quartiere nella sua composizione sociale.

Il Villaggio Olimpico è presente all'interno della Carta della Qualità sia nel foglio a) per l'intero impianto del Villaggio Olimpico "tessuto caratterizzato dall'impianto volumetrico degli edifici" che nel foglio b) per la presenza di alcuni edifici con tipologia edilizia speciale (come la chiesa di San Valentino progettata da Francesco Berarducci o le stecche a destinazione residenziale ortogonali a Viale Tiziano).

Il Viale XVII Olimpiade, oggetto del concorso, appare nelle dimensioni come un grandissimo "boulevard" (con sezioni stradali tra i 45 e i 70m) senza però avere nessuna caratterizzazione e/o funzionalizzazione che lo ricordi, non funziona come asse veicolare importante e non sono presenti attività commerciali, con la sola eccezione del mercato del venerdì mattina. Questa enorme area (circa 4ha) si presenta dunque come un grande vuoto, per lo più destinato a parcheggi su strada abbondantemente sovra dotati e spesso utilizzato con fini impropri (parcheggi bus turistici e scuola guida) e quindi in grossa parte pavimentato ad asfalto con l'eccezione del tratto finale verso Villa Glori che è in parte destinato ad aiuole.

Obiettivi generali:

In accordo con il Piano Urbano Flaminio il tema del concorso vuole essere il primo tassello per il previsto progetto di riqualificazione del Villaggio Olimpico e che preveda il recupero di un complesso moderno ed unitario attraverso la riqualificazione degli spazi aperti e dei servizi pubblici locali.

L'idea è quella di creare un grande parco urbano lineare che connetta il quartiere Flaminio al quartiere del Villaggio Olimpico che preveda una netta riduzione dell'asfalto a terra e quindi della superficie carrabile, a fronte di un aumento delle aree pedonali con diverse pavimentazioni.

Si richiede anche un nuovo programma temporale sugli usi per la rifunzionalizzazione del nuovo spazio pubblico che si verrà a creare, così da favorire la riappropriazione e la vivibilità da parte degli abitanti di questo importante luogo del quartiere.

L'area di intervento risulta di particolare interesse data la sua estensione e poiché taglia lo stesso Villaggio Olimpico, risultando dunque un asse nevralgico su cui si innestano le principali piazze del quartiere (come Piazza Grecia e Piazza Jan Palach) e anche i percorsi nel verde (si veda ad esempio Via Gran Bretagna) che conducono al complesso del Parco della Musica (l'Auditorium) e al Palazzetto dello Sport in una sorta di "museo verde dell'architettura".

Risulta fondamentale anche il rapporto con gli edifici su pilotis, pensati proprio per favorire una percorrenza fluida e continua che interseca anche i principali assi stradali Viale Tiziano e Via Flaminia a ridosso del quartiere Flaminio e il viadotto di Corso Francia, con il tema di come qualificare le aree sottostanti.

A tal fine di seguito alcune **prescrizioni** da cui il progetto non potrà prescindere:

- mantenere lo svolgimento dell'attuale mercato nell'area attuale o in diversa sistemazione;
- garantire l'accessibilità alle auto, limitandone la sezione stradale, lungo tutta l'area per il traffico di percorrenza locale;
- separare la viabilità per i flussi veicolari dei bus che transitano sul Viale così da renderla protetta ma non invasiva, comprese le stazioni di capolinea;
- conservare l'alberatura presente.

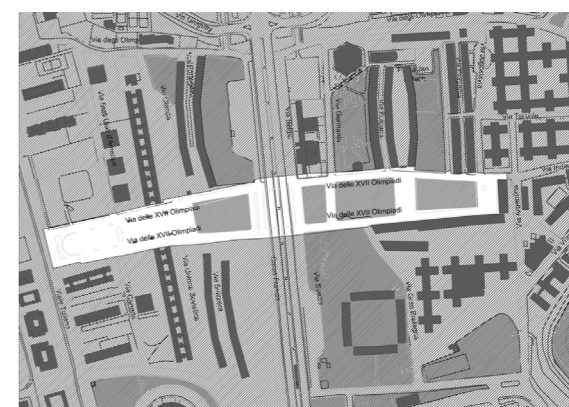
Costo stimato opera: € 1.680.050,00



Foto storica della borgata Campo Parioli prima della sua demolizione per la costruzione del Villaggio Olimpico



Foto di Via Gran Bretagna immersa nel verde



Area di intervento

Richieste dei due gradi di concorso:

Primo grado

In primo grado saranno richiesti due elaborati (formato A2 orizzontale) che dovranno raccontare la visione urbana suggerita per permettere la riconnessione longitudinale tra il quartiere Flaminio e il Villaggio Olimpico attraverso l'idea di un parco urbano lineare ma anche interessandosi degli attacchi che interessano le connessioni trasversali tra il sistema delle piazze del Villaggio Olimpico e il sistema di percorrenze nel verde fino al Parco della Musica:

Tavola 1:

- una planimetria in scala 1:2000, che comprenda l'area di intervento in cui studiare i principali punti di connessione tra il viale e l'impianto del Villaggio Olimpico (il sistema delle piazze, Grecia e Jan Palack, o quello delle arterie stradali come Via Gran Bretagna, Via Norvegia, Via Bulgaria, Via Germania, Via Austria), le eventuali pedonalizzazioni complete o parziali a rafforzare queste direttrici e l'indicazione di un nuovo programma funzionale in grado di riattivare l'appropriazione della popolazione degli spazi pubblici.

- un disegno prospettico (tecnica del fotomontaggio o collage, preferibile al render) che suggerisca l'atmosfera ricercata dal progetto con degli accenni alle nuove pavimentazioni, agli arredi urbani già esistenti e a quelli di progetto e al verde in rapporto con il contesto esistente.

Tavola 2:

- una relazione illustrata (max 4.000 battute) che, tramite categorie tematiche specifiche, espliciti le scelte fatte anche attraverso diagrammi, schemi, grafici.

Secondo grado

In secondo grado dovrà essere sviluppato un progetto pari a quello di fattibilità tecnico-economica; gli elaborati da presentare saranno quattro tavole formato A1 orizzontale in cui dovranno essere presentati:

-Tavola 1:

planimetria generale del progetto in scala 1:1000 e uno stralcio di planimetria in scala 1:500 con profili/sezioni, con indicate le aree pedonali, quelle a traffico limitato e quelle a traffico normale.

-Tavola 2:

stralci di pianta di dettaglio in scala 1:100 e/o 1:200 dell'area di intervento con il disegno del suolo nei punti più interessanti (disegno della pavimentazione, arredi urbani di progetto, dissuasori, attraversamenti pedonali, quote altimetriche).

-Tavola 3:

uno o più disegni prospettici in cui si apprezzino le scelte progettuali.

-Tavola 4:

alcuni dettagli costruttivi e/o particolari delle soluzioni adottate (alla scala di dettaglio ritenuta più indicata).

Oltre agli elaborati andrà presentata una relazione tecnico illustrativa (max 16.000 battute) che deve trattare questi argomenti:

- illustrazione delle ragioni della soluzione proposta e motivazione delle scelte urbanistico architettoniche del progetto;
- descrizione generale della soluzione progettuale dal punto di vista funzionale;
- descrizione del progetto dal punto di vista dell'inserimento nel contesto di riferimento e le relazioni con il tessuto circostante;
- descrizione dei criteri di progetto finalizzati alla mobilità sostenibile;
- accessibilità, utilizzo, facilità ed economicità di manutenzione e gestione delle soluzioni del progetto;
- indirizzi per la redazione del progetto definitivo;
- prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza in fase di cantiere per la stesura dei piani di sicurezza;
- relazione di massima sugli aspetti economico-finanziari del progetto.

Documentazione:

-Progetto Flaminio–Foro Italico:

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/partec-quart-scienza/puf.html>

-Carta della Qualità:

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg-adottato/prg-adottato-elaborati-gestionali/prg-adottato-g1.html>

-DELLA RICCIA, Ettore. Villaggio olimpico, quartiere di Roma. Roma: INCIS, 1960.



Layout tavola 1° grado



Layout tavola 2° grado

Alcuni *screenshot* del luogo (da Google Street View):

Foto dell'area da Viale Tiziano



Foto dell'area all'altezza di Via Olanda



Foto dell'area all'intersezione con il viadotto di Corso Francia





Foto dell'area nella parte delle aiuole all'altezza di Via Germania



Foto da Viale della XVI Olimpiade verso piazza Grecia



Foto dell'area verso l'edificio di testata di Via Argentina

LOTTO 2: Piazzale del Verano

CONFRONTO TEMPORALE



Foto attuale (Google Street View)



Foto del piazzale verso la Basilica di San Lorenzo (1890-1900)

Descrizione:

L'area del Piazzale del Verano oggi appare come un'area complessa in cui insistono un'arteria stradale importante come la consolare Via Tiburtina, l'ingresso al Cimitero Monumentale del Verano che comprende il complesso della Basilica di San Lorenzo, il disgregato tessuto dei manufatti dei laboratori dei "marmisti". Da una parte appare evidente che i manufatti monumentali e più antichi (basilica e cimitero) sono nati quando la città lì non esisteva ma era piena campagna, subito fuori le mura. Dall'altra parte oggi possiamo dire che ci troviamo davanti ad un enorme spazio vuoto che fa parte di un quartiere centrale come San Lorenzo e costituisce una sorta di cesura monumentale (si intende tutta l'area del cimitero) prima dei nuovi tessuti di espansione della città lungo la Tiburtina. L'area infatti fu da sempre un luogo di sepoltura tra cui si trovano le catacombe di Santa Ciriaca dove fu sepolto San Lorenzo, martire della chiesa cattolica, sulla cui tomba sorse la basilica e il convento che porta il suo nome. Il moderno cimitero fu istituito durante il regno napoleonico su progetto di Valadier tra il 1807 e il 1812. I lavori proseguirono anche dopo nei pontificati di Gregorio XVI e Paolo IX sotto la direzione di Virginio Vespignani, che è l'autore dell'ingresso al cimitero a tre fornic e dell'ampio quadriportico che segue. Gli ampliamenti del cimitero proseguirono anche dopo l'avvento di Roma capitale e fino agli anni sessanta con espropriazioni di terreni e aree limitrofe.

Obiettivi generali:

In accordo con le indicazioni contenute nell'ambito di valorizzazione C11 Verano – Via dei Rieti si riportano qui le indicazioni tratte dall'Allegato I delle Norme Tecniche di Attuazione del NPRG:

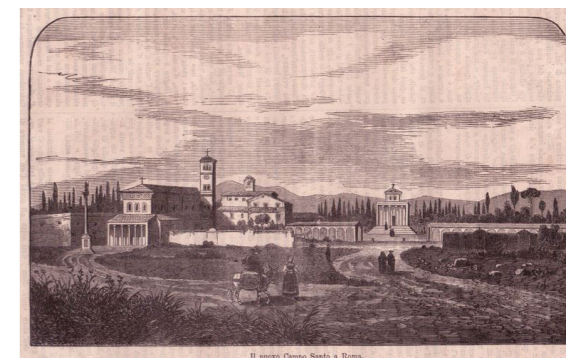
Descrizione: L'ambito interessa l'area compresa tra piazzale del Verano, via dei Rieti, Largo Passamonti e via del Verano ed è caratterizzato dalla presenza di un tessuto urbano fortemente degradato ed incompleto nella definizione della maglia viaria. Le attività artigianali legate alla presenza del Cimitero del Verano, quelle terziarie legate all'Università e quelle commerciali di deposito e stoccaggio, configurano l'assetto funzionale dell'area, unitamente ad una quota residenziale localizzata disordinatamente all'interno del costruito. La presenza della piazzale del Verano con l'ingresso monumentale al Cimitero, i residui di spazi verdi all'interno dell'area e la particolare conformazione del terreno rappresentano i principali riferimenti per l'azione di valorizzazione dell'intero ambito.

Obiettivi:

- a) Riconfigurazione e completamento del tessuto urbano tra via dei Rieti, via dei Volsci, via dei Sabelli, via dei Piceni, via del Verano e Largo Passamonti.
- b) Individuazione di tipologie edilizie residenziali compatibili con le attività artigianali tradizionali.
- c) Definizione di un viale urbano di collegamento tra Largo Passamonti e piazzale del Verano.
- d) Definizione del nodo di piazzale del Verano.
- e) Valorizzazione del sagrato della Basilica di S. Lorenzo e dell'ingresso monumentale al cimitero.
- f) Smontaggio e riconfigurazione dello svincolo di Largo Passamonti e riqualificazione delle aree verdi e di parcheggio.

A tal proposito sono tre le indicazioni progettuali prioritarie che devono caratterizzare il progetto di una nuova pavimentazione del piazzale:

-riconnettere il piazzale con il suo quartiere (San Lorenzo) tenendo presente il sistema delle sue strade e delle piazze (ad esempio si segnala la connessione tra il Piazzale del Verano e Piazza dei Sanniti attraverso Via dei Volsci) e/o delle aree già pedonalizzate (Piazza dell'Immacolata) o con le due aree verdi (Villa Mercede e il Parco Caduti 19 Luglio 1943) prevedendo una parte dell'area destinata a funzioni rivolte ai suoi residenti che preveda degli spazi dedicati che possano ospitare eventi, manifestazioni, aree tematiche (bimbi, anziani etc.);



Disegno del progetto di sistemazione di Virginio Vespignani



Foto di Piazza dell'Immacolata in una sera affollata di giovani



Area dell'intervento

- pedonalizzare l'intera area con nuove pavimentazioni lapidee, aree verdi/giardini, percorsi realizzati in terra stabilizzata, integrando le necessarie percorrenze carrabili con sistemi non invadenti e che prediligano il pedone al veicolo (dissuasori, assenza di salti di quote etc.);
- la possibilità di riconquistare il carattere "bucolico" che l'area possedeva nel passato attraverso un disegno di un nuovo "paesaggio" in cui i vecchi sistemi paesaggistici si possono integrare con dei nuovi.

Queste tre indicazioni devono tenere conto del contesto mettendo a sistema la fascia di rispetto dell'area su cui affacciano l'ingresso del cimitero e il sagrato della basilica, il bordo del tessuto dei manufatti dei laboratori dei marmisti, il confine forte e definito dell'asse stradale di Via Tiburtina. Prevedere anche (fuori budget) la nuova progettazione dei chioschi dei fiorai che ad oggi sono allocati in sistemazioni di fortuna.

A tal fine di seguito alcune **prescrizioni** da cui il progetto non potrà prescindere:

- la conservazione di tutte le alberature presenti che possono essere integrate con delle nuove.
- la pedonalizzazione dell'area con la previsione di una accessibilità carrabile in adiacenza all'area dei "marmisti" che permetta il carico e scarico merci, l'accesso all'ingresso carrabile al cimitero e la connessione con Via del Verano.
- la risistemazione delle aree parcheggio per i visitatori che però sia il meno possibile invasiva (ridurre il numero di posti auto) così da circoscrivere e proteggere le aree completamente pedonalizzate e/o con presenze arboreo/vegetali.

Costo stimato opera: € 1.462.650,00

Richieste dei due gradi di concorso:

Primo grado

In primo grado saranno richiesti due elaborati (formato A2 verticale) che dovranno raccontare la visione urbana suggerita per permettere la riconnessione del piazzale con il quartiere San Lorenzo, attraverso due disegni specifici:

Tavola 1:

- una planimetria in scala 1:2000, che comprenda il tessuto del quartiere San Lorenzo in cui studiare i principali punti di connessione tra il piazzale ed il quartiere (in particolar modo l'attraversamento di via Tiburtina e l'innesto di via dei Volsci, Piazza dei Sanniti e Piazza dell'Immacolata), e le eventuali pedonalizzazioni complete o parziali a rafforzare queste direttrici e indicando il nuovo programma funzionale in grado di riattivare l'appropriazione della popolazione degli spazi pubblici.
- un disegno prospettico (tecnica del fotomontaggio o collage, preferibile al render) che suggerisca l'atmosfera ricercata dal progetto con degli accenni alle nuove pavimentazioni, agli arredi urbani già esistenti e a quelli di progetto e al verde in rapporto con il contesto esistente.

Tavola 2:

- una relazione illustrata (max 4.000 battute) che, tramite categorie tematiche specifiche, espliciti le scelte fatte anche attraverso diagrammi, schemi, grafici.

Secondo grado

In secondo grado dovrà essere sviluppato un progetto pari a quello di fattibilità tecnico-economica; gli elaborati da presentare saranno quattro tavole formato A1 verticale in cui dovranno essere presentati:

-Tavola 1:

planimetria generale del progetto in scala 1:500 con profili/sezioni, con indicate le aree pedonali, quelle a traffico limitato e quelle a traffico normale.

Layout tavola 1° grado



Layout tavola 2° grado

-Tavola 2:

stralci di pianta di dettaglio in scala 1:100 dell'area di intervento con il disegno del suolo nei punti più interessanti (disegno della pavimentazione, arredi urbani di progetto, dissuasori, attraversamenti pedonali, quote altimetriche).

-Tavola 3:

uno o più disegni prospettici in cui si apprezzino le scelte progettuali

-Tavola 4:

alcuni dettagli costruttivi e/o particolari delle soluzioni adottate (alla scala di dettaglio ritenuta più indicata)

Oltre agli elaborati andrà presentata una relazione tecnico illustrativa (max 16.000 battute) che deve trattare questi argomenti:

- illustrazione delle ragioni della soluzione proposta e motivazione delle scelte urbanistico architettoniche del progetto;
- descrizione generale della soluzione progettuale dal punto di vista funzionale;
- descrizione del progetto dal punto di vista dell'inserimento nel contesto di riferimento e le relazioni con il tessuto circostante;
- descrizione dei criteri di progetto finalizzati alla mobilità sostenibile;
- accessibilità, utilizzo, facilità ed economicità di manutenzione e gestione delle soluzioni del progetto;
- indirizzi per la redazione del progetto definitivo;
- prime indicazioni e misure finalizzate alla tutela della salute e sicurezza in fase di cantiere per la stesura dei piani di sicurezza;
- relazione di massima sugli aspetti economico-finanziari del progetto.

Documentazione:

-Norme Tecniche d'Attuazione, NPRG, Roma Capitale: http://www.urbanistica.comune.roma.it/images/uo_urban/prg_vigente/prg_nta.pdf

-Progetto Urbano San Lorenzo, Roma Capitale:

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/partec-pu-san-lorenzo.html>

-PAZZAGLINI Marcello. *Il quartiere San Lorenzo a Roma: storia e recupero*, Roma: Gestedil, 1994.

Alcuni *screenshot* del luogo (da Google Street View):

Vertice del triangolo del Piazzale del Verano che confluisce su Via Tiburtina



Snodo dell'incrocio tra Via Tiburtina e Viale Regina Elena



Sagrato della Basilica di San Lorenzo e colonna di San Lorenzo





Ingresso monumentale del Cimitero



Alcuni banchi di rivenditori dei fiorai



L'imbocco di Via dei Volsci sul Piazzale

