

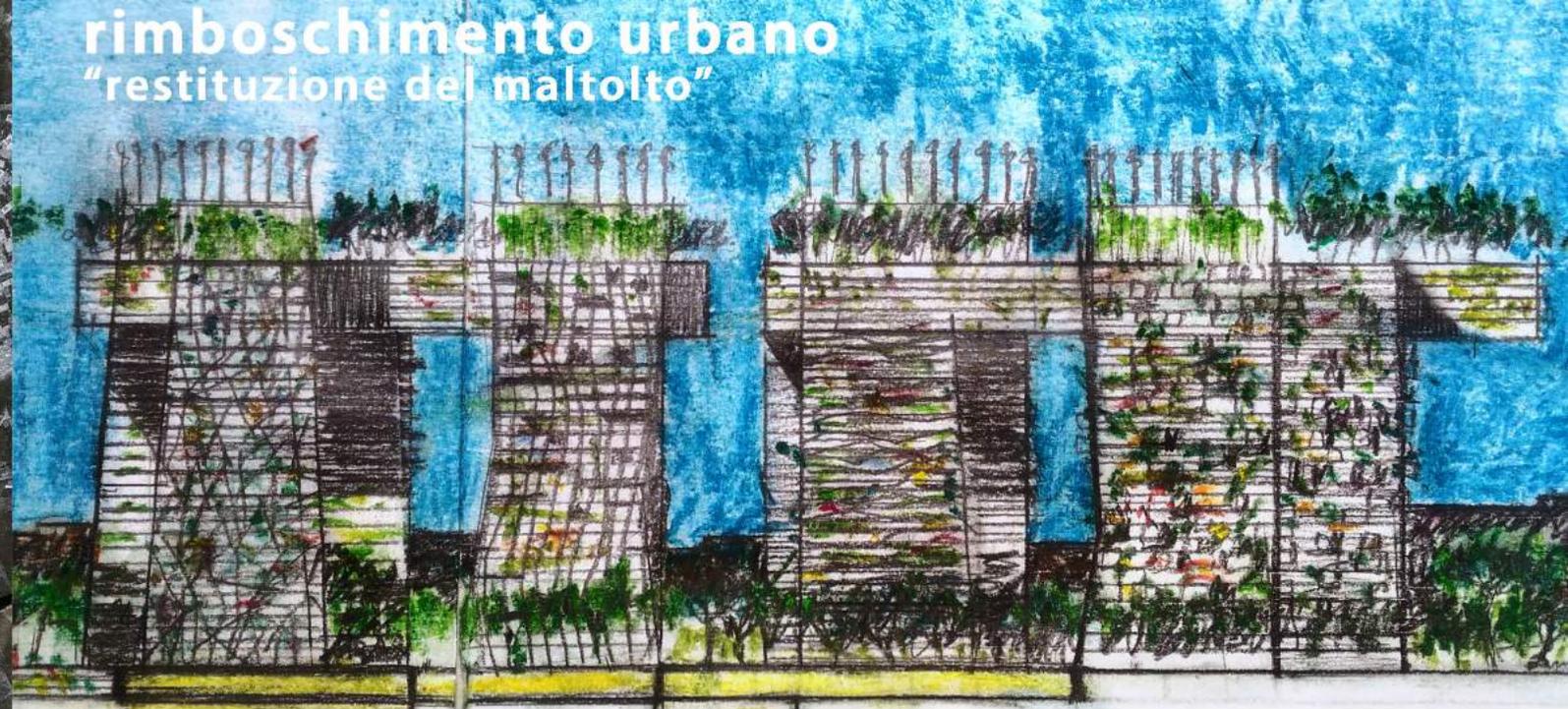


parco tiburtino

proposta di rigenerazione urbana



rimboschimento urbano "restituzione del moltiplo"



Tuttavia, vi sono elementi di particolare interesse e aree strategiche che offrono un potenziale sul territorio come la nuova stazione alta velocità Tiburtina, l'ex deposito ATAC, riconvertito in edifici residenziali, la nuova banca BNL Paribas, l'ospedale Sandro Pertini, e una vasta area verde su via dei Monti Tiburtini, oggi un' area che versa in un grave degrado e stato di abbandono.

Proprio la nuova stazione Tiburtina rappresenta un esempio di architettura contemporanea di alta qualità, trasformata in stazione dell'alta velocità. Una novità importante nel quartiere non solo dal punto di vista funzionale. Una presenza che trasforma il quartiere tiburtino in una vera e propria porta tra il nord e il sud del nostro paese e nello stesso tempo realizza un ponte pedonale commerciale che collega le due parti di città, un' idea ancora insufficiente, ma dalle grandi potenzialità. Come ormai sta avvenendo in diverse città europee, non ultima Milano, la promozione e il riuso delle aree ferroviarie sembra essere una strategia vincente per il ridisegno delle nostre città.

Il **bando di concorso** individua 3 differenti ambiti territoriali:

1. **VIA CUPA**, propaggine che si spinge nel cuore della città consolidata, fino a lambire il quartiere San Lorenzo, Bologna e la città universitaria;
2. **VIA GALLA PLACIDIA**, area in forte degrado e stato di abbandono, stretta tra il vallo ferroviario a ovest e l' autostrada A24 a sud;
3. **QUINTILIANI**, definita la "fermata nel nulla" che doveva far parte del disegno dello SDO di Pietralata (mai realizzato).



Il progetto nasce da una approfondita analisi dell'area e del tessuto urbano oggetto del concorso, prendendo atto di potenzialità inespresse, vuoti, aree dismesse, degrado ambientale e, più in generale, una bassa qualità architettonica. L'aspetto che più appare evidente dell'intera area di progetto è la presenza di una netta cesura che separa il quartiere Tiburtino con i quartieri centrali di Bologna e San Lorenzo: una cicatrice artificiale, profonda, rappresentata dal vallo ferroviario dell' area della stazione Tiburtina e, come se non bastasse, un dedalo di sopraelevate, rappresentata dalla tangenziale Est che ostacola qualsiasi relazione pedonale con il resto della città. A nord, a est e a sud l'area è delimitata da grandi arterie ad alto scorrimento veicolare che non offrono nel modo più assoluto una qualsiasi forma di connessione pedonale e di fatto isolano questo vasto brano di città.

INTRODUZIONE

Il progetto è ambizioso: legare insieme queste 3 diverse aree mettendole a sistema in un disegno organico e funzionale, partendo proprio dalla progettazione del vallo ferroviario che, insieme alle aree FS, giocherebbero un ruolo fondamentale per la rigenerazione non solo del quartiere Tiburtino ma di un territorio più vasto, offrendo un'opportunità unica per ricucirlo con la città consolidata.

È un'occasione da non perdere, un volano questo, capace di offrire nuovi scenari con aree disponibili all'interno di un tessuto edilizio consolidato per nuove funzioni nel quartiere Tiburtino e nella città stessa, senza invadere nuovo terreno vergine. Al contrario invece, bonificando quelle aree verdi, che oggi versano in totale stato di degrado e abbandono, si trasformano in un vero polmone verde per la città, recuperando aree agricole disponibili per orti urbani, bacini di recupero delle acque meteoriche in un ridisegno di un nuovo habitat urbano. Il progetto di rigenerazione urbana si sviluppa attraverso tre grandi macro temi:

- **Ricucitura del vallo ferroviario;**
- **"Cura del Verde"** come vero e proprio strumento di progettazione architettonica;
- **Mobilità Sostenibile**, che abbia come scopo, rendere fruibile ai cittadini il loro quartiere senza essere ostaggio dell'automobile.



AMBITI DI PROGETTO

- VIA CUPA
- VIA GALLA PLACIDIA
- QUINTILIANI

AMBITI DI POSSIBILE SVILUPPO

- 1 FERROVERDE
- 2 DURANTINI
- 3 MONTI TIBURTINI



LA RICUCITURA DEL VALLO FERROVIARIO

L'area della stazione Tiburtina rappresenta l'opportunità per immaginare la ricucitura del vallo ferroviario, che assume un valore prioritario e una partenza indispensabile, considerando il tema della rigenerazione urbana, radice fondante per legare insieme le 3 grandi aree oggetto del concorso di idee.

L'idea progettuale nasce quindi nell'immaginare dapprima la bonifica della tangenziale Est, riducendola ad una via di puro collegamento superficiale, dalla quale si innesta una copertura verde continua, un grande giardino verde urbano al di sopra dei binari dei treni, interrotto solamente in alcuni punti, portando quasi a filo la quota di collegamento tra i due quartieri Bologna e Tiburtino e spingendosi ad ovest fino all'area di Portonaccio-Galla Placidia. Le vie di via Lorenzo il Magnifico, via Michele di Lando e via Livorno, che dipartono da piazza Bologna, diventerebbero veri e propri boulevard ciclo-pedonali, che attraverserebbero il nuovo parco urbano **"FERROVERDE"**, dando vita ad una fitta rete di connessioni pedonali fino a raggiungere il cuore stesso del quartiere Tiburtino. Al suo interno la stazione Tiburtina si troverebbe sospesa a galleggiare sulla più vasta superficie a verde urbano di Roma **37,4 ha, in grado di assorbire 561t di CO2 /anno**, come baricentro funzionale dell'intera area. Un'area questa dove troverebbero spazio un esteso parco pubblico tematico con giardini, frutteti, viali ciclo-pedonali, specchi d'acqua, alberi ad alto fusto, spazi per l'arte contemporanea, la socialità e servizi per la comunità. Un'oasi pedonale che legherebbe indissolubilmente i due quartieri oggi divisi.



"FERROVERDE"

Al suo interno la stazione Tiburtina si troverebbe sospesa a galleggiare sulla più vasta superficie a verde urbano di Roma **37,4 ha, in grado di assorbire 561t di CO2 /anno**, come baricentro funzionale dell'intera area.



“un grande giardino verde urbano al di sopra dei binari dei treni”



Sul perimetro orientale dell'area, affacciati sul nuovo parco urbano, si potranno edificare alte densità con edifici di nuova generazione rispettosi dell'ambiente, immaginati come parte integrante del parco, capaci di accogliere veri e propri giardini pensili verticali, e contenere alla sommità un grande tetto giardino a restituzione del terreno edificato.

Nello skyline romano evocherebbe un'immagine romantica legata ad un passato storico ancora presente nelle nostre periferie, ricordo indelebile di una civiltà passata, una sorta di acquedotto romano rivisitato, che traccia un nuovo asse direzionale già embrionalmente presente con i nuovi uffici della BNL Paribas. Considerata la loro posizione strategica in prossimità della stazione alta velocità potranno ospitare con successo spazi per uffici e co-working, spazi commerciali ed un plesso scolastico come cuore dell'intero parco. A coronamento tra orti urbani, un grande bacino di raccolta delle acque meteoriche e il polmone verde di via dei Monti Tiburtini, troveranno spazio nuovi edifici residenziali che accoglieranno diverse tipologie abitative.

Il perimetro occidentale, quello che lambisce e confina con la città consolidata, si presenterà aperto grazie alla bonifica della tangenziale Est, mentre l'area prospiciente alla stazione alta velocità sarà la sede di una serie di spazi pubblici strategici per i due quartieri, con una biblioteca, uffici pubblici, ambulatori, e spazi di carattere commerciale. L'auspicabile bonifica del dedalo di sopraelevate della tangenziale Est, eccetto per alcuni tratti che potranno essere convertiti in parchi aerei di connessione, sarà occasione di una riprogettazione dell'intera area con un nuovo disegno della mobilità di superficie, compresi i Bus Terminal dell'Atac e delle linee extraurbane. All'interno del quale potrà trovare spazio un edificio ad alta densità, e grazie alla posizione strategica, potrà accogliere un grande albergo con diverse funzioni commerciali importanti per l'intera area, un elemento verticale di spicco che rappresenterà bene la porta di ingresso alla città, la nuova porta Tiburtina.

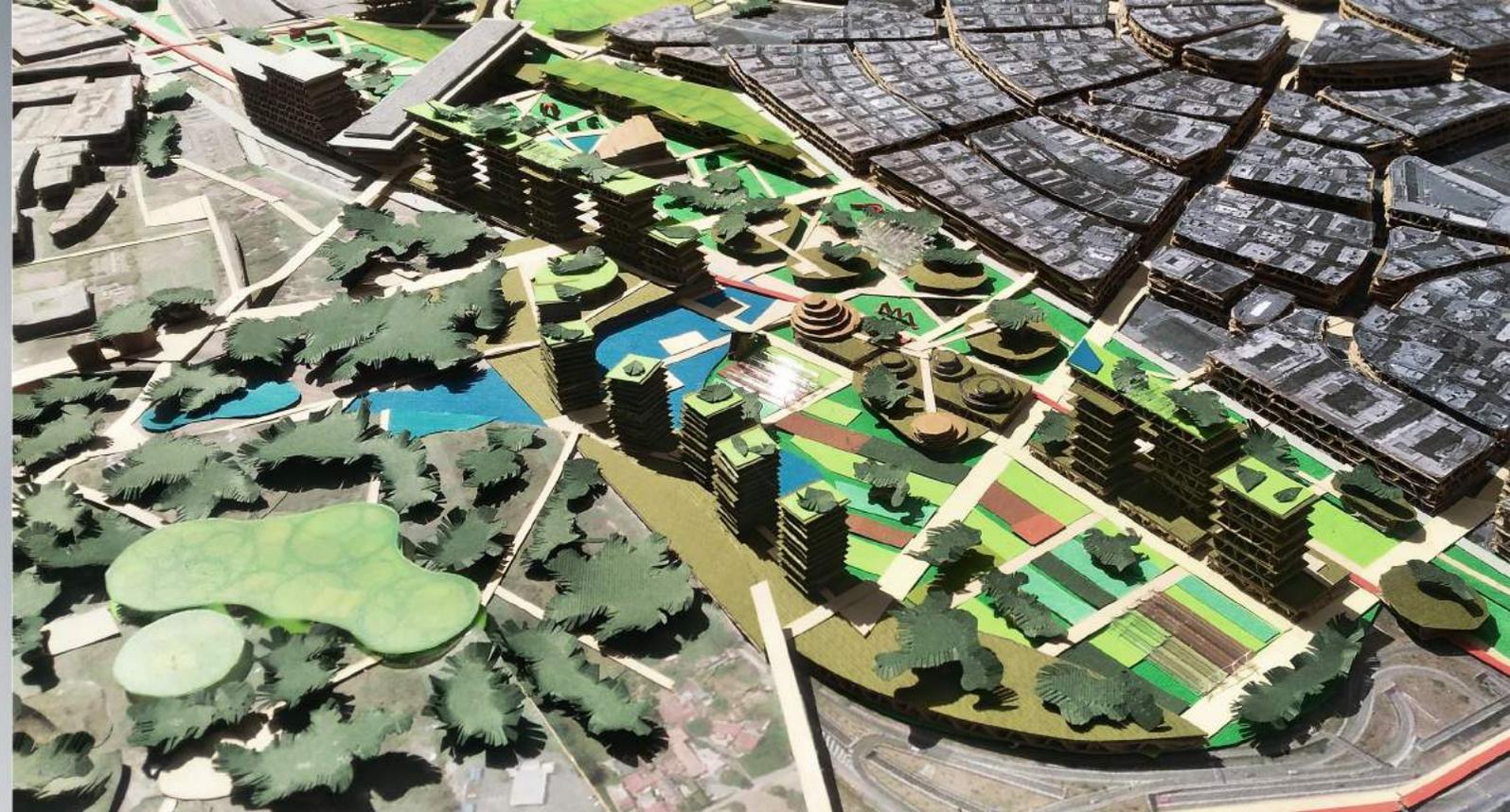




- RESIDENZIALE **R**
- UFFICI **U**
- COMMERCIALE **C**
- PLESSO SCOLASTICO **PS**
- HOTEL **H**
- SPAZI PUBBLICI **SP**
- ORTO BOTANICO **O**
- PARCHEGGI **P**
- TERMINAL BUS **B**
- COPERTURE FOTOVOLTAICHE **F**



“un esteso parco pubblico tematico con giardini, frutteti, viali ciclo-pedonali, specchi d’acqua, alberi ad alto fusto, spazi per l’arte contemporanea, la socialità e servizi per la comunità. Un’oasi pedonale che legherebbe indissolubilmente i due quartieri oggi divisi”



LA CURA DEL VERDE

In un’era in cui l’emergenza ambientale ha raggiunto un livello di criticità così alto, è opportuno immaginare una strategia alternativa vigorosa, rappresentata dall’ uso massiccio di aree verdi e di un’ architettura di nuova generazione capace di contenere questo elemento indispensabile nel determinare una vera cura al disastro ambientale, che le nostre città stanno provocando al nostro pianeta. Una cura questa che, insieme all’introduzione di una agricoltura urbana, al recupero delle acque meteoriche, all’uso di energie rinnovabili e al risparmio energetico, possa veramente realizzare il disegno di un nuovo ecosistema urbano e rappresentare una vera opportunità per uno sviluppo sostenibile della città.

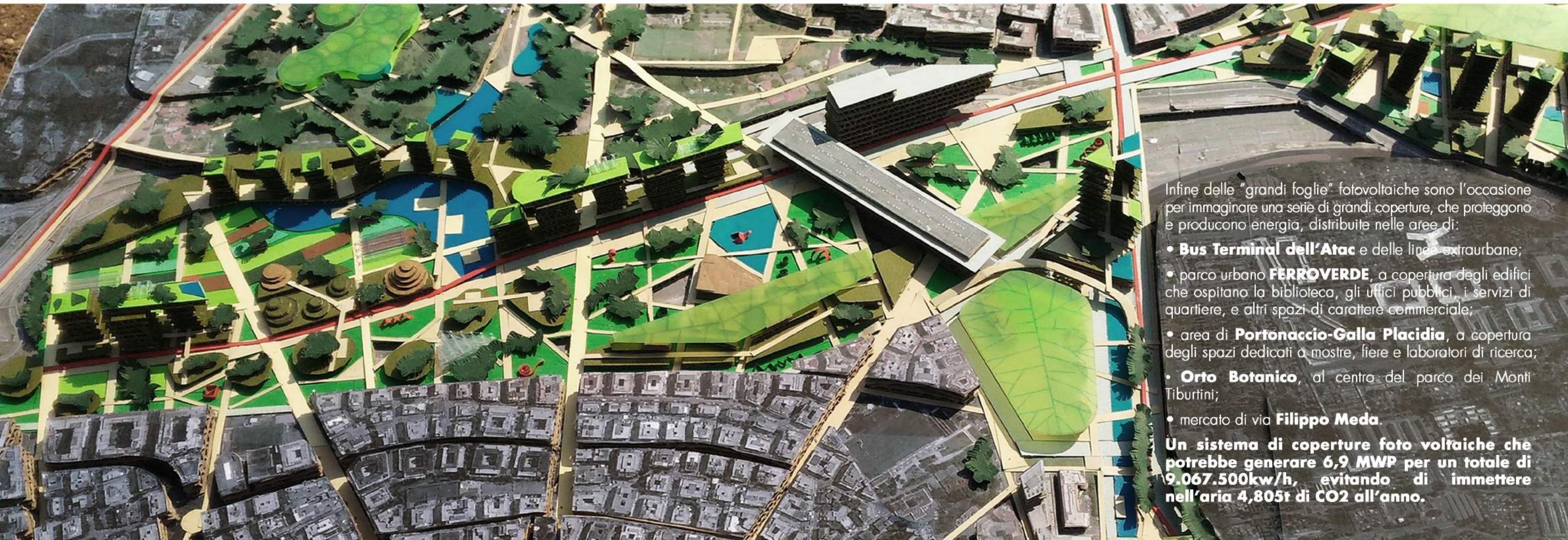
Un “rimboschimento urbano” dunque come matrice progettuale. Non solo attraverso la ridefinizione e la bonifica delle aree verdi esistenti, ma usando il verde come strumento architettonico vero e proprio, in orizzontale e in verticale. Una visione che fonde il nuovo costruito architettonico e le aree verdi in una unica idea di eco-parco urbano.

Si parte dall’ idea di coprire e ricucire il vallo ferroviario, dalla città consolidata alla periferica Quintiliani, attraverso un susseguirsi di tappeti verdi, aree pedonali, orti urbani e una serie di bacini idrici per la raccolta delle acque piovane, fino a fondersi con la bonifica del grande polmone verde di via dei Monti Tiburtini. All’interno del quale si potrebbe immaginare una grande serra capace di ospitare un orto botanico, vero e proprio laboratorio e attrazione turistica. In un alternarsi di sfumature di verde, le nuove aree residenziali di Quintiliani si fondono a quelle dello sport, realizzando così il più grande parco della zona est di Roma.

L'onda verde continua verso sud coprendo il vallo ferroviario di Portonaccio-Galla Placidia attraverso una collina verde artificiale ricca di nuove funzioni vitali per la città, cercando la fusione con la restante area verde della zona sud orientale. A beneficio anche di un processo di rivalutazione del patrimonio edilizio esistente, facendolo quasi apparire come isole immerse nel verde.

Un'idea di agricoltura innovativa a km 0 passa attraverso l'introduzione di orti urbani diffusi in aree appositamente bonificate o addirittura sui tetti giardini dei nuovi organismi architettonici, con l'uso di serre che possano produrre anche nei mesi invernali. La disponibilità di acqua necessaria sia per il verde, sia per l'agricoltura, ma anche per i nuovi edifici, potrà essere assicurata da bacini idrici diffusi di diversa grandezza, in grado di contenere circa **262.000mc di acqua** e di accogliere al suo interno una vasta biodiversità. **Le aree di verde urbano progettato, insieme alla grande copertura verde del vallo ferroviario FERROVERDE, ai giardini pensili, ai tetti giardino, e alla bonifica del parco di via dei Monti Tiburtini, costituiscono una superficie di circa 136ha, capace di assorbire 2.040t di anidride carbonica all'anno.**

Il risparmio energetico e l'uso di energie rinnovabili passa attraverso una progettazione attenta e innovativa mediante l'uso diffuso di terrazze, giardini pensili e coperture a tetto giardino per accogliere un verde rigoglioso sia in orizzontale che in verticale, con innumerevoli vantaggi di tipo ambientale. Il più importante è quello di ridurre drasticamente il fenomeno "isola di calore" che determina un microclima di diversi gradi superiore all'interno delle aree urbane rispetto alle circostanti zone periferiche. Il manto erboso e le piante infatti proteggono non solo dall'irraggiamento solare, ma anche dai grandi sbalzi di temperatura, contribuendo a garantire un microclima ideale con conseguente risparmio energetico.



Infine delle "grandi foglie" fotovoltaiche sono l'occasione per immaginare una serie di grandi coperture, che proteggono e producono energia, distribuite nelle aree di:

- **Bus Terminal dell'Atac** e delle linee extraurbane;
- parco urbano **FERROVERDE**, a copertura degli edifici che ospitano la biblioteca, gli uffici pubblici, i servizi di quartiere, e altri spazi di carattere commerciale;
- area di **Portonaccio-Galla Placidia**, a copertura degli spazi dedicati a mostre, fiere e laboratori di ricerca;
- **Orto Botanico**, al centro del parco dei Monti Tiburtini;
- mercato di via **Filippo Meda**.

Un sistema di coperture foto voltaiche che potrebbe generare 6,9 MWP per un totale di 9.067.500kw/h, evitando di immettere nell'aria 4,805t di CO2 all'anno.

MOBILITÀ

PERCORSI PEDONALI / CICLABILI

STRADE

TRASPORTO PUBBLICO

MINI METRO

M METRO



Il progetto di trasporto pubblico locale passa attraverso il ridisegno della via Tiburtina, come asse baricentrico dell'intera area di progetto a formare una dorsale est-ovest che collega gli estremi, dalla metro Pietralata all'area di via Cupa; mediante una rinnovata viabilità su gomma e l'inserimento di un sistema di trasporto pubblico elettrico, costeggiato da un viale ciclo-pedonale. Si innestano su questa dorsale, nuovi collegamenti con sistemi di mini metro, composti da navette elettriche che attraversano l'intera area di progetto da nord a sud. Il primo passa lungo il nuovo asse del **FERROVERDE**, da via dei Monti Tiburtini, intercettando la stazione Tiburtina e via Tiburtina, per concludersi poi nell'area di Portonaccio-Galla Placidia. L'altro è il collegamento tra l'ospedale Sandro Pertini, la stazione Quintiliani, intercettando il cuore della via Tiburtina, fino ad arrivare all'area di Portonaccio-Galla Placidia. Infine, un sistema anulare di trasporto elettrico, costeggiato anche esso da un viale ciclo-pedonale, implementa via dei Monti Tiburtini, via dei Fiorentini, lambendo il parco, e l'A24 fino a Portonaccio-Galla Placidia, raccordando l'intera griglia di trasporto urbano.

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

In un progetto di rigenerazione urbana, il tema della mobilità è uno degli aspetti centrali e complessi da affrontare. L'idea di un progetto del trasporto pubblico sostenibile si concretizza in una mobilità meccanizzata non invasiva che sposa bene il concetto di pedonalità diffusa dove spesso le due cose si fondono sullo stesso piano.

Il progetto si propone, attraverso la saldatura del nuovo parco tiburtino, come un nuovo sistema di mobilità urbana integrata attraverso un complesso piano di ciclo-pedonalità diffusa e l'introduzione di sistemi leggeri di mobilità meccanizzata di superficie, che permettano il collegamento delle varie aree di progetto.

L'ambito progettuale contiene la nuova stazione alta velocità Tiburtina, che rappresenta un fiore all'occhiello dell'intera infrastruttura ferroviaria romana. Attraverso questa stazione e le stazioni Quintiliani e Monti tiburtini si definisce una dorsale est-ovest di fondamentale importanza per l'intero quartiere e la sua relazione con il resto della città. Purtroppo però questa dorsale rimane periferica rispetto al baricentro dell'intera area. Rimane poi nevralgico il tema della relazione di superficie del quartiere con il resto della città, solo di fatto affidato alla via Tiburtina e perimetralmente alle arterie ad alto scorrimento di via dei Monti Tiburtini e dell'A24.

Altro difficile ostacolo è rappresentato dalla presenza della tangenziale Est e dei suoi innumerevoli snodi a più livelli. Barriere architettoniche difficilmente superabili.

La visione di una nuova idea di mobilità passa quindi attraverso tre temi fondamentali:

- Un innovativo e vigoroso progetto di trasporto pubblico locale che permetta un'alternativa valida agli spostamenti all'interno delle aree di progetto e di attraversamento della città.
- Il ridisegno del nodo intermodale del Bus Terminal, Atac e delle linee extra urbane.
- un nuovo disegno di una ciclo-pedonalità diffusa e capillare a favore di un più elevato standard di qualità della vita.

“un nuovo sistema di mobilità urbana integrata”





nuova porta
tiburtina
"nodo
intermodale
dei bus
terminal"

Il progetto del nodo intermodale dei Bus Terminal è strategicamente vitale per l'intera area della stazione Tiburtina, ed è vincolato all'importante bonifica dello svincolo della tangenziale Est, con il suo dedalo contorto di rampe. Attraverso la parziale demolizione di quest'ultime, non più necessarie, e mantenendo come parchi e giardini pensili di connessione alcuni loro frammenti, si recupera così lo spazio per accogliere i due bus terminal, appendici fondamentali della nuova stazione Tiburtina.

Infine, ma non ultimo per importanza, la progettazione di una ciclo-pedonalità diffusa e capillare insieme al progetto del verde, è la vera chiave di lettura che conclude la griglia della nuova mobilità urbana. E' infatti attraverso queste connessioni che si può dire di aver ottenuto lo scopo ultimo, quello di aver fuso e reso fruibili i due quartieri Bologna e Tiburtino, attraverso un'accessibilità nuova. Il ventaglio di vie che partono dal centro di piazza Bologna, si trasformerebbero in veri e propri assi ciclo-pedonali capaci di connettere a 180 gradi il centro della città consolidata con le nuove aree di progetto, da Viale delle Province a via Cupa; da via Lorenzo il Magnifico alla nuova stazione Tiburtina e ai Bus Terminal, fino ad attraversare il **FERROVERDE**, nuova centralità del quartiere e caratterizzato da una fitta rete di connessioni, ed intercettare via Tiburtina; da via Michele di Lando si raggiunge l'area Quintiliani, che si affaccia sul grande polmone verde di via dei Monti Tiburtini; da via Livorno si accede in modo diretto agli orti urbani e al grande bacino idrico, fino alle residenze che ne definiscono il perimetro.



"un arcipelago di isole verdi abitate"

VIA CUPA - NUOVA PORTA TIBURTINA

E' l'area di maggior pregio dal punto di vista della posizione, strategicamente situata a cavallo tra il quartiere San Lorenzo, Bologna e l'Università Sapienza di Roma, che penetra più affondo nel tessuto edilizio urbano consolidato dell'intero ambito progettuale. Collegata alla stazione Tiburtina e al **FERROVERDE**, attraverso un nuovo disegno della mobilità e della pedonalità, che la lega bene alla nuova porta Tiburtina, risulta essere un ambito pregiato per accogliere funzioni urbane vibranti e vitali.

Si presenta come un "arcipelago di isole" immerse nel verde che accolgono al suo interno varie funzioni commerciali: negozi, ristoranti, caffetterie, laboratori artigianali e spazi di co-working, affacciati su un ambito totalmente pedonale ricco di verde, alberi ad alto fusto e specchi d'acqua, risultato questo ultimo di una raccolta naturale delle acque meteoriche.



ANALISI DI FATTIBILITA' ECONOMICA DI MASSIMA

Sono stati individuati cinque macro interventi, coincidenti con altrettanti ambiti omogenei e funzionalmente coerenti e compiuti:

- **VIA CUPA - NUOVA PORTA TIBURTINA;**
- **GALLA PLACIDIA;**
- **QUINTILIANI;**
- **FERROVERDE;**
- **DURANTINI;**
- **MONTI TIBURTINI.**

Si propone un **metodo sintetico** coerente con il livello di progettualità della proposta. Tale metodo, con gli opportuni adattamenti relativi alla specifica vocazione di ogni singolo ambito, è estendibile ed adottabile per ognuno dei macro interventi proposti.

Al di sopra delle isole si trovano ampi giardini semi-privati, dove la vegetazione sarà densa e rigogliosa, grazie alla presenza di un solaio capace di contenere un manto erboso intensivo e calpestabile, e supportare alberi anche ad alto fusto in speciali contenitori. Immerse in questo verde, torri residenziali di varia altezza, tra i 6 e i 12 piani, potranno accogliere diverse tipologie residenziali (studentato, residenze per giovani coppie e per professionisti) insieme a tipologie rivolte al mercato comune e abitazioni di pregio. Edifici verdi capaci di ospitare veri e propri giardini pensili verticali, grazie a soluzioni tipologiche e tecnologiche innovative che danno la possibilità di accogliere in facciata piantumazioni di varie grandezze ed essenze diverse a formare un ecosistema urbano, una soluzione architettonica che permette di ottenere diversi vantaggi dal punto di vista ambientale e del risparmio energetico.





Individuate le funzioni previste, si è proceduto ad una valutazione dei costi e dei valori attesi.

Nei **COSTI DEGLI INVESTIMENTI PRIVATI** sono stati considerati:

- **costo di acquisizione delle aree**, identificato come il probabile valore di mercato conseguente al valore di trasformazione;
- **costi di demolizione e bonifica**, considerato che le aree interessate sono prevalentemente aree dismesse o parzialmente dismesse, con destinazione artigianale e industriale, quindi, presumibilmente con alti costi di ripristino ambientale;
- **costi di costruzione**, differenziati in base alle macro categorie funzionali, comprensivi di spese tecniche e oneri finanziari;
- **oneri urbanistici** generati dagli investimenti privati.

Nei **COSTI DELLE OPERE PUBBLICHE** sono stati considerati i costi necessari alla realizzazione dei tre principali interventi previsti:

- **costo di trasformazione del tratto di via Tiburtina** interessato dall'ambito proposto;
- **costo di trasformazione del Terminal ATAC;**
- **costo di trasformazione del Terminal bus extraurbani.**

Inoltre sono state considerate le economie derivate dalla riduzione dei costi di demolizione della tangenziale Est. A garanzia della realizzazione delle opere pubbliche, indispensabili all'integrità del progetto di riqualificazione dell'intera area, si è cercato l'equilibrio fra l'ammontare degli **oneri urbanistici** derivati dagli investimenti privati e l'ammontare dei **costi** delle stesse opere pubbliche, da questi interamente coperti.

Infine, sono stati calcolati i **VALORI** relativi agli **INVESTIMENTI PRIVATI**: in particolare per quanto riguarda le destinazioni residenziali, ma in parte anche quelle alberghiere, pur avendo considerato la presenza di diverse fasce economiche, è stato preso in considerazione un unico valore medio.

La differenza tra il costo totale degli investimenti privati e il valore totale degli stessi investimenti costituisce il **marginale lordo** dell'intervento.

COSTI				
INVESTIMENTI PRIVATI	U.M.	QUANTITA'	COSTO UNITARIO	COSTO TOTALE
COSTI DI ACQUISIZIONE DELLE AREE PRIVATE	MQ	45000,00	€ 4.500,00	€ 202.500.000,00
COSTI DI DEMOLIZIONE E BONIFICA	MC	180000,00	€ 80,00	€ 14.400.000,00
COSTI DI COSTRUZIONE:				
RESIDENZIALE	MQ	65000,00	€ 1.500,00	€ 97.500.000,00
COMMERCIALE	MQ	54000,00	€ 1.200,00	€ 64.800.000,00
ALBERGHIERO	camera	700,00	€ 90.000,00	€ 63.000.000,00
PARCHEGGI	MQ	49000,00	€ 600,00	€ 29.400.000,00
ONERI URBANISTICI	-	-	-	€ 48.100.000,00
TOTALE COSTO INVESTIMENTI PRIVATI				€ 519.700.000,00
OPERE PUBBLICHE	U.M.	QUANTITA'	COSTO UNITARIO	COSTO TOTALE
VIA TIBURTINA	MQ	28000,00	€ 190,00	€ 5.320.000,00
TERMINAL ATAC	MQ	7000,00	€ 1.100,00	€ 7.700.000,00
TERMINAL BUS EXTRAURBANI	MQ	33400,00	€ 1.200,00	€ 40.080.000,00
ECONOMIE DA DEMOLIZIONE TANGENZIALE	-	-	-	-€ 5.000.000,00
TOTALE COSTO OPERE PUBBLICHE				€ 48.100.000,00
VALORI				
INVESTIMENTI PRIVATI	U.M.	QUANTITA'	COSTO UNITARIO	COSTO TOTALE
RESIDENZIALE	MQ	65000,00	€ 4.900,00	€ 318.500.000,00
COMMERCIALE	MQ	54000,00	€ 3.600,00	€ 194.400.000,00
ALBERGHIERO	camera	700,00	€ 190.000,00	€ 133.000.000,00
PARCHEGGI	MQ	49000,00	€ 1.800,00	€ 88.200.000,00
TOTALE VALORE INVESTIMENTI PRIVATI				€ 734.100.000,00

VIA GALLA PLACIDIA

È l'ambito più vasto delle aree oggetto del concorso. Un' area di edifici dismessi o poco usati e in forte degrado e abbandono, che potenzialmente potrebbero però generare nuove opportunità non solo per il quartiere Tiburtino, ma per l'intera città. L'area è posizionata sull'asse della stazione Tiburtina, che corre fino all' intersezione con l'A24. Gode di una posizione di assoluto privilegio che rende quest'ambito candidato ad accogliere una funzione strategica: un nuovo Campus Universitario, per sopperire alla cronica mancanza di adeguati spazi degli atenei presenti nella città. Dotato di laboratori per la ricerca scientifica, aule per la didattica, auditorium, spazi per fiere e mostre, palestre, piscine e un mix commerciale di negozi e laboratori artigianali con parcheggi interrati dedicati, e che comprenda un co-housing capace di offrire diverse tipologie di residenze, dallo studentato alle case per il mercato libero.

Il progetto si presenta come una grande collina verde attraversata, da nord a sud, da un asse ciclo-pedonale e da un sistema di mobilità elettrico che la collega in modo diretto alla stazione Tiburtina, fino a concludersi nel nodo intermodale della porta Est, rappresentata da un grande hotel dotato di varie attività commerciali. A ovest continua la copertura verde che ricuce il vallo ferroviario, naturale estensione del **FERROVERDE**, per fondersi a est con il verde di Galla Placidia.





- RESIDENZIALE **R**
- COMMERCIALE **C**
- CAMPUS UNIVERSITARIO **CU**
- HOTEL **H**
- COPERTURE FOTOVOLTAICHE **F**



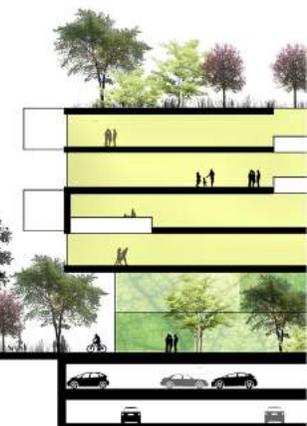
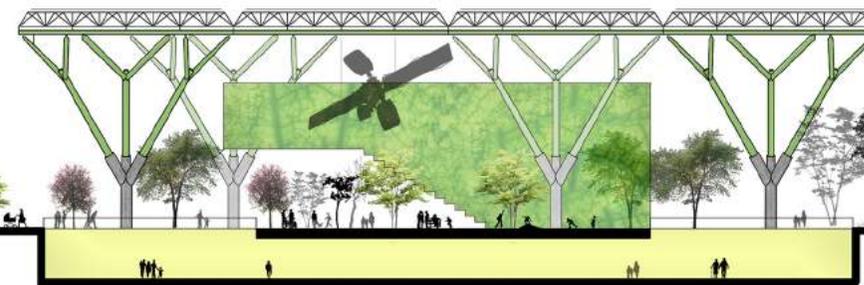
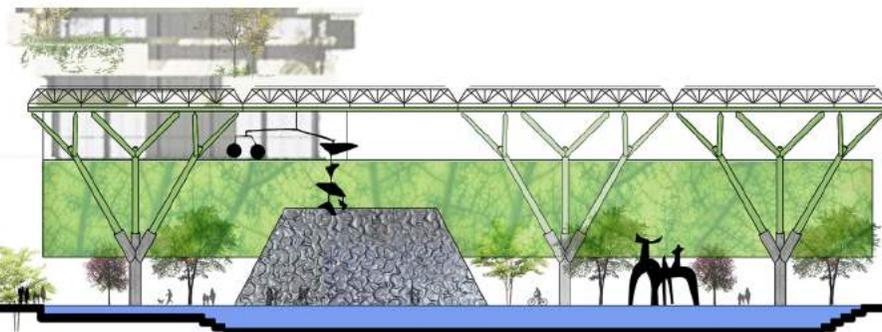
“uso del verde come strumento architettonico, in orizzontale e in verticale”

Un sistema di viali pedonali attraversa da est a ovest, scavando come fiumi, la collina artificiale, dove le facciate degli edifici si presentano come veri e propri giardini verticali dotati di una pelle esterna capace di contenere una vasta gamma di essenze arboree. Aule didattiche sono disseminate nel verde a diretto contatto con un nuovo ecosistema.

I fulcri del campus sono rappresentati da piazze pulsanti aperte, con edifici che degradano verso il basso a formare gradinate verdi che si fondono con specchi d'acqua, capaci di generare un ecosistema acquatico e di biodiversità.



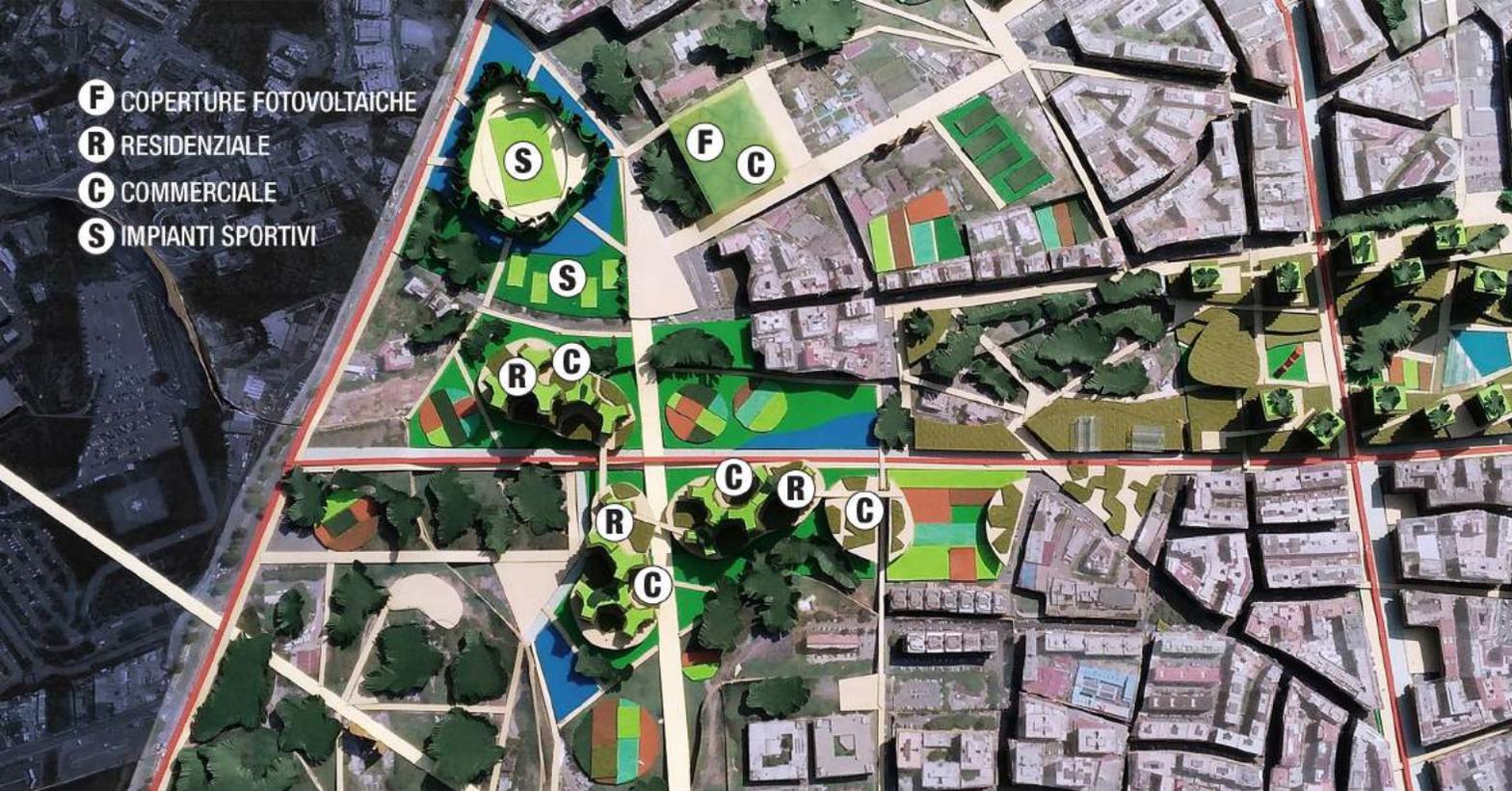
Al centro della collina artificiale due grandi coperture fotovoltaiche, capaci di fornire energia assicurandone una buona parte del fabbisogno dell'intero organismo architettonico. Al di sotto della copertura semitrasparente si trovano protette aule speciali per didattica e laboratori di ricerca, convegni, fiere, mostre, anch'essi immersi nel verde e che si bagnano in specchi d'acqua artificiali, risultato, anche questo, di un recupero attento delle acque meteoriche.





“Concepito come parte di un organismo architettonico complesso multipiano, si espande in tutte le direzioni in ampi giardini pensili collegati tra loro da ponti aerei, in un’ idea di vero e proprio parco interamente fruibile, dove gli spazi interni si affacciano degradando dolcemente verso il verde a est e increspandosi invece con alte torri residenziali sino a 20 piani verso la città”

- F** COPERTURE FOTOVOLTAICHE
- R** RESIDENZIALE
- C** COMMERCIALE
- S** IMPIANTI SPORTIVI



QUINTILIANI

L'ambito si presenta come una vasta area verde con presenze al suo interno di discutibile legittimità che la rendono oggi difficilmente fruibile. Un' area non ben definita se non dalla presenza della fermata della metro Quintiliani, che la rende quindi ben collegata al sistema metropolitano di Roma. L'area, posizionata all'intersezione di un importante nodo strategico tra via delle Cave di Pietralata e la fermata Quintiliani, si presenta adatta per un nuovo insediamento residenziale.

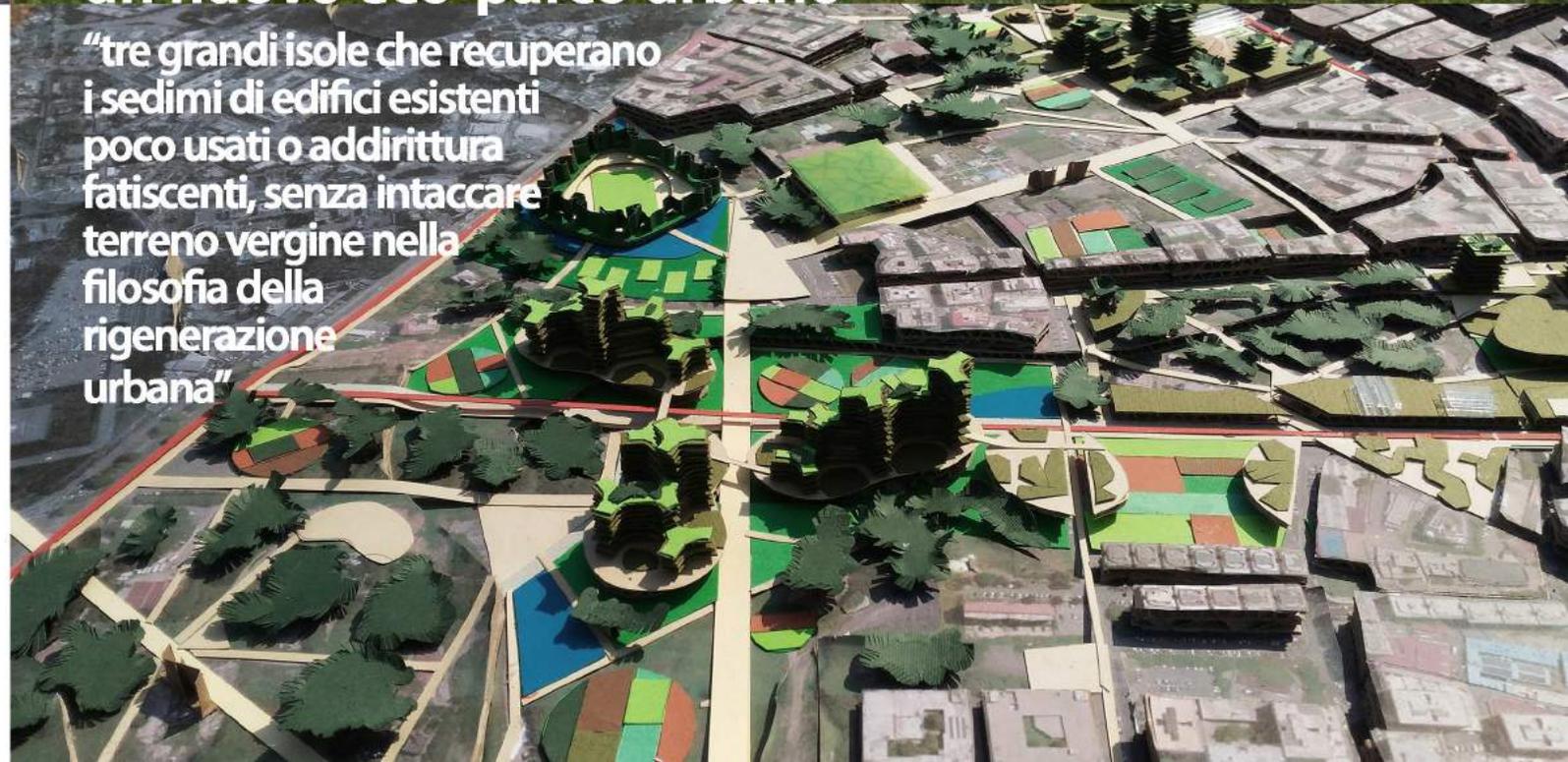
A ovest viene ancorata alla città consolidata attraverso un boulevard ciclo-pedonale fino a raggiungere piazza Bologna, e intercettando un altro importante asse pedonale che collega la stazione Tiburtina all'ospedale Sandro Pertini. A sud è legata a via delle Cave di Pietralata, rafforzata dalla presenza di un collegamento ciclo-pedonale e di un sistema di navette elettriche che collegano la nuova area residenziale al cuore stesso del quartiere Tiburtino.

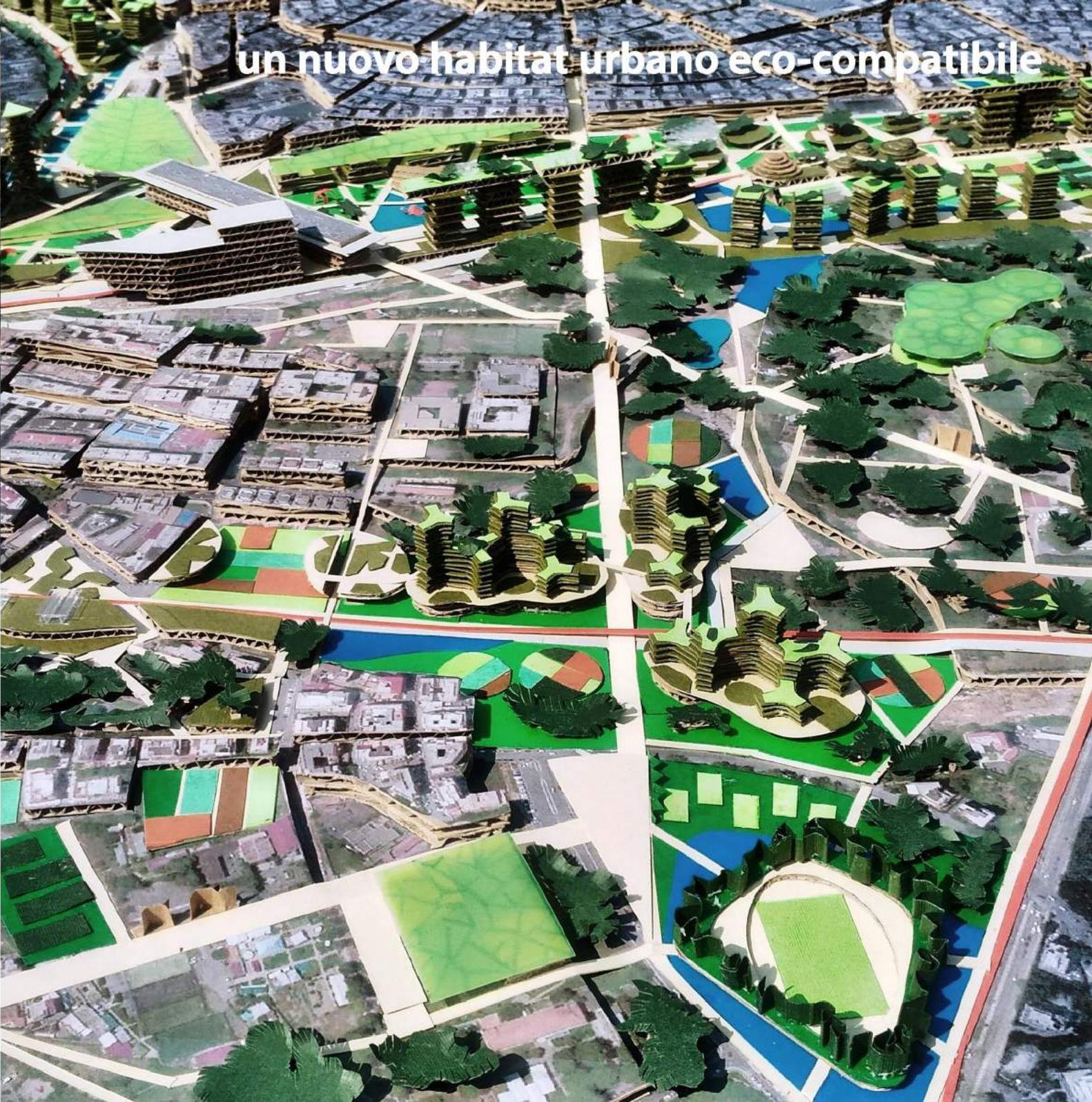
Infine a est il boulevard si conclude nell'area dedicata allo sport di via dei Durantini, che prevede la realizzazione di un plesso sportivo con campo da calcio, atletica, tennis e calcietto che va a completare una area dove già sono presenti realtà sportive.



un nuovo eco-parco urbano

“tre grandi isole che recuperano i sedimi di edifici esistenti poco usati o addirittura fatiscenti, senza intaccare terreno vergine nella filosofia della rigenerazione urbana”



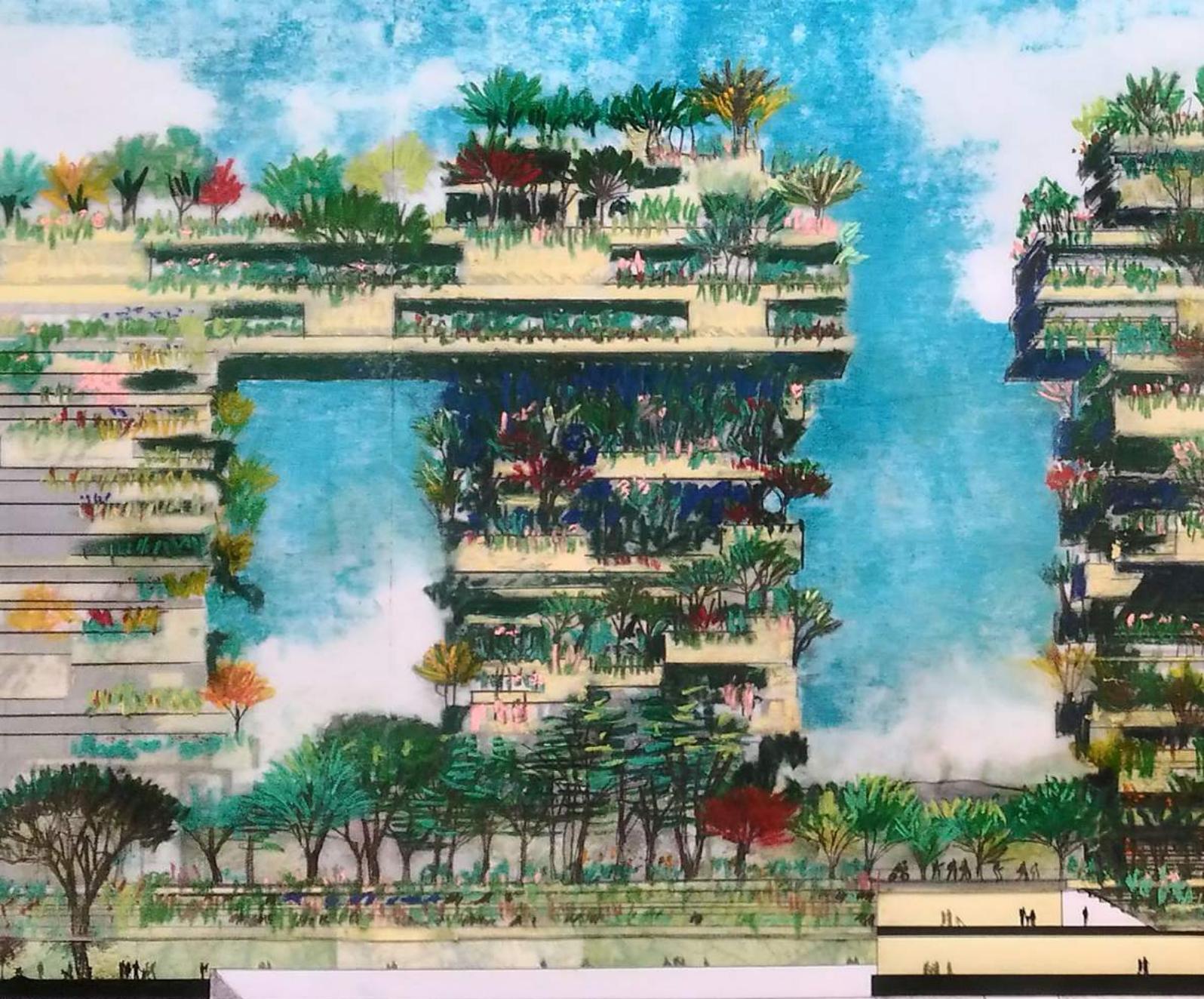


Il progetto si articola nel disegno di tre grandi isole che recuperano sedimi di edifici esistenti poco usati o addirittura fatiscenti senza intaccare terreno vergine, nella filosofia della rigenerazione urbana.

Le isole immerse nel verde ospitano al loro interno laboratori e spazi commerciali di vario tipo, al di sopra delle quali, generosi giardini pensili accolgono nuclei residenziali che si diramano, dalle diverse tipologie: social-housing, residenziale convenzionato, abitazioni per anziani e residenziale di libero mercato, in una varietà di dimensioni capace di accontentare le più svariate categorie di utenza.

Terrazze pensili, capaci di supportare essenze arboree di diversa grandezza e natura, attraverso una innovativa tipologia residenziale mettono in primo piano l'uso intensivo del verde come strategia progettuale di eco-sostenibilità, migliorando le performance di risparmio energetico, recuperando le acque meteoriche e contribuendo alla riduzione di emissioni di CO2 nell'aria.

Adiacenti alle residenze e immersi nel verde, gli orti urbani rappresentano un'opportunità reale di ripensare ad un'agricoltura locale e ad una revisione del nostro stile di vita. Un volano questo capace di avviare un processo di bonifica dell'intera area verde di via dei Monti Tiburtini per trasformarlo in un vero polmone verde disponibile e fruibile a tutti, all'interno del quale un grande orto botanico, un laboratorio di ricerca applicata, potrebbe trasformarsi in un magnete importante per l'intera area.



VALERIO
CRUCIANI
architects

URBAN-GAP

Via Arturo Calza, 8
Roma 00157
cell +39 349.8368815
arch.valerio.cruciani@gmail.com
www.urban-gap.com