

ar

ARCHITETTI
ROMA

N° 113
OTTOBRE 2015
EURO 10,00

RETI

Poste italiane spa Spedizione in a.p. 70% - DCB Roma



Consiglio dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Roma e Provincia
 (in carica per il quadriennio 2013-2017)

Presidente

Livio Sacchi

Vice Presidente

Alessandro Ridolfi

Segretario

Luisa Mutti

Tesoriere

Fabrizio Pistolesi

Consiglieri

Gianni Ascarelli, Andrea Bruschi, Orazio Campo, Eliana Cangelli, Patrizia Colletta, Alfonso Giancotti, Aldo Olivo, Daniela Proietti, Paola Ricciardi, Virginia Rossini, Giorgio Maria Tamburini

Direttore Responsabile

Livio Sacchi

Direttore Editoriale

Eliana Cangelli

Comitato Editoriale

Gianni Ascarelli, Andrea Bruschi, Eliana Cangelli, Alfonso Giancotti, Nicola Leonardi, Alessandro Ridolfi, Livio Sacchi

Proprietà della Testata Editoriale e Editore

Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori di Roma e Provincia

Progetto Grafico Editoriale, Redazione e Servizi Editoriali

Centauro Srl
 Via del Pratello, 8
 40122 Bologna - Italia
 T +39 051 227634
 F +39 051 220099
 E magazine.ar@centauro.it | graphic.ar@centauro.it

Grafica e Impaginazione

Gianfranco Cesari

Redazione

Valentina Fini, Emanuela Giampaoli, Ilaria Mazzanti, Francesco Pagliari, Luca Puggioli, Caterina Testa, Carlotta Zucchini

Hanno contribuito ad AR 113

Livio Sacchi, Eliana Cangelli, Gianni Ascarelli, Andrea Bruschi, Alfonso Giancotti, Nicola Leonardi, Alessandro Ridolfi, Emanuela Giampaoli, Valentina Fini, Ilaria Mazzanti, Francesco Pagliari, Luca Puggioli, Caterina Testa, Carlotta Zucchini, Gianfranco Cesari, Carlo Ratti, Adam Greenfield, Roberto Cassetti, Benedetta Gargiulo Morelli, Valina Geropanta, Miranda Zamboni, Simona La Cognata, Ravi Lopes Calamita, Pep Wennberg, Federico Parolotto, Francesca Arcuri, Mauro Annunziato, Patrizia Colletta, Oscar Rodriguez Maradiaga, Pier Luigi Luisi, Massimo Pica Ciamarra, Paolo Rotelli, Herman Hertzberger, Marco Scarpinato, King Roselli Architetti, 5+1 AA, modostudio, OSA Architettura e paesaggio, Andrea Giunti, Marta Del Campo, Alessandra Scalone, bianchivenetoarchitetti, Maurizio Costanzi, Valerio Biagiola, a4impresacreativa, Aldo Canepone, Andrea Rossetti, LAD Laboratorio di Architettura e Design, AZMPL, Collaborative Architecture Makers, Lorenzo Valla, Giorgio Della Longa, Mario Capellari, LAND Srl.

In particolare la Redazione ha curato:

“Le reti a Roma”, Valentina Fini
 “Verso il Giubileo”, Ilaria Mazzanti
 “Le reti fuori Roma”, “Gestione dei rifiuti in Italia e in Europa” e “In cammino verso l’obiettivo smart”, Luca Puggioli
 “Grandi eventi” e “Il caso di Amsterdam”, Caterina Testa
 Sezione Architettura, Francesco Pagliari e Caterina Testa
 Sezione Interviste, Emanuela Giampaoli
 Sezione Rassegna, Ilaria Mazzanti e Luca Puggioli

Mappe della sezione architettura:
 © 2013 Google Inc. Tutti i diritti riservati

Stampa

Conti Tipocolor Spa

Distribuzione agli Architetti iscritti all’Albo di Roma e Provincia, ai Consigli degli Ordini provinciali degli Architetti e degli Ingegneri d’Italia, ai Consigli Nazionali degli Ingegneri e degli Architetti, agli Enti e Amministrazioni interessati.

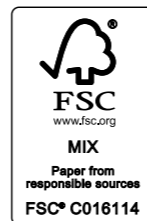
Gli articoli e le note firmate esprimono solo l’opinione dell’autore e non impegnano l’Ordine né la Redazione del periodico

Pubblicità

Centauro Srl tramite:

Agicom Srl
 T +39 06 9078285
 F +39 06 9079256

Spedizione in a.p. 70% - DCB Roma
 Aut. Trib. Civ. Roma n. 11592
 Del 26 maggio 1967
 Tiratura: 18.000 copie
 Chiuso in tipografia Ottobre 2015
 ISSN 0392-2014



18	Editoriale Livio Sacchi	72	Grandi eventi
20	Introduzione Eliana Cangelli	78	Il caso di Amsterdam
22	Le reti a Roma	82	Accendi la mente: connessi alla città
26	Carlo Ratti: Una cittadinanza sensibile per una città sensibile	86	Architettura
28	Adam Greenfield: Nuove tecnologie per la mobilità	88	Complesso Scolastico Integrato - Scuola Raffaello Herman Hertzberger+Marco Scarpinato
30	Oltre la sostenibilità	92	Ex caserma Ferdinando di Savoia 5+1 AA
34	Verso il Giubileo	96	Palazzo Montemartini - Luxury Hotel King Roselli Architetti
38	La nuova idea di città	100	Fondazione Elisabeth e Helmut Uhl modostudio
44	Massimina al massimo	104	Villa unifamiliare in Basilicata OSA Architettura e paesaggio
48	Progetto di ri-naturalizzazione del Comune di Guidonia	108	10 anni di architettura
52	Le reti fuori Roma	120	Notizie
54	Reti sottili	120	LAND25+1 Omaggio al paesaggio italiano Una esposizione dedicata ai 25 anni del gruppo LAND
58	Smart cities per la rigenerazione urbana	122	Rassegna
62	La gestione dei rifiuti in Italia e in Europa		
68	In cammino verso l’obiettivo <i>smart</i>		

Foto di copertina:
 © Jody Sticca / flickr.com



MASSIMINA AL MASSIMO

AZIONI E STRATEGIE DI RIGENERAZIONE URBANA PER UN QUARTIERE ROMANO EXTRA GRA



A fianco, da sinistra a destra: veduta aerea del quartiere allo stato attuale e veduta aerea delle azioni puntuali d'intervento
In alto: un aspetto della campagna urbanizzata di Massimina

di **Andrea Bruschi**

Fra febbraio e maggio 2015 Roma Capitale - Assessorato alla Trasformazione Urbana - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Risorse per Roma S.p.A. - Ufficio di Scopo per l'Agenda Urbana di Roma Capitale, Roma Capitale - Agenzia per la Mobilità, Municipio Roma XII, ENEA - Unità tecnica tecnologie avanzate per l'energia e l'industria, Laboratorio Labgov della Luiss e Seci Real Estate hanno formato un gruppo di lavoro multidisciplinare per partecipare al Bando europeo "Call SCC-01-2015 Smart Cities and Communities solutions integrating energy, transport, ICT sectors through lighthouse (large scale demonstration - first of the kind) projects". Scopo di questa call era la proposta di *lighthouse projects*, progetti pilota orientati alla risoluzione di problematiche di mobilità urbana e all'efficientamento energetico del patrimonio abitativo mediante azioni di progettazione partecipata. Il bando indicava come requisito fondamentale un approccio *smart* alle soluzioni previste sul territorio e alla revisione energetica degli edifici.

La proposta ha preso spunto da quanto emerso dalla Conferenza Urbanistica del Municipio XIII per quanto

riguarda l'area di Massimina, un quartiere extra G.R.A. presso il quale è in corso la realizzazione di una delle nuove Centralità urbane previste del Piano Regolatore.

Il quartiere di Massimina è sorto in larga misura in maniera spontanea fra gli anni Sessanta e oggi. L'agglomerato rappresenta un caso tipico di gran parte della periferia romana sospesa fra città e campagna e conserva tutti i caratteri tipici delle conurbazioni sviluppatesi fuori Piano che costellano la corona urbanizzata della metropoli romana: una crescita edilizia disordinata e caotica in seguito alla lottizzazione minuta di aree agricole, una densità edilizia media piuttosto bassa con mantenimento di una elevata percentuale di spazi aperti a rischio di degrado, una limitata o insufficiente dotazione di spazi e servizi pubblici, una rete viaria principale di sezione esigua o a fondo cieco, l'assenza di un circuito viabilistico fluido. Per queste ragioni Massimina rappresenta un'area campione esemplare per la sperimentazione di azioni di rigenerazione urbana esportabili all'intera corona periurbana di Roma.

Massimina si è sviluppata a ridosso della via Aurelia, prima sul crinale di via del Casale Lumbroso e in seguito su quello di via della Massimilla. Il quartiere è diviso in due parti tra loro poco comunicanti a causa di un sistema

viario composto prevalentemente da percorsi a fondo cieco e da un andamento orografico con forti dislivelli. I due percorsi di crinale sono separati da altimetrie piuttosto ripide, confluenti in una valle percorsa da un fosso, rimasta in una certa misura libera dal costruito. Questo tratto di campagna urbana, in parte di proprietà pubblica e con qualità ambientali, rappresenta una delle potenzialità di rigenerazione del quartiere.

Alla carenza di strade interne consegue quella dei sistemi di trasporto pubblico, sia a scala locale - le strade cieche o troppo strette non consentono il passaggio dei mezzi pubblici - sia a scala vasta. Da questo discende uno dei caratteri del quartiere comune a molte periferie cittadine, che vede nell'uso del mezzo privato il principale sistema di trasporto. L'esiguità delle sezioni stradali comporta l'assenza di marciapiedi e percorsi pedonali ed è causa del parcheggio diffuso non regimentato. Questa condizione è aggravata dalla mobilità a doppio senso di marcia, che comporta anche problemi legati alla sicurezza delle strade e della residenza, e dal mancato allaccio e fluidificazione dei principali anelli di traffico. Non sono presenti piste ciclabili né sistemi di mobilità dolce. Sono quasi del tutto assenti piazze, servizi e spazi pubblici di relazione.

È elemento di notevole interesse quanto rimane della campagna urbanizzata e delle attività agricole originarie alla scala locale e di area vasta. All'interno del quartiere sono presenti orti spontanei e aree verdi, ed è percepibile la vicinanza della vicina Tenuta di Castel di Guido, di alta qualità ambientale. Tali elementi di qualità sono tuttavia compromessi dalla presenza della Discarica di Malagrotta, oggi chiusa e oggetto di contenziosi per la sua bonifica, e della ex Raffineria Purfina, anch'essa in fase di dismissione e responsabile di grave inquinamento delle falde, delle terre circostanti e dell'aria.

Nel contesto di tali criticità, il quartiere rappresenta il tentativo forse inconsapevole della realizzazione di una città giardino non pianificata, ottenuta per sommatoria di attività edilizie private con caratteristiche consimili, come la bassa densità edilizia e il mantenimento di spazi aperti e giardini pertinenziali, un basso livello di traffico automobilistico nelle strade di servizio alla residenza, un limitato impatto acustico della mobilità. Al di là della qualità edilizia del costruito, questi caratteri del tessuto residenziale privato possono essere interpretati come elementi di qualità urbana e ambientale, in contrasto con quella dello spazio pubblico, principale criticità del quartiere.

In questo quadro va considerata la prossima realizzazione della nuova Centralità urbana, programmata dal Piano Regolatore vigente presso via del Casale Lumbroso. Tale intervento - che prevede la realizzazione di un esteso sistema composto da attività commerciali, residenze e servizi aggregato intorno a un parco che recupererà una cava dismessa e alla nuova fermata a Massimina della Linea ferroviaria Roma-Pisa - vuole rappresentare anche una occasione di riscatto e riqualificazione dell'adiacente quartiere spontaneo del quale costituisce il prolungamento. La strategia di rigenerazione urbana in risposta al Bando europeo ha voluto favorire l'integrazione fra la nuova Centralità Metropolitana e il quartiere di Massimina, configurando un sistema di interconnessione e scambio reciproco in grado di avviare positivamente i rapporti sociali in fieri e migliorare la vita dei cittadini del quartiere esistente. In questa prospettiva si sono immaginate azioni integrate sul sistema della mobilità - riallaccio di strade interrotte o non finite, realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, sistemi di *smart mobility* per il trasporto pubblico collettivo - e per il miglioramento delle prestazioni energetiche del patrimonio edilizio, da precisarsi mediante il coinvolgimento della popolazione nella definizione delle scelte di progetto.

In termini generali il concept delle azioni previste in un arco cronologico di breve e media durata mira a un progressivo riassetto dello spazio e delle attività pubbliche attraverso il potenziamento e la razionalizzazione della mobilità di quartiere, nell'ambito del più ampio progetto di riconnessione della viabilità di area vasta previsto dalla Centralità.

Il progetto ha definito le proprie linee di intervento a partire da una classificazione dello stato della viabilità interna di Massimina, tenendo in considerazione l'assetto dei tracciati - fondo cieco, sezione viaria, possibilità di riallaccio alla rete - e il loro livello di realizzabilità nel breve, medio e lungo periodo. Alcune opere stradali sono infatti già in fase attuativa o esiste la volontà della pubblica amministrazione di procedere alla loro attuazione. Altre opere soffrono di una fase di contenziosi con le imprese che avrebbero dovuto realizzarle nell'ambito di appalti pubblici. Altre infine sono pensate solo all'interno di questa strategia ma potrebbero essere attuate in parallelo alla realizzazione della Centralità.

La riconnessione della rete della principale mobilità carrabile consente lo studio di un nuovo sistema di servizio di trasporto pubblico a chiamata, un car pooling con navette per lo spostamento collettivo dei richiedenti

nelle principali aree di interesse della città. La realizzazione della nuova fermata della linea ferroviaria Roma-Pisa in corrispondenza della Centralità costituisce una condizione essenziale per la riuscita dell'integrazione fra "vecchio e nuovo" e uno dei principali nodi di connessione del sistema della mobilità dolce previsto.

Dal punto di vista sociale e ambientale la strategia emersa nella Conferenza Urbanistica del Municipio XII individua come fondamentale spazio di riconnessione fra i due agglomerati di Massimina la suddetta spina verde di fondovalle rimasta libera e a rischio di abbandono ove, in una strategia di periodo più lungo, si ipotizza la localizzazione di un sistema ibrido di riqualificazione ambientale e collocazione di servizi pubblici per la cittadinanza: un insieme baricentrico di verde e servizi, cerniera delle attività pubbliche mancanti al quartiere intesa come struttura funzionale naturalistica, culturale e sportiva. In questo sistema lineare confluisce la nuova rete della mobilità dolce di quartiere e gli elementi trainanti di una ampia strategia di recupero ambientale: un'operazione di rinverdimento con la realizzazione di una forestazione naturalistica di fondovalle - con obiettivi di bonifica dei terreni e miglioramento della qualità dell'aria - e di una vasca di raccolta e laminazione delle acque piovane non

contenibili dal fosso esistente e per la loro fitodepurazione. Infine una serie di interventi puntuali su aree comunali possono risolvere alcune carenze del quartiere e fungere da ulteriori elementi compensativi dell'intervento della Centralità. In questo senso la Centralità può comportare una serie di conseguenze positive anche per il quartiere "storico".

Nelle sue fasi di impostazione questo studio progettuale è stato oggetto di alcuni incontri con gli abitanti del quartiere, al fine di condividerne le scelte e gli obiettivi e farne oggetto di progettazione partecipata. Nella Conferenza Urbanistica sono state condivise le strategie di riqualificazione e le aspettative della popolazione per il quartiere ed elaborata la Scheda progetto qui pubblicata, confluita nell'elaborato Carta dei Valori di Roma Capitale realizzato da Risorse per Roma per conto dell'Assessorato alla Trasformazione Urbana di Roma Capitale.

Immagini fornite da Andrea Bruschi

ar

| **Agricoltura ed edilizia a Massimina**, due realtà da conciliare



| **La linea ferroviaria Roma-Pisa** che attraversa il quartiere di Massimina

