

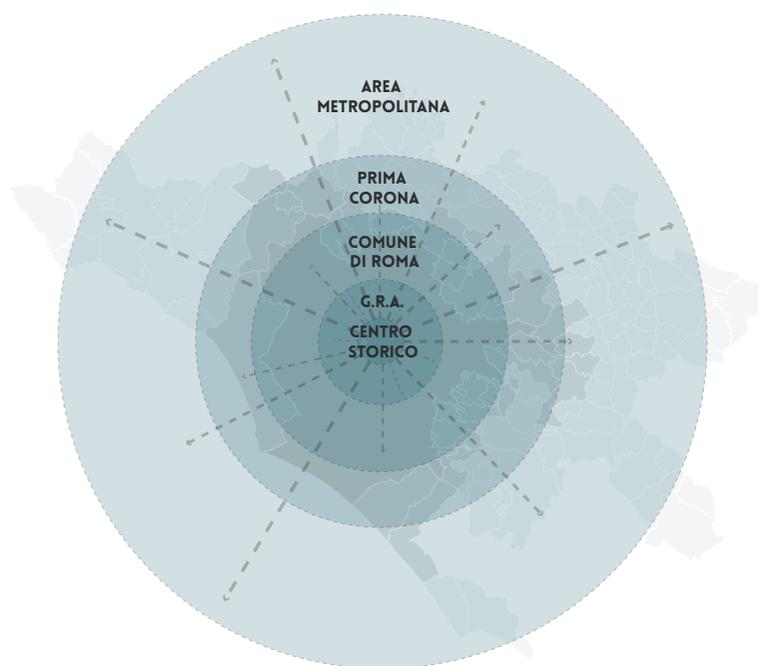
LA SAPIENZA PER LA SETTIMANA DELLA SOCIOLOGIA
UN PAESE CI VUOLE:
LA SOCIOLOGIA DI FRONTE ALLA CRISI ITALIANA

Accedere, spostarsi, camminare nella *Roma oltre GRA* **(Grande Raccordo Anulare)**

Ricerca del DiAP - Dipartimento di Architettura e Progetto, Sapienza Università di Roma
e Roma Servizi per la Mobilità

Lucina Caravaggi
18 Ottobre 2017

1. QUADRO DI RIFERIMENTO. L'AREA METROPOLITANA DI ROMA



La ricerca è stata promossa dall'Agenzia Roma Servizi per Mobilità di Roma Capitale e dal Dipartimento di Architettura e progetto di Sapienza Università di Roma al fine di trovare una soluzione ai problemi di accessibilità delle vaste aree insediate intorno e oltre il Grande Raccordo Anulare di Roma, dove vive ormai circa $\frac{1}{4}$ della popolazione totale del Comune di Roma. Analogamente con quanto accade in molte capitali europee gli abitanti aumentano ulteriormente se si considerano i comuni confinanti, dove si sono trasferiti un numero elevatissimo di abitanti che ogni giorno si spostano verso la capitale per motivi di lavoro.

In vista della riorganizzazione territoriale connessa alla formazione della "Città metropolitana di Roma Capitale", che comprenderà tutti i comuni della Provincia, il comune di Roma ed in particolare la sua Agenzia per la Mobilità ha avviato una riflessione sul futuro dei collegamenti a carattere metropolitano, nella direzione auspicata da tutti di diminuire il traffico autoveicolare privato, e le nefaste conseguenze di inquinamento, a favore di nuovi sistemi di mobilità sostenibile.

La ricerca ha sviluppato il tema dell'accessibilità – fisica e sociale- integrando questo aspetto ad altri problemi urgenti nei territori dell'urbanizzazione diffusa: percezione di marginalità spaziale – intesa come distanza dai "centri riconosciuti" - e di marginalità sociale- intesa come difficoltà all'integrazione e all'espressione di sé; scarsa qualità ambientale perché spesso su queste aree si scaricano e si concentrano i problemi delle zone più centrali; mancanza di spazi pubblici adatti alle nuove esigenze di questo nuovo tipo di "cittadini".



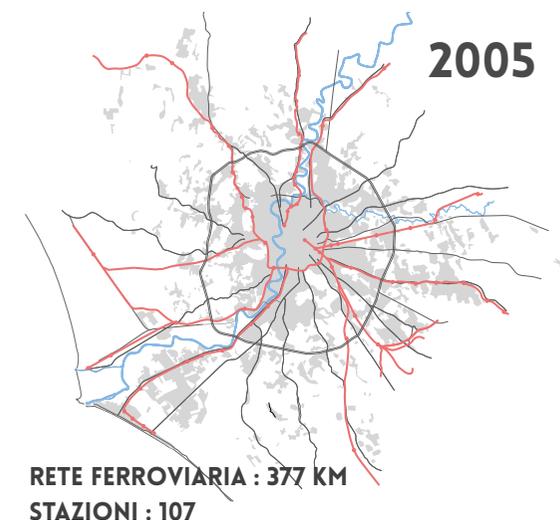
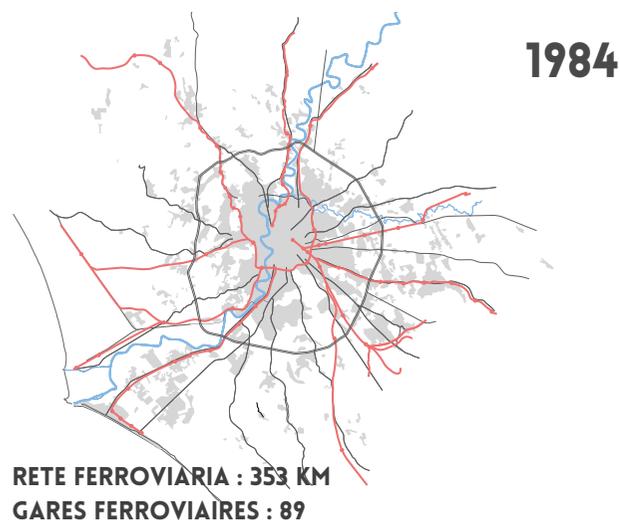
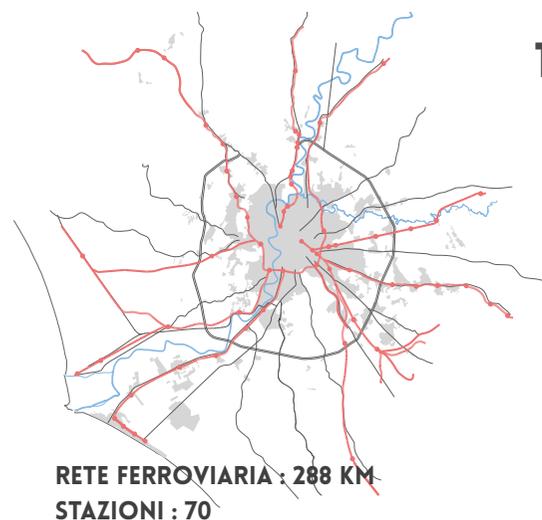
1.A MOBILITÀ. QUADRO ISTITUZIONALE DELLE PREVISIONI RELATIVE ALLA RETE DEL FERRO

Le esperienze degli ultimi decenni, dalle grandi e diversissime metropoli nord e sud americane, alle tante capitali europee, indicano che l'obiettivo principale della riduzione del traffico veicolare privato permette di raggiungere innanzi tutto gli obiettivi primari della riduzione di inquinanti in atmosfera ma anche di riqualificare, e rendere sicuri, territori degradati e marginali, favorendo forme di presidio attivo (in particolare attività agricole), di socialità e movimento (percorsi pedonali e ciclabili), e in generale di educazione al benessere.

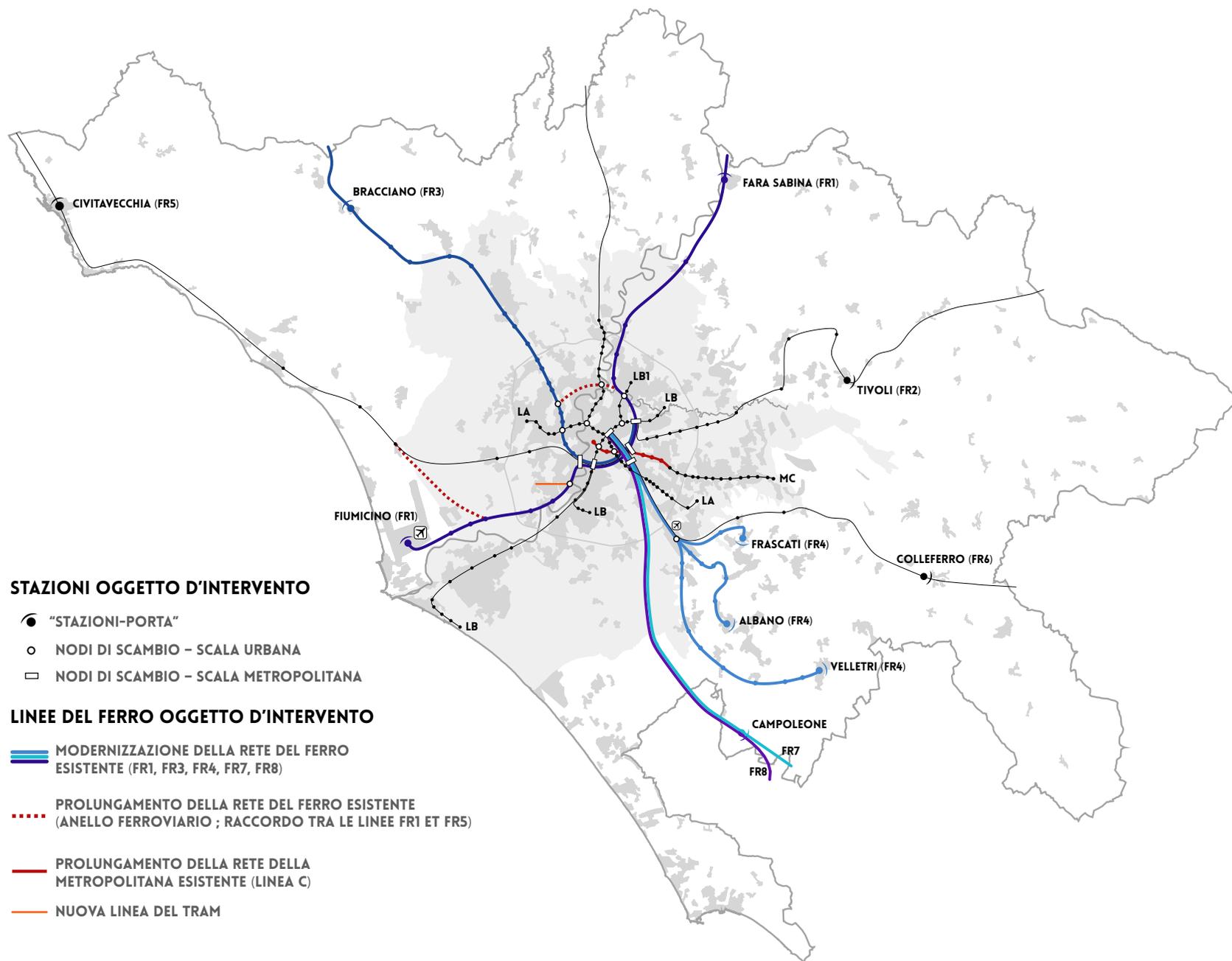
Ridurre il traffico autoveicolare significa prioritariamente avviare massicce "cure del ferro", potenziando la rete delle ferrovie metropolitane, le stazioni, i nodi di scambio, ma anche l'accesso diretto alle stazioni dai quartieri periferici.

Roma ha ereditato dal passato una rete ferroviaria di superficie ben sviluppata, quindi si tratta di valorizzare un patrimonio in larga parte esistente, radicandolo all'interno delle nuove parti di città.

EVOLUZIONE STORICA



RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO – QUADRO D'INSIEME, 2018



STAZIONI OGGETTO D'INTERVENTO

- "STAZIONI-PORTA"
- NODI DI SCAMBIO – SCALA URBANA
- NODI DI SCAMBIO – SCALA METROPOLITANA

LINIE DEL FERRO OGGETTO D'INTERVENTO

- ▬▬▬ MODERNIZZAZIONE DELLA RETE DEL FERRO ESISTENTE (FR1, FR3, FR4, FR7, FR8)
- ⋯⋯⋯ PROLUNGAMENTO DELLA RETE DEL FERRO ESISTENTE (ANELLO FERROVIARIO ; RACCORDO TRA LE LINEE FR1 ET FR5)
- ▬▬▬ PROLUNGAMENTO DELLA RETE DELLA METROPOLITANA ESISTENTE (LINEA C)
- ▬▬▬ NUOVA LINEA DEL TRAM

Il Piano Generale Del Traffico Urbano (PGTU) approvato il 18 aprile 2015 definisce azioni e interventi per il miglioramento della mobilità di Roma da attuarsi entro il 2018.

Gli obiettivi generali del piano sono: integrare i diversi mezzi di trasporto pubblico (metro, ferro, tram, bus) ; conciliare mobilità e accessibilità con la vocazione storico-archeologica di Roma e con le esigenze di riqualificazione delle periferie; favorire comportamenti virtuosi (piuttosto che misure repressive) di condivisione di spazio favorendo l'approccio collettivo alla mobilità (car e bike sharing, mobility management, bonus mobilità); aumentare la sicurezza stradale.

Gli obiettivi specifici intesi come risultati da raggiungere entro il 2020 sono: + 20% velocità commerciale del trasporto pubblico di superficie; +20% di utenti dei mezzi pubblici; + 40% corsie preferenziali per mezzi pubblici; -50% di morti sulle strade; 1 isola ambientale in ogni quartiere e in tutto il centro storico; + 4% aumento dell'uso delle piste ciclabili; +10% aumento dell'uso delle piste ciclabili nel centro storico.

Gli interventi infrastrutturali da realizzare nel breve- medio periodo (entro il 2018) sono: incremento della linea del ferro (potenziamento delle linee esistenti, completamento dell'anello ferroviario); potenziamento dei nodi esistenti e nuovi nodi intermodali di scambio tra ferrovia metro, tram; nuove linee tram (Corviale -EUR); potenziamento delle reti locali di adduzione alla rete portante; miglioramento della accessibilità, riconoscibilità e decoro delle stazioni metro e ferroviarie



CITTA' DI PARIS
SUPERFICIE : 105 KM2
POPOLAZIONE : 2 240,621
DENSITA' : 21 258,26 HAB/KM2

 **415 MACCHINE PER 1.000 ABITANTI**

ILE-DE-FRANCE
SUPERFICIE : 12 011 KM2
POPOLAZIONE : 12 341 418
DENSITA' : 1 027,51 (HAB/KM2)



CITTA' DI ROME
SUPERFICIE : 1 287 KM2
POPULATION : 2 874,038
DENSITÉ : 2 232,51 HAB/KM2

 **978 MACCHINE PER 1,000 ABITANTI**

AREA METROPOLITANA
SUPERFICIE : 5 363 KM2
POPOLAZIONE : 4 331,856
DENSITA' : 807,69 (HAB/KM2)

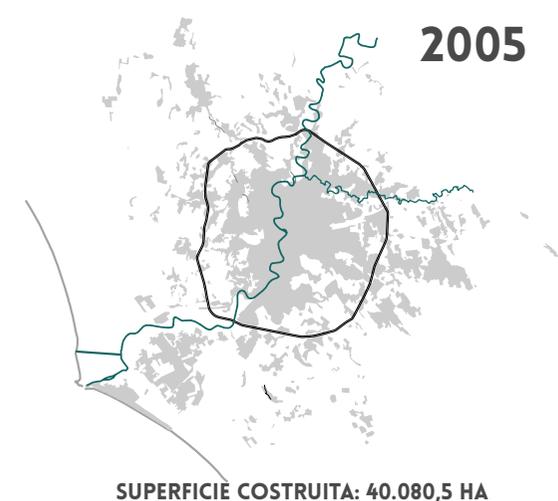
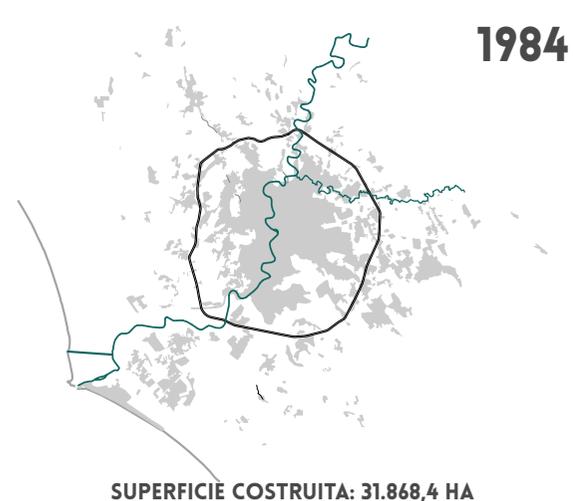
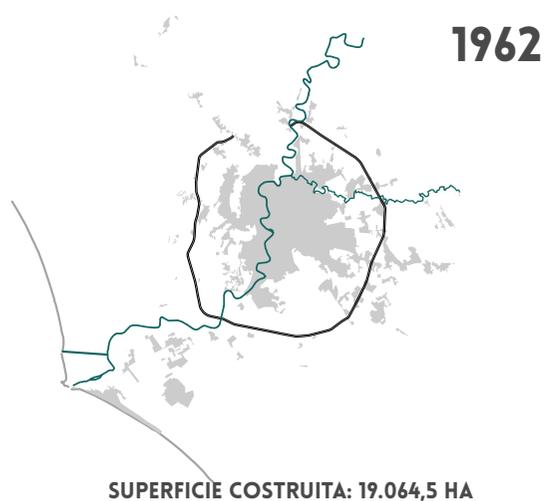
1.B SPAZI COSTRUITI. TIPI DI TESSUTO E MODI DI ABITARE

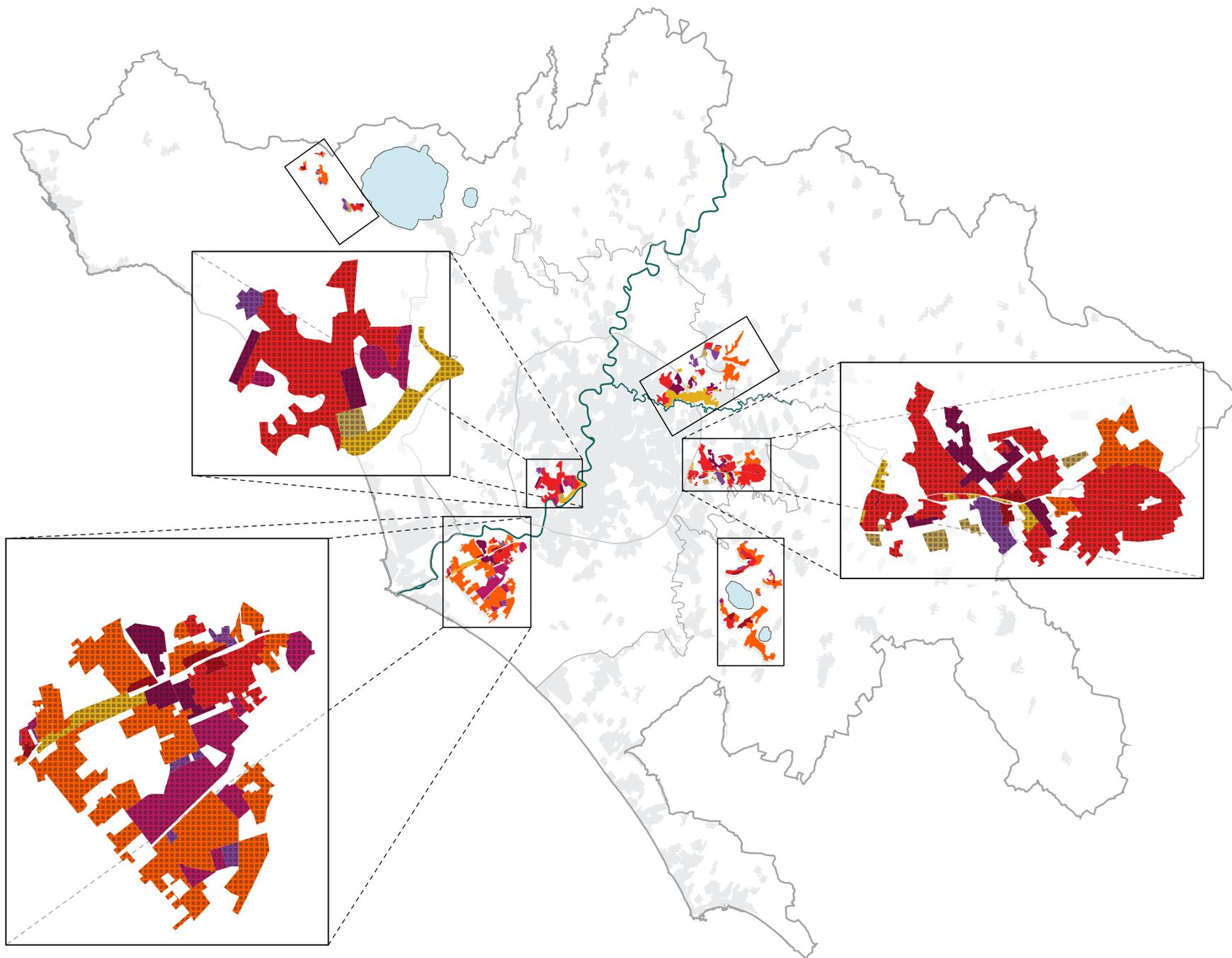
La ricerca evidenzia come il concetto "classico" di periferia sia assolutamente inadeguato ad interpretare questo nuovo paesaggio urbano, che mostra caratteri del tutto differenti rispetto al passato.

La città contemporanea è fatta di pochi materiali che si ripetono estensivamente, nel caso dell'area di Roma sono stati riconosciuti insediamenti a bassa e media densità, grandi interventi unitari (di iniziativa pubblica o privata), e diversi tipi di recinti specializzati (insediativi, commerciali, di servizio).

Così come il concetto di periferia anche le immagini consolidate dello spazio pubblico –piazze, parchi e giardini, edifici pubblici, ecc- nate in altri momenti e per altri tipi di città vanno profondamente ripensate.

EVOLUZIONE STORICA







NUCLEI STORICI



RECINTI



ESPANSIONI A BASSA DENSITÀ



GRANDI INTERVENTI UNITARI



ESPANSIONI A MEDIA DENSITÀ



INTERVENTI DI EDILIZIA ECONOMIA E POPOLARE

RECINTI E CLUSTER – COMMERCIO E INDUSTRIA

RECINTI E CLUSTER – GRANDI SERVIZI PUBBLICI

1.C SPAZI APERTI. STORIA E NATURA COME SISTEMA

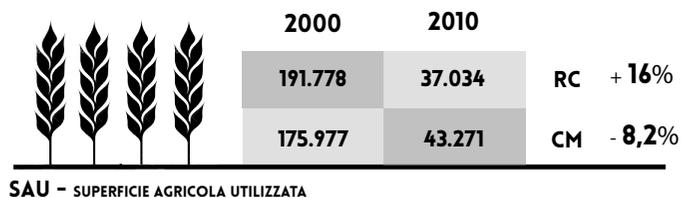
L'area metropolitana di Roma è anche un territorio di straordinario valore, in parte tutelato, da sempre in attesa di valorizzazione. La città contemporanea (spesso di bassa qualità), si trova circondata da paesaggi e testimonianze archeologiche di straordinaria qualità. si tratta di paesaggi di "valore":

- dal punto di vista ecologico ed in particolare per gli elevatissimi valori di biodiversità;
- dal punto di vista agricolo, per il numero elevatissimo di aziende attive esistenti e per le tendenze in atto di riconversione multifunzionale (farmers markets, gruppi di acquisto diretto, ristorazione a KM 0, fattorie didattiche, agri-asii, ecc.);
- dal punto di vista sociale, per la grande diffusione di orti urbani e nuove forme collettive di cura del suolo; per la diffusione di pratiche sportive spontanee, per il rapporto tra istruzione e educazione ambientale.

In conclusione le aree coltivate stanno diventando i nuovi parchi e i veri centri di aggregazione sociale della città contemporanea. Nel caso di Roma si tratta di straordinari Parchi:

Siti, complessi e parchi archeologici, Parchi della bonifica, Parchi urbani, Parchi di pianoro (tenute storiche), Parchi – boschi, Parchi fluviali e lacustri

AGRICOLTURA



AREE PROTETTE

19 AREE PROTETTE
(CITTÀ DI ROMA)
41.500 HA

39 AREE PROTETTE
(AREA METROPOLITANA)
144.550 HA

SITI E PARCHI
ARCHEOLOGICI
50.933 HA

PARCHI URBANI
16.164 HA

BIODIVERSITA'

34
ZONE UMIDE
(CITTÀ METROPOLITANA)

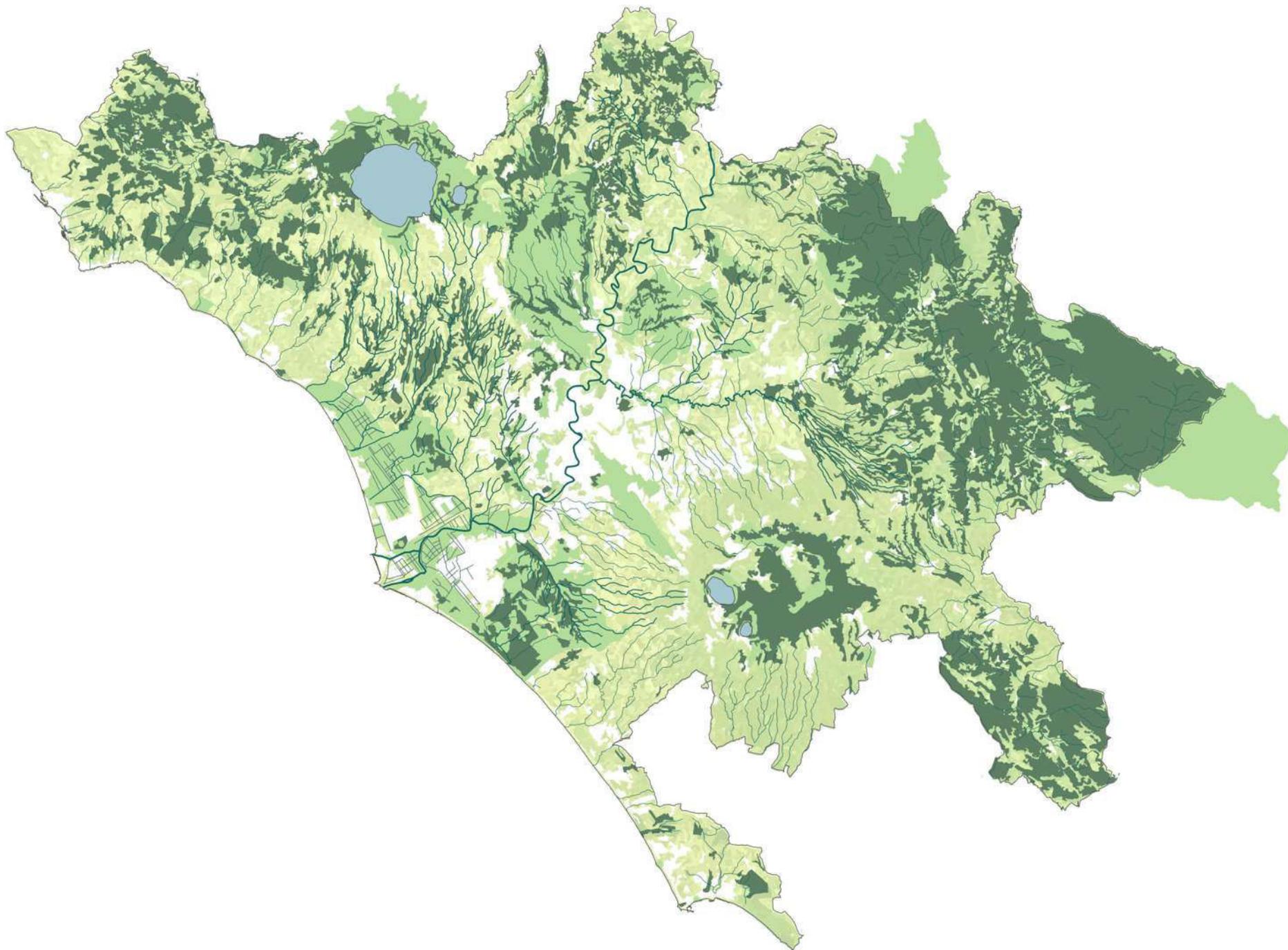
162
SPECIE VEGETALI RARE
(CITTÀ METROPOLITANA)

167
SPECIE DI UCCELLI NIDIFICANTI
(CITTÀ METROPOLITANA)

13
SPECIE DI ANFIBI RARI
(CITTÀ METROPOLITANA)



- ALTO LIVELLO DI BIODIVERSITA'
- MEDIO LIVELLO DI BIODIVERSITA'
- BASSO LIVELLO DI BIODIVERSITA'





SITI, COMPLESSI E PARCHI ARCHEOLOGICI



PARCHI DI PIANORO (TENUTE STORICHE)



PARCHI DELLA BONIFICA



PARCHI - BOSCHI



PARCHI URBANI



PARCHI FLUVIALI E LACUSTRI

2. STRATEGIE PER L'ACCESSIBILITA' METROPOLITANA



La ricerca dopo aver analizzato criticamente le possibilità connesse alle politiche di infrastrutturazione recentemente messe a punto dall'Amministrazione di Roma Capitale, delinea un sistema di connessioni tra i quartieri dell'oltre GRA e la rete delle ferrovie metropolitane (di cui si prevede il potenziamento). Le connessioni sono articolate in "attracchi territoriali" e "pontili". Con attracchi sono indicate le nuove stazioni ferroviarie e le loro connessioni con il territorio metropolitano; con pontili sono indicatei sistemi più complessi di connessione tra stazioni della linea del ferro e quartieri vicini. I pontili rappresentano anche una prospettiva realistica di riaqualificazione-rigenerazione e riorganizzazione paesaggistica di spazi generalmente degradati, marginali e insicuri.

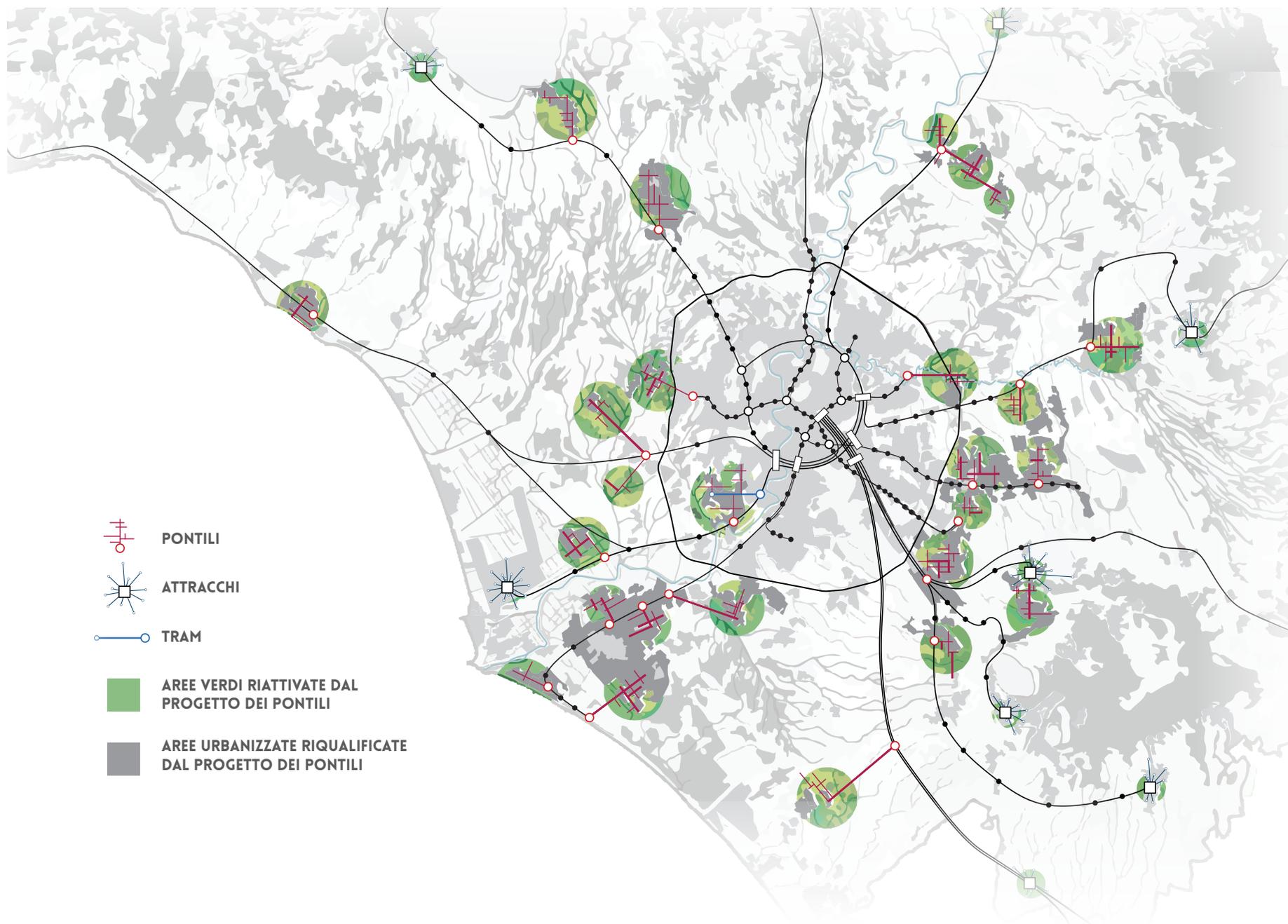
Le attività sociali che dovrebbero presidiare lo spazio dei pontili, differenti e specifiche nei diversi contesti socio-ambientali, sono comunque connesse alla presenza di scuole dell'obbligo, centri di pratica sportiva, agricoltura sociale e attività legate al terzo settore.

In particolare gli obiettivi perseguiti dal progetto di pontili attraverso la sperimentazione di laboratori di progettazione locale - sono:

-favorire lo spostamento pedonale e ciclabile tra residenze e stazioni della linea del ferro per l'accesso alle aree centrali (lavoro, scuole superiori, università, ecc.) con la messa a punto di un sistema di "pontili di connessione" con il resto della città, caratterizzati dall'integrazione di diverse modalità di trasporto sostenibile e dalla sicurezza dei tempi di percorrenza;

-favorire lo spostamento pedonale e ciclabile tra residenze- scuole dell'obbligo- centri di pratica sportiva- servizi sanitari di base, ecc. attraverso la messa a punto di una rete di percorrenze sicure (presidiate) in cui sia possibile favorire il movimento quotidiano di base (almeno 5.000 passi) e sviluppare programmi di educazione al benessere rivolte a bambini, adulti e anziani;

-favorire processi di appropriazione dello spazio aperto innovativi e produttivi, improntati alla partecipazione diretta a pratiche di orticoltura e gardening intese come nuove pratiche di socialità, direttamente connesse ai temi del benessere individuale e collettivo quali: educazione alimentare, (in rapporto alle diverse fasce di età), sicurezza alimentare, filiere legate alla limitazione dello spreco e al riciclaggio, autoproduzione agricola, nuove culture del paesaggio e della biodiversità.



2.A OBIETTIVI STRATEGICI

PONTILI, SIMBOLI DELL'INTEGRAZIONE DI AZIONI RIVOLTE AL TRASPORTO PUBBLICO-RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO COSTRUITO- RIATTIVAZIONE DELLA CAMPAGNA URBANA

PONTILI = DRITTI ALL'ACCESSIBILITÀ METROPOLITANA

- Accesso alla rete del ferro senza ricorrere all'auto privato
- Spostamento casa-stazione dai tempi certi
- Sostenibilità ambientale di tutte le modalità di trasporto

PONTILI = REQUALIFICAZIONE URBANA

- Occasione di riqualificazione pubblica di tessuti urbani periferici e marginali;
- Riconnesione funzionale e sociale di parti di città distanti e sconnesse;
- Presidio attivo di zone abbandonate e sottoutilizzate

PONTILI = ATTIVAZIONE DI SPAZI COLTIVATI

- Attivazione di pratiche di agrocivismo per il presidio di spazi abbandonati;
- Valorizzazione di percorrenze e permanenze storico-paesaggistiche;
- Concentrazione di iniziative commerciali e sociali locali

2.B OBIETTIVI PRESTAZIONALI



CONNESSIONI METROPOLITANE

GARANTIRE IL RAGGIUNGIMENTO DELLE STAZIONI DAL PROPRIO QUARTIERE ATTRAVERSO UN PERCORSO PROTETTO



CONNESSIONI LOCALI

GARANTIRE LA CONNESSIONE INTERNA AI QUARTIERE IN PARTICOLARE TRA I PRINCIPALI SERVIZI DI USO PUBBLICO E COLLETTIVO ANCHE DA PARTE DI SOGGETTI DEBOLI ANZIANI, BAMBINI, ECC.



SICUREZZA DELLO SPAZIO

GARANTIRE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA ATTRAVERSO IL PRESIDIO DEGLI SPAZI. ATTIVITÀ DIFFUSE RICREATIVE E AL CON-
TORNIO, LUOGHI DI RITROVO, BAR, SOSTA ATTEZZATA, MERCATINI.



FLESSIBILITÀ DI USI

GARANTIRE LA MASSIMA FLESSIBILITÀ DI USI GIORNALIERI, SETTIMANALI, STAGIONALI FAVORENDO LA CONVIVENZA TRA
DIVERSE GENERAZIONI.





NUOVE PRATICHE AGRICOLE

FAVORIRE LA CONNESSIONE E L'INTEGRAZIONE CON LO SPAZIO AGRICOLO COME PARTE INTEGRANTE E COSTITUTIVO DELLA CITTÀ. RAFFORZARE IL RUOLO DELLE AZIENDE, DEI CASALI INTERCLUSI E DELLE AREE DESTINATE ALL'AGRICOLTURA.



SALUTE PUBBLICA

FAVORIRE PRATICHE DI MOVIMENTO SOPRATTUTTO NELLE CONNESSIONI CASA-STAZIONE CASA-SCUOLA, MIGLIORARE LA SALUTE, RISPARMIARE TEMPO E DENARO



3. PRIMA SPERIMENTAZIONE



- Laboratorio sperimentale:

il laboratorio sperimentale avrà il compito di tracciare un'innovativa modalità di costruzione del progetto e definire un prototipo amministrativo, inteso come messa a punto di pre-requisiti, iter amministrativo, tempi e risultati attendibili della proposta.

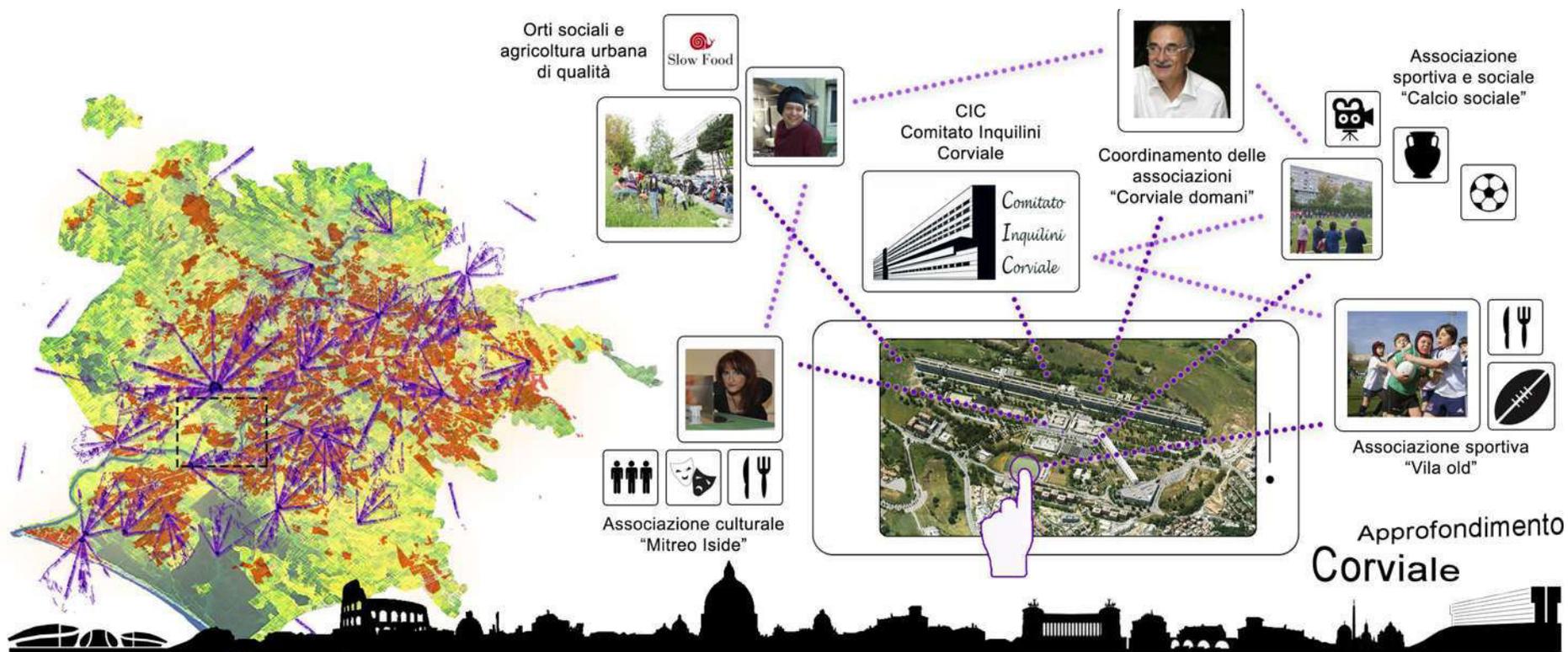
Al laboratorio saranno invitati a partecipare i rappresentanti locali di associazioni sportive, scuole, terzo settore, comunità religiose, associazioni di ortisti e coltivatori diretti, associazioni culturali e artistiche, biblioteche e ludoteche, fattorie sociali, enti parco, presidi sanitari e socio-assistenziali, ecc.

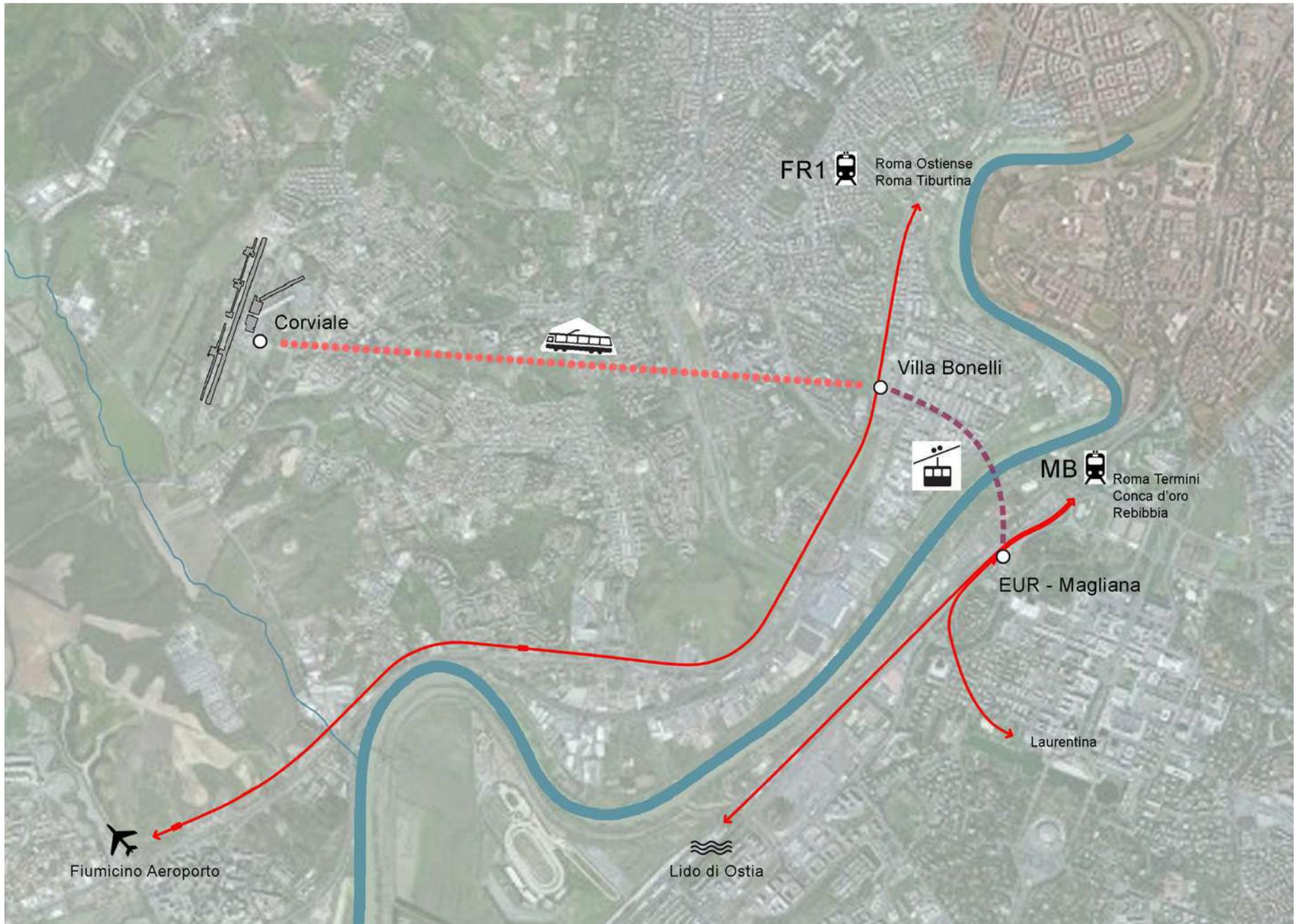
- Campagna social:

l'organizzazione e lo svolgimento del laboratorio sperimentale saranno precedute e accompagnate dal monitoraggio sistematico dei social data e dalla messa a punto di mappe interattive capaci di comunicare sinteticamente la presenza dei temi oggetto della ricerca nella comunità della "periferia oltre GRA" e in particolare nel distretto Corviale.

L'istruttoria condotta attraverso l'analisi dei social data permetterà di valutare dall'interno gli immaginari collettivi che continuamente si aggregano, si cristallizzano e improvvisamente si trasformano intorno ad alcuni temi chiave del "vivere lontano dal centro".

L'analisi dei social network sarà effettuata utilizzando una piattaforma che permette di definire delle regole parametriche per "l'ascolto" dei "post" pubblicati nelle molteplici piattaforme sociali (Twitter, Facebook, Instagram, YouTube, LinkedIn, Foursquare e Pinterest), specificando condizioni di ricerca in modo estremamente duttile. Ad esempio, è possibile ottenere tutti i messaggi tweetati da determinate zone della città di Roma, oppure prendere solo quelli che contengono i riferimenti all'area di studio e che sono stati eseguiti dall'interno dell'area metropolitana della città.





COMPOSIZIONE DEL GRUPPO DI RICERCA:

“SAPIENZA” UNIVERSITÀ DI ROMA
DIAP – DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E PROGETTO

LUCINA CARAVAGGI, COORDINATORE SCIENTIFICO
CRISTINA IMBROGLINI, COORDINATORE OPERATIVO
ANDREA BRUSCHI, RICERCATORE
ANNA LEI, RICERCATRICE JUNIOR
LUCA TENTORI, GRAFICA

UNIVERSITÀ DI PISA
DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

ALFREDO FIORITTO, GIURISTA-AMMINISTRATIVISTA
MARCO CELI, ESPERTO IN PROGETTAZIONE EUROPEA

ALESSANDRO CIMMINO, FOTOGRAFO
PIETRO PEDERCINI, GRAFICO
LUCA DE SANTIS, ESPERTO IN TECNOLOGIE DEL SEMANTIC WEB
CLUDIO BERTORELLI, ESPERTO IN COMUNICAZIONE URBANA