

GIUBILEO OGGI, *ROMA DOMANI*

Interventi territoriali strategici e per l'emergenza per una città sostenibile, efficiente e accogliente

Roma è conosciuta in tutto il mondo soprattutto come centro religioso di primaria importanza e per l'immenso valore storico-testimoniale del suo centro storico.

La progressiva trasformazione da turismo individuale a turismo di massa e il Giubileo della Misericordia, recentemente annunciato da Papa Francesco, rappresentano le sfide che Roma Capitale deve raccogliere e saper affrontare su due fronti: quello dell'emergenza - per l'imminenza del Giubileo - e quello strategico, che riguarderà gli anni a venire, quando la città dovrà essere in grado di accogliere adeguatamente una grande quantità di visitatori provenienti da tutte le parti del mondo. Non si tratterà soltanto di ridurre i disagi della popolazione residente dovuti ai flussi imponenti che 'invaderanno' Roma, ma di attuare anche programmi a lungo termine per realizzare quelle opere che andranno a vantaggio sia dei visitatori, sia dei cittadini romani che vivono già oggi in condizioni di disagio per la scarsa efficienza dei servizi pubblici e il degrado presente in molti luoghi della città.

Nell'ambito del Laboratorio permanente di progettazione partecipata *La città storica da un punto di vista di genere* del Dipartimento dei Beni Culturali dell'Ordine degli Architetti PCC di Roma e Provincia, un gruppo di lavoro¹ ha identificato alcuni 'percorsi dell'accoglienza' che differiscono in base agli interessi - religiosi, politici, storico-culturali ecc.- dei potenziali visitatori. Tra i percorsi religiosi identificati e progettati dal Laboratorio, le associazioni e i comitati della zona ne hanno scelto uno e ne hanno sviluppato un altro che ne estende il tracciato². Le proposte che seguono non riguardano solo il 'percorso dell'accoglienza' in quanto tale, ma anche le zone dei quartieri Della Vittoria, Prati e Borgo che esso interseca.

I tracciati dei percorsi sono:

P1: percorso da metro Ottaviano a piazza S. Pietro

Il percorso inizia alla stazione Ottaviano della metro A di viale Giulio Cesare e termina a piazza S. Pietro, passando per via Ottaviano, piazza Risorgimento e via di Porta Angelica.

Il percorso convoglierà il traffico dei visitatori provenienti dalle zone della città che gravitano attorno al percorso delle metropolitane (A e B). Altri visitatori potranno utilizzare le navette appositamente attivate per il giubileo che collegano la stazione di Valle Aurelia e i nodi intermedi d'interscambio di piazza Mazzini e piazzale Clodio con l'inizio del percorso.

P2: percorso da viale Mazzini (incrocio con viale Angelico) a piazza S. Pietro

Il percorso inizia all'incrocio di viale Mazzini e viale Angelico, prosegue per viale Angelico e via Barletta - attraversando piazza Giovine Italia e viale della Milizie - e arriva a via Giulio Cesare, da dove prosegue per piazza S. Pietro ricalcando l'intero tracciato P1.

Il percorso convoglierà il traffico dei visitatori provenienti dalle zone della città che gravitano attorno al percorso delle metropolitane (A e B). Altri visitatori potranno utilizzare le navette attivate per il giubileo che collegano la stazione di Valle Aurelia e i nodi intermedi d'interscambio di piazza Mazzini e piazzale Clodio con l'inizio del percorso e un punto intermedio (inizio di via Ottaviano).

Le proposte di soluzione, per il percorso, sono riferite a tredici problematiche differenti:

- Come contrastare l'accesso e il transito del traffico privato motorizzato nella CS?
- Come realizzare una mobilità sostenibile?
- Come potenziare e migliorare il sistema del trasporto pubblico?
- Come recuperare/riqualificare gli spazi costruiti della CS?
- Come recuperare/riqualificare gli spazi naturali della CS?
- Quali servizi e attrezzature lungo il 'percorso dell'accoglienza'?
- Quali programmi di recupero e riuso del patrimonio pubblico dismesso?
- Come contrastare la criminalità organizzata?
- Come rendere riconoscibile il 'percorso dell'accoglienza'?
- Come rendere più sicuri e confortevoli gli spazi della CS?
- Come disincentivare il vandalismo?
- Come garantire il decoro urbano?
- Quale programma di gestione dei rifiuti urbani?

¹ Il gruppo di lavoro è coordinato dall'arch. Renata Bizzotto.

² I due percorsi sono alternativi: pertanto occorrerà selezionare a priori il percorso da realizzare.

L'insieme delle problematiche e delle proposte di soluzione si articola in quattro parti (o 'fuochi'). Di ogni fuoco fanno parte solo le problematiche che risultano interconnesse non tanto per omogeneità tematica, quanto per la presenza di potenziali incompatibilità o sinergie tra le rispettive proposte.

Risolvere un fuoco significa identificare un insieme di soluzioni progettuali mutuamente compatibili (e talora sinergiche) che risolvono in modo coerente ed efficace tutte le problematiche che sono specifiche di quel fuoco.

Una valutazione preliminare per stabilire l'efficacia delle singole proposte progettuali è stata già effettuata rispetto a quattro criteri:

- **contesto naturale** (condizione degli ecosistemi e dei singoli fattori ambientali: aria, acqua, suolo, sottosuolo, vegetazione, fauna, ecc.)
- **valori storico-culturali** (condizione e possibilità di fruizione dei luoghi di valore storico e culturale: archeologici, architettonici, artistici)
- **benessere e salute** (presenza di spazi e servizi atti ad aumentare il benessere e assenza di situazioni che creano disagio psicologico (sporcizia, mancanza di decoro urbano, ecc.) o che possono causare malattie di tipo fisico (malattie respiratorie, dell'apparato acustico, ecc.) e psico-fisico (stress, malattie neurologiche, ecc.)
- **contesto sociale** (idoneità dei luoghi a favorire i rapporti interpersonali, le relazioni interculturali e la coesione sociale)

L'efficacia complessiva di ogni insieme coerente di proposte progettuali è stata valutata per ogni fuoco 'sommando' l'efficacia delle singole proposte riferite alle sue singole problematiche.

Le problematiche dei fuochi sono:

FUOCO 1

- **Come contrastare l'accesso e il transito del traffico motorizzato privato nella Città Storica (CS)?**
- **Come realizzare una mobilità sostenibile?**
- **Come potenziare e migliorare il sistema del trasporto pubblico?**

Le problematiche sono collegate tra loro: non si può realizzare una mobilità sostenibile nella CS senza ridurre in modo consistente il traffico motorizzato privato che l'attraversa. Quest'ultimo, a sua volta, difficilmente potrà essere ridotto in modo significativo senza aver potenziato e migliorato il sistema del trasporto pubblico (e viceversa).

FUOCO 2

- **Come rendere riconoscibile il 'percorso dell'accoglienza'?**
- **Come rendere più sicuri e confortevoli gli spazi della CS?**
- **Come disincentivare il vandalismo?**
- **Come garantire il decoro urbano?**
- **Quale programma di gestione dei rifiuti urbani?**

Le problematiche sono collegate perché alcune scelte dirette a migliorare la sicurezza possono contestualmente disincentivare il vandalismo e migliorare il decoro urbano. Una migliore gestione dei rifiuti urbani contribuisce ulteriormente al decoro dei luoghi.

FUOCO 3

- **Come potenziare e migliorare il sistema del trasporto pubblico?**
- **Come recuperare/riqualificare gli spazi costruiti della CS?**
- **Come recuperare/riqualificare gli spazi naturali della CS?**

I progetti di recupero e riqualificazione degli spazi costruiti possono essere sinergici con quelli degli spazi naturali. Occorre evitare che il potenziamento del sistema di trasporto pubblico (ad es., la realizzazione di nuove metropolitane 'leggere' di superficie) provochi ulteriori danni al patrimonio naturale e storico-culturale o ne peggiori la fruibilità (impatto visivo, acustico ecc.).

FUOCO 4

- **Come recuperare/riqualificare gli spazi naturali della CS?**
- **Quali servizi e attrezzature lungo il 'percorso dell'accoglienza'?**
- **Quali programmi di recupero e riuso del patrimonio pubblico dismesso?**
- **Come contrastare la criminalità organizzata?**

La realizzazione di servizi lungo il 'percorso dell'accoglienza' può comportare il recupero di spazi naturali (o da ri-naturalizzare, vedi piazza Giovine Italia), nonché il recupero e riuso di complessi o edifici del patrimonio pubblico dismesso, in via di dismissione o requisito alla criminalità organizzata.

NOTA BENE In tutto quello che segue le frasi in **nero** identificano le (parti delle) proposte che sono attuabili in tempi compatibili con l'urgenza richiesta dall'imminenza dell'evento (Giubileo). Le frasi in **rosso** riguardano le parti che difficilmente potranno essere realizzate in tempo utile o per le quali non possediamo ancora le informazioni sufficienti per valutare i tempi che occorrerebbero per realizzarle.

FUOCO 1

PROPOSTE PER CONSENTIRE A TUTTI, ABITANTI E VISITATORI, DI SPOSTARSI NELLA CS E ALL'INTERNO DEL 'PERCORSO DELL'ACCOGLIENZA' IN MODO AGEVOLE E SOSTENIBILE

PROPOSTE VALIDE PER TUTTA LA CS

[Attuare una politica diretta a disincentivare il traffico privato]

1. *Chiudere progressivamente la CS al traffico motorizzato privato per settori: un piano per zone specificherà le priorità per i diversi modi di trasporto. Alcune zone saranno completamente chiuse al traffico (isole pedonali); in altre l'accesso sarà consentito solo ai residenti di categorie particolari (proprietari di auto elettrica, persone con mobilità ridotta), limitatamente al garage o posteggio riservato o in spazi prossimi all'abitazione per il solo carico/scarico di merci; in altre ancora saranno individuati gli spazi in cui il traffico motorizzato, a bassissima velocità, potrà coesistere con quello pedonale e ciclabile (isole ambientali).*
2. Vietare la realizzazione di nuovi parcheggi interrati in tutta la CS: in caso di necessità saranno utilizzati spazi alternativi (aree inutilizzate, edifici dismessi).
3. Vietare l'accesso alla CS ai bus turistici che posteggeranno in appositi parcheggi di scambio, fuori dalle Mura Aureliane, all'esterno del GRA o in altri luoghi periferici.

[Realizzare una mobilità sostenibile]

4. *Realizzare, nei luoghi appropriati, 'isole ambientali'. Individuate come microambienti urbani lambiti dalla viabilità principale, le isole ambientali possono soddisfare le esigenze della vita quotidiana degli abitanti ed essere regolate e strutturate al loro interno per permettere la coesistenza di diversi tipi di mobilità. Le isole ambientali pongono i pedoni al centro della pianificazione della mobilità: riducono la circolazione del traffico privato di attraversamento della CS, controllano i livelli di velocità con diversi dispositivi per migliorare la sicurezza e l'accessibilità dei soggetti più deboli e aumentano il comfort ambientale riducendo l'inquinamento.*
5. *Realizzare una rete di percorsi pedonali e ciclabili collegata ai punti d'interscambio con il trasporto pubblico collettivo, ubicati ai bordi della CS. Dove possibile, i nuovi percorsi - ricchi d'informazioni e segnaletica con indicazioni circa le direzioni, le zone attraversate e i luoghi di maggiore interesse - saranno attrezzati con sistemi tecnologici (tapis roulant, rampe e scale mobili); saranno inoltre ben situati e protetti dagli agenti atmosferici (d'inverno e d'estate) e inframezzati da spazi di sosta piacevoli che consentiranno a tutti di svolgere attività di tempo libero e di socializzazione.*
6. Creare ampi spazi pedonali protetti e adeguati attraversamenti davanti alle scuole e agli altri edifici pubblici, al fine di migliorare la sicurezza e impedire la sosta veicolare in prossimità.

[Potenziare e migliorare il sistema del trasporto pubblico]

7. *Completare l'anello ferroviario e potenziare sia le linee ferroviarie regionali, sia le principali linee extraurbane (Roma Nord, Roma - Ostia, Roma - Pantano, Roma - Fiumicino). Realizzare specifici nodi di scambio intermodale alle stazioni principali attestati ai bordi o all'interno della CS, dimensionandoli in rapporto al numero di viaggi - attuali e previsti - degli utenti delle diverse linee.*
8. *Incrementare il trasporto pubblico su ferro all'interno della CS, creando una rete di metropolitane 'leggere' di superficie, in sostituzione e a integrazione delle attuali linee automobilistiche, o anche in alternativa alle linee metropolitane sotterranee previste (ma non ancora realizzate).*
9. *Migliorare il servizio di trasporto rendendolo efficiente e affidabile, per frequenza e regolarità, nonché confortevole, dotato di nuovi bus e tram veloci, a gasolio bianco e/o elettrici, che permettano di raggiungere velocemente anche i luoghi più lontani. I percorsi delle linee attuali potranno essere modificati al fine di razionalizzare l'intero sistema.*
10. *Riprogettare le fermate dei mezzi come nuclei di microattività sinergiche (inclusive dei servizi igienici!). Le fermate saranno dotate di pensiline e sedute ergonomiche che possano essere utilizzate anche da disabili e anziani che, una volta seduti, hanno spesso difficoltà a rialzarsi.*

Attuare alcuni particolari provvedimenti importanti per migliorare l'efficienza del servizio pubblico e la qualità della vita dei cittadini. In particolare:

11. *creare per tutte le linee, ovunque possibile, corsie preferenziali continue, da capolinea a capolinea;*
12. liberare dalle auto in sosta le fermate degli autobus nelle zone dove non è possibile realizzare sedi protette;
13. potenziare il servizio notturno aumentando il numero dei mezzi in circolazione tra le h 20.00 e le h 6.00 del mattino.

PROPOSTE SPECIFICHE PER IL 'PERCORSO DELL'ACCOGLIENZA' E LE ZONE LIMITROFE

[disincentivare il traffico privato e realizzare una mobilità sostenibile]

14. Il 'percorso dell'accoglienza', adeguatamente segnalato, sarà dotato di sedute comode adatte anche a lunghe soste, fontane, spazi e attrezzature di servizio *realizzati in complessi o edifici pubblici dismessi, in via di dismissione o sotto-utilizzati.*
15. Vietare ai mezzi motorizzati privati di transitare e sostare nelle strade e nelle piazze che fanno parte del 'percorso dell'accoglienza', specialmente nei giorni in cui si svolgeranno gli eventi di maggiore richiamo.
16. Vietare ai bus turistici di accedere direttamente al percorso e alle zone limitrofe, predisponendo appositi parcheggi di scambio ai capolinea delle metropolitane (A e B).
17. Realizzare alcune stazioni di *bike sharing* e *car sharing* alle estremità del percorso e in vicinanza di punti chiave intermedi.
18. Eliminare i posteggi in via Candia e nel tratto di viale Giulio Cesare compreso tra via Leone IV e via Ottaviano e introdurre corsie preferenziali per i mezzi pubblici in via Candia e viale Giulio Cesare. Ripristinare gli attraversamenti pedonali in tutti i luoghi dove le strisce non sono più visibili.
19. Ripristinare il doppio senso di marcia in viale Giulio Cesare e in viale delle Milizie.
20. *Eliminare sistematicamente i controviai laddove esistono (con alcune eccezioni), salvaguardando le alberature. Utilizzare gli spazi recuperati per allargare gli attuali marciapiedi; ristrutturare le corsie centrali dei viali per fare spazio a metropolitane 'leggere' che viaggiano in corsie protette e sostituiscono (del tutto o in parte) le attuali linee di autobus. Lasciare al centro delle carreggiate uno spazio appena sufficiente al passaggio del traffico privato (una sola corsia per senso di marcia); dove possibile disporre a spina o in linea, lungo i bordi dei marciapiedi ampliati, alcuni parcheggi per le auto e le moto dei residenti.*
21. *Trasformare in 'isola ambientale' l'area delimitata da viale della Milizie, via Silvio Pellico, via della Giuliana, piazza Giovine Italia e via Grazioli Lante.* L'isola è attraversata da viale Angelico, trasformata in 'strada residenziale' (max 30 Km/h) nel tratto tra viale Mazzini e viale delle Milizie.
22. *Trasformare in 'isola ambientale' l'area che ha come confini viale Giulio Cesare, via Leone IV, via Cola di Rienzo e via Fabio Massimo.* L'isola comprende al suo interno via Ottaviano, che sarà pedonalizzata totalmente in quanto parte del 'percorso dell'accoglienza'; saranno pedonalizzate - totalmente o in parte - anche altre strade contermini (come via Vespasiano) e piazza Risorgimento. Il traffico motorizzato potrà transitare in piazza Risorgimento nei due sensi di marcia solo lungo il lato sud della piazza (max 30 Km/h), dove saranno presenti attraversamenti con semaforo a chiamata, uno dei quali in corrispondenza di via di Porta Angelica. I capolinea dei mezzi pubblici saranno spostati per evitare indebite interferenze con l'isola ambientale e con il 'percorso dell'accoglienza'.
23. Manutenere le piste ciclabili esistenti, *integrarle con il 'percorso dell'accoglienza' ed estenderle alle zone contermini.* In particolare: realizzare un nuovo percorso ciclabile che estende la pista di viale Angelico a via Ottaviano, piazza Risorgimento, via di Porta Angelica, Largo del Colonnato, Piazza Pio XII, Largo Alicorni, Borgo S. Spirito, Largo Gregori, via dei Penitenzieri (lato destro) [in alternativa il percorso, dopo piazza Risorgimento, potrà proseguire in via del Mascherino, via dei Corridori, via dell'Erba, via della Conciliazione, via del Santo Sepolcro, per giungere poi a Largo Gregori e Via dei Penitenzieri].
24. *Un altro percorso collegherà il Lungotevere con viale delle Milizie, via Ferrari, piazza Mazzini, via Oslavia e viale Angelico, ricongiungendosi alla pista esistente. Altri interventi, a generale supporto del percorso, consisteranno nel realizzare appositi ascensori che collegano la banchina del lungotevere con il livello strada, in prossimità di Castel S. Angelo, e nel mettere in relazione le due rive del Tevere, nell'ottica di collegare la pista ciclabile considerata con il Foro Italico.*

[Realizzare nuove linee di trasporto pubblico a servizio del 'percorso dell'accoglienza']

25. Dotare tutte le fermate di display con indicazione dei tempi di attesa e consentire la vendita di biglietti sui bus (erogatrici o altro).
26. Attivare apposite linee di autobus per collegare i nodi principali di interscambio - parcheggi situati presso le principali stazioni delle ferrovie regionali (specialmente FR1, FR2 e FR5) e delle linee extraurbane (in particolare Roma Nord) - con i nodi d'interscambio intermedi di piazzale Clodio e piazza Mazzini. Una navetta elettrica (circolare) collegherà le due piazze con l'inizio o con altri punti chiave del 'percorso dell'accoglienza' (P1 o P2). Un'altra navetta porterà direttamente i visitatori dalla stazione di Valle Aurelia all'inizio del percorso (P1 o P2).

FUOCO 2

PROPOSTE PER RENDERE RICONOSCIBILE E ACCOGLIENTE IL PERCORSO, GARANTIRNE LA SICUREZZA E SALVAGUARDARE IL DECORO E L'IGIENE DEI SUOI SPAZI ASSIEME A QUELLI DELL'INTERA CS

PROPOSTE VALIDE PER TUTTA LA CS

27. Realizzare una specifica segnaletica per facilitare l'accesso al 'percorso dell'accoglienza' da tutte le altre zone della CS.
28. *Eliminare le barriere architettoniche e ridurre il traffico privato motorizzato (vedi FUOCO 1), con il conseguente abbassamento dei livelli d'inquinamento e del tasso d'incidentalità, per consentire agli anziani e ai disabili con insufficienze motorie o respiratorie di frequentare in tranquillità e in tutta sicurezza la CS.*
29. Attivare il funzionamento notturno dei mezzi di trasporto pubblico per consentire a tutti di recarsi a teatro, al cinema o a ballare senza dover utilizzare un mezzo privato. Le fermate saranno luoghi più sicuri perchè frequentate a tutte le ore (vedi FUOCO 1).
30. *Migliorare l'illuminazione nei luoghi meno frequentati o considerati pericolosi e monitorare di continuo le zone più critiche.*
31. Adottare norme severe contro coloro che danneggiano il contesto urbano: condanna penale, risarcimento immediato dei costi sostenuti dall'amministrazione per ripristinare i beni danneggiati ecc. *Predisporre anche un'apposito servizio d'ordine che interviene immediatamente per prevenire o limitare le conseguenze degli atti vandalici.*
32. Vigilare affinché gli spazi occupati dai tavolini dei bar e dei ristoranti rientrino negli spazi delimitati dalle apposite borchie. Rimuovere tutte le strutture fisse abusive che delimitano le aree di ristoranti e bar: pannelli di vetro e di metallo, teloni di plastica, stufe a gas, 'coni-gelato' in plastica, treppiedi con i menù e finte pietanze.
33. Regolamentare il commercio ambulante ed esercitare maggiori controlli sul numero delle licenze concesse, sugli spazi occupabili dai banchi di vendita, ecc.
34. Comminare ammende alle imprese inadempienti che realizzano opere di cattiva qualità o che si deteriorano in tempi brevi per la scarsa qualità dei materiali utilizzati o per errori di lavorazione.
35. *Adottare una politica diretta a ridurre la quantità complessiva dei rifiuti prodotti e che preveda la raccolta differenziata e il riciclaggio degli stessi, per evitare che essi finiscano con il sommergere sia noi che gli abitanti del terzo e del quarto mondo.*

PROPOSTE SPECIFICHE PER IL 'PERCORSO DELL'ACCOGLIENZA' E LE ZONE LIMITROFE

36. Realizzare pavimentazioni che aiutano a riconoscere il percorso e a distinguerlo dalle altre strade della CS. Le pavimentazioni saranno realizzate con materiali adeguati (ad esempio, basalto di Bagnoregio), non sconnessi e privi di asperità.
37. Realizzare, lungo il percorso, alcune aree di attesa e di sosta ben illuminate. *Monitorare le aree e le altre parti del percorso con continuità mediante l'uso di videocamere anti-aggressione e un sistema a 'onde convogliate', una tecnologia che sovrappone al trasporto di corrente elettrica, continua o alternata a bassa frequenza, un segnale di frequenza più elevata che è modulato dall'informazione da trasmettere.*
38. 'Bonificare' via Ottaviano da tutte le insegne abusive, dalle scritte luminose lampeggianti di ogni tipo - interne ed esterne agli esercizi commerciali - e dai cartelloni pubblicitari che deturpano i palazzi centenari sovrastanti.
39. Combattere la confusione, la sporcizia e la microcriminalità; contrastare la vendita di alcool sulla strada, il commercio abusivo e le professionalità improvvisate (guide turistiche ecc.); regolamentare/contenere la crescita di minimarket, phone center e locali per le scommesse. Assicurare allo scopo la presenza costante di un vigile urbano che scoraggi le vendite di abusivi, salvaguardi il decoro e garantisca la sicurezza dei visitatori e dei residenti.
40. Applicare la direttiva MIBAC 11/10/2012 e le altre direttive di livello comunale/municipale per rimuovere tutti i banchi e le bancarelle degli ambulanti nel tratto di viale Giulio Cesare compreso tra via Leone IV e via Ottaviano, assieme a tutte le altre presenti nello spazio urbano compreso tra viale Giulio Cesare, via Ottaviano e piazza Risorgimento, che non 'deambulano' ma occupano stabilmente gli spazi da decenni.
41. Collocare numerosi cestini per la raccolta differenziata di piccoli rifiuti - carta, vetro, metalli, plastica, materiali organici - in prossimità delle sedute delle aree di sosta del 'percorso dell'accoglienza' e alle vicine fermate dei mezzi pubblici di trasporto.

42. Disporre numerose fontanelle lungo il percorso per evitare coloro che lo frequentano siano costretti a dissetarsi con l'acqua contenuta in bottiglie di plastica, che saranno in seguito abbandonate per strada.
43. *Sostituire gli attuali cassonetti per la raccolta dei rifiuti con altri 'a scomparsa' in tutte le zone attraversate dal percorso, per impedire che alcuni individui possano rovistare al loro interno e spargere all'intorno i rifiuti scartati, contribuendo a peggiorare il livello d'igiene e di degrado dei luoghi.*
44. Mettere in atto specifiche misure e controlli per contrastare gli atti incivili di quanti fanno i loro bisogni in strada, tra i cassonetti dei rifiuti o negli angoli bui.

FUOCO 3

PROPOSTE PER RIQUALIFICARE E RENDERE PIÙ FRUIBILI SIA GLI AMBITI NATURALISTICI, SIA LE PIAZZE E I PALAZZI STORICI PRESENTI NELLA CS E NELLE ZONE ATTRAVERSATE DAL 'PERCORSO DELL'ACCOGLIENZA'

PROPOSTE VALIDE PER TUTTA LA CS

45. *Recuperare le piazze storiche che versano in condizioni di maggior degrado fisico e culturale. Aprire al pubblico le corti dei palazzi storici che oggi non sono accessibili e realizzare 'cannocchiali prospettici' che, grazie anche all'apertura dei cortili, rimandano visivamente ad altre parti della città monumentale.*
46. *Trasformare le piazze 'cementificate' in spazi ricchi di giardini (anche pensili), orti, grandi alberi (anche da frutto). Creare nelle aree liberate dalle automobili nuove aree di gioco e baby parking.*
47. Dare attuazione alla legge Andreotti-Cossiga (1992), aggiornata dalla legge del 14 gennaio 2013, che impone l'obbligo di piantumazione di un nuovo albero per ogni nuovo nato nei Comuni con più di 15.000 abitanti.
48. Organizzare riunioni dei ragazzi nati nello stesso anno per raccogliere fondi presso le loro famiglie, da utilizzare per riqualificare le zone verdi e le piazze. Coinvolgere i genitori e gli alunni delle scuole nella cura degli spazi verdi di un giardino (o di una piazza).
49. *Realizzare una vera e propria rete ecologica che ristabilisca il contatto tra gli spazi naturali della CS e il fiume Tevere.*
50. *Riqualificare i piccoli spazi verdi già presenti all'interno del tessuto edilizio della CS; creare, dove possibile, una continuità tra questi spazi e i grandi parchi (reti ecologiche)*
51. Rimuovere parte degli attuali selciati e sostituirli con coperture permeabili, per permettere la ricarica delle falde sotterranee. *Parte dell'acqua piovana sarà utilizzata per contribuire ad alimentare molte fontane, dove l'acqua tornerà a scorrere copiosa.*

PROPOSTE SPECIFICHE PER IL 'PERCORSO DELL'ACCOGLIENZA' E LE ZONE LIMITROFE

52. Riqualificare gli spazi verdi esistenti lungo il percorso e crearne di nuovi, al suo interno e nelle immediate vicinanze, facendo uso di essenze compatibili e facilmente manutenibili grazie a precisi programmi di potatura, sostituzione, ecc. In particolare saranno piantumati alberi e realizzate aiuole in via Ottaviano. Realizzare in alcune parti del percorso pavimentazioni di tipo permeabile, per consentire la ricarica delle falde sotterranee; gli scarichi delle acque piovane e la prese d'acqua per il lavaggio (fontanelle) saranno posizionate in modo opportuno.
53. *Creare un corridoio ecologico che collega viale Mazzini, piazzale Clodio e la Riserva Naturale di Monte Mario. Riqualificare gli spazi verdi già esistenti lungo il corridoio e nel suo immediato intorno.*
54. *Recuperare piazza Giovine Italia. Il centro e i bordi della piazza saranno liberati dalle auto posteggiate. La piazza sarà ricca di vegetazione e ospiterà alcuni giochi per bambini (compresi quelli che sono localizzati nella spina centrale della vicina via Silvio Pellico) e spazi per l'incontro sociale [da sviluppare].*
55. **Recuperare piazza Risorgimento.**
La piazza fa parte di un'isola ambientale: la sua parte centrale è un elemento fondamentale del 'percorso dell'accoglienza'. La qualità della piazza - attualmente compromessa dal traffico motorizzato che la circonda e l'attraversa - migliorerà radicalmente grazie alla sua parziale trasformazione in zona pedonale [da sviluppare].
56. *Recuperare piazzale Clodio. Solo una piccola parte del piazzale ospiterà i capolinea degli autobus o delle metropolitane leggere di superficie che li sostituiranno: tutto il resto sarà trasformato in un bosco naturale che entra in diretto contatto con le pendici di Monte Mario e con la parte terminale di viale Mazzini. Al centro del bosco sarà costruita una fontana che richiamerà per alcuni aspetti quella di piazza Mazzini e costituirà un 'portale' (nel senso di C. Alexander) che segnala l'ingresso dei nuovi percorsi che salgono verso la Riserva Naturale. La piazza ospiterà una fermata della linea circolare di navette elettriche che collegano il piazzale con piazza Mazzini e con l'inizio del percorso P1 (metro Ottaviano) o del percorso P2 (angolo viale Mazzini - viale Angelico) (vedi FUOCO 1)[da sviluppare].*
57. *Recuperare piazza Mazzini. I marciapiedi che circondano l'isola centrale della piazza saranno estesi per ridurre l'area della zona carrabile. La piazza ospiterà una fermata della linea circolare di navette elettriche che la collegano con piazzale Clodio e con l'inizio del 'percorso dell'accoglienza' (vedi punto 55. e FUOCO 1) [da sviluppare].*

N.B. Tutte le soluzioni dovranno essere compatibili con gli interventi finalizzati alla realizzazione delle nuove linee di trasporto pubblico, con particolare riferimento alle metropolitane 'leggere' di superficie (vedi FUOCO 1).

FUOCO 4

PROPOSTE DI RECUPERO E RIUSO DEL PATRIMONIO PUBBLICO DISMESSO O IN VIA DI DIMISSIONE. UTILIZZARE ANCHE GLI EDIFICI E I COMPLESSI SEQUESTRA TI ALLA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA ADATTI ALLO SCOPO

PROPOSTE VALIDE PER TUTTA LA CS

58. *Elaborare e realizzare progetti di recupero e riuso di singole zone della CS dove si concentrano proprietà pubbliche dismesse o in via di dismissione. Ogni zona recuperata dovrà rivestire un ruolo urbanistico rilevante ai fini della rivitalizzazione della CS sotto il profilo demografico, socio-economico e culturale.*
59. Elaborare e realizzare progetti di recupero e riuso di singoli complessi ed edifici pubblici dismessi o in via di dismissione.
60. Partecipare più attivamente alla vita politica della città, in sinergia con le associazioni che già operano nel territorio, per portare alla luce e denunciare le eventuali connivenze criminali con i poteri politici locali e sollecitare, nelle sedi opportune, l'applicazione delle leggi esistenti per la requisizione e il riutilizzo delle proprietà sequestrate. Verificare la disponibilità attuale di complessi o edifici già sequestrati che sono adatti a ospitare spazi e attrezzature di servizio per il viaggiatori.

PROPOSTE SPECIFICHE PER IL PERCORSO DELL'ACCOGLIENZA E LE ZONE LIMITROFE

61. Posizionare nei luoghi opportuni numerosi servizi igienici lungo il 'percorso dell'accoglienza', escludendo i WC chimici. Disporre lungo i percorsi arredi, con sedute comode e adatte anche a lunghe soste, integrati con gli spazi verdi (vedi FUOCO 1).
62. Progettare e realizzare il recupero dei complessi e gli edifici di proprietà pubblica dismessi o in via di dismissione nelle zone limitrofe al 'percorso dell'accoglienza', da adibire a servizi funzionali alle esigenze dei viaggiatori, come ad esempio lo stabilimento Comunicazioni dell'Esercito di viale Angelico 19³.
63. *Utilizzare un complesso o un edificio dismesso o in via di dismissione per realizzare un centro civico a uso degli abitanti e delle associazioni culturali.*
64. Verificare l'esistenza di edifici o complessi sequestrati alla mafia, utilizzabili agli scopi di cui sopra.
[da sviluppare]

³ Per questo stabilimento sono state proposte finora, da soggetti diversi, diverse alternative d'intervento, non tutte a supporto del 'percorso dell'accoglienza':

- (i) Trasformare l'area in parcheggio.
- (ii) Realizzare un distretto sanitario e d'iniziativa per l'assistenza delle categorie disagiate, con alloggi e spazi destinati alla produzione artigianale (botteghe) da assegnare a senza-tetto.
- (iii) Realizzare alloggi per quanti intendono associarsi per condividere esperienze di lavoro e di vicinato e dare vita a Comunità Solidali, nel senso indicato dall'associazione di promozione sociale "Mondo di Comunità e Famiglia".
- (iv) Realizzare spazi di cohousing e/o coworking realizzati e gestiti da una cooperativa di comunità costituita dai soggetti direttamente interessati: piccole imprese e cooperative edilizie, famiglie, studi, singoli professionisti, ecc.
- (v) Realizzare alloggi per gli studenti Erasmus e servizi annessi (intervento da concordare tra Roma Capitale e le sedi universitarie interessate all'uso degli spazi recuperati).
- (vi) Destinare il complesso agli alloggi e alle attrezzature di servizio (centri benessere, wc a pagamento, ecc.) a supporto del 'percorso dell'accoglienza'.
- (vii) Creare una struttura di servizio del tipo 'albergo diurno', dove i visitatori avranno la possibilità di pranzare, riposare, utilizzare i servizi igienici, farsi una doccia, ecc. La struttura, sarà dotata di spazi attrezzati per il relax e altre attività, con armadietti in cui si possano riporre oggetti personali (zaini, borse, ecc.). Nel suo ambito sarà predisposta anche una piccola sala per la proiezione di film e documentari in lingua originale.

Alcune di questi progetti potranno anche coesistere.