

# Pianificazione e progettazione strategica partecipata

Alessandro Giangrande e Elena Mortola

## 1. Premessa

Un processo di partecipazione, per essere efficace, deve rafforzare nei soggetti coinvolti l'assertività e la fiducia di poter contribuire realmente all'espressione e alla definizione delle proposte che costituiranno l'esito tangibile del processo. Perché ciò avvenga occorre che tutti i partecipanti, a prescindere dalle loro competenze, siano messi nella condizione di esprimere le proprie idee; che possano utilizzare tecniche espressive che ne attivino il potenziale creativo e li rendano capaci di sviluppare proposte appropriate e non stereotipate.

Affiancare ai metodi tradizionali di progettazione partecipata la costruzione di scenari futuri, consente di elaborare progetti coerenti con il passato di un luogo e con il suo futuro prefigurato, aiutando a superare la spiacevole sensazione di vivere e operare in un tempo in cui sembra che conti solo il presente, dove alla mancanza di una visione futura si associa spesso il disinteresse per il passato. Ciò è specialmente importante in questo caso, in cui si vogliono individuare strategie atte e riqualificare e rigenerare la Città Storica (CS) di Roma, adeguandola alle esigenze attuali nel rispetto del tessuto antico con cui dialogare e vivere.

Questo capitolo illustra un metodo di pianificazione e progettazione strategica partecipata che gli autori hanno sviluppato nell'ambito del Laboratorio del Dipartimento dei Beni Culturali dell'Ordine degli Architetti PCC di Roma e Provincia. I risultati dell'applicazione alla CS di Roma dei passi più importanti del metodo sono descritti in dettaglio nelle **APPENDICI**<sup>1</sup>.

## 2. Costruzione degli scenari futuri individuali

Uno scenario (o "visione") è un "racconto dal futuro", cioè una prefigurazione dei cambiamenti che ogni partecipante desidera per i luoghi in cui vive o che frequenta abitualmente.

Il racconto non è riferito a un preciso orizzonte temporale, ma a un futuro lontano: in altri termini, è una "visione" plausibile ma non necessariamente condizionata da esigenze di fattibilità immediata. Ogni partecipante "vede" se stesso con gli occhi della mente mentre attraversa i luoghi di suo interesse, sosta al loro interno o vi svolge un'attività, da solo o in compagnia di persone care.

Le frasi del racconto costituiscono i "frammenti" di un futuro desiderato per i luoghi frequentati: in ciascuno di essi il partecipante descrive ciò che vede o sente, quello che fa, le emozioni che prova.

Non è scontato che i partecipanti sappiano esprimersi in modo "visionario", ma è importante che si sforzino di farlo superando la riluttanza a fare emergere, nel loro racconto, i desideri più profondi e reconditi. E' altrettanto importante che non abbiano fretta di convergere verso soluzioni troppo definite, difficili da modificare e integrare tra loro: in questa fase è opportuno che ciascuno prefiguri soluzioni "fluide", cioè tali da favorire il processo che porterà in seguito a sviluppare quelle soluzioni che tutti potranno poi condividere.

---

<sup>1</sup>Gli autori hanno illustrato il metodo e i risultati dell'applicazione alla CS di Roma nell'intervento *Pianificazione e progettazione strategica partecipata*, che ha svolto nell'ambito del Convegno *Il Laboratorio permanente di progettazione partecipata "La Città Storica da un punto di vista di genere" presenta i primi risultati delle sue ricerche* (Casa della Città, Roma, 2015).

Sotto il profilo operativo, ogni partecipante costruisce separatamente la sua “visione” e la invia ai coordinatori del gruppo di lavoro. Il testo non dovrà superare una cartella; chi vuole, potrà arricchire il suo racconto con immagini: schizzi, progetti realizzati in contesti analoghi, fotomontaggi ecc.

I coordinatori organizzano una specifica sessione di lavoro “in presenza” alla quale sono invitati a partecipare tutti gli autori degli scenari. Ognuno legge a turno, ad alta voce, il testo che ha scritto. Il tempo a sua disposizione non potrà superare i cinque minuti e nessun altro partecipante potrà interrompere o contestare chi legge.

Terminata la lettura di tutte le “visioni”, un facilitatore raccoglie i testi scritti e invita ogni partecipante a prendere la parola per integrare il proprio scenario con ulteriori frammenti, tenendo conto delle sollecitazioni provenienti dall’ascolto delle “visioni” altrui (effetto di reazione a catena). Le frasi pronunciate dagli autori sono registrate dai coordinatori, che provvederanno poi a integrarle nei rispettivi scenari.

Alcuni esempi di “frammenti” tratti dagli scenari futuri finali prefigurati per la CS di Roma sono riportati nell’**APPENDICE A**.

### **3. Lo scenario collettivo**

Lo scenario collettivo è un documento organizzato in sezioni, ognuna delle quali descrive una specifica criticità del contesto territoriale assieme alle proposte prefigurate per risolverla.

Le criticità si deducono dalla lettura contestuale di tutti gli scenari futuri individuali.

Per ogni criticità ci possono essere più proposte di soluzione. Queste proposte si ricavano selezionando e integrando in modo opportuno “frammenti” coerenti<sup>2</sup> che fanno parte dello stesso scenario o di scenari diversi. Le proposte possono essere complementari, sinergiche o alternative.

Per facilitare l’integrazione dei frammenti conviene in genere trascurarne le parti che descrivono le sensazioni e le emozioni dei loro autori.

Lo scenario collettivo, elaborato dai coordinatori, è restituito a tutti i partecipanti. Gli autori degli scenari futuri individuali potranno proporre integrazioni o fare rilievi in merito ai suoi contenuti (ad es., segnalando ai coordinatori del processo che in esso non sono state riportate, per errore, alcune criticità e/o proposte di soluzione che sono implicitamente presenti nei loro racconti).

### **4. Dallo scenario collettivo ai fuochi**

Il primo passo di questo percorso consiste nell’individuare una strategia che ci consenta di gestire agevolmente le relazioni d’incompatibilità e di sinergia potenziale che possono sussistere tra le proposte dello scenario.

La strategia più valida consiste nel suddividere l’insieme delle criticità in sottoinsiemi indipendenti, dove il numero di criticità di ogni sottoinsieme è limitato, e le proposte prefigurate per risolverle sono tutte compatibili e non sinergiche con quelle degli altri sottoinsiemi. Questa strategia è particolarmente importante quando le criticità sono numerose e tra le diverse proposte esiste una quantità non irrilevante di relazioni d’incompatibilità e/o sinergia.

---

<sup>2</sup> Per essere coerenti, i “frammenti” da integrare nella stessa proposta di soluzione non possono essere incompatibili. L’incompatibilità può essere auto-evidente (ad es., come nella proposta di realizzare nello stesso luogo più edifici che, da soli, ne occuperebbero l’intero spazio) o di natura assiologica (ad es., come nella proposta di realizzare piani o progetti che sottendono valori e interessi palesemente conflittuali).

Ogni sottosistema è chiamato *fuoco*. Questo termine è utilizzato anche in altri approcci per designare una parte di un problema sulla quale è possibile focalizzare l'attenzione per risolverla senza che ci si debba preoccupare di sviluppare contestualmente le soluzioni di tutte le altre parti (cioè degli altri *fuochi*).

## 5. I *fuochi* secondo Strategic Choice

Strategic Choice (SC) è un approccio integrato alla pianificazione e alla progettazione che aiuta a individuare, strutturare e avviare a soluzione l'insieme dei problemi di un contesto territoriale caratterizzato da un'elevata complessità.

In SC, un'*area di decisione* (o *area di scelta*) descrive uno specifico problema dal quale esistono due o più proposte di soluzione (*opzioni*). Ogni *area* è definita da una breve frase interrogativa preceduta da una *label* (etichetta) che ne compendia il contenuto.

Per applicare SC alla Città Storica di Roma si è proceduto innanzitutto a riscrivere le criticità e le proposte di soluzione dello scenario collettivo (vedi 2) rispettivamente come *aree di decisione* e di *opzioni*.

L'**APPENDICE B** riporta l'elenco completo delle *aree di decisione* della CS; un esempio dettagliato di *area di decisione* con la descrizione completa delle sue *opzioni*; tutte le *opzioni* (non dettagliate) che si riferiscono alle diverse *aree*.

I *fuochi del problema* sono sottoinsiemi di *aree di decisione* che possono essere risolti separatamente. Per identificare i *fuochi* occorre costruire il *grafo di decisione*, i cui nodi e archi rappresentano rispettivamente le *aree di decisione* e le loro *connessioni*. Ogni *connessione* segnala la presenza di alcune relazioni d'incompatibilità (o di sinergia potenziale) tra le *opzioni* di due *aree*.

L'analisi del *grafo*, effettuata con l'aiuto di un apposito programma (STRAD, *Strategic Advisor – User's manual*, Stradspan Limited, 1994/98), consente d'identificare facilmente i *fuochi*. I criteri utilizzati da STRAD per individuare i *fuochi* sono:

- (i) Il livello di coesione interna di ogni *fuoco*, misurato dalla quantità complessiva di *connessioni* che esistono tra le sue *aree di decisione*
- (ii) il suo grado d'isolamento, tanto maggiore quanto minore è il numero di *connessioni* tra le *aree* del *fuoco* stesso e tutte le altre.

Il *grafo di decisione* e i *fuochi* della CS di Roma sono riportati nell'**APPENDICE C**.

## 6. I tavoli di lavoro

Per ogni *fuoco* si predispone un tavolo di lavoro: ogni partecipante è libero di scegliere il tavolo di cui fare parte<sup>3</sup>.

Il numero ottimale dei membri di ogni tavolo è dieci (non meno di cinque e non più di quindici). Quando il numero di partecipanti non è sufficiente, si possono assegnare più *fuochi* allo stesso tavolo di lavoro.

---

<sup>3</sup> Un tavolo di lavoro non si attiva su una singola *area di decisione* bensì su un *fuoco*, del quale fanno generalmente parte più *aree di decisione* interconnesse. I membri del tavolo terranno conto soltanto delle incompatibilità e delle sinergie che esistono tra le *opzioni* delle sue *aree*. Le eventuali relazioni residue tra le *opzioni* delle *aree* di *fuochi* diversi saranno considerate solo in seguito, in apposite sessioni di lavoro congiunte.

Prima d'iniziare le attività, i partecipanti scelgono le regole di comportamento e s'impegnano a rispettarle per tutta la durata del processo.

[cfr. [A. Giangrande, S. Gnetti \(a cura di\) \*Il Confronto Creativo: dal diritto di parola al diritto di essere ascoltati\*](#)]

I soggetti territoriali che sono interessati alle problematiche di uno specifico *fuoco* possono chiedere di partecipare al tavolo appropriato per proporre nuove *opzioni* pertinenti, o per integrare quelle esistenti. I nuovi partecipanti saranno tenuti a sottoscrivere le stesse regole di comportamento già sottoscritte dagli altri membri del tavolo.

## 7. Confronto Creativo

Ogni tavolo lavora contestualmente sulle *opzioni* di tutte le *aree di decisione* del *fuoco*: se al tavolo sono stati assegnati più *fuochi*, i partecipanti prenderanno in considerazione un *fuoco* alla volta.

I membri del tavolo utilizzano il metodo Confronto Creativo (CC) per rielaborare le *opzioni* incompatibili e crearne di nuove "a somma positiva". A questo fine occorre che i partecipanti sappiano evitare la trappola degli accordi minimali, di basso profilo, e si sforzino di trovare nuove soluzioni che producono un reale vicendevole guadagno, sfruttando le loro differenze e traendo vantaggio dalle loro diverse priorità per realizzare guadagni congiunti. [cfr. [M. Sclavi, L. E. Suskind, \*Confronto Creativo, et.al./edizioni, Milano, 2011\*](#)]

Non sempre si riescono a trasformare tutte le *opzioni* incompatibili del *fuoco* in soluzioni a somma positiva. Nel caso, si dovranno scegliere tra le *opzioni* incompatibili (e dunque alternative) quelle più valide, valutandone l'efficacia con l'aiuto di un metodo condiviso da tutti i partecipanti.

## 8. Valutazione

Questo passo consente ai membri del tavolo di lavoro di stimare l'efficacia delle *opzioni* del *fuoco*. I metodi di cui faranno uso sono:

(i) valutazione multicriteri (approccio SC)

Questo metodo utilizza un insieme di criteri (o *aree di confronto*) per ordinare in efficacia gli *schemi di decisione*, ovvero tutte le combinazioni di *opzioni* - una per ogni *area di decisione* del *fuoco* - che sono compatibili tra loro.

Le *aree di confronto* sono scelte e condivise da tutti i membri del tavolo di lavoro.

(In **APPENDICE D** sono riportate tutte le *aree di confronto* utilizzate nel caso della CS di Roma)

I partecipanti identificano quindi il termine più appropriato per designare la differenza di efficacia delle *opzioni* di ogni *area di decisione*, scegliendolo tra i gradi di una scala qualitativa del tipo: trascurabile-marginale-significativa-considerevole-estrema.

Il programma STRAD definisce una scala d'intervalli dove all'efficacia di un'*opzione*, così stimata, corrisponde uno specifico valore e le differenze di efficacia delle *opzioni* sono misurate dalle differenze dei loro rispettivi valori.

I valori di efficacia delle *opzioni* - valutati in rapporto alla totalità delle *aree di confronto* - sono infine sommati per calcolare gli indici di efficacia complessiva di ogni specifico *schema di decisione* (vedi **APPENDICE D**)

(ii) valutazione multiattori (o valutazione “diretta”)

Ogni membro del tavolo stima l'efficacia delle singole *opzioni* direttamente, senza prendere in considerazione in modo esplicito differenti criteri di valutazione.

Ogni partecipante esamina il documento che contiene l'elenco che delle *aree di decisione* del *fuoco* con le rispettive *opzioni*: per ogni *area* evidenzia le *opzioni* che a suo giudizio sono particolarmente efficaci e quelle che, al contrario, considera del tutto inefficaci o addirittura dannose.

Con queste informazioni si definiscono due indici: il primo consente di ordinare in efficacia tutte le *opzioni* del *fuoco*; il secondo mette in evidenza quelle *opzioni* per le quali esiste una forte discordanza di valutazione, che saranno rielaborate e aggregate in un'unica soluzione “a somma positiva” con il metodo CC. Questa soluzione sarà infine valutata dai membri del tavolo di lavoro e collocata nella graduatoria di efficacia assieme a tutte le altre *opzioni*.

## 9. Le linee guida

I risultati dalla valutazione, applicata a tutti i *fuochi*, sono stati utilizzati per redigere il documento delle linee guida.

Il documento si articola in sezioni. In ogni sezione sono riportate le *opzioni* che riguardano tutte le problematiche (*aree di decisione*) di uno specifico *fuoco*.

A ogni problematica è associata l'*opzione* che appartiene allo *schema di decisione* più efficace (o *opzione* principale). A essa ne seguono talvolta altre meno efficaci - elencate in ordine di efficacia decrescente - che corrispondono ad altrettante *opzioni* sinergiche o quantomeno compatibili con quella più efficace della problematica di riferimento.

È importante sottolineare che i criteri utilizzati in entrambi i metodi di valutazione per stimare l'efficacia delle *opzioni* non riguardano affatto la loro fattibilità (politica, economico-finanziaria, organizzativa), ma solo il loro valore intrinseco (ambientale, sociale, culturale, funzionale, ecc.): la fattibilità svolgerà un ruolo fondamentale solo in una fase successiva del processo di progettazione partecipata.

Le linee guida per la CS di Roma sono riportate per esteso nell'**APPENDICE E**.

## 10. Conclusioni

Le linee guida saranno utilizzate per attuare concretamente le politiche urbane, le scelte urbanistiche e i progetti che esse prefigurano. Nel seguito illustreremo i passi di un possibile percorso volto a perseguire questo difficile obiettivo.

- (i) Per ogni sezione del documento delle linee guida - cioè per ogni *fuoco del problema* - sarà attivato un Forum, uno spazio reale e digitale dove saranno sviluppati in dettaglio le politiche urbane, i piani e i progetti congruenti con le *opzioni* preferite. Oltre ai cittadini, parteciperanno al Forum sia le autorità pubbliche che hanno il potere di approvarne i risultati, sia i soggetti territoriali –

pubblici e privati – che detengono le risorse necessarie per realizzarli<sup>4</sup>.

- (ii) I risultati del Forum saranno utilizzati per stendere l'atto d'indirizzo da presentare agli organi deliberanti dell'amministrazione competente – consiglio comunale, commissione consiliare ecc. – per l'approvazione finale e la realizzazione.
- (iii) Qualora in sede deliberativa o attuativa si verificassero dei ritardi, i cittadini potranno chiedere all'amministrazione di illustrare pubblicamente le ragioni di questi ritardi e di riconvocare il Forum che avrà il compito di individuare e mettere in atto le contromisure necessarie.

Tra le *opzioni* considerate ce ne potrebbero essere alcune che non sono fattibili per mancanza di consenso politico, carenza di risorse economico-finanziarie ecc. I membri del Forum opereranno dunque secondo una logica incrementale, selezionando soltanto le *opzioni* (o quelle parti di *opzione*) che sono fattibili nell'immediato o a breve termine, e rinviando a una fase successiva l'elaborazione e l'attuazione di tutte le altre. Il processo procederà pertanto alternando fasi successive di elaborazione e di realizzazione, fino all'esaurimento di tutte le *opzioni* preferite della sezione.

Questo modo incrementale di procedere comporterà che il Forum non produca un solo atto d'indirizzo, bensì più atti d'indirizzo successivi, ognuno dei quali riguarderà soltanto le politiche, i piani e i progetti che saranno fattibili al momento.

Un tipico atto d'indirizzo si articolerà, in genere, in tre parti:

- (a) politiche, piani e progetti per i quali l'amministrazione dispone delle risorse necessarie per elaborarli e realizzarli;
- (b) progetti d'interesse pubblico che l'amministrazione non è in grado di elaborare e realizzare in proprio, ma solo attivando le forme idonee di PPP (Partenariato Pubblico Privato);
- (c) deliberazioni dirette a regolamentare gli interventi che i soggetti che attueranno nelle aree di loro proprietà, in coerenza con quanto sviluppato nell'ambito del Forum.

Per i progetti che non è in grado di realizzare direttamente, l'amministrazione bandisce specifici concorsi rivolti ai professionisti e/o alle imprese che, oltre ai requisiti di legge necessari per partecipare, hanno soprattutto l'interesse e le risorse che sono necessarie per elaborarli e realizzarli. Nei bandi dovranno essere riportati per intero gli atti d'indirizzo: il loro rispetto sarà un requisito che ogni partecipante avrà l'obbligo di rispettare per vincere il concorso.

#### **APPENDICE A – “Frammenti” degli scenari futuri prefigurati per la CS di Roma**

“...I percorsi pedonali e quelli ciclabili formano una rete continua inframezzata da piacevoli luoghi di sosta, dove posso intrattenere rapporti sociali e svolgere molte attività di tempo libero; mi sembra che la coesione sociale e lo spirito collaborativo siano aumentati... Le reti pedonali e ciclabili portano ai punti d'interscambio con il trasporto pubblico che lambisce la Città Storica. In una città ormai sostanzialmente libera dal traffico privato e con mezzi pubblici che viaggiano in sede propria, posso raggiungere velocemente anche i luoghi più lontani...Usare il trasporto pubblico, la bici o andare a piedi è *trendy*, tutti lo fanno; la sera mi reco spesso a teatro o al cinema con il trasporto pubblico che funziona tutta la notte, con mezzi e fermate sicuri, proprio perché frequentati a tutte le ore...”

---

<sup>4</sup>L'attivazione del Forum dipenderà dalla volontà dell'amministrazione competente di rispettare principi che sono illustrati in dettaglio nelle Linee guida della partecipazione sviluppate da Roma Partecipa (cfr. <http://www.romapartecipa.it/>).

“... L’assenza di rumore e di *smog* mi permette di sentire il chiocciolo delle fontane e gli altri rumori naturali, di percepire i profumi e gli odori...I bambini riempiono le strade non solo perché sono state liberate dalle auto, ma anche perché dappertutto è possibile trovare aree di gioco, *baby parking* e cortili accessibili ricchi di piante...”

“...Il verde ha riconquistato la città: una vera e propria rete ecologica l’attraversa ristabilendo il contatto con il fiume. I giardini, gli orti, i grandi alberi (anche da frutto) si sono ripresi il loro spazio e hanno ripopolato le piazze prima cementificate. Dove possibile, i selciati sono stati sostituiti da coperture permeabili, più idonee a consentire la ricarica delle falde... Da molti luoghi del centro storico riesco a vedere il Tevere, poiché molti muraglioni sono stati rimossi. Alcune strade, come via della Lungara, sono nuovamente in contatto con il fiume... Lungo il Tevere ci sono spiagge con persone in costume da bagno che prendono il sole e barconi trasformati in luoghi pubblici (bar, ristoranti ...); altre barche percorrono il fiume, diventato nuovamente navigabile”

“...In tutti i rioni, dopo la protesta dei residenti contro una politica che rendeva la città invivibile per la proliferazione di locali notturni senza regole e controlli, il “tavolino selvaggio”, i parcheggi abusivi e l’assenza di un adeguato progetto di pedonalizzazione, il Comune ha deciso d’investire per riqualificare alcune aree periferiche o semiperiferiche dove spostare le attività destinate al divertimento notturno...”

“... Dopo un’ora di cammino siamo tutti un po’ stanchi e decidiamo di sederci sulle panchine. Sono nuove, moderne e abbastanza numerose da consentire di trovarne sempre una libera! Ne scegliamo una con i giochi integrati. I bambini sono entusiasti; io, invece, mi godo un po’ di riposo, di sole e soprattutto ammiro gli scorci di una città unica che ha cominciato ad assumere un sapore nuovo... Durante questa pausa ci concediamo un cioccolatino e utilizziamo il vicino cestino con quattro aperture – carta, vetro, plastica e rifiuti organici – per buttare le carte... Decidiamo di riprendere la passeggiata; mi sembra un sogno vedere i turisti comodamente seduti sulle panchine anziché sui marciapiedi o scalini di fortuna; gli anziani che finalmente possono riposarsi durante le loro passeggiate; i ragazzi che fanno delle aree attrezzate luoghi d’incontro tra i monumenti del centro storico, all’aria aperta, piuttosto che nei fast-food...”

“... Per ricucire lo strappo avvenuto in passato, quando il vivere quotidiano era stato espulso dalla Città Storica, Il Campidoglio ha promosso qualche anno fa il rilancio dell’edilizia economica e popolare attraverso la riappropriazione, da parte di abitanti e artigiani, di edifici pubblici inutilizzati o sottoutilizzati del Demanio dello Stato, del Ministero della Difesa, della Regione Lazio, della Provincia di Roma, del Vicariato ed Enti rappresentati, dell’Università, della Banca d’Italia... Le botteghe artigiane godono adesso di un affitto calmierato e non sono ghettizzate in un “recinto”, ma diffuse in tutto il contesto del della Città Storica...”

“...Per contribuire a contrastare la criminalità organizzata, ben presente nella Città Storica come in altre parti della città , assieme ad altri partecipo attivamente alla vita politica del Municipio in sinergia con le associazioni e le cooperative sociali più impegnate che operano nel territorio, portando alla luce possibile connivenze criminali con i gestori del potere politico locale e sollecitando in modo continuo e capillare, nelle sedi opportune, l’applicazione delle leggi esistenti per la requisizione e la destinazione delle proprietà sequestrate... Il territorio è diventato ormai il luogo dell’impegno reale e concreto delle forze politiche democratiche che operano in esso...”

## **APPENDICE B – Aree di decisione e opzioni della CS**

### **aree di decisione**

Dallo scenario collettivo sono state ricavate le *aree di decisione* seguenti:

TRAFFICO?	Come limitare l'accesso e il transito del traffico motorizzato privato nella CS?
MOBILITÀ?	Come realizzare una mobilità sostenibile?
TRASPUBB?	Come potenziare e migliorare il sistema del trasporto pubblico?
COSTRUITI?	Come recuperare/riqualificare gli spazi costruiti?

NATURALI?	Come recuperare/riqualificare gli spazi naturali?
RIFIUTI?	Come migliorare la raccolta dei rifiuti?
SICUREZZA?	Come rendere più sicuri e confortevoli gli spazi della CS?
RIPRISTINO?	Come salvaguardare/ripristinare i valori ambientali e storico-culturali?
SOCIALE?	Come rivitalizzare la CS sotto il profilo sociale?
DISAGI?	Come ridurre le situazioni di disagio per chi abita o frequenta abitualmente la CS?
AREAMETR?	Quali interventi per chi si muove dall'area metropolitana alla CS per lavoro, studio, ecc.
SMARTCITY?	Come rendere più <i>smart</i> la CS?
CRIMINAL?	Come contrastare la criminalità organizzata?
DISMESSO?	Quali programmi di recupero e riuso del patrimonio pubblico dismesso?

**un esempio di area di decisione: importanza, urgenza<sup>5</sup> e opzioni**

In quanto segue è illustrata in dettaglio l'area TRAFFICO? (vedi sopra).

TRAFFICO? Come limitare l'accesso e il transito del traffico motorizzato privato nella CS?

Importanza: 9

Urgenza: 9

Opzioni: **chiusura** *chiudere progressivamente al traffico privato tutta la CS*  
**controlli** *rafforzare i controlli: varchi, permessi, bus turistici*  
**noZTL** *abolire la ZTL e potenziare la rete del trasporto pubblico*

le opzioni in dettaglio:

**chiusura** *chiudere progressivamente al traffico privato tutta la CS*

Chiudere la CS al traffico motorizzato privato per settori, area dei Fori compresa. 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 carico/scarico di merci; in altre ancora saranno individuati gli spazi dove il traffico motorizzato, a bassissima velocità, potrà coesistere con quello pedonale.

Limitare le attività di carico/scarico delle merci degli esercizi commerciali alle ore notturne.

Vietare la realizzazione di nuovi parcheggi interrati in tutta la CS: in caso di necessità dovranno essere utilizzati spazi alternativi (aree inutilizzate, edifici dismessi).

**controlli** *rafforzare i controlli: varchi, permessi, bus turistici*

Potenziare il sistema dei varchi che funzioneranno anche in uscita per disincentivare la sosta negli orari non consentiti. Ridurre il numero di categorie che hanno il permesso di accesso. Assegnare a ogni famiglia residente un posto auto dedicato, regolamentare l'assegnazione dei contrassegni auto agli invalidi (non più di un contrassegno a testa) e introdurre un limite di sosta per gli invalidi non residenti (max due ore).

Vietare l'accesso alla CS ai bus turistici: i bus posteggeranno in appositi stalli, fuori dalle mura Aureliane o all'esterno del GRA.

I bus open saranno di un solo tipo, come avviene in tutte le altre capitali europee (con l'eccezione di quelli di colore bianco della Città del Vaticano).

**noZTL** *abolire la ZTL e potenziare la rete del trasporto pubblico*

Abolire la ZTL in tutta la CS migliorando contestualmente il sistema di trasporto pubblico per indurre i cittadini a non utilizzare la propria automobile per accedere alla CS o attraversarla.

<sup>5</sup> Le valutazioni d'importanza e di urgenza sono espresse in una scala da 1 a 10.



N.B. Le tre *opzioni* dell'area TRAFFICO? sono alternative per il diverso livello di radicalità. Alcune *opzioni* di molte altre *aree di decisione* sono invece compatibili, tanto da potere essere considerate parti di una stessa proposta: l'esistenza di più *opzioni* compatibili della stessa *area* è giustificata dall'esigenza di valutarne separatamente l'efficacia e la fattibilità in un'ottica di pianificazione e progettazione di tipo incrementale (vedi oltre).

**tutte le aree di decisione e le opzioni (senza dettagli)**

TRAFFICO? Come limitare l'accesso e il transito del traffico motorizzato privato nella CS?

Importanza: 9

Urgenza: 9

Opzioni: **chiusura** *chiudere progressivamente al traffico privato tutta la CS*  
**controlli** *rafforzare i controlli: varchi, permessi, bus turistici*  
**noZTL** *abolire la ZTL e potenziare la rete del trasporto pubblico*

MOBILITÀ? Come realizzare una mobilità sostenibile?

Importanza: 9

Urgenza: 8

Opzioni: **cicloped** *nuovi percorsi pedonali e ciclabili e mezzi alternativi*  
**isoleamb** *creare isole ambientali*  
**b&csharing** *realizzare servizi efficienti di bike sharing e car sharing*

TRASPUBBL? Come potenziare e migliorare il sistema del trasporto pubblico?

Importanza: 9

Urgenza: 9

Opzioni: **efficienza** *migliorare l'efficienza del servizio di trasporto*  
**trasferro** *potenziare il sistema di trasporto su ferro*

COSTRUITI? Come recuperare/riqualificare gli spazi costruiti?

Importanza: 8

Urgenza: 8

Opzioni: **storici** *recupero e fruizione dei luoghi storici più importanti*  
**cementif** *riqualificazione delle piazze "cementificate"*  
**arredurb** *un design di qualità per l'arredo urbano*

NATURALI? Come recuperare/riqualificare gli spazi naturali?

Importanza: 8

Urgenza: 8

Opzioni: **spaziverdi** *sviluppo e cura degli spazi verdi*  
**retiecolog** *reti ecologiche e ricarica delle falde acquifere*  
**Tevere** *riappropriazione del Tevere*

RIFIUTI? Come migliorare la raccolta dei rifiuti?

Importanza: 8

Urgenza: 7

Opzioni: **differenz** *raccolta differenziata e cestini per piccoli rifiuti*  
**separazione** *separazione dei rifiuti "a valle"*

SICUREZZA? Come rendere più sicuri e confortevoli gli spazi della CS?

Importanza: 8

Urgenza: 9

Opzioni: **orenottur** *maggiore sicurezza nelle ore notturne*  
**categdeboli** *più sicurezza e meno disagi per le categorie "deboli"*

RIPRISTINO? Come salvaguardare/ripristinare i valori ambientali e storico-culturali?

Importanza: 8

Urgenza: 8

Opzioni: **noabusiv** *no a occupazione abusiva e deturpazione degli spazi pubblici*  
**devastati** *ripristinare i luoghi devastati da interventi impropri*

SOCIALE? Come rivitalizzare la CS sotto il profilo sociale?

Importanza: 8

Urgenza: 7

Opzioni: **edificiabb** *(ri)appropriazione degli edifici pubblici abbandonati*  
**emorragia** *arginare l'emorragia di residenti e artigiani*  
**ediliziapop** *ritorno dell'edilizia economica e popolare nella CS*

DISAGI? Come ridurre le situazioni di disagio per chi abita o frequenta la CS?

Importanza: 8

Urgenza: 9

Opzioni: **disaginott** *minori disagi notturni per i residenti*  
**fermate** *riqualificare le fermate dei mezzi pubblici*  
**accservizi** *migliorare l'accessibilità ai servizi essenziali*  
**barriere** *eliminare le barriere architettoniche*

AREAMETR? Quali interventi per chi si sposta dall'area metropolitana alla CS per lavoro, studio, ecc?

Importanza: 9

Urgenza: 7

Opzioni: **nuovestrutt** *realizzare nella CS nuove strutture di servizio*  
**collegamen** *migliorare i collegamenti tra CS e area metropolitana*  
**intervstrut** *interventi strutturali per ridurre i flussi tra area metropolitana e CS*

SMARTCITY? Come rendere più smart la CS?

Importanza: 6

Urgenza: 6

Opzioni: **cablata** *città cablata e onde convogliate*  
**digitinfo** *diffusione dell'informazione digitale*

CRIMINAL? Come contrastare la criminalità organizzata?

Importanza: 9

Urgenza: 8

Opzioni: **repressione** *repressione della criminalità*  
**associazion** *sostegno alle associazioni che combattono la criminalità*

DISMESSO? Quali programmi di recupero e riuso del patrimonio pubblico dismesso?

Importanza: 8

Urgenza: 8

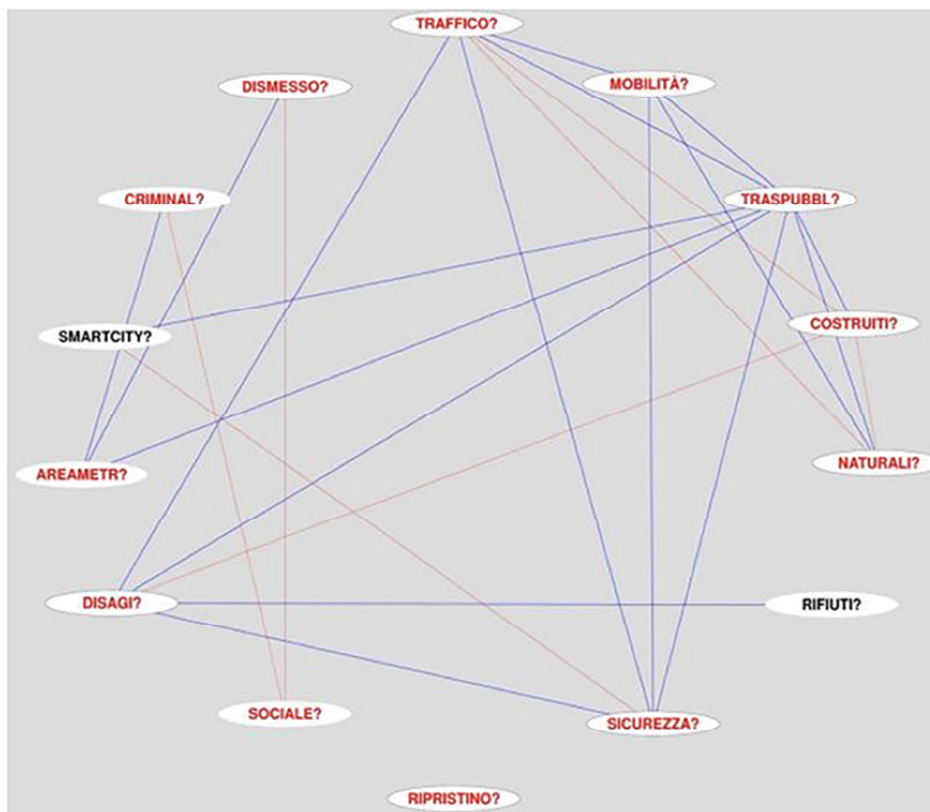
Opzioni: **interezone** *recupero/riuso di intere zone della CS*  
**edifici** *recupero/riuso di singoli complessi o edifici*

## APPENDICE C – Grafo di decisione e i fuochi della CS

### grafo di decisione

Le *aree di decisione* sono identificate dalle rispettive *label*: le *aree* importanti sono di colore **rosso**; quelle meno importanti di colore **nero**. Le ellissi in cui le *label* sono iscritte possono avere un sottile bordo (*aree* urgenti) o esserne prive (*aree* meno urgenti).

La presenza di una *connessione* (o arco) tra due *aree di decisione* segnala la presenza di una o più situazioni d'incompatibilità o di sinergia potenziale tra le loro *opzioni*. La *connessione* può essere certa (arco di colore **blu**) o incerta (arco di colore **rosso**)



- un esempio di connessione certa: TRASPUBBL?  $\leftrightarrow$  SICUREZZA?

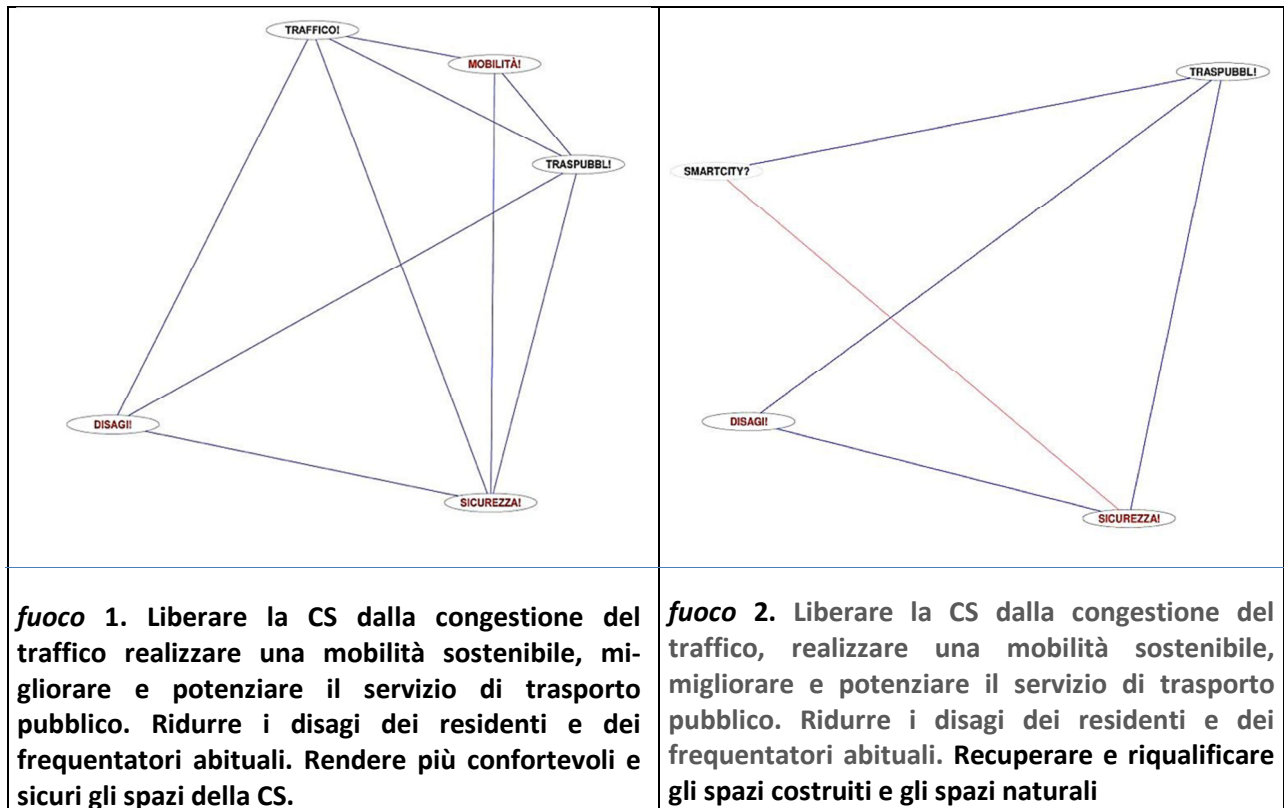
tra le due *aree di decisione* esiste una chiara sinergia. Entrambe le *opzioni* della prima *area* prevedono, tra l'altro, il potenziamento del servizio di trasporto pubblico notturno: le fermate dei mezzi diventeranno luoghi molto frequentati anche di notte, e dunque più sicuri.

- un esempio di connessione incerta: COSTRUITI?  $\leftrightarrow$  NATURALI?

la trasformazione delle piazze "cementificate" in spazi ricchi di giardini, orti e grandi alberi (*opzione cementif* di COSTRUITI? ) può essere sinergica sia con gli interventi atti a riqualificare gli spazi verdi esistenti o a svilupparne di nuovi, sia con la realizzazione di una rete ecologica che ristabilisca il contatto tra gli spazi naturali della CS e il fiume Tevere (*opzioni spaziverdi* e *retiecolog* di NATURALI?). L'incertezza della *connessione* dipende dal fatto che a priori - cioè prima di aver identificato le piazze "cementificate" e localizzato gli spazi verdi da riqualificare, nonché gli spazi più idonei per realizzare la nuova rete ecologica - non è possibile sapere con certezza se gli interventi potranno essere attuati in modo sinergico.

## fuochi

I *fuochi* individuati non sono tutti indipendenti: alcuni di essi condividono con altri alcune *aree di decisione*. A ogni *fuoco* è associata una breve descrizione delle *aree di decisione* che ne fanno parte: le frasi in **nero** identificano le *aree* che sono peculiari del *fuoco*, mentre quelle in **grigio** identificano le *aree* che il *fuoco* condivide con quelli che lo precedono



<p>A network diagram with four nodes: SMARTCITY? (top left), TRASPUBBLI (top right), DISAGII (middle left), and SICUREZZA (bottom center). Lines connect SMARTCITY? to TRASPUBBLI, TRASPUBBLI to DISAGII, DISAGII to SICUREZZA, and TRASPUBBLI to SICUREZZA. There is also a direct line from SMARTCITY? to SICUREZZA.</p>	<p>A simple network diagram with two nodes: DISAGII (left) and RIFIUTI? (right). A single line connects them.</p>
<p><b>fuoco 3.</b> Migliorare e potenziare il servizio di trasporto pubblico. Ridurre i disagi dei residenti e dei frequentatori abituali. Rendere più confortevoli e sicuri gli spazi della CS. Rendere più <i>smart</i> la CS.</p>	<p><b>fuoco 4.</b> Ridurre i disagi dei residenti e dei frequentatori abituali. Migliorare la raccolta differenziata e il riciclaggio dei rifiuti.</p>
<p>A network diagram with five nodes: CRIMINAL? (top left), DISMESSO? (top center), TRASPUBBLI (top right), AREAMETRI (middle left), and SOCIALE? (bottom center). Lines connect CRIMINAL? to DISMESSO?, DISMESSO? to TRASPUBBLI, TRASPUBBLI to AREAMETRI, AREAMETRI to SOCIALE?, and DISMESSO? to SOCIALE?.</p>	<p>A single node labeled RIPRISTINO? in the center of the cell.</p>
<p><b>fuoco 5.</b> Attuare interventi atti a favorire i cittadini che si spostano ogni giorno dall'area metropolitana alla CS per motivi di lavoro, studio, ecc. Rivitalizzare la CS sotto il profilo sociale e avviare programmi di recupero e riuso del patrimonio pubblico dismesso. Contrastare la criminalità organizzata.</p>	<p><b>fuoco 6.</b> Salvaguardare/ripristinare i valori ambientali e storico-culturali della CS.</p>

## APPENDICE D – Il metodo di valutazione utilizzato per la CS

### aree di confronto

Per la CS si è deciso di utilizzare il metodo di valutazione multicriteri mutuato dall'approccio SC. Le *aree di confronto* scelte sono:

NATURALE:	contesto naturale stato degli ecosistemi e dei singoli fattori ambientali (aria, acqua, suolo, sottosuolo, vegetazione, fauna, ecc.)
VALSTORICI:	valori storico-culturali stato di conservazione e facilità di fruizione dei luoghi di valore storico e culturale (beni archeologici, architettonici e artistici)
SALUTE:	salute e benessere dei cittadini spazi e servizi atti ad aumentare il benessere dei cittadini, in assenza di situazioni che creano disagio psicologico (sporcizia, mancanza di decoro urbano, ecc.) o che possono causare malattie di tipo fisico o psico-fisico (malattie respiratorie, dell'apparato uditivo, dell'apparato digerente, neurologiche, ecc.)
ATTIVITA':	attività individuali dei cittadini caratteristiche dei luoghi (accessibilità, dimensioni, forma, funzionalità) dove i cittadini svolgono abitualmente le loro attività individuali (lavoro, studio, sport, svago, riposo, ecc.)
SOCIALITA':	contesto sociale luoghi idonei a favorire i rapporti interpersonali, le relazioni interculturali e la coesione sociale.

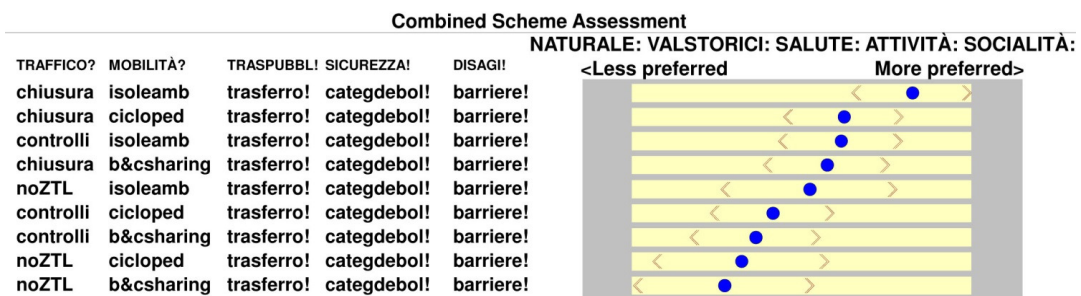
N.B. Le *aree di confronto* che riguardano la fattibilità finanziaria (risorse disponibili o acquisibili) o politico-istituzionale (valori e interessi dei decisori) non sono state incluse nell'elenco, avendone riconosciuta la sostanziale disomogeneità con le altre *aree di confronto*. Questi criteri svolgeranno un ruolo fondamentale in seguito.

### ***schemi preferiti (solo fuoco 1)***

Innanzitutto sono stati individuati tutti gli *schemi di decisione*, ossia le combinazioni di *opzioni* (una per ogni *area di decisione del fuoco*) che sono mutuamente compatibili. Di ogni *schema* si è poi calcolato il valore di un indice che ne misura l'efficacia complessiva, ottenuto come somma dei valori di efficacia delle singole *opzioni* che ne fanno parte.

Gli *schemi* sono stati quindi ordinati secondo valori decrescenti dell'indice. Il primo *schema* – quello dove l'indice assume il valore massimo – rappresenta lo *schema preferito* che, in linea di principio<sup>6</sup>, sarà utilizzato elaborare le soluzioni più idonee che risolvono tutte le *aree di decisione del fuoco* considerato.

Il diagramma seguente, realizzato con l'aiuto di del programma STRAD, mostra i nove *schemi di decisione* più efficaci<sup>7</sup>.



<sup>6</sup> Qualora lo *schema* non fosse fattibile (per motivi politici, economici o altro), si potrà scegliere come *schema preferito* quello più efficace tra quelli fattibili (vedi 10.)

<sup>7</sup> Le *opzioni* che identificano ogni *schema di decisione* compaiono nella parte sinistra del diagramma. L'efficacia complessiva di ogni *schema* si evince dalla posizione del corrispondente *marker* di colore **blu**: tanto più a destra è il *marker*, tanto maggiore è l'efficacia dello *schema*. Ai lati del *marker* sono presenti due simboli, < e >, che delimitano l'intervallo di incertezza (o di errore) associato al valore di efficacia complessiva dello *schema* corrispondente. L'ampiezza di questo intervallo si determina calcolando il quadrato dell'ampiezza dell'intervallo d'incertezza stimato per ogni singola *opzione*, addizionando questi valori per tutte le *opzioni* dello *schema* e calcolando infine la radice quadrata del risultato. Ciò equivale ad assumere come indipendenti le incertezze che riguardano le stime di efficacia delle diverse *opzioni*.

Lo *schema* preferito del *fuoco* è:

TRAFFICO?	chiusura
MOBILITA'?	isoleamb
TRASPUBBL?	trasferro
SICUREZZA?	categdebol
DISAGI?	barriere

La descrizione dello *schema* si può articolare in tre parti distinte, corrispondenti ad altrettanti sottoinsiemi delle *aree* del *fuoco* considerato.

- 1. Rendere la CS più vivibile liberandola dalla congestione del traffico, realizzando una mobilità sostenibile e migliorando/potenziando il servizio di trasporto pubblico**
- 2. Accrescere la sicurezza dei cittadini soprattutto nelle ore notturne**
- 3. Ridurre i disagi dei residenti e dei frequentatori abituali della CS**

A titolo di esempio illustriamo le *opzioni* dello *schema* che si riferiscono alla parte **1**.

#### *chiudere progressivamente al traffico privato tutta la CS*

Chiudere la CS al traffico motorizzato privato per settori, area dei Fori compresa. 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 carico/scarico di merci; in altre ancora saranno individuati gli spazi dove il traffico motorizzato, a bassissima velocità, potrà coesistere con quello pedonale.

Limitare le attività di carico/scarico delle merci degli esercizi commerciali alle ore notturne.

Vietare la realizzazione di nuovi parcheggi interrati in tutta la CS: in caso di necessità dovranno essere utilizzati spazi alternativi (aree inutilizzate, edifici dismessi).

#### *creare isole ambientali*

Realizzare dove possibile isole ambientali, ossia aree urbane concepite e realizzate a misura delle utenze deboli (ciclisti e pedoni), nelle quali sono adottate particolari politiche: limiti di velocità, divieti, sensi unici, regolamentazione della sosta, opere di arredo, differenziazione dei livelli e delle pavimentazioni, illuminazione efficace ecc.

#### *potenziare il sistema di trasporto su ferro*

Completare l'anello ferroviario e potenziare sia le principali linee extraurbane (Roma Nord, Roma-Ostia, Roma-Pantano, Roma-Fiumicino) sia le ferrovie regionali (FR1, FR2, FR3, FR4, FR5, FR6, FR7 e FR8). Realizzare specifici nodi di scambio intermodale alle stazioni principali attestata ai bordi o all'interno della CS, dimensionandoli in rapporto al numero di viaggi effettuati dagli utenti delle diverse linee.

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 previste linee metropolitane sotterranee. In questa ottica si procederà fin d'ora a riprogettare come percorso di superficie l'attuale tracciato della linea C nel tratto che attraversa la CS.

Il miglioramento/potenziamento del trasporto pubblico comporterà ulteriori interventi:

- alle fermate, distanti tra loro 300-500 metri, sarà possibile prelevare una bicicletta o utilizzare piccole navette elettriche a bassa velocità che consentiranno di accedere ai principali luoghi della CS.
- per tutte le linee saranno realizzate, ovunque possibile, corsie preferenziali continue, da capolinea a capolinea.
- saranno introdotti dispositivi che privilegiano la precedenza del mezzo pubblico su quello privato per la maggior parte del percorso.
- le fermate degli autobus, nelle zone dove non è possibile realizzare sedi protette, saranno liberate dalle auto in sosta.
- il servizio notturno sarà potenziato aumentando il numero dei mezzi in circolazione tra le h 20.00 e le h 6.00

del mattino.

- saranno creati nuovi parcheggi di scambio ai bordi della CS (con ticket, max 2 euro per una sosta di 24 h), collegati con la rete dei percorsi pedonali e ciclabili.

N.B. Nello *schema* immediatamente successivo a quello preferito, al posto di **isoleamb** dell'area **MOBILITA'**? è presente l'*opzione* **cicloped**. Avendo riconosciuto il carattere non alternativo delle *opzioni* **cicloped** e **isoleamb**, l'*opzione* **cicloped** è stata considerata parte integrante dello *schema* preferito del *fuoco*.

*nuovi percorsi pedonali e ciclabili, mezzi di trasporto alternativi, Tevere navigabile*

Realizzare una rete di percorsi pedonali e ciclabili connessa ai punti d'interscambio con il trasporto pubblico collettivo, ubicati ai bordi della CS. Dove possibile, i nuovi percorsi, ricchi d'informazioni e segnaletica, 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. La continuità dei percorsi dovrà essere sempre garantita, anche con soluzioni particolari che consentano di superare le eventuali situazioni di discontinuità che sono inevitabilmente presenti in un centro storico complesso come quello di Roma.

Permettere la circolazione a una miriade di mezzi di trasporto fantasiosi e sostenibili: schettini, monopattini, biciclette solari, teleferiche, calessi trainati da cavalli ecc.

Lungo il Tevere, tornato navigabile, numerosi cittadini potranno spostarsi tra le zone della CS che affacciano sulle sue rive con imbarcazioni a remi, a vela o solari.

N.B. Tra le *opzioni* di questa parte dello *schema di decisione* preferito esistono alcune sinergie: ad esempio, tra **cicloped** e **trasferro**, che prevede esplicitamente la creazione di "nuovi parcheggi di scambio ai bordi della CS, collegati con la rete dei percorsi pedonali e ciclabili".

## **APPENDICE E – Linee guida per la riqualificazione e la rigenerazione della CS**

Il documento delle linee guida delinea il quadro strategico al quale occorrerà fare riferimento per sviluppare politiche urbane, scelte urbanistiche e progetti volti a riqualificare e rigenerare la Città Storica di Roma.

Le Sezioni del documento ricalcano i sei *fuochi* già identificati.

Ogni *fuoco* comprende una o più problematiche (*aree di decisione*) interconnesse. L'approccio Strategic Choice ha consentito alle partecipanti di stimare, per ogni problematica del *fuoco*, sia l'*opzione* più efficace (designata da una lettera maiuscola: **A**, **B**, **C**, ...), sia le *opzioni* compatibili/sinergiche che possono integrarla, riportate dopo quella più efficace in ordine di efficacia decrescente (designate da lettere minuscole: **a**, **a'**, ...; **b**, **b'**, ...; ecc.).

### **Sezione 1 Liberare la CS dalla congestione del traffico, realizzare una mobilità sostenibile, migliorare e potenziare il servizio di trasporto pubblico. Ridurre i disagi dei residenti e dei frequentatori abituali. Rendere più confortevoli e sicuri gli spazi della CS (*fuoco* 1)**

#### **A. Limitare l'accesso alla CS del traffico privato in modo incrementale**

Limitare l'accesso alla CS del traffico motorizzato privato per settori, area dei Fori compresa. 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 carico/scarico di merci; in altre ancora saranno individuati gli spazi dove il traffico motorizzato, a bassissima velocità, potrà coesistere con quello pedonale (vedi **B**).

Limitare le attività di carico/scarico delle merci degli esercizi commerciali alle ore notturne.

Vietare la realizzazione di nuovi parcheggi interrati in tutta la CS: in caso di necessità dovranno essere utilizzati spazi alternativi (aree inutilizzate, edifici dismessi).

#### **B. Creare isole ambientali**

Realizzare dove possibile "isole ambientali", ossia aree urbane concepite e realizzate a misura delle



utenze deboli (ciclisti e pedoni), nelle quali saranno adottate particolari politiche: limiti di velocità, divieti, sensi unici, regolamentazione della sosta, opere di arredo, differenziazione dei livelli e delle pavimentazioni, illuminazione efficace ecc.

**b. Nuovi percorsi pedonali e ciclabili, mezzi di trasporto alternativi, Tevere navigabile**

Realizzare una rete di percorsi pedonali e ciclabili connessa ai punti d'interscambio con il trasporto pubblico collettivo, ubicati ai bordi della CS. Dove possibile, i nuovi percorsi, ricchi d'informazioni e segnaletica, 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. La continuità dei percorsi dovrà essere sempre garantita, anche con soluzioni particolari che consentano di superare le eventuali situazioni di discontinuità che sono inevitabilmente presenti in una CS complessa come quella di Roma.

Permettere, ove possibile, la circolazione a una miriade di mezzi di trasporto fantasiosi e sostenibili: schettini, monopattini, biciclette solari, teleferiche, calessi trainati da cavalli ecc.

Lungo il Tevere, tornato navigabile, numerosi cittadini potranno spostarsi tra le zone della CS che affacciano sulle sue rive con imbarcazioni a remi, a vela o solari.

**C. Potenziare il sistema di trasporto pubblico su ferro**

Completare l'anello ferroviario e potenziare sia le principali linee extraurbane (Roma Nord, Roma-Ostia, Roma-Pantano, Roma-Fiumicino) sia le ferrovie regionali (FR1, FR2, FR3, FR4, FR5, FR6, FR7 e FR8). Realizzare specifici nodi di scambio intermodale alle stazioni principali attestata ai bordi o all'interno della CS, dimensionandoli in rapporto al numero di viaggi effettuati dagli utenti delle diverse linee.

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 previste linee metropolitane sotterranee. In questa ottica si procederà fin d'ora a riprogettare come percorso di superficie l'attuale tracciato della linea C nel tratto che attraversa la CS.

Per migliorare e potenziare il trasporto pubblico sarà anche necessario attuare contestualmente alcuni interventi specifici:

- alle fermate dei mezzi, che disteranno tra loro 300-500 metri, sarà possibile prelevare una bicicletta o utilizzare piccole navette elettriche a bassa velocità che consentiranno di accedere ai principali luoghi della CS.
- per tutte le linee saranno realizzate, ovunque possibile, corsie preferenziali continue, da capolinea a capolinea.
- saranno introdotti dispositivi che privilegiano la precedenza del mezzo pubblico su quello privato per la maggior parte del percorso.
- le fermate degli autobus, nelle zone dove non è possibile realizzare sedi protette, saranno liberate dalle auto in sosta.
- il servizio notturno sarà potenziato aumentando il numero dei mezzi in circolazione tra le h 20.00 e le h 6.00 del mattino.
- saranno creati nuovi parcheggi di scambio ai bordi della CS, collegati con la rete dei percorsi pedonali e ciclabili.

**D. Barriere architettoniche**

Eliminare le barriere che impediscono ai disabili di accedere a molti spazi della CS, introducendo dove necessario scivoli, sistemi meccanizzati di scale mobili, ascensori, ecc.

**d. Minori disagi notturni per i residenti**

Contrastare la proliferazione sia di locali notturni privi di regole e controlli che producono un forte inquinamento acustico, generando nella popolazione stress e danni alla salute non inferiori a quelli prodotto dalle emissioni atmosferiche nocive; sia di posteggi abusivi che sottraggono posti macchina ai residenti.

Spostare le attività rumorose in aree periferiche o semiperiferiche riqualificate allo scopo, destinate

al divertimento notturno.

**d'.** *Migliorare l'accessibilità ai servizi essenziali*

Attuare politiche dirette a favorire una distribuzione capillare dei servizi essenziali, in modo che gli abitanti possano raggiungerli a piedi o in bicicletta in 5-10 minuti; consentire la consegna a domicilio delle merci acquistate con tricicli a pedali o piccoli veicoli elettrici che utilizzano, ove possibile, corsie preferenziali.

**d''.** *Riqualificare le fermate dei mezzi pubblici*

Riprogettare le fermate come nuclei di microattività sinergiche (inclusive dei servizi igienici!). Le fermate saranno dotate di pensiline e sedute ergonomiche che possano essere usate anche dai soggetti più deboli - in particolare dai disabili e dagli anziani che, una volta seduti, hanno spesso difficoltà a rialzarsi. Saranno anche dotate di cestini per la raccolta di piccoli rifiuti. I progetti saranno affidati ad architetti emergenti, vincitori di un apposito concorso bandito dal Comune

**E.** *Più sicurezza e meno disagi per le categorie "deboli" (anziani, disabili, bambini)*

L'eliminazione delle barriere architettoniche e la riduzione del traffico motorizzato, con il conseguente abbassamento dei livelli d'inquinamento atmosferico, consentirà anche agli anziani e ai disabili con insufficienze motorie o respiratorie di frequentare la CS in sicurezza e con minori disagi.

I bambini potranno recarsi a scuola a piedi da soli o con i loro compagni senza problemi, lungo percorsi protetti.

**e.** *Maggiore sicurezza nelle ore notturne*

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 sicuri perché frequentate a tutte le ore.

Migliorare l'illuminazione nei luoghi meno frequentati e considerati pericolosi.

**Sezione 2 Recuperare e riqualificare gli spazi costruiti e gli spazi naturali (fuoco 2)**

**A.** *Recupero e fruizione dei luoghi storici più importanti*

Recuperare e aprire al pubblico le corti dei palazzi storici oggi non accessibili. Realizzare "cannocchiali prospettici" che, grazie anche all'apertura dei cortili, rimandino visivamente ad altre parti della città monumentale.

Recuperare le piazze storiche che versano in condizioni di maggiore degrado fisico e culturale. Ad esempio, riconquistare a piazza S. Lorenzo in Lucina il suo carattere originario di luogo d'incontro, di salotto all'aperto. Gli interventi integreranno il nuovo design con i caratteri architettonici preesistenti nel luogo.

**a.** *Riqualificazione delle piazze "cementificate"*

Trasformare queste piazze in spazi ricchi di giardini (anche pensili), orti, grandi alberi (anche da frutto). Creare nelle aree liberate dalle automobili nuove aree di gioco, baby parking.

**a'.** *Un design di qualità per l'arredo urbano*

Promuovere e finanziare progetti di arredo per una ventina di zone della CS che il Comune realizzerà in tempi record. I progetti saranno il frutto di un design di qualità capace di creare al tempo stesso un contrasto stilistico con il contesto e di mettere in risalto le opere del passato. Scegliere i criteri atti a selezionare le proposte progettuali in base alla loro capacità di ripristinare la vita originaria, quotidiana, specifica di quei luoghi. Ridurre i conflitti fin dalla fase preliminare del processo di progettazione, per mettere d'accordo gli opposti (nuovo/conservazione).

I progetti dovranno prevedere un aumento del numero di sedute: panchine di forma nuova, moderne, alcune integrate con spazi di gioco per bambini e ragazzi, ubicate in luoghi dai quali si possano ammirare gli scorci di una città unica quale è Roma.

**B.** *Reti ecologiche e ricarica delle falde acquifere*

Realizzare una vera e propria rete ecologica che ristabilisca il contatto tra gli spazi naturali della CS e il fiume Tevere. Riqualificare i piccoli spazi verdi già presenti all'interno del tessuto edilizio della CS; creare,

ove possibile, una continuità tra questi spazi e i grandi parchi.

Rimuovere gli attuali selciati e sostituirli con coperture permeabili, per permettere la ricarica delle falde sotterranee. Una parte dell'acqua piovana sarà utilizzata per contribuire ad alimentare molte fontane, dove l'acqua tornerà a scorrere copiosa.

**b. *Sviluppo e cura degli spazi verdi***

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.

Organizzare riunioni tra i ragazzi nati nello stesso anno per raccogliere fondi presso le loro famiglie, da utilizzare per riqualificare le zone verdi e le piazze del quartiere. Coinvolgere i genitori e gli alunni delle scuole nella cura degli spazi verdi di un giardino (o di una piazza).

**Sezione 3 *Rendere più smart la CS (fuoco 3)***

**A. *Città cablata e onde convogliate***

Realizzare nella CS la "città cablata" - come quella che già esiste in altre grandi capitali europee (Berlino, Londra, Parigi, Vienna) - in modo che da ogni luogo della CS sia possibile accedere alla rete internet per svolgere le proprie attività in modo più rapido ed efficiente.

Utilizzare le "onde convogliate" (una tecnologia che sovrappone al trasporto di corrente elettrica, continua o alternata a bassa frequenza, un segnale a frequenza più elevata che è modulato dall'informazione da trasmettere) per attuare un monitoraggio continuo e diffuso del territorio, in modo da migliorare le condizioni ambientali e di sicurezza degli spazi pubblici e disincentivare il vandalismo.

**a. *Diffusione dell'informazione digitale tramite social network, wi-fi, paline elettroniche***

Utilizzare i social network per diffondere informazioni sulle diverse attività (culturali, commerciali ecc.) che si svolgono nella CS, comprese quelle del volontariato. Rendere piacevoli gli spostamenti sui mezzi pubblici, dove saranno diffuse musiche compatibili con il carattere della città storica e dove sarà sempre possibile connettersi in wi-fi alla rete internet mediante smartphone, tablet ecc. per ottenere informazioni sui luoghi da visitare, sugli eventi culturali in corso (mostre, concerti, ecc.) e altro.

Realizzare paline elettroniche che informano sull'ora esatta di arrivo dei mezzi pubblici alle diverse fermate (le stesse informazioni potranno essere acquisite tramite cellulare). Le fermate saranno di conseguenza meno affollate: il viaggiatore in attesa potrà aspettare il bus o il tram nel bar vicino o leggendo comodamente un libro o un giornale su una panchina.

**Sezione 4 *Migliorare la raccolta differenziata e il riciclaggio dei rifiuti (fuoco 4)***

**A. *Raccolta differenziata e cestini per piccoli rifiuti***

Adottare una politica di raccolta che inizia limitando "a monte" la quantità di rifiuti prodotta e prosegue con la raccolta differenziata e il riciclaggio dei rifiuti stessi, per evitare che sommergeano sia noi sia gli abitanti dei paesi del terzo e del quarto mondo.

Introdurre nuovi cassonetti "a scomparsa" come già avviene in molte altre città.

Collocare numerosi cestini per la raccolta di piccoli rifiuti: carta, vetro, plastica, metalli e rifiuti organici, soprattutto in prossimità delle sedute.

**Sezione 5 *Attuare interventi atti a favorire i cittadini che si spostano ogni giorno dall'area metropolitana alla CS per motivi di lavoro, di studio, ecc. Rivitalizzare la CS sotto il profilo sociale e avviare programmi di recupero e riuso del patrimonio pubblico dismesso. Contrastare la criminalità organizzata (fuoco 5)***

**A. *Interventi strutturali per ridurre i flussi di abitanti tra area metropolitana e CS***

Mettere in atto politiche urbane dirette a decentrare una parte consistente delle funzioni attualmente

presenti nella CS in zone periferiche della città e in altre parti dell'area metropolitana, al fine di contrastare l'"esportazione" di abitanti dalla CS alle zone esterne e il conseguente pendolarismo.

**a. *Realizzare nella CS nuove strutture di servizio per gli abitanti dell'area metropolitana***

Creare alcune strutture del tipo "alberghi diurni", utilizzando edifici esistenti, dove chi arriva la mattina a Roma per ritornare a casa la sera tardi abbia la possibilità di pranzare, riposare, farsi una doccia, cambiarsi d'abito ecc. a costi contenuti. Queste strutture, piuttosto che vere e proprie camere, dovrebbero avere spazi attrezzati per consentire il relax e altre attività, con armadietti in cui si possano riporre abiti di ricambio. La realizzazione di queste strutture sarà il frutto di una sinergia pubblico/privato.

**a'. *Migliori collegamenti tra CS e area metropolitana***

Adeguare la frequenza delle corse dei mezzi pubblici che collegano le diverse parti dell'area metropolitana con i margini della CS alla domanda effettiva, riferita a tre categorie principali di soggetti: abitanti della CS; abitanti che si recano con regolarità nella CS delle zone periferiche della città e delle altre zone dell'area metropolitana; visitatori occasionali.

Intensificare il traffico delle metropolitane extraurbane soprattutto nelle ore serali (dopo le ore 20), come avviene nelle grandi capitali europee. Realizzare collegamenti pedonali più brevi di quelli attuali che collegano le stazioni ferroviarie alle fermate dei mezzi pubblici cittadini.

**B. *(Ri)appropriazione degli edifici pubblici abbandonati o sottoutilizzati***

Sostenere l'azione delle associazioni che premono per una riappropriazione degli abitanti e degli artigiani degli edifici pubblici inutilizzati o sottoutilizzati del Comune, del Demanio dello Stato, del Ministero della Difesa, della Regione Lazio, della Provincia di Roma, del Vicariato, dell'Università e della Banca d'Italia, superando alcune resistenze della Soprintendenza ai Beni Ambientali e Architettonici del Lazio.

**b. *Arginare l'emorragia di residenti e artigiani***

Attuare provvedimenti diretti a bloccare l'emorragia di residenti e delle botteghe che sono i principali custodi della tutela della CS; mettere in atto gli incentivi più idonei per riportare nella CS i residenti e gli artigiani (quelli veri) che sono stati costretti ad abbandonarla: affitti calmierati e nessuna ghettizzazione delle botteghe in un "recinto", ma diffusione capillare delle stesse in tutta la CS.

**b'. *Ritorno dell'edilizia economica e popolare nella CS***

Incentivare l'edilizia economica e popolare nella CS per ricreare al suo interno un tessuto più vivo e variato sotto il profilo sociale.

**C. *Recupero e riuso di intere zone della CS***

Recupero e riuso contestuale di tutte le proprietà pubbliche dismesse (o in via di dismissione) presenti in una stessa zona della CS. Ogni zona, per consistenza e problematicità funzionale, rivestirà un ruolo urbanistico rilevante ai fini della rivitalizzazione della CS sotto il profilo demografico, socio-economico e culturale. Il programma di recupero sarà definito attraverso un processo partecipativo.

**c. *Recupero e riuso di singoli complessi o edifici***

Gli effetti indotti sul territorio circostante dal recupero e riuso di ogni singolo complesso o edificio potranno avere un ruolo rilevante ai fini della rivitalizzazione della CS. Esempi di interventi urgenti e prioritari: l'ex deposito ATAC "Vittoria" di piazza Bainsizza e lo Stabilimento di Telecomunicazioni di viale Angelico 19.

**D. *Sostegno alle associazioni che combattono la criminalità***

Partecipare più attivamente alla vita politica della Città e del Municipio 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.

**d. *Repressione della criminalità***

Chiedere con forza alle autorità preposte che si attivino per prevenire e reprimere con maggiore convinzione ed efficacia le attività della criminalità organizzata - mafia, camorra e n'drangheta - che operano spesso in combutta con la criminalità locale.

## **Sezione 6\_ Salvaguardare / ripristinare i valori ambientali e storico-culturali della CS (fuoco 6)**

### **A. *No all'occupazione abusiva e alla deturpazione dello spazio pubblico***

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" di plastica, treppiedi con i menù e finte pietanze. Verificare che i tavoli e le sedie, in elegante ferro battuto, siano uguali o simili in tutti i locali, e che gli ombrelloni siano privi d'insegne pubblicitarie.

Contrastare la creazione di finte librerie che somministrano cibi e bevande. Ritornare a godere della vista dei bei palazzi, delle cupole, delle chiese e delle terrazze fiorite di via Giulia, riposizionando i sanpietrini a regola d'arte per non essere costretti a passeggiare con lo sguardo fisso a terra nel timore d'inciampare.

Liberare piazza Farnese dai tavolini di un bar che non consentono di ammirare palazzo Farnese e le fontane. Liberare i tetti della piazza dalle innumerevoli antenne televisive affastellate.

Rendere meno invadenti i negozi gestiti dai cinesi di via dei Giubbonari e liberare la strada dai festoni di fiori di plastica.

Curare maggiormente la pulizia della piazza Campo de' Fiori. Rimuovere le strutture, i tendoni e i gabbionti abbarbicati al suolo che invadono la piazza e le superfetazioni realizzate in nome della "promozione turistica": creare al loro posto alcune strutture leggere, progettate sapientemente da architetti creativi, ben integrate nello spazio chiuso della piazza. Smaltire le vecchie grate di ferro e i tendoni rottamati secondo un ciclo continuo, ininterrotto, dove potranno svolgere un ruolo giovani artigiani creativi capaci di utilizzare i materiali di recupero.

#### **a. *Ripristinare la qualità dei luoghi devastati da interventi impropri***

Realizzare gli interventi necessari per riportare alla luce le vestigia antiche di via dei Fori Imperiali e consentire ai visitatori di camminarci dentro: non come uno spazio recintato, ma come parte vitale della Roma contemporanea.

Rimuovere la copertura di vetro e acciaio sul tetto del megastore Benetton di via Tomacelli, tra via del Corso e Largo Goldoni, progettata dall'arch. Fuksas, nonché l'ascensore installato sul retro del Vittoriano, a piazza Venezia.