

24 ottobre 2019 | ore 15.30

Ex deposito Atac San Paolo

via Alessandro Severo 48, Roma

presentazione del libro

Roma in movimento

Pontili per collegare
territori sconnessi

di Lucina Caravaggi, Orazio Carpenzano

prefazione Goffredo Buccini

postfazione Alessandro Fuschiotto

24 ottobre 2019 | ore 15.30

Ex deposito Atac San Paolo
via Alessandro Severo 48, Roma

presentazione del libro

Roma in movimento

Pontili per collegare
territori sconnessi

di Lucina Caravaggi, Orazio Carpenzano

prefazione Goffredo Buccini

postfazione Alessandro Fuschiotto

Quodlibet **DIAP PRINT** / PROGETTI

presentano il libro

Goffredo Buccini

Walter Tocci

ne discutono

Luca Montuori *assessore Urbanistica, Roma Capitale*

Mauro Alessandri *assessore Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità, Regione Lazio*

Sara Venturoni *Direzione Stazioni RFI*

Francesco Rutelli *presidente ANICA*

Claudio Delicato *scrittore*

Leonardo Delogu *artista, fondatore DOM-*

coordina il dibattito

Paolo Conti

*L'evento e i materiali
informativi sono
stati realizzati con il
contributo di*



VDP S.r.l.
Progettazione Integrata - Ambiente



Go-mobility
Studi di impatto sulla viabilità

“Questo libro sulla capitale d’Italia, intitolato con un ossimoro che a me è parso tristemente irridente, *Roma in movimento*, non è solo un prezioso contributo tecnico a un tentativo di soluzione dei mali dell’Urbe: è un affresco potente sulla prigionia e sull’impossibilità di evadere. Da dove? Dai ghetti, dalla condizione di perifericità, da un ascensore sociale che s’è bloccato e che, bloccandosi, ha imprigionato tra i piani quindici milioni di italiani: coloro che vivono in periferia o che ‘sono’ periferia, la geografia e l’antropologia di una profonda crisi politica e istituzionale”.

Goffredo Buccini



Nuovi prigionieri urbani

La ricerca mette a fuoco le nuove forme di prigionia e di esclusione connesse all'aumento del traffico automobilistico nelle vaste urbanizzazioni a cavallo e oltre il Grande Raccordo Anulare. I nuovi prigionieri urbani sono soprattutto i soggetti più fragili e privi di un mezzo di spostamento proprio, esclusi dalle opportunità che la città può offrire, in particolare anziani, malati cronici, donne, bambini, e tutti coloro che non possono sostenere i costi di un'auto. Il titolo suona quindi come un ossimoro irridente, come afferma Buccini nella prefazione al libro, perché la ricerca mette a fuoco le condizioni di prigionia e l'impossibilità di evadere. L'ipotesi che guida la ricerca è che la possibilità di muoversi all'interno dello spazio urbanizzato, accedendo senza tanta fatica ai luoghi dell'istruzione, della cura, del lavoro e della produzione culturale sia una *pre-condizione* – negata – del *diritto di cittadinanza*.

I nuovi prigionieri urbani sono soprattutto i soggetti più fragili e privi di un mezzo di spostamento proprio



Segnali di vitalità sociale

A Roma la geografia dell'associazionismo e delle attività collettive è piena di sorprese, popolata da esperienze originali, particolarmente significative nei momenti di crisi e di vuoto istituzionale. I disagi della città contemporanea alimentano molteplici pratiche collettive dal basso che obbligano a rinnovare la riflessione sul progetto dello spazio pubblico.

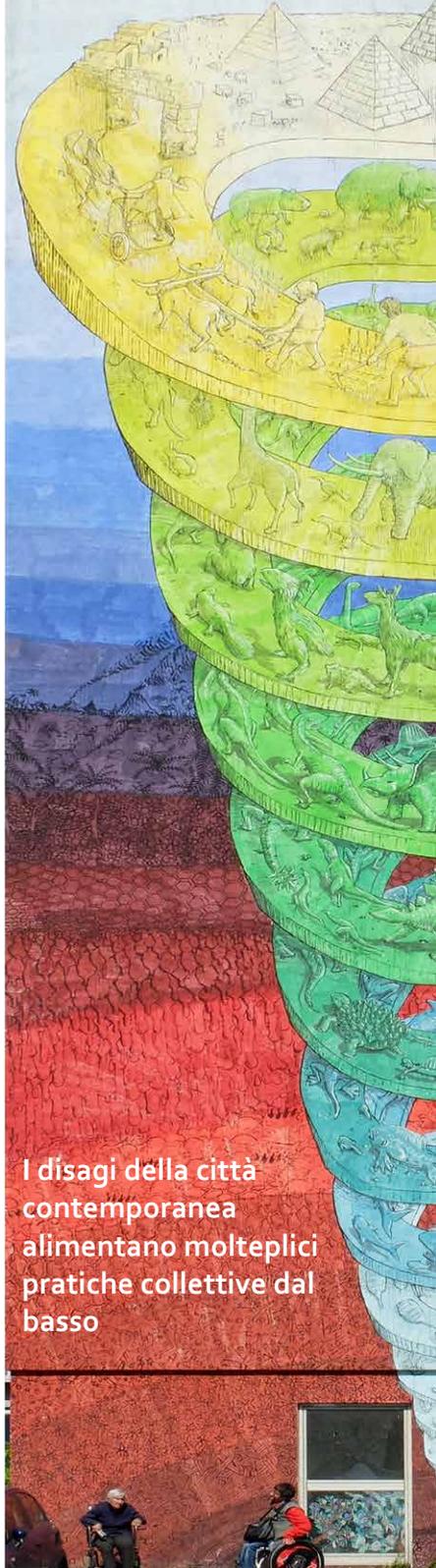
Negli ultimi anni, dopo la crisi economica del 2008, c'è stata una forte ripresa di azioni auto-organizzate, anche molto diverse tra loro, rivolte soprattutto a spazi abbandonati, dai graffiti agli sport urbani estremi, dagli orti e giardini comuni alle molte forme di *greening*.

Ma le *iniziative dal basso* non vengono raccolte in modo costruttivo e creativo. Se da una parte gli abitanti fanno “quello che possono” per minimizzare i problemi, dall'altra i pochi e miseri interventi pubblici degli ultimi anni hanno ignorato la collaborazione progettuale con le comunità, o l'hanno ridotta a forma vuota e rituale di “partecipazione”.

◀
Tratto del GRA nei pressi di Giardinetti

La spirale della storia della Terra, murale di Blu a Ponte Mammolo

I disagi della città contemporanea alimentano molteplici pratiche collettive dal basso





Non chiamatela periferia

La ricerca evidenzia un significativo parallelismo tra la crescita della Roma oltre GRA e quella della Città metropolitana (coincidente con il perimetro della “dismessa” Provincia di Roma). Dal 1992 al 2016 l’area centrale ha perso il 5,27% dei suoi abitanti (dentro le mura aureliane), la restante città interna al GRA ha perso il 4,82%, mentre Roma oltre GRA è cresciuta del 63,6% soprattutto nei quadranti di Roma sud (+60%) e Roma est (+55%).

Pochi tipi insediativi – i grandi peep come isole, palazzinopoli estensive, villettopoli, recinti commerciali e recinti produttivi – si ripetono

all’infinito. La qualità architettonica di questa città è quella che il mercato immobiliare ha codificato e imposto. Questa profonda, rapida trasformazione sta determinando una modificazione genetica del modo di abitare, che rende poco utilizzabili le definizioni tradizionali di *città* e di *periferia*.

I nuovi insediamenti del territorio di Roma dipendono completamente dallo spostamento su gomma. L’inquinamento atmosferico, il costo economico, la perdita di tempo e di salute connessi a questi spostamenti stanno diventando insostenibili, alimentando pericolose tensioni sociali.



Ripartire dalla campagna di Roma

**Differenze
sorprendenti
e resistenza
ai processi di
omologazione
biologica e
insediativa**

Ma Roma è anche un territorio ancora stupefacente, che non ci si stanca mai di osservare e descrivere, un territorio protetto per oltre il 12% e per il 45% agricolo, con un indice di biodiversità straordinario, riferito non soltanto alla dimensione ecologica ma anche a quella culturale e sociale. Differenze e resistenza ai processi di omologazione sono presenti anche nei territori dei comuni limitrofi, con quella irripetibile varietà connessa a reti d'acqua e immaginari letterari, archeologie ed ecologie, prodotti e mercati, conservati attraverso memorie non retoriche (come quelle “identitarie”), ma che chiedono di essere rinnovati all'interno di nuovi significati contemporanei.

La rete potenziale che emerge dall'insieme di questi elementi (aree protette, sistema idrografico e aree con vincolo archeologico) è il grande serbatoio di possibilità per riorganizzare le grandi urbanizzazioni contemporanee, a cominciare da un sistema di collegamenti sostenibili, alternativi alle auto, che colleghi direttamente le abitazioni con le stazioni del ferro più vicine.



Mobilità e progetti mancati

La cura del ferro attivata alla fine degli anni novanta è l'ultimo tentativo di ricondurre la crescita urbana a una politica di trasporto pubblico sostenibile. I dati sul ritardo di Roma rispetto alle altre capitali europee sono imbarazzanti.

Con 3 linee metro e 73 stazioni per un'estensione complessiva di 59,7 km, Roma non regge infatti il confronto con Londra (12 linee, 422 stazioni, 433 km complessivi) Parigi (16 linee, 302 stazioni, 219 km complessivi) e Berlino (25 linee, 306 stazioni, 402 km complessivi) e appare di gran lunga carente anche rispetto a città più piccole

come Valencia (6 linee, 133 stazioni, 146 km complessivi) o Bucarest (4 linee, 48 stazioni, 71 km complessivi).

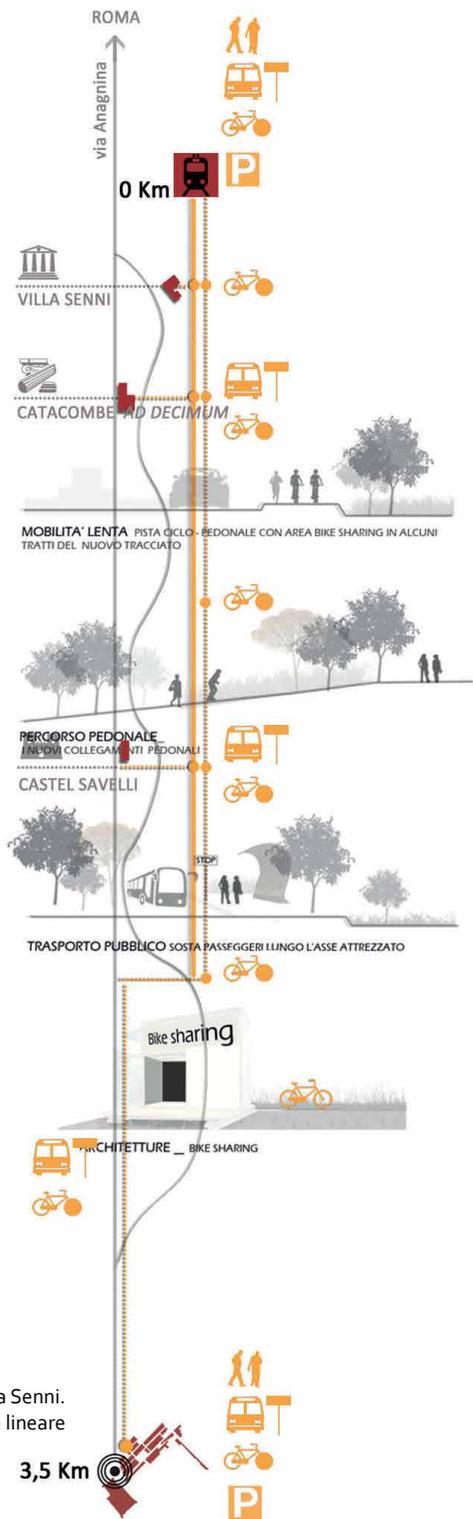
Le fasi più recenti della crescita di Roma (in termini di popolazione e di aree urbanizzate) non sono state cioè accompagnate da politiche di sviluppo infrastrutturale adeguate alle esigenze di una capitale.

L'ipotesi sviluppata in questa ricerca è quella di partire dalla riattivazione del patrimonio infrastrutturale esistente alla luce delle nuove prospettive della mobilità sostenibile, così come delineate dagli indirizzi internazionali.



Un secondo ciclo di vita per la cura del ferro

Per favorire una nuova diffusione del trasporto su ferro sono necessari interventi di adeguamento delle linee ma soprattutto è necessario garantire l'accessibilità alla rete stessa, attraverso connessioni dirette e funzionali con le urbanizzazioni circostanti. Quando per raggiungere una stazione si è costretti a utilizzare l'auto privata, i benefici dello spostamento su ferro si riducono drasticamente. Più in generale lo scambio tra diverse modalità di spostamento dovrebbe assumere la configurazione di una rete diffusa, ramificata, capace di drenare gli insediamenti, evitando le grandi concentrazioni come i mega parcheggi, pericolosi e di grande impatto ambientale. In questo scenario le stazioni assumono un ruolo chiave, trasformandosi in attivatori e regolatori di un nuovo sistema di scambi flessibile. Come sta accadendo in tante aree metropolitane europee le connessioni pedonali e ciclabili sono parte integrante di questa rete, insieme alle navette elettriche e altri sistemi di micro-transporto collettivo modulari.



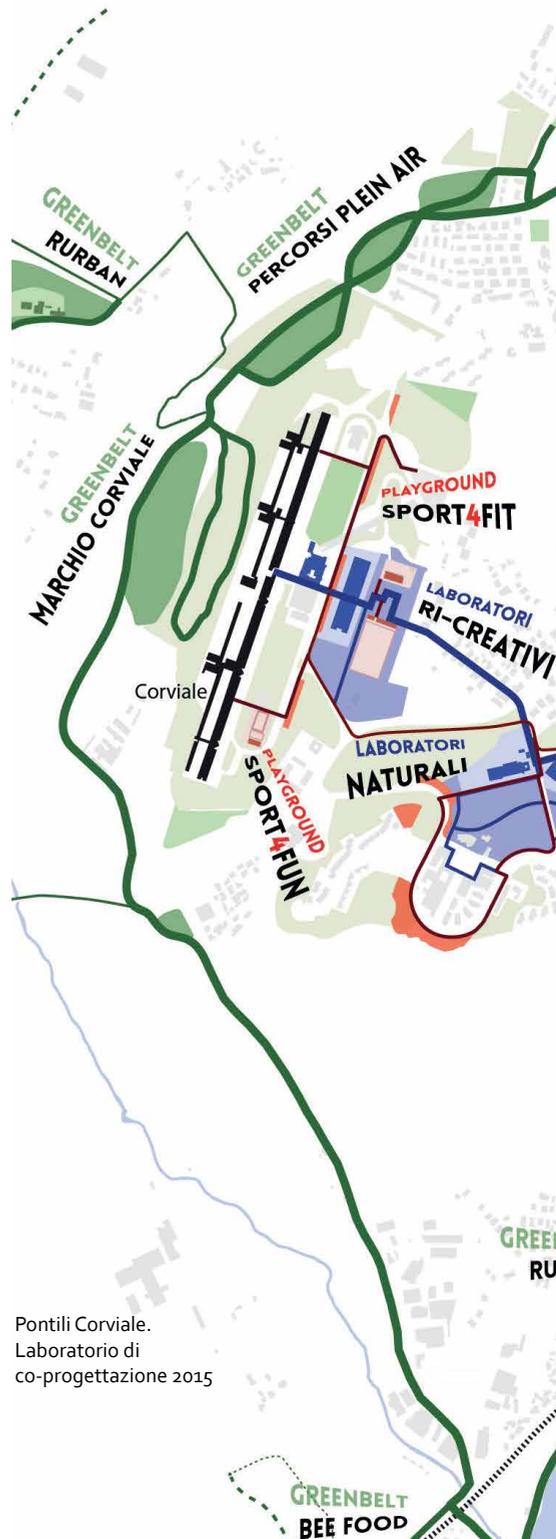
◀ Metro C. Sullo sfondo il Castello di Torrenova

Stazione di Villa Senni. Declinazioni dell'asse lineare

Una grande rete di infrastrutture flessibili

La scelta dei Pontili nasce da queste riflessioni. I Pontili sono interpretati come dispositivi in grado di dare alcune risposte (non tutte le risposte) ai problemi di connessione diretta tra linee del ferro e grandi insediamenti contemporanei. Ma non si tratta di un progetto di mobilità inteso settorialmente. Si tratta in primo luogo di una visione strategica: un sistema continuo di percorrenze pedonali e ciclabili intese come nuova infrastrutturazione primaria di Roma (non residuale e spezzettata) che, insieme al GRAB - *Grande raccordo anulare delle biciclette* - potrebbe connettere vaste aree metropolitane, grazie al potenziale straordinario di spazi verdi (in gran parte pubblici) di cui la nostra città dispone. A questo fine è necessario lanciare un programma di investimenti pubblici mirati alla costruzione di ponti e gallerie verdi, passerelle e funicolari che permettano di superare fratture e ostacoli che impediscono in alcuni punti le percorrenze continue.

I Pontili propongono un'immagine aperta e molteplice delle connessioni verdi, lanciando l'idea di una nuova forma di *walkability* adeguata alla città contemporanea.



Pontili Corviale.
Laboratorio di
co-progettazione 2015

Walkability romana

La strategia della *walkability* in versione romana muove da una visione unitaria degli spazi aperti della capitale consolidatasi nel corso di cento anni.

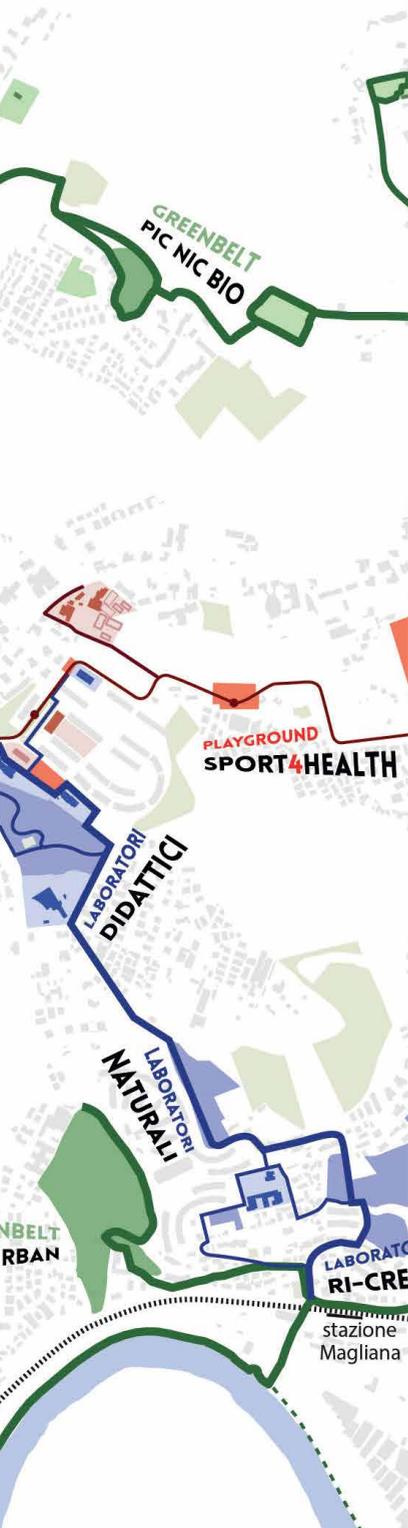
Alla formazione dell'immagine strategica collaborano tutte le categorie di spazi verdi per le quali è possibile prevedere l'uso pubblico (in forme e modalità differenti):

- aree naturali protette e aziende agricole di proprietà pubblica, da considerare come unico grande bacino di biodiversità dell'intero territorio provinciale. Nell'area metropolitana di Roma infatti sono presenti 59 aree protette per un totale di 144.550 ha, pari a quasi il 21% del totale delle aree naturali italiane. Tra queste le aree gestite da RomaNatura interne al territorio del Comune di Roma sono pari a circa 16.000 ha;

- aree di interesse archeologico, vincolo rafforzato dalla recente importante sentenza del Consiglio di Stato sui rapporti fra vincolo paesaggistico-ambientale e vincolo culturale- archeologico;

- aree vincolate per il rispetto idrogeologico, vincoli resi particolarmente stringenti dall'emergere della componente "rischio".

A queste componenti va poi aggiunta la grandissima quantità di aree verdi agricole che costituiscono lo "sfondo" prezioso e unico di Roma rispetto alle grandi capitali europee. La campagna romana infatti presenta un'agricoltura ancora vitale e dinamica, che a suo modo resiste alle dinamiche di abbandono, come appare dai dati sorprendenti dei censimenti agricoli: per es. al 2011 il numero di aziende agricole presentava un incremento del 40% circa rispetto al decennio precedente.

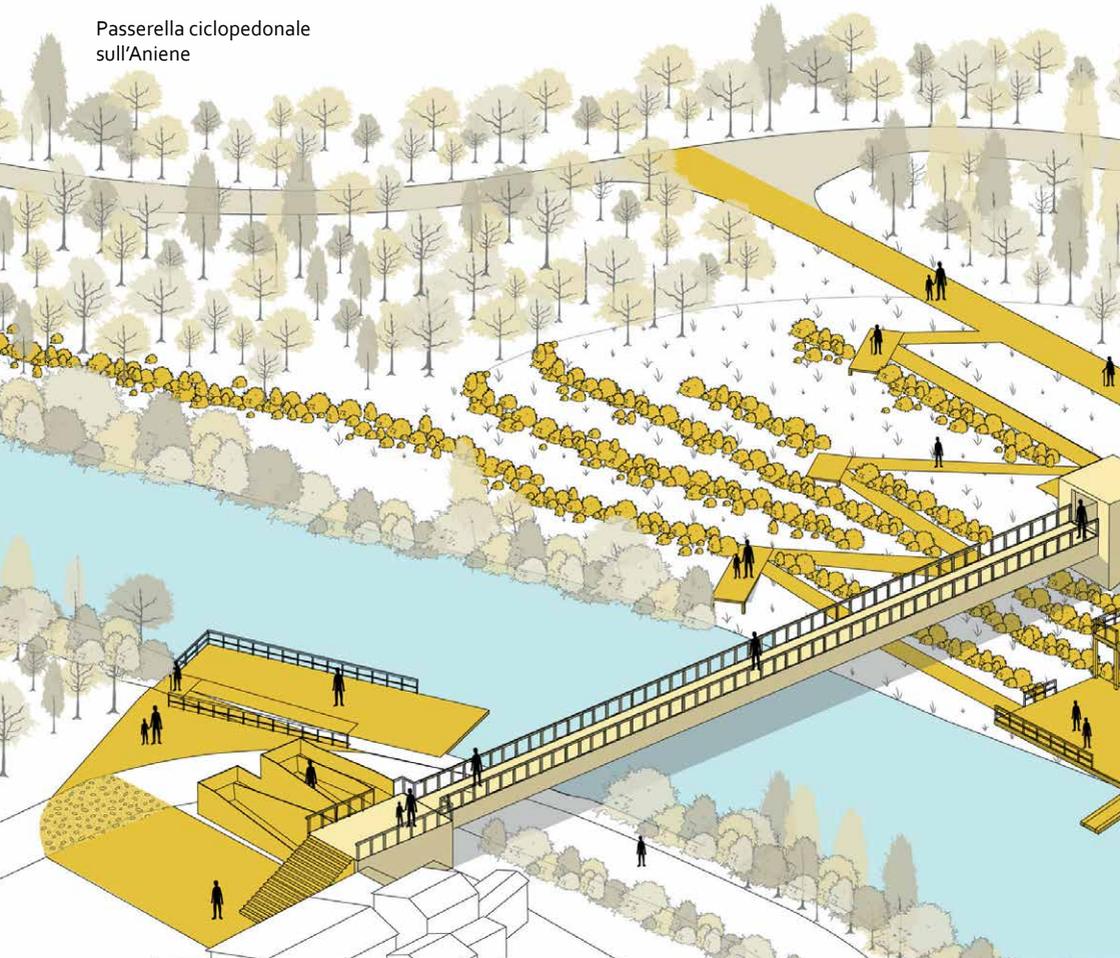


Dispositivo Pontili

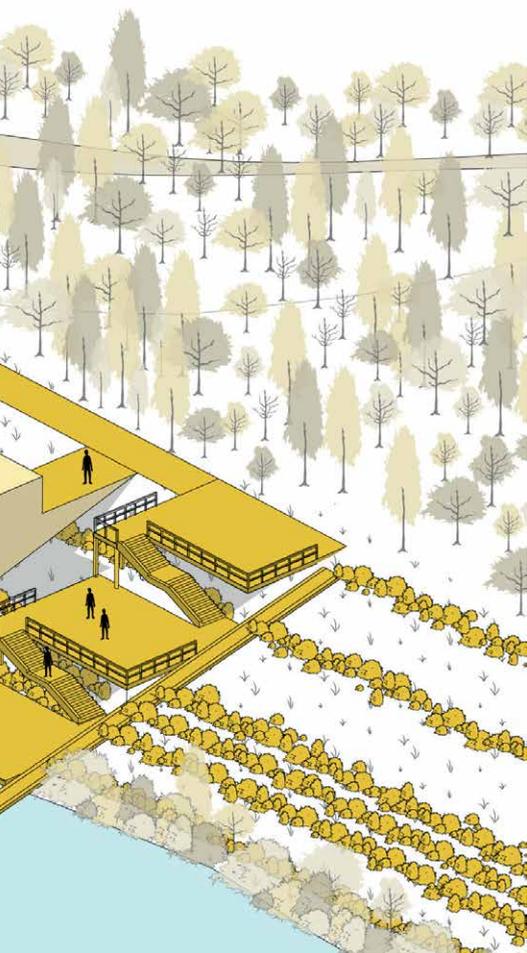
I Pontili sono un filo rosso capace di ri-attivare i contesti attraversati, dispositivi di rivitalizzazione ecologica e sociale

Ma i Pontili sono soprattutto progetti radicati nelle diversissime situazioni locali di Roma, capaci di modellarsi in rapporto ai differenti paesaggi e domande sociali. I Pontili sono infatti immaginati come un filo rosso capace di ri-attivare le aree attraversate, dispositivi di rivitalizzazione ecologica e sociale di aree degradate e sottoutilizzate. Collegando direttamente le abitazioni con scuole, asili, centri commerciali e centri sportivi, i Pontili costituiscono l'occasione per far nascere nuove forme di socialità connesse alla

Passerella ciclopedonale
sull'Aniene



pratica sportiva, all'agricoltura urbana e a nuove forme di turismo, diventando così matrici generative di possibili economie verdi, radicate e inclusive. Le prime sperimentazioni progettuali sono quindi l'esito di un dialogo creativo con le popolazioni coinvolte dalle proposte stesse, secondo un format che è stato messo a punto nel primo laboratorio svoltosi a Corviale, nel quale i temi di una "conoscenza condivisa" si incontrano con la "collaborazione creativa".



Mai più interventi settoriali

Le proposte sviluppate in questa ricerca sono legate ai nuovi scenari delineati dalla Comunità europea e altri organi internazionali (per es., *Un-Habitat*, il Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani) in un quadro di rinnovata - ostinata - fiducia nei confronti delle azioni finalizzate alla riduzione degli inquinanti in atmosfera.

Le politiche per la cosiddetta *mobilità sostenibile*, anche a Roma in fase di attuazione, hanno infatti definitivamente scardinato la settorialità autoreferenziale dei progetti rivolti ai trasporti, sia dal punto di vista amministrativo che tecnico. Il tema degli spostamenti è parte integrante delle politiche volte a contrastare i cambiamenti climatici, a guidare i profondi mutamenti delle urbanizzazioni contemporanee, a favorire i processi di inclusione sociale per evitare nuovi e violenti conflitti sociali, mirate a risolvere i problemi della salute e del benessere collettivo. La multidisciplinarietà e la confluenza di azioni diverse verso i medesimi obiettivi sono il nuovo orizzonte all'interno del quale sviluppare progetti di architettura e di paesaggio capaci di dare forma alle nuove domande di accessibilità e diritto di cittadinanza.

Roma in movimento

DiAP Dipartimento di Architettura e Progetto
Sapienza Università di Roma
Direttore Orazio Carpenzano

gruppo di ricerca

Coordinamento scientifico ed elaborazioni progettuali
Lucina Caravaggi, Orazio Carpenzano

Tipi di insediamenti
Cristina Imbroglini

Spazi e soggetti
Anna Lei

Contesti delle stazioni
Alessandra Di Giacomo

Indagini statistiche
Manuel Lentini, Luca Tentori

Interpretazioni fotografiche
Alessandro Cimmino

Traduzioni dei testi in inglese
Pietro Pedercini

Mauro Alessandri, assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità della Regione Lazio. È stato consigliere, assessore alla Cultura e sindaco del Comune di Monterotondo.

Goffredo Buccini, editorialista del Corriere della Sera, autore del libro *Ghetti, l'Italia degli invisibili*, Solferino editore, 2019, in cui affronta la questione di milioni di italiani "periferici", cittadini dimenticati di spazi urbani marginali, degradati e ad alta tensione sociale.

Lucina Caravaggi, professore ordinario di Architettura del Paesaggio nella Facoltà di Architettura di Sapienza Università di Roma, delegata per la Ricerca del Dipartimento di Architettura e Progetto, membro del Collegio del Dottorato di Ricerca in Paesaggio e Ambiente.

Orazio Carpenzano, professore ordinario di Progettazione Architettonica e Urbana nella Facoltà di Architettura di Sapienza Università di Roma e Direttore del Dipartimento di Architettura e Progetto. Dirige le collane Print Dottorato, DiAP Print/Progetti e DiAP Print/Teorie per i tipi di Quodlibet.

Paolo Conti, editorialista del Corriere della Sera, curatore del Forum *Roma. Una città mille domande* e autore del libro *101 cose che dovrebbe fare un sindaco di Roma per migliorare la città e la qualità della vita*, Newton Compton, 2010.

Claudio Delicato, scrittore e blogger, autore del libro *La guerra di indipendenza di Roma Nord*, Mondadori, 2016, un racconto distopico che porta all'estreme conseguenze le differenze e le distanze spaziali e sociali tra i diversi quartieri di Roma.

Leonardo Delogu, artista performer e formatore, nel 2013 dà vita al progetto di ricerca artistica DOM- con cui indaga il rapporto tra corpi e paesaggio. Ultimi lavori del collettivo su Roma sono "Roma non esiste", cammini e accampamenti nomadi lungo il GRA, e "Oceano indiano" progetto condiviso per il Teatro India.

Alessandro Fuschiotto, ingegnere, esperto di mobilità, responsabile della Direzione Ingegneria dell'Agenzia della Mobilità di Roma Capitale.

Luca Montuori, assessore all'Urbanistica di Roma Capitale, architetto, professore associato di Progettazione architettonica urbana presso il Dipartimento di Architettura dell'Università Roma Tre.

Francesco Rutelli, senatore della Repubblica, vicepresidente del Consiglio dei Ministri e ministro per i Beni e le Attività Culturali del Governo Italiano (2006-2008), sindaco di Roma dal 1993 al 2001, ha approvato il Piano regolatore che ha destinato più del 50% del territorio ad aree verdi e agricole, paesaggista, ideatore e curatore di Videocittà, festival delle Immagini in Movimento Roma.

Walter Tocci, senatore della Repubblica, vicesindaco e assessore alla mobilità del comune di Roma dal 1993 al 2001, promotore della "cura del ferro" e co-autore del libro *Avanti c'è posto. Storie e progetti del trasporto pubblico a Roma*, Donzelli, 2008.

Sara Venturoni, direttore Stazioni di Rete Ferroviaria Italiana, da settembre 2008 è Amministratore Delegato di Metropark S.p.A. e da luglio 2014 Presidente Aipark.

Organizzazione

Ettore Guerriero

Realizzazione grafica

Ettore Guerriero

Foto

Alessandro Cimmino

(in copertina: Monte delle capre. Connessione Portunese; in quarta di copertina: Riserva Naturale Valle dei Casali. Via Isacco Newton)

