

Riporto qui alcuni appunti a commento dei contenuti, in larga parte condivisibili, del documento proposto.

ROMA		pass./giorno
FL1	Fiumicino aeroporto - Fara Sabina	81.500
Concessa	Roma Nord - Viterbo	75.000
FL3	Roma Ostiense - Cesano - Viterbo	65.000
Concessa	Roma San Paolo - Ostia	65.000
FL5	Roma Termini - Civitavecchia	46.500
FL2	Roma Termini - Tivoli - Avezzano*	42.000
FL6	Roma Termini - Frosinone	42.000
FL4	Roma Termini - Castelli Romani	42.000
FL7	Roma Termini - Latina - Formia*	41.000
FL8	Roma Termini - Nettuno	40.000
	Roma - Giardinetti	30.000
	Totale ferroviari	570.000
Linea A		430.000
Linea B - B1		330.000
Linea C		90.000
	Totale Metropolitane	850.000
	Totale passeggeri giornalieri su ferro	1.420.000

Sul modello di città e l'interazione tra mobilità e urbanistica

1. La pianificazione urbanistico-territoriale, individuò nel **quartiere di grandezza conforme** (Le Corbusier 1925, Astengo 1951) la dimensione congruente di sviluppo dell'urbanizzazione, e nella dotazione di una **molteplicità di servizi ed attività** (Jacobs 1961) la condizione della sua vivibilità e sostenibilità sociale. Lo studio degli sviluppi insediativi ha successivamente e ormai da molti anni assunto il modello **arcipelago** per l'interpretazione dei fenomeni urbani e territoriali (Rem Koolhaas 1977, Indovina 2009). Varie le elaborazioni svolte studiando il contesto romano (Tocci 1989, CRESME 1997, Fratini 2000) hanno consolidato tale indirizzo.
2. Di recente alcune iniziative intraprese a Barcellona (Superblocks, 2013) e a Parigi (Hidalgo 2020) nella prospettiva tracciata da Carlos Moreno (Moreno 2019), e fortemente amplificate dalle conseguenze urbane della pandemia del Covid-19, hanno rilanciato tale pensiero, propugnando la **città dei 15 minuti**; parola d'ordine subito ripresa da altre città quali Milano, Nantes, Melbourne, Ottawa, Copenhagen, Utrecht, ed altre ancora.
3. Tuttavia non è possibile abbracciare l'ipotesi di lavoro della **Ville du 1/4 h** senza considerare la necessità della coesione urbana e territoriale, che in tale visione è indispensabilmente il **principio di differenziazione** fra le diverse unità insediative, o isole. Solo se le diverse parti presentano caratteri distintivi sufficientemente forti è immaginabile che la connessione in rete non inneschi problemi di competizione territoriale tali da generare ulteriori squilibri. Per

utilizzare le identità in funzione di riequilibrio occorre quindi valutare le potenzialità dei diversi contesti in una visione co-evolutiva e di identificare le capacità di allocazione di funzioni essenziali a sostegno dei diversi percorsi evolutivi e di transizione.

4. Lo smart working probabilmente ridurrà molto le necessità spaziali di alcune funzioni direzionali, mentre il commercio elettronico produrrà ulteriore disintermediazione, con riduzione del commercio di vicinato. Le stesse funzioni di servizio del welfare stanno volgendo verso un modello meno polarizzato sulle tradizionali sedi, con molti servizi offerti a domicilio. Fra provvedimenti nazionali (le lenzuolate di Bersani) e regionali (la LR 7/2017) oggi i cambi di destinazione d'uso sono assai semplificati, e praticati correntemente. Per questi motivi le funzioni non residenziali e di servizio capaci di fertilizzare i contesti ed effettivamente allocabili attraverso la pianificazione sono poche, e vanno gestite con lungimiranza, in relazione alle specificità dei contesti. Trattandosi inoltre in molti casi di funzioni di livello urbano o superiore andranno collocate in luoghi ben connessi alla rete del ferro, pena l'incremento della mobilità privata su gomma.

Sul modello di mobilità

Il primo compito dell'intervento sulla mobilità è di ricostituire alcune condizioni di accessibilità che restituiscano ai diversi territori urbani e metropolitani possibilità concrete di evoluzione transizionista come sviluppo del proprio potenziale di risorse e di valori. Una visione né banalmente equitativa né inerzialmente gerarchico-competitiva, ma capace di riconoscere credibili prospettive di sviluppo e sostenerle attraverso l'azione pubblica. Assumendo tale prospettiva e confrontandola con il quadro delle criticità della mobilità romana, emerge come una priorità fra le priorità sia di rendere l'insieme del sistema di trasporto sostenibile, in particolare quello su ferro integrato con la mobilità ciclabile-pedonale, in grado di **rendere più accessibile l'insieme dei contesti** che costituiscono la realtà urbana-metropolitana di Roma.

In tale prospettiva la **priorità** va ad alcune linee di politiche:

- a) l'incremento delle opzioni di accesso alla mobilità ferroviaria sulla rete esistente e di adeguamento tecnologico necessario al sostegno agli incrementi di passaggi necessario;
- b) il sostegno ai territori esterni¹ per l'accesso ai luoghi ed alle funzioni centrali, come elemento di supporto alla rigenerazione diffusa;

¹ Due milioni di romani abitano all'interno del GRA, quasi 900mila vivono fuori dal GRA, un milione e mezzo gli abitanti della provincia.

c) il miglioramento della mobilità su ferro (il sistema dei tram proposto dal PUMS) nella città centrale (l'anello della tangenziale più la Togliatti e l'EUR) che renda credibile scendere dall'auto per imbarcarsi sul trasporto pubblico.

Dovendo stabilire una politica dei due tempi si tratta quindi in primo tempo di aumentare l'accessibilità complessiva (anche per dare un sostegno al mercato immobiliare) ed in secondo tempo di sviluppare le opportunità di trasformazione intensiva attorno ai nodi del ferro, che si potranno giovare di una più elevata accessibilità di sistema anziché solo dell'accessibilità specifica, e quindi di un mercato potenziale molto più ampio per le funzioni di eccellenza. Ciò anche per evitare il fallimento avutosi nell'attuazione del PRG del 2008, che ha previsto incrementi insediativi sui nodi del ferro, ma che in molti casi sono stati attuati senza che l'incremento d'offerta di ferro divenisse effettivo, generando ulteriore insostenibilità e accentuando il carattere centripeto del sistema insediativo.

Biblio

- Astengo G (1951) Nuovi quartieri in Italia, in "Urbanistica", n. 7
- CRESME (1999) Centralità, nuove municipalità, identità. Comune di Roma, Ufficio NPRG
- Frattini F (2000) Roma, arcipelago di isole urbane. Gangemi, Roma
- Jacobs J (1961) The Death and Life of Great American Cities
- Koolhaas R, Ungers OM (1977) The City within the city – Berlin: a Geen Archipelago. Lars Muller, Berlin
- Hidalgo A (2020) Ville du ¼h - <https://annehidalgo2020.com/thematique/ville-du-1-4h/>
- Indovina F (2009) Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano. FrancoAngeli
- Le Corbusier (1925) Urbanisme, Parigi, Cres; trad. it. Urbanistica, Milano, Il saggiatore, 1967.
- Ministero dei Lavori Pubblici (1960) Quartieri coordinati. Il CEP
- Moreno C (2019) Human Smart Cities. - <http://www.moreno-web.net/meeting-with-carlos-moreno-human-smart-cities/>
- Quaroni L (1957), La politica del Quartiere, in "Urbanistica", n.22
- Tocci W (1989) Dalla periferia al Piano: le città della metropoli. Relazione presentata il 25 febbraio all'omonimo Convegno cittadino del PCI, Residence di Ripetta.