I percorsi dell'accoglienza: religioso, culturale, politico, shopping

Gruppo di lavoro: Renata Bizzotto, Antonella Candelori, Luisa Chiumenti, Fiorenza Irace, Pia Petrucci, Rossella Poce, Raffaella Seghetti, Rosamaria Sorge.

Roma è, tra le città del mondo, la più ricca dal punto di vista monumentale, caratteristica in larga misura legata al passato e, oggi, è anche capitale politica, meta religiosa, secondo centro italiano per la moda ed il fashion e, ultimo ma non di minor importanza, meta per lo shopping.

Malgrado questi elementi, a Roma i turisti rimangono il tempo indispensabile per poi ripartire velocemente e con un ricordo, troppo spesso, non positivo determinato da vari fattori che si possono, in definitiva, riassumere in uno soltanto: la mancanza di capacità di accoglienza.

Passeggiare, camminare per la città è difficoltoso: strade deformate da buche, avvallamenti e rappezzi; pavimentazioni episodiche, mal concepite e senza una logica, spesso in cattivo stato manutentivo, magari appena risistemate vengono nuovamente spaccate da interventi d'emergenza; il traffico è caotico e disordinato; i mezzi di trasporto pubblico sono poco efficienti e sopraffollati; evidente è la mancanza di strutture al servizio dei turisti, la spazzatura è ovunque; i bagni pubblici sono troppo spesso infrequentabili.

Non vi sono dubbi che sia indispensabile invertire celermente questa tendenza: Roma deve tornare a confrontarsi con tutte le altre capitali europee, non solo per il suo passato, ma soprattutto, per il suo presente.

In quest'ottica la Fidapa, come associazione tesa alla promozione delle professionalità delle donne, e la Siuifa, come associazione delle donne architetto, hanno proposto alla Consulta dei beni culturali dell'Ordine degli Architetti di Roma, una riflessione sul tema della città storica da un punto di vista di genere che si è concretato in un convegno a cui ha fatto seguito un workshop con l'obiettivo di redigere un documento di intenti e buone prassi da presentare alle istituzioni comunali, provinciali e regionali.

Il grande interesse suscitato da questo primo evento ha portato alla creazione di un laboratorio permanente che si è articolato in gruppi di lavoro.

La Siuifa e la Fidapa, coordinate dalla Prof. Arch Renata Bizzotto, hanno svolto la ricerca con lo studio dei percorsi dell'accoglienza individuandone quattro categorie con caratteristiche specifiche: (foto n.1)

1. RELIGIOSO
2. ARCHEOLOGICO, ARCHITETTONICO, ARTISTICO
3. SHOPPING
4. POLITICO.

Per ciascuna categoria sono state individuate le principali aree strategico-nevralgiche.

Il gruppo di lavoro ha ritenuto prioritario iniziare dal percorso religioso in quanto, dalle analisi svolte, è emerso che dei quattro percorsi fosse il più inadeguato alle esigenze della città.

Il lavoro iniziato nel laboratorio e presentato alla conferenza urbanistica del primo municipio, ha trovato grande riscontro e interesse ed è stato ampiamente recepito nella carta dei valori. (foto n. 2)

Alla base di questa ricerca si pone il tentativo di proporre azioni concrete, urgenti, fondate su bisogni diffusi e sentiti come rilevanti dai fruitori così come dai tecnici. Non si tratta di ipotesi astratte: le nostre sono idee che, partendo da una visione organica e globale della città, propongono soluzioni perseguibili anche sul piano economico-esecutivo.

All'interno delle categorie di percorsi individuate abbiamo ritenuto prioritario presentare un'analisi dell'area di San Pietro, oggetto di sempre maggiori pellegrinaggi.

La posizione strategica del quartiere Prati, rispetto alla Basilica di San Pietro, ha determinato una graduale trasformazione sia nelle destinazioni d'uso degli immobili che nella tipologia dei negozi.

La quantità di strutture ricettive che sono sorte negli ultimi anni sono significative.

Oltre all'analisi della condizione degli assi più percorsi dai turisti, abbiamo focalizzato l'attenzione su una porzione di territorio affiancando una proposta pilota.

Dall'analisi effettuata è emerso che i principali elementi di degrado e criticità riguardano:

1. Cattivo stato della pavimentazione stradale e marciapiedi sconnessi (foto n. 3-4)
2. L'assenza di servizi igienici
3. La mancanza di fruibilità: solo per citare un esempio le stazioni metro Ottaviano, Lepanto, Flaminio sono totalmente prive di ascensori, scale mobili e servizi igienici
4. Cassonetti della spazzatura in stato di degrado e posti in spazi non idonei
5. Totale inefficienza nella gestione della pulizia delle strade e accumulo disordinato della spazzatura (foto n. 5)
6. L'assenza di arredo urbano: tettoie, sedute, cestini della spazzatura, indicazioni stradali, fontane
7. Lo stato di abbandono delle alberature malate, cadenti e spesso assenti
8. Totale anarchia nella gestione del commercio ambulante, anche in possesso di autorizzazioni
9. Mancanza della regolamentazione sia amministrativa sia di visual merchandising dei punti di vendita, soprattutto per quelli che sono aperti con orari prolungati e che hanno un layout espositivo di fortuna non coerente con il luogo in cui insistono.
10. Assenza di indicazioni chiare e mappe delle piste ciclabili e dei mezzi pubblici sia su supporto cartaceo che in forma di app per cellulari.

Uno dei cambiamenti auspicati riguarda in particolare proprio il quartiere Prati che, da quartiere direzionale, dovrebbe ormai trasformarsi in un quartiere a vocazione turistica vista la sua vicinanza con la città del Vaticano, ma per raggiungere tale scopo e avviare questa trasformazione, è necessario un radicale cambio di ottica progettuale e amministrativa.

Quanto analizzato in queste brevi note è una parte minima di un lavoro ancora in itinere, ma abbiamo voluto mettere in evidenza tutti quelle criticità che costituiscono un problema di non poca importanza per una città che è tra le più belle del mondo e vorrebbe avere un impulso turistico di

livello superiore all'attuale.

Da questa analisi è emerso un dato molto significativo e di non poca rilevanza ovvero che il turista generalmente a Roma non ritorna, contrariamente a quello che avviene in altre città.

Questo nostro primo studio vuole essere la base da cui partire e strutturare una proposta concreta e realistica che possa essere accolta dalla A.C. e attuare quelle modificazioni necessarie a proiettare la città verso il futuro.

Strategie di intervento

Alcuni minimi, ma significativi interventi potrebbero migliorare in maniera determinante la qualità e la fruizione della città.

1. Procedere ad una regolamentazione del commercio ambulante con l'obiettivo di eliminare i furgoni in sosta gratuita nei parcheggi con striscia blu ricollocandoli in aree di sosta definite dal comune. Inoltre sarebbe auspicabile predisporre strutture uniformi ipotizzandone molteplici usi in modo che nelle ore di chiusura del mercato si possano utilizzare come sedute o arredi urbani.
2. Mappatura delle "case dell'acqua" e loro inserimento nelle app già esistenti, dedicate alla localizzazione dei cosiddetti "nasoni" con indicazione delle ubicazioni (foto n. 6).
3. Intensificazione dei compattatori automatici per la raccolta di lattine e bottiglie per buone pratiche di riciclaggio e di stimolo per gli utenti a collaborare attivamente a migliorare il decoro della città.
4. Sostituzione delle alberature crollate o abbattute: il piano del verde è praticamente inesistente e sempre più spesso agli alberi caduti, non vengono sostituiti e le aiuole lasciate nel degrado. La ripiantumazione anche sotto forma di adozione da parte di privati o commercianti potrebbe restituire lo sklyline del verde alla città. Occorre un piano di coordinamento delle iniziative private al fine di evitare soluzioni episodiche e non articolate.
5. Garantire l'accessibilità delle metropolitane, soprattutto ad alta densità turistica e predisporre totem high tech informativi sul trasporto pubblico (foto n. 7)
6. Redigere un piano efficacie ed esaustivo di segnaletica completo delle indicazioni dei servizi, dei percorsi, dei mezzi di trasporto, dei punti informativi collocati in posizione strategica e di facile comprensione (foto n. 8)
7. Potenziamento delle piste ciclabili e del servizio di bike rental
8. Predisporre aree di sosta attrezzate con caratteristica di punti informativi fisici o virtuali (foto n. 9)
9. Roma è una delle poche capitali Europee che non ha un arredo urbano sufficiente a soddisfare le necessità dell'utenza e nemmeno differenziato per zone in modo tale da connotare le diverse zone e quartieri della città e in grado di essere di aiuto nell'orientamento di chi la fruisce. (foto n. 10)
10. Predisporre un piano di eliminazione degli attuali cassonetti per la raccolta dei rifiuti con elementi interrati a scomparsa supportati da una sistematica e rigida raccolta differenziata, strategia messa in atto in diverse città soprattutto nei centri storici ad alto carico turistico

e magari esteso progressivamente anche alle zone della città a minor vocazione turistica. (foto n. 11 - 12)

11. Utilizzare luoghi del patrimonio pubblico ormai dismessi come ex cinema e mercati come aree relax, servizi igienici, ludoteche, presidi medici, farmacie, merchandising shops, casa del passeggero.

L'analisi condotta dal gruppo de "I percorsi dell'accoglienza", dopo aver individuato le criticità più significative che il centro storico di Roma ha accumulato nel tempo, ha evidenziato la mancanza di coordinamento e di un quadro d'insieme nella gestione della città per cui i limitati interventi risultano spesso in contrasto tra loro e difficilmente contribuiscono a raggiungere l'obiettivo.

Il gruppo di lavoro non si è posto l'obiettivo di elaborare proposte progettuali bensì ha preso alcune soluzioni adottate in altre città facilmente replicabili.

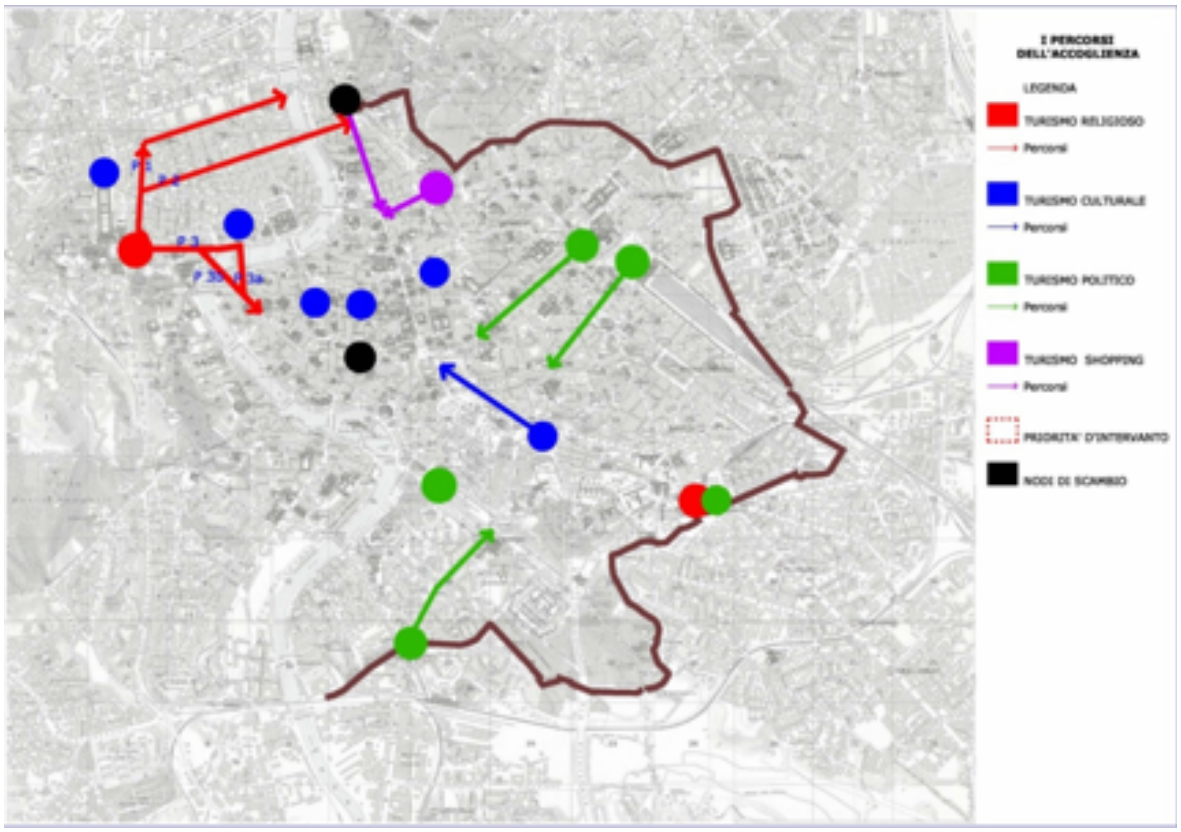

Foto n. 1 *PERCORSI DELL'ACCOGLIENZA INDIVIDUATI NELLA CITTA' STORICA*

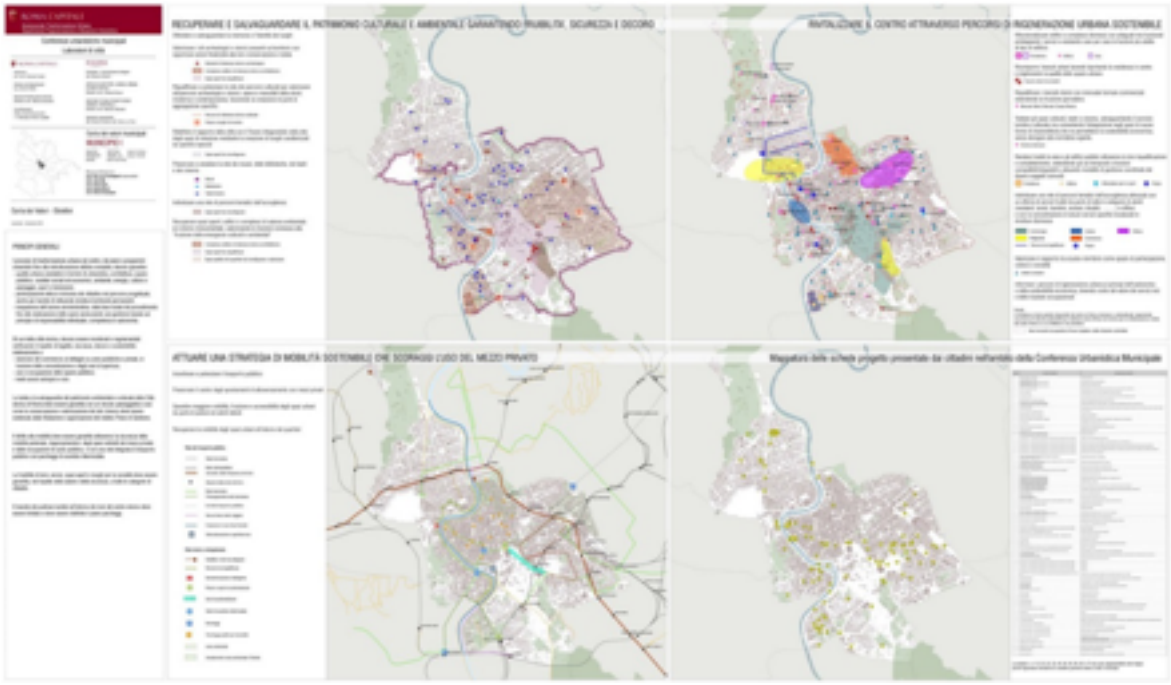

Foto n. 2 *CARTA DEI VALORI DEL 1°MUNICIPIO*

Foto n. 3 *MARCIAPIEDI DEGRADATI E SCONNESSI*

Foto n. 4 *STRADE SCONNESSE*

Foto n. 5 *CASSONETTI DELLA SPAZZATURA IN STATO DI DEGRADO ALBERATURE CROLLATE, L'ASSENZA DI ARREDO URBANO: CESTINI DELLA SPAZZATURA, PARCHEGGI PERLE BICICLETTE ETC.*

Foto n. 6 *LE CASE DELL'ACQUA HIGH TECH e I NASONI DELLA ROMA ANTICA*

Foto n 7 *TOTEM HIGH TECH*

Foto n. 8 *SEGNALETICA DIGITALIZZATA – Parigi*

Foto n. 9 *PENSILINE ATTREZZATE*

Foto n. 10 *PROTOTIPO DI PIERGIORGIO ANGIUS, MAURO MANCA, GIANMARIO SERRELI PENSILINA UNICA REGIONALE DA ADIBIRE AL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO. CAGLIARI*

IMMAGINE DIURNA E NOTTURNA

Foto n. *11 isole ecologiche interrate a Pisa*

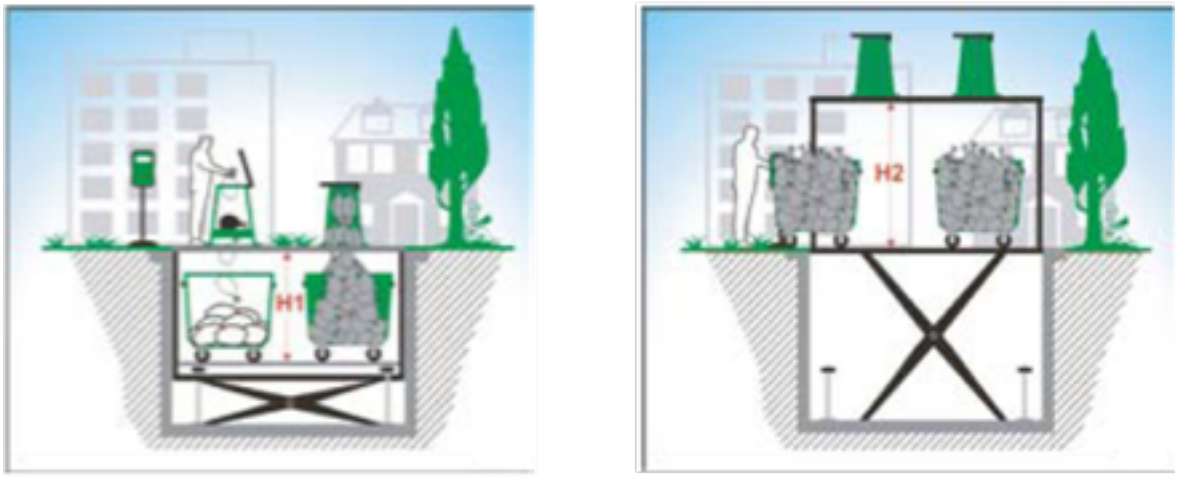

Foto n. 12 *schema funzionale*

* Laboratorio permanente dell'ordine degli architetti di Roma: La città storica da un punto di vista di genere. Progettazione partecipata: S.i.u.i.f.a., F.i.d.a.p.a., A.i.d.i.a.