



ANALISI DEL CONTESTO: l'European Green New Deal

Il *Green New Deal* è un insieme di azioni politiche strategiche a livello europeo, con investimenti fino a un trilione di euro, al fine di raggiungere il benessere delle persone e dell'ambiente.

L'obiettivo prioritario è quello di rendere **l'Europa il primo continente climaticamente neutrale entro il 2050**. "Proponiamo una transizione verde e inclusiva che contribuirà a migliorare il benessere delle persone e a trasmettere un pianeta sano alle generazioni future".

L'intenzione è quella di introdurre nuove leggi sull'**economia circolare**, sulla **ristrutturazione degli edifici**, sulla **biodiversità**, sull'**agricoltura** e sull'**innovazione**.



Diventare
climaticamente
neutra entro il 2050



Proteggere vite umane,
animali e piante
riducendo l'inquinamento



Aiutare le imprese a diventare
leader mondiali nel campo
delle tecnologie e dei prodotti
puliti



Contribuire a una
transizione giusta
e inclusiva

L'impatto ecologico del turismo sul pianeta è sconcertante: l'**UNWTO** ha stimato che gli arrivi dei turisti internazionali in tutto il mondo sono aumentati del **4%** nel 2019, raggiungendo **1,5 miliardi** rispetto all'anno precedente. Il turismo è responsabile dell'**8%** dei gas serra. Per questo ora si pensa ad un nuovo concetto di turismo. **#Fridaysforfuture**, il movimento guidato da Greta Thunberg, ha posto l'attenzione sul cambiamento climatico e di conseguenza il termine *viaggio responsabile* ha iniziato a prendere piede nel nostro quotidiano. Lo sviluppo sostenibile è incluso nell'Agenda 2030, un'Agenda di Sviluppo Sostenibile che prevede 17 (SDGs) *Sustainable Development Goals*; è una forma di sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di realizzare i propri. Un turismo sostenibile tiene conto degli impatti ambientali, economici e sociali attuali e futuri, rispondendo alle esigenze dei visitatori, dell'industria, dell'ambiente e delle comunità ospitanti.

I viaggiatori stanno diventando sempre più *ecofriendly* e sostenibili.

Le radici storiche del turismo sostenibile risalgono agli anni '80: con la *Dichiarazione di Manila* per la prima volta venne riconosciuto al turismo un valore non più solo monetario, ma gli venne richiesta una maggior responsabilità da parte di tutti nei suoi confronti – importanza della collaborazione tecnologica messa in pratica correttamente e nel rispetto dell'ambiente umano al fine di migliorare la qualità dei servizi turistici, che vengono erogati a prezzi inferiori, per far sì che esso contribuisca concretamente al meccanismo di sviluppo. Nel 1997 ci fu una seconda Dichiarazione da parte dell' **UNWTO** (Organizzazione Mondiale del Turismo), con la quale si saldò maggiormente il binomio viaggio-sostenibilità, entrando più nel dettaglio dell'impatto sociale che ricopre il turismo, suddiviso in 10 articoli.

Nasce quindi una nuova idea di città: la città sostenibile, un nuovo modello che integra insieme trasporti ed uso dei terreni con la produzione ed il consumo di ogni tipo di energia. Si vuol rendere le città più inclusive, sicure, durature e sostenibili. Il focus è su tutte le maggiori problematiche dei centri urbani: trasporti, accesso ai servizi, energia ed ambiente. Per il raggiungimento dell'obiettivo sostenibile si deve riconoscere il legame

tra ambiente e pianificazione urbana. Si parla così di *turismo 4.0*, con l'introduzione di ausili digitali e applicativi a sostegno del turismo ecologico (es. in particolare 2 App che hanno fatto parlare di sé per l'idea di una mobilità sostenibile sono Moovit, finalizzata all'efficienza dei mezzi di trasporto, riducendo il numero di auto sulla strada, diminuendo il traffico e l'inquinamento, e Nugo, app finalizzata a valorizzare gli spostamenti – turismo slow). Il MIBACT ha promosso inoltre il programma *Acceleration Change* che è volto a favorire l'innovazione tecnologica: il focus è sull'impatto ecologico del turismo, con l'intento di sensibilizzare e responsabilizzare i cittadini ed i servizi che orbitano attorno al viaggio. Si introduce un nuovo soggetto nel turismo: l'attenzione rivolta verso la comunità ed il suo ecosistema.

Un concreto e duraturo rilancio del settore turistico nel contesto internazionale può essere possibile attraverso la promozione e l'applicazione di principi e tecnologie sviluppate in un'ottica di green economy, puntando ad una analisi precisa della priorità degli interventi e concentrandosi sull'esigenza di controllare le pressioni sui sistemi sociale, territoriale ed ambientale dovute al turismo stesso. Qui si inserisce anche il concetto delle città del futuro, le smart cities, un virtuoso esempio del connubio armonioso tra tecnologia e turismo, le quali contribuiscono in modo concreto contro il cambiamento climatico e il miglioramento della vita.

IL PROGETTO ANELLO VERDE: smart city e turismo sostenibile per una nuova city brand identity

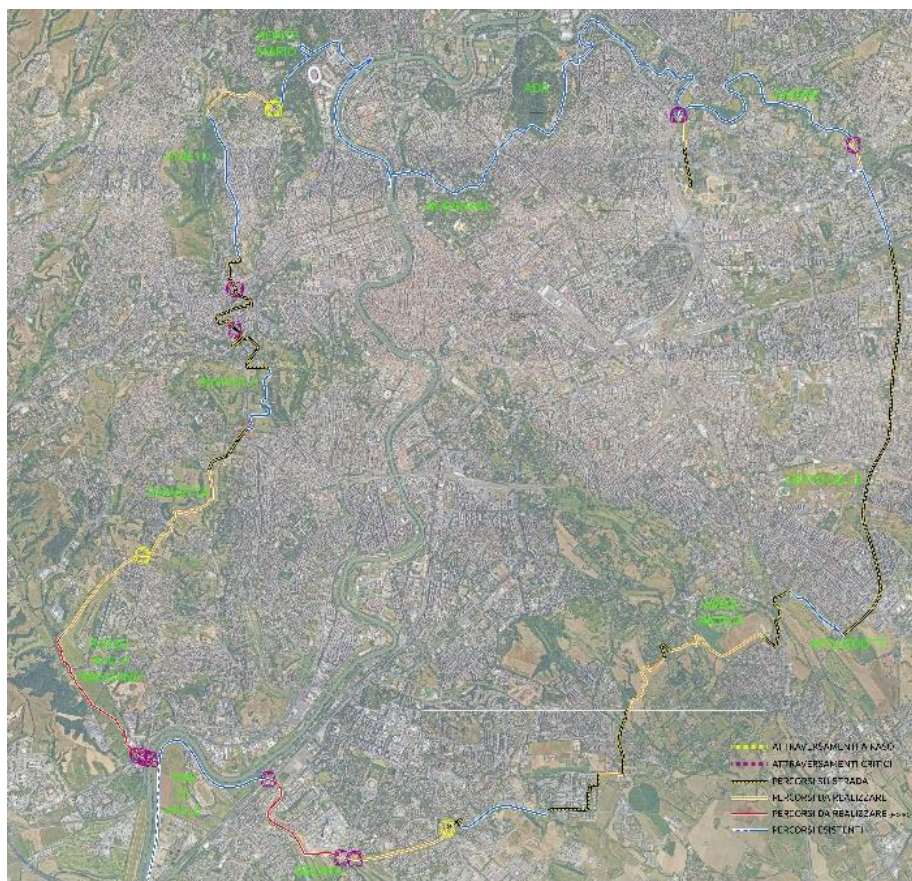
Il progetto si inserisce nel contesto sopra descritto di complesse trasformazioni che, a partire appunto dalle nuove politiche europee che seguono *all'European Green New Deal*, stanno interessando le grandi aree urbane del pianeta, dove si stanno sperimentando nuove politiche di pianificazione del territorio per la realizzazione di comunità intelligenti e integrate.

La proposta di progetto vuole insistere sulla necessità di valorizzare l'immenso patrimonio verde della città mediante un'opera di connessione ciclopedonale dei parchi romani, in un'ottica di sviluppo di un nuovo concetto di turismo 'green' per scoprire Roma nella sua interezza, comprendendo quindi anche i suoi 84mila ha di verde cittadino.

L'idea si ispira al mai realizzato progetto del 1916 volto a collegare in un anello le maggiori aree verdi capoline, unitamente alla traccia del successivo progetto GRAB, del quale intende integrare il percorso. Si articola nella creazione di un turismo eco-sostenibile rivolto al sistema parchi di Roma, per mezzo dell'introduzione di un programma turistico dedicato in grado di promuovere la conoscenza del turista e sensibilizzarlo in merito alla ricchezza del patrimonio verde che la città di Roma offre: un nuovo modo di vivere Roma, per i turisti ma anche per gli stessi cittadini. Il progetto 'Anello Verde', infatti, consiste in un circuito di circa 64 km che permetta di raggiungere, in bicicletta o a piedi, tutti i parchi della città e le zone annesse, puntando sulla mobilità *green* per unire i quartieri romani.

Questo innovativo circuito presenta inoltre enormi potenzialità in termini di rigenerazione urbana sostenibile e di rinascita sociale: l'*anello verde*, incentrato sulla interconnessione verde tra i quartieri di Roma, si fa portatore di un processo di valorizzazione degli spazi della città trascurati, in stato di abbandono o di degrado, mediante la riqualificazione fisica delle aree attraversate dal circuito; è fondamentale inoltre considerare il suo apporto nel favorire la possibilità di rimodulare la città metropolitana in una prospettiva di smart city e di economia circolare, aumentando esponenzialmente l'accessibilità urbana, anche in scala locale.

A livello operativo l'*anello verde* deve permettere una mobilità ecologica in ambito protetto e richiede necessariamente una riqualificazione del verde (illuminazione fotovoltaica nei parchi, sistema di videosorveglianza per una maggiore sicurezza, panchine intelligenti, pannelli illustrativi digitalizzati e interattivi in più lingue che raccontino la storia di Roma attraverso il parco, strutture ad hoc per camminatori e ciclo-amatori, etc.) e la creazione di connessioni sicure nelle sezioni del percorso che si dovranno realizzare nelle strade cittadine, in modo da porre le basi per la creazione nel tempo un modello di città sempre più smart e a misura d'uomo. Le aree sulle quali viene previsto il circuito ciclopedonale presentano diversi livelli di adattabilità e riconversione alla concretizzazione dello stesso: l'analisi dei tratti interessati prevede la realizzazione di opere infrastrutturali di varia natura per permettere la connessione dei parchi in modo efficace e all'insegna della sicurezza per gli utenti.



Di seguito le specifiche suddivise per zone:

Pietralata: Sarà necessario un corridoio ciclabile protetto da cordolo su Via dei Monti di Pietralata, dal nuovo parco adiacente alla Stazione Tiburtina al Parco *Aqua Virgo*, ed un ponte ciclopedonale sul Fiume Aniene (simile a quello in costruzione tra il quartiere Sacco Pastore e Conca d'Oro).

Monte Mario: Altro tratto che richiede una corsia ciclabile riservata e protetta è quello da Ponte Milvio all'ingresso della Riserva di Monte Mario, su via dei Colli della Farnesina. È altresì necessario un corridoio di 500m dall'uscita della riserva su Via Trionfale, altezza Via Decio Filipponi, fino all'area verde all'estremità N-O di via Carlo Belli. Il percorso attraverso questo polmone verde dovrà essere "allacciato" tramite rampa alla preesistente pista ciclabile di Monte Mario, che si affianca alla linea ferroviaria.

Aurelio: Al termine della pista ciclabile di Monte Mario è necessaria una deviazione ad ovest e un collegamento che copra la differenza altimetrica con Via di Valle Aurelia. Un percorso ciclabile protetto dovrà essere realizzato su Via di Valle Aurelia, cogliendo l'opportunità per valorizzare lo spartitraffico – parcheggio attuale. All'incrocio con Via Baldo degli Ubaldi sarà necessario un attraversamento ciclabile e un nuovo corridoio dovrà proseguire su Via Paolo Bentivoglio, proseguendo per circa 600m verso ovest sulla Via Aurelia ed immettendosi infine su Via dei Gozzadini, Via dei Savorelli e Via Marcello II. In questo luogo deve essere prevista la realizzazione di una rampa sulle preesistenti scale e un attraversamento ciclabile fino a Via Francesco Satolli. Un corridoio ciclabile con annessa riqualificazione della strada sono previste su Via Satolli, con il percorso ciclabile diretto su Via Filippo Bernardini, per pochi metri su Via Leone XIII, proseguendo su Via Pio IV, Via S. Lucio e Via Piccolomini fino all'intersezione con Via di Villa Betania. Ulteriori 180m circa di corridoio ciclopedonale su Via Aurelia Antica e un attraversamento a raso permettono di accedere a Villa Pamphilj da nord.

Bravetta: All'uscita meridionale di Villa Pamphilj sono previsti un attraversamento ciclabile su Via Vitellia ed uno su Via Leone XIII (da valutare ipotesi sottopasso). Una pista protetta su Via del Forte di Bravetta raggiungerà l'area verde di Via Troiani con un percorso che si snoda attraverso Villa York, lambendo il Parco dei Martiri di Forte Bravetta e attraversando Via del Cardinale di York, per immettersi poi in Vicolo del Conte

e procedere verso sud nell'area verde. Terminato il tratto nel parco, sarà previsto un attraversamento ciclopedonale a raso su Via della Casetta Mattei e un breve tratto di corsia ciclabile protetta su Via dei Cantelmo, fino all'ingresso nella successiva area verde.

Magliana: Terminata la vasta area campestre, all'incrocio tra Via del Fosso della Magliana e Via della Magliana sarà necessario un sottopasso che consenta di oltrepassare Via della Magliana e la linea ferroviaria. Un secondo sottopasso sarà necessario invece per scavallare l'autostrada per Fiumicino, mentre per oltrepassare il Tevere si potrebbe sfruttare il ponte del collettore fognario di Tor di Valle, riadattandolo allo scopo mediante la riqualificazione dello stesso.

Decima – Eur – Laurentina: Proseguendo oltre la zona di Tor di Valle, è da prevedersi un sottopassaggio sotto la ferrovia Roma – Lido e un percorso lungo il Fosso del Vallerano, che ne preveda anche la messa in sicurezza (valutare l'inserimento nel circuito del sottopassaggio creato per il transito degli utenti della linea Roma-Lido presso la stazione di Tor di Valle, segnalando con strisce a terra un corridoio per riservarlo al passaggio del percorso ciclopedonale). Altri due sottopassi serviranno ad attraversare la Via Colombo e Viale Carlo Levi per poter proseguire verso il Parco Eros Corizza. Un sottopasso ciclopedonale servirà per oltrepassare la Via Laurentina e raggiungere Via degli Artificieri, che sarà dotata di corsia ciclabile assieme a Via Canzone del Piave, fino all'ingresso nel parco.

Fonte Meravigliosa: Uscendo dalla grande area verde a sud di Vigna Murata il percorso si immette tramite corsia ciclabile protetta su Via Riccardo Forster, in direzione nord su Via Tommaso Arcidiacono, per poi uscire dall'area edificata ad est. È previsto un corridoio protetto anche per circa 1100m su Via Ardeatina da Via di **Vigna Murata al Parco dell'Annunziatella.**

Appia: Un corridoio ciclabile dovrà essere realizzato su Via Vallericcia e Via Annia Regilla, fino alla Via Appia Nuova, dove un ponte ciclopedonale oltrepasserà l'arteria. Un altro corridoio proteggerà i ciclisti lungo Via del Quadraro fino al Parco degli Acquedotti. All'uscita sud – est è prevista una pista ciclabile sulla Circonvallazione Tuscolana, che si immetta tramite sottopasso sulla sua prosecuzione su Via Palmiro Togliatti.

Togliatti: Ciclabile nell'area spartitraffico da coordinarsi con la metrotranvia Subaugusta – Saxa Rubra. Al termine settentrionale del corridoio, all'altezza della stazione Ponte Mammolo della metro B il l'anello sarà concluso e il percorso si ricollegherà al ponte sul Fiume Aniene trattato in precedenza.

DIGESTIONE ANAEROBICA: i parchi come risorsa per la gestione dei rifiuti urbani

Il Parco nel panorama urbano può essere visto come una risorsa anche in considerazione di un'altra prospettiva. Esso è, infatti, potenzialmente in grado di tendere una mano all'annoso problema della gestione dei rifiuti urbani.

In via esemplificativa basti pensare che ancora oggi la frazione umida dei rifiuti solidi urbani percorre migliaia di chilometri per lo stivale, e oltre il confine, solo per raggiungere impianti di trattamento non presenti o insufficienti all'interno del territorio regionale, o nazionale, che li ha prodotti, confliggendo così con il principio di autosufficienza e prossimità disciplinato dal Testo Unico Ambientale.

Si fa in questa sede riferimento all'opportunità, ancora inesplorata a livello nazionale, di dotare una o più aree naturali protette del Parco coincidenti, in parte, con il terreno di un'azienda agricola di un impianto di digestione anaerobica avente, da un lato, la FORSU come biomassa in ingresso e, dall'altro, la capacità di garantire la produzione di compost e biogas, utilizzabile per la produzione di energia elettrica, e calore in impianti di cogenerazione, o trasformato in biometano (mediante un processo di rimozione della CO₂ in esso contenuta, detto di *upgrading*). Il biometano così prodotto può essere utilizzato per l'autotrazione o immesso nella rete nazionale del gas naturale. Il digestato può invece essere impiegato come fertilizzante o ammendante in agricoltura.

Risulta agevole, in tale ottica, rilevare il soddisfacimento di interessi tanto della città quanto della campagna, le quali finalmente intersecano i rispettivi bisogni, distanti ma intrinsecamente connessi.

Non a caso, il CIB - Consorzio Italiano Biogas e Gassificazione nel documento programmatico chiamato "*Biogasdoneright*", digestione anaerobica e sequestro di carbonio nel suolo", denominato anche "Biogassfatto bene", sostiene che "fare bene il biogas" significa inserire l'impianto nel ciclo produttivo di un'azienda agricola o zootecnica, senza che ciò significhi ridurre la capacità produttiva dell'azienda stessa.

Anzi, da questa integrazione dovrebbe nascere una maggiore capacità dell'azienda di produrre le proprie specialità alimentari, in modo più sostenibile da un punto di vista ambientale ed economico.

Tuttavia, le problematiche che si pongono nel momento in cui si decida di volere realizzare tale scenario non sono né poche né di scontata risoluzione: occorre infatti interfacciarsi, in primo luogo, con una storia di opposizione politica e popolare a tali tipologie di impianti non affatto trascurabile nel panorama italiano e, in subordine, ad una normativa di settore complessa e ben poco agile.

Così, se da un lato non si può ignorare l'appena citato macroscopico problema legato ad una concezione di vita urbana in armonia ad una seria politica di trattamento di rifiuti (integrando tutti i "sintomi" delle conosciute sindromi *Nymto* e *Nimby*), ponendo in evidenza i profili giuridici cui occorre necessariamente far riferimento, si nota come i vincoli tipici dell'area protetta del Parco di cui si tratta obblighi a considerazioni ancora più ponderate e complesse di quelle che la sola normativa nazionale e regionale imporrebbero.

A livello nazionale, l'iter autorizzativo tracciato dal TUA (d.lgs.152/2006) implica che i soggetti intenzionati a realizzare e gestire nuovi impianti di smaltimento o di recupero di rifiuti presentino domanda alla Regione o alla Provincia Autonoma competente per territorio (o alla Provincia o al Comune ai quali la Regione abbia delegato questa funzione) allegando il progetto definitivo dell'impianto e la documentazione tecnica prevista per la realizzazione del progetto stesso dalle disposizioni vigenti in materia urbanistica, di tutela ambientale, di salute e di sicurezza sul lavoro, e di igiene pubblica.

Ai sensi dell'art.208 del TUA (autorizzazione unica per i nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti), qualora l'impianto debba essere sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale, alla domanda deve essere allegata la comunicazione del progetto all'autorità competente e il termine entro il quale deve essere conclusa l'istruttoria (centocinquanta giorni dalla convocazione della conferenza dei servizi) resta sospeso fino all'acquisizione della pronuncia sulla compatibilità ambientale (primo comma).

Il comma terzo prevede che entro trenta giorni dal ricevimento della domanda di cui al comma 1, la regione individui il responsabile del procedimento e convochi apposita conferenza di servizi. Alla conferenza dei servizi partecipano, con un preavviso di almeno 20 giorni, i responsabili degli uffici regionali competenti e i rappresentanti delle autorità d'ambito e degli enti locali sul cui territorio è realizzato l'impianto, nonché il richiedente l'autorizzazione o un suo rappresentante al fine di acquisire documenti, informazioni e chiarimenti. Nel medesimo termine di 20 giorni, la documentazione ex comma 1 è inviata ai componenti della conferenza di servizi. La decisione della conferenza dei servizi è assunta a maggioranza e le relative determinazioni devono fornire una adeguata motivazione rispetto alle opinioni dissenzienti espresse nel corso della conferenza. Ai sensi del quarto comma, entro novanta giorni dalla sua convocazione, la Conferenza di servizi procede alla valutazione dei progetti, acquisisce e valuta tutti gli elementi relativi alla compatibilità del progetto con quanto previsto dall'articolo 177, comma 4, acquisisce, ove previsto dalla normativa vigente, la valutazione di compatibilità ambientale e, per ultimo, trasmette le proprie conclusioni con i relativi atti alla regione. Entro 30 giorni dal ricevimento delle conclusioni della Conferenza dei servizi, valutando le risultanze della stessa, la Regione, in caso di valutazione positiva del progetto, autorizza la realizzazione e la gestione dell'impianto. L'approvazione sostituisce ad ogni effetto visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di organi regionali, provinciali e comunali, costituisce, ove occorra, variante allo strumento urbanistico e comporta la dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori. Nel caso in cui il progetto riguardi aree vincolate ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n.42 ("Codice dei beni culturali e del paesaggio"), si applicano le disposizioni dell'articolo 146 di tale decreto in materia di autorizzazione.

Va inoltre rilevato, così come ha avuto modo di affermare il TAR di Torino nel 2012, secondo l'art.195, comma 1, lett. n) del TUA spetta solo alle regioni il compito di determinare il fabbisogno degli impianti di gestione dei rifiuti; ciò per assicurare che la distribuzione dei suddetti impianti sul territorio regionale rispetti i principi di precauzione, di prevenzione, di proporzionalità, la sostenibilità ambientale e l'autosufficienza di ogni ATO. La realizzazione di tale tipologia di impianti all'interno di un'azienda agricola sita in tutto o in parte in un'area protetta impone riflessioni ulteriori determinate dalla peculiarità della zona e della normativa che ne regola l'antropizzazione.

Si fa, in questo caso, riferimento soprattutto alla L. 394/1991 (legge quadro sulle aree protette) e alla L.R. 29/1997 (norme in materia di aree naturali protette regionali). Assumono rilevanza, infatti, innanzitutto in tema di "rilascio di concessione di autorizzazioni" ex art.28, L.R. 29/1997 relativo ad interventi, impianti ed opere all'interno dell'area naturale protetta. Questo è sottoposto, da tale legge regionale, al rilascio di un preventivo

nulla osta dell'ente di gestione (Ente Parco, personalità di diritto pubblico sotto la vigilanza del Ministro dell'ambiente ex art.9, L. 394/1991) ai sensi dell'art. 13, L.394/1991, entro 60 giorni dalla richiesta.

Va segnalata, inoltre, la necessità dell'approvazione del Piano dell'area naturale protetta della Regione interessata così come descritto dall'art.26, L.R. 29/1997, adottato e pubblicato dall'Ente di gestione, il quale lo sottopone al Consiglio Regionale che, eventualmente, provvede ad approvarlo. Non marginale in tale ottica è, tuttavia, anche la L.R.10/2014.

Questa ha, difatti, permesso, grazie all'aggiunta del comma 1 bis all'art.26, L.R. 29/1997, di prevedere anche nei piani di assetto i PUA in deroga ai PTP e PTPR.

Andrebbe, comunque, tenuto a mente che la necessità di impianti di trattamento di rifiuti nella Regione Lazio non deve far spostare la lente di ingrandimento esclusivamente sui problemi a valle della politica sui rifiuti. Una delle maggiori criticità anche in questo contesto, infatti, è la ormai cronica assenza di un reale interesse nazionale per la raccolta differenziata, il quale sterilizza fin dal principio ogni discorso finalizzato all'individuazione di risposte concrete in sede di gestione di rifiuti; ed ovviamente anche quello che in questa sede interessa, inerente alla frazione organica.

Considerare ciò è di primaria importanza perché, ad esempio, solo la sostanza organica biodegradabile correttamente separata alla fonte è poi in grado di condurre ad un prodotto finale, come il compost, con un effettivo valore agronomico ed il principale problema degli impianti di trattamento della FORSU è proprio rappresentato dalle impurità e frazioni estranee che si trovano all'interno del rifiuto da trattare, e che rientrano tra i materiali non compostabili (soprattutto plastiche, la cui presenza si tenta di scongiurare già dal 2011, quando l'Italia ha vietato la commercializzazione delle buste in polietilene a vantaggio dei sacchetti in materiale biodegradabile e compostabile; normativa non ancora però completamente rispettata).

Dunque nel Lazio, così come nella quasi totalità delle regioni del Centro-Sud, non solo mancano, ovviamente si osa aggiungere, impianti idonei al trattamento della materia prima, ma è ancor più grave che manchi la stessa materia prima!

I margini per intervenire, oggi stesso, in tal senso vi sono. Muovere un primo passo verso un orizzonte più virtuoso è possibile; appare legittimo, ad esempio, considerare come area ottimale di intervento quella di Decima Malafede, ove il Piano di assetto è stato approvato lo scorso 22 luglio 2020, in quanto totalmente coerente con le pretese legislative sopra esposte.

Non marginale, in subordine, sarà la possibilità di poter usufruire degli incentivi alla produzione di biogas e biometano attualmente garantita da interventi normativi di fonte europea e nazionale. Si fa riferimento in particolar modo alla, seppur controversa e criticabile, PAC 2021-2027 e alle ultime misure adottate dal legislatore italiano post SEN 2017, la quale ha posto come obiettivo la cessazione della produzione di energia elettrica da carbone entro il 2025, quali la *L.145/2018* (Legge di bilancio 2019) e il *Decreto Ministeriale del 4 luglio 2019*, riguardante gli incentivi alle fonti rinnovabili per il triennio 2019-2021.

ANALISI DEGLI STAKEHOLDERS: l'importanza del gioco di squadra

Lo sviluppo di un turismo eco-sostenibile che punti alla valorizzazione e alla riqualificazione del verde di Roma non solo vuole conciliare l'imponente bellezza che la nostra città offre con la possibilità di rivedere in un'ottica green gli spazi della città oggi abbandonati; ma ancor di più, ha il desiderio di ridisegnare l'immagine della capitale come una città all'avanguardia, sostenibile, competitiva, sostenibile, in grado di affrontare le sfide sempre più difficili che il nostro tempo impone, una per tutte la presente pandemia.

Il progetto contempla degli interventi complessi che valorizzano l'offerta turistica e che incidono realmente sullo spazio urbano con l'ambizione di coinvolgere il più possibile i cittadini, i quali rappresentano i protagonisti del progetto, gli unici in grado di poter far vivere una nuova vita alla città di Roma.

L'analisi degli stakeholders coinvolti mette in luce la complessità del tema e fa emergere come sia indispensabile l'esigenza di una collaborazione delle istituzioni, delle associazioni e di tutti i cittadini che vivono il territorio e che sono quindi cruciali per il miglioramento del progetto.

Data la criticità nell'individuazione del giusto equilibrio tra la necessità di coinvolgere il giusto numero di soggetti e l'esigenza di rappresentare tutti gli interessi in gioco, il lavoro presenta una breve lista che

ovviamente non sarà esaustiva ma che richiede un ulteriore arricchimento in sede di elaborazione ma che vuole dare uno sguardo veloce alle categorie di seguito proposte:

- 1) Par prima cosa non si può prescindere dall'aspetto normativo e finanziario, cosicché una prima categoria individuata è quella istituzionale. I diversi livelli (Comune, Regione, Stato e Unione Europea) sono essenziali per definire e determinare il potenziale per la realizzazione e la portata del piano, nell'analisi dello stato dell'arte e nell'implementazione. È indispensabile, infatti, lo sviluppo di una visione strategica condivisa per definire le priorità e i target misurabili sviluppando dei provvedimenti efficaci e soprattutto concordando una allocazione efficiente e responsabile dei fondi a disposizione. Gli ambiti delle amministrazioni pubbliche coinvolti sono da individuare nei trasporti nell'ambiente, nell'urbanistica, nei beni culturali e nel turismo. La Giunta Capitolina in merito è sicuramente uno degli attori principali e si potrebbe pensare di elaborare il progetto "Anello Verde" leggendolo in combinato disposto con un altro strumento: il PUMS. Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile è un piano strategico che sviluppa, in un orizzonte temporale medio lungo, un sistema di mobilità sostenibile che sia in grado di rispondere alle esigenze dei cittadini e delle imprese nelle aree urbane e periferiche della città. La peculiarità di questo strumento è che seguendo un approccio trasparente prevede il coinvolgimento attivo dei portatori di interessi e cittadini attraverso una "pianificazione partecipata". In questa prima categoria è senz'altro da individuare il ruolo fondamentale che potrebbe svolgere RomaNatura, Ente Regionale per la Gestione del Sistema delle Aree Naturali Protette del Comune di Roma. La sua importanza non viene solo dal fatto che gestisce attualmente oltre 16.000 ettari di natura protetta e che è consapevole delle criticità e problematiche del territorio nonché della sua ricchezza, ma altresì, perché rappresenta una esperienza unica nel panorama dei parchi italiani ed europei conservando la bellezza del territorio da edificabilità e speculazione edilizia.

Le attività che sono di maggiore interesse per lo sviluppo dell'"Anello Verde" sono rappresentate dalle visite guidate che RomaNatura gestisce e organizza in collaborazione con associazioni e cooperative presenti sul territorio, attività ricreative e sportive fino a coinvolgere il mondo della ristorazione e dell'agricoltura. Come esempi virtuosi da prendere in considerazione sono i Protocolli d'Intesa che RomaNatura ha siglato in quanto ai fini del presente elaborato possono dare una prospettiva ancora più concreta sull'individuazione dei portatori di interesse.

In questa sede verranno elencate le cooperative con le quali l'Ente Regionale ha siglato alcuni dei suoi accordi per delle attività di recupero e valorizzazione di aree verdi e attività di promozione sociale, senza entrare nel merito del singolo accordo e senza la volontà di citare tutti i partners ma per una pura illustrazione dei possibili stakeholders:

- Comitato Valle dell'Inferno
- Associazione Culturale no profit Roman Projects
- Nuovi orizzonti società cooperativa sociale onlus
- Associazione guide e scout cattolici Italiani
- Associazione Trionfalmente XVII
- Comitato teuleda Casale Strozzi

Di cruciale importanza è inoltre l'impegno dell'Ente RomaNatura nei confronti dell'educazione ambientale nel rispetto e nella valorizzazione del patrimonio naturale della città. Le attività principali sono orientate inoltre alla formazione di insegnanti e operatori ambientali e alla collaborazione con cooperative ed associazioni ambientali ma anche con istituzioni quali Comune di Roma, Istituzione delle Biblioteche, Ufficio Regionale Scolastico, Università degli studi di Roma e le associazioni del territorio.

- 2) Nell'individuazione degli interessi in campo un'altra categoria che rappresenta senz'altro il volano dell'intero motore è il mondo associativo. Di particolare rilievo sono i soggetti che rappresentano la cittadinanza come i comitati di quartiere, le associazioni culturali e di volontariato, le associazioni ambientaliste e per la protezione del verde e le associazioni nell'ambito del sociale. L'obiettivo è infatti di mettere al centro le persone, è necessario capire quali sono i loro interessi quali sono i benefici che potrebbero trarre ma anche di capire le loro preoccupazioni e sensibilizzarle attraverso un senso di appartenenza e di inclusione, incoraggiando la diffusione del senso civico e

della responsabilità di ogni singolo cittadino. A titolo esemplificativo vengono riportate alcune delle associazioni più attive nel panorama romano e dei movimenti spontanei di cittadini: Legambiente Lazio, Roma Pro Natura, Fare Verde, Retake, etc.

- 3) Altre categorie che vanno coinvolte sono da individuare nel settore dei trasporti e della mobilità, quindi le imprese di trasporto, le aziende tpl e i gestori di infrastrutture. Bisogna inoltre indirizzare i cittadini verso scelte MaaS (*Mobility as a service*) incrementando l'utilizzo di servizi compatibili con una mobilità sostenibile grazie alla cooperazione con il mondo produttivo dello *Sharing Mobility*. Sono poi da includere i rappresentanti degli utenti (i comitati dei pendolari) e altri specifici gruppi di pressione come le associazioni dei ciclisti, dei pendolari e degli automobilisti, senza dimenticare il mondo produttivo: i sindacati e le rappresentanze delle imprese e dei lavoratori. L'analisi degli stakeholders verte infine sull'importanza fondamentale delle agenzie di viaggio, di turismo, delle associazioni che si occupano delle visite organizzate della nostra città. È infatti di loro primario interesse partecipare a programmi mirati di valorizzazione e scoperta di alcuni nuovi percorsi avendo la possibilità di promuovere e pubblicizzare pacchetti esclusivi di escursioni. Il settore turistico infatti è uno degli ambiti più coinvolti del progetto e potrebbero beneficiare dell'"Anello Verde" rimodulando interamente la loro idea di esperienza turistica nella città eterna.

Senza la pretesa di nessuna esaustività ma anzi avendo dato solo un minimo sguardo all'enorme platea di interlocutori che sono coinvolti, l'analisi degli stakeholders termina ribadendo la centralità delle persone nel processo di stesura del progetto; solo attraverso la partecipazione attiva si favorisce infatti il supporto da parte della popolazione e degli altri portatori di interesse riducendo i rischi per il decisore pubblico e facilitando l'implementazione del piano.

NOTE CONCLUSIVE

Smart city e sostenibilità ambientale sono le espressioni più *cool* del momento, quelle sulle quali vengono puntati i riflettori del dibattito politico internazionale. La letteratura su questi temi è vasta e neanche troppo recente, segno questo che il tempo è maturo per trasformare le buone idee in buone azioni e infine in *best practices* da replicare e diffondere su scala.

La pandemia che da marzo 2020 ha sconvolto gli animi e gli equilibri economico-finanziari a livello globale, ha raso al suolo certezze e fatto emergere con maggior scalpore e immediatezza problematiche ancestrali, la cui risoluzione non può più essere rimandata, né affrontata esclusivamente in fase di tavola rotonda: primo tra tutti la tutela e la salvaguardia dell'ambiente anche in funzione del benessere delle persone e del miglioramento della qualità della vita.

La crisi evidentemente generata dalla diffusione del virus, che ha colpito indistintamente quasi tutti i settori, può, e deve, rappresentare un momento di transizione epocale verso una rigenerazione degli stili di vita, una reale sensibilità ecologica e un approccio amministrativo/politico programmatico per un futuro sostenibile.

Mettere in connessione il verde di Roma, pretendere una collaborazione armonica e fluida di tutti gli interlocutori in campo e la partecipazione attiva dei cittadini, puntare sulla decentralizzazione del turismo e su proposte alternative che valorizzino l'intero patrimonio della capitale romana, dalle periferie al centro, riconvertire e riqualificare i territori promuovendo uno stile di vita più sostenibile, incrementare fiducia e agire sulla sensibilizzazione, significa certamente ridare lustro a Roma e ai suoi cittadini, creando valore internamente e promuovendone la reputazione all'esterno, ma anche muovere passi concreti per un futuro migliore.

Per la realizzazione dell'intero progetto avremo bisogno di una cabina di regia dedicata così da permettere di bypassare qualsiasi vincolo burocratico, una sorta di conferenza dei servizi permanente che sia immediatamente esecutiva sul campo. Inserire il progetto nei finanziamenti per il giubileo 2025 come percorso che potrebbero percorrere i Pellegrini per raggiungere le basiliche. Oppure utilizzare finanziamenti come nel caso del GRAB, concessi direttamente dal MIT, o attingere direttamente ad una parte del Recovery Fund di cui il 37% dovrà essere speso in progetti a supporto di traguardi climatici. Una volta sviluppato il percorso partecipativo con tutti gli stakeholder, occorre presentare il progetto definitivo/esecutivo. Nel 2023/24 avremo il risultato definitivo.

