

DiAP 21.1/1.2.2013



MOBILITA' SOSTENIBILE

Giambattista Reale
Maurizio Alecci
Vincenzo Tattolo

Maurizio Alecci
Massimiliano Amati
Francesca Barone
Andrea Bruschi
Alessandra Capanna
Francesca R. Castelli
Cristiana Costanzo
Claudio De Angelis
Roberto Filippetti
Domenico Fogaroli
Maria Clara Ghia
Paola Guarini
Lina Malfona
Flavio Mangione
Dina Nencini
Giambattista Reale
Gaia Rengo
Gianpaola Spirito
Vincenzo Tattolo
Alessia Vitali

Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP

Dottorato di Ricerca in Architettura e Costruzione_Spazio e Società
Dottorato di Ricerca Architettura_Teorie e Progetto
Dottorato di Ricerca in Progettazione e Gestione dell'Ambiente e del Paesaggio

coordinatore Giuseppe Strappa
coordinatore Antonino Saggio
coordinatore Achille M. Ippolito

Workshop

ROMA E IL MARE. VISIONI NEL TERRITORIO DELLA CODA DELLA COMETA

Gruppo di ricerca

Piero Ostilio Rossi (responsabile della ricerca)

Andrea Bruschi
Orazio Carpenzano (coordinatore del workshop)
Francesca Romana Castelli
Fabio Di Carlo
Roberto Secchi

Claudio De Angelis (assegnista di ricerca)
Lina Malfona (assegnista di ricerca)
Giambattista Reale (assegnista di ricerca)
Cristiana Costanzo (borsista)
Roberto Filippetti (borsista)
Maria Clara Ghia (borsista)
Armando Iacovantuono (borsista)



Via dei Collettori Primario





ROMA E IL MARE

Visioni nei territori della **Coda della Cometa**

MOBILITA' SOSTENIBILE

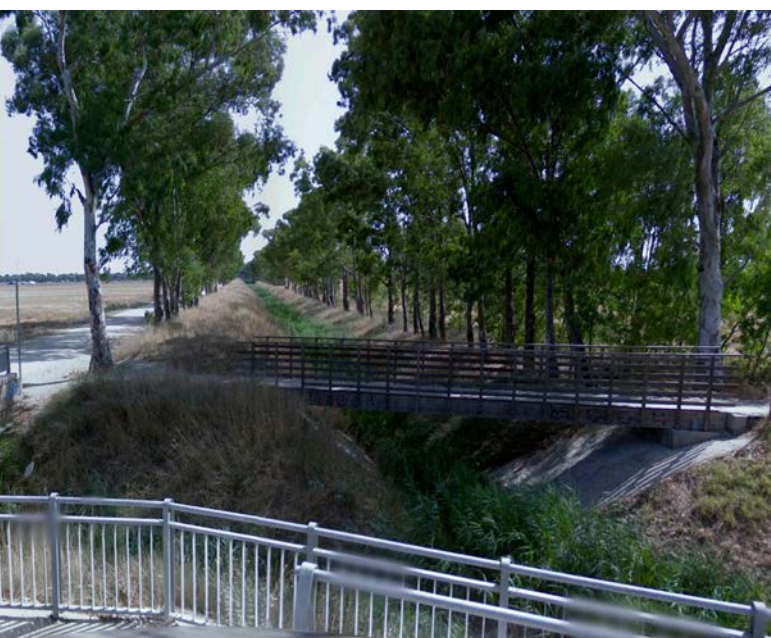
Giambattista Reale_Maurizio Alecci_Vincenzo Tattolo

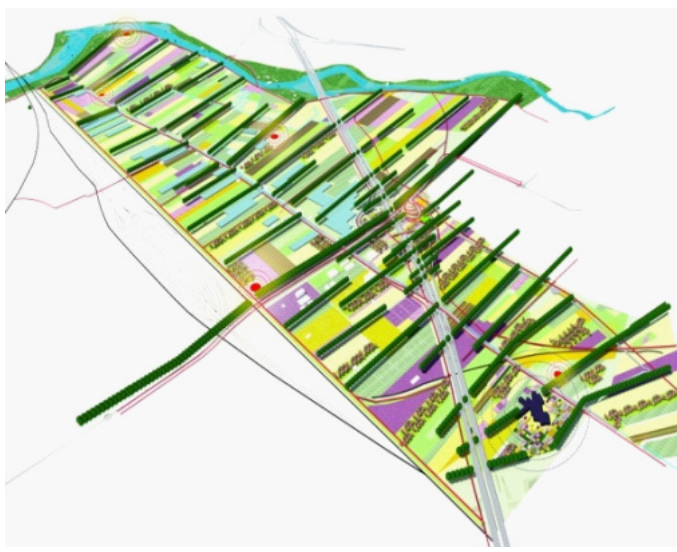
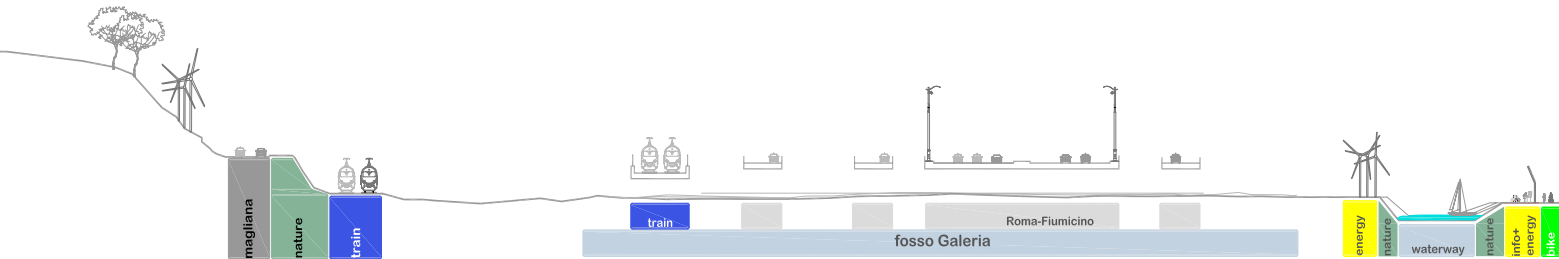


Il sistema della mobilità nell'area della Coda della Cometa, dalla costa alla città, è caratterizzata da diverse anomalie (assenza di collegamenti da nord a sud, fasci infrastrutturali come limiti invalicabili, aree inaccessibili, sconessioni) da comprendere e risolvere per rendere concreta una visione futura del territorio.

La nuova rete infrastrutturale dovrà favorire e soddisfare le ipotesi di sviluppo territoriale previste:

- valorizzare e rendere fruibile il parco del Tevere, oggi l'inaccessibilità delle sponde, che ha preservato molte aree, non consente la fruizione del parco;
- intraprendere una diffusa azione di riorganizzazione (funzionale ed ambientale) dei canali della bonifica la cui realizzazione ha vertebrato profondamente il territorio ma che negli anni è stata in più punti cancellata dall'urbanizzazione e ha subito un profondo degrado legato alla mancata manutenzione;
- soddisfare le esigenze di sviluppo futuro di Roma (l'ampliamento dell'attuale aeroporto, l'ampliamento del porto turistico, la realizzazione del nuovo porto di Fiumicino) che necessitano di un sistema imponente ed efficace di spostamenti;
- ripercorrere la storia del territorio attraverso reinterpretazioni paesaggistiche degli antichi stagni, dell'area delle saline, delle "anse morte" del Tevere;
- favorire l'accesso e la fruizione delle aree archeologiche di Ostia Antica inserite in percorsi di visita più ampi e strutturati;
- reinterpretare il litorale e l'alternanza tra gli insediamenti residenziali e turistici e le aree ad elevato valore ambientale (l'area delle dune, la Riserva di Castel Porziano, la Pineta di Castel Fusano, le zone umide e le riserve).





Infrastrutturazione in grado di diminuire gli impatti ambientali sociali ed economici generati dai veicoli privati.



keywords

- Sostenibilità
- Dinamismo territoriale
- Linee del desiderio
- Viaggiatore potenziato

SOSTENIBILITÀ

- del sistema
- dei mezzi
- del manufatto
- delle aree
- delle funzioni

DINAMISMO TERRITORIALE

- luoghi di **commutazione** dei flussi
- **integrazione** rete/reti/territorio
- **affiancamento**

LINEE DEL DESIDERIO

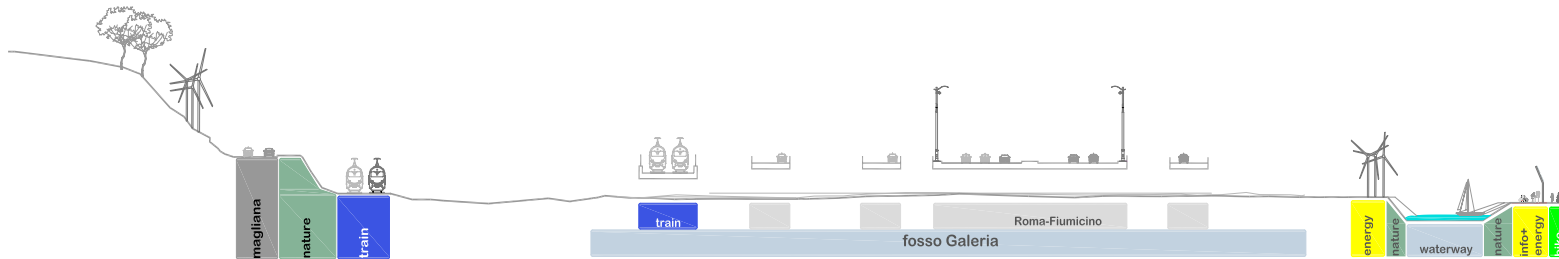
- lavoro
- tempo libero
- ambiente
- storia

VIAGGIATORE POTENZIATO

- **auto-mobilità** – self made mobility
- mappe mentali
- **leggibilità** (percezione, orientamento, valore aggiunto culturale/progettuale)
- **comunità** in movimento reti di relazione

Keywords





(risparmio di suolo)

- La temporalità come fattore decisivo della pianificazione e della progettazione per conseguire flessibilità, adattività, inclusività;
- l'eterogeneità e l'individualità delle parti urbane e degli elementi come valore, fattore di sviluppo e di evoluzione, garanzia dei processi dinamici della complessità; garanzia dell'autorganizzazione riproduttiva;
- il progetto di nodi qualificati ad alta densità e mix funzionali inclusivi di attività di livello superiore, ma dotati di specificità locali (ricordando che il progetto della mixité è innanzitutto progetto dell'organizzazione sociale)
- il progetto della densificazione e di strategie antisprawl (senza tuttavia demonizzare lo sprawl e ricordando che densità è altra cosa che concentrazione);

C. Migliorare il radicamento dei nodi di scambio

- il progetto della fluidificazione e del potenziamento delle reti, curando in particolare i rapporti tra le microreti degli insediamenti residenziali con le macroreti e istituendo reti intermedie;
- il progetto di nuovi spazi pubblici passanti in grado di "attraversare" i fasci infrastrutturali;
- il progetto della integrazione dei trasporti pubblici con i trasporti privati, considerando sedi e modalità (linee ordinarie e linee ad alta velocità, tecnologie e formule d'impiego)

D. Contenere i fenomeni di degrado

(sostenibilità energetica)

- il progetto del contenimento dei fenomeni di degrado e di deriva indotti sui territori dalle lacerazioni prodotte dalle infrastrutture ferroviarie spesso affiancate a strade ad elevato scorrimento che si conformano come veri e propri ostacoli insormontabili che generano margini ed aree intercluse ad alto rischio.

<http://www.sustrans.org.uk/>

- nuove reti
- nuovi luoghi e possibilità di scambio
- nuova vitalità funzionale - energetica - ecologica
- nuove sezioni infrastrutturali permeabili
- nuovi modelli di integrazione fra le diverse velocità
- nuovi strumenti di comunicazione
- nuova consapevolezza

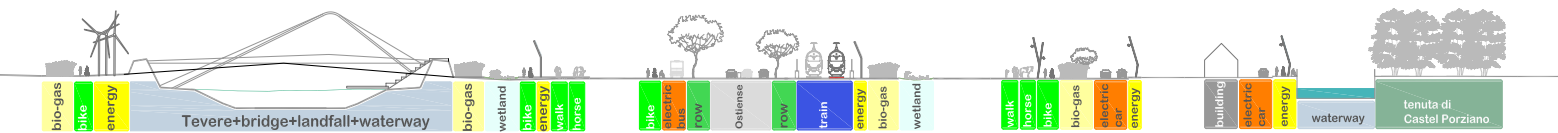
A. Definire una visione complessiva

Il riassetto della rete necessita di:

- interventi infrastrutturali rilevanti (il nuovo Passante Sud, il nuovo ponte carrabile di Dragona, la nuova linea metro Roma-Ostia) in grado di richiudere maglie aperte;
- un'importante armatura infrastrutturale sostenibile definita "Altra mobilità" legata ai percorsi pedonali, alle bici, ai mezzi elettrici, alle ippovie. Una rete della "mobilità dolce" concepita anche come matrice di leggibilità del paesaggio ed in grado di considerare, inglobare e soddisfare le esigenze di sostenibilità economica, sociale ed ambientale.
- intervenire sulle reti infrastrutturali esistenti nell'ottica della sostenibilità energetica e ambientale.

B. Concepire nodi ad alta densità





references

<http://www.sustrans.org.uk/what-we-do/connect2>

Sustrans è una fondazione britannica che promuove il trasporto sostenibile, il suo nome è infatti l'abbreviazione di Sustainable Transport (trasporto sostenibile).

Il National Cycle Network (corrispettivo in inglese di Rete ciclistica nazionale, abbr. NCN) è una rete di piste ciclabili o strade adatte al trasporto in bicicletta o al cicloturismo che coprono gran parte del Regno Unito ed alcune isole della Scozia.

http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf

<http://nuovamobilita.blogspot.it/2009/07/ridurre-il-traffico-e-piu-che-unipotesi.html>

<http://www.eltis.org/>

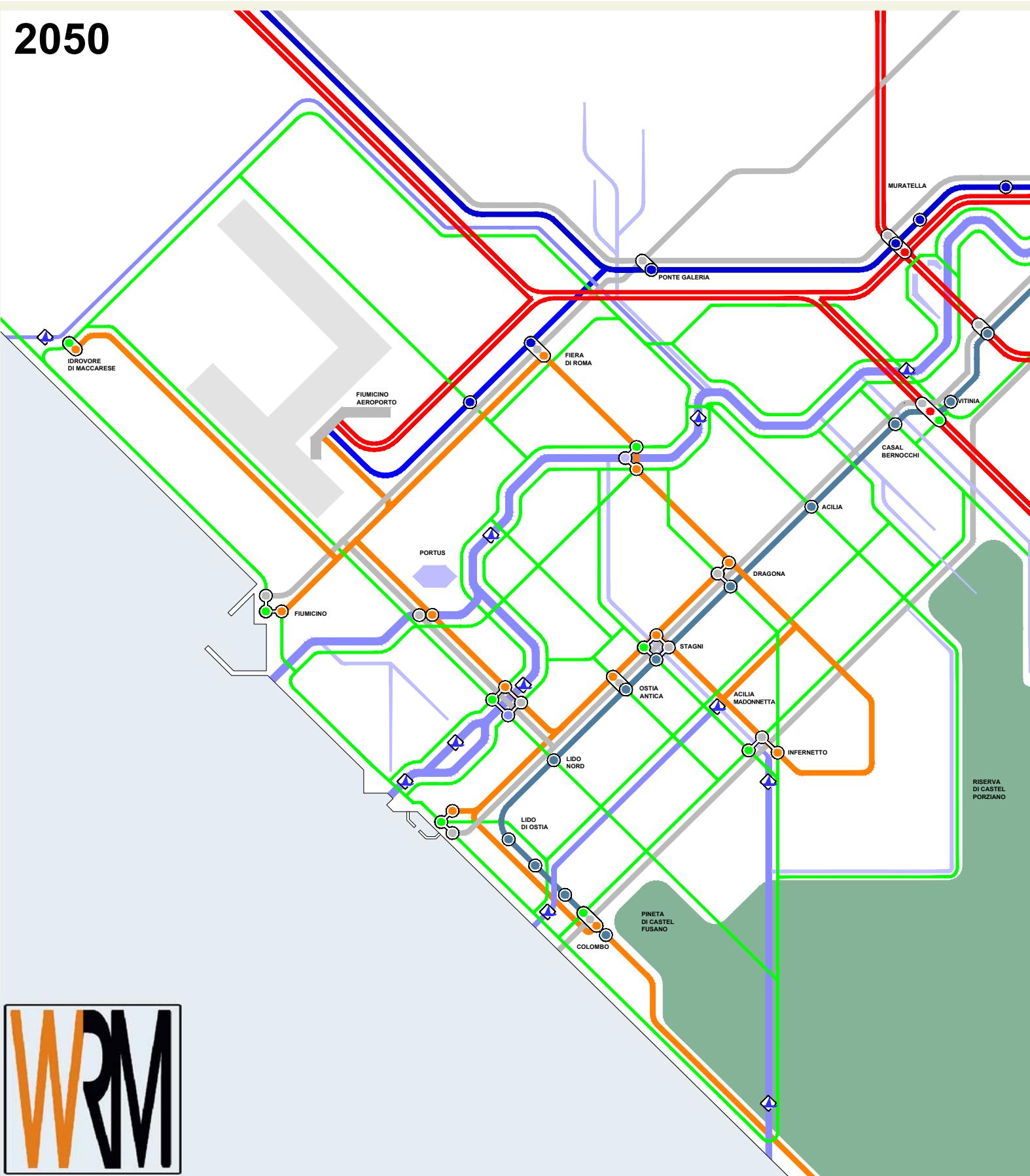
http://www.societaelettricaitaliana.it/fonti_energia_rinnovabile_biomasse_biocombustibili.htm

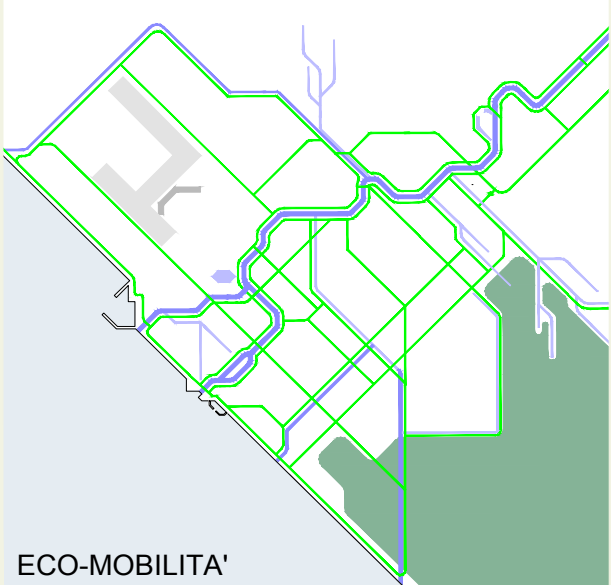
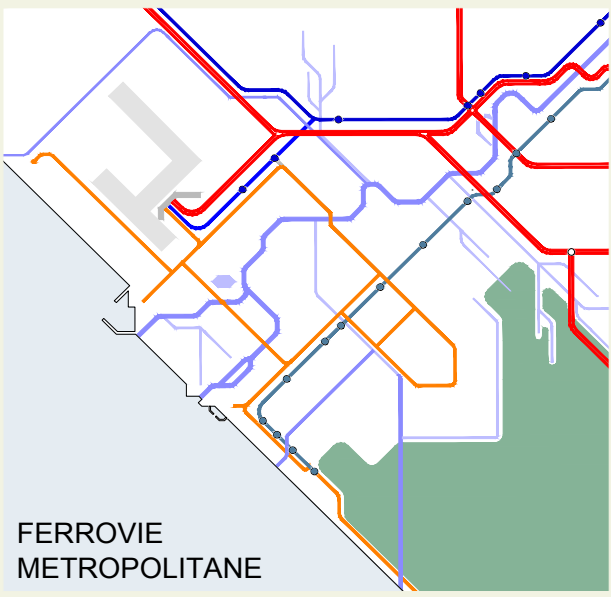
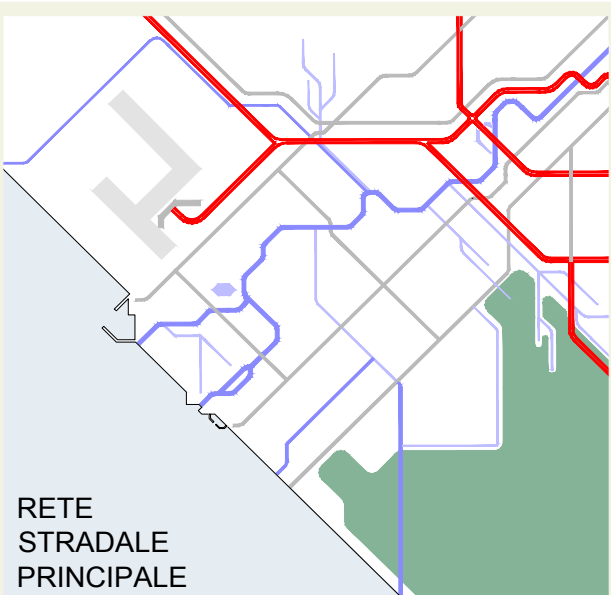
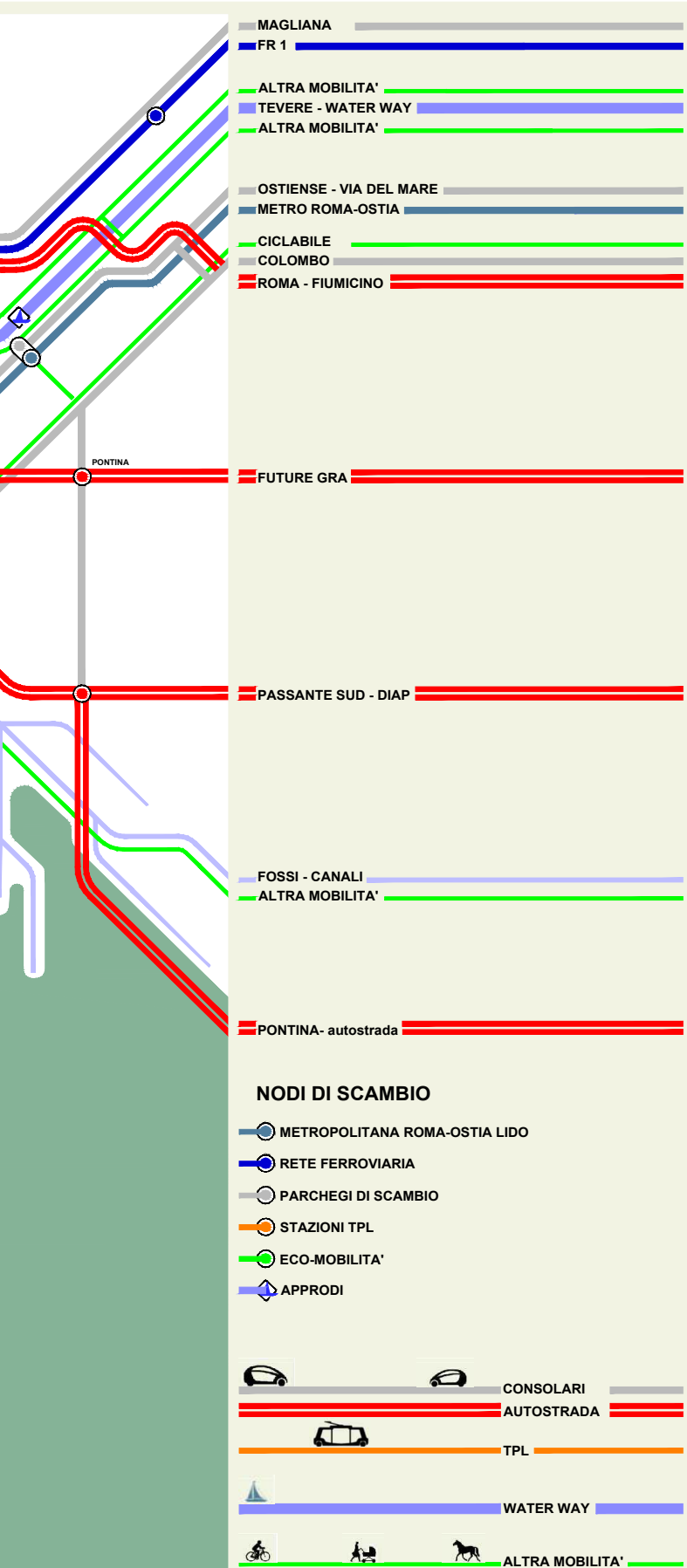
<http://www.veoliatransdev.com/en/media/videos/609.htm>

<http://www.veoliatransdev.com/en/media/videos/>



2050





mobilità sostenibile

