

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)



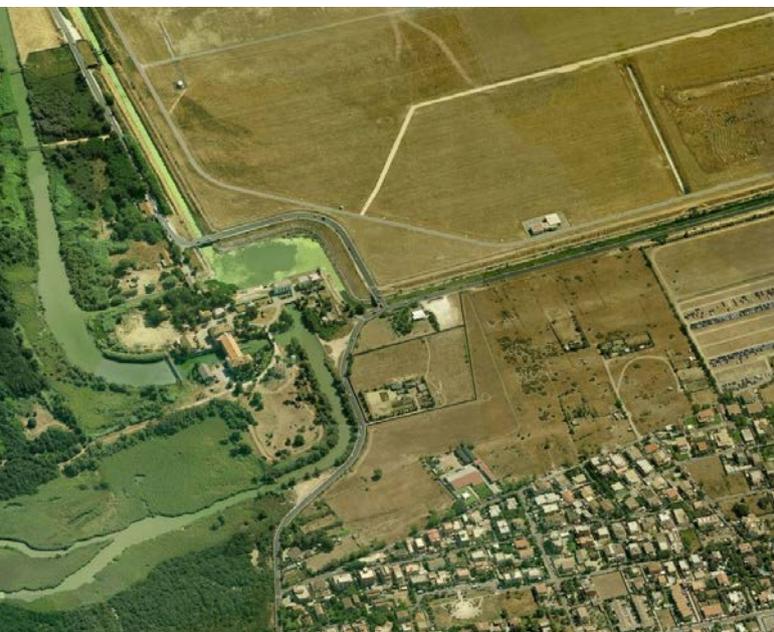


## ROMA E IL MARE

Visioni nei territori della **Coda della Cometa**

### MOBILITA' SOSTENIBILE

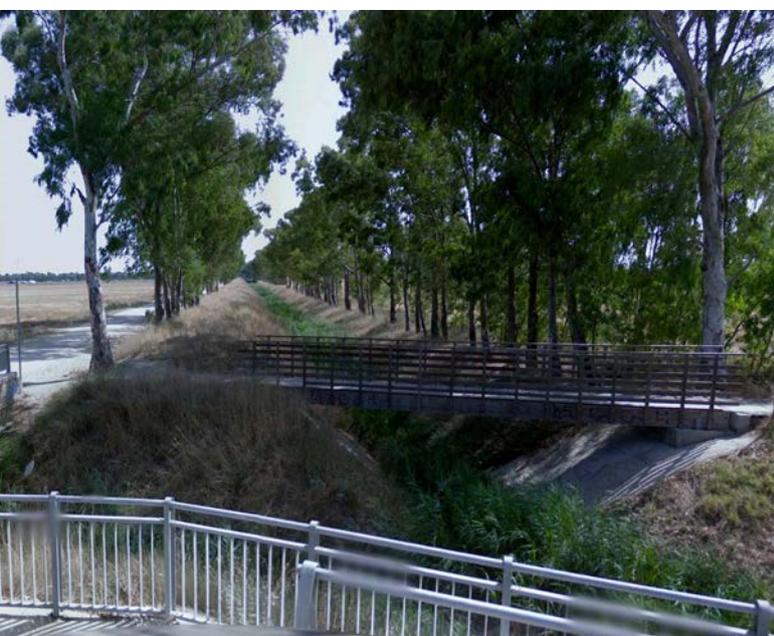
Giambattista Reale\_Maurizio Alecci\_Vincenzo Tattolo

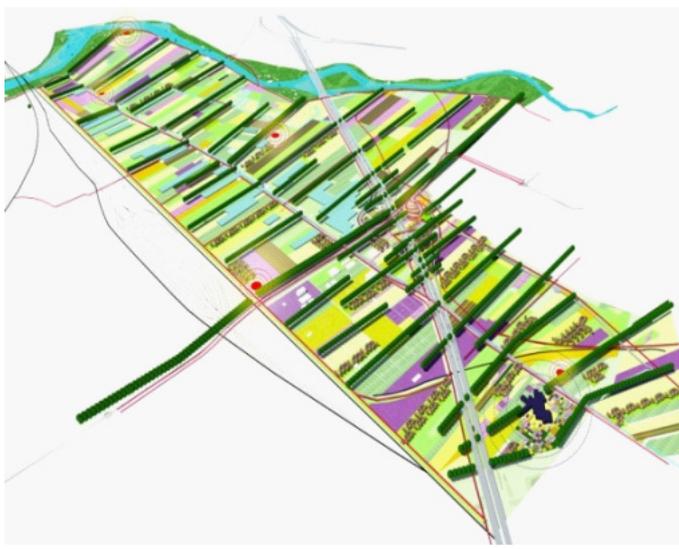
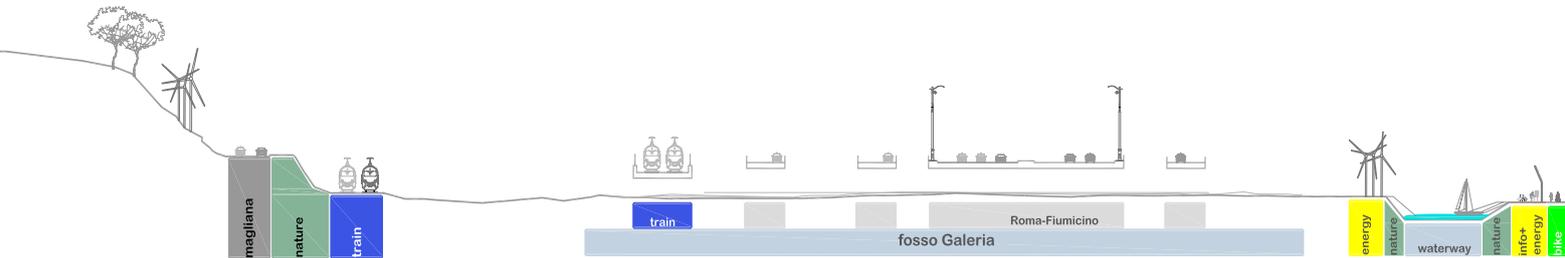


Il sistema della mobilità nell'area della Coda della Cometa, dalla costa alla città, è caratterizzata da diverse anomalie (assenza di collegamenti da nord a sud, fasci infrastrutturali come limiti invalicabili, aree inaccessibili, sconnessioni) da comprendere e risolvere per rendere concreta una visione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

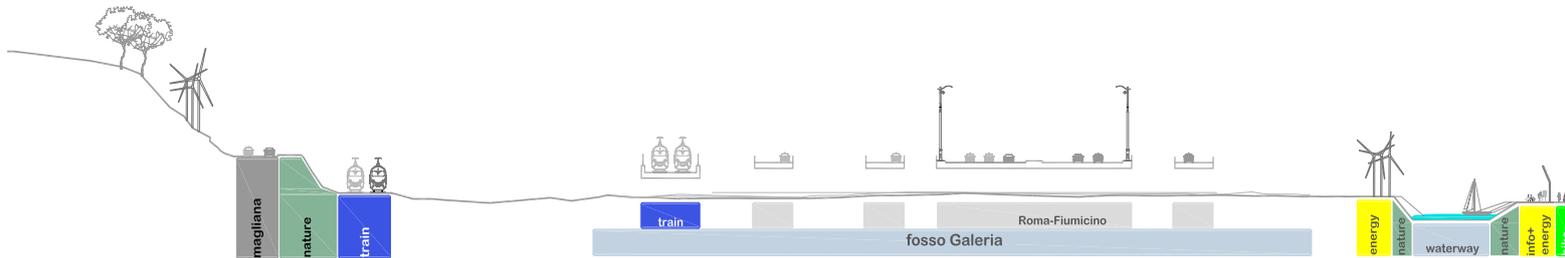
## VIAGGIATORE POTENZIATO

- **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);

- 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

**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)

**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.

**D. Contenere i fenomeni di degrado**

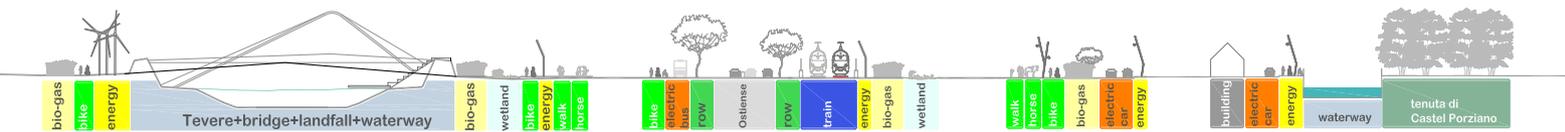
(sostenibilità energetica)

- 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.

**B. Concepire nodi ad alta densità**

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





## 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://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/>

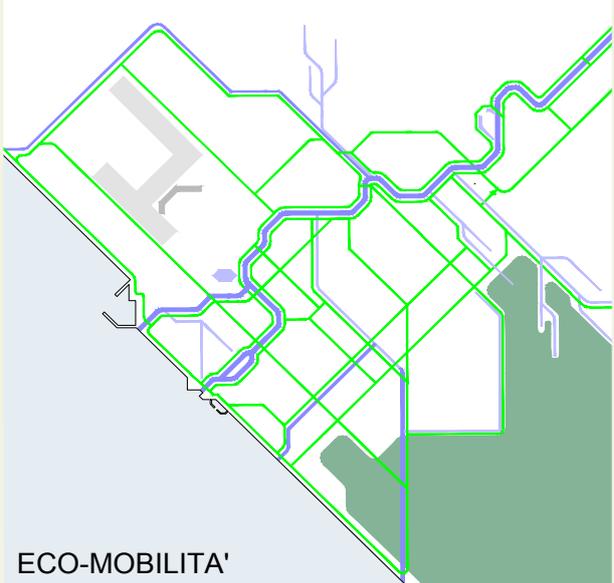
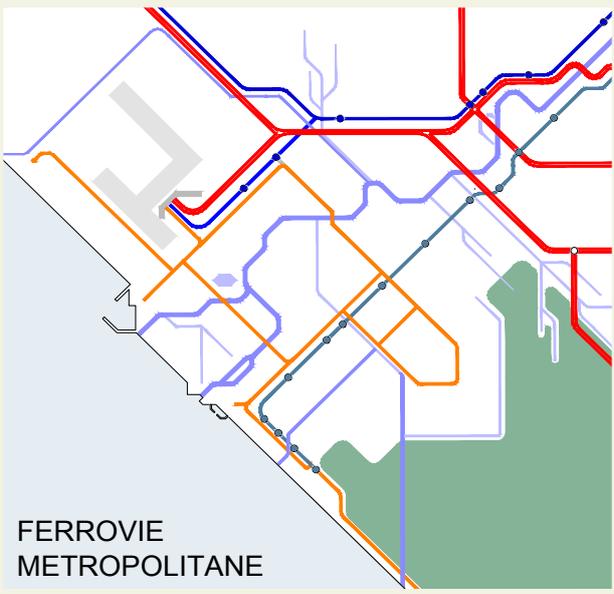
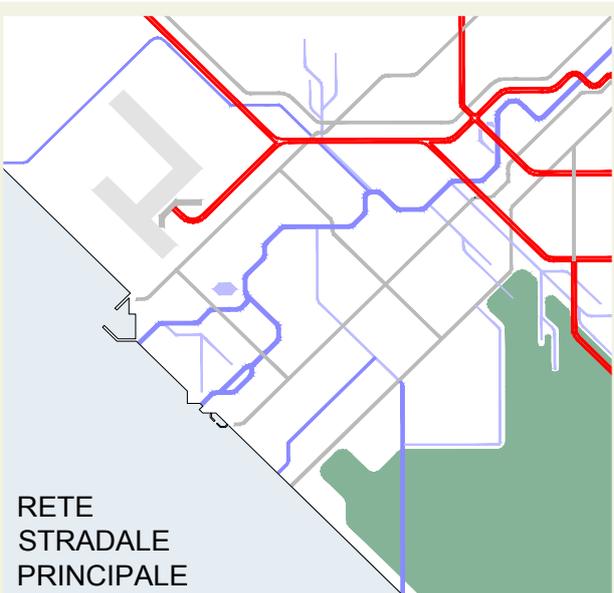
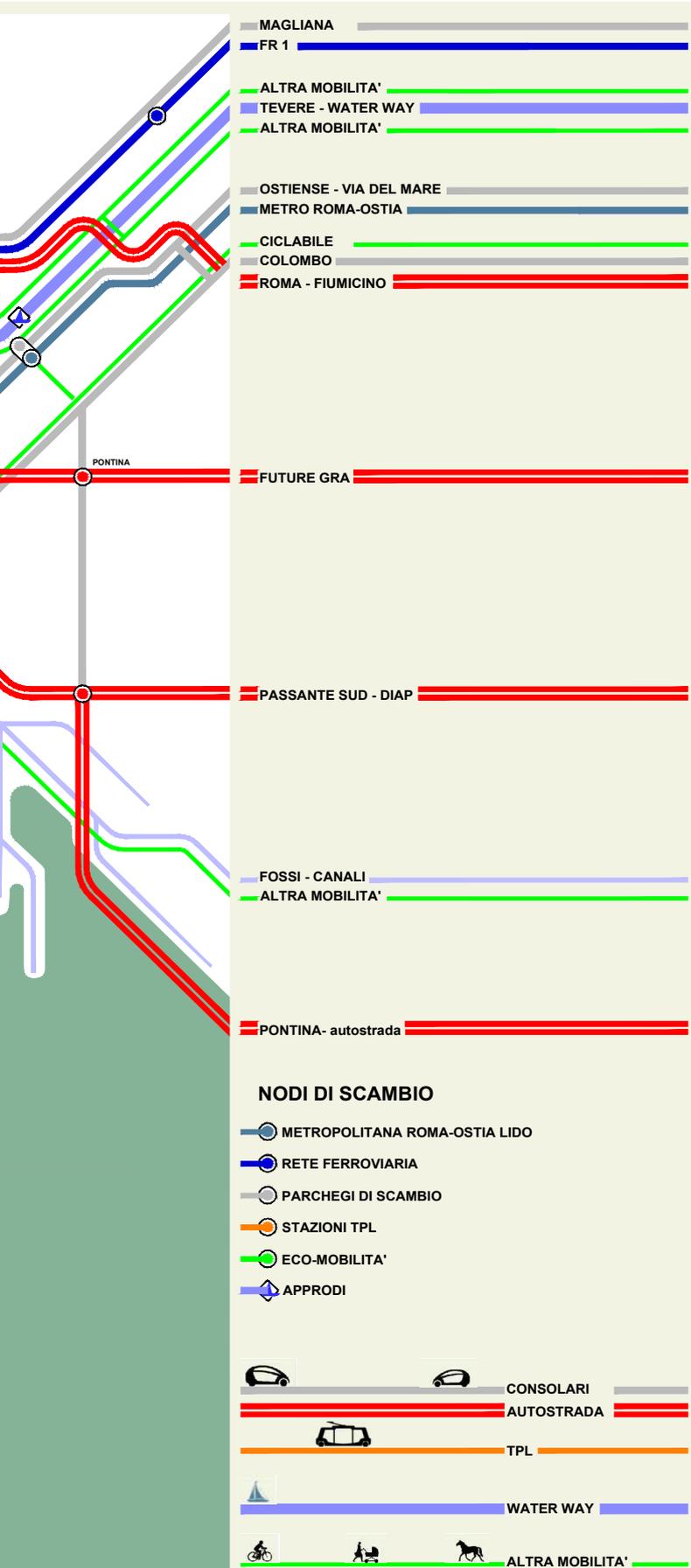
[http://www.societaelettricaitaliana.it/fonti\\_energia\\_rinnovabile\\_biomasse\\_biocombustibili.htm](http://www.societaelettricaitaliana.it/fonti_energia_rinnovabile_biomasse_biocombustibili.htm)

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

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







mobilità sostenibile

