Progettare la città per il terzo millennio: la sfida della sostenibilità

Con particolare attenzione all'accessibilità

Sala della Protomoteca - Piazza del Campidoglio – 17 Giugno 2019

Roberto Pallottini

Strategie e programmi per Roma ciclabile

Oltre ai tanti benefici per l'ambiente e la salute, l'uso della bicicletta si dovrebbe sviluppare per due macro obiettivi:

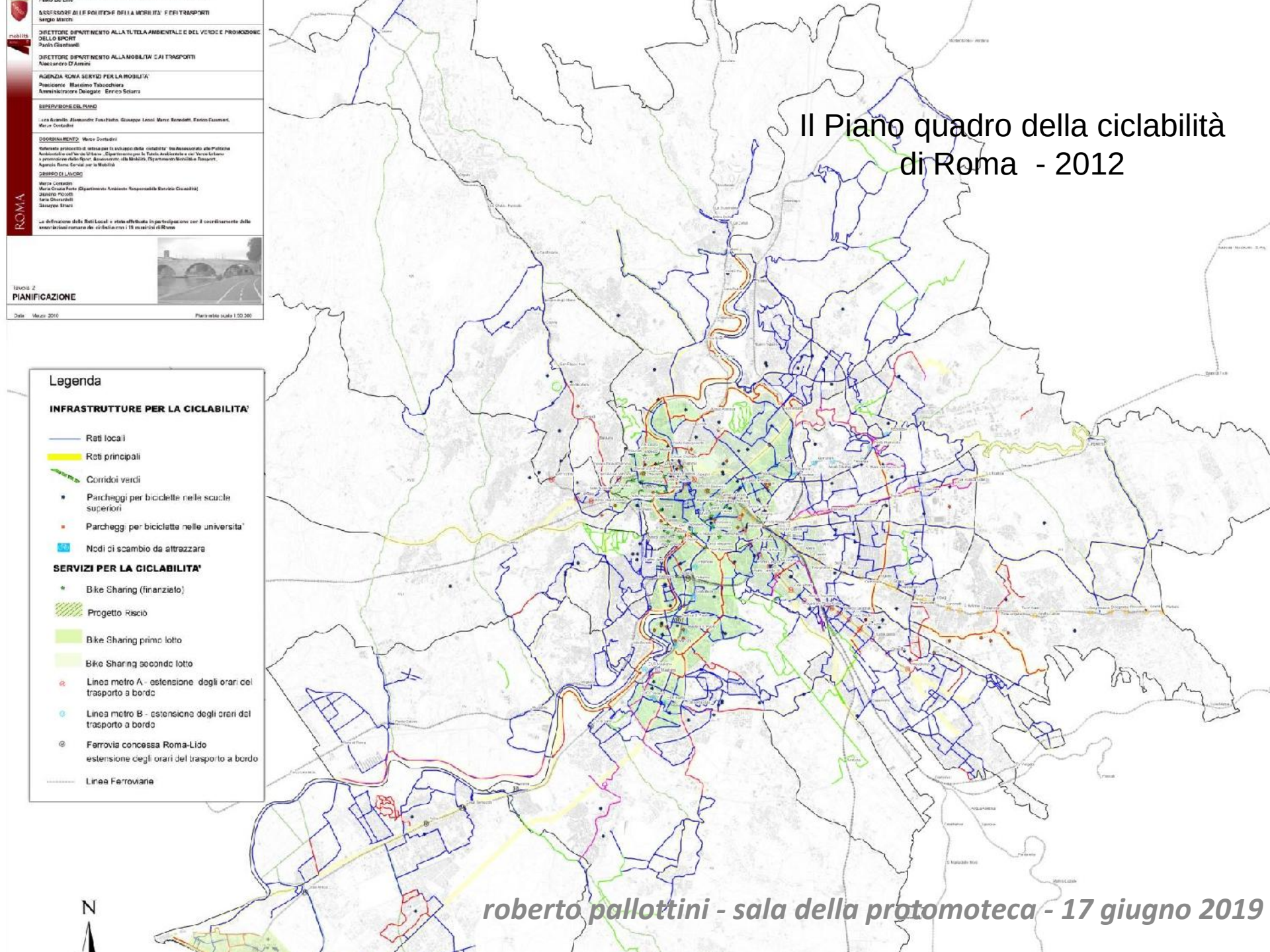
1. nella dimensione d'area vasta – il territorio metropolitano e regionale – per la valorizzazione dei paesaggi e delle economie locali

2. nelle aree a più alta urbanizzazione, per migliorare il sistema complessivo della mobilità e la qualità dell'ambiente urbano

Partiamo dallo stato della pianificazione, a tutti i livelli territoriali

Roma, la città metropolitana, la regione Lazio

Il Piano quadro della ciclabilità di Roma - 2012



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Piano quadro della ciclabilità di Roma

CICL*in*PRO

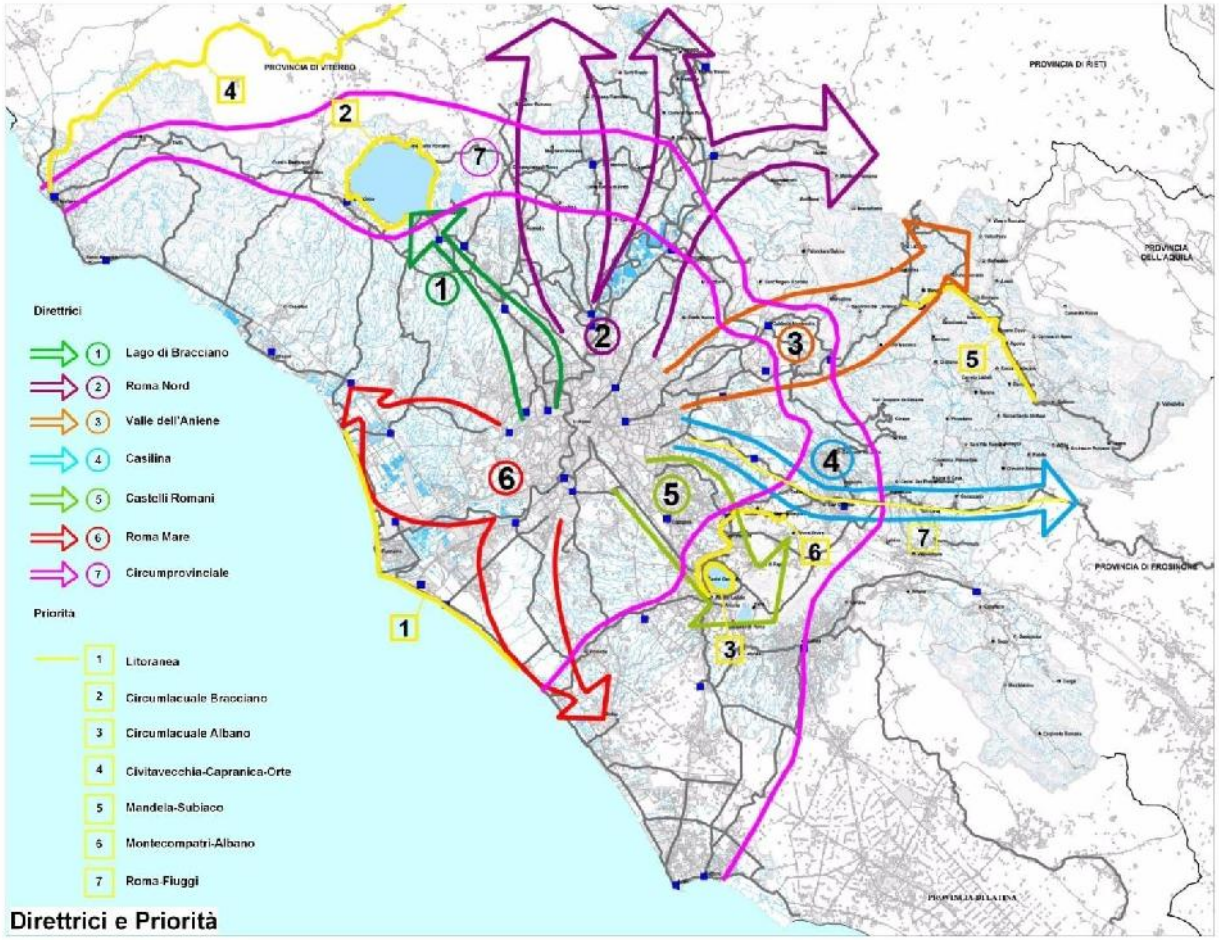
Rete Ciclabile Generale della provincia di Roma

- Promuovere il turismo sostenibile verso:
  - Le aree protette
  - I paesaggi dell'Agro Romano
  - I beni culturali
  - I centri storici minori
- Incrementare la mobilità sostenibile verso:
  - I servizi urbani
  - I luoghi di lavoro
- Migliorare la sicurezza per l'uso ludico-sportivo della bicicletta

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

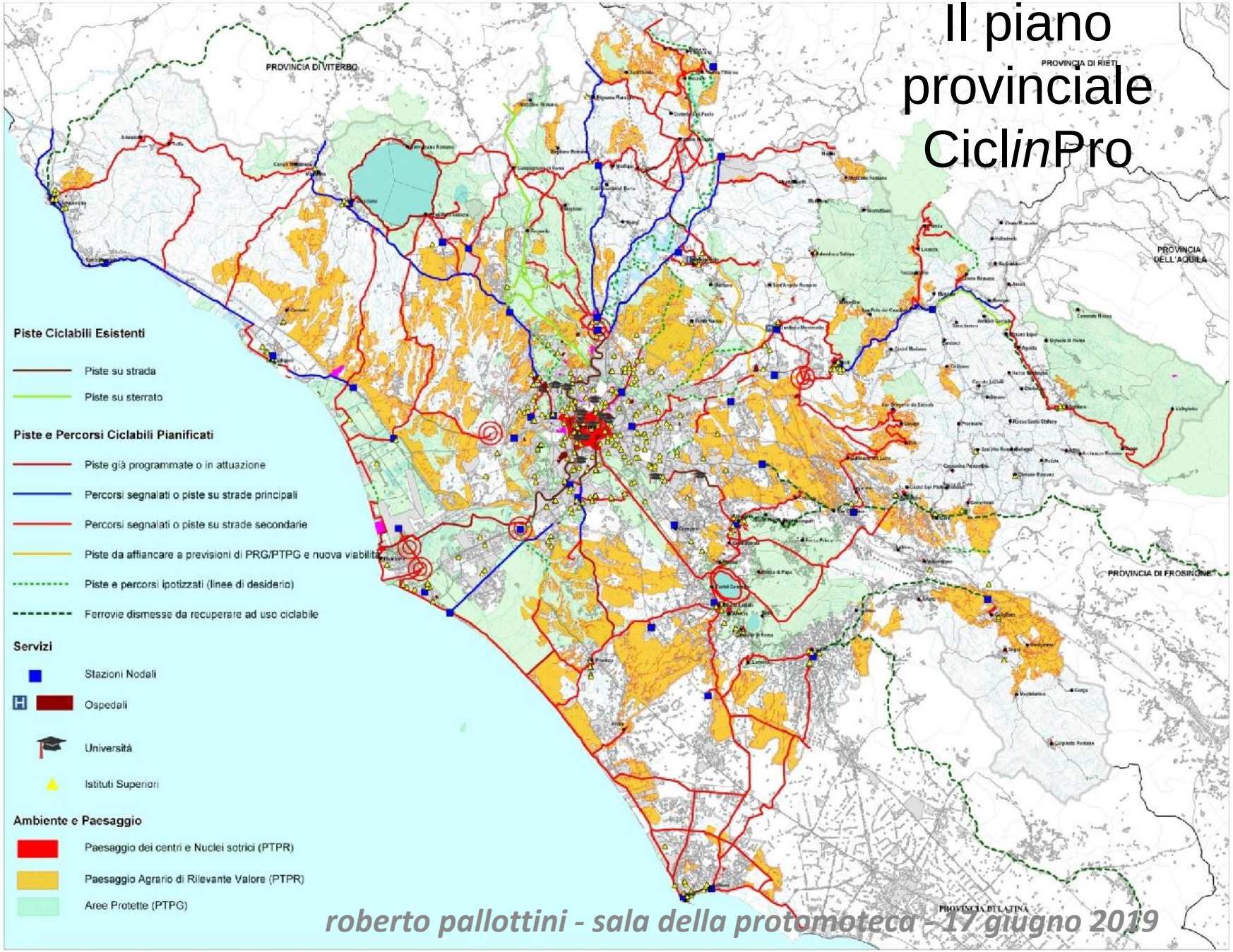
Direttrici e Priorità

Priorità
1 – Litoranea
2 – Circumlacuale Bracciano
3 – Circumlacuale Albano
4 – Civitavecchia-Capranica-Orte
5 – Mandela-Subiaco
6 – Montecompatri-Albano
7 – Roma-Fiuggi



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Il piano provinciale Cicl*in*Pro



roberto pallottini - sala della protomoteca – 17 giugno 2019

Il piano regionale

Visione e Obiettivi

Sostenere e promuovere un uso crescente della bicicletta, con una vera e propria rete regionale, coordinata con quelle locali urbane, nei contesti di alto valore paesaggistico e a partire dai nodi del ferro.

Tre grandi aree di mobilità

Il pendolarismo, attraverso l'intermodalità, verso:

- l'area romana
- I luoghi di lavoro e dei servizi

Il turismo sostenibile verso:

- Le aree protette
- Il sistema costiero e le aree montane
- I paesaggi agrari di rilevante valore
- I beni culturali e i centri storici minori

L'uso ludico-sportivo della bicicletta, da mettere in sicurezza

Quadro Programmatorio e normativo

- Piano della ciclabilità di Roma Capitale città metropolitana.
- Programma Bicitalia ed Eurovelo.

La pianificazione territoriale di riferimento

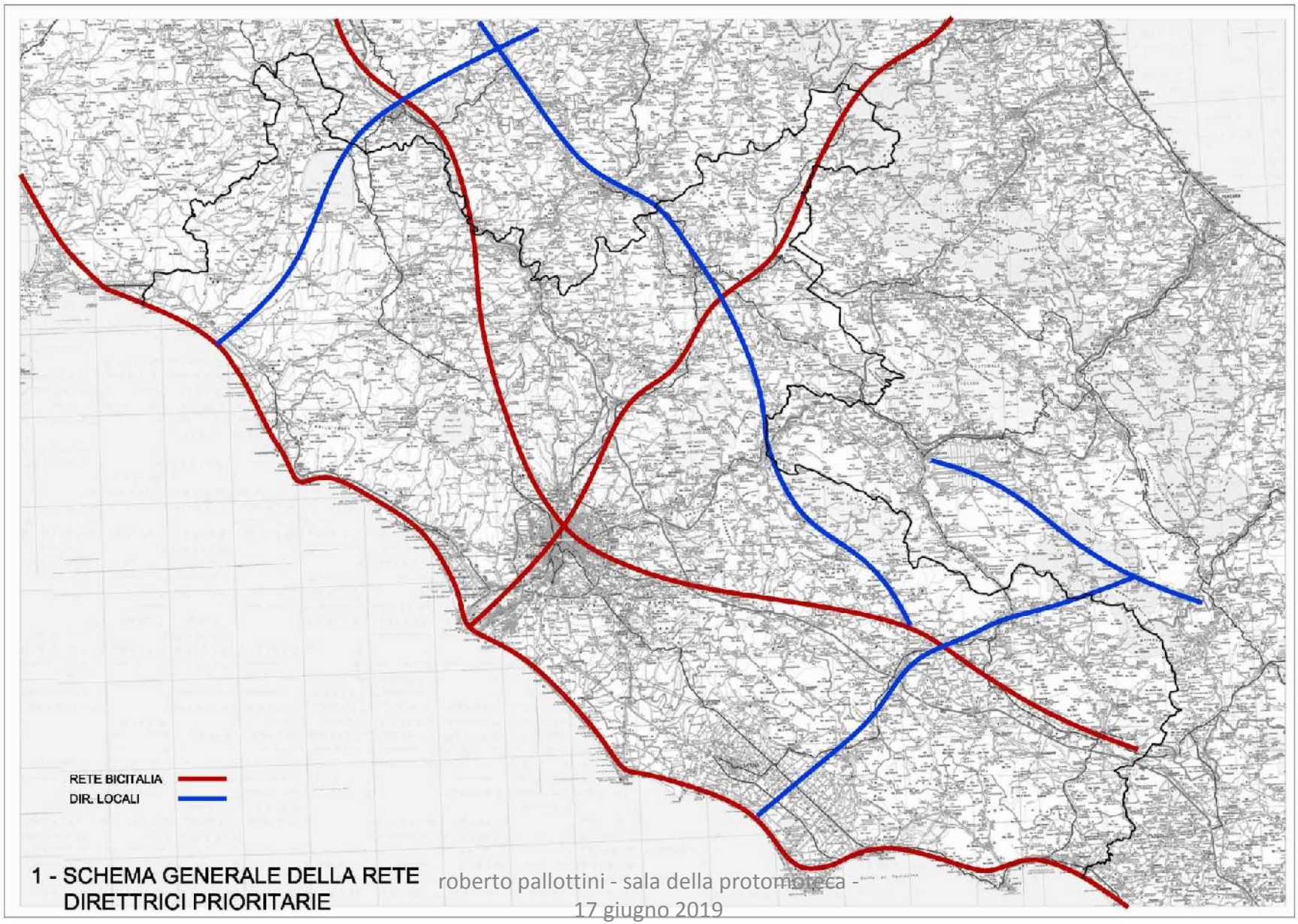
- Piano Territoriale Paesistico (territori, beni culturali e paesaggi)
- Piani Territoriali Provinciali Generali (PTPG)

La rete Eurovelo

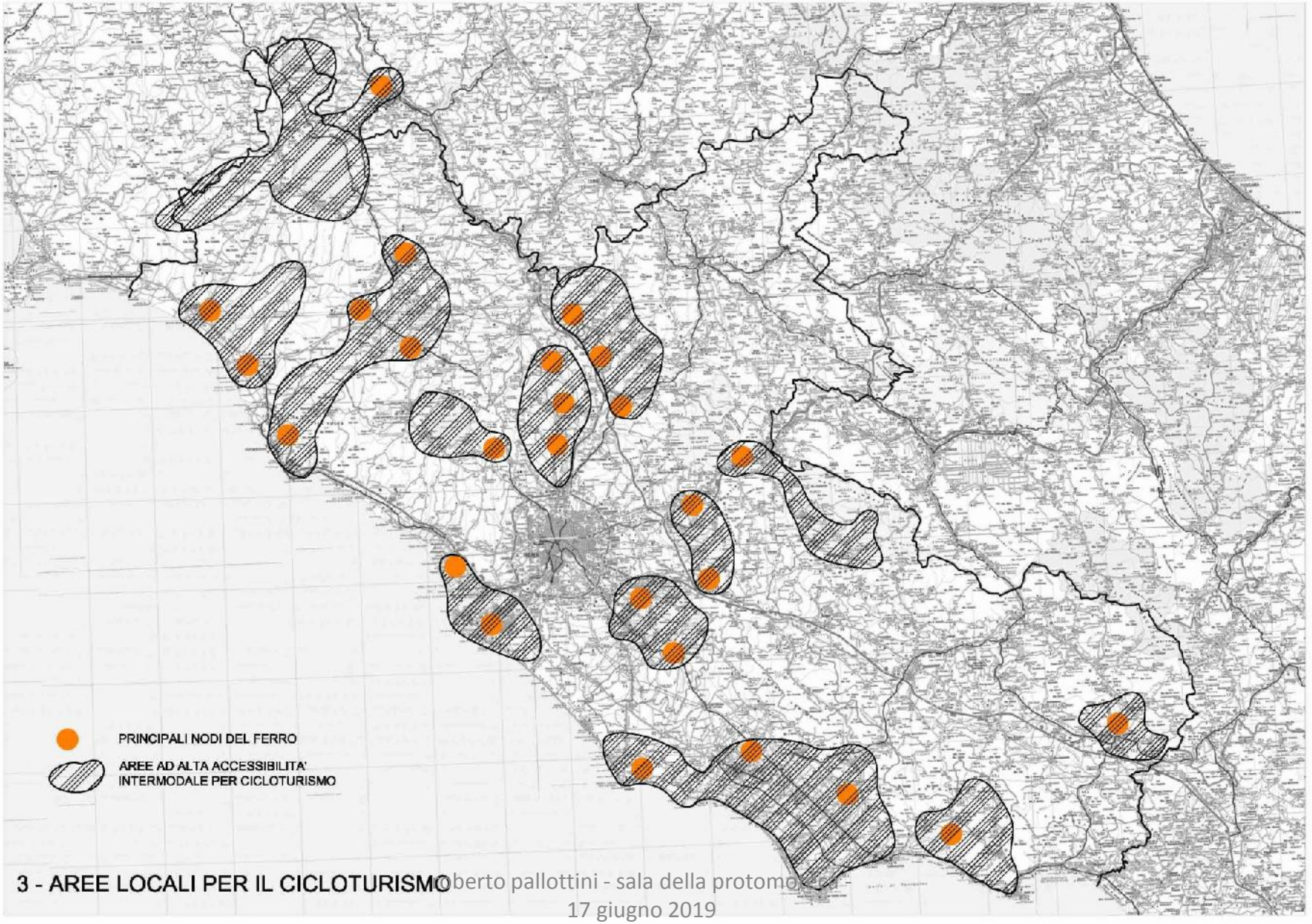
Eurovelo 7 Sun ruote
Ciclopista del sole

La rete Bicitalia

Schema generale della rete – direttrici prioritarie

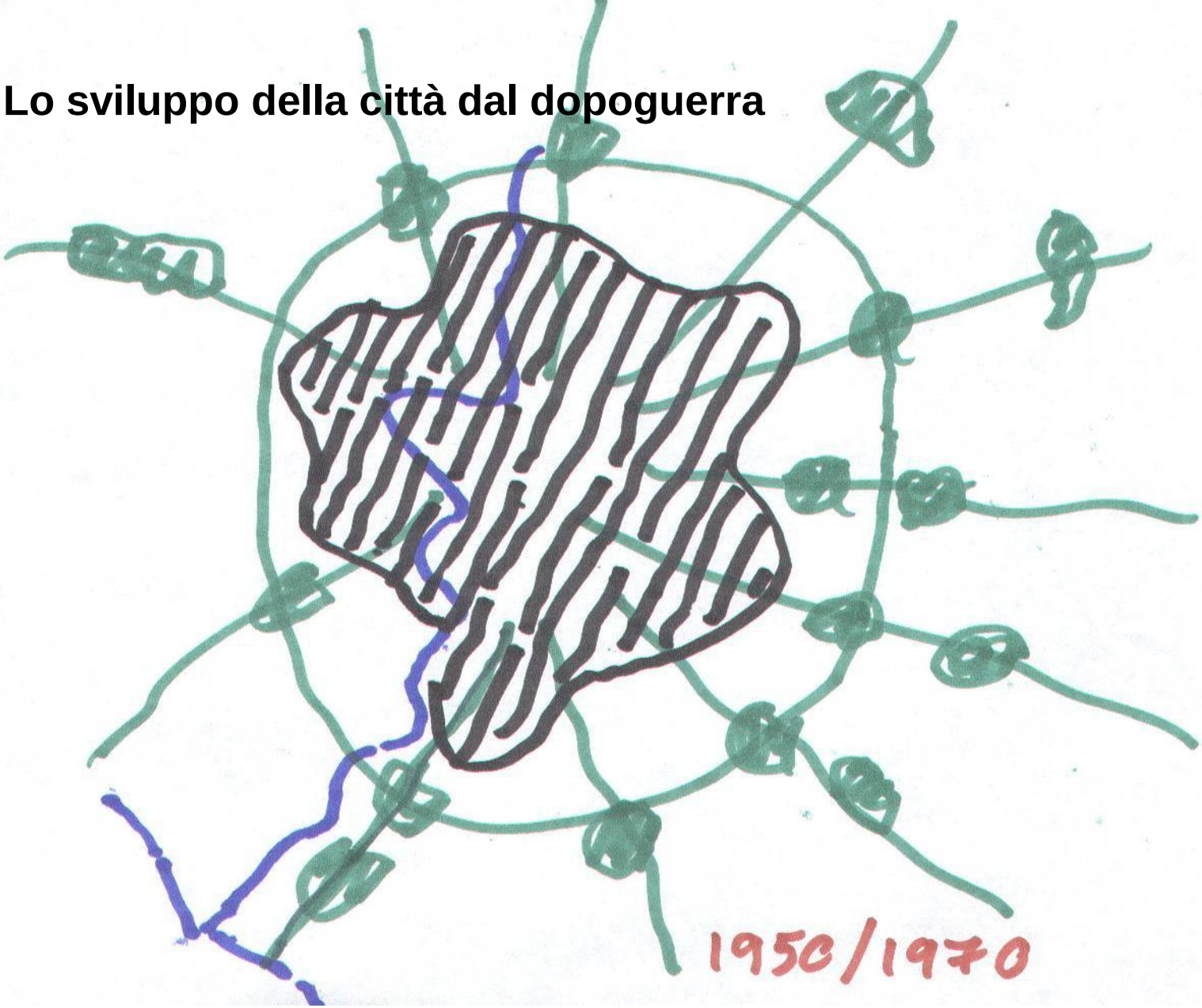


Le aree locali per il cicloturismo e l’intermodalità



3 - AREE LOCALI PER IL CICLOTURISMO

Lo sviluppo della città dal dopoguerra

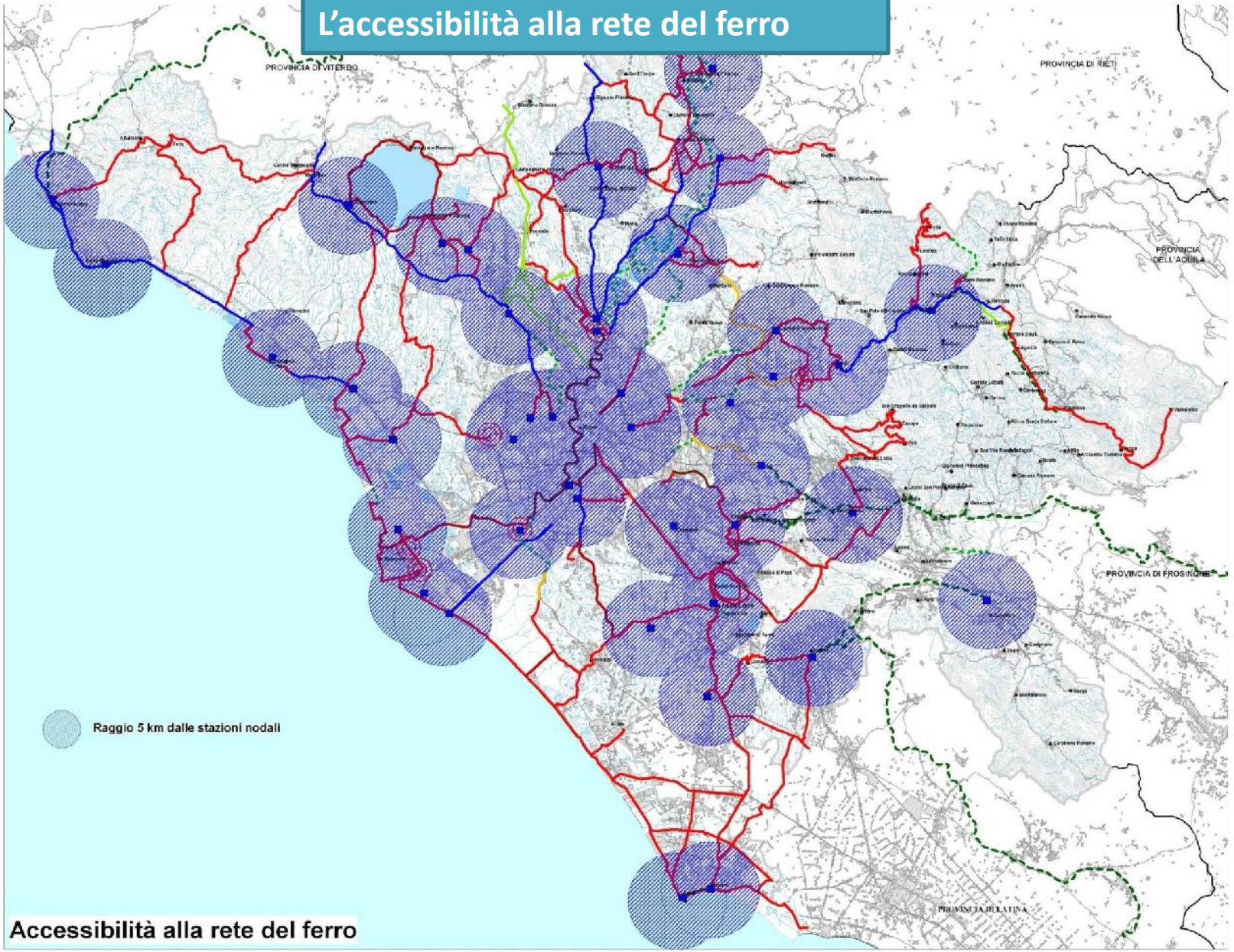


roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Dagli anni ottanta ad oggi

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

L’accessibilità alla rete del ferro



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Adozione dello strumento dei programmi integrati Print

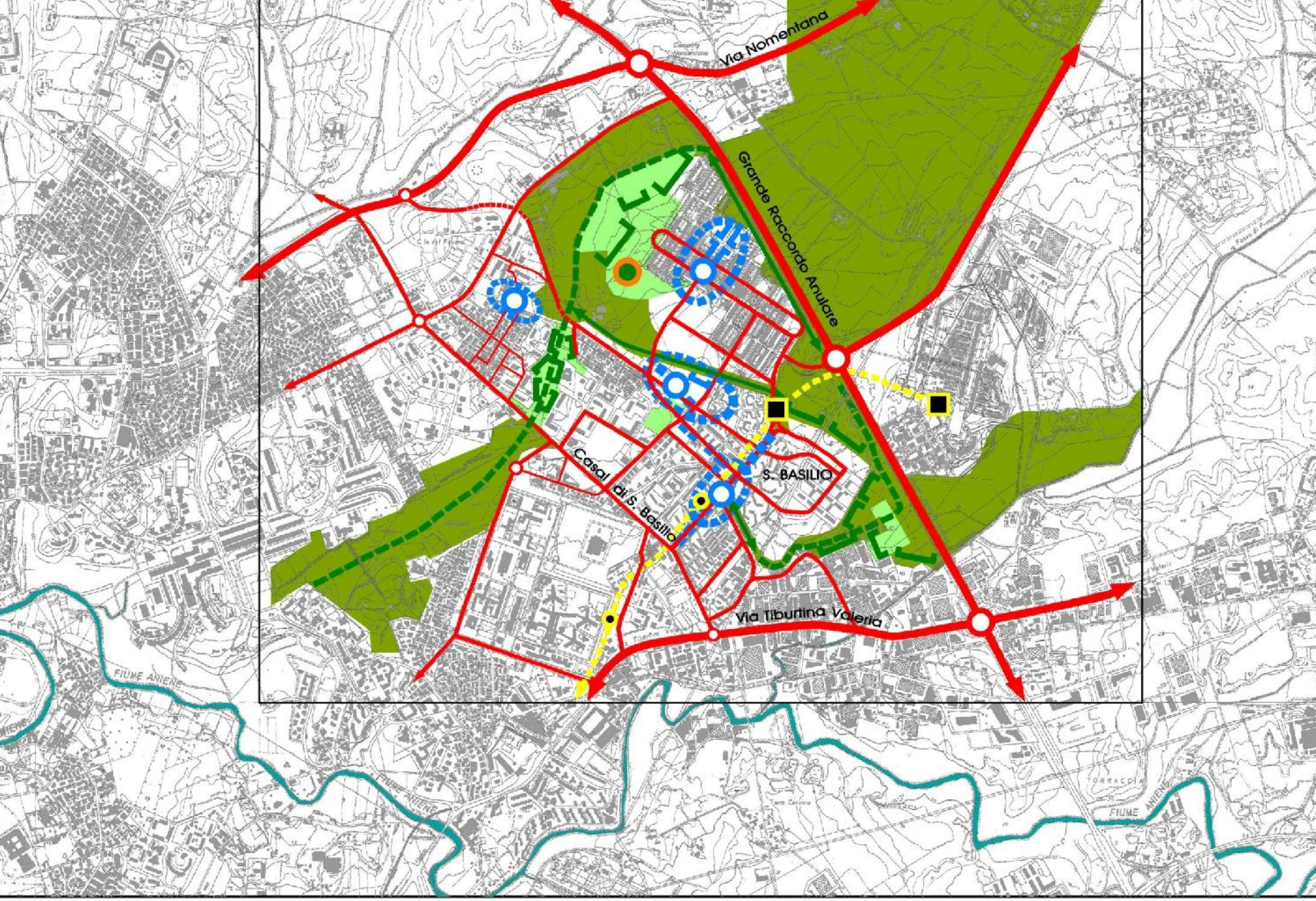
Cosa sono

- L'amministrazione comunale redige un programma preliminare e un bando pubblico per ciascuna area da rigenerare, con indicazioni delle trasformazioni edilizie consentite e degli attori economici ammesse
- Valuta le proposte pervenute, e redige un programma definitivo, che sarà composto da opere edilizie private e opere infrastrutturali pubbliche realizzate anche con il contributo delle risorse private.

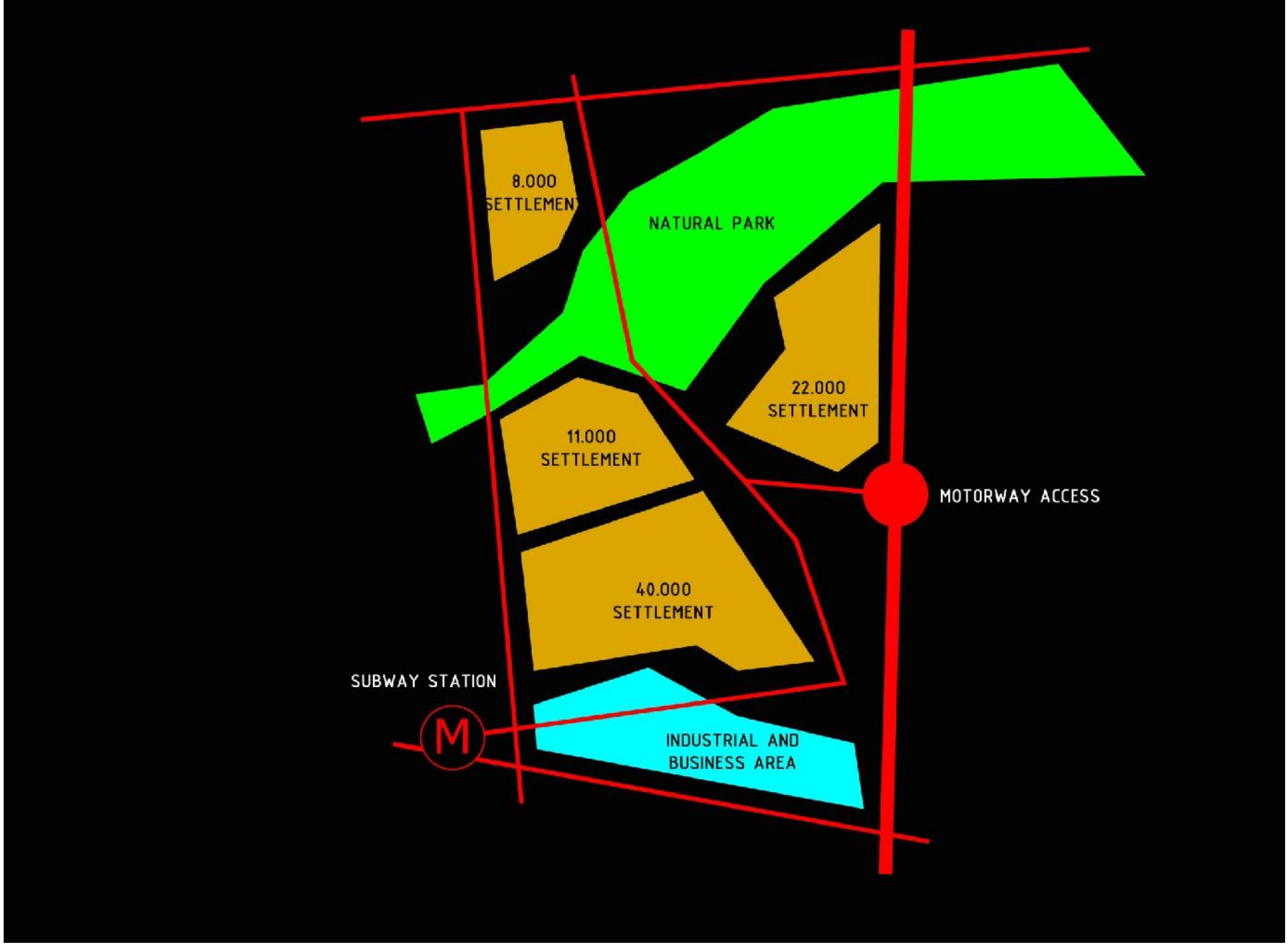
Come potrebbero funzionare ora

- Visto il mercato edilizio attuale, i Print "leggeri" saranno dal punto di vista immobiliare, prevalentemente di densificazione vicino ai nodi del TPL (metodo TOD), ma soprattutto di recupero / riconversione del già costruito
- orientati alla coesione territoriale con il potenziamento delle reti di relazione locali
- utilizzazione delle risorse ricavate dalla valorizzazione immobiliare, per puntare insieme alla crescita della mobilità sostenibile e allo sviluppo locale

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Due casi di studio

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Il Parco Lineare Roma Est – Porta Maggiore - Gabii

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Cos'è e a cosa serve

- si sviluppa lungo il tracciato della TAV Roma – Napoli e ne ricuce il territorio
- attraversa tre Municipi, IV V e VI, per più di 20 chilometri, tra territorio urbano ed extraurbano
- si configura come una infrastruttura a più vocazioni:
  - ❖mobilità quotidiana
  - ❖mobilità ludica, sportiva e cicloturistica.
- l'interconnessione (con altri percorsi, con i quartieri, con le principali emergenze) e intermodalità tra sistemi di trasporto alternativi sono parte integrante del progetto
- ricerca un profondo rapporto con la storia dei luoghi attraversati (archeologia e paesaggio)

Gli obiettivi dello studio di fattibilità

nel metodo

- Avviare un processo di co-pianificazione tra diversi attori e diversi obiettivi. *Programmi integrati ex art.15 del PRG per la rigenerazione urbana e ambientale*

nel merito

- incentivare gli spostamenti in bicicletta nel territorio urbano,
- aumentare l'attrattività dell'area servita, potenziando la fruibilità del territorio dal punto di vista turistico-ricreativo, in forme sostenibili per il patrimonio ambientale e culturale, promuovendo nuove forme di sviluppo economico;
- rendere omogeneo e continuo il tessuto dei percorsi ciclabili presenti nei singoli territori dei Municipi interessati dall'area di progetto, in modo da integrarli in una visione strategica della mobilità ciclabile, inserita all'interno della pianificazione comunale.

A chi serve

Due le principali tipologie di utenti:

- **chi usa la bicicletta per gli spostamenti urbani quotidiani**, casa-lavoro, scuola, servizi pubblici anche in combinazione con il trasporto pubblico

200.000 abitanti

Il percorso consente infatti di

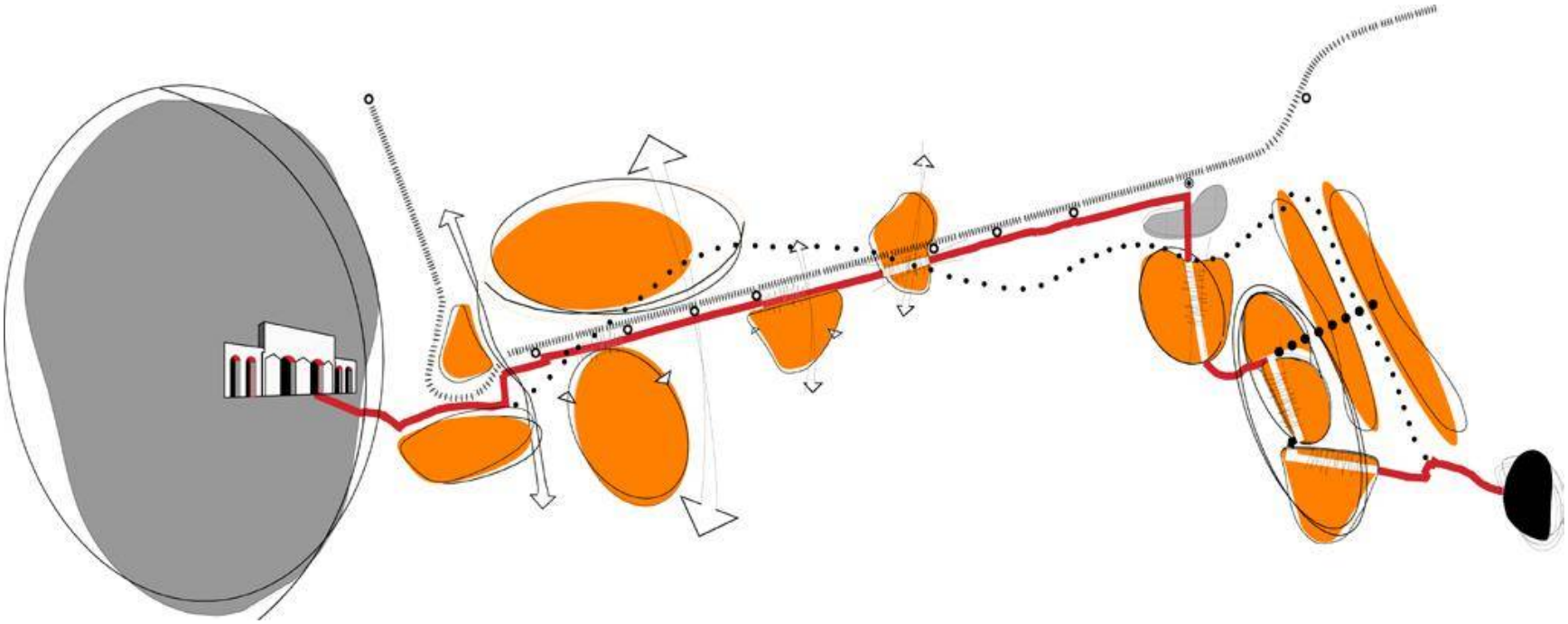
- *spostarsi fra i quartieri del territorio attraversato*
- *raggiungere le stazioni del treno metropolitano localizzate lungo il suo percorso,*
- *raggiungere direttamente l'area centrale di Roma facilmente e in sicurezza.*

- **chi usa la bici come attività ludica, per sport, per turismo,** come fruizione dell'ambiente

la francigena sud

- *si potrà uscire da roma verso nord-est e sud-est in sicurezza*

Il percorso e le aree interessate



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

Stime dell'uso urbano

- Obiettivo a breve: arrivare dallo 0,8 attuale al 5% di spostamenti effettuati in bicicletta.

  La stima degli spostamenti in bicicletta usando il percorso è 1.975 utenti al giorno (197 all'ora – per 10 ore/giorno, su tutto il percorso).

- L'obiettivo a lungo termine è quello di raggiungere il 15% di mobilità ciclabile.

  La stima in questa prospettiva è di 197 utenti x 3 equivalenti a 591 spostamenti/ora, nelle giornate lavorative.

Il tracciato

- Si articola per:
  - Tracciato principale
  - Varianti al tracciato principale
  - Percorsi complementari o secondari (ai quartieri, ai nodi del TPL)
  - Connessioni con altri percorsi (ciclabili urbane o provinciali)

QUAL È IL PERCORSO?

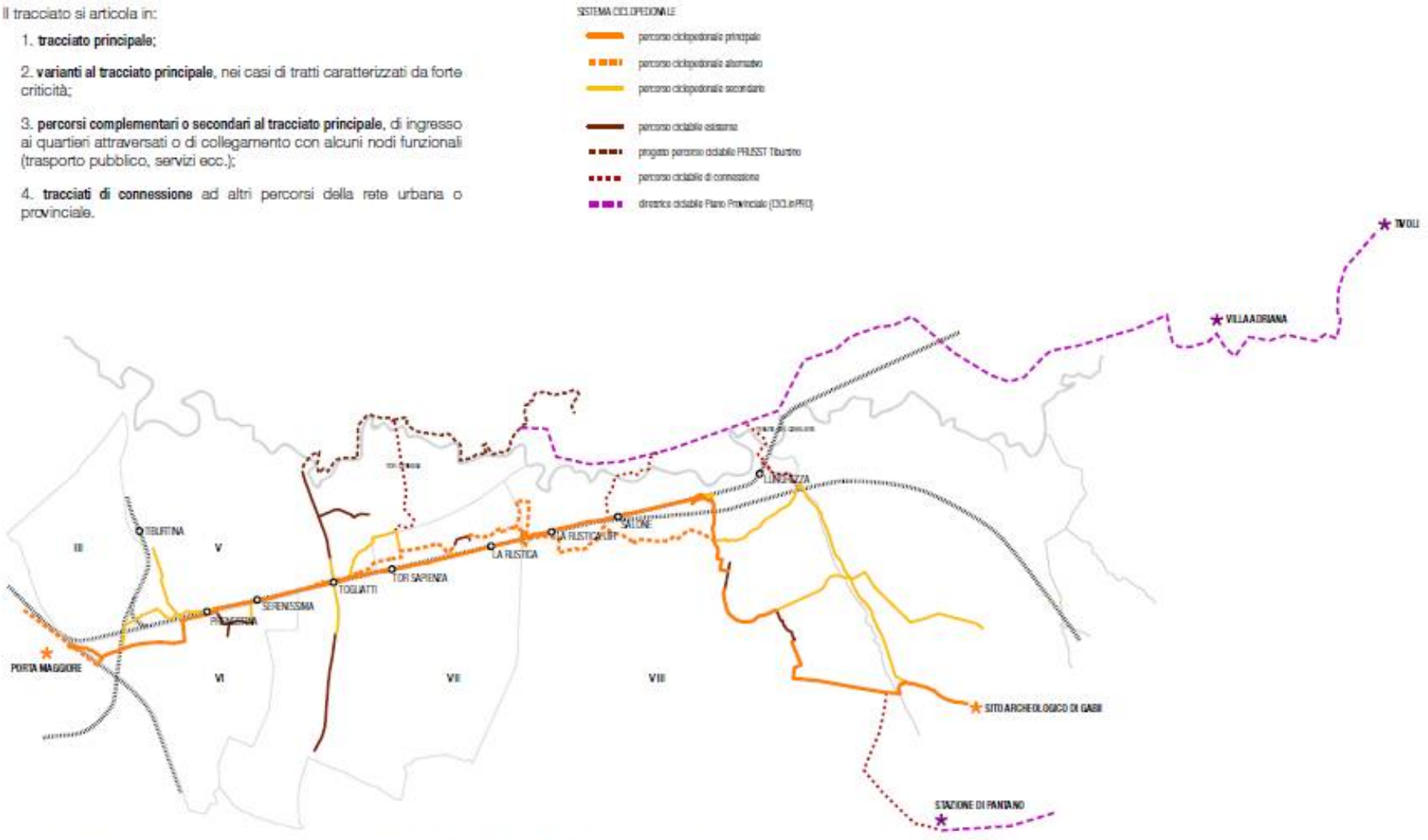
Il tracciato si articola in:

1. **tracciato principale**;

2. **varianti al tracciato principale**, nei casi di tratti caratterizzati da forte criticità;

3. **percorsi complementari o secondari al tracciato principale**, di ingresso ai quartieri attraversati o di collegamento con alcuni nodi funzionali (trasporto pubblico, servizi ecc.);

4. **tracciati di connessione** ad altri percorsi della rete urbana o provinciale.



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

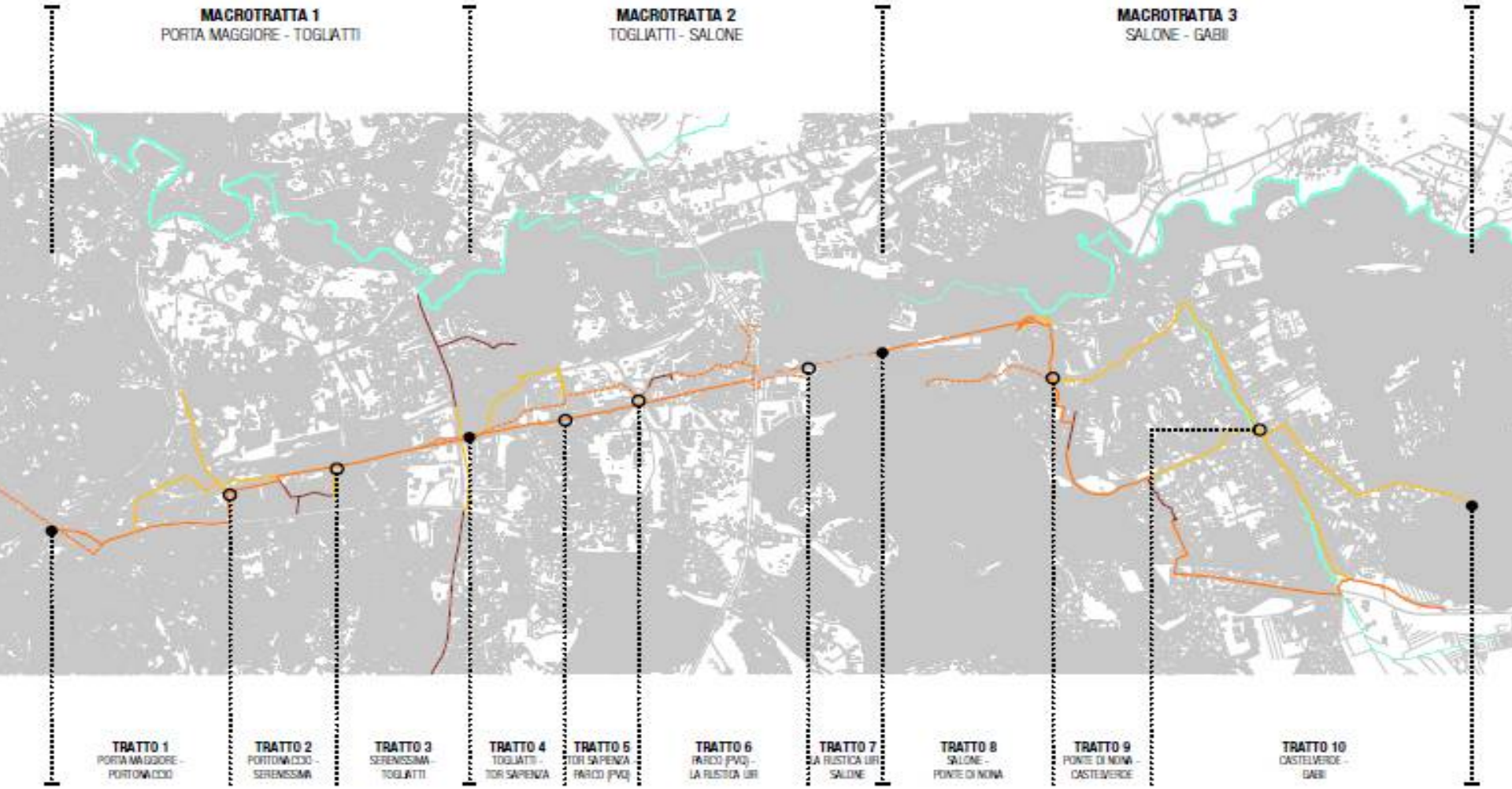
Come realizzarla

Opera unica, ma anche realizzabile per parti, comprende quattro livelli di intervento fra di loro integrati:

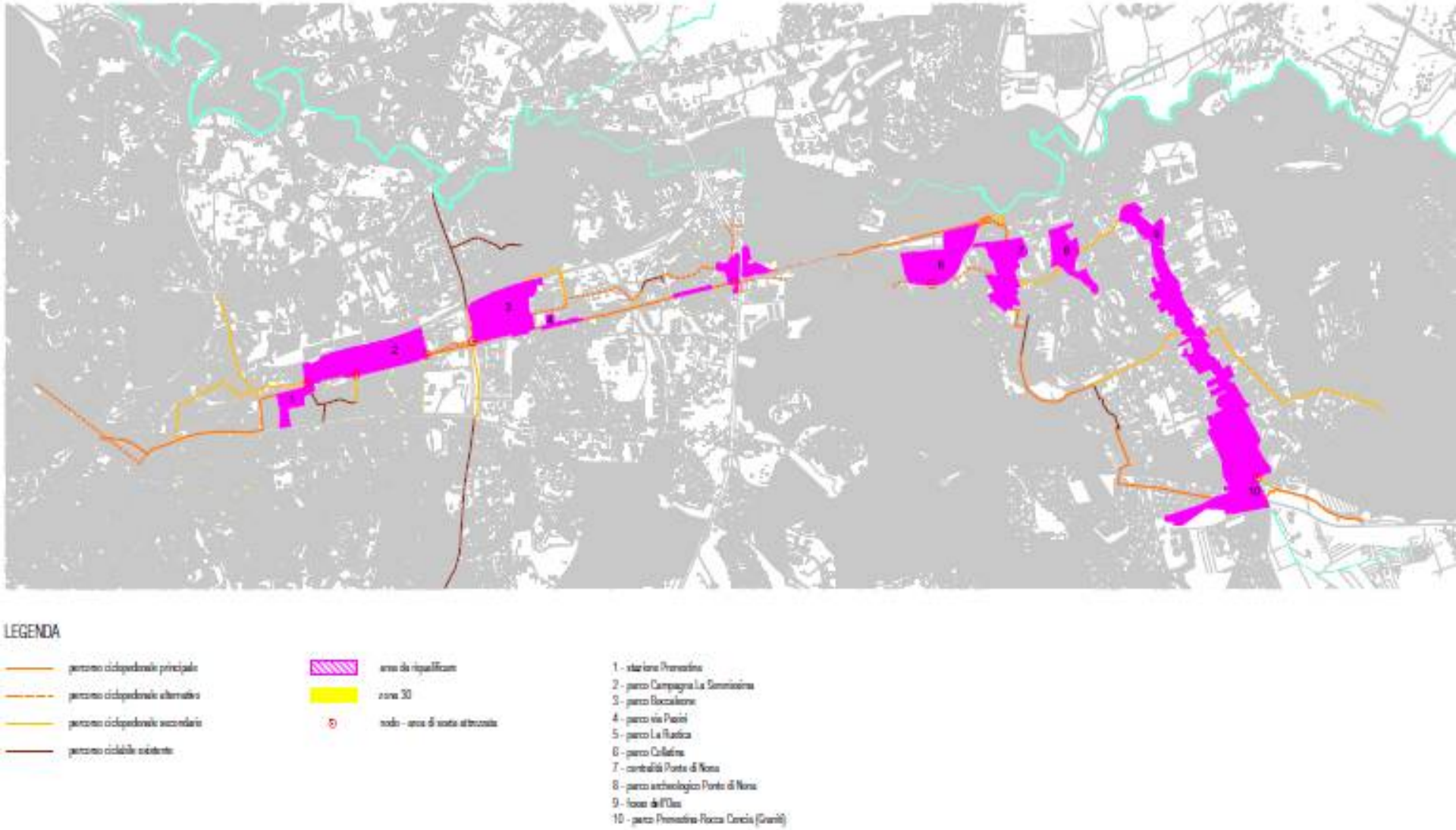
- il primo livello è costituito dal percorso ciclopedonale strettamente inteso, massima continuità, scorrevolezza e riconoscibilità come percorso unitario;
- il secondo livello è costituito da tutte le opere aggiuntive di servizio al percorso: punti di accesso, aree/nodi attrezzati con servizi vari, spazi da bonificare o riconfigurare;
- il terzo livello è costituito da tutte le aree attraversate dal percorso ciclopedonale, che hanno il carattere di spazi da trattare unitariamente (dai parchi ai quartieri zone 30);
- il quarto livello è costituito da tutte le opere di connessione fra il progetto lineare e le aree urbane limitrofe o le aree agricole e le infrastrutture attraversate.

Ma anche realizzazione insieme del I e II livello, anche per tratte indipendenti. Il progetto rimane in prospettiva una unica **grande opera di rigenerazione lineare**, per tutti gli abitanti del contesto attraversato.

Realizzazione per tratte



Aree da riqualificare lungo il percorso



SINTESI COSTI PERCORSI PRINCIPALI

	TRATTA	lunghezza totale (m)	tracciato esistente (m)	COSTO TOTALE (€)	COSTO OPERE SPECIALI (€)
1	Porta Maggiore - Portonaccio	2630		505.550	
2	Portonaccio - Serenissima	1540		296.800	15.000
3	Serenissima - Togliatti	1490		287.000	
4	Togliatti - Tor Sapienza	1200		232.000	210.000
5	Tor Sapienza - Parco (PVQ)	900		174.000	40.000
6	Parco (PVQ) - La Rustica UIR	2270		509.800	550.000
7	La Rustica UIR - Salone	920		220.800	45.000
8	Salone - Ponte di Nona	3900		491.770	20.000
9	Ponte di Nona - Castelverde	2560	450	246.650	
10	Castelverde - Gabii	5060	765	756.750	
	Totale	**21.810**	**1.215**	**€ 3.377.310**	**€ 880.000**

SINTESI COSTI PERCORSI SECONDARI

	Totale	**14.455**	**1.180**	**€ 1.638.567**	**€ 362.700**

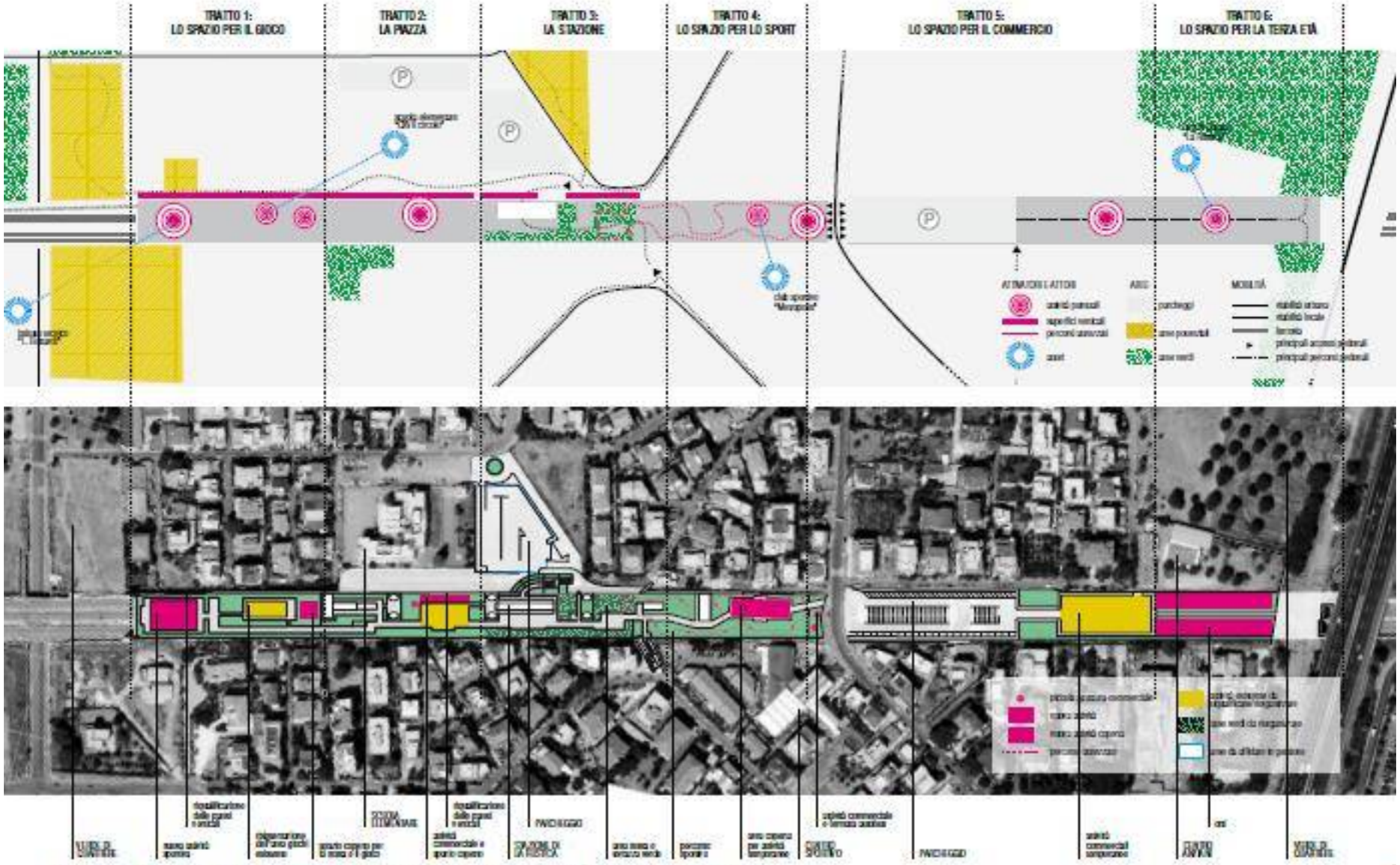
	SINTESI TOTALI	36.265 m	2.395 m	€ 5.015.877	€ 1.242.700
	COSTO TOTALE			€ 6.258.577	

Gli strumenti per attuare il progetto

- Programmi Integrati (Print) ex art.16 delle norme del PRG, per attuare tutti e quattro i livelli insieme (zone 30 e parchi, ex art. 75 e 85 comma 1 delle NTA del PRG)
- L'articolazione più semplice è quella che raggruppa insieme il primo e secondo livello
- Realizzazione anche singolarmente delle opere previste nel terzo e quarto livello

APPROFONDIMENTO

GALLERIA TAV LA RUSTICA [PROGETTO DI T SPOON]



Berlino – Landschaftspark Rudow-Altglienicke

Le zone 30 o isole ambientali

La zona 30 è un progetto di ambito residenziale, delimitato da un poligono di strade di scorrimento. All'interno della zona 30 esistono solo strade di quartiere e strade locali.

Hanno tre ordini di obiettivi

1. la sicurezza del traffico:

disegnare la strada in modo che il conducente di un veicolo motorizzato sia indotto a mantenere costantemente la velocità di sicurezza:

- **Interrompere la longitudinalità della strada**
- **Ridurre l'ampiezza della sezione stradale**
- **Interrompere la orizzontalità del piano stradale**
- **trasformare il paesaggio, la strada come luogo per le persone**

2. la multifunzionalità della strada

la strada non è solo lo spazio delle automobili, ma anche della vita di quartiere.

- **percorsi pedonali continui, sicuri, senza barriere architettoniche, sufficientemente spaziosi, gradevoli;**
- **percorsi pedonali cadenzati dalla presenza di zone di sosta e di incontro;**
- **percorsi ciclabili continui, sicuri, gradevoli;**
- **spazi gioco confortevoli, protetti e facilmente sorvegliabili da parte degli abitanti.**

3. la qualità del design dello spazio pubblico.

- **la strada è lo spazio architettonico fondamentale della città, per questo deve essere gradevole: nei materiali delle pavimentazioni, nei particolari costruttivi, negli elementi di arredo, illuminotecniche, nel materiale vegetale**
- **rispettare la varietà dei luoghi;**
- **materiali, elementi costruttivi ed arredi: attenzione alle caratteristiche storiche, senza rinunciare ad introdurre innovazioni estetiche e tecniche nel disegno;**
- **elevati standard di qualità sotto tutti i profili: dal disegno, alle prestazioni tecniche, all'efficienza manutentiva.**

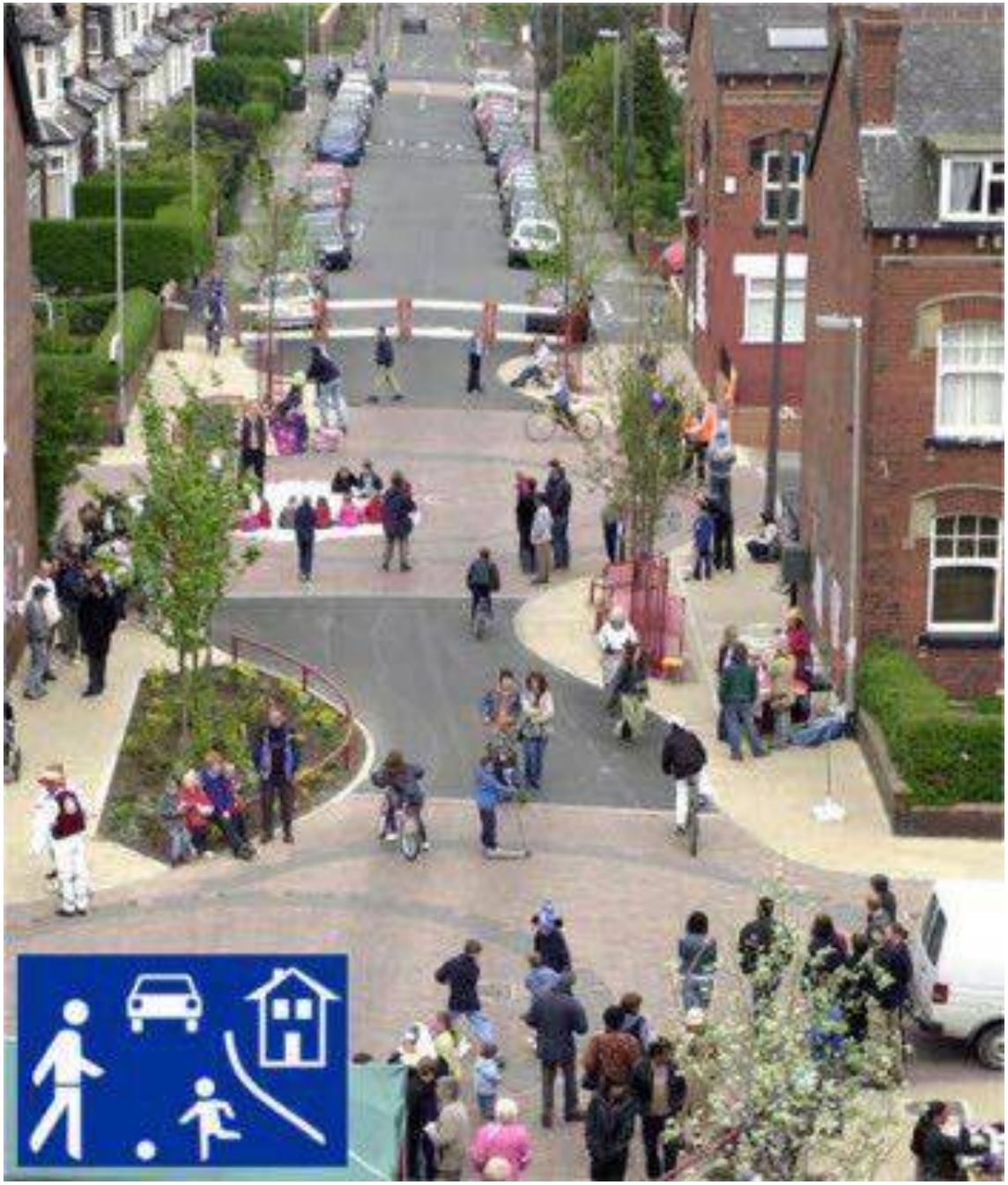
Quadro riassuntivo degli obiettivi e dei criteri tecnici

- **ridurre lo spazio di circolazione del traffico motorizzato al minimo necessario**, cedendo l'eccedenza allo spazio pedonale e ciclabile;
- garantire l'offerta minima di parcheggi per soddisfare la domanda effettiva, cedendo l'eccedenza allo spazio pedonale e ciclabile;
- disegnare le corsie dedicate al traffico motorizzato in modo tale da **indurre il conducente al mantenimento costante della velocità di sicurezza,** adottando le misure di moderazione del traffico, come sistema sequenziale;
- assicurare la **continuità della rete dei percorsi pedonali**, la sicurezza delle intersezioni, l'eliminazione delle barriere architettoniche, protezione e il giusto dimensionamento delle aree pedonali;
- assicurare **continuità della rete ciclabile** e la massima sicurezza;
- scegliere gli elementi di arredo, che tengano conto delle caratteristiche architettoniche delle varie zone e del più generale contesto urbano;
- **rinverdire il più possibile le strade** creando una rete verde nel rispetto delle caratteristiche architettoniche delle strade;
- scegliere manufatti e materiali di buone prestazioni tecniche ed efficienti in termini di costi di manutenzione;
- definire l'abaco tipologico degli interventi provvisori e di quelli definitivi;
- definire gli indicatori per valutare le prestazioni del sistema degli interventi.

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019



roberto pallottini - sala della protomoteca - 17 giugno 2019

CHŁODNICE
NOTARIUSZ