

Fattori strategici per la mobilità sostenibile: densità, compattezza e localizzazioni



My wife and I got married right out of college, in 1978. We were young and naive and unashamedly idealistic, and we decided to make our first home in a utopian environmentalist community in New York State. For seven years, we lived, quite contentedly, in circumstances that would strike most Americans as austere in the extreme: our living space measured just seven hundred square feet, and we didn't have a dishwasher, a garbage disposal, a lawn, or a car. We did our grocery shopping on foot, and when we needed to travel longer distances we used public transportation. Because space at home was scarce, we seldom acquired new possessions of significant size. Our electric bills worked out to about a dollar a day.

The utopian community was Manhattan.

(Our apartment was on Sixty-ninth Street, between Second and Third.)

DAVID OWEN

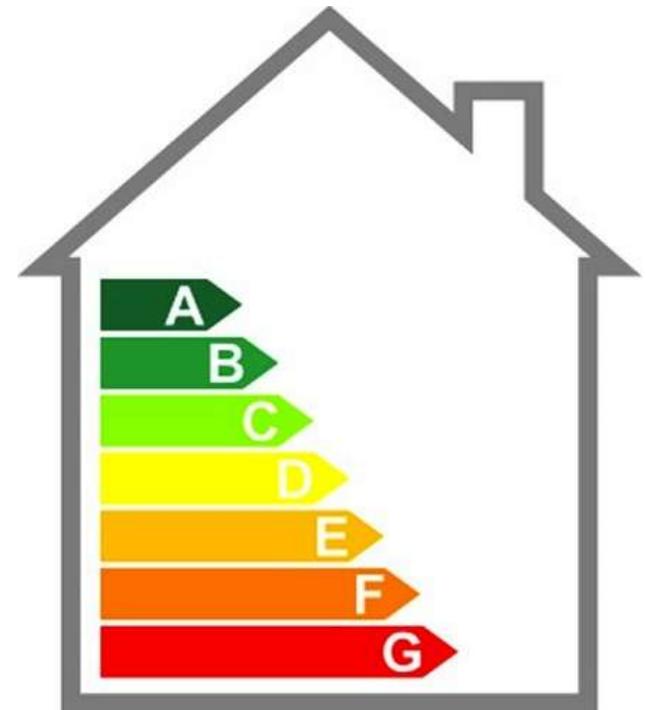
The New Yorker, october 18, 2004

...dalla casa ...

Una casa passiva è una casa il cui fabbisogno energetico è molto basso (a secondo degli standard...intorno ai 10-15 kwh per mq anno).

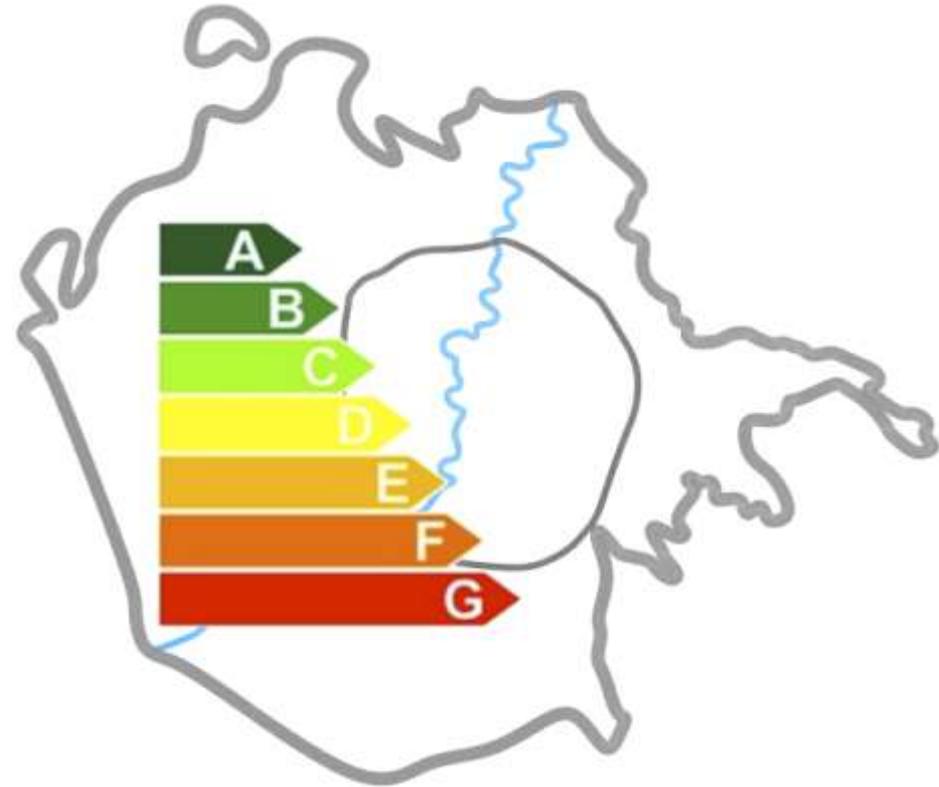
Mutuiamo questa impostazione del problema:

- dalla casa alla città,
- dal fabbisogno energetico per il riscaldamento/raffrescamento degli edifici al fabbisogno energetico necessario per gli spostamenti in città....



...alla città...

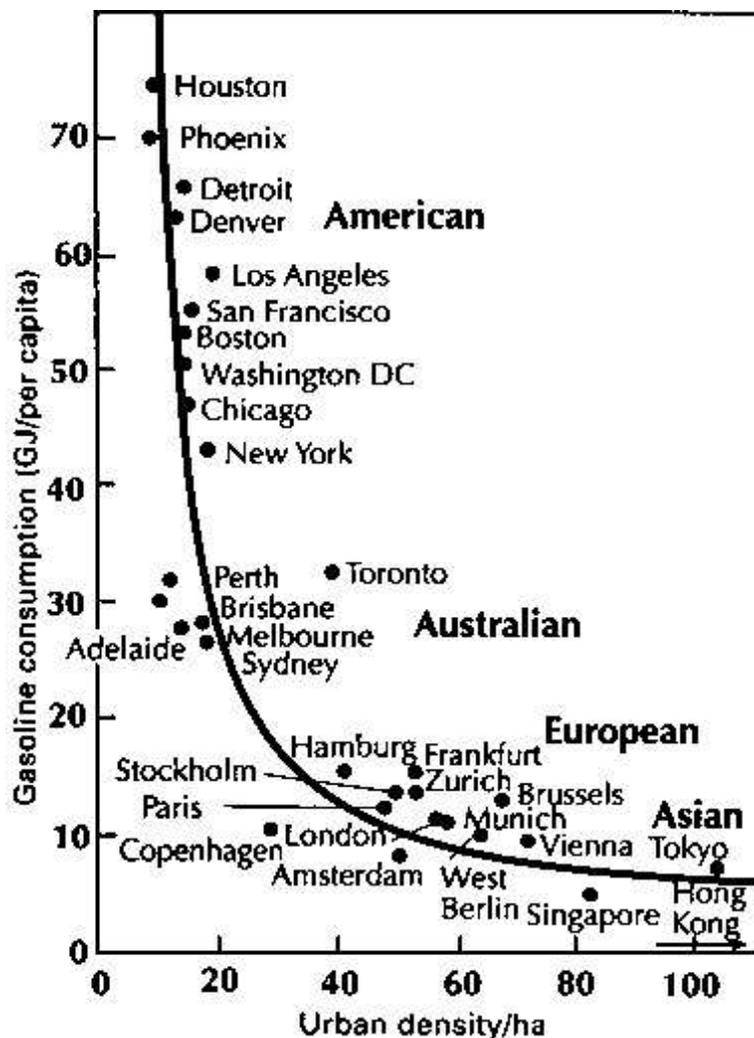
Quali sono, in questo caso, le strategie passive, i fattori strategici, gli indicatori, le misure ed i target di una città in grado di minimizzare il fabbisogno energetico per gli spostamenti?



...i fattori strategici di una *politica insediativa passiva*...

- densità
- compattezza
- localizzazione delle funzioni

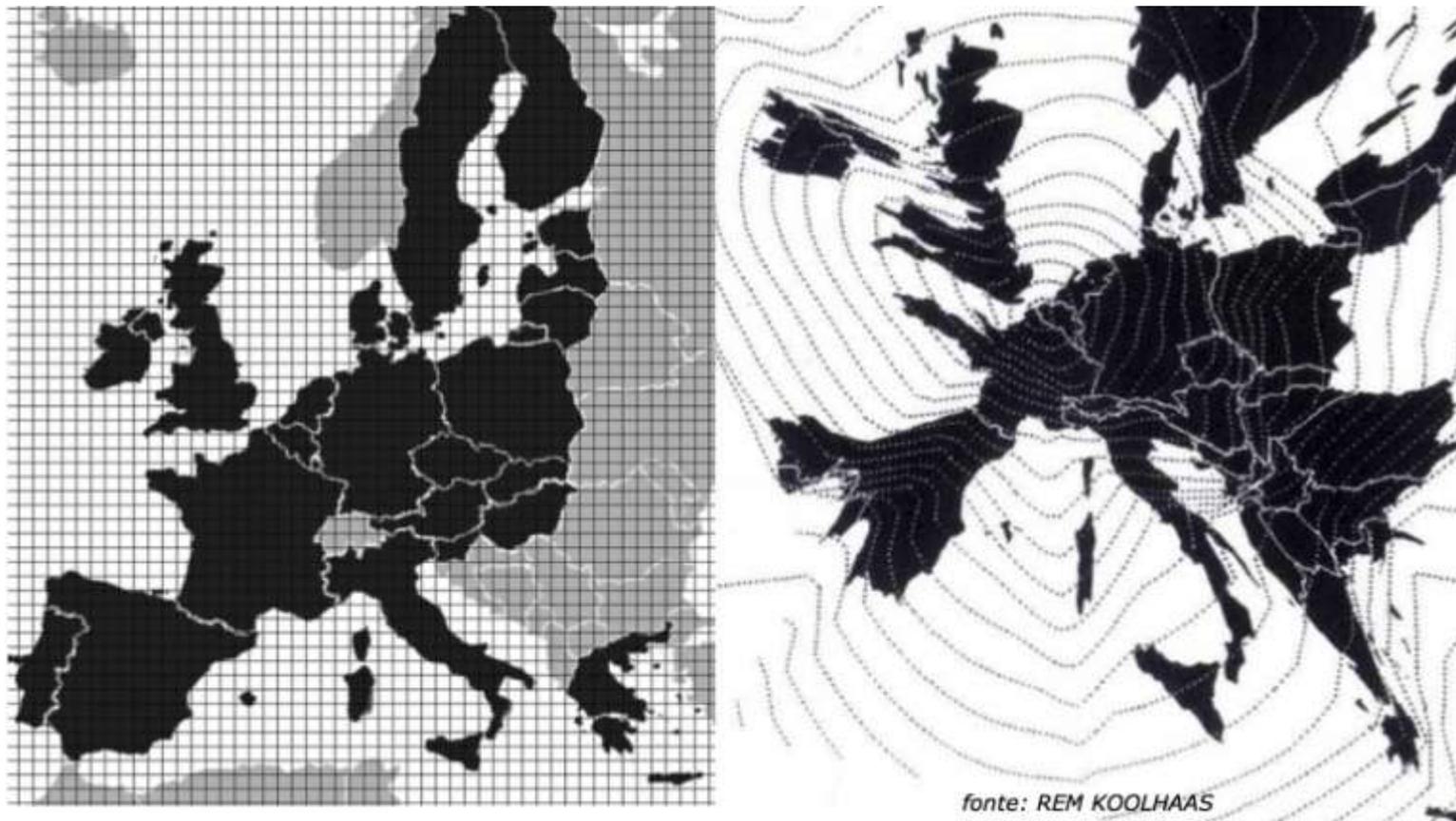
...densità...



...compattezza...



...localizzazioni...



fonte: REM KOOLHAAS

...best practice “the ABC Policy: the right business at the right place” –
Olanda 1988...

Profilo di accessibilità delle aree		
Zona	accessibilità auto	accessibilità TP
A	bassa	alta
B	media	media
C	alta	bassa
R	bassa	bassa

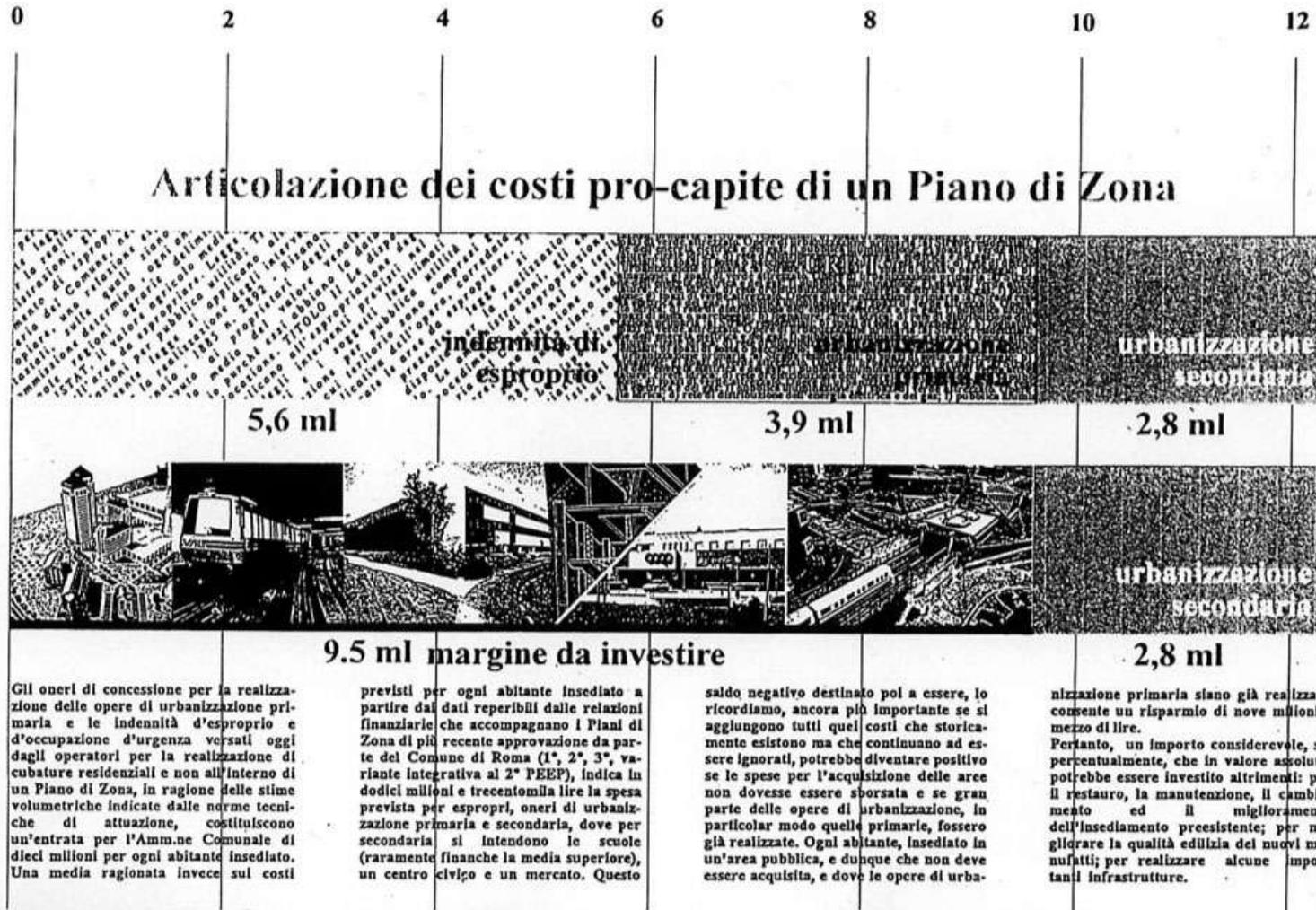
Profilo di mobilità delle attività	
indicatore	u.m.
intensità occupati	occupati/ mq di attività
intensità utilizzo dell'auto	% uso dell'auto privata
intensità di visitatori	visitatori/mq attività
intensità logistica merci	T/anno/mq

...modelli insediativi di riferimento...

Morfologicamente, per le caratteristiche di densità, compattezza e mescolanza funzionale, un modello insediativo di riferimento può essere rintracciato nelle città “elettriche” realizzate sulla trama dei servizi metropolitani e tranviari alla fine dell’ottocento e sino a tutti gli anni ’50 del secolo scorso. Ma la natura stessa del problema che porta a considerare l’espansione della città in contrasto con gli obiettivi di fondo della mobilità sostenibile e che impone una strategia di trasformazione all’interno dei confini, molto labili, della città attuale costringe ad applicare, in termini sempre diversi, principi anche essi necessariamente mutevoli.

La mobilità sostenibile in “Architettura Produttiva. Principi di progettazione ecologica” di Maria Luisa Palumbo, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli 2012

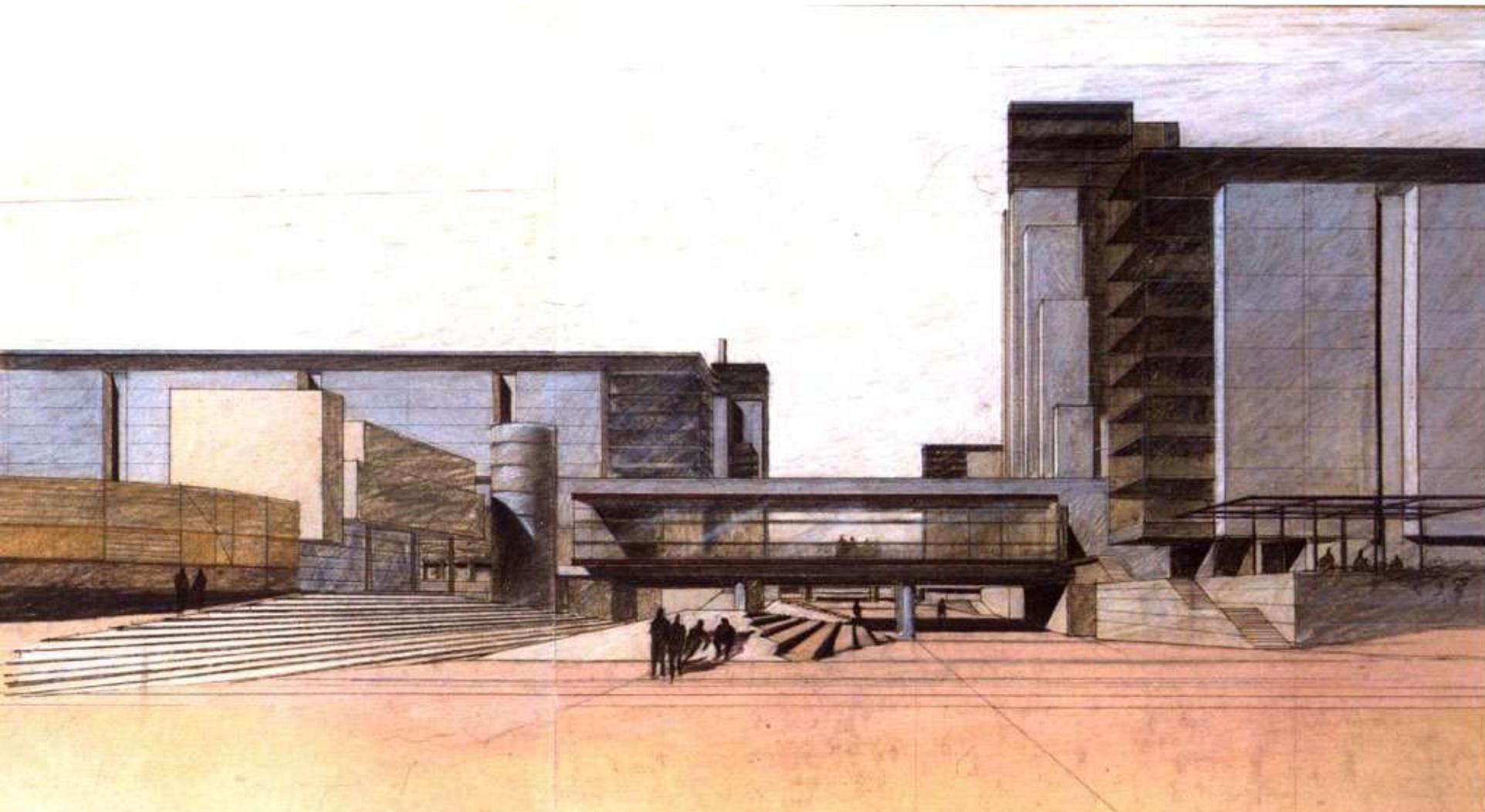
...vantaggi....



...densificazione e stratificazione....



...spazi e servizi pubblici....



...una best *practise* romana?







Sustainable Development Foundation

**FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE**

Via dei Laghi, 12 - 00198 Roma
Tel. +39 06 8414815 - Mob. +39 349 8723505
www.fondazionevilupposostenibile.org
www.susdef.org

arch. Massimo Ciuffini
Mobilità Sostenibile



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

Via dei Laghi, 12 - 00198 Roma
Tel. +39 06 8414815 - Mob. +39 349 8723505
www.fondazionevilupposostenibile.org
www.susdef.org

arch. Massimo Ciuffini
Mobilità Sostenibile