

ROMA  **RISORSE**
PER ROMA

15 MUNICIPI
15 PROGETTI
per la città in **15 MINUTI**
progetti di riqualificazione dello spazio pubblico

MUNICIPIO XV - LABARO
RIQUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI

MASTERPLAN
04_ TEMI E SCENARI DELLA CITTÀ DEI 15 MINUTI

Roma Capitale
Assessore all'Urbanistica: Maurizio Veloccia
Assessore al Decentramento, Partecipazione e Servizi al Territorio per la Città dei 15 minuti: Andrea Catarci
Direttore Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica: Gianni Gianfrancesco
Direttore Trasformazione Urbana: Paolo Ferraro

Responsabile Unico del Procedimento: Enrica De Paulis

Municipio XV
Presidente con delega all'Urbanistica: Daniele Torquati
Assessore Bilancio e Decentramento: Alessandro Cozza

Risorse per Roma SpA
Amministratore Unico: Simone De Santis
Direttore Area Territorio: Massimo Mengoni
Unità Pianificazione e Progettazione Urbana: Marco Tamburini

Gruppo di lavoro
Staff dell'Assessore all'Urbanistica:
Elena Andreoni
Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica:
Flavia Dipolone, Pietro Menichelli
Risorse per Roma SpA:
Mariangela Meola (Responsabile di Progetto)
Claudia S. Giordano, Cristina Campanelli

Studio di progettazione U-Space
Responsabile di progetto:
arch. Raul Enzo Fedeli
Gruppo di lavoro:
arch. Anna Paola Di Risio
arch. Stefano Magaudda
arch. Giovanni Manco
arch. Francesca Paola Mondelli
arch. Matteo Prati
arch. Daria Quaresima




La tavola degli scenari della città dei 15 minuti, del "prima e dopo", racconta come migliorerebbe la vita degli abitanti di Labaro se il progetto si realizzasse.

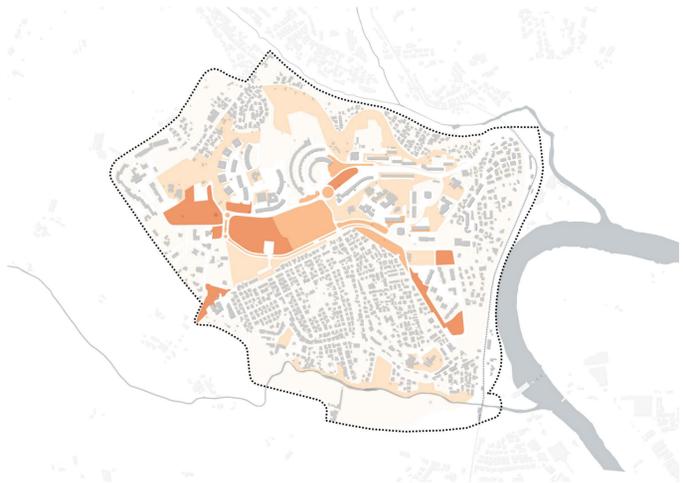
Accessibilità

L'accessibilità amplia il significato di mobilità perché evidenzia le opportunità che gli abitanti hanno di vivere la propria quotidianità, modificando a proprio favore i tempi, gli spazi e di conseguenza anche le relazioni sociali del proprio contesto. Il nuovo disegno dell'accessibilità a Labaro avvicina risorse preziose alle persone, aumentando i modi alternativi con i quali raggiungerle e la scelta tra maggiori attività da compiere. Avvicina innanzitutto le scuole, tra loro e agli altri luoghi di svago e relazione, nonché alle aree residenziali; avvicina e arricchisce gli spazi verdi ora attrezzati che si attraversano, quindi, con maggior piacere (valorizzazione dei percorsi informali); avvicina i servizi commerciali, i servizi degli adempimenti giornalieri (tabaccai, poste, banche, etc.) e i luoghi della salute, avvicina un po' le aree del quartiere rimaste ai margini e soprattutto crea un vero "centro" di Labaro, non solo quindi l'area geografica centrale con un bel parco, un viale alberato di scorrimento e una monumentale fontana ai margini, ma un luogo dove viene voglia di andare a piedi, di intrattenersi, di vivere il quartiere, dove ci sono anche il mercato, la ristorazione, i luoghi del divertimento e della cura dell'ambiente. Questo nuovo centro allargato e più fruibile ingloba anche tutti quegli importanti servizi pubblici già presenti a Labaro ma che non riuscivano a fare "massa critica" e quindi ad aggregare una popolazione ampia.

Percorrenze

La nuova "percorsibilità" inverte la logica finora prevalente, soprattutto nelle periferie delle grandi città, dove la precedenza è data all'automobile e alla velocità e le strade diventano cesure e a volte barriere. Nei nuovi quartieri troviamo strade di attraversamento con ampie carreggiate e grandi rotonde sottoutilizzate, solo funzionali alla distribuzione in sicurezza del traffico veicolare; nelle aree informali, invece, tutto ridotto, strade strette e poco agevoli e marciapiedi inesistenti o quasi. Con il nuovo progetto la precedenza è data al pedone e al suo ritmo. Le percorrenze miste (pedoni e ciclisti) sul modello del parco lineare vanno incontro a diverse tipologie di pedoni, bambini, giovani, anziani, tutti utenti caratterizzati finalmente da una mobilità dolce, non aggressiva, attenta all'ambiente ma allo stesso tempo capace di essere veramente alternativa a quella carrabile. Le numerose scelte in favore delle percorrenze ciclopedonali (restringimenti di sezioni stradali carrabili e limitazioni del traffico come ad esempio in via Bellagio e via Gemona del Friuli) serviranno a modificare nel tempo uno stile di vita ormai non più sostenibile.

SCENARIO ATTUALE



SCENARIO DI PROGETTO

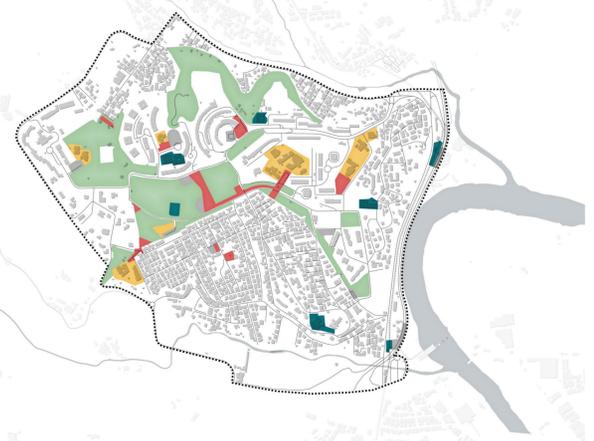
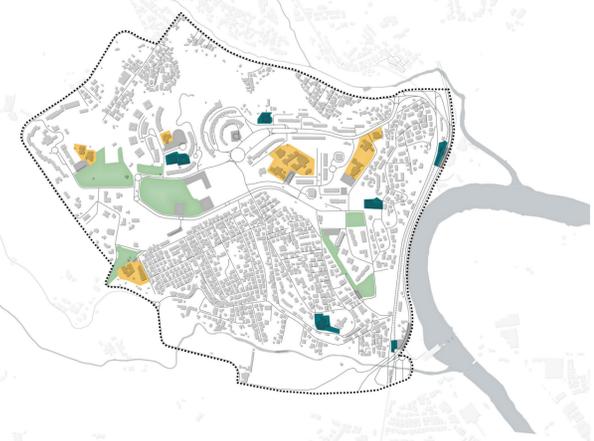


SINTESI DELLA TRASFORMAZIONE



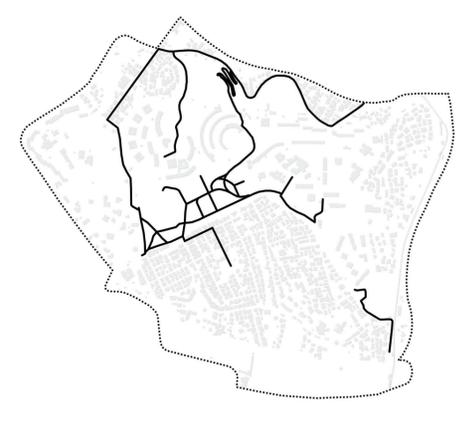
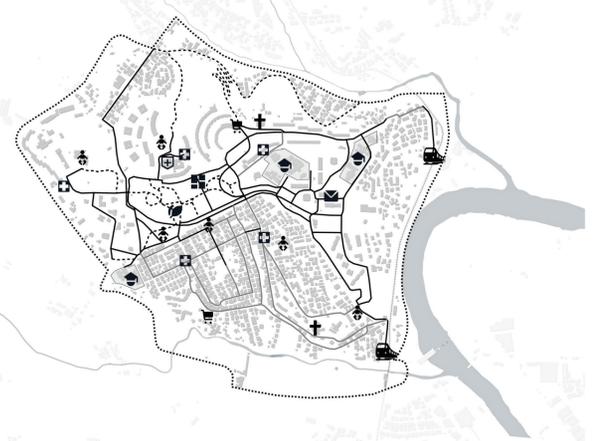
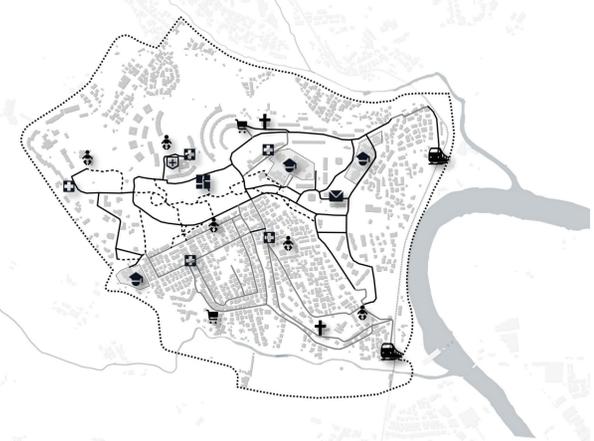
-  Area di progetto
- Accessibilità**
-  poco accessibile
-  mediamente accessibile
-  sempre accessibile

ANALISI DEL LIVELLO DI ACCESSIBILITÀ E FRUIZIONE DI PARCHI E SPAZI APERTI



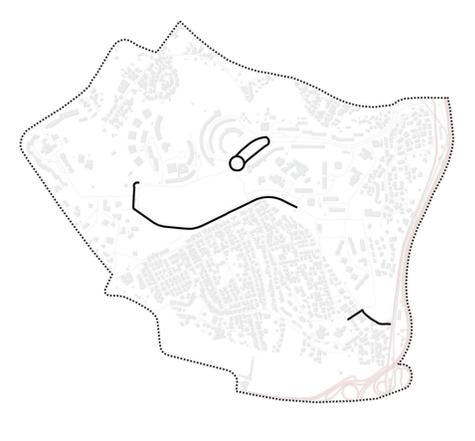
-  Area di progetto
- Città pubblica**
-  servizi pubblici
-  scuole
-  spazio pubblico
-  verde
-  parcheggi

SPAZI DELLA CITTÀ PUBBLICA



-  Area di progetto
- Percorsi pedonali**
-  marciapiede ridotto o assente
-  percorsi informali
-  percorsi configurati
- Servizi del quartiere**
-  ASL
-  Chiesa
-  Farmacia
-  Mercato settimanale
-  Posta
-  Scuola
-  Stazione
-  Supermercato
-  Infanzia
-  Casa Ambiente
-  Aree Scolastiche

SPAZI DELLA MOBILITÀ LENTA ED ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI DEL QUARTIERE



-  Area di progetto
- Viabilità**
-  strade a doppio senso
-  strade a senso unico
-  altre strade
-  labaro_ambito_generale

MOBILITÀ CARRABILE