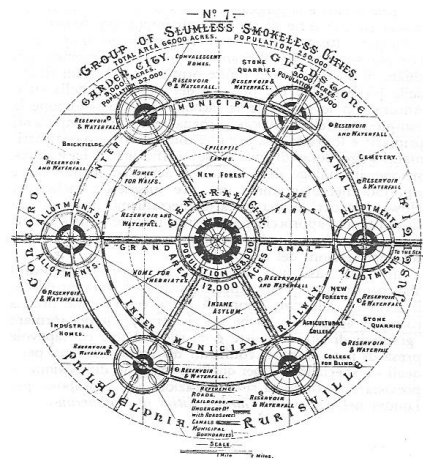


Intervento

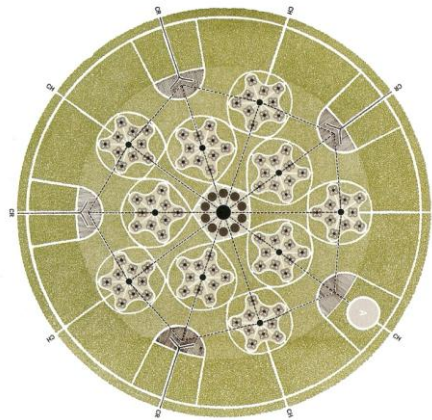
Aree TOD, mobilità e intermodalità urbana

Francesco Alberti

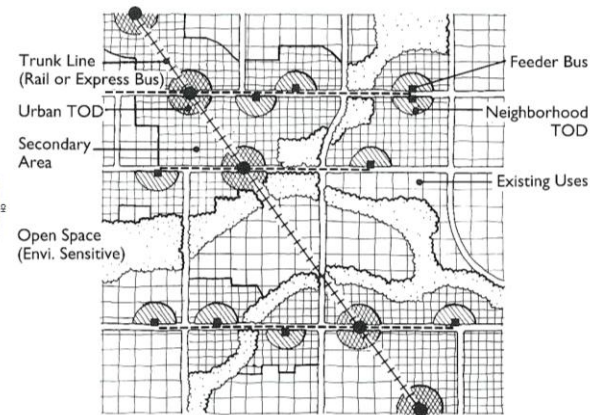
Università degli studi di Firenze
Dipartimento di Architettura
francesco.alberti@unifi.it



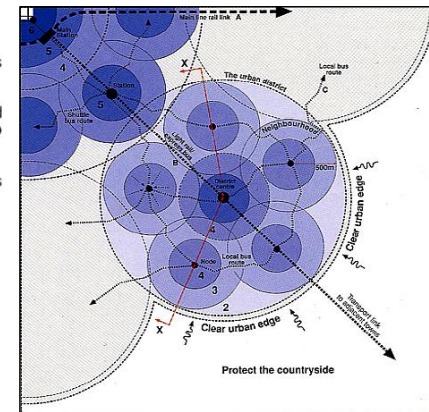
Howard, 1898



Gruen, 1960



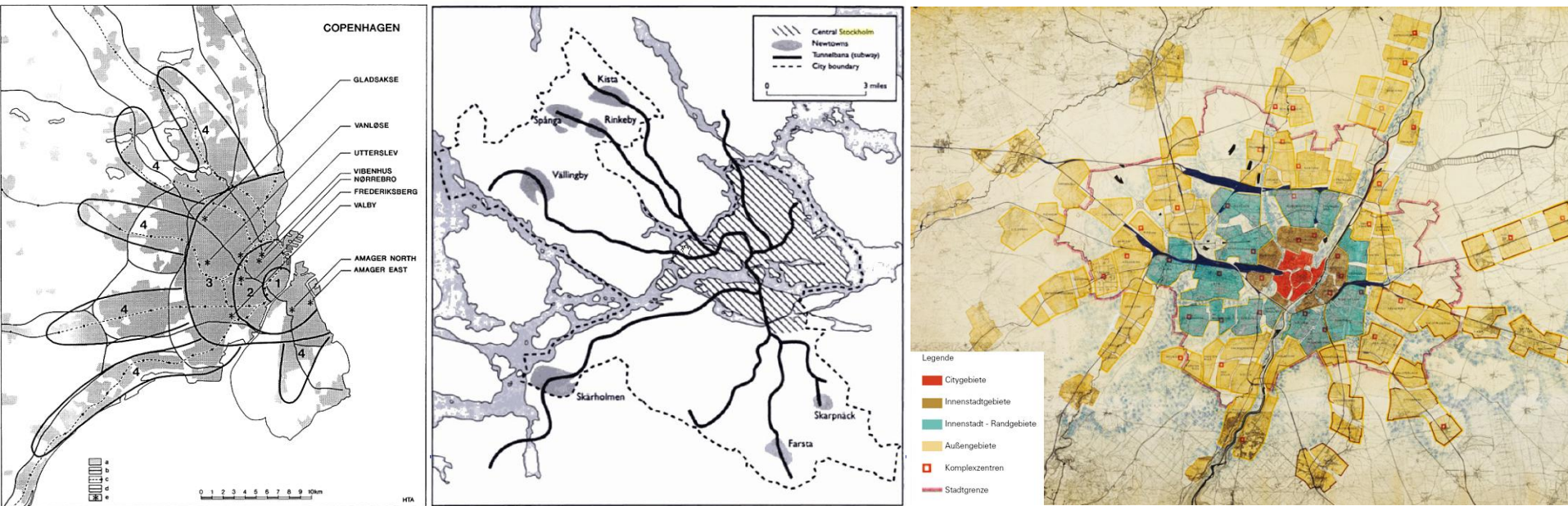
Calthorpe, 1993



Rogers (Urban Taskforce), 1999

3 livelli d'integrazione

1) Integrazione = coordinamento fra scelte urbanistiche e trasportistiche (privilegiando i mezzi pubblici)

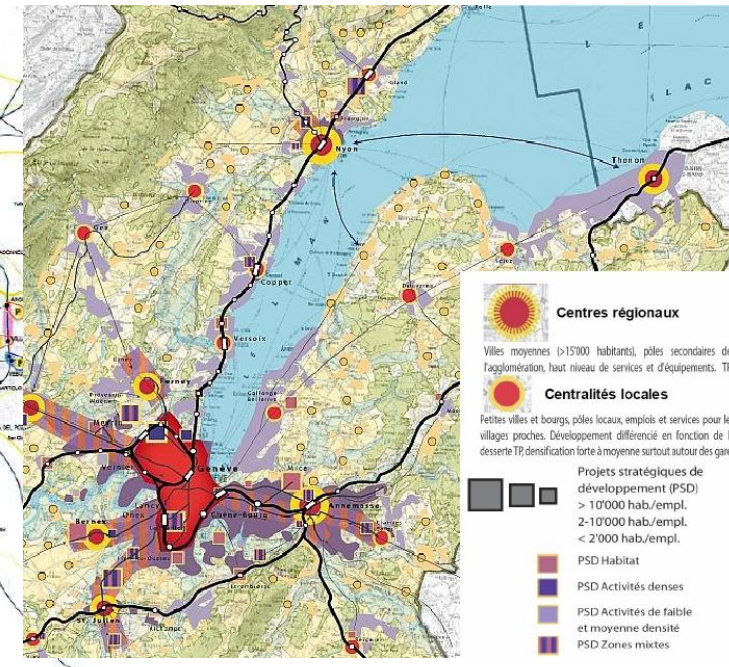
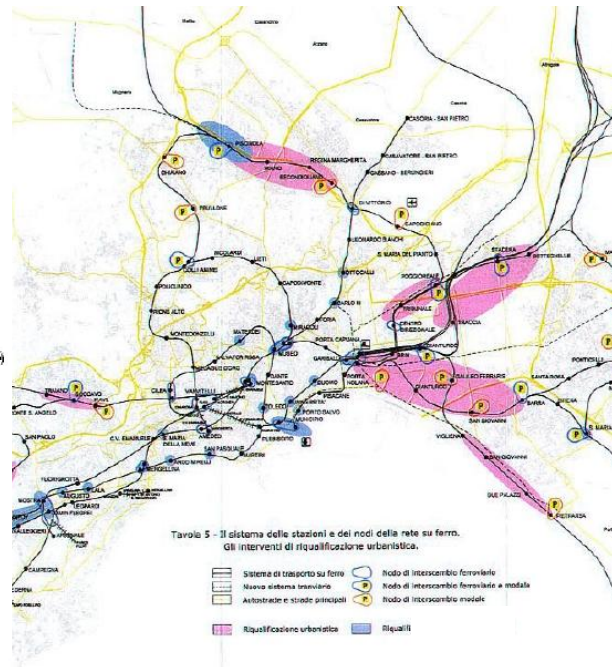


Piani urbanistici orientati alla mobilità pubblica: Copenaghen (1947); Stoccolma (1952); Monaco di Baviera (1963)

- **I piani generali e i piani della mobilità devono essere elaborati contestualmente** (sono due facce della stessa strategia di governo sostenibile del territorio)
- **Il dimensionamento dei piani non può prescindere dalla localizzazione delle funzioni** (e deve privilegiare gli ambiti serviti dal TP in sede propria)

3 livelli d'integrazione

1) Integrazione = coordinamento fra scelte urbanistiche e trasportistiche (privilegiando i mezzi pubblici)



Piani/programmi strategici orientati alla mobilità pubblica: Berlino-Brandeburgo (1995); Napoli (2003); Ginevra (2007)

- Nell'ottica della riorganizzazione in chiave sostenibile delle aree metropolitane **le reti del TPL su ferro esistenti diventano gli elementi direttori del progetto di città** (e le aree di recupero/ristrutturazione collocate su tali direttrici i potenziali "capisaldi della rigenerazione")

3 livelli d'integrazione

1) Integrazione = coordinamento fra scelte urbanistiche e trasportistiche (privilegiando i mezzi pubblici)

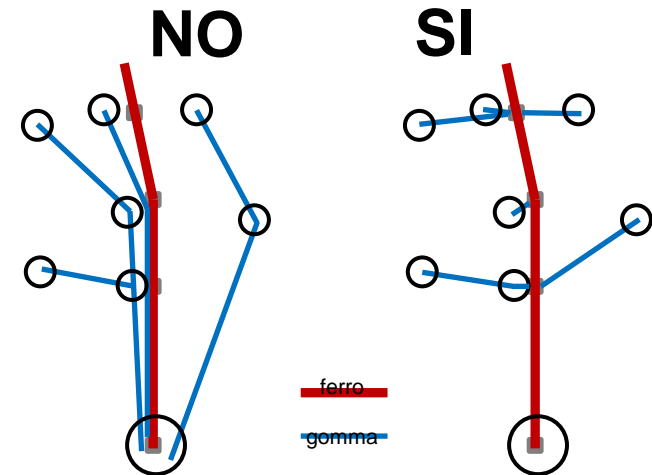


Berna, centro commerciale "Westside" (progetto D. Liebeskind, 2008)

- **Le funzioni polarizzanti devono essere collocate nel raggio d'influenza del TPL su ferro (es.: normativa elvetica sui GGT – grandi generatori di traffico).**

3 livelli d'integrazione

2) Integrazione = complementarità fra le diverse forme di mobilità, pubblica e privata (multimodalità e intermodalità)



Varietà nei sistemi di TPL a guida vincolata – schema di integrazione fra reti su ferro e su gomma (Mantovani, AIIT, 2014)

- **Caratterizzazione e gerarchizzazione fra i diversi sistemi di trasporto pubblico urbano** (non esistono soluzioni standard, ma alternative adatte alle diverse tipologie di domanda e di assetto urbano, da combinare in modo efficiente)

3 livelli d'integrazione

2) Integrazione = complementarietà fra le diverse forme di mobilità, pubblica e privata (multimodalità e intermodalità)

Area metropolitana	Nome dell'authority / agenzia per la mobilità	
Stoccolma		AB Storstockholms Lokaltrafik
Madrid		CRTM Consorcio Regional de Transportes de Madrid
Barcellona		ATM: Autoritat del Transport Metropolità
Lione		SYTRAL Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise
Varsavia		ZTM Zarząd Transportu Miejskiego
Stoccarda		Verband Region Stuttgart
Torino		Agenzia Mobilità Metropolitana Torino



Città / Area metropolitana	Struttura dell'agenzia
Torino	Consorzio di Regione Piemonte (37,5%), Provincia di Torino (12,5%), Comune di Torino (37,5%), 31 Comuni area metropolitana (12,5%)
Stoccolma	Società a responsabilità limitata posseduta dalla Contea di Stoccolma. Le Contee (<i>län</i> in svedese) sono il primo livello di suddivisione amministrativa in Svezia
Barcellona	Consorzio tra Enti: Governo Catalano 51%, Enti locali 49%
Madrid	Consorzio che dipende dal Governo della Regione di Madrid
Lione	Ente pubblico locale, espressione della Comunità urbana di Lione e del Consiglio del dipartimento di Rhône
Stoccarda	Ente regionale, intermedio tra <i>Land</i> (stato federale) del Baden-Württemberg e le comunità locali
Varsavia	Unità di budget della Città di Varsavia

Alcuni dei 40 soggetti aderenti all'EMTA (European Metropolitan Transport Agencies)

- **Il coordinamento fra scelte urbanistiche e trasportistiche dev'essere orientato alla gestione dei servizi** (mettendo al centro il cittadino-utente: tariffe, comunicazione,...)
- **Regia unitaria nella gestione dei servizi** (TPL, sosta...)

3 livelli d'integrazione

2) Integrazione = complementarità fra le diverse forme di mobilità, pubblica e privata (multimodalità e intermodalità)

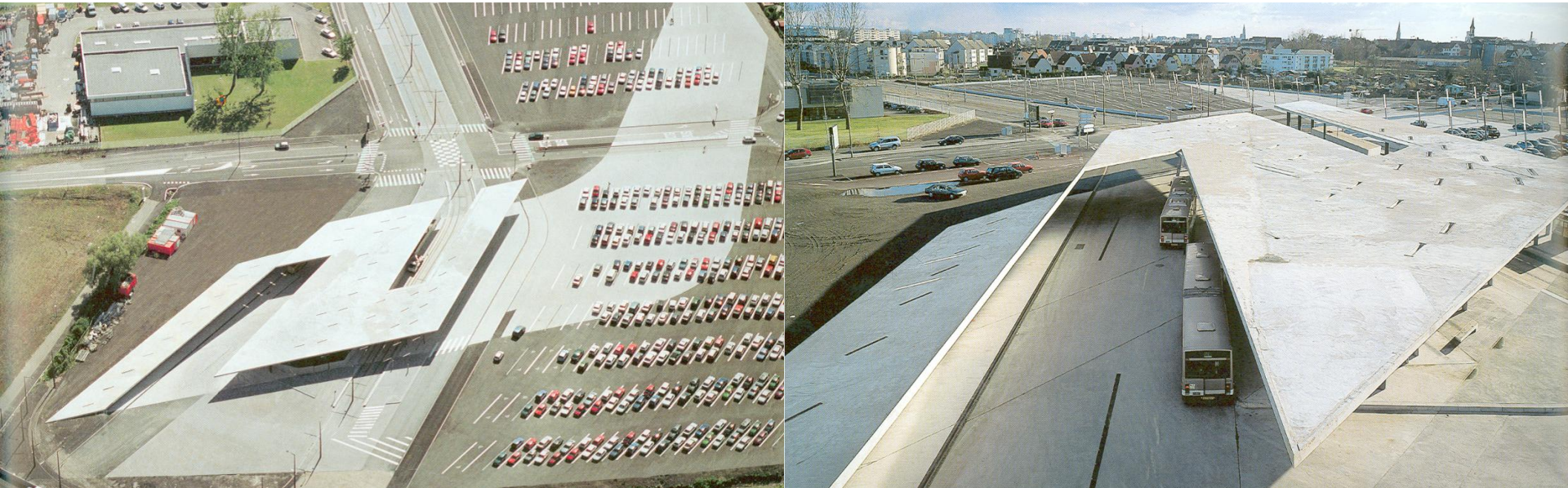


Ferrovia della Val Venosta (BZ), chiusa da RFI nel 1991 e riaperta nel 2005 dalla provincia autonoma di Bolzano

- **“Riuso intelligente” delle infrastrutture esistenti** (riciclo dei “rami secchi” delle ferrovie per servizi di TPL più flessibili, uso di piattaforme “smart”,...)

3 livelli d'integrazione

2) Integrazione = complementarità fra le diverse forme di mobilità, pubblica e privata (multimodalità e intermodalità)



Strasburgo, terminal tramviario a Hoenheim-Nord (progetto Zaha Hadid, 2001)

- **Tema fondamentale: l'accessibilità dei mezzi privati ai terminal del TPL** (i nodi d'interscambio come "gates" del sistema TOD)

3 livelli d'integrazione

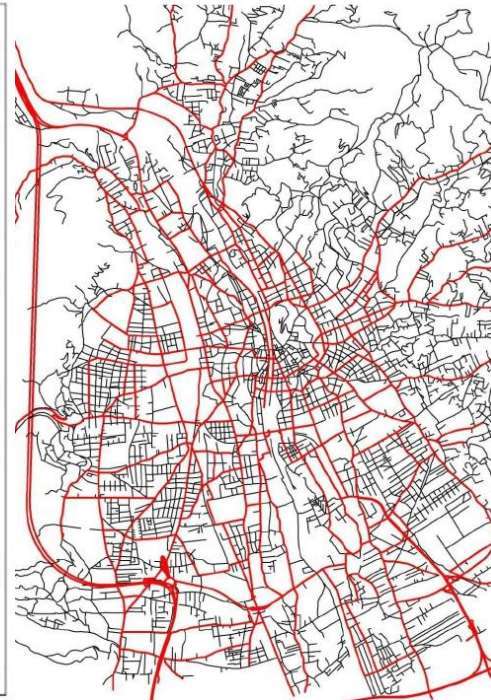
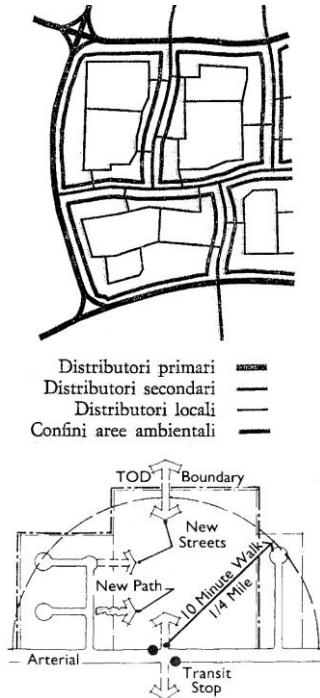
3) Integrazione = inserimento urbano delle linee e dei nodi



- **Slittamento del progetto tecnico verso un progetto urbano** (il ridisegno del TPL come occasione per “mettere in prospettiva l’azione urbana” - B. Reichen)

3 livelli d'integrazione

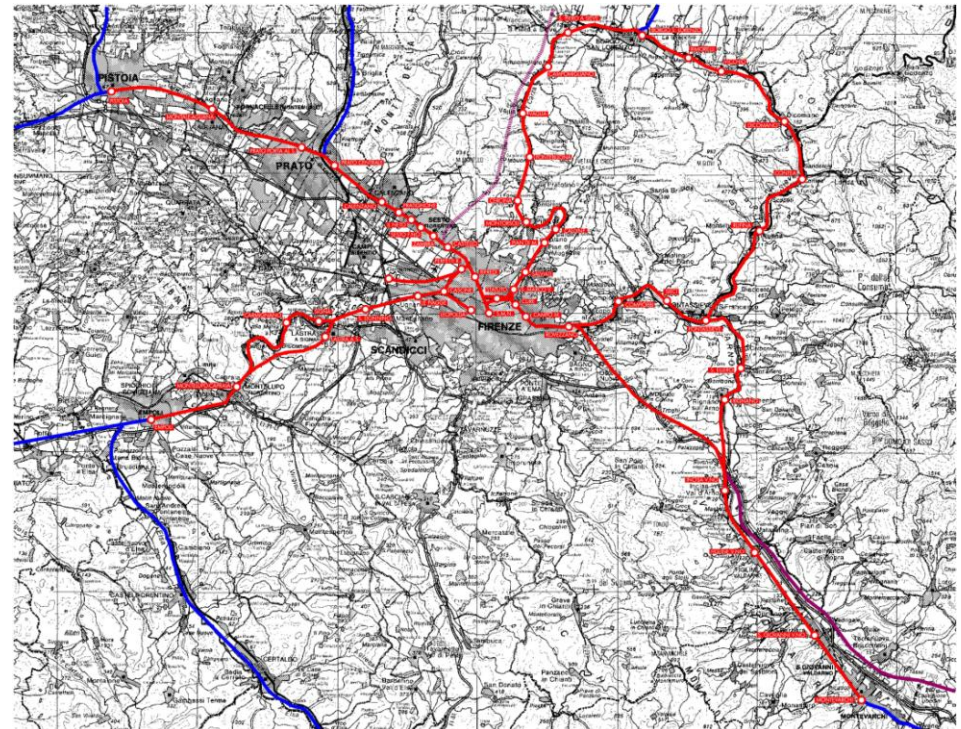
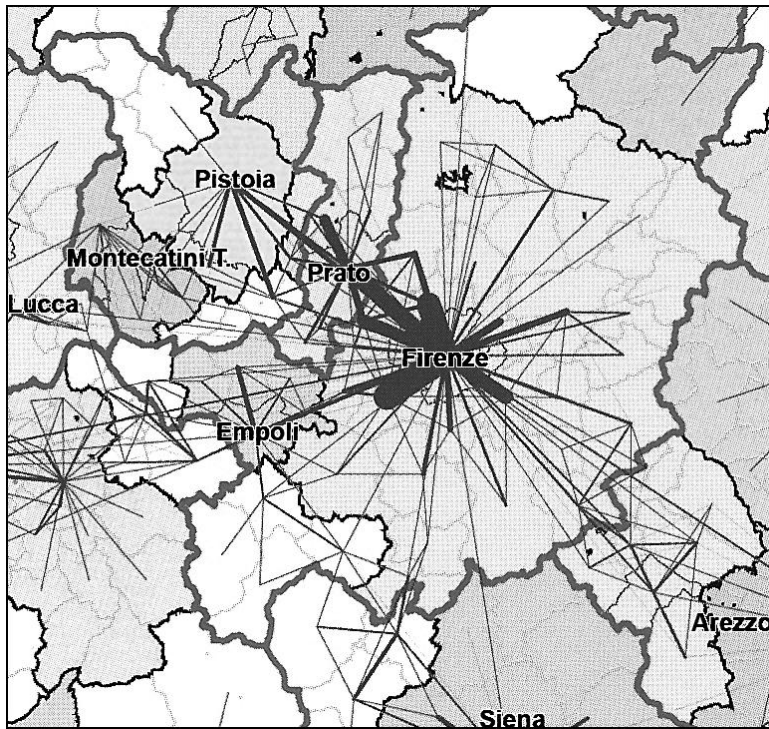
3) Integrazione = inserimento urbano delle linee e dei nodi



Environmental areas (Buchanan, 1963) e del pedestrian precincts (Calthorpe, 1993) - "Soft mobility" a Graz: trasporto pubblico e zone 30

- **Riattualizzazione in chiave sostenibile del modello delle "environmental areas"** (moderazione del traffico nelle "stanze urbane" servite dal TPL)
- **Tema fondamentale: l'accessibilità pedonale e ciclabile alle fermate del TPL** (i punti di accesso alle reti come "luoghi notevoli" della città o del quartiere).

Intermodalità e modello TOD. Il “caso” Firenze



Corrispondenza tra il grafo dei flussi “autocontenuti” nell’area Firenze-Prato-Pistoia (G. Boatti, 2008) e lo sviluppo della rete ferroviaria

POPOLAZIONE, AUTOVETTURE NELLE CITTA' METROPOLITANE

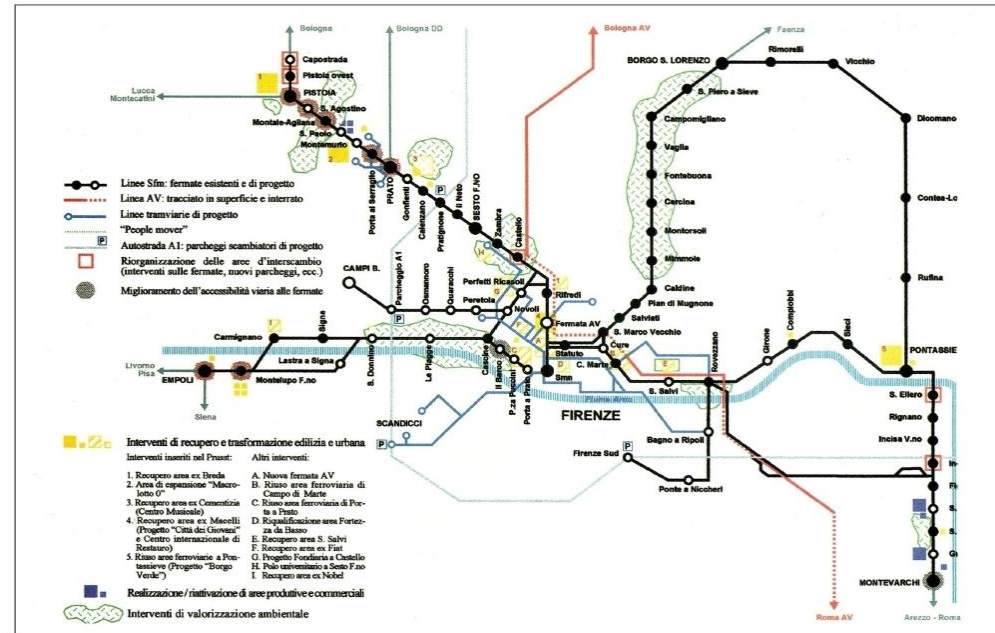
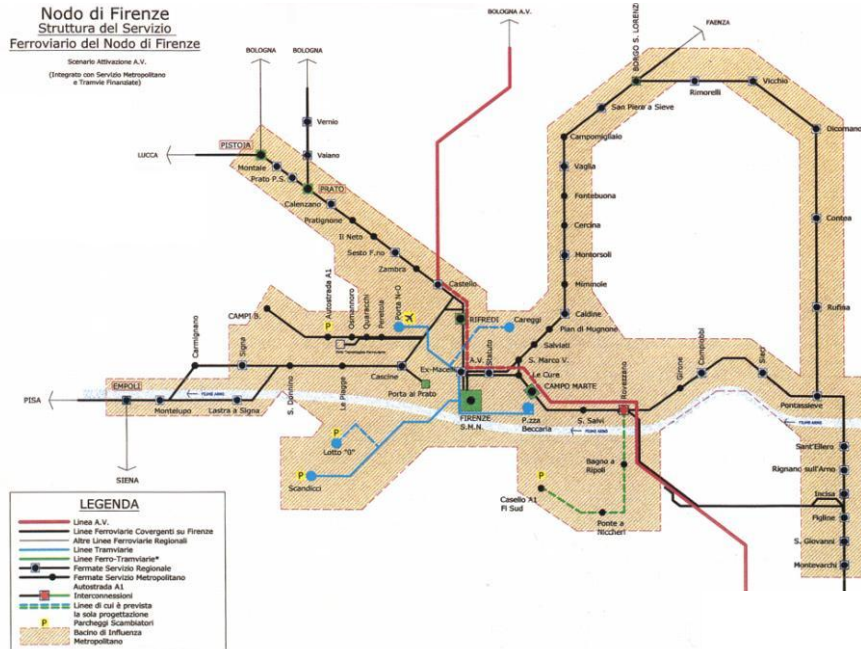
(Anno 2014)

Tab.III.28

CITTA' METROPOLITANE	POPOLAZ.	AUTOVETT.	VEICOLI	VEICOLI/ POPOLAZ. (x 1.000)	POPOLAZ./ AUTOVETT.	AUTOVETT./ POPOLAZ.
BARI	1.261.964	673.856	856.653	678,8	1,87	534,0
BOLOGNA	1.001.170	584.349	787.984	787,1	1,71	583,7
FIRENZE	1.007.252	656.758	914.925	908,3	1,53	652,0
GENOVA	868.046	419.455	683.369	787,2	2,07	483,2
MILANO	3.176.180	1.755.983	2.285.787	719,7	1,81	552,9
NAPOLI	3.127.390	1.717.338	2.238.148	715,7	1,82	549,1
REGGIO CALABRIA	559.759	343.339	445.715	796,3	1,63	613,4
ROMA	4.321.244	2.678.107	3.513.942	813,2	1,61	619,8
TORINO	2.297.917	1.438.013	1.848.770	804,5	1,60	625,8
VENEZIA	857.841	448.571	579.395	675,4	1,91	522,9
ITALIA	60.782.668	37.063.708	49.127.101	808,2	1,64	609,8

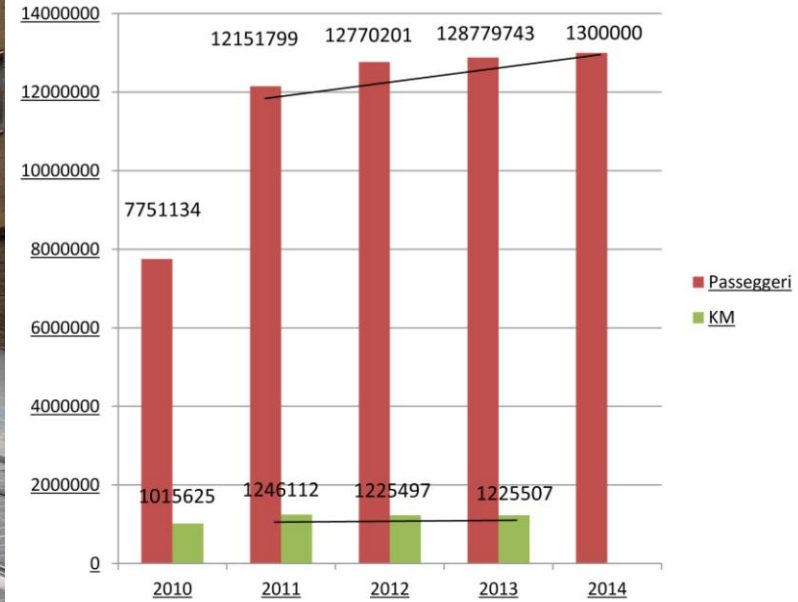
Tasso di motorizzazione nelle città metropolitane italiane (fonte: ACI, 2015): Firenze è al primo posto

Intermodalità e modello TOD. Il “caso” Firenze



Ipotesi di SFM allegata al programma AV (RFI,1999) e modello di localizzazione dei “capisaldi” della’area metropolitana sul modello TOD (Alberti,Massa, 2000)

Intermodalità e modello TOD. Il “caso” Firenze



Capolinea alla stazione di SMN della linea 1 della tramvia fiorentina (inaugurazione 14/2/2010) e risultati raggiunti dal servizio (GEST, 2014)

Intermodalità e modello TOD. Il “caso” Firenze



Regione Toscana

Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM)
 Documento di Piano

1

ACCORDO per l'AGGIORNAMENTO
 delle opere relative al Nodo ferroviario AV di Firenze previste:
 - nel Protocollo d'Intesa del 24/04/07;
 - nell'Accordo Procedimentale del 3/3/09;
 - nell'aggiornamento Accordo Quadro stipulato il 27/07/1995
 e dell'accordo integrativo del 3.3.99 stipulato il 15/02/01;
 - nell'Atto Integrativo del 23/12/03;
 - nell'Accordo del 9 Gennaio 2007

TRA

- Rete Ferroviaria Italiana
 Croce Rossa 1. coo
 01008081000, rappresent
 Grotto (BA) il giorno 5 s
 atto in qualità di Amministr
 - la Regione Toscana, c
 Enrico Riccio nato il gior
 di Presidente della Magg
 da Laura Cantini, nata
 1958, in qualità di Viccep
 - il Comune di Firenze, a
 n.1 (Codice Fiscale 130
 nato a Firenze il giorno:

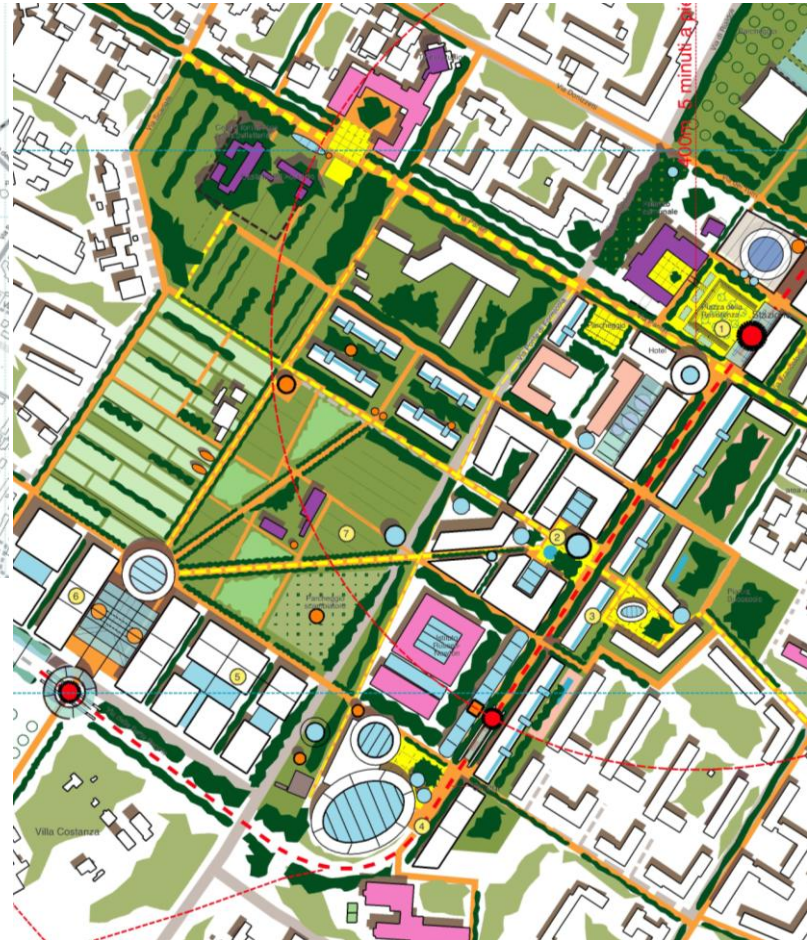
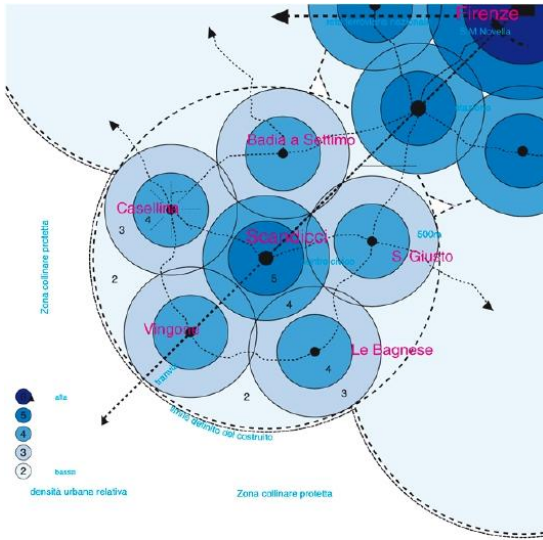
Schema del TPL su ferro nel Piano Strutturale approvato (Comune di Firenze, 2011) - Accordo RFI, RT, Comune e Provincia di Firenze 3/9/2011 - PRIIM 2014

Intermodalità e modello TOD. Il “caso” Firenze



Le linee 2 e 3 della tramvia in costruzione (Comune di Firenze, 2015)

Intermodalità e modello TOD. Il “caso” Firenze

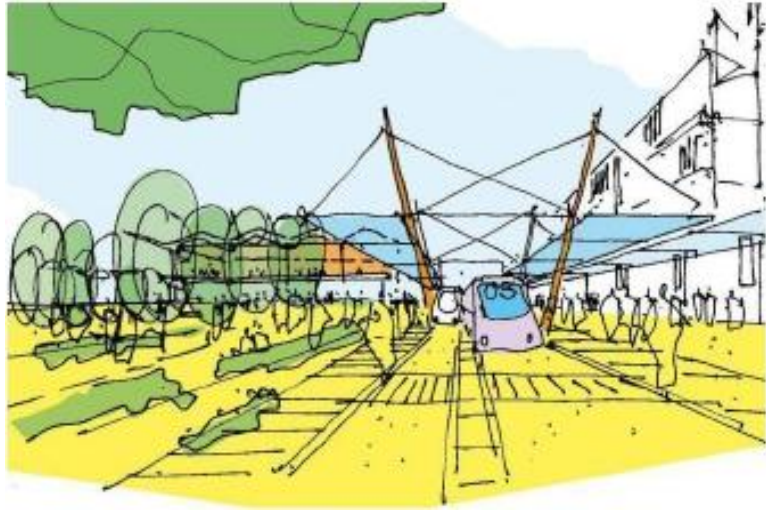


Compact city
A compact city which is easily accessible offering opportunities to live, work and play.



Il TOD di Scandicci (progetto R. Rogers, 2003)

Intermodalità e modello TOD. Il “caso” Firenze



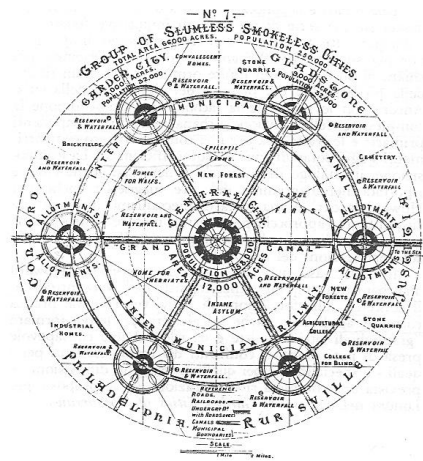
Il TOD di Scandicci (progetto R. Rogers, 2003). Il centro civico, progettato intorno alla fermata “Resistenza”, è stato inaugurato il 13/10/2013

Intervento

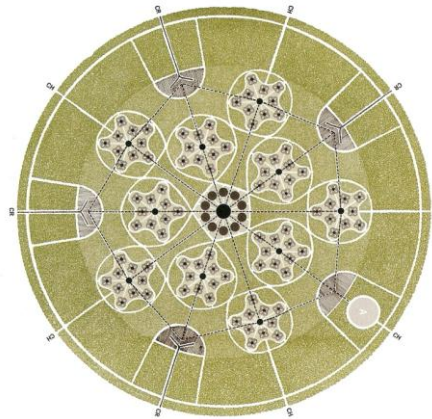
Aree TOD, mobilità e intermodalità urbana

Francesco Alberti

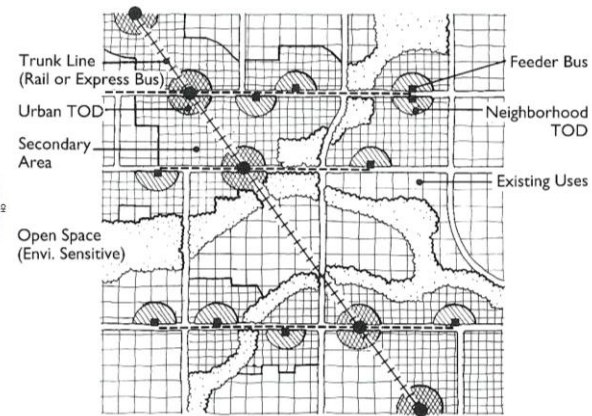
Università degli studi di Firenze
Dipartimento di Architettura
francesco.alberti@unifi.it



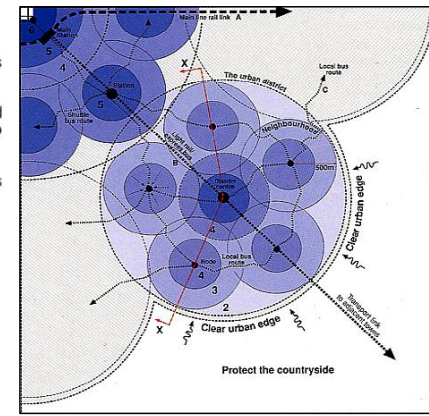
Howard, 1898



Gruen, 1960



Calthorpe, 1993



Rogers (Urban Taskforce), 1999