

Pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali

Al fine di definire ogni intervento, minimale o di ampio respiro, orientato alla pedonalizzazione dell'area del Colosseo e specificamente a Via dei Fori Imperiali, è fondamentale valutarne le principali ricadute in ordine alla mobilità urbana. Infatti, benché l'area in esame sia indiscutibilmente vocata alla fruizione turistica, alla tutela del bene storico, archeologico e ambientale, alla valorizzazione di un paesaggio urbano unico alla scala planetaria, ad oggi risulta anche, paradossalmente, un nodo di traffico non secondario nel contesto di buona parte del centro storico di Roma.

Passate scelte di politica urbanistica, trasportistica e territoriale hanno infatti consolidato un tessuto infrastrutturale che circonda l'area dei Fori e del Colosseo, in stretta adiacenza, determinando diretti impatti sul paesaggio, sulla possibilità di fruizione dell'area in sicurezza, sul più rapido degrado delle strutture storiche e dei beni archeologici per effetto dell'esercizio viario, sia in termini di azioni meccaniche indotte dalle vibrazioni, sia in ordine alle elevate concentrazioni di sostanze inquinanti e fortemente aggressive sotto il profilo chimico-fisico che, come è ben noto, portano al deterioramento estetico e strutturale dei manufatti.

Vale la pena sottolineare come le importanti esperienze di pedonalizzazione e chiusura al traffico totale o parziale di Via dei Fori Imperiali, sebbene organizzate prevalentemente in occasione di giorni festivi, hanno dimostrato inoltre quanto importante e quantitativamente significativa sia la domanda di utilizzazione di quello spazio da parte dei cittadini singoli, delle scuole, delle associazioni e di molti, che, assai più opportunamente, riscoprono il valore di un'area unica, patrimonio innanzi tutto della cultura, della storia delle persone piuttosto che quotidiana isola di traffico.

Queste singole esperienze, fortemente volute dalla Legambiente Lazio, hanno stimolato e contribuito senz'altro a costruire una cultura diffusa di recupero degli spazi sociali prima ancora che geografici, a sollecitare idee e occasioni di valorizzazione, a condividere nuovi e più moderni paradigmi di interpretazione del contesto urbano.

Peraltra la stessa Amministrazione Comunale nei documenti più recenti di pianificazione del traffico quale il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, individua prospettive di medio termine di pedonalizzazione diffusa dell'area centrale della città dal cosiddetto "Tridente" al Parco dell'Appia, in cui Via dei Fori Imperiali rappresenta l'elemento necessario e strutturale, che conferisce continuità geometrica, connessione storica e culturale all'intera idea progettuale.

E' d'altra parte chiaro che l'eventuale regolamentazione della circolazione, fino alla chiusura al traffico della Via dei Fori Imperiali, se auspicabile e indiscutibilmente necessaria in una prospettiva di modernizzazione e valorizzazione della città di Roma, deve essere valutata con particolare attenzione, sperimentata con le opportune cautele per due ragioni fondamentali: in primis perché allo stato attuale su questa viabilità trova esito un non trascurabile sistema di flussi sia privati che pubblici essenziali o comunque rilevanti per un ampio comparto di città, in secundis per evitare e scongiurare in senso totale un eventuale fallimento dell'intervento di pedonalizzazione perché sottovalutato nei suoi aspetti tecnici e non ben progettato, fatto questo che determinerebbe un malcontento e un'insoddisfazione da parte di tanti tale da innescare fenomeni regressivi ragionevolmente irreversibili nel breve e medio termine.

Per questo, pur proclamando senza esitazione da anni che la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali sia una necessità per Roma, i Romani e il mondo, passato, presente e futuro, vogliamo con questo scopo contribuire a formulare un quadro di riferimento essenziale per giustificare la consistenza e sostenibilità e programmare interventi di breve, medio e lungo termine.

1. Elementi descrittivi del contesto attuale

Via dei Fori Imperiali, sotto un profilo strettamente trasportistico ed in estrema sintesi, rappresenta un arco di transito importante di una rete che qui praticamente non genera né destina spostamenti di flussi veicolari privati, se non in misura fortemente trascurabile. Assolutamente rilevante è invece la quota parte di spostamenti su mezzo pubblico (metropolitana e soprattutto autobus) che hanno Via dei Fori Imperiali come destinazione. Ciò è ovviamente dovuto alla attrazione turistica dell'area che conta flussi pedonali elevatissimi, tanto che, a fronte di marciapiedi molto ampi i livelli di servizio risultano comunque molto modesti (è frequente in questo senso l'invasione di flussi pedonali sul margine della piattaforma stradale carrabile, con evidente incremento dell'insicurezza per gli utenti deboli).

Più specificamente Via dei Fori Imperiali va distinta dal punto di vista funzionale in due tratte: la prima che dal Colosseo arriva a Largo Corrado Ricci (intersezione con Via Cavour), la seconda che da Largo Corrado Ricci giunge a Piazza Venezia. Tale distinzione, ai fini della valutazione di eventuali interventi di riduzione e controllo della circolazione veicolare, è indispensabile per le seguenti ragioni:

- le due tratte hanno allo stato attuale due differenti regimi di governo della circolazione che rendono il funzionamento di Via dei Fori Imperiali fortemente asimmetrico,
- i flussi veicolari di traffico privato e trasporto pubblico risultano fortemente sbilanciati nelle due tratte risentendo di condizioni al contorno molto diverse,
- le connessioni con comparti urbani e viabilità principali nel contesto di rete risultano assai disomogenee per le due tratte,
- i flussi pedonali nelle due tratte, pur se ragionevolmente confrontabili, sono in parte sbilanciati a causa della posizione della fermata della metropolitana "Colosseo" ed in prospettiva della nuova fermata della linea C.

La forte asimmetria dei traffici lungo le tratte e anche le variazioni orarie dei flussi sono senz'altro riconducibili, oltre che alla struttura geografica della domanda di mobilità e trasporto, ai modelli di gestione e limitazione della circolazione attualmente in essere. In particolare la presenza della corsia preferenziale nella Tratta Colosseo – Largo Corrado Ricci, la presenza di accesso ZTL nell'intersezione tra via Cavour e Largo Corrado Ricci, direzione Piazza Venezia, nonché la provenienza di veicoli da Piazza Venezia, inclusa all'interno della ZTL, regolano in maniera distinta i flussi veicolari in termini di composizione e distribuzione oraria. Si ricordi che la ZTL è attiva tutti i giorni feriali dalle 06:30 alle 18:00 e il sabato dalle 14:00 alle 18:00. Per i giorni Venerdì, Sabato e Domenica vigono restrizioni sulla circolazione anche nelle ore serali.

Più in generale, a livello urbano, l'area in questione è baricentrica tra comparti importanti e centrali che ne costituiscono ragionevolmente il bacino di influenza, quali l'area della Stazione Termini e il prospiciente quartiere di San Lorenzo, San Giovanni, l'ampia area di Trastevere e Testaccio, Ostiense ed il Centro Storico nel vasto dominio che grava attorno a Via del Corso e Corso Vittorio Emanuele II.

Le attuali regole della circolazione d'altra parte determinano una ripartizioni di flussi che mediamente è descritta a seguire per le singole tratte e i sensi di marcia di Via dei Fori Imperiali.

1.1 La viabilità

La funzione e la funzionalità della viabilità è sicuramente influenzata in termini qualitativi e quantitativi dal sistema di rete attualmente impiantato, in funzione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL), e delle corsie preferenziali. Pertanto, ogni analisi dello stato attuale, così come le analisi di progetto, va inquadrata in un sistema di rete più ampio che

permetta una stima più affidabile delle circolazioni. I rilievi pertanto sin qui condotti, pur avendo una valenza affidabile ai fini della fattibilità degli interventi, dovranno essere integrati da monitoraggi e valutazioni con riferimento ad un'area più vasta ai fini della progettazione di dettaglio.

1.1.1 Tratta Colosseo – Largo Corrado Ricci

Questa tratta ha una sezione ridotta (una corsia) e dedicata all'esercizio del solo trasporto pubblico. Le vie di accesso sono esclusivamente Via Labicana, con provenienza San Giovanni, e Piazza del Colosseo, con provenienza Viale Aventino e Via Ostiense e quartiere Testaccio, attraverso Via di San Gregorio, o, in misura ridotta, dalla Via Cristoforo Colombo attraverso Viale delle Terme di Caracalla che confluisce su Via di San Gregorio. Quest'ultimo accesso è peraltro semaforizzato e consentito ai soli mezzi del trasporto pubblico. Le destinazioni della tratta sono, in prosecuzione su Via dei Fori Imperiali, Piazza Venezia e il Centro Storico, ovvero Via Cavour verso la Stazione Termini o Piazza Vittorio.

1.1.2 Tratta Largo Corrado Ricci – Piazza Venezia

Da Largo Corrado Ricci a Piazza Venezia Via dei Fori Imperiali, con sezione molto ampia (> 10 m), è in diretta prosecuzione della tratta precedente, ciononostante la modalità circolatoria risulta invece aperta al traffico privato, drenando flussi assolutamente non trascurabili (sebbene il traffico sia regolato da ZTL). In particolare gli accessi sono Via Cavour, con provenienza Stazione Termini o San Giovanni da Via Merulana, ovvero in prosecuzione della precedente tratta (da cui provengono esclusivamente mezzi pubblici). Bisogna altresì ricordare come, una parte dei flussi provenienti da Via Cavour, in realtà provengono da Piazzale del Colosseo, ma, impossibilitati a percorrere la tratta Colosseo – Largo Corrado Ricci a causa della presenza della corsia preferenziale, aggirano la limitazione verso la viabilità di Colle Oppio. I flussi provenienti da Via Cavour sono ripartiti, come si vedrà in misura fortemente sbilanciata, tra la direzione Piazza Venezia e Via dei Fori Imperiali direzione Colosseo. Mentre i primi sembrano essere destinati prevalentemente ad utenti diretti verso il Centro storico, gli ultimi hanno come possibili destinazioni la zona di San Giovanni, attraverso Via Labicana, e la zona di Ostiense, Testaccio, Trastevere e i quartieri contermini (Marconi, Monteverde,...) attraverso Piazza del Colosseo e Via di San Gregorio.

1.1.3 Tratta Piazza Venezia – Largo Corrado Ricci

La tratta da Piazza Venezia a Largo Corrado Ricci ha un'ampia sezione (> 10 m) con una corsia preferenziale non protetta sul margine destro e una piattaforma per il traffico privato di dimensione trasversale paragonabile a 3 corsie ordinarie di marcia. Gli accessi alla tratta sono esclusivamente da Piazza Venezia (comunque interessata dalla zona ZTL). Gli esiti sono invece ripartiti tra Via Cavour, presso l'intersezione semaforizzata di Largo Corrado Ricci e la prosecuzione su Via dei Fori Imperiali in direzione Colosseo.

1.1.4 Tratta Largo Corrado Ricci – Colosseo

La tratta da Largo Corrado Ricci al Colosseo ha un'ampia sezione (> 10 m) coerentemente con la sezione della precedente tratta di cui costituisce esito. Ulteriormente la tratta in questione è esito per elevati flussi provenienti da Via Cavour. La tratta ha due possibili esiti uno diretto verso San Giovanni, attraverso via Labicana, e semaforizzato, l'altro da Piazza del Colosseo in direzione Ostiense e i quartieri contermini citati più volte, non semaforizzato ma

influenzato da semaforizzazione disposta circa 150 metri dopo la biforcazione dei flussi. E' evidente quindi che per collocazione viabilistica e per regolamentazioni circolatorie questa tratta dell'arco risulta di gran lunga quella caratterizzata dai maggiori flussi e dal più complesso ruolo funzionale.

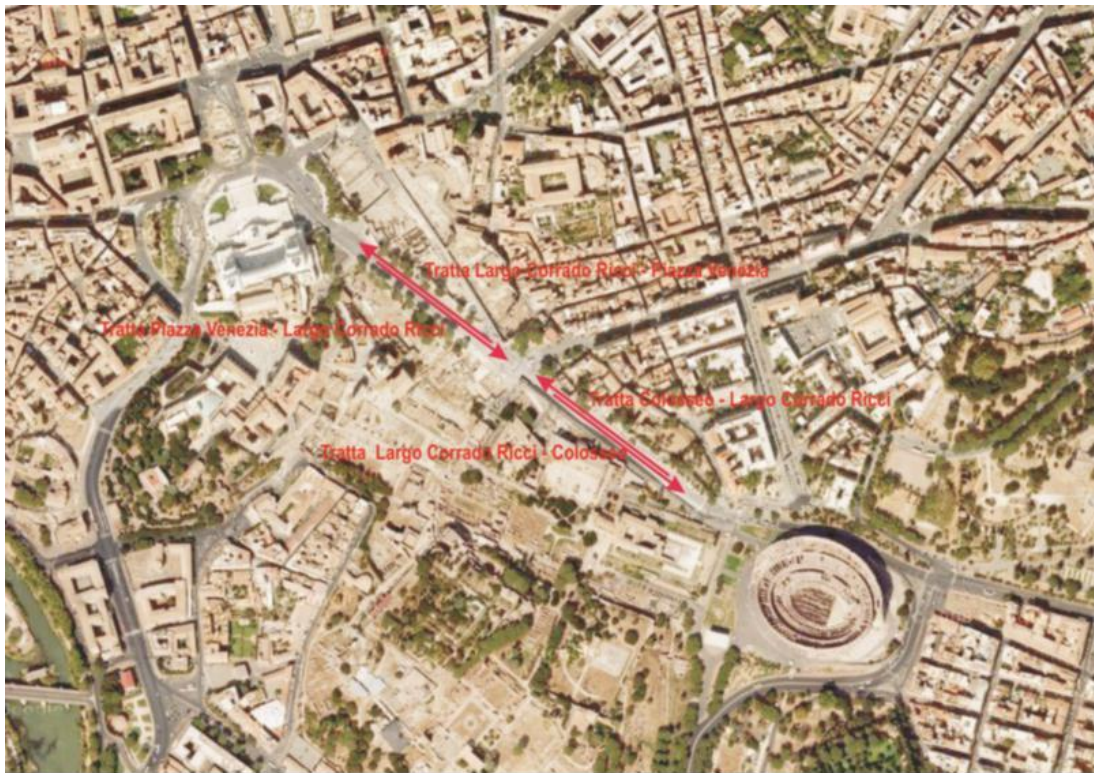


Figura 1 – Le tratte esaminate di Via dei Fori Imperiali



Figura 2 – L'intersezione di Largo Corrado Ricci

1.1.5 Il trasporto pubblico

In figura 3 si riporta la mappa ufficiale di ATAC relativa all'offerta di TPL lungo Via dei Fori Imperiali.



Figura 3 – L'offerta di Trasporto Pubblico Locale transitante su Via dei Fori Imperiali

Più nello specifico in tabella si riportano le linee di autobus, l'origine e la destinazione.

Tabella 1 – Origine e Destinazione dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale transitante su Via dei Fori Imperiali

Tratte Colosseo - Largo Corrado Ricci		
Linea	Origine	Destinazione
60	L.go Pugliese (Talenti)	Piazzale dei Partigiani
75	Via Poerio (Monteverde)	Piazza Indipendenza
85	Rocca di Papa	Piazza San Silvestro
87	Piazza Cavour	Largo Colli Albani
271	Viale San Paolo	A. di San Giuliano (Farnesina)
571	Via Gregorio VII	Labicano
175	Termini	Piazzale dei Partigiani
186	Porta San Giovanni	Piazzale delle Farnesina
810	Piazza Venezia	Via Malatesta (Pretestina)
850	Piazza San Silvestro	Porta San Giovanni

In celeste le linee solo feriali

Tratte Largo Corrado Ricci - Piazza Venezia		
Linea	Origine	Destinazione
60	L.go Pugliese (Talenti)	Piazzale dei Partigiani
84	Piazza Venezia	Via Baseggio (Vigne Nuove)
85	Rocca di Papa	Piazza San Silvestro
87	Piazza Cavour	Largo Colli Albani
175	Termini	Piazzale dei Partigiani
186	Porta San Giovanni	Piazzale delle Farnesina
271	Viale San Paolo	A. di San Giuliano (Farnesina)
571	Via Gregorio VII	Labicano
810	Piazza Venezia	Via Malatesta (Prenestina)
850	Piazza San Silvestro	Porta San Giovanni

In celeste le linee solo feriali

Al di là di una analisi che dovrà essere effettuata circa le reali frequenze di passaggio, i potenziali e reali bacini di influenza di ciascuna linea e la conseguente capacità di soddisfare anche la domanda indotta da un intervento di pedonalizzazione, è di tutta evidenza che le attuali linee che transitano su Via dei Fori Imperiali non sono quantitativamente trascurabili e in prospettiva dovrebbero poter consentire al sistema l'elasticità necessaria per compensare con il trasporto pubblico ciò che dovesse essere limitato in termini di trasporto e mobilità privata.

1.1.6 Caratteristiche e modalità del monitoraggio effettuato

Al fine di definire un quadro di riferimento sufficientemente esaustivo per un'analisi di fattibilità è stato effettuato un monitoraggio del traffico in tre giornate feriali: 29 novembre, 1 e 3 dicembre 2010. Il monitoraggio è stato effettuato nel periodo antimeridiano dalle 08:30 alle 11:30, in quanto fascia oraria di maggior carico, e nel periodo pomeridiano dalle 16:30 alle 19:30, anche in questo caso poiché fascia di maggior carico. Ciò consente di poter affermare con certezza che i flussi misurati sono ampiamente più elevati del valore medio, quindi ogni valutazione conseguente si può ritenere certamente conservativa.

Sono stati rilevati i flussi simultaneamente in alcune sezioni strategiche, definite preliminarmente, (Largo Corrado Ricci, Piazza Venezia) in modo da poter ricostruire lo scenario dei traffici con affidabilità lungo Via dei Fori Imperiali in ingresso ed in uscita. Il rilievo è stato eseguito con risoluzioni di 5 minuti, cioè contando i veicoli transitati ogni 5 minuti. Il rilievo è stato effettuato manualmente dai Volontari della Legambiente Lazio.

I veicoli sono stati distinti per tipologie secondo la tabella seguente.

Tabella 2 – Tipologie di veicoli in cui è stato distinto il monitoraggio

AUTOVEICOLI	TAXI	CAMION/FURGONI	MOTO/SCOOTER	BUS	BUS TURISTICI	BICI	TOTALI

1.2 Funzioni, itinerari e flussi

1.2.1 Tratta Colosseo – Largo Corrado Ricci

Questa tratta ha una specifica funzione esclusiva per il trasporto pubblico. I flussi pertanto sono circoscritti ad autobus, taxi, mezzi NCC o altri veicoli autorizzati. In termini quantitativi i flussi sono assolutamente modesti e le variazioni decisamente contenute e comunque sempre inferiori alla capacità della sezione.

1.1.2 Tratta Largo Corrado Ricci – Piazza Venezia

La tratta in esame ha una funzione di trasferimento dei flussi prevalentemente verso il Centro Storico. Essendo ad uso promiscuo si sovrappone sulla tratta una elevata percentuale di traffico privato (autorizzato ad accedere alla ZTL) ad una contenuta aliquota di trasporto pubblico.

Il monitoraggio nelle ore del mattino ha posto in evidenza una punta di traffico totale che tende fortemente a ridursi a partire dalle ore 09:45 (figura 4). In ogni caso i flussi in gioco sono molto contenuti. Più specificamente il flusso risulta inferiore a 1200 veicoli totali/ora dell'ora di punta (9:00). Con riferimento al periodo 09:00-11:30, cioè estendendo la valutazione alle 2 ore e mezza di punta si hanno flussi medi nell'ordine dei 950 veicoli totali/ora. In figura 4 è riportato l'esito del monitoraggio ovvero l'andamento del numero dei veicoli transitati ogni 5 minuti nella sezione di controllo divisi per le tipologie considerate. Il flusso medio orario risulta 12 volte il flusso dei 5 minuti riportato in ordinata.

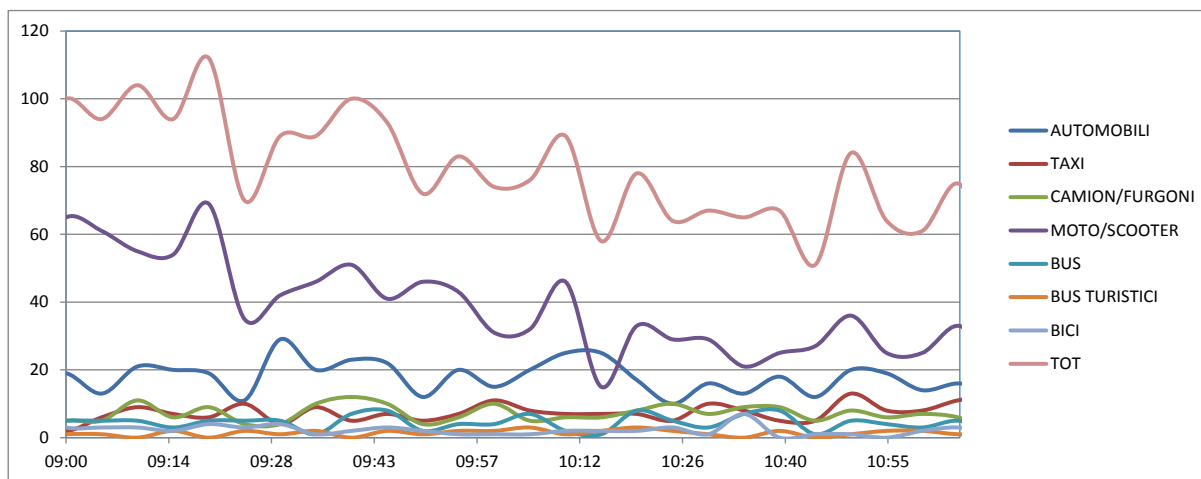


Figura 4 – Variabilità dei flussi di traffico sui 5 minuti registrati nei monitoraggi antimeridiani

C'è inoltre da considerare che solo il 28% (23-33%) dei veicoli totali sono autoveicoli privati, ben il 45% (40-48%) è costituito da veicoli su due ruote, circa il 9% (stabile) è costituito da mezzi adibiti al trasporto di merci, il 9-10% sono taxi (stabile), il 5% autobus del trasporto pubblico, il 2% sono biciclette e i pullman turistici sono inferiori all'unità percentuale.

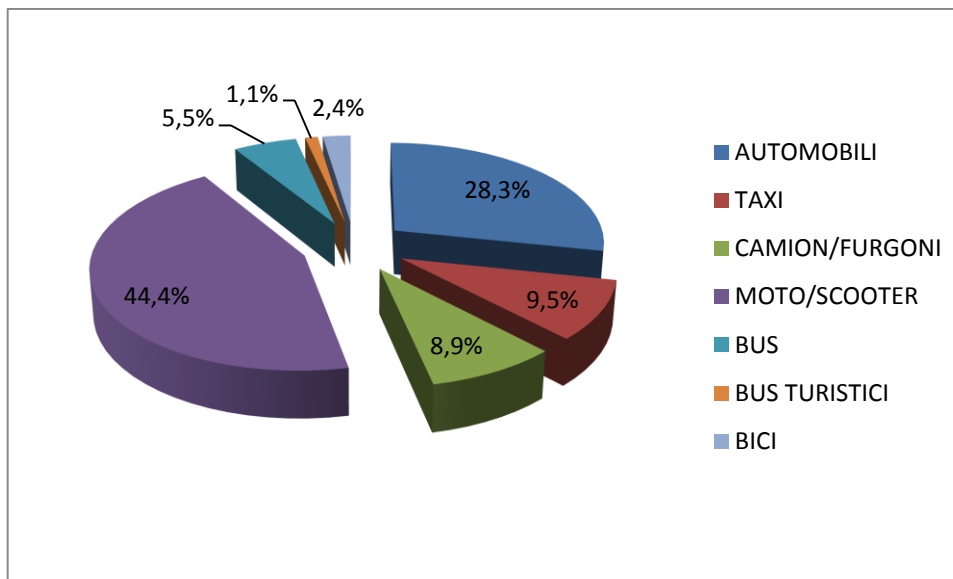


Figure 5 – Ripartizione del flusso

I mezzi commerciali che rappresentano il 9% del flusso, quindi una percentuale considerevole, sono d'altra parte in termini assoluti un numero non particolarmente elevato (290 nell'arco delle 2 ore e mezza della mattina 09:00-11:30).

1.2.3 Tratta Piazza Venezia – Largo Corrado Ricci

Nella tratta in questione i flussi risultano essenzialmente di trasferimento dal Centro Storico, ovvero dalle direzioni drenate da Via del Teatro Marcello, verso Stazione Termini attraverso Via Cavour, o San Giovanni attraverso Via Labicana.

I flussi del mattino risultano decisamente più contenuti rispetto a quelli del pomeriggio. Più nello specifico nelle ore del mattino i flussi sono pressoché costanti o poco variabili con media nell'intorno dei 850 veicoli/ora (da 720 a 960). Dalla ripartizione dei flussi in queste ore risulta che la componente prevalente è quella su due ruote per circa il 35% dei passaggi, il 27% risultano autoveicoli privati, il 13% taxi e il 12% veicoli commerciali, le rimanenti componenti risultano trascurabili.

Nel pomeriggio i flussi invece sono in costante crescita dalle 16:30 sino alle 20:00. Il flusso massimo di veicoli totali transitati misurato in 5 minuti è equivalente a 1650 veicoli transitanti in un'ora, con una media nell'ora di punta pari a 1310 veicoli/ora.

La ripartizione pomeridiana muta sostanzialmente in ragione di una differente struttura della domanda di mobilità, infatti aumenta significativamente la componente degli autoveicoli privati (oltre il 40%) riducendosi sensibilmente la quota parte di taxi e veicoli commerciali, mantenendosi invece costante la percentuale di veicoli su due ruote.

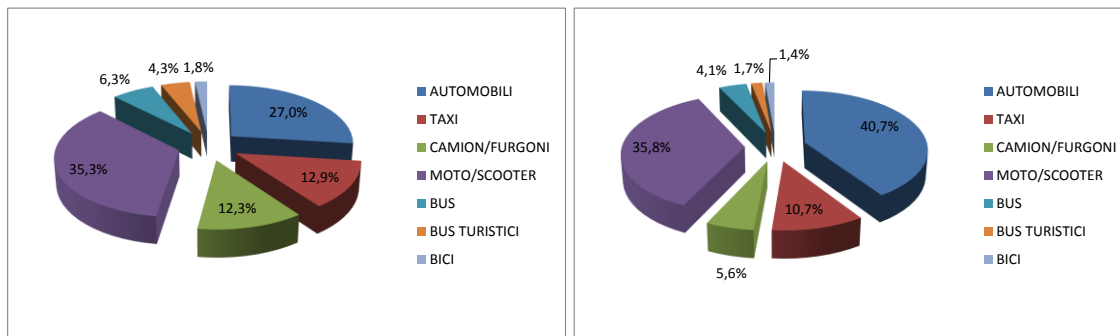


Figure 6 – Ripartizione del flusso mattino-pomeriggio

1.2.4 Tratta Largo Corrado Ricci – Colosseo

La tratta in esame ha una funzione di distribuzione dei flussi prevalentemente verso San Giovanni (da Via Labicana) o verso Ostiense, Testaccio e Trastevere (da Via di San Gregorio). Essendo ad uso promiscuo si sovrappone sulla tratta una elevata percentuale di traffico privato (anche in quanto è l'unica direzione tra le tratte considerate a poter essere percorsa da qualsiasi tipologia di veicolo senza alcuna autorizzazione) ad una contenuta aliquota di trasporto pubblico transitante su corsia preferenziale.

Il monitoraggio nelle ore del mattino ha posto in evidenza una punta di traffico totale che tende a ridursi debolmente a partire dalle ore 09:30-09:45. I flussi sono significativi e fortemente condizionati dall'entità di mezzi privati (autoveicoli e motoveicoli). Più specificamente il flusso risulta pari a quasi 1800 veicoli totali/ora con riferimento all'ora di punta (9:00). Con riferimento al periodo 9:00-11:30, ciò estendendo la valutazione alle 2 ore e mezza di punta si hanno flussi medi nell'ordine dei 1450-1500 veicoli totali/ora.

C'è inoltre da considerare che il 53% (48-56%) dei veicoli totali sono autoveicoli privati, il 31% (34-28%) del totale è costituito da veicoli su due ruote, circa il 10% (9-11%) è costituito da mezzi adibiti al trasporto di merci, il 4% sono taxi (stabile), circa il 2% autobus del trasporto pubblico, le biciclette e i pullman turistici sono entrambi inferiori all'unità percentuale.

I flussi di traffico risultano su questa tratta i più intensi arrivando a superare i 5000 veicoli totali nelle 2 ore e mezza di punta mattutina.

Nelle ore pomeridiane i flussi registrati crescono notevolmente rispetto alla mattina e hanno un andamento anch'esso crescente nel pomeriggio sino a raggiungere una punta nell'intorno delle ore 18:00. In particolare il flusso medio orario nel pomeriggio tra le 16:30 e le 20:00 è pari a circa 2220 veicoli/ora con una punta di 2760 veicoli/ora per una durata dell'ordine dei 30 minuti (figura 7).

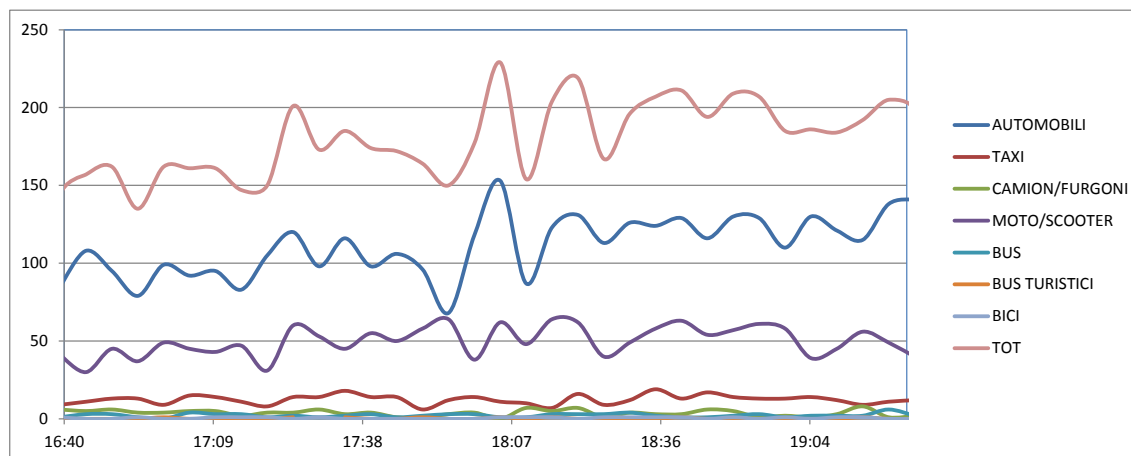


Figura 7 – Variabilità dei flussi di traffico sui 5 minuti registrati nei monitoraggi pomeridiani

1.2.5 I flussi da Via dei Fori Imperiali verso la Stazione Termini

I flussi che, gravando su Largo Corrado Ricci, sono indirizzati verso la Stazione Termini sono di entità piuttosto contenuta e con modesto sbilanciamento tra le ore antimeridiane, in cui i flussi risultano inferiori, e le ore pomeridiane, in cui si registra un incremento medio dei flussi dell'ordine del 15-20%. Ciò potrebbe essere dovuto anche alla presenza di una alternativa di tragitto per raggiungere la Stazione Termini, quale Via delle C. Battisti - Via del Quirinale, percorribile da Piazza Venezia.

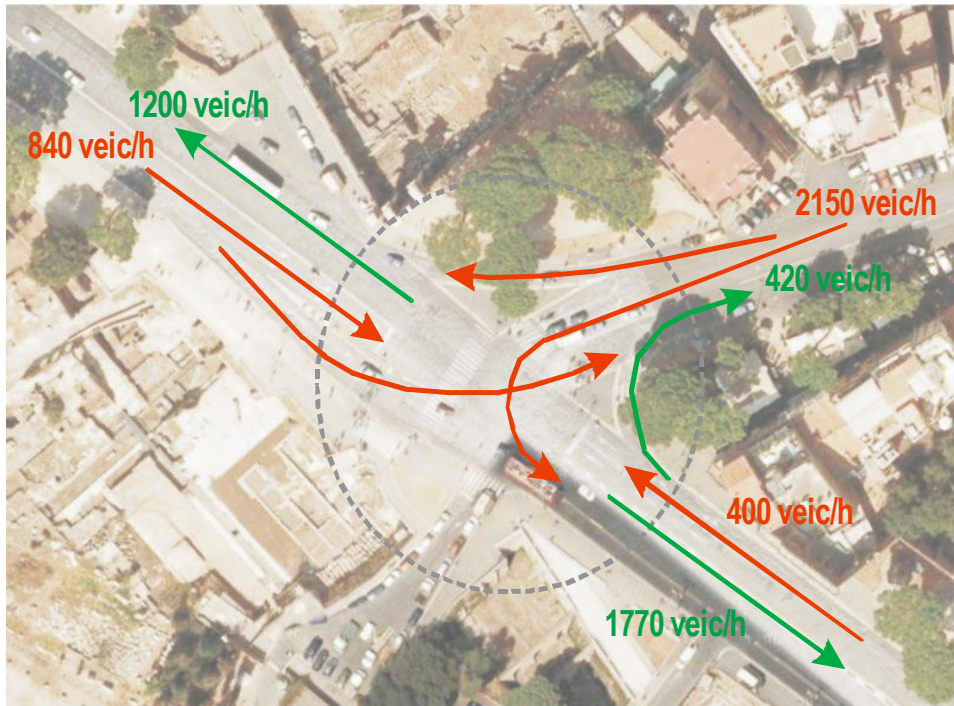
Più specificamente la mattina i flussi verso la Stazione Termini sono nell'ordine dei 420 veicoli/ora, poco variabili nell'arco di tempo tra le 09:00 e le 11:30. Nel pomeriggio i flussi crescono a circa 530 veicoli/ora tra le 16:30 e le 20:00 con andamento temporale anche qui poco variabile.

1.3 Elementi di criticità

Da questa prima analisi dei flussi è possibile fare una stima preliminare sull'equilibrio del nodo di Largo Corrado Ricci, che comunque dovrà essere verificato sulla base di ulteriori monitoraggi a campione da effettuare a completamento del monitoraggio effettuato.

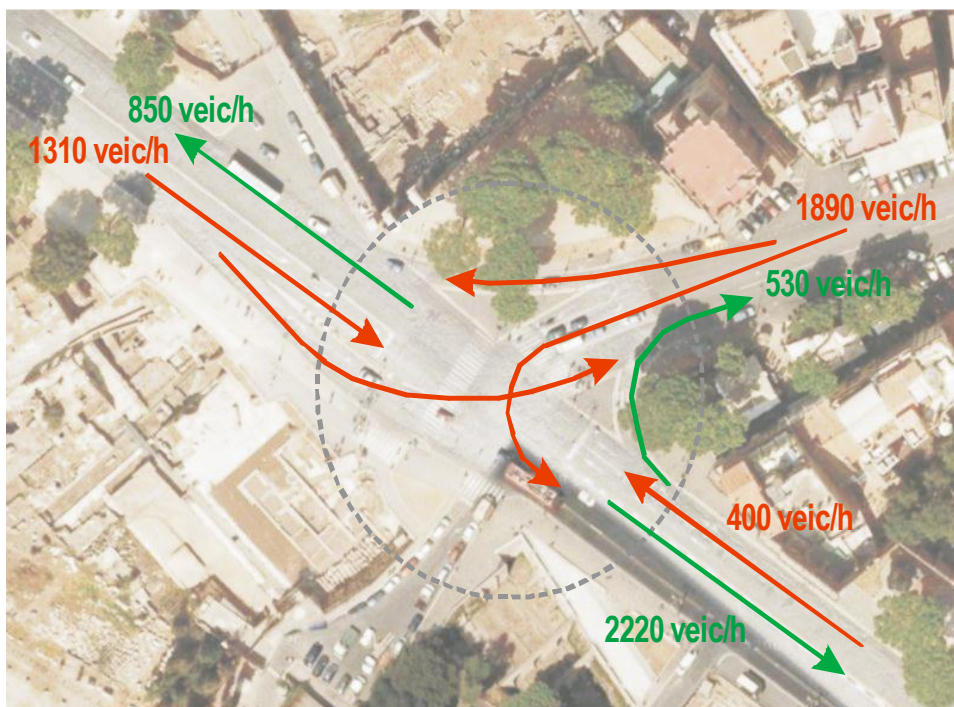
Tale equilibrio, per ciò che riguarda le ore mattutine, mette in evidenza un flusso in ingresso al nodo molto elevato (stimato 3400 veicoli/ora) che si ripartisce in quota significativa nella tratta più carica da Largo Corrado Ricci verso il Colosseo (1770 veicoli/ora) e in minor misura verso Piazza Venezia (stimati 1200 veicoli/ora).

Nelle ore del pomeriggio il nodo è caricato in misura diversa ed in particolare cresce in modo considerevole il flusso di provenienza da Piazza Venezia e si riduce quello proveniente da Via Cavour (stimato 1890 veicoli/ora). La tratta più carica resta quella da Largo Corrado Ricci verso il Colosseo con un flusso superiore ai 2220 veicoli/ora. Complessivamente il flusso in ingresso al nodo è molto elevato (stimato 3600 veicoli/ora).



Circa 3400 veic/h gravano sull'intersezione di Largo Corrado Ricci

Figura 8 – Equilibrio al nodo di Largo Corrado Ricci (antimeridiano)



Circa 3600 veic/h gravano sull'intersezione di Largo Corrado Ricci

Figura 9 – Equilibrio al nodo di Largo Corrado Ricci (pomeridiano)

La tratta quindi costantemente più carica è quella che da Largo Corrado Ricci va in direzione del Colosseo distribuendo quindi i flussi su Via Labicana e su Via di San Gregorio verso significativi bacini di influenza della mobilità.

Scendendo di scala non trascurabili sono le modalità di funzionamento e gestione dell'intersezione semaforizzata di Largo Corrado Ricci, che probabilmente hanno margine di ottimizzazione sia rispetto alla situazione attuale sia in vista di eventuali azioni di regolamentazione della circolazione.

Pur se maggiormente contenuti i flussi non sono trascurabili le problematiche relative alla tratta Largo Corrado Ricci – Piazza Venezia in ambo le direzioni di marcia. Ad un'analisi più accurata, relativa alla ripartizione dei flussi per tipi di veicoli è interessante notare, in prospettiva di eventuali interventi di pedonalizzazione o riduzione dei flussi stessi, che una quota parte assolutamente rilevante e talvolta prevalente è costituita dalla mobilità su due ruote. Nell'ipotesi ragionevolmente accettabile che tale modalità risulti assai più elastica e disponibile a variazioni di itinerario, peraltro con ridotta incidenza sulle condizioni di circolazione generali del sistema, è immaginabile la possibilità di approfondire soluzioni di interesse circoscritte a tale tratta.

2. Sulla possibilità di pedonalizzare Via dei Fori Imperiali

2.1 Le tratte

Tratta Colosseo – Largo Corrado Ricci

Considerata la funzione precipua della tratta dedicata al trasporto pubblico su corsia preferenziale, un eventuale intervento di riduzione o limitazione dei flussi, se opportuno, deve ovviamente essere inquadrato in una revisione del trasporto pubblico. Peraltro considerata la nuova fermata della linea metropolitana C, tale revisione e ristrutturazione del trasporto pubblico di superficie è senz'altro auspicabile nel medio e lungo periodo in funzione delle mutate condizioni più generali di offerta di trasporto pubblico locale.

Tratta Largo Corrado Ricci – Piazza Venezia

E' possibile pensare su questa tratta ad un intervento di pedonalizzazione in considerazione dei flussi di traffico e della loro composizione. L'elevata percentuale di mezzi su due ruote (45%) consente di ipotizzare un reindirizzamento di questi flussi su itinerari alternativi; il flusso di autoveicoli privati si riduce circa a 400 veicoli/ora, un numero che consente di ipotizzare anche per questi un possibile itinerario alternativo, che ovviamente, nel caso degli autoveicoli, dovrà essere accuratamente valutato. Laddove si riesca anche a ridurre ulteriormente e significativamente tali numeri, a fronte di un potenziamento del trasporto pubblico, si può ritenere assolutamente sostenibile un intervento programmato e progressivo di pedonalizzazione delle tratta.

Tratta Piazza Venezia – Largo Corrado Ricci

Per questa tratta vale sostanzialmente quanto detto per la precedente. Esistono anche qui, considerati i flussi e la loro composizione, ragionevoli possibilità di pedonalizzare parzialmente e progressivamente la tratta.

Tratta Largo Corrado Ricci Colosseo

Questa tratta rappresenta la maggiore criticità, benché debbano essere approfondite le potenzialità di itinerario alternativo offerto da Via Merulana da una parte e da un'ulteriore viabilità di drenaggio che circoscriva il Centro storico dall'altra. Si ritiene che, per evidenti ragioni di vicinanza con il Colosseo, un forte intervento di pedonalizzazione su questa tratta sia indispensabile e assolutamente auspicabile, quanto debba essere preceduto nel breve termine da una progressiva riduzione dei flussi attraverso iniziative di ampliamento della Zona a Traffico Limitato o ulteriori azioni di limitazione della circolazione e un simultaneo miglioramento qualitativo e quantitativo del trasporto pubblico.

2.2 Gli orari

Al momento, sulla base dei dati di monitoraggio, non si evidenziano, nell'ambito dei periodi antimeridiani o pomeridiani, variazioni temporali dei flussi tali da giustificare interventi limitati nel tempo motivati da eventuali maggiori elasticità o vulnerabilità del sistema in periodi orari limitati. E' piuttosto evidente un flusso su tutte le tratte indicate di Via dei Fori Imperiali sensibilmente più contenuto nelle ore antimeridiane rispetto a quelle pomeridiane, ragionevolmente questo risulta dovuto anche alla chiusura della ZTL.

2.3 Azioni di governo del traffico e riduzione della domanda di mobilità privata

E' indispensabile a nostro avviso porre in essere una forte attività finalizzata alla riduzione della mobilità privata e a un reindirizzamento dei flussi su due ruote. Ciò consentirebbe di ridurre significativamente i flussi e quindi consentire interventi sostenibili anche con riferimento a profili sociali e di compatibilità urbana. A questo va simultaneamente affiancato un processo rapido di ristrutturazione delle linee di trasporto pubblico con miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta disponibile.

3. Strategie di intervento

3.1 Breve termine

A breve termine, considerati gli esiti del monitoraggio, si può ritenere sostenibile una serie di azioni da intendere come prima fase funzionale dell'intervento più generale e complesso di pedonalizzazione completa. Tali azioni avranno comunque un loro valore intrinseco, autonomo e indipendente dall'implementazione dei successivi interventi di medio e lungo termine. Nel contempo avranno il duplice vantaggio di semplificare le fasi successive avendo attivato meccanismi virtuosi di riduzione e contenimento dei flussi di traffico residui e di identificare in corso d'opera le più opportune ed ottime scelte di progetto susseguenti.

Più nello specifico le azioni proposte di cui si è effettuata una analisi di prefattibilità sulla base del monitoraggio effettuato e che comunque necessiteranno a sostegno di un'ampia e adeguata campagna informativa possono essere riassunte nelle seguenti:

- pedonalizzazione totale di Via dei Fori Imperiali estesa al sabato, unitamente alla domenica,
- pedonalizzazione della tratta Piazza Venezia – Largo Corrado Ricci, in ambo le direzioni, dalle ore 10:00 alle ore 14:00, con l'esclusione del trasporto pubblico, che transiterà a velocità massima pari a 30 km/h su corsia dedicata adeguatamente individuata da apposita segnaletica orizzontale,
- valutare e provvedere all'estensione della Zona a Traffico Limitato lungo Via Cavour, da Largo Corrado Ricci sino a Santa Maria Maggiore, in ambo i sensi di marcia, con l'obiettivo di ridurre in misura considerevole i flussi maggiormente critici che, dal monitoraggio, provengono da Via Cavour e si dirigono su Via dei Fori Imperiali in direzione Colosseo (Via Labicana o Via di San Gregorio).

L'orizzonte temporale di riferimento può ragionevolmente essere quello di 60-90 giorni.

3.1.1 Sostenibilità degli interventi prevedibili a breve termine

Fermo restando che una qualunque valutazione di sostenibilità debba essere preceduta da una fase analitica maggiormente dettagliata di monitoraggio e valutazione dei flussi di traffico, che comunque, a nostro avviso, risultano piuttosto stabili e sufficientemente descritti dalle misure già effettuate, riteniamo di poter avanzare una verifica di sostenibilità preliminare degli interventi sin da ora, al fine di dimostrarne la praticabilità reale e la credibilità intrinseca.

Per quanto concerne la pedonalizzazione nella giornata di sabato, si ritiene tale intervento assolutamente sostenibile a fronte di modesti disagi che potranno essere facilmente assorbiti dalle viabilità contermini. La generale riduzione dei flussi di traffico è chiaramente dovuta alla chiusura delle scuole e al minore carico indotto dalla chiusura della maggior parte delle attività ed uffici.

La seconda azione prevista riguarda la pedonalizzazione nell'orario 10:00 – 14:00 e la moderazione della velocità di esercizio. La chiusura della strada ai flussi di traffico sembra anche in questo caso assolutamente praticabile nei tempi brevi considerando che i flussi sono composti per una percentuale nell'ordine del 40% da veicoli su due ruote, per un 10% da veicoli commerciali e per una ulteriore modesta quota da trasporto pubblico locale. I primi costituiscono ragionevolmente una quota di traffico ad elevata elasticità e per la quale è possibile prevedere un reindirizzamento del flusso con impatto trascurabile sul contesto circolatorio. Più rilevante è la questione del trasporto commerciale, per questa quota di traffico si può immaginare una soluzione diversa ed in particolare la

concentrazione di tale esercizio nella fascia oraria precedente alla chiusura al traffico. Il trasporto pubblico dovrà invece trovare una compatibilità con la chiusura dell'esercizio al traffico privato attraverso una riorganizzazione della sezione stradale adeguatamente progettata e con idonea segnaletica di protezione. Pertanto i flussi reali che si ritiene debbano essere reindirizzati tra le 10:00 e le 14:00 risultano molto contenuti, sulla base del monitoraggio si può valutare che i veicoli privati coinvolti dal divieto di transito sarebbero 400 in un'ora in una direzione e 250 in un'ora nell'altra direzione. Tenendo presente però che tali flussi sono stati misurati in orari maggiormente critici (9:00-11:30) rispetto al periodo programmato di chiusura si può senz'altro ritenere che complessivamente tra le 10:00 e le 14:00 (su 4 ore e 2 direzioni di marcia) i flussi interessati dalla chiusura non superino complessivamente, ovvero nelle due direzioni, 2200 veicoli. Di questi si può stimare che una percentuale nell'ordine del 30% anticipi l'orario onde evitare la chiusura e un 10% cambi modalità di trasporto. Pertanto si ritiene che sul periodo delle 4 ore i flussi che graveranno su itinerari alternativi, che peraltro potranno essere individuati e suggeriti agli utenti, si riducono con ogni probabilità a 1300 veicoli, ovvero un flusso di 160 veicoli all'ora per direzione di marcia.

Con riferimento all'ampliamento della ZTL si suggerisce in questa fase di provvedere ad uno studio di fattibilità, ritenendo questa opzione assolutamente percorribile e di grande vantaggio per l'iniziativa di pedonalizzazione.

Ciò detto non sembrano esserci questioni tali da determinare incertezze sulla sostenibilità degli interventi, pur dovendo sottolineare l'importanza anche strategica di ogni approfondimento utile a contenere eventuali situazioni sottovalutate o sfuggite alla fase di monitoraggio che quindi, se del caso, dovrebbero essere efficacemente risolte.

3.2 Medio termine

A medio termine è assolutamente ragionevole, in considerazione degli attuali flussi di traffico che risultano dal monitoraggio effettuato, provvedere alla chiusura al traffico privato, quindi con esclusione del trasporto pubblico, per l'intera settimana e senza limitazione di orario dell'intero tratto Piazza Venezia – Largo Corrado Ricci nelle due direzioni di marcia.

Presupposti di tale operazione sono:

- la progressiva riduzione dei flussi indotta dagli interventi posti in essere a breve termine (punto 3.1),
- la definizione di una sezione stradale adeguatamente arredata per il trasporto pubblico e la mobilità ciclo-pedonale,
- il potenziamento quali-quantitativo e la ristrutturazione del trasporto pubblico.

L'orizzonte temporale che si ritiene traguardabile per la realizzazione di questo obiettivo è nell'ordine dei 8-12 mesi.

3.2.1 Sostenibilità degli interventi prevedibili a medio termine

La sostenibilità di questo intervento si fonda sul corretto monitoraggio della prima fase attuata a breve termine e sulla migliore calibrazione degli interventi anche in corso d'opera. Ad esempio potranno essere attuate le azioni di prolungamento della pedonalizzazione progressivamente per fasce orarie e contestualmente potrà essere migliorata la stessa architettura compositiva della sezione stradale, in modo da rendere maggiormente efficiente e di qualità l'offerta di trasporto pubblico e migliorare l'integrazione anche con la mobilità ciclabile (bike sharing in corrispondenza dello scambio con bus e metropolitana).

La sostenibilità delle azioni di medio periodo dipenderà anche fortemente dal successo delle azioni di breve termine e quindi dalla condivisione delle scelte o, come si direbbe meglio, dagli aspetti di governance nell'attuazione del piano di pedonalizzazione. Per questo si ritiene debba essere messo in campo un progetto e un sistema di gestione dell'attuazione del progetto che orienti le scelte, i modi e i tempi in relazione agli esiti del monitoraggio e di evoluzioni parallele di settori che hanno impatto sul contesto, si pensi ad esempio alla realizzazione e alla messa in esercizio della linea C della metropolitana, ad una auspicata ristrutturazione e riqualificazione del trasporto pubblico locale, all'implementazione di nuove offerte di mobilità o regole della circolazione.

3.3 Lungo termine

A lungo termine si ritiene possibile provvedere alla totale pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali nell'ambito anche di un più ampio programma di pedonalizzazione che, in accordo con le linee programmatiche già definite in sede di Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, consenta di dare continuità ad un'area che a partire dal cosiddetto "Tridente" raggiunga il Parco dell'Appia Antica.

L'orizzonte temporale che si ritiene ragionevolmente traguardabile per la realizzazione di questo obiettivo è nell'ordine dei 12-24 mesi. Ciò peraltro consentirebbe di rendere contestuali a tale intervento importanti programmi in ordine alla riqualificazione e restauro del Colosseo, come anche in riferimento ai programmi di realizzazione ed esercizio della nuova linea metropolitana C.

APPENDICE 1

Scenari di traffico – condizione attuale, di breve e medio termine

