



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Pedonalizzazioni a Roma: parole, parole, parole

Tutti gli interventi promessi, approvati... e mai realizzati nella Capitale

Dossier di Legambiente Lazio

Introduzione

Piazza delle Cinque Scole al Ghetto; piazza in Piscinula e piazza De Renzi a Trastevere; oppure piazza Cairoli, piazza S. Paolo alla Regola, piazza Trinità dei Pellegrini, piazza Monte di Pietà in zona Campo de' Fiori, ma anche Via dei Fori Imperiali, Via dei Cerchi o l'Appia Antica. Tutte strapiene di automobili. Per non parlare di piazze e strade nei quartieri meno centrali e della periferia. Di pedonalizzazioni a Roma si parla tanto, ma si fa proprio poco. E il Sindaco Alemanno, ha superato la metà del mandato senza sottrarsi alle chiacchiere. Ecco cosa emerge dal ricco dossier con il quale Legambiente festeggia a modo suo i trent'anni dalla parziale quanto fondamentale liberazione dalle auto dello spazio tra il Colosseo e l'Arco di Costantino, con il resoconto di numerosi sopralluoghi fotografici e soprattutto con tutti gli interventi promessi, approvati... e mai realizzati sulle pedonalizzazioni nella Capitale.

Era il 30 dicembre 1980 quando, a due anni dall'avvertimento del Sindaco Argan («O i monumenti o le automobili»), il Colosseo svelò la prima pedonalizzazione italiana, seguita l'anno dopo da Piazza Navona e Piazza di Spagna. **Oggi nella Capitale sono pedonali 396.195 metri quadri tra strade e piazze, e possono sembrare tanti ma in realtà sono solo lo 0,03% della superficie comunale.** Roma con 14 metri quadri per abitante di aree pedonalizzate si piazza al 62° posto in Italia, nella parte bassa della classifica nazionale che vede una media nelle diverse realtà urbane di 34 metri quadrati di zone interdette al traffico motorizzato ogni 100 abitanti. Resta insomma decisamente da fare.

Dal 1980 è passato molto tempo, ma Roma è cambiata troppo poco sul fronte degli spazi pedonali e le scelte promesse e approvate dal Consiglio comunale nel Piano Generale del Traffico (PGTU) del giugno 1999 sono rimaste spesso sulla carta. Eppure tutte le pedonalizzazioni realizzate dalle giunte Rutelli e Veltroni hanno rivelato luoghi magnifici della città, facendoli riscoprire ai romani e ai turisti. Tra i migliori esempi piazza del Popolo, piazza Capranica dietro al Pantheon e la meraviglia del Portico d'Ottavia al Ghetto, piuttosto che piazza dell'Orologio dietro corso Vittorio o piazza di Santa Cecilia e la nuova sistemazione di piazza San Cosimato (per la parte centrale) a Trastevere. Le grandi idee di collegamento lungo la Via Appia Antica, degli itinerari a Trastevere, dei Fori Imperiali, sono però rimaste lettera morta, rimandando sempre gli obiettivi per qualche



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

motivo, così come nelle aree semi-centrali e periferiche non si è visto quasi nulla rispetto alla moderazione del traffico.

Dall'insediamento della Giunta Alemanno, molto prodiga nel parlare di ipotesi e progetti, di interventi di pedonalizzazione non se ne sono più visti. L'isola pedonale che circonda il Colosseo è rimasta un'incompiuta, nonostante la Domenica sia una meravigliosa passeggiata a piedi proprio grazie all'insistenza di Legambiente. I pullman turistici scorrazzano tranquilli grazie ad un nuovo e più permissivo regolamento, la ZTL notturna ha perso due ore restituendo al caos il centro mentre quella diurna non si è né allargata di spazio né allungata di periodo come era invece previsto e la sosta tariffata scontata ha riaperto le maglie alle automobili anche nelle aree più pregiate della città. Il progetto per il Tridente è di là da venire, con una pedonalizzazione parziale spostata al 2013 e legata a ben 2.600 posti auto di nuovi assurdi parcheggi soprattutto a rotazione, mentre per l'area archeologica centrale il ragionamento è appena avviato.

Dodici tra le più belle piazze del centro storico di Roma che dovevano essere pedonalizzate secondo il PGTU sono invece tutt'oggi invase e soffocate dalle automobili, senza che nessuno degli amministratori se ne accorga, sia nel rione Trastevere (piazza in Piscinula, piazza Tavani Arquati, piazza De Renzi, piazza S. Giovanni Malva), sia sulla direttrice Portico d'Ottavia - Via dei Giubbonari (piazza Costaguti, piazza Cairoli, V. S. Maria in Monticelli, piazza S. Paolo alla Regola, piazza Trinità dei Pellegrini, piazza Monte di Pietà), le macchine e gli scooter occupano completamente le piazze e i marciapiedi.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Gli itinerari pedonali nel centro storico: Trastevere

Il Piano Generale del Traffico vigente, per gli “itinerari nel centro storico” era molto chiaro e nel capitolo “strade piazze ed itinerari pedonali” prevedeva: “*La determinazione all'interno del PUT della rete degli spazi pedonali nel Centro storico appare, pertanto elemento di grande importanza.(...) Esempi di ulteriore sviluppo a breve della rete degli itinerari pedonali sono quelli sulle direttrici caratterizzanti il rione **Trastevere**, quali: Via della Scala, Via della Lungaretta, piazza in Piscinula, via in Piscinula, Via dei Vascellari, piazza S. Cecilia e le connessioni (...) alla direttrice **Portico d'Ottavia - Via dei Giubbonari**”.*

Come dimostrano altrettanto chiaramente le foto scattate in questi giorni dai volontari di Legambiente, dopo dieci anni i due splendidi itinerari non solo non sono pedonalizzati, ma anzi percorrerli è un vero e proprio slalom tra le automobili parcheggiate ovunque.

NON FATTO

A partire dal promesso **itinerario Trastevere**, le piazza sono tutte un programma: **piazza in Piscinula straborda di automobili con tanto di doppia fila e parcheggiatore abusivo**. La stessa **Piazza di S. Cecilia**, l'unica pedonalizzata, è comunque assediata dalle macchine e dal carico e scarico delle merci.



Foto 1: piazza in Piscinula



Foto 2: piazza di S. Cecilia



**LEGAMBIENTE
LAZIO**



Foto 3: piazza Tavani Arquati



Foto 4: piazza De' Renzi

NON FATTO

Dall'altro lato del Viale, passando per la mitica via della Lungaretta, anch'essa affogata tra macchine e scooter come anche piazza del Drago, si sbucca in **piazza piazza Giuditta Tavani Arquati**, l'ingresso al cuore di Trastevere oppresso da decine e decine di inutili automobili parcheggiate. A piazza De' Renzi le bellissime magnolie sono accerchiate dalla ferraglia delle vetture private. Tre vasi ricolmi di rifiuti contendono alle auto un minuscolo pezzo di **piazza S. Giovanni Malva**.



Foto 5: piazza S. Giovanni Malva



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Gli itinerari pedonali nel centro storico: Portico d'Ottavia - Via dei Giubbonari

NON FATTO Anche dall'altra parte del Tevere sull'**Itinerario direttrice Portico d'Ottavia - Via dei Giubbonari**, la situazione non migliora: la pedonalizzazione di **piazza Costaguti, piazza Cairoli, V. S. Maria in Ponticelli, piazza S. Paolo alla Regola, piazza Trinità dei Pellegrini, piazza Monte di Pietà** non è mai stata avviata ed anche qui le macchine occupano completamente lo spazio delle piazze.



Foto 6: Piazza Cairoli



Foto 7: Piazza Monte di Pietà



Foto 8: piazza Trinità dei Pellegrini



Foto 9: piazza S. Paolo alla Regola



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

L'unico intervento effettuato in questa ultima zona ha riguardato la riqualificazione dell'area già pedonale di Via del Portico d'Ottavia, lasciando ancora in balia delle macchine una parte significativa della bellissima Piazza delle Cinque Scole, al Ghetto, nel cuore antico della città.



Foto 10: Piazza Cinque Scole (1)



Foto 11: Piazza Cinque Scole (2)

NON FATTO

La piazza occupa un'area che, in passato, il muro del Ghetto aveva diviso in due parti e il cui nome deriva dall'edificio, situato nell'antica piazza delle Scòle, che raccoglieva le cinque scuole ebraiche che vi funzionavano. Nella piazza sorge il palazzo Cenci-Bolognetti e davanti il palazzo si trova la fontana del Pianto. I residenti nell'autunno 2005 protestarono a gran voce contro la piazza “parcheggio di interscambio” visto che dicevano “tutti coloro che vogliono andare in centro, di giorno o di notte entra dal lungotevere o dalle traverse di via Arenula, di giorno o di notte, e parcheggia in doppia, tripla o quarta fila”. Raccolte firme per denunciare i mancati interventi di riqualificazione, il parcheggio selvaggio, la pavimentazione pericolosamente sconnessa, la sporcizia e chiedere anche per questa parte del Ghetto **l'inserimento nella Ztl diurna e notturna, con tanto di varco elettronico**, e strutture di dissuasione della sosta e per la sicurezza con la la pavimentazione uniformata. Il Campidoglio rispose con un cambiamento dei sensi unici e una barriera sul lungotevere portò ad un mezzo successo, ma come possiamo vedere dalle foto (1 e 2), le macchine fanno da sfondo alla piazza e alla caratteristica fontana, togliendole ancora gran parte della bellezza.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**



Foto 12: Piazza Costaguti



Foto 13: Piazza SS. Apostoli

La situazione non migliora nella vicina **Piazza Costaguti**, e nemmeno a **Piazza SS. Apostoli** che da dieci anni aspetta di essere liberata dalle macchine.

Gli itinerari pedonali nel centro storico: il Tridente

Miglior sorte avrebbe avuto dopo lunga diatriba, **piazza del Parlamento**, dove finalmente è stato eliminato il parcheggio dei parlamentari, ma di controlli non ce ne sono: in un giorno di scarsa attività parlamentare, martedì 7 dicembre 2010, si vedono decine di macchine in sosta vietata, parcheggiate alla fermata dell'autobus, doppia fila e auto blu parcheggiate sui marciapiedi.

SENZA CONTROLLI



Foto 14: piazza del Parlamento (1)



Foto 15: piazza del Parlamento (2)



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

RINVIATO AL 2013

Questa è l'area che si apre sul Tridente, luogo più volte promesso a pedonalizzazioni, ma anche in questo caso, ad oggi, le auto scorrazzano e parcheggiano ancora piuttosto tranquille. Qualche intervento di limitazione del traffico fu vinto proprio grazie alle battaglie di Legambiente a **Via Condotti e poi a Via Vittoria**, ma la pedonalizzazione che doveva avvenire in seguito alla costruzione del parcheggio del Pincio, ora cancellato, dovrà aspettare il 2013 secondo il Sindaco Alemanno. Infatti l'Amministrazione prevede due fasi di attuazione dell'intervento: a breve divieto alle auto solo per una parte di Via del Corso (già vietata per due terzi) e per una parte della viabilità minore trasversale, mentre la pedonalizzazione di Via Ripetta avverrà tra il 2012 e 2013 quando a via del Babuino scatterà il divieto di sosta (che già per due volte è stato previsto con tanto di enormi vasi posizionati sulla strada per dissuadere dal parcheggio). La fase due per via di Ripetta sarebbe legata al completamento dei lavori di ampliamento del parcheggio di Villa Borghese e alla realizzazione di 300 posti auto nella zona dell'Ara Pacis; quest'ultimo intervento, assieme alla realizzazione dei nuovi parcheggi a Lgt Arnaldo da Brescia, a Lgt Mellini, alla Passeggiata di Ripetta, a Piazza Cavour, a Piazza Umberto I e a Via Giulia, permetterebbe secondo il Comune di estendere la pedonalizzazione anche a Piazza Augusto Imperatore. Il progetto sempre nella seconda fase, prevede infine la pedonalizzazione di 15 strade laterali interne al Tridente fra le quali via Condotti e via Mario de' Fiori.

Il piano per la pedonalizzazione del Tridente in sostanza dipende da ben sette parcheggi, tutti interni alle Mura Aureliane, con nuovi posti auto, più posti per pullman e per motorini. Totale: 2.669 nuovi parcheggi. Parcheggi non riservati ai residenti o agli operatori commerciali e ai loro dipendenti, ma regalati in ampia misura alla sosta a rotazione, con l'idea errata che debba essere possibile arrivare dalla periferia o da chissà dove con la propria auto per fare shopping o altro, nel pieno centro storico di Roma. Una scelta diametralmente opposta a quella di tutte le altre città europee che puntano tutte a edifici e quartieri completamente pedonali, serviti da mezzi pubblici e mobilità alternativa in bici.

Per Legambiente la pedonalizzazione del Tridente è un obiettivo irrinunciabile, ma è insensata l'ipotesi di una corona di parcheggi per la sosta a rotazione. Bisogna verificare fino in fondo se la soluzione dell'allargamento del Galoppatoio è davvero utile per raggiungere lo scopo, se i residenti davvero potrebbero utilizzare facilmente questa alternativa, e se non si va incontro agli stessi problemi di natura ambientale o archeologica del Pincio. Allo stesso tempo va anche appurato se il progetto del più vicino parcheggio del Lgt Arnaldo Da Brescia possa dare un contributo alla soluzione del problema, una volta superati i sondaggi archeologici e risolti i problemi di conservazione dei platani. Nessuna apertura invece va data alla sosta a rotazione nelle aree centrali e semi-centrali. **Sparita dal progetto l'area del Parlamento e con essa le ipotesi di vedere 'auto blu' elettriche: "mi rivolgerò a tutte le istituzioni, andrò dai presidenti di Camera, Senato e del Consiglio ponendo il problema", aveva appena pochi mesi fa annunciato Alemanno.**



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Gli itinerari pedonali nel centro storico: Via dei Fori Imperiali

DA DECIDERE

Per via dei FORI IMPERIALI, (dal PGTU) “Tale limitazione (NDR: il prolungamento della ZTL da mettere in atto con l'avvio dei varchi elettronici) verrà accompagnata con la chiusura al traffico privato (auto e moto) di Via dei Fori Imperiali quale prima fase della chiusura completa di tale asse viario al momento della realizzazione della linea C”.

A trent'anni dalla prima pedonalizzazione e a dieci anni dall'approvazione del PGTU, il Colosseo ancora oggi rimane uno spartitraffico, pur con le auto un po' più lontane, e la magnifica Via dei Fori Imperiali una sorta di autostrada urbana con punte fino a 3.400 veicoli all'ora secondo i più recenti monitoraggi effettuati da Legambiente, soprattutto nel tratto tra Via Cavour e Via Labicana, dove non vige alcuna limitazione del traffico, per nessuno. Via dei Fori Imperiali doveva essere liberata dalle auto private già dal primo luglio 2001, invece ancora oggi, la chiusura al traffico è limitata alla domenica e l'Amministrazione sta ancora decidendo cosa fare. Nel frattempo il Colosseo si sbriciola a causa dell'aggressione delle polveri prodotte dal traffico e il restauro diventa sempre più urgente, cacciando via allo stesso tempo l'inquinamento dal monumento.

Per questo Legambiente Lazio, a seguito di una attenta analisi, ha recentemente presentato un piano in tre mosse per pedonalizzare il Colosseo. Per liberare il Colosseo dalle auto, prevede tappe precise da avviare in 60/90 giorni e concludere in 12/24 mesi, pensate sulla base di un attento monitoraggio dei flussi di traffico nell'area. Il piano, che Legambiente ha inviato al Comune e al MIBAC, prevede di pedonalizzare subito i Fori anche il sabato, nelle mattine dei giorni feriali tra piazza Venezia a largo Corrado Ricci, ampliando la ZTL sino a Santa Maria Maggiore lungo via Cavour; entro 8/12 mesi chiudere l'intero tratto piazza Venezia-largo Corrado Ricci al traffico privato per l'intera settimana; entro 12/24 mesi attuare la totale pedonalizzazione di via dei Fori Imperiali per dare continuità ad un'area che a partire dal “Tridente” raggiunga il Parco dell'Appia Antica.

Il caos del traffico circonda le millenarie mura del Colosseo ma l'aria inquinata entra persino all'interno del monumento, dove i visitatori respirano punte di 90,2 microgrammi per metro cubo di polveri sottili PM10, un forte inquinamento ben al di sopra del limite di legge. Lo rivelano alcune misure effettuate da Legambiente Lazio, durante la cerimonia ufficiale per l'inaugurazione dei nuovi spazi del monumento aperti al pubblico: sulla pedana in legno al livello base nel cuore dell'Anfiteatro le polveri sottili Pm10 erano 58,6 microgrammi per metro cubo (contro il limite di 50), mentre in un secondo caso sulla terrazza del terzo anello hanno raggiunto livelli da incrocio stradale, con 90,2 microgrammi per metro cubo.



LEGAMBIENTE LAZIO

Per elaborare una analisi di fattibilità della pedonalizzazione con solide basi scientifiche si è proceduto ad un **articolato monitoraggio dei flussi di traffico su via dei Fori Imperiali** che è stato effettuato in tre giornate feriali (29 novembre, 1 e 3 dicembre 2010) nel periodo antimeridiano dalle 8.30 alle 11.30 e in quello pomeridiano dalle 16.30 alle 19.30. I flussi sono stati rilevati simultaneamente in modo manuale dai volontari di Legambiente Lazio in alcune sezioni strategiche (largo Corrado Ricci, via Cavour e piazza Venezia), contando i veicoli transitati ogni 5 minuti suddivisi in sette tipologie: auto, taxi, camion/furgoni, moto/scooter, autobus, pullman turistici e biciclette. **Da una prima analisi dei flussi è stato possibile fare una stima sull'equilibrio del nodo di largo Corrado Ricci che, per quanto riguarda le ore mattutine, mette in evidenza un flusso in ingresso molto elevato fino a 3.400 veicoli/ora.** Un flusso che si ripartisce in quota significativa nella tratta più carica da largo Corrado Ricci verso il Colosseo, con 1.770 veicoli/ora, e in minor misura verso piazza Venezia, con 1.200 veicoli/ora. Nelle ore del pomeriggio, invece, il nodo è caricato in misura diversa: cresce il flusso di provenienza da piazza Venezia e si riduce quello da via Cavour, fino a 1.890 veicoli/ora. La tratta più carica resta in assoluto quella da largo Corrado Ricci verso il Colosseo, con un flusso superiore ai 2.220 veicoli/ora.

Il monitoraggio ha evidenziato anche che in media il 53% dei veicoli totali in transito nella tratta da largo Corrado Ricci verso il Colosseo -quella che, attualmente senza alcuna limitazione di traffico, porta smog e rumore a pochi metri dall'Anfiteatro Flavio- sono auto private, il 31% è costituito da moto e motorini, circa il 10% da mezzi adibiti al trasporto merci, il 4% sono taxi, circa il 2% autobus del trasporto pubblico, mentre biciclette e pullman turistici sono inferiori all'unità percentuale. **Un piano concreto e praticabile, da attuare subito.**

Gli itinerari pedonali nel centro storico: Via dei Cerchi

NON FATTO Lo stesso destino di mancata pedonalizzazione è toccato a Via dei Cerchi ancora aperta al traffico: più volte è stata annunciata la pedonalizzazione all'interno di molti progetti previsti ma ad oggi è tutto fermo *(dal PGTU approvato dal Consiglio Comunale di Roma il 28 Giugno 1999): "Tale limitazione (NDR: il prolungamento della ZTL) verrà accompagnata con la chiusura di Via dei cerchi e la tariffazione della sosta dell'area Aventino."*

Gli itinerari pedonali nel centro storico: la ZTL

NON FATTO (dal PGTU approvato dal Consiglio Comunale di Roma il 28 Giugno 1999) *"Zona a traffico limitato, tariffazione dell'accesso e zone a traffico pedonale privilegiato. Nell'ottica della massima tutela ambientale delle zone a maggior pregio storico ed artistico e non appena sarà operativo il controllo elettronico degli accessi, e in ogni caso dopo l'attuazione*



LEGAMBIENTE LAZIO

del potenziamento del servizio notturno progettato dall'ATAC, verrà prolungata la durata della ZTL. Tale limitazione verrà accompagnata con la limitazione dell'accesso alla ZTL anche per i titolari di permesso."

La ZTL avrebbe dovuto ampliarsi, sia nel perimetro che nella durata oraria, il potenziamento notturno dei mezzi pubblici è stato attuato, ma del resto si è persa traccia. Eppure l'introduzione della zona a traffico limitato nel centro storico ha permesso sicuramente di tutelare il patrimonio storico e archeologico della città, incentivare l'uso del trasporto pubblico per favorire la diminuzione dell'inquinamento atmosferico e acustico. Nel primo documento per l'aggiornamento del PGTU (2005) si evidenziava che "la "chiusura" del Centro Storico ai non autorizzati e l'introduzione dei varchi elettronici per il controllo degli accessi ha determinato, nell'area centrale, una generale riduzione del traffico veicolare nelle ore di vigenza (stimata intorno al 13%), una migliore fluidificazione della circolazione, una maggiore efficienza dei servizi di trasporto pubblico grazie all'aumento delle velocità commerciali, una sensibile riduzione delle emissioni inquinanti. Dal punto di vista trasportistico il beneficio più rilevante è, comunque, da relazionare alla riduzione del flusso veicolare in accesso nel periodo di vigenza della disciplina di limitazione del traffico. Nel 2009 la superficie complessiva in metri quadri totali comprensivi di fabbricati, di zone a traffico limitato aventi una durata superiore alle otto ore diurne al giorno (per tutti i giorni della settimana) e riguardante tutte le tipologie di autoveicoli è di 4.187.408mq.

Pedonalizzazioni e ZTL in periferia

NON FATTO

(dal PGTU approvato dal Consiglio Comunale di Roma il 28 Giugno 1999) "(...) la ristrutturazione del trasporto pubblico renderà necessaria la creazione di aree pedonalizzate e zone a traffico limitato anche nella periferia."

Dove sono finiti i Piani del traffico per tutti i Municipi? Da quanto risulta, anche se non c'è stato alcun coinvolgimento dei cittadini come era previsto, finora sono stati realizzati solo nel Municipio 13, nel Municipio 6 e in alcuni altri, ma risultano peraltro completamente inapplicati.