



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

A PARTIRE DA STRISCE BLU, ZTL NOTTE E CORDOLI PER LE PREFERENZIALI, NO AL FAR WEST DELL'IMMOBILITA' IN CITTA'

DOSSIER DI LEGAMBIENTE LAZIO: I NUMERI, LA SITUAZIONE, LE PROPOSTE

1. SENZA STRISCE BLU, PIU' CAOS IN CITTA'

Sono 95.653 i posti auto delimitati a Roma dalla fatidica "striscia blu", sparsi in una trentina di rioni e quartieri della città, da Borgo ai Parioli, dal Celio ai Lungotevere, da Prati al Trionfale. Una immensa opera di regolazione della sosta, tassello fondamentale delle politiche di limitazione del traffico privato in città, messa in discussione dopo la sentenza del TAR del Lazio, dalla decisione dell'Amministrazione comunale di sospendere le strisce blu in tutta la città, rivista poi con la nuova delibera comunale che ha ripristinato la tariffazione della sosta nei circa 22.000 posti del Municipio 1, istituendo una commissione che dovrà redigere il nuovo piano parcometri. E' da questo punto che **Legambiente Lazio è partita nel realizzare un dossier sulle strisce blu a Roma, andando alla ricerca dei numeri, analizzando la situazione attuale in città, raccogliendo alcune prime proposte sul tema.**

In assenza delle strisce blu, il rischio del "far west" dell'immobilità paventato qualche giorno fa dalla nostra associazione si sta realizzando: la situazione nella nostra città, già in preda al traffico quotidiano, sta decisamente peggiorando, secondo quanto abbiamo monitorato nelle mattinate di Martedì 10 Giugno e di Mercoledì 11 Giugno, in giorni "normali", al di là delle giornate speciali con visite di presidenti di Stati esteri o di vertici internazionali. Come di consueto, i volontari di Legambiente Lazio si sono mobilitati e, organizzati in quattro squadre con macchinetta digitale e taccuino, hanno monitorato e fotografato diverse zone della città, dal centro (ad eccezione del I Municipio dove la tariffazione è stata ripristinata) alla periferia, per verificare la situazione, lo stato del traffico, i cambiamenti avuti sul traffico e sull'utilizzo delle macchine, in seguito all'abolizione del pagamento della sosta in città.

Le zone che abbiamo analizzato sono le seguenti: **Municipio II:** Via Nomentana, Corso Trieste, **Municipio III:** San Lorenzo, Piazza Bologna, Università La Sapienza, Policlinico Umberto I; **Municipio IX,** Via Gallia, Via Magna Gregia; **Municipio XI,** Via Ostiense, Regione Lazio; **Municipio XVI,** Viale Trastevere; **Municipio XVII:** Viale Giulio Cesare, Via Dei Gracchi, Piazza Cavour, Ospedale Santo Spirito (L.re in Sassia).



LEGAMBIENTE LAZIO

Analizziamo la situazione strada per strada:

Municipio II

Senza strisce blu, in via Nomentana e lungo Corso Trieste non c'è nessuna disponibilità di parcheggio. In particolare su Via Nomentana le macchine sono parcheggiate anche in doppia fila un po' ovunque, ma anche a Corso Trieste non c'è rispetto per nessun tipo di segnaletica, passo carrabile o doppia fila.

Per questo nelle interviste realizzate, è pressante la richiesta degli abitanti della zona: vogliono che le strisce blu siano ripristinate in modo che tutti abbiano la possibilità di parcheggiare: “senza pagamento le persone lasciano la macchina in sosta per lungo tempo”.

Municipio III: San Lorenzo, Piazza Bologna, Università La Sapienza, Policlinico Umberto I.

Anche nel III Municipio la situazione è decisamente “disordinata”: siamo appena fuori dal perimetro della ZTL diurna, nell'area dell'Università, del Policlinico, della zona commerciale di San Lorenzo. Macchine in doppia fila, ovviamente, in tutte le strade che abbiamo preso in considerazione.

Municipio IX: Via Gallia, Via Magna Grecia

In entrambe le strade vi sono macchine che sostavano in seconda fila, il numero di macchine in sosta vietata su Via Gallia è più numerose rispetto a Via di Magna Grecia, questo dovuto al fatto che su quest'ultima dal suo inizio e fino a poco prima della metà della strada erano presenti i vigili urbani. Le persone, in particolare quelle abitanti vicino gli uffici hanno lamentato il fatto che gli impiegati al contrario di prima lasciano la macchina parcheggiata per tutto l'orario d'ufficio, cosa che non succedeva prima impedendo in questi modo alle altre persone di parcheggiare.

Municipio XI: Via Ostiense, Regione Lazio.

La situazione non è meno rosea nell'XI Municipio, anche qui i parcheggi sono stracolmi con macchine che sostano dovunque.

Come possiamo vedere, anziché togliere le strisce blu, nell'andare a rilevare le situazioni, si evidenziano nuove zone della città dove andrebbe decisamente introdotto il sistema della tariffazione: ad esempio, i parcheggi “liberi” situati nei pressi della Regione Lazio, sono pieni, e la pista ciclabile viene utilizzata come parcheggio per ciclomotori. Un fatto che vale per altri interi quartieri tra i quali ad esempio Boccea o Viale Marconi, con le loro enormi aree commerciali.



LEGAMBIENTE LAZIO

Municipio XVI, Viale Trastevere

Viale Trastevere, alle 20.00 di sera, il traffico è abbastanza scorrevole, anche qui vi è la presenza di macchine parcheggiate fuori dalle strisce e sui marciapiedi. La stessa situazione si può riscontrare nelle vie limitrofe. I cittadini residenti e lavoratori nella zona sono tutti a favore delle strisce blu, perché si riscontra meno confusione per le strade, e alcuni pensano che il pagamento dia l'opportunità al Comune di rifare il manto stradale.

Municipio XVII:

In viale **G. Cesare** (zona ex strisce blu) quello che si evince dalle foto è che **sono davvero molte le macchine parcheggiate sui marciapiedi**, al centro degli incroci e sotto i cartelli di divieto di sosta. La situazione si complica anche perché vi è la presenza del tribunale con pochi posti per i motocicli e macchine parcheggiate ovunque.

Su via **Dei Gracchi e Via Crescenzo** sembra che la condizione "migliori", ci sono solo alcune macchine in doppia fila. All'incrocio tra via Crescenzo e Via Adriana, ci sono macchine parcheggiate ovunque, nonostante quello sia un incrocio con semaforo.

La situazione peggiora a **Piazza Cavour**, ci sono macchine parcheggiate ovunque sia sotto a cartelli di divieto di sosta che di fermata, e sono molte le macchine parcheggiate in doppia fila. Ma la congestione non si ferma solo nella piazza perché **le auto in cerca di posti convergono nelle vie limitrofe creando anche blocchi del traffico, come sostengono anche i residenti e i lavoratori della zona.**

Sul "**Lungo Tevere in Sassia**" in mattinata intorno alle 10.30, il traffico è abbastanza regolare e non ci sono molte macchine parcheggiate nelle strisce blu, però come possiamo vedere dalla seconda foto, verso l'ora di pranzo la situazione peggiora, aumenta il traffico e le macchine sono parcheggiate anche fuori dalle strisce blu. Non bisogna tralasciare il fatto che siamo di fronte all'ospedale Santo Spirito e l'ingorgo del traffico provoca smog e rallentamenti anche ai mezzi di soccorso.

1A. "STRISCIA BLU", COME TI VORREI!

Oltre a fotografare la situazione, per l'occasione i volontari di Legambiente Lazio hanno anche intervistato un centinaio di cittadini "residenti" e "non residenti" che si trovavano nelle zone monitorate, chiedendo loro se avessero riscontrato un aumento del traffico e se la sosta a tariffazione andasse ripristinata. Il risultato è in parte ovvio, in parte sorprendente. Iniziamo dall'ovvio: **il 100% dei residenti nella zona intervistati è favorevole al ripristino delle strisce blu, anzi chiede che siano subito riattivati i parcometri.** La parte che può sorprendere di più arriva **considerando il totale degli intervistati, di cui solo il 25% sono residenti nella zona, visto che ben il 62% vogliono subito il ripristino delle strisce blu**, spiegando la richiesta con i motivi più svariati: "perché è più facile trovare parcheggio, visto che senza il pagamento il tempo di permanenza è maggiore"; "in questo modo la gente è spinta ad utilizzare maggiormente il servizio pubblico riducendo l'inquinamento e il caos del traffico"; o ancora "il pagamento dà l'opportunità al Comune di rifare il manto stradale". **Un fatto eclatante, per una politica che viene spesso**



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

giudicata “impopolare”, ma che in realtà evidentemente è percepita in modo un po’ diverso da una larga parte di cittadini, che ne apprezzano le conseguenze positive per il traffico, la mobilità, lo smog. E d’altronde, sempre sul campione totale ben il 50% degli intervistati ritiene che il traffico sia aumentato di parecchio, proprio dopo l’eliminazione della sosta tariffata.

1B. “STRISCE BLU”: TUTTI I NUMERI DELLA SOSTA TARIFFATA

Alla fine del 2007 i posti auto tariffati a Roma erano 95.653 (di cui 9.864 a tariffa ridotta perché presso gli ospedali o di prossimità), a cui si aggiungevano 27.113 posti gratuiti per le moto, 4.017 gratuiti per disabili, 1.188 riservati al carico o scarico merci. Rispetto a fine 2006, si registrava un notevole incremento pari a 13.000 posti tariffati (+16%). I parcometri attivi erano 2.616, e gli ausiliari impiegati 250, con 516.741 verbali emessi nel corso dell’anno. Prima della sospensione, proseguendo nell’obiettivo di arrivare a coprire tutti i quartieri all’interno dell’anello ferroviario, fino a 150.000 posti tariffati, l’area tariffata era stata ulteriormente estesa ai quartieri **Trionfale, Parioli, Appio-Latino e Tuscolano**, nonché ad alcune strade del rione **Monti**.

Tab. 1 I numeri della sosta a Roma

Tipologia	Dati 2006	Dati 2007
Posti auto tariffati su strada	82.916	95.653
Posti auto tariffati su strada a tariffa ridotta (ospedali, ad esempio)	-	9.864
Posti moto	circa 23.000	27.113
Posti per carico/scarico	circa 1.000	1.188
Posti auto riservati ai diversamente abili	circa 3.400	4.017
Parcometri	2.142	2.616
Ausiliari del traffico ATAC	245	250
Verbali emessi da Ausiliari del traffico	circa 460.000	516.741

Elaborazione Legambiente Lazio su dati ATAC e “Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblico locali del Comune di Roma”.

Tab. 2 I posti auto nei quartieri /rioni di Roma

QUARTIERE/RIONE	STRADE	POSTI AUTO
Appio latino – Tuscolano	43	3.555
Aurelio	22	1.169
Borgo	34	630
Campitelli e Ripa	60	2.213
Campo Marzio	6	334
Castro Pretorio	45	1.771
Celio	13	730
Della Vittoria	119	7.249
Esquilino	76	4.196
Europa (Eur)	9	740
Flaminio	65	4.948
Ludovisi e Sallustiano	42	1.588
Lungotevere I e II	15	753
Monti	62	2.338
Nomentano	165	9.075
Ostiense	31	2.042
Parioli	114	2.394
Pinciano	41	1.480



LEGAMBIENTE LAZIO

Prati	75	5.301
Salario	36	1.627
San Saba	30	922
Testaccio	28	2.069
Tiburtino	60	3.528
Trastevere+ ZTL G	94	3.220
Trieste	225	15.270
Trionfale	45	2.448
ZTL (senza settore G)	41	1.326
Pinciano	41	1.480
TOTALE al 2006	1.596	82.916
Altri aggiunti nel corso del 2007 nei quartieri Appio Latino, Parioli, Trionfale, Tuscolano e alcune altre strade di Monti	-	12.737
TOTALE al 2007	-	95.653

Elaborazione Legambiente Lazio su dati ATAC e "Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblico locali del Comune di Roma".

L' "Agenzia per il controllo della qualità dei servizi del Comune di Roma", nel primo trimestre del 2007 ha controllato 334 località in cui era presente la sosta a tariffazione, di queste ha verificato, tra le altre cose, l'utilizzo e **regolarità del titolo di sosta**, oltre che **l'importo medio per ticket**. Nelle località verificate la sosta è consentita gratuitamente sia ai residenti/autorizzati del settore che espongono l'apposita vetrofanìa, sia a coloro che espongono in originale il permesso invalidi, mentre è tariffata per tutti gli altri mediante pagamento con moneta/tessera/Bancomat Fast Pay (con emissione di ticket), con titolo prepagato (voucher cartaceo "grattino" o scheda elettronica a scalare Europark), ovvero da ottobre 2006 anche, per i soli utenti registrati, con il servizio "Pagososta". **Ben l'87,6% degli automobilisti controllati risultava in regola con il pagamento del titolo di sosta, con un conseguente 12,4%, quindi, non in regola.** Per il campione relativo al trimestre esaminato, **l'importo medio pagato per la sosta è risultato essere di 3,06 € per il ticket e 3,00 € per il prepagato cartaceo ("grattino"), con un periodo medio di sosta che risulta essere quindi di 2-3 ore.**

1C. "STRISCE BLU", IN PUNTA DI DIRITTO

La regolamentazione della sosta deriva da un preciso articolo del codice della strada, l'articolo 7, lettera 7 e successivi commi 7, 8 e 9, che dicono testualmente: "Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: (...) f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo (...). E poi al comma 7: "I proventi dei parcheggi a pagamento (...) sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana. Al comma 8: "Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pub-



LEGAMBIENTE LAZIO

blici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.” E ancora al comma 9: “I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8.”

E' questo il quadro in cui si è inserita la sentenza del Tar del Lazio n. 5812/2008, sulla base di un ricorso presentato specificamente sull'istituzione di 1.032 posti auto tariffati su strada nell'area “Ostiense X-C. Il TAR ha scritto nella sentenza che “accoglie il ricorso, nei limiti indicati in motivazione; e, per l'effetto, annulla i provvedimenti impugnati (nдр delibera del Comune di Roma G.M. n. 104/2004 e delibera di GM n. 320/2002), salvi gli ulteriori provvedimenti dell'Amministrazione”. Un atto che evidenzia ovviamente un errore del tutto amministrativo, visto il lavoro che svolge il Tar (Tribunale Amministrativo) e precisamente che “La delibera non chiarisce la specifica ragione per la quale a zona è stata definita “di particolare rilevanza urbanistica”; limitandosi, a tal riguardo, a richiamare uno “studio” che non risulta allegato al provvedimento (e che pertanto non può essere considerato idoneo ad integrare una valida motivazione, neanche “per relationem”); in ogni caso tale “studio” non appare affidabile essendo stato realizzato, per espressa ammissione della stessa Amministrazione, proprio dalla società S.T.A. s.p.a., la quale non è un soggetto terzo (ed imparziale), avendo un evidente interesse alla realizzazione dei parcheggi a pagamento; in definitiva, non v'è traccia - agli atti di causa - di uno studio che dimostri, con dati obiettivi, come (ed in base a quale criterio) il numero dei parcheggi sia stato commisurato al fabbisogno effettivo; ed in che modo le esigenze dei residenti siano state considerate; pertanto, il provvedimento appare adottato in mancanza di una idonea istruttoria; conseguentemente, esso appare altresì sommariamente ed insufficientemente motivato”.

Questi sono i passi salienti della sentenza, in seguito alla quale, **il Sindaco di Roma Alemanno con un atto di indirizzo in un primo momento ha eliminato i circa 96.000 parcheggi a pagamento in tutte le zone di Roma, per poi approvare in Giunta una nuova delibera che ha reintrodotto le strisce blu nel centro storico e in tutto il confine del I Municipio** – lasciando il resto della città con i parcometri inattivi fino all'attuazione del nuovo piano. Restano invariati orari e tariffe: in alcuni punti si paga dalle 18 alle 23; in altri dalle 8 alle 3 di notte.

Con il nuovo provvedimento viene anche istituita una commissione che dovrà ridisegnare, entro il 31 luglio, l'intero sistema del parcheggio a tariffa in tutta Roma. La commissione, composta da tecnici del Dipartimento Mobilità e da esperti esterni (ingegneri e architetti), redigerà il nuovo piano parcometri in base alle linee programmatiche dettate dalla Giunta capitolina. La Commissione dovrà preoccuparsi di garantire l'equilibrio tra strisce blu e strisce bianche (sosta libera), creare adeguate aree di parcheggio gratuito nei pressi degli ospedali, aumentare i parcheggi per i motocicli e differenziare la tariffazione a seconda delle zone. Le decisioni della Commissione saranno rese note tra 45 giorni, il prossimo 31 luglio, e saranno prese in esame durante la prima Giunta che si riunirà dopo quella data.



LEGAMBIENTE LAZIO

Un tempo decisamente troppo lungo secondo Legambiente Lazio, che sta comportando un arretramento rispetto a comportamenti più “virtuosi” di mobilità, ridando fiato alla mobilità privata, con un aumento del traffico privato in tutta la città in particolare verso il centro storico, già evidente. Le strisce blu sono un tassello importante di una politica della mobilità che privilegia il trasporto pubblico per gli spostamenti in città, evitano la sosta selvaggia e garantiscono nelle zone residenziali il parcheggio ai residenti, tendendo anche a ridurre l'inquinamento urbano sia atmosferico che acustico.

1D. GLI SPOSTAMENTI IN CITTA'

Sono interessanti i dati tratti dal PROIMO, Programma Integrato della Mobilità, del Comune di Roma, alla base della scelta che ha portato tra l'altro alle “strisce blu”. **Nell'ora di punta del mattino, si evidenzia che ben 169.000 spostamenti sarebbero diretti verso la cintura ottocentesca della città, il 31,8% del totale di 531.000 spostamenti intra-comunali: questo significa che circa un terzo degli sposta urbani nell'ora di punta si dirigono verso l'area centrale della città.** Un fatto che, evidentemente, va scoraggiato, puntando su politiche di limitazione del traffico privato, tra cui la tariffazione della sosta, e di potenziamento di quello pubblico. In particolare, dei 169.000 spostamenti, **65.000 sono effettuati in automobile (38%), 29.000 in moto (18%), 69.000 con il mezzo pubblico (41%) e 6.000 a piedi (3%).** Con le azioni di limitazione del traffico privato e potenziamento di quello pubblico contenute nel PROIMO, **l'obiettivo del progetto di sistema era quello di ridurre gli spostamenti in automobile a 35.000 (21%), puntando a 103.000 utenti del mezzo pubblico. Un obiettivo che deve diventare realtà.**

Tab. 3. Confronto tra la ripartizione modale dell'ora di punta del mattino relativa al progetto PROIMO e quella relativa alla situazione attuale. Spostamenti aventi direzione nella Cintura Ottocentesca.

Spostamenti con direzione Cintura Ottocentesca	Attuale		Progetto PROIMO	
Auto	65.000	38%	35.000	21%
Moto	29.000	18%	25.000	15%
Mezzi pubblici	69.000	41%	103.000	61%
A piedi	6.000	3%	6.000	3%

Elaborazione Legambiente Lazio su dati Comune di Roma.

1E. STRISCE BLU, PRIME PROPOSTE DI LEGAMBIENTE LAZIO

E' il principio della limitazione del traffico privato a favore di quello pubblico che non può essere messo in discussione, a nostro avviso. Per questo, prima di affrontare sterili discussioni su come rivedere le strisce blu in città, va recuperato quanto previsto da strumenti di pianificazione della mobilità come il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato nel 1999: è da questo importante strumento che nasce l'idea del “modello di città a fasce”, definendo l'organizzazione della sosta in città a seconda delle caratteristiche della fascia di appartenenza. Le fasce evidenziate allora, sulle quali è utile certamente apportare innovazioni rispetto ai dati attualizzati degli spostamenti in città, erano quella “storica” (la prima), quella “anulare” sostanzialmente dell'anello ferroviario (la seconda), quella tra l'anello ferroviario e la Togliatti-Torvecchia-Bravetta (la terza) e quella compresa tra la terza e il GRA (la quarta).



LEGAMBIENTE LAZIO

Nel caso indicato, nella prima fascia (ZTL) la sosta è impedita di fatto dal provvedimento di limitazione del traffico, mentre negli altri orari è consentita solo in particolari aree; nella fascia appena più esterna, la tariffazione della sosta è estensiva, con livelli di tariffa differenziati a seconda delle caratteristiche della domanda di accessibilità e dell'offerta sia di spazio che di servizio di trasporto pubblico; nella terza fascia, esterna, della città, la tariffazione può essere usata sulla viabilità principale o in corrispondenza delle situazioni di particolare criticità; nella quarta fascia si prevede principalmente la realizzazione di parcheggi di scambio.

I principi ispiratori del provvedimento di tariffazione della sosta devono rimanere quelli sottesi a questa politica della mobilità, con l'obiettivo di “moltiplicare”, attraverso l'aumento della “rotazione”, le scarse aree disponibili di parcheggio a raso, a scapito delle lunghe soste dei non residenti. Per la determinazione della tariffa invece, si dovrà tenere conto che questa dovrà crescere sia con l'aumentare dell'indice di congestione della zona (cioè con il livello della domanda di sosta), sia con l'aumentare dell'accessibilità dell'area col mezzo pubblico.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

2. ZTL NOTTE, STOP AL CAOS

Insieme allo stop alle strisce blu, in queste settimane è tornato alla ribalta il tema della riduzione dell'orario della ZTL notturna nel centro storico (e forse anche a Trastevere e San Lorenzo, vista la recente equiparazione degli orari? Chissà!). Solita richiesta dei commercianti, da un lato, che in modo bizzarro e pretestuoso collegano un presunto “calo degli affari” alla ZTL, solita risposta decisamente negativa, dall'altra parte, dei residenti che vogliono vedere tutelate quelle aree. Una discussione in cui **Legambiente Lazio si inserisce con nuovi dati, monitorando l'inquinamento acustico in quelle aree in un giorno senza ZTL notturna, un “tranquillo” Mercoledì sera, verificando la situazione nelle strade all'interno delle ZTL del centro storico, di Trastevere e di San Lorenzo rilevando anche lo stato del traffico.**

2A. I VALORI MISURATI¹

Ed è subito caos! In tutte le località il rumore supera i limiti stabiliti dalla normativa, superando addirittura i 60dB, previsti nelle ore notturne nelle aree industriali. Vediamo la situazione nel dettaglio: il valore più alto è stato rilevato a Largo di Torre Argentina alle 22.10, dove sono stati raggiunti 81,5 dB(A), superando di ben 36,5 dB(A) il limite di 50 dB(A) stabilito dalla normativa per le aree prevalentemente residenziali; nell'orario in cui è stata effettuata la misurazione il traffico non era intenso. Alle ore 20.00, a Piazza G. Belli incrocio V.le Trastevere, con un traffico medio sono stati raggiunti 80,8 dB, superando di ben 35,8 dB il limite. Effettuando la misurazione in condizioni di traffico medio, anche se in orari diversi, a Viale Trastevere, Piazza Venezia e via del Corso rileviamo il valore di 74 dB, superando in questo caso di 29 dB il limite. Su Corso Vittorio Emanuele II, alle 21.35, con un traffico scorrevole il rumore è pari a 72 dB, e la presenza di persone è superiore ad un centinaio. Consideriamo adesso le misurazioni effettuate intorno alle 22.00, nei luoghi in cui le macchine non transitano e frequentati da moltissime persone, Via dei Balluari, Piazza Navona e Via Tor Millina, in media in questi tre luoghi il valore misurato è pari a 64,8 dB, decisamente inferiore rispetto alle zone in cui transitano le macchine. Possiamo dire in questa situazione il rumore è dovuto quasi esclusivamente alle persone che si trovano lì, infatti una conversazione normale raggiunge i 60dB. Infatti la stessa situazione è stata riscontrata nel quartiere San Lorenzo, dove i valori misurati alle 23.15 raggiungono in media i 64,6 dB, in presenza di molte persone. I rilevamenti effettuati dimostrano, ancora una volta, che l'inquinamento acustico è davvero dovuto soprattutto al traffico cittadino.

¹ Il rumore è stato misurato con un fonometro standard precedentemente tarato. I livelli di rumore riscontrati sono stati misurati secondo una curva di ponderazione, curva A, che tiene conto della sensibilità dell'udito in funzione della frequenza e come livello medio in un dato intervallo di tempo. Tali livelli vengono indicati con il simbolo L_{Aeq} (Livello Equivalente Continuo) che rappresenta un indice globale di valutazione degli effetti del rumore sia per quanto riguarda il danno che per quanto concerne il disturbo che esso arreca, e vengono misurati in dBA (decibel). I valori sono stati misurati in tutti i casi per un tempo standard di 5 minuti.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

**Tab. 4 Monitoraggio inquinamento acustico
nel centro storico, Trastevere e San Lorenzo.**

LUOGO	Ore	Media L _{Aeq} dBA	Traffico	Persone
P.zza G. Belli/ V.le Trastevere	20.00	80.8	Medio	Circa 50
Viale Trastevere	20.30	74.0	Medio	Circa 30
Piazza Trilussa	21.00	68.0	Medio	Circa 100
Campo dè Fiori	21.15	70	No	Tante
Via dei Baullari	21.25	64.0	No	Tante
Corso Vittorio Emanuele II	21.35	72.0	Poco	Tante
Piazza Navona	21.45	65.0	No	Tante
Via Tor Millina	22.00	65.5	No	Tante
Torre Argentina	22.10	81.5	Basso	Circa 50
P.zza Venezia	22.25	74.0	Medio	Circa 100
Via del Corso	22.40	74	Basso	Circa 100
Piazza delle Coppelle	22.45	54.4	No	Circa 30
San Lorenzo (piazza Immacolata)	23.15	68.8	No	Tante
Largo degli Osci	23.18	60.4	No	Circa 100

Dati ed elaborazione Legambiente Lazio

E' questo il contesto in cui non avrebbe, quindi, alcun senso ridurre l'orario della ZTL notturna, che andrebbe anzi esteso, impedendo anche di entrare nel centro storico parcheggiando ovunque in modo indecente, nella "finestra" libera tra le 18 (orario in cui termina la ZTL) e le 21 (orario in cui riprende), e soprattutto **allargando il provvedimento a tutti i giorni della settimana**.

Limiti di legge per il rumore (dBA).

I disturbi causati dall'inquinamento acustico

I **disturbi** causati dall'inquinamento acustico sono molteplici; il rumore a seconda dell'intensità e del tempo di esposizione, può provocare la riduzione delle capacità uditive e svariati effetti sul sistema nervoso centrale, sull'apparato cardiocircolatorio, sull'apparato respiratorio, sull'apparato gastroenterico, sulla funzione visiva. Nei bambini ad es. l'inquinamento acustico provoca un **aumento del 20% dei disturbi motori**, dalla **difficoltà di apprendimento** a quella del **linguaggio**, così come un aumento del **10% di disturbi psicologici** (dati Agenzia Sanità Pubblica Lazio).

Normativa

In Italia la normativa in corso (**Dpcm 14/11/1997**), ha individuato sei classi di aree con diverso utilizzo attribuendo a ciascuno di esse i limiti massimi di esposizione al rumore.

Classi di destinazione d'uso del territorio	Periodo di riferimento	
	diurno (6-22)	notturno (22-6)
I Aree particolarmente protette	50	40
II Aree prevalentemente residenziali	55	45
III Aree di tipo misto	60	50
IV Aree di intensa attività umana	65	55
V Aree prevalentemente industriali	70	60
VI Aree esclusivamente industriali	70	70

Valori espressi in DB(a) dei limiti di immissione per il Comune di Roma, che ha adottato la zonizzazione acustica secondo il DPCM 14/11/1997



LEGAMBIENTE LAZIO

Secondo uno **studio** svolto dalla *Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università la Sapienza di Roma* i livelli di 65/70 dBA a cui siamo quotidianamente costretti a sopportare in città, possono dar luogo a diversi disturbi significativi sul sistema nervoso, riducendo anche le capacità uditive. Ad es. il valore compreso tra **65/85 dBA** portano ad una diminuzione della vigilanza e dell'attenzione, riduzione del rendimento. Rumore che disturba e affatica, capace di provocare danno psichico e neurovegetativo e in alcuni casi danno uditivo. Da **70 dBA** in poi abbiamo tachicardia , palpitazioni, vasocostrizione periferica e aumento della pressione arteriosa , aumento del rischio di infarto e di altre malattie cardiocircolatorie.

Indichiamo su una tabella gli effetti sull'uomo:

Decibel	Effetti sull'uomo
0-35	Rumore che non arreca né danno né fastidio
35- 65	Rumore fastidioso e molesto che può disturbare il sonno
65- 85	Diminuzione della vigilanza e dell'attenzione, riduzione del rendimento. Rumore che disturba e affatica, capace di provocare danno psichico e neurovegetativo e in alcuni casi danno uditivo
Da 70	Tachicardia, palpitazioni, vasocostrizione periferica e aumento della pressione arteriosa, aumento del rischio di infarto e altre malattie circolatorie.
Da 80 - 85	Modificazione del tracciato elettroencefalografico
80 – 100	Diminuzione dell'acuità visiva e restringimento del campo visivo più marcato per il rosso. Se la permanenza in un ambiente molto rumoroso, come la discoteca, supera le 5 ore, insorge una difficoltà a riconoscere il rosso, ciò potrebbe spiegare ad esempio alcuni incidenti il sabato sera.
85-115	Rumore che produce danno psichico e neurovegetativo, che determina effetti speciali sull'organo dell'udito e che può indurre malattia psicosomatica
Da 90	Aumento della frequenza respiratoria
115- 130	Rumore pericoloso: prevalgono gli effetti specifici su quelli psichici e neurovegetativi
130	Rumore molto pericoloso impossibile da sopportare senza protezione.
Rumore continuo	Iperattività endocrina multipla che riguarda ipofisi, tiroide, surrene e gonadi; aumento della produzione di succhi gastrici crampi allo stomaco e crescita del pericolo di contrarre ulcera.

Valori in decibel per alcuni rumori

Aereo in fase di decollo	110 dB
Discoteca	100- 110 dB
Rumore di treno	90 dB
Strada a traffico intenso	75 dB
Conversazione normale	60 dB
Auto a bassa velocità	55 dB
Onde del mare	40 dB
Conversazione a basse voce	30 dB
Fruscio di foglie	10-20 dB



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

3. CORDOLI NON BORCHIE PER PROTEGGERE DAVVERO LE PREFERENZIALI

Un altro fondamentale tassello per il potenziamento del servizio pubblico sono le corsie preferenziali: con costi davvero ridotti permettono di garantire al trasporto tranviario e su gomma certezza dei tempi di passaggio, ma anche moltiplicazione del numero di corse. Due fatti fondamentali perché i cittadini scelgano il mezzo pubblico. Anche in questo caso, in nome della pure giusta sicurezza dei motociclisti, alla ribalta delle cronache è emersa l'ipotesi di eliminare i "cordoli", sostituendoli con "borchie". **Un esperimento in tal senso, lo vogliamo ricordare, c'è già stato, a Viale Marconi nel tratto da piazzale della Radio a Ponte Marconi, ed è stato del tutto fallimentare: le corsie venivano invase costantemente da auto non solo in marcia, ma addirittura in fermata o in sosta!**

Il problema, a nostro avviso, non è quindi quello di eliminare i già pochi "cordoli", ma semmai di individuare accorgimenti per evitare problemi di sicurezza alle due ruote: da un lato, utilizzando cordoli diversi, più piatti come già si sta facendo nel tratto di Viale Regina Margherita tra Via Nomentana e Via Salaria ad esempio, segnalandone meglio la presenza, inserendo borchie nei primi 50 metri della corsia preferenziale per facilitarne l'individuazione da parte degli utenti delle due ruote.

Le corsie preferenziali sono troppo poche a Roma, solo 103 km su una rete per i mezzi pubblici di 2.180 km, e fino a pochi mesi fa il 28% di esse non era nemmeno protetto da cordoli. E' stato anche grazie all'azione degli attivisti di Legambiente, che mano nella mano hanno ricreato un cordolo per delimitare la corsia preferenziale degli autobus nell'ambito della campagna "Preferiamo le preferenziali", che i cordoli mancanti sono arrivati lungo le preferenziali in città: è il caso di un tratto di Via Nomentana, così come di Corso Vittorio Emanuele.

Ora non c'è tempo da perdere, non si possono rimettere in discussione queste iniziative, che vanno anzi moltiplicate nel resto della città. Avere più corsie protette significa rendere più veloce ed efficiente il mezzo pubblico in città, qualità necessarie per rispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini, lavoratori, studenti... che necessitano di una alternativa concreta al mezzo privato. Un'iniziativa semplice e poco costosa che dà una grande risposta anche al problema dello smog, in termini strutturali.



LEGAMBIENTE LAZIO

4. IL CONTESTO: SMOG ALLE STELLE

Lo smog a Roma ha raggiunto anche quest'anno livelli emergenziali: sono ben 272 le occasioni di superamento dei limiti di legge registrate al 10 Giugno per le polveri sottili PM10 nelle dieci centraline della rete ARPA di monitoraggio della qualità dell'aria nel Comune di Roma, con tre centraline su dieci (quindi il 30% circa) che hanno già superato il limite dei fatidici 35 giorni che la legge consente per adeguarsi alle normative europee prima del sempre più vicino 2010. **Maglia nera ancora una volta alla centralina di Tiburtina con 43 giorni di sfioramento dei limiti, seguita dalla centralina di Corso Francia con 39 giorni e da quella di Largo Preneste con 35 giorni.**

Analizziamo di seguito la situazione delle PM10 nelle città di Roma dove sono presenti le centraline di monitoraggio, su dati Arpa Lazio aggiornati al 10 giugno 2008

Tab. 5 I dati dei giorni di superamento dei limiti di legge nella rete di monitoraggio ARPA nel Comune di Roma.

Centralina	PM 10 nel 2008 numero giorni superamento/anno	% giorni superamento nel 2008
Arenula	14	3.8%
Preneste	35	9.5%
Francia	39	10.7%
Magna Grecia	29	7.9%
Cinecittà	29	7.9%
Villa Ada	13	3.5%
Fermi	31	8.5%
Bufalotta	22	6.0%
Cipro	17	4.6%
Tiburtina	43	11.8%
Totale	272	74.5%

Elaborazione Legambiente Lazio su dati Arpa Lazio.

L'inquinamento atmosferico è **un noto fattore di rischio per la salute**, numerosi studi ed indagini epidemiologiche confermano i gravi effetti sulla salute causati dallo smog prodotto in massima parte dal traffico automobilistico. Gli inquinanti più importanti dell'aria sono: Biossido di zolfo (SO₂), Monossido di carbonio(CO); Ossidi di azoto(NOx); Idrocarburi; Ozono(O₃); Piombo(Pb); Polveri sottili. Un ruolo considerevole è rappresentato dall'inquinamento da **polveri fini**. Le polveri sottili, **meglio dette PM10**, sono il particolato atmosferico con un diametro uguale o inferiore a 10 micron, intendendo per particolato atmosferico tutte le particelle solide o liquide sospese nell'aria, esclusa l'acqua pura, di dimensioni microscopiche che respiriamo. Il PM10 e il PM 2,5 possono essere di origine naturale (ceneri vulcaniche, sabbie del deserto, aerosol marino) oppure di origine antropica, cioè causate dall'uomo. **E' ovvio che in città le fonti naturali sono minime rispetto a quelle artificiali. Le principali sorgenti antropiche sono legate all'uso dei combustibili fossili, cioè carbone e derivati del petrolio (gasolio, nafta e benzina). Il settore dei trasporti stradali è sicuramente quello che incide di più sulla qualità dell'aria cittadina: secondo uno studio del Ministero dell'Ambiente i veicoli a motore sono responsabili in media almeno del 70% del PM10 in città.**