



ROMA CAPITALE

Segretariato – Direzione Generale
U.O. Supporto Giunta e Assemblea Capitolina

Servizio Assemblea Capitolina

N. di Protocollo.....630A.....

Al Presidente della Commissione III
Al Presidente della Commissione IV
Al Presidente della Commissione VI
e, p.c.: Al Presidente dell'Assemblea Capitolina

Oggetto: Proposta n.102/2012. (di iniziativa popolare a firma di Avenali Cristiana ed altri)
Indirizzi al Sindaco ed alla Giunta per la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera Piazza del Colosseo, anche dal lato di Via Labicana e di Via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale. (Prot. n. 17381/2012)

Ai sensi dell'art. 54 del Regolamento del Consiglio Comunale, si trasmette, d'incarico del Presidente dell'Assemblea Capitolina, copia della proposta di deliberazione indicata in oggetto per l'espressione del parere di rispettiva competenza.

Si rappresenta che sulla proposta medesima è stato acquisito il parere reso dal Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti, dal Sovrintendente Capitolino dal Dirigente della U.O. Tutela degli Inquinamenti della Direzione Rifiuti, Risanamento e Tutela degli Inquinamenti del Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile, come da note allegate.

IL DIRIGENTE
Dott. Gianluca Viggiano



ROMA CAPITALE

BOZZA DI STAMPA

Protocollo RC n. 17381/12

Anno 2012
Ordine del giorno n. 45

102^a Proposta (di iniziativa popolare)

presentata da Avenali Cristiana ed altri concernente:

Indirizzi al Sindaco ed alla Giunta per la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera Piazza del Colosseo, anche dal lato di Via Labicana e di Via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale.

Premesso che l'area del Colosseo, dei Fori Imperiali, del Foro Romano e del Circo Massimo costituisce un patrimonio unico al mondo per la rilevanza storica, artistica, paesaggistica, monumentale;

Le condizioni di inquinamento diffuso della città, e in particolare dell'area centrale, dovute in modo significativo al traffico veicolare intenso, costituiscono un reale pericolo per la salute dei cittadini;

L'inquinamento atmosferico provoca inoltre gravi danni ai monumenti, tanto che numerosi studi scientifici hanno dimostrato come il deposito di particelle carboniose emesse dai veicoli, oltre a deturpare l'estetica di edifici e statue, possa determinare danni strutturali per effetto di reazioni chimiche di aggressione dei materiali;

Le vibrazioni causate dal traffico intaccano la stabilità di strutture e rivestimenti monumentali;

Sono di recente assai frequenti fenomeni di distacco di materiali dal Colosseo, un monumento che ha circa tremila lesioni costantemente monitorate, così come da altre opere tra le quali la Basilica di San Pietro in Vincoli, il Ludus Magnus e la Fontana di Trevi;

Considerato che Roma Capitale nel corso degli anni ha previsto in numerosi atti cogenti di pianificazione ed in accordo con le altre Istituzioni competenti, interventi per la continuità, dell'area archeologica;

L'esito dei monitoraggi della qualità dell'aria e dei flussi di traffico dimostrano che il problema della congestione da traffico nell'area centrale è sempre più grave, anche a causa della concentrazione di gran parte delle attività direzionali nel centro storico;

Sin dagli anni '60 sono stati adottati significativi provvedimenti di limitazione del traffico nell'area in oggetto, tra i quali la zona disco e la zona verde, poi definiti nella ZTL che comprende anche il tratto Largo Corrado Ricci – Piazza Venezia della Via dei Fori Imperiali, tuttora in vigore;

Sulla base di ulteriori studi scientifici si è provveduto alla pedonalizzazione nei giorni festivi dell'intero asse di Via dei Fori Imperiali, tuttora in vigore;

In via sperimentale, nell'estate del 2001 è stata inoltre disposta con successo la chiusura al traffico privato dell'intero asse di Via dei Fori Imperiali;

Tenuto conto che i provvedimenti suddetti di limitazione del traffico si sono dimostrati efficaci in quanto hanno prodotto, come più importanti conseguenze, un miglioramento della qualità dell'aria, una riduzione del rumore e un miglioramento delle condizioni di circolazione veicolare nell'area centrale, almeno nelle ore in cui la disciplina risulta in vigore;

Le analisi dei flussi veicolari pervenute all'Amministrazione evidenziano un flusso in ingresso sul nodo di Largo Corrado Ricci molto elevato, valutato fino a 3.400 veicoli/ora nelle ore mattutine, che si ripartisce in quota significativa nella tratta più carica da Largo Corrado Ricci verso il Colosseo (1.770 veicoli/ora), e in minor misura verso Piazza Venezia (1.200 veicoli/ora);

Nel Piano Generale del Traffico approvato con deliberazione n. 84/1999 dal Consiglio Comunale, "nell'ottica della massima tutela ambientale delle zone, a maggior pregio storico ed artistico" si prevedono il prolungamento della durata della ZTL e la contestuale "limitazione dell'accesso alla ZTL anche per i titolari di permesso", oltre che "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" della metropolitana" e la "chiusura di Via dei Cerchi";

Il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile approvato con deliberazione n. 84/2010 dal Consiglio Comunale, definisce un ampio programma di pedonalizzazione del centro storico, a partire dal "Tridente";

E' stato definito il progetto per la Metro C tra San Giovanni e Piazza Venezia, con l'apertura delle relative cantierizzazioni a Piazza del Colosseo;

A seguito della messa in sicurezza del primo e secondo ordine architettonico dell'Anfiteatro Flavio, la riqualificazione del terzo anello e il restauro degli ipogei, sono stati definiti importanti lavori di restauro complessivo del monumento ed è opportuno procedere contestualmente a ulteriori provvedimenti di limitazione del traffico;

Visto il D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 e s.m.i.;

Visto il Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 (Codice della Strada);

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

DELIBERA

per motivi esposti in premessa

- di impegnare il Sindaco e la Giunta, ed in particolare gli Assessori alla Mobilità, all'Ambiente e alla Cultura, a predisporre entro un mese i necessari provvedimenti volti alla pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera Piazza del Colosseo, anche dal lato di Via Labicana e di Via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale, con tappe precise da avviare nel più breve tempo possibile e comunque non oltre tre mesi, un nuovo piano dell'assetto della circolazione (consentendo l'accesso alle biciclette e favorendo l'accessibilità delle persone con gravi difficoltà motorie), della sosta e del trasporto pubblico e un adeguato piano di comunicazione;
- di impegnare il Sindaco e la Giunta, ed in particolare gli Assessori alla Mobilità e all'Ambiente, a realizzare tali provvedimenti, in particolare:
 - entro 60/90 giorni (breve termine), l'istituzione in via definitiva della pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali il sabato, la domenica e nei giorni festivi; la chiusura al traffico privato (auto e moto), dalle 10 alle 14 in entrambe le direzioni, della tratta da Piazza Venezia a Largo Corrado Ricci; l'ampliamento della Zona a Traffico Limitato lungo Via Cavour, verificandone il perimetro (da Largo Corrado Ricci sino a Santa Maria Maggiore) e gli orari di attuazione;

- entro 8/12 mesi (medio termine), la chiusura al traffico privato (auto e moto) per l'intera settimana e senza limitazione di orario dell'intero tratto Piazza Venezia – Largo Corrado Ricci;
- entro 12 mesi (lungo termine) la pedonalizzazione dell'intera Via dei Fori Imperiali.

Al fine di realizzare i suddetti provvedimenti, l'Assemblea Capitolina raccomanda l'istituzione di un tavolo di consultazione con le categorie, le associazioni e tutti gli altri soggetti coinvolti, per monitorare l'attuazione del provvedimento e raccogliere istanze e proposte.

La presente deliberazione non comporta impegni di spesa.

Tutte le disposizioni in contrasto con il presente atto sono annullate. Sono allegati alla presente deliberazione e ne fanno parte integrante:

1. Relazione illustrativa (All. A).

ALLEGATO A.

Proposta di delibera di iniziativa popolare per la ciclo-pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera piazza del Colosseo anche dal lato di via Labicana e di via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Ai sensi degli articoli 6 e 8 dello Statuto del Comune di Roma e degli articoli 2, 3 e 4 del Regolamento per gli istituti di partecipazione il Comitato Promotore ha predisposto un testo deliberativo da sottoporre all'attenzione dell'Assemblea capitolina per fornire indirizzi al Sindaco e alla Giunta per la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera piazza del Colosseo, anche dal lato di via Labicana e di via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale.

L'area del Colosseo

L'area del Colosseo, dei Fori Imperiali, del Foro Romano e del Circo Massimo costituisce un patrimonio unico al mondo per la rilevanza storica, artistica, paesaggistica, monumentale.

Il centro storico di Roma all'interno delle mura aureliane e delle mura gianicolensi è stato riconosciuto, sin dal 1980, patrimonio dell'umanità dall'UNESCO. La Convenzione sul Patrimonio dell'Umanità, adottata dalla Conferenza generale dell'UNESCO nel 1972, ha lo scopo di identificare e mantenere la lista di quei siti che rappresentano delle particolarità di eccezionale importanza da un punto di vista culturale o naturale. Nell'intera città storica si riconosce il valore di oltre 25.000 punti di interesse ambientale e archeologico censiti dalla Carta della Qualità.

Il Colosseo, originariamente conosciuto come Anfiteatro Flavio, è il più grande, importante, famoso anfiteatro romano al mondo, il più imponente monumento della Roma antica che sia giunto fino a noi. Il simbolo della Capitale e una delle sue maggiori attrazioni turistiche si staglia alla fine della via dei Fori Imperiali, inaugurata nel 1932 a seguito di una massiccia opera di demolizione dell'intero quartiere Alessandrino.

Il Colosseo è edificato su un'area al limite orientale del Foro Romano, inaugurato nell'80 d.C. era in grado di contenere fino a 50.000 spettatori, esprime con chiarezza le concezioni architettoniche e costruttive romane della prima Età imperiale. Nel 2007 il complesso è stato anche inserito fra le Nuove sette meraviglie del mondo, a seguito di un concorso organizzato da New Open World Corporation (NOWC).

L'inquinamento

Le condizioni di inquinamento diffuso della città, e in particolare dell'area centrale, dovute in modo significativo al traffico veicolare intenso, costituiscono un reale pericolo per la salute dei cittadini e dei monumenti.



LEGAMBIENTE LAZIO

Dal 2000 ad oggi, Legambiente ha effettuato diversi monitoraggi dell'inquinamento atmosferico¹, per l'area del Colosseo e di Via dei Fori Imperiali. I risultati sono chiarissimi, l'Anfiteatro Flavio è assalito dall'inquinamento atmosferico e acustico, provocato dal traffico impazzito della Capitale.

Era il 2000, quando Legambiente con la campagna Salvalarte monitorò in modo specifico la situazione dell'inquinamento del Colosseo, con risultati molto preoccupanti. Già allora oltre a detenere il primato del monumento italiano più visitato (nel 1998 i visitatori erano oltre 2,3 milioni, alla fine del 2009 sono stati quasi 5 milioni), il Colosseo aveva anche quello dello spartitraffico più prestigioso, con le polveri² totali (PST) che, secondo il laboratorio mobile, facevano registrare picchi di 170 microgrammi per metro cubo, il biossido di azoto che più volte superava i 100 microgrammi per metro cubo e il biossido di zolfo oltre 10 microgrammi per metro cubo.

Tabella 1. I risultati delle analisi di Salvalarte 2000³

città	SO2 (anidride solforosa) Attenzione: 125 µg/mc Allarme: 250 µg/mc	NO (ossido di azoto)	NO2 (biossido di azoto) Attenzione: 200 µg/mc Allarme: 400 µg/mc	PTS (polveri totali sospese) Attenzione: 150 µg/mc Allarme: 300 µg/mc	O3 (ozono) Attenzione: 180 µg/mc Allarme: 360 µg/mc
ROMA Colosseo	3 (10)	102,7 (>250)	49,7 (100)	76,8 (170)	14,1 (50)

Monitoraggi effettuati dai Laboratori mobili Syremont per dieci giorni 24 h su 24

Un nuovo monitoraggio delle polveri sottili PM10 effettuato dai tecnici di Legambiente evidenziò anche nel Febbraio 2002 valori ben al di sopra dei limiti di legge per la salute umana, certamente pericolosi per i nostri monumenti (vedi tabella 2): al Colosseo, il valore medio registrato era di 205 microgrammi per metro cubo, mentre a mezzogiorno già si raggiungeva un picco di ben 300 microgrammi per metro cubo; a piazza Venezia, dall'altro lato di Via dei Fori Imperiali, la situazione non migliorava molto con un valore medio di 119 microgrammi per metro cubo ed un picco di 139 microgrammi per metro cubo.

Tabella 2. Dati PM10 (Febbraio 2002)

Data	Luogo	Media (microgrammi/metrocubo)	Max (microgrammi/metrocubo)
28/02/02	Colosseo	205	300 (ora 12.10)
28/02/02	Piazza Venezia	119	139 (ora 11.21)

Dati ed elaborazioni Legambiente Lazio

¹ I dati relativi alle polveri sono stati rilevati con un analizzatore di massa di aerosol, costituito da un sensore a diodo Laser, una pompa a vuoto ed una sonda isocinetica. Lo strumento permette di fornire in pochi minuti i dati relativi alla qualità dell'aria nei diametri standar di PM1.0, PM2.5, PM7, PM10 e TSP.

² Le polveri sono costituite da un'ampia varietà di sostanze solide e liquide: ossidi, solfati, cloruri, carbonati, silicati, solfuri ed altri composti di metalli e combustibili. Le polveri sono potenzialmente responsabili di irritazione ad occhi e vie respiratorie e si trasformano in mezzi di trasporto degli altri inquinanti. Responsabili anche dell'aumento di casi di tosse e convulsioni, aggravano le condizioni di soggetti che soffrono di asma o altri sintomi cardio-respiratori. La deposizione delle polveri acide è il principale agente di degrado dei monumenti.

³ I valori espressi sono le medie orarie della concentrazione degli inquinanti. Tra parentesi i valori di picco.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Lo stesso monitoraggio effettuato un anno dopo, nell'Aprile del 2003, evidenziava una situazione molto simile (vedi tabella 3): polveri sottili al Colosseo con una media di 126 microgrammi per metro cubo ed un picco di 201 microgrammi per metro cubo e a piazza Venezia con una media di 110 microgrammi per metro cubo ed un picco di 137 microgrammi per metro cubo.

Tabella 3. Dati PM10 (11/15 aprile 2003)

Luogo	Vento	Traffico	Media ($\mu\text{g}/\text{mc}$)	Max ($\mu\text{g}/\text{mc}$)
Colosseo	medio - forte	medio	126	201 (ora 9.40)
Piazza Venezia	medio - forte	medio	110	137 (ora 10.00)

Dati ed elaborazioni Legambiente Lazio

Nel 2003, l'allarme polveri nell'area non diminuiva nemmeno in piena estate. Alla fine di Luglio, il giorno dopo l'annuncio dell'inchiesta della Procura della Repubblica sullo smog, Legambiente Lazio presentò un dossier con i dati rilevati in 10 punti della città (vedi tabella 4). Tra questi spiccavano proprio il Colosseo con una concentrazione massima di 302 microgrammi per metro cubo di PM10 e p.zza Venezia a 182 microgrammi per metro cubo. Ancora più serio il dato per le polveri totali sospese (TSP) dove il Colosseo arrivava sino a 394 microgrammi per metro cubo e p.zza Venezia a 233 microgrammi per metro cubo.

Tabella 4. Dati PM10 (Luglio 2003)

Inquinante	Luogo	Max ($\mu\text{g}/\text{mc}$)
PM10	Colosseo	302 (ore 16.00)
PM10	Piazza Venezia	182 (ore 15.45)
TSP	Colosseo	394 (ora 16,10)
TSP	Piazza Venezia	233 (ora 15.45)

Dati ed elaborazioni Legambiente Lazio

Nell'estate dell'anno successivo 2004 la situazione era sempre la stessa, ma stavolta Legambiente andò a verificare la situazione nella tardissima serata. Si evidenziò un fenomeno per il quale la deposizione delle polveri, in assenza di venti o precipitazioni, aumentava durante la giornata: le automobili le producevano smog dai tubi di scappamento che si accumulava nell'atmosfera che i cittadini e i monumenti "respirano". facendo aumentare le concentrazioni nell'arco orario della giornata. In una tranquilla notte di Luglio i valori erano assurdi: al Colosseo si misuravano ben 376 microgrammi per metro cubo per le PM10 e addirittura 426 microgrammi per metro cubo per le TSP, mentre a piazza Venezia i valori si attestavano a 142 microgrammi per metro cubo per le PM10 e 200 microgrammi per metro cubo per le TSP.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

Tabella 5. Dati campionamenti serali PM10 (Luglio 2004)

Luogo	Data	Ora	PM 10 Max (µg/mc)	TSP Max (µg/mc)
Colosseo	18/07/04	1.40	376	426
Piazza Venezia	17/07/04	22.40	142	200

Dati ed elaborazioni Legambiente Lazio

Sul fronte dell'inquinamento acustico, i rilevamenti effettuati da Legambiente nel 2008 chiarivano un altro aspetto: il problema non sono gli sporadici concerti, ma anche in questo caso piuttosto è il traffico automobilistico a creare pesante rumore e vibrazioni. Al Colosseo i valori sono sempre fuorilegge: al mattino si raggiungono gli 82,1 decibel dB(A), che all'ora di pranzo diventano 77,2 dB(A) e nel tardo pomeriggio ritorna a 80,1 dB(A). Stessa storia a piazza Venezia, dove nella fascia oraria 12/14 si registrano 77,3 dB(A) e nella fascia oraria 18/20 si arriva a 78,5 dB(A).

Tabella 6. Dati rumore (2008)

Luogo	Fascia oraria 7.00/9.00	Fascia Oraria 12.00/14.00	Fascia oraria 18/20
Piazza Venezia	n.e	77,3	78,5
Via Labicana (Colosseo)	82,1	77,2	80,1

Dati ed elaborazioni Legambiente Lazio

Nel 2010, a fine gennaio, a circa tre mesi dall'approvazione dell'ultima nuova Delibera del Comune di Roma in materia di inquinamento acustico, Legambiente Lazio è tornata a verificare la situazione del rumore in quindici luoghi, sparsi in tutta la città, rilevando dati gravi e preoccupanti. Considerando i valori medi, Via Labicana di fronte al Colosseo è tra i luoghi più fracassoni di Roma, con 79,4 decibel dB (A). con un picco molto significativo di 98,2 dB(A).

Tabella 8. La Capitale del rumore (2010).

Luogo	Data e fascia oraria	Valore Medio	Valore Max
VIA LABICANA/COLOSSEO	26/01/10 h. 11,30-11,45	79,4 dB (A)	98,2 dB (A)

Dati ed elaborazioni Legambiente Lazio

Le conseguenze dell'inquinamento

L'inquinamento atmosferico provoca inoltre gravi danni ai monumenti, tanto che numerosi studi scientifici hanno dimostrato come il deposito di particelle carboniose emesse dai veicoli, oltre a deturpare l'estetica di edifici e statue, possa determinare danni strutturali per effetto di reazioni chimiche di aggressione dei materiali.

Il fenomeno non è purtroppo nuovo, si conosce almeno dagli anni Ottanta: era il 1978, quando il soprintendente archeologico di Roma denunciò le drammatiche condizioni dei monumenti romani corrosi dall'inquinamento. E il passare del tempo non fa che peggiorare la situazione, visto l'avanzare inesorabile del processo. Dobbiamo rilevare, infatti, come di recente siano assai frequenti fenomeni di distacco di materiali dal Colosseo, un monumento che ha circa tremila lesioni costantemente monitorate, così come da altre opere tra le quali la Basilica di San Pietro in Vincoli il Ludus Magnus e la Fontana di Trevi.



LEGAMBIENTE LAZIO

Le croste nere sono la più diretta, tangibile ed evidente conseguenza del traffico automobilistico. Particelle carboniose -da qui il loro colore nero- emesse dai tubi di scappamento delle auto vanno ad accumularsi in quelle parti del monumento non direttamente battute dalla pioggia capitelli, panneggi. Le croste nere sono sede di una reazione chimica che determina la trasformazione della pietra in gesso, solfato di calcio, causata dalla presenza in atmosfera di anidride solforosa. Ecco allora che la pietra di sfalda, si sfarina, diventa fragile e solubile.

Se nelle parti non battute dalla pioggia si formano le croste nere, quelle più esposte sono soggette a dilavamento, causato dalle piogge acide per la presenza in atmosfera di anidride carbonica e anidride solforosa. Le parti del monumento colpite appaiono consumate, erose, con aspetto gessoso.

Anche le vibrazioni sono un altro degli effetti devastanti del traffico automobilistico, che provoca micro oscillazioni dei monumenti, intaccando la stabilità di strutture e rivestimenti.

“Il degrado naturale cui sono soggette le opere d’arte è fortemente accelerato dall’inquinamento ambientale” afferma l’APAT (Agenzia Nazionale per la protezione dell’Ambiente) nel 2006 nello studio condotto con l’Istituto Centrale del Restauro dal titolo “L’impatto dell’inquinamento atmosferico sui beni di interesse storico-artistico esposti all’aperto”. Le principali forme di alterazione e degrado subite da un materiale lapideo sono state classificate e definite nelle Raccomandazione NORMAL pubblicate per iniziativa del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell’Istituto Centrale per il Restauro (*alterazione cromatica, macchia, erosione, disgregazione, esfoliazione, scagliatura, distacco, mancanza, lacuna, concrezione o incrostazione, crosta, efflorescenza, patina biologica, colonizzazione biologica, deformazione, rigonfiamento, fratturazione o fessurazione*).

Gli interventi di limitazione del traffico: valutazioni e prospettive

Roma Capitale nel corso degli anni ha previsto in numerosi atti cogenti di pianificazione ed in accordo con le altre Istituzioni competenti, interventi per la continuità dell’area archeologica.

Sin dagli anni '60 sono stati adottati significativi provvedimenti di limitazione del traffico nell’area del Colosseo, tra i quali la zona disco e la zona verde, poi definiti nella ZTL che comprende anche il tratto Largo Corrado Ricci – piazza Venezia della Via dei Fori Imperiali, tuttora in vigore.

Giulio Carlo Argan, Sindaco di Roma trent’anni fa, coniò nel 1978 lo slogan “O i monumenti o le automobili”. E nel marzo 1981, il Sindaco Luigi Petroselli concluse la seconda conferenza urbanistica comunale dicendo “Io credo che non giovi ad alcuno (...) volare basso su Via dei Fori Imperiali, anche perché si rischia di restare inquinati”. In quegli stessi anni, nacque il progetto di parco archeologico di Leonardo Benevolo del 1988 al progetto Fori di Antonio Cederna. Quest’ultimo progetto prevedeva il ripristino del tessuto sottostante la via dei Fori e fu lanciato con un appello preparato da Cederna e dall’archeologo Coarelli sottoscritto da 240 studiosi italiani e stranieri: con la chiusura al traffico e con il recupero del grande complesso archeologico, si otterrebbe “un parco archeologico senza pari al mondo, comprendente i Fori Imperiali, il Foro Romano, e il Colosseo, e quindi uno straordinario spazio per la ricreazione e la cultura, tale da permettere un rapporto vitale e non retorico con il nostro passato.”

Nel Piano Generale del Traffico approvato con Deliberazione n.84/1999 dal Consiglio comunale, “nell’ottica della massima tutela ambientale delle zone a maggior pregio storico ed artistico” si



LEGAMBIENTE LAZIO

prevedono il prolungamento della durata della ZTL e la contestuale "limitazione dell'accesso alla ZTL anche per i titolari di permesso", oltre che "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" della metropolitana" e la "chiusura di Via dei Cerchi";

Nello stesso PGTU, in parte attuato, si prevede di realizzare un sistema di percorsi e aree pedonali, liberando dalle automobili e riqualificando piazze, strade e percorsi, ad esempio lungo le direttrici caratterizzanti il rione Trastevere, quali P.zza S. Cecilia, P.zza in Piscinula, P.zza Tavani Arquati, P.zza De Renzi, P.zza S. Giovanni Malva; stesso discorso per le connessioni alla direttrice Portico d'Ottavia - Via dei Giubbonari, P.zza Costaguti, P.zza Cairoli, V. S. Maria in Monticelli, P.zza S. Paolo alla Regola, P.zza Trinità dei Pellegrini, P.zza Monte di Pietà.

Dopo le prime chiusure domenicali della via dei Fori Imperiali degli anni '70, con decine di migliaia di cittadini che parteciparono in massa a quelle straordinarie occasioni e alle visite guidate ai monumenti archeologici, sulla base di ulteriori studi scientifici, l'Amministrazione ha quindi provveduto alla definitiva pedonalizzazione nei giorni festivi dell'intero asse di Via dei Fori Imperiali, tuttora in vigore e, in via sperimentale, nell'estate del 2001, è stata inoltre disposta con successo la chiusura al traffico privato dell'intero asse di Via dei Fori Imperiali.

I provvedimenti suddetti si sono dimostrati efficaci in quanto hanno prodotto, come più importanti conseguenze, un miglioramento della qualità dell'aria, una riduzione del rumore e un miglioramento delle condizioni di circolazione veicolare nell'area centrale, almeno nelle ore in cui la disciplina risulta in vigore. Queste 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 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 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.

La stessa Amministrazione Comunale nei documenti più recenti di pianificazione del traffico quale il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile, approvato con Deliberazione n.84/2010 dal Consiglio comunale, 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.

In questo contesto si collocano la recente messa in sicurezza del primo e secondo ordine architettonico dell'Anfiteatro Flavio, la riqualificazione del terzo anello e il restauro degli ipogei, oltre che la definizione di importanti lavori di restauro complessivo del monumento legati ad una sponsorizzazione privata, che rendono fortemente necessario e opportuno procedere contestualmente a ulteriori provvedimenti di limitazione del traffico.

Allo stesso tempo, è stato definito il progetto per la Metro C tra San Giovanni e piazza Venezia, con l'apertura delle relative cantierizzazioni a piazza del Colosseo.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

La proposta di pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali

Le analisi dei flussi veicolari analizzate di recente da Legambiente Lazio e inviate alle Amministrazioni competenti evidenziano un flusso in ingresso sul nodo di largo Corrado Ricci che rimane comunque molto elevato, valutato fino a 3.400 veicoli/ora nelle ore mattutine, che si ripartisce in quota significativa nella tratta più carica da largo Corrado Ricci verso il Colosseo (1.770 veicoli/ora), e in minor misura verso piazza Venezia (1.200 veicoli/ora).

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.

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 giustificarne 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.



LEGAMBIENTE LAZIO

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.

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.



LEGAMBIENTE LAZIO

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.

1.1.5 Il trasporto pubblico

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 vicoli transitati ogni 5 minuti. Il rilievo è stato effettuato manualmente dai Volontari della Legambiente Lazio. I veicoli sono stati distinti per tipologie.

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.



**LEGAMBIENTE
LAZIO**

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. 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 1 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.

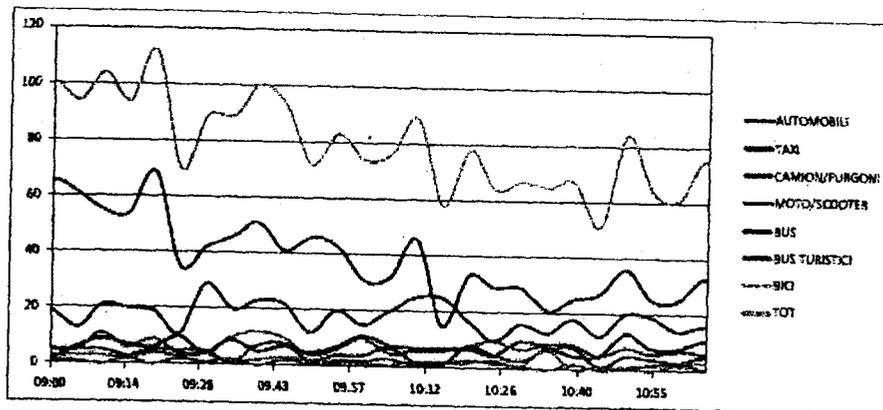


Figura 1 – Variabilità dei flussi di traffico sui 5 minuti registrati nei monitoraggi antimeridiani

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.

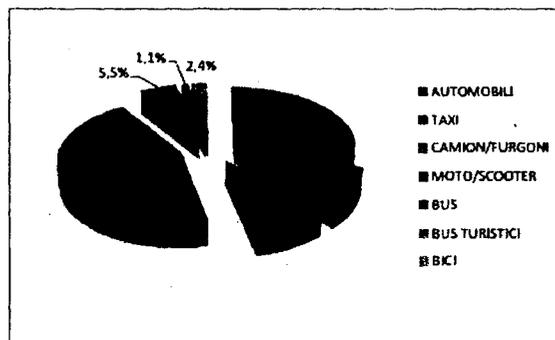


Figure 2 – Ripartizione del flusso

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.

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, cioè 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,



LEGAMBIENTE LAZIO

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.

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).

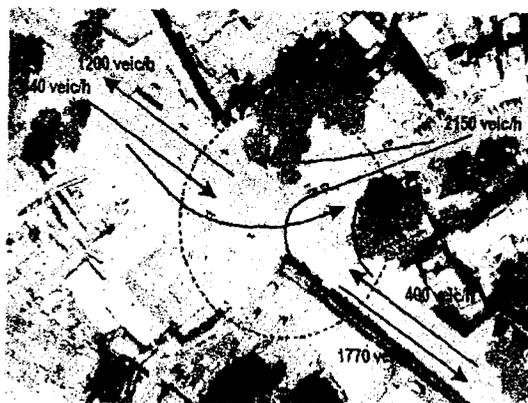
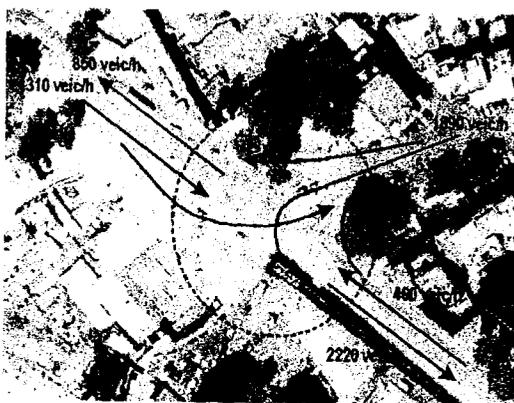


Figura 3 - Equilibrio al nodo di Largo Corrado Ricci (antimeridiano)



Circa 3600 veich gravano sull'intersezione di Largo Corrado Ricci

Figura 4 – 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 son 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



LEGAMBIENTE LAZIO

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.



LEGAMBIENTE LAZIO

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 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,



LEGAMBIENTE LAZIO

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.

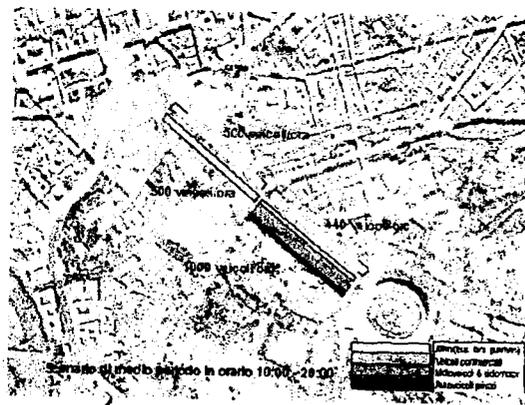
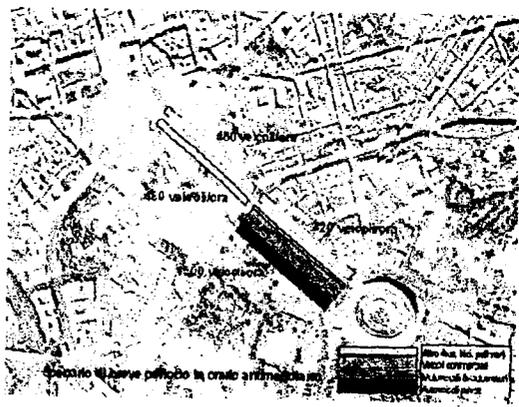
Presupposti di tale operazione sono:

- 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).





LEGAMBIENTE LAZIO

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 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.

Conclusioni

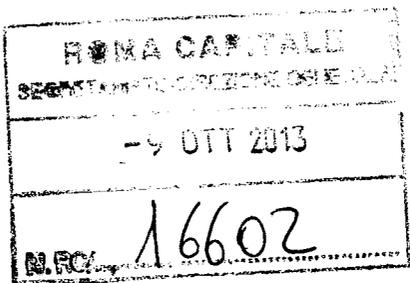
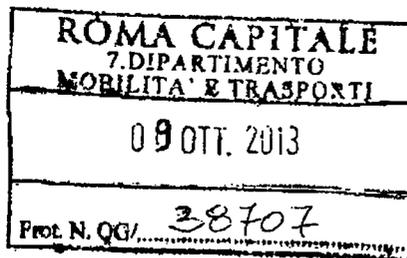
Al fine di avviare le procedure indicate, Legambiente intende promuovere una Delibera di Iniziativa Popolare, da proporre all'attenzione dell'Assemblea Capitolina, al fine di impegnare il Sindaco e la Giunta, ed in particolare gli Assessori alla Mobilità, all'Ambiente e alla Cultura, a predisporre entro un mese i necessari provvedimenti volti alla pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera piazza del Colosseo, anche dal lato di via Labicana e di via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale, con tappe precise da avviare nel più breve tempo possibile e comunque non oltre tre mesi, un nuovo piano dell'assetto della circolazione (consentendo l'accesso alle biciclette e favorendo l'accessibilità delle persone con gravi difficoltà motorie), della sosta e del trasporto pubblico e un adeguato piano di comunicazione.

Al fine di realizzare i suddetti provvedimenti, i promotori raccomandano l'istituzione di un tavolo di consultazione con le categorie, le associazioni e tutti gli altri soggetti coinvolti, per monitorare l'attuazione del provvedimento e raccogliere istanze e proposte.



ROMA CAPITALE

7. Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione Mobilità Privata e TPL non di Linea
U.O. Programmazione, Sviluppo e
Controllo del Traffico e della Viabilità
Servizio DST



Al Segretariato – Direzione Generale
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

p.c. Al Direttore del Dipartimento Tutela Ambientale e del Verde

Al Soprintendente Capitolino

All'On.le Sindaco

Al Presidente dell'Assemblea Capitolina

All'Assessore alle Politiche della Mobilità

All'Assessore alle Politiche Ambientali e del Verde

Oggetto: Proposta di deliberazione di iniziativa popolare n. 102/2012 a firma di Avenali Cristiana ed altri: Indirizzi al Sindaco ed alla Giunta per la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera Piazza del Colosseo, anche dal lato di Via Labicana e di Via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale.

In relazione alla proposta di deliberazione in oggetto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n.267/2000, si conferma il parere favorevole già reso con nota prot n. 47638 del 19/11/2012.

Il Direttore
(Arch. Goffredo Camilli)



ROMA CAPITALE

Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali

14 OTT 2013

24232

ROMA CAPITALE UFFICIO DIREZIONE GENERALE
15 OTT 2013
N. FC/ 16995

Al Segretariato – Direzione Generale
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina
Servizio Assemblea Capitolina

e p.c. All' On. Sindaco

Al Presidente dell'Assemblea Capitolina

All'Assessore preposto alle Politiche della
Mobilità

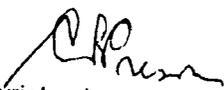
All'Assessore preposto alle Politiche Ambientali e
del Verde

All'Assessore preposto alla Sovrintendenza
Capitolina

Loro Sedi

Oggetto: Proposta di deliberazione di iniziativa popolare n. 102/2012 a firma Avenali Cristiana ed altri: **Indirizzi al Sindaco e alla Giunta per la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera Piazza del Colosseo, anche dal lato di Via Labicana e di Via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale.**

In relazione alla proposta di deliberazione in oggetto, tenuto conto dell'esperienza avviata ad agosto 2013 e del riscontro positivo da parte dei cittadini e dei turisti, si esprime parere favorevole ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs n. 267/2000.


Il Sovrintendente Capitolino
Dott. Claudio Parisi Presicce

IT



ROMA CAPITALE

Dipartimento Tutela Ambientale - Protezione Civile
Direzione Rifiuti, Risanamenti e Tutela dagli inquinamenti
U.O. Tutela dagli Inquinamenti

GHC

ROMA CAPITALE
SECRETARIATO DIREZIONE GENERALE
- 3 MAR 2014
N. FC/..... 4125

Dipartimento Tutela Ambientale - Protezione Civile
DIREZIONE RIFIUTI, RISANAMENTI E TUTELA DAGLI INQUINAMENTI
- 4 MAR. 2014
Prot. OL. 15187

Al Segretariato - Direzione Generale
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina

E p.c. Al Direttore del Dipartimento
Tutela Ambientale - Protezione Civile
Avv. Gaetano Altamura

OGGETTO: Proposta di deliberazione di iniziativa popolare n. 102/2012 a firma di Avenali Cristiana ed altri: Indirizzata al Sindaco e alla Giunta per la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali e dell'intera Piazza del Colosseo, anche dal lato di Via Labicana e di Via di San Gregorio, per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica centrale (prot. 1738/2012).

Con riferimento alla proposta di deliberazione in oggetto, al fine di poter adeguatamente collocare il parere di competenza è utile premettere che il Gabinetto del Sindaco con Determinazione Dirigenziale n. 778 del 12.07.2013 prot. RA/47152 del 12.07.2013 ha determinato di approvare le conclusioni della conferenza dei servizi del giorno 9 luglio 2013 nel corso della quale è stato espresso, con esito favorevole, il parere in merito al "Progetto di riqualificazione dell'area di Via dei Fori Imperiali a seguito della cantierizzazione della Metro C", a seguito della quale si è data attuazione all'intervento.

Al fine della predisposizione dell'espressione di parere in merito alla proposta di deliberazione in oggetto, ex art. 49 del T.U.E.L.(D.Lgs. 267/2000) per i profili di pertinenza attinenti le valutazioni in merito al rumore ambientale e alla qualità dell'aria, si esprime parere di massima favorevole alla proposta di deliberazione di iniziativa popolare n. 102/2012 a condizione che sia prodotta la valutazione previsionale sia di impatto acustico che atmosferico, elaborata sulla scorta dei dati dei flussi di traffico nella situazione *ante operam* e nello scenario *post operam*, redatte in conformità alle modalità di rilievo fissate dalle legislazioni specifiche. Nello scenario *post operam* si dovrà accertare che la diversa disciplina di traffico nelle aree immediatamente interessate dalla pedonalizzazione, comportino un miglioramento della qualità acustica ambientale e della qualità dell'aria e inoltre si dovrà accertare che le mutate condizioni di mobilità nei più ampi settori di territorio coinvolti, non producano effetti che possano determinare un peggioramento della qualità acustica ambientale e della qualità dell'aria nei confronti dei recettori presenti.

Le finalità dell'intervento di pedonalizzazione che sono tese al conseguimento delle migliori condizioni di valorizzazione e fruizione di un'area di così elevato pregio, debbono essere nondimeno coniugate con l'esigenza di garantire la necessaria tutela ambientale e della salute pubblica in tutti quegli ambiti territoriali dove potenzialmente si potrebbero riscontrare ripercussioni negative in ordine alle tematiche acustiche ed atmosferiche in conseguenza dell'adozione del provvedimento, se non supportato dalle propedeutiche valutazioni e dalla eventuale contestuale programmazione di azioni conseguenti.

IL DIRIGENTE DELLA U.O.
ARCH. MAURO DEGLI EFFETTI

IL DIRETTORE DI DIREZIONE
DOTT.SSA LUISA MASSIMIANI