

## PROGETTO SMS

# San Giovanni Mobilità Sostenibile

## Analisi dello stato dell'arte e Proposte di intervento per realizzare un'ISOLA AMBIENTALE a SAN GIOVANNI

Marzo 2018

Il Progetto SMS (San Giovanni Mobilità Sostenibile), sviluppato dal 2012 e promosso da numerose realtà associative e comitati cittadini del Quartiere San Giovanni (vedi pagina 7), attraverso un articolato **Processo partecipativo** ha identificato, nel tempo, una serie di **criticità**.

I principali **PROBLEMI** riscontrati dai cittadini sono risultati:

- La **CARENZA DI VERDE** pubblico.
- La **CARENZA DI PISTE CICLABILI** e di **SPAZI PEDONALI** e per la mobilità sostenibile.
- Il **TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO**, provocato dai flussi attirati dalla **Tangenziale Est**.
- L' **INQUINAMENTO**, acustico e dell'aria, prodotto dal traffico di attraversamento.<sup>1</sup>

Le principali **RICHIESTE avanzate dai Cittadini**, attraverso il Processo partecipativo, sono:

- Tutela dei **Poli Scolastici** "Carducci" e "Diaz".
- Riduzione del **Traffico di attraversamento** proveniente dalla **Tangenziale** e dell'**Inquinamento**.
- Attenzione alla **Mobilità Sostenibile** (piste ciclabili e corsie per gli autobus).
- Realizzazione di un **Parco su viale Castrense** a tutela delle Mura Aureliane.
- Riapertura del Cancellone delle Mura per **raccordare** il "Parco Castrense" con i Giardini "Carlo Felice".
- Realizzazione dei **Giardini pubblici di via Cesena**.
- **Stazione per le biciclette** e Ciclofficina.

Si ricorda quanto previsto dal **PGTU** - Piano Generale del Traffico Urbano (Delibera n. 21 del 16 aprile 2015):

- Riduzione del **Traffico di attraversamento** proveniente dalla **Tangenziale** e dell'**Inquinamento**.
- Realizzazione di progressive **Isole Ambientali**.
- Attenzione alla **Mobilità Sostenibile**.
- **Piste Ciclabili** che connettano Metro C con Trenino Orte – Fiumicino.
- **Corsie preferenziali** per gli autobus.

<sup>1</sup> Il **Coordinamento SMS** ha aderito alla campagna di monitoraggio della qualità dell'aria "**NO2 No Grazie!**" lanciata dalle ONLUS Salvaiciclisti - Roma e Cittadini per l'aria (risultati nel mese di Marzo 2018).



## **IL COORDINAMENTO SMS PERTANTO CHIEDE:**

La realizzazione di un' **ISOLA AMBIENTALE** basata su:

### **A) MAGGIORI SPAZI PER I CITTADINI E PER IL VERDE:**

- Nuova **ZONA PEDONALE** tra Largo Brindisi e le Poste di via Taranto.
- Tutela dei **Poli Scolastici** "Carducci" e "Diaz".
- Attenzione alla **Mobilità Sostenibile** (piste ciclabili e corsie per gli autobus).
- Realizzazione del **PARCO DELLE MURA CASTRENSI** a tutela delle Mura Aureliane
- Integrazione del "Parco delle Mura Castrensi" nel "Parco Lineare delle Mura Aureliane" e raccordo con i Giardini di Via Carlo Felice, attraverso la riapertura dei varchi nelle Mura (Cancello).
- Realizzazione dei **GIARDINI PUBBLICI DI VIA CESENA**.
- **Stazione per le biciclette** e Ciclofficina da realizzare nell'area dell'AMA di via Altamura.
- Riqualificazione e recupero dell'edificio comunale della **Filanda** per un uso sociale (Casa delle Associazioni, Sala Prove per giovani musicisti, ecc.)
- Nuove **Alberature** e nuove aiuole lungo via La Spezia.
- Riqualificazione di Piazza Imola.

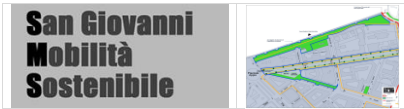
### **B) RIDUZIONE DEL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO DA E PER LA TANGENZIALE EST E RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO:**

#### **B.1) RIDURRE IL NUMERO DI AUTO IN TRANSITO**, attraverso:

- **CONTROLLO DEGLI INGRESSI di veicoli inquinanti (Euro 0,1, 2) nella Fascia Verde**, in ingresso dalla Tangenziale Est, posizionando **telecamere fisse (AUTOVELOX) a Via NOLA, a via La Spezia e a Via Magna Grecia**.
- incentivi per il carpooling e bonus mobilità
- aumento offerta di TPL da Roma Nord all'EUR
- cura del ferro: ad es.: Tramvia Saxa Rubra-Togliatti.

#### **B.2) RIDURRE LO SPAZIO PER LE AUTO PRIVATE** a favore di pedoni, TPL, bici, attraverso:

- contingentazione del traffico in entrata (sostenibilità)
- dispersione e moderazione del traffico (No alle Autostrade Cittadine)
- riduzione del numero e della larghezza delle carreggiate per le auto private e loro **CANALIZZAZIONE**
- aumento delle corsie protette per il TPL, ed aumento dello spazio per i marciapiede e per i percorsi ciclabili in sede propria
- congestion charge
- aumento **ZONE 30** (controllate)
- realizzazione attraversamenti pedonali protetti e **DOSSI RIALZATI**
- **blocco dei PUP (Parcheggi interrati) e realizzazione di PARCHEGGI DI SCAMBIO** fuori Fascia Verde



### **C) AUMENTO DELL'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PER RIDURRE L'IMPATTO SULLA STAZIONE SAN GIOVANNI METRO A:**

L'apertura della Stazione San Giovanni METRO C potrebbe creare un impatto devastante sul quartiere e sulla fruizione della METRO A, che già adesso è molto congestionata. Poiché - per quanto a noi noto - a causa di vincoli strutturali non sarà possibile aumentare la frequenza dei convogli sulla Linea A, è realistico pensare che l'aumento della domanda di trasporto favorita dalla connessione fra METRO C e METRO A non riuscirà ad essere soddisfatta, con conseguente rallentamento e peggioramento del servizio, congestione e creazione di code (come già avviene a Termini).

Si propone pertanto, in attesa della nascita della Stazione METRO leggera del Pigneto, di **creare un collegamento rapido fra la Stazione Pigneto METRO C e Termini**, con linea **TRAM**, al fine di intercettare parte dei flussi provenienti dalla Metro C e dirottarli su una linea di superficie rapida (come il TRAM 8). Si propone anche di re-introdurre Linee su ferro (TRAM) riutilizzando i tracciati dei binari esistenti.

### **D) ISOLA AMBIENTALE**

Più in generale, si chiede di ragionare in termini di ISOLA AMBIENTALE.

Le isole ambientali sono zone urbane racchiuse all'interno di ciascuna maglia della viabilità principale. La rete viaria che le serve è perciò costituita da sole strade locali. Sono dette "isole" in quanto interne alla maglia della viabilità principale ed "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani.

Sono previsti **interventi di mobilità sostenibile** in un'isola ambientale (PGTU Roma Capitale 2014).

- All'interno delle isole ambientali viene favorito il pedone e in generale la **MOBILITÀ LENTA**: si passa dalla separazione all'integrazione e convivenza delle diverse componenti del traffico, fino alla totale condivisione degli spazi stradali tra pedoni, ciclisti e veicoli a motore.
- Le discipline di circolazione devono **impedire l'accesso al traffico veicolare di attraversamento** (schemi "a maglie" o a sensi unici contrapposti).
- Sistematico uso delle **limitazioni della velocità (ZONE 30)** su tutta la viabilità interna alle isole ambientali.

Le isole ambientali assumono la denominazione di **Zone a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP)**.

Inoltre, possono essere organizzate (singolarmente o assemblate) come **Zone a Traffico Limitato (ZTL)**, o comprendere al loro interno (o in toto) aree pedonali o semi-pedonali.

Al loro interno si procede alla **Ri-Classificazione funzionale della viabilità principale dell'area di studio per una mobilità sostenibile**.

### **E) RIQUALIFICAZIONE PARTECIPATA DEL DEPOSITO EX STA DI PIAZZA RAGUSA**

Chiediamo di avviare un processo partecipativo che coinvolga i cittadini e scongiuri la realizzazione sul territorio di un ulteriore centro commerciale in una zona popolosa e povera di servizi (palestre, luoghi di aggregazione, etc.). Chiediamo di riconvertire l'ex deposito ATAC di Piazza Ragusa in una stazione per la mobilità sostenibile aumentando e migliorando il servizio pubblico, creando una Stazione delle biciclette a servizio del quartiere che favorisca l'intermodalità per chi va o proviene dalla Stazione FS Tuscolana e alle vicine stazioni Metro A di Ponte Lungo e Re di Roma.



## **Carenze & PROPOSTE: ARTICOLAZIONE DI DETTAGLIO**

### **A) CARENZE**

A fronte del progetto da noi visionato (fine gennaio), e dell'attuale situazione, si rilevano le seguenti Criticità:

#### **Via La Spezia:**

- a) manca la corsia preferenziale nel tratto da via Monza a piazza Lodi (doppio senso)
- b) la durata del Semaforo della Scuola Carducci è troppo lunga
- c) lo stop del Semaforo della Scuola Carducci spesso non è rispettato dai veicoli privati
- d) il tombino lato edificio postale, di fronte alla Carducci (altezza semaforo) è sconnesso e provoca un continuo rumore al passaggio di ogni veicolo
- e) le carreggiate per le auto private sono troppo larghe e non sono canalizzate. Di conseguenza il traffico è aggressivo e disordinato

#### **Via Monza:**

- a) manca la corsia preferenziale (a salire verso Via La Spezia).
- b) manca la pista ciclabile. Serve per chiudere il cerchio ciclabile delle piste di via La Spezia e di via Taranto e garantire accessibilità in bici o a piedi a chi vorrà recarsi al nuovo Parco di Via Castrense
- c) le carreggiate per le auto private sono troppo larghe e non sono canalizzate. Di conseguenza il traffico è aggressivo e disordinato

#### **Largo Brindisi:**

- difficoltà di accesso a via Taranto
- le carreggiate per le auto private sono troppo larghe e non sono canalizzate (traffico disordinato)

#### **Via Taranto:**

- manca la corsia preferenziale (a partire da via Faenza) fino all'incrocio con Via Monza
- le carreggiate per le auto private sono troppo larghe e non sono canalizzate (traffico disordinato)

#### **Via La Spezia, via Taranto e vie limitrofe:**

- carenza di alberature e di elementi di arredo urbano (in particolare su Via Monza e Via La Spezia)

#### **Piazzale Appio:**

- le carreggiate per le auto private sono troppo larghe e non sono canalizzate (traffico disordinato)
- l'attraversamento pedonale è estremamente pericoloso
- la circolazione ciclopedonale è altrettanto pericolosa



## **B) PROPOSTE**

Appreziamo la sostanza delle innovazioni previste ma chiediamo di prendere in considerazione altre richieste, previste nel Progetto SMS.

Di seguito, si elencano alcune **Proposte** migliorative, che mirano ad integrare la proposta del Comune, realizzando una vera e propria **ISOLA AMBIENTALE nel Quartiere SAN GIOVANNI:**

### **Via La Spezia:**

- **Ridurre il traffico di attraversamento** Interquartiere posizionando n. 2 telecamere fisse (AUTOVELOX) per sanzionare, laddove previsto, i veicoli inquinanti (Euro 0-1-2-3-4) e per bloccare i pullman privati.
- Mitigare la velocità, istituendo **ZONA 30**.
- Prevedere una **corsia preferenziale** anche nel tratto da via Monza a piazza Lodi (doppio senso).
- Prevedere **isole 'salvagente'** a centro strada, **attraversamenti pedonali rialzati** e **dossi rialzati** per le scuole Diaz e Carducci, ed illuminati la notte.
- Ridurre la durata del **Semaforo** della Scuola Carducci negli orari di ingresso/uscita, per favorire il deflusso degli scolari.
- Far rispettare lo stop del Semaforo della Scuola Carducci da parte dei veicoli privati, attraverso l'intervento della Polizia municipale in orario di ingresso/uscita dalla scuola o attraverso impianti meccanizzati.
- Sistemare il **tombino** lato edificio postale, di fronte alla Carducci (altezza semaforo).
- Canalizzare e ridurre la larghezza delle carreggiate per le auto private.

### **Via Nola:**

- Posizionare n. 1 telecamera fissa (AUTOVELOX) per sanzionare, laddove previsto, l'ingresso nella Fascia Verde di veicoli inquinanti (Euro 0-1-2-3-4) e di pullman privati dalla Tangenziale.

### **Via Monza:**

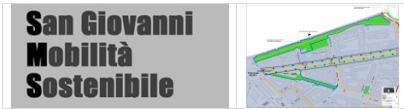
- Prevedere una corsia preferenziale (a salire verso Via La Spezia).
- Prevedere una pista ciclabile per chiudere il cerchio ciclabile delle piste di via La Spezia e di via Taranto.
- Prevedere Isole 'salvagente' a centro strada, attraversamenti pedonali rialzati, ed illuminati la notte.
- Canalizzare e ridurre la larghezza delle carreggiate per le auto private.

### **Largo Brindisi:**

- Difficoltà accesso a via Taranto. Trovare soluzione razionale. Per esempio tagliare i parcheggi iniziali di Via Taranto (6-7) e allargare la carreggiata.

### **Via Taranto:**

- Prevedere una corsia preferenziale (a partire da via Faenza e fino all'incrocio con Via Monza).
- Ridurre il traffico di attraversamento Interquartiere controllando gli accessi attivando telecamere fisse per sanzionare i veicoli inquinanti (Euro 0-1-2-3-4) e per bloccare i pullman.



- Mitigare la velocità, istituendo 'zona 30'.
- Prevedere Isole 'salvagente' a centro strada, attraversamenti pedonali rialzati, ed illuminati la notte.
- Canalizzare e ridurre la larghezza delle carreggiate per le auto private.

#### **Via La Spezia, via Taranto e vie limitrofe:**

- Piantumare le alberature e gli elementi di arredo urbano (vedi Documento Allegato).

#### **Via Cesena – via Urbino:**

- Procedere all'acquisizione dell'Area verde demaniale dando attuazione alla Delibera del Consiglio Comunale n. 75/2012 e agli atti successivi (ad es. Delibera del Consiglio Comunale n. 24/2017; Memoria di Giunta Municipio VII n. 1/2017; vedi < <https://goo.gl/GHqpQk> >.

#### **Via Acireale – via Caltagirone:**

- Inibire il traffico a Via Acireale negli orari di ingresso e uscita dalle scuole perlomeno 8-9 e 16-17) attraverso ZTL e telecamera con accesso per i soli residenti.
- Mitigare la velocità davanti le scuole, istituendo **ZONA 30**.
- Prevedere, **attraversamenti pedonali** e **dossi rialzati** per le scuole, ed illuminati la notte.
- Valutare la possibilità di cambiare la viabilità a Via Caltagirone (a doppio senso?), e a Via Acireale (traffico locale?). Oppure: Via Caltagirone e Via Acireale solo per il traffico locale.
- Divieto di svolta a sinistra da Via La Spezia verso Via Acireale (perché crea enormi ingorghi di mattina).
- Valutare l'accesso alla Tangenziale Est soltanto da Via Nola (ed eventualmente anche l'uscita) a condizione che il flusso di traffico in accesso e in uscita per la Tangenziale a via Nola sia adeguatamente ridotto e controllato con telecamere fisse.

#### **Piazzale Appio:**

- Canalizzare e ridurre la larghezza delle carreggiate per le auto private.
- Organizzare l'attraversamento pedonale e la circolazione ciclopedonale.

## **TANGENZIALE EST:**

**Ridurre il traffico di attraversamento** proveniente in uscita o in accesso dalla Tangenziale Est, quindi:

- **Controllare gli accessi alla Sopraelevata attivando telecamere fisse** per sanzionare - laddove previsto - i veicoli inquinanti (Euro 0-1-2-3-4) e per bloccare i pullman.
- **Controllare le uscite dalla Sopraelevata attivando telecamere fisse a Viale Castrense e a Via Nola**, per sanzionare l'ingresso di veicoli inquinanti (Euro 0-1-2-3-4) nella Fascia Verde. Bloccare l'accesso di pullman.
- **Bloccare i PUP (Parcheggi interrati) e realizzare PARCHEGGI DI SCAMBIO** fuori Fascia Verde.
- **Creare un collegamento rapido fra la Stazione Pigneto METRO C e Termini**, con linea **TRAM protetta e dedicata**, al fine di intercettare parte dei flussi provenienti dalla Metro C e dirottarli su una linea di superficie rapida (come il TRAM 8).
- Re-introdurre Linee su ferro (TRAM) riutilizzando i tracciati dei binari esistenti nell'Esquilino per disincentivare il traffico privato.



Inoltre, al fine di **eliminare definitivamente i flussi di attraversamento nei Quartieri San Lorenzo e San Giovanni**, si propone di avviare un'ambiziosa azione, da sviluppare nel medio-lungo periodo, incentrata su due punti principali:

- a) **DEMOLIZIONE DEL TRATTO SOPRAELEVATO DELLA TANGENZIALE EST** da largo Passamonti a viale Castrense.
- b) **UTILIZZO DELL'ANELLO FERROVIARIO per il traffico privato (GRA Interno)** come canale sul quale convogliare i flussi di traffico che attualmente interessano la Tangenziale Est.

Si propone, a tal fine, di proseguire in direzione San Giovanni il **Progetto di costruzione di una variante di percorso per by-passare il tracciato compreso tra lo svincolo dell'autostrada A24 e via Cristoforo Colombo ed eliminare i flussi di attraversamento nei Quartieri San Lorenzo e San Giovanni.**

Come è noto, un progetto simile è stato realizzato, a partire dal 2005 (dopo alcuni anni di sperimentazioni dei blocchi della viabilità e l'emissione di decreti che autorizzavano lo smantellamento del tratto sopraelevato), assieme alla Regione Lazio, costruendo una variante di percorso interamente in galleria per by-passare il tracciato compreso tra via della Batteria Nomentana e lo svincolo dell'autostrada A24, sottopassando l'area della Stazione di Roma Tiburtina.

IL **GRA INTERNO ALL'ANELLO FERROVIARIO** troverebbe un utile complemento nelle seguenti opere:

- **REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO PEDONALE TRA LA STAZIONE TUSCOLANA E LA STAZIONE METRO A 'PONTE LUNGO'**
- **REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE FERROVIARIA 'ZAMA'**

Per la realizzazione di un'opera così rilevante sarebbe necessario costruire un Accordo di programma che preveda il coinvolgimento di FERROVIE DELLO STATO, REGIONE LAZIO e MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE.

## **Progetto SMS - Sangiovanni Mobilità Sostenibile**

promosso da:

1. COMITATO SAN GIOVANNI (CSG)
2. COMITATO VILLA FIORELLI (CVF)
3. COMITATO VIA ALBALONGA

Aderiscono o collaborano al Progetto SMS (ordine cronologico):

4. LABORATORIO SOTTOVUOTI – ARCHITETTURA SENZA FRONTIERE ONLUS
5. COMITATO GENITORI SCUOLA CARDUCCI
6. COMITATO GENITORI SCUOLA DIAZ
7. COMITATO GENITORI SCUOLA DI DONATO
8. ASSOCIAZIONE I LAZZARONI
9. CITTADINI RE DI ROMA – Blog
10. COMITATO MURA LATINE/Mobilità
11. ASSOCIAZIONE AMICI DEL PARCO DI VIA CARLO FELICE
12. ASSOCIAZIONE SALVAICICLISTI Roma
13. CNA COMMERCIO ROMA
14. COMITATO PIAZZA VITTORIO PARTECIPATA (CPVP)



A seguito della discussione in **Commissione Mobilità** del **Municipio VII** (avvenuta il 9 marzo u.s.), alla quale hanno partecipato rappresentanti del **COMITATO SAN GIOVANNI**, si segnala quanto segue.

Molti cittadini residenti di San Giovanni stanno esprimendo forti perplessità in merito alla scelta di canalizzare i flussi di traffico a senso unico a salire su via Taranto e a scendere su via La Spezia, nel timore che ciò si traduca nella creazione di ulteriori **AUTOSTRADE URBANE**.

Esprimono inoltre forti perplessità sulla riduzione della frequenza della Linea **BUS 51** e sul mantenimento del suo attuale capolinea in via La Spezia, e sulla riduzione del percorso della Linea **BUS 81** da piazza Roberto Malatesta.

Pertanto, in tale sede, Il **COMITATO SAN GIOVANNI** ha chiesto:

1. la **RIDUZIONE DEL VOLUME DI TRAFFICO** che arriva a San Giovanni **dalla TANGENZIALE EST** (ingresso da Viale Castrense - Via Nola) e dalla **VIA CILICIA**
2. il **POSIZIONAMENTO di N. 2 Telecamere fisse (AUTOVELOX)** per sanzionare l'ingresso nella **Fascia Verde di veicoli inquinanti (Euro 0-1-2)** e di pullman privati **dalla Tangenziale Est**, secondo quanto previsto dalle attuali normative
3. il **MANTENIMENTO della attuale frequenza della Linea BUS 51**
4. Lo **spostamento del Capolinea della Linea BUS 51** da via La Spezia a Via Casilina Vecchia, fronte Caritas
5. Il **mantenimento dell'attuale percorso della Linea BUS 81**, con partenza da piazza Roberto Malatesta.

Il **COMITATO SAN GIOVANNI** ha inoltre chiesto:

6. che l'eventuale **canalizzazione dei flussi di traffico a senso unico** a salire **su via Taranto** e a scendere su via La Spezia non si traduca nella creazione di ulteriori **AUTOSTRADE URBANE**
7. l'istituzione di **ZONE 30** e di **DOSSI** su via Taranto e su Via La Spezia per rallentare la velocità del traffico privato.



[http://www.comitatosangiovanni.it/index.php?option=com\\_content&view=article&id=270&Itemid=93](http://www.comitatosangiovanni.it/index.php?option=com_content&view=article&id=270&Itemid=93)