

CENTRALITÀ SANTA MARIA DELLA PIETÀ

Schema di Assetto Preliminare

CONTRIBUTI SPECIALISTICI
CSC - Sostenibilità del sistema della mobilità



INDICE

1. Introduzione	5
2. Il sistema stradale attuale	8
3. La rete del trasporto pubblico attuale.....	11
4. La programmazione per il sistema della mobilità	13
5. Stima qualitativa degli impatti sul sistema della mobilità	16

1. INTRODUZIONE

L'istituzione del Santa Maria della Pietà affonda le sue radici nel XVI secolo. Nel tempo ha avuto varie sedi e si è posta obiettivi diversi, a partire dall'accoglienza dei pellegrini negli anni giubilari per poi dedicarsi al sostegno ai poveri, ai vagabondi e ai *folli*. Nel XX secolo la sede dell'ospedale psichiatrico del Santa Maria della Pietà si porta nella sua ultima collocazione, l'altopiano di Sant'Onofrio in zona di Monte Mario Alto, fino alla sua chiusura agli albori di questo secolo come risultato delle riforme del trattamento psichiatrico innescate dall'approvazione della legge Basaglia (Legge n. 180 del 13.5.1978).

L'area del Santa Maria della Pietà risulta essere essenzialmente di proprietà pubblica (Regione Lazio, Città Metropolitana di Roma, Azienda Sanitaria ASL Roma 1) ed è destinata dal Piano Regolatore Generale vigente (PRG, Figura 1-1) ad ospitare una Centralità Urbana e Metropolitana (CUEM) secondo quanto regolato dalle Norme tecniche di Attuazione (NTA) del piano all'articolo 65, comma 1.

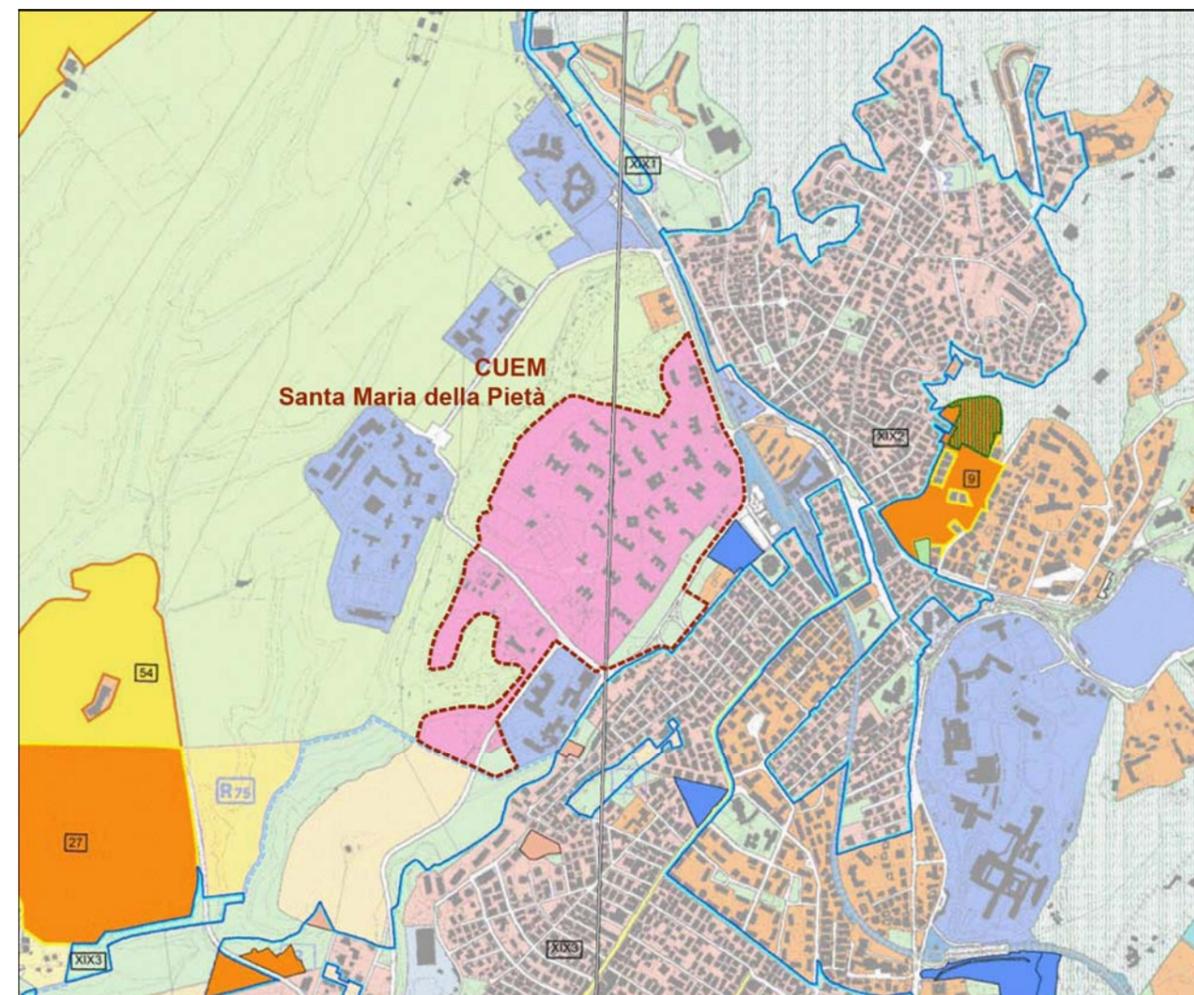


FIGURA 1-1 LA CENTRALITÀ DI SANTA MARIA DELLA PIETÀ NEL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA (SIGTEMI E REGOLE, FOGLI 9 E 10, SERIE 4 - COMPONENTI AD ESITO)

Il dettato normativo specifica che le CUEM sono finalizzate «alla nuova organizzazione multipolare del territorio metropolitano, attraverso una forte caratterizzazione funzionale e morfologica, una concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, nonché una stretta connessione alle reti di comunicazione e al contesto locale».

Il settore urbano del Santa Maria della Pietà si caratterizza già oggi per la giustapposizione di ampie zone prevalentemente residenziali a polarità di rilevanza urbana e metropolitana.

I quartieri di Primavalle e Torvecchia a sud e di Monte Mario Alto ad est sono caratterizzati da densità insediative di valore medio ed alto. Circa 130mila abitanti e 30mila addetti tra Via Cassia, il GRA, Via di Boccea e Via della Pineta Sacchetti/Via Cortina d'Ampezzo determinano densità medie di 5.000 residenti e 1.000 addetti con punte che superano, anche largamente, le 30.000 unità/kmq.

Nell'intorno i servizi pubblici di livello urbano e metropolitano esistenti si collocano lungo le principali direttrici stradali e operano precipuamente nel settore sanitario, dal Policlinico Gemelli

all'Ospedale S. Filippo Neri, e dell'istruzione, con specifico riferimento ad istituti di scuola secondaria superiore e all'Università Cattolica del Sacro Cuore. Il quadro di insieme è dato in Figura 1-2.



FIGURA 1-2 LE POLARITÀ PRINCIPALI NEL CONTESTO DELLA CENTRALITÀ URBANA E METROPOLITANA DI SANTA MARIA DELLA PIETÀ (ELABORAZIONE SU BASE BING)

Dal punto di vista della mobilità il filo conduttore è dato dalla linea ferroviaria regionale FL3 (Figura 1-3) che porta dalle aree centrali della capitale, in particolare le stazioni Roma Ostiense e Roma Tiburtina, verso l'hinterland nordoccidentale sino a Cesano, Bracciano e Viterbo. Le stazioni presenti nell'ambito di interesse sono quella di Roma Monte Mario, adiacente all'ex ospedale psichiatrico, e le stazioni di S. Filippo Neri e Gemelli, subito a nord e a sud rispettivamente.

Tra queste ultime due stazioni la ferrovia viaggia in prossimità di alcuni degli elementi della rete stradale principale: sulla giacitura tangenziale nord-sud parallelamente a via della Pineta Sacchetti, per poi virare verso nordovest lungo la direttrice radiale di via Trionfale.

metro, ferrovie metropolitane e tram



FIGURA 1-3 LE STAZIONI DELLA LINEA FERROVIARIA FL3 IN PROSSIMITÀ DELLA CENTRALITÀ DI SANTA MARIA DELLA PIETÀ E INTEGRAZIONE NELLA RETE SU FERRO DI ROMA (ELABORAZIONE SU BASE ATAC)

Con la linea FL3, a partire dalla stazione di Monte Mario, è possibile muoversi attraverso Roma con continuità utilizzando le diverse componenti della rete su ferro: treni regionali, metropolitane e linee tramviarie. Così come percorrendo via Trionfale è possibile accedere con immediatezza ai grandi distributori stradali: Grande Raccordo Anulare, sistema tangenziale interno (via della Pineta Sacchetti, Galleria Giovanni XXIII), sistema dei Lungotevere.

La Centralità si estende per una superficie di circa 52 ettari, una metà dei quali oggi occupati dal compendio dell'ex ospedale psichiatrico, mentre la restante parte accoglie aree agricole, parcheggi, un campo nomadi, un deposito per materiali di AMA.

L'ex ospedale psichiatrico ha conservato l'impianto originario di inizio '900, caratterizzato da padiglioni, oggi sottoposti a vincolo storico, isolati all'interno di un parco con un notevole patrimonio botanico e naturalistico, tale da essere sottoposto a tutela paesaggistica.

La maggior parte dei padiglioni del complesso ha mantenuto la funzione di tipo sociosanitario con il trasferimento, nel tempo, di alcuni padiglioni ad uso del Municipio per servizi al cittadino e per la propria sede istituzionale. Tra le funzioni presenti si annoverano:

- supporto a malati cronici, persone fragili e non autosufficienti (La Casa della Salute per il Distretto/Municipio XIV);
- servizi per la disabilità, la tutela e la cura di pazienti in età evolutiva;
- strutture di accoglienza per pazienti cerebrolesi gravi;
- un hospice per persone nel fine vita.

Questo documento si prefigge di individuare e valutare, in via preliminare ed in termini qualitativi, i possibili impatti sul sistema della mobilità dovuti all'insediamento delle funzioni previste nella proposta di Schema di Assetto Preliminare della Centralità, anche in considerazione del sistema di accessibilità proposto, particolarmente attento agli aspetti della mobilità dolce.

A seguire si fornisce dapprima una lettura rapida, ma ragionata, della realtà di fatto sul tema del sistema della mobilità nel quadrante urbano interessato dall'intervento e si illustrano le principali misure previste dagli strumenti di programmazione di settore.

A conclusione si esplicitano alcune considerazioni sulla coerenza tra la tipologia delle funzioni proposte, e quindi sulla loro capacità di produrre spostamenti in relazione alle diverse modalità di trasporto con cui sono accessibili, e assetto programmato delle reti del trasporto, inteso come assetto infrastrutturale e dei servizi proposto dagli strumenti di programmazione e integrato dalle misure proprie del progetto della Centralità.

2. IL SISTEMA STRADALE ATTUALE

La classifica funzionale viaria del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) consente di interpretare con immediatezza la struttura del sistema stradale, costituito da assi di rango e caratteristiche diversi. Si tratta del documento di sintesi del PGTU che ha la funzione di fotografare lo stato di fatto, riconoscendo il ruolo delle strade in relazione all'utenza (pedoni, ciclisti, motociclisti, automobilisti, merci), ai modi di trasporto (individuale o pubblico), agli spostamenti (breve, media e lunga percorrenza), agli aspetti statici del movimento veicolare (fermate, sosta).

Le funzioni sono inquadrate dal Codice della Strada in una gerarchia che prevede quattro categorie:

- autostrade;
- strade di scorrimento;
- strade di quartiere;
- strade locali.

Le prime tre funzioni costituiscono la rete principale, destinata essenzialmente ai movimenti dei veicoli pubblici e privati, mentre l'ultima rappresenta la rete locale, destinata in modo particolare ai pedoni ed alla sosta.

Per svolgere le funzioni assegnate è necessario che le strade presentino determinate caratteristiche geometriche (relative in primo luogo all'ampiezza della sede stradale) e di organizzazione del traffico (a partire, ad esempio, dall'esistenza di marciapiedi), le quali vengono precisate nei loro aspetti generali dal regolamento viario e nei loro aspetti particolari dalla successiva progettazione di dettaglio.

Per rendere compatibile la funzione prescelta per ogni tipo di strada con le dimensioni delle strade esistenti, le direttive ministeriali hanno introdotto tre sottotipi di strade: strade di scorrimento veloce, strade interquartiere, strade interzonali. Questi sottotipi mantengono le funzioni assegnate ai tipi originari di appartenenza, ma si accetta che vengano svolte ad un livello di servizio più modesto, attraverso la deroga su alcune caratteristiche geometriche e di regolazione. Con tale operazione vengono messi in gioco i livelli di servizio della mobilità, ma si riesce, in questo modo, ad inquadrare tutti gli elementi della rete stradale effettivamente disponibile.

La rete del quadrante in cui si colloca la CUEM di Santa Maria della Pietà (Figura 2-1) può essere interpretata secondo due chiavi di lettura:

- topologica;
- funzionale.

Le elaborazioni del PGTU permettono di riconoscere dal punto di vista topologico, in prossimità della centralità:

- *elementi a giacitura radiale* (via Trionfale/via dell'Acquedotto del Peschiera);
- *elementi a giacitura tangenziale* (via di Torrevecchia, via della Pineta Sacchetti, via del Forte Trionfale/viale Cortina d'Ampezzo, Galleria Giovanni XXIII);

In termini funzionali il PGTU classifica la viabilità principale di settore nel modo seguente:

- *strade di scorrimento* (Galleria Giovanni XXIII);

- *strade interquartiere* (via della Pineta Sacchetti);
- *strade di quartiere* (via Trionfale/via dell'Acquedotto del Peschiera, via di Torrevecchia);
- *strade interzonali* (via del Forte Trionfale/viale Cortina d'Ampezzo).

Via Trionfale e via Acquedotto del Peschiera vanno riguardate come elemento unitario di rete. Si tratta, infatti, di strade subparallele, disciplinate, nel tratto in cui quasi vanno a sovrapporsi, con sensi unici contrapposti allo scopo di fornire una superiore capacità di sistema grazie all'eliminazione di numerose manovre di svolta alle intersezioni.

La rete principale consente alla zona di relazionarsi sia con l'anello autostradale del GRA, circa 3,5 km a nord lungo via Trionfale, sia con il sistema diametrale dei Lungotevere, poco meno di 5 km verso est percorrendo la Galleria Giovanni XXIII.

Agli elementi della viabilità principale individuati nel PGTU vanno aggiunte alcune strade locali che assumono importanza dal momento che sono utilizzate dal trasporto pubblico locale. Nello specifico:

- il sistema di sensi unici a servizio del quartiere di Monte Mario Alto (via Vincenzo Troya, via Francesco Cherubini, via Achille Mauri, via Augusto Conti, via Fratelli Gualandi);
- il sistema a servizio dell'area di Torrevecchia prossima alla Centralità (via Sebastiano Vinci, via Cesare Castiglioni, via Carlo Livi).

Nell'insieme si tratta di un set di infrastrutture di caratteristiche funzionali molto differenziate, che vanno dalla doppia carreggiata con intersezioni delivellate della Galleria Giovanni XXIII alla carreggiata singola con una corsia di marcia per direzione in presenza di sosta laterale di Via di Torrevecchia, passando per la condizione intermedia delle carreggiate separate con intersezioni a raso di Via della Pineta Sacchetti.

La restante rete locale è costituita, per la gran parte, da strade di caratteristiche funzionali di scarsa qualità, che si innestano a pettine lungo gli elementi della viabilità principale.



FIGURA 2-1 IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DI ROMA CAPITALE (ELABORAZIONE SU BASE BING)

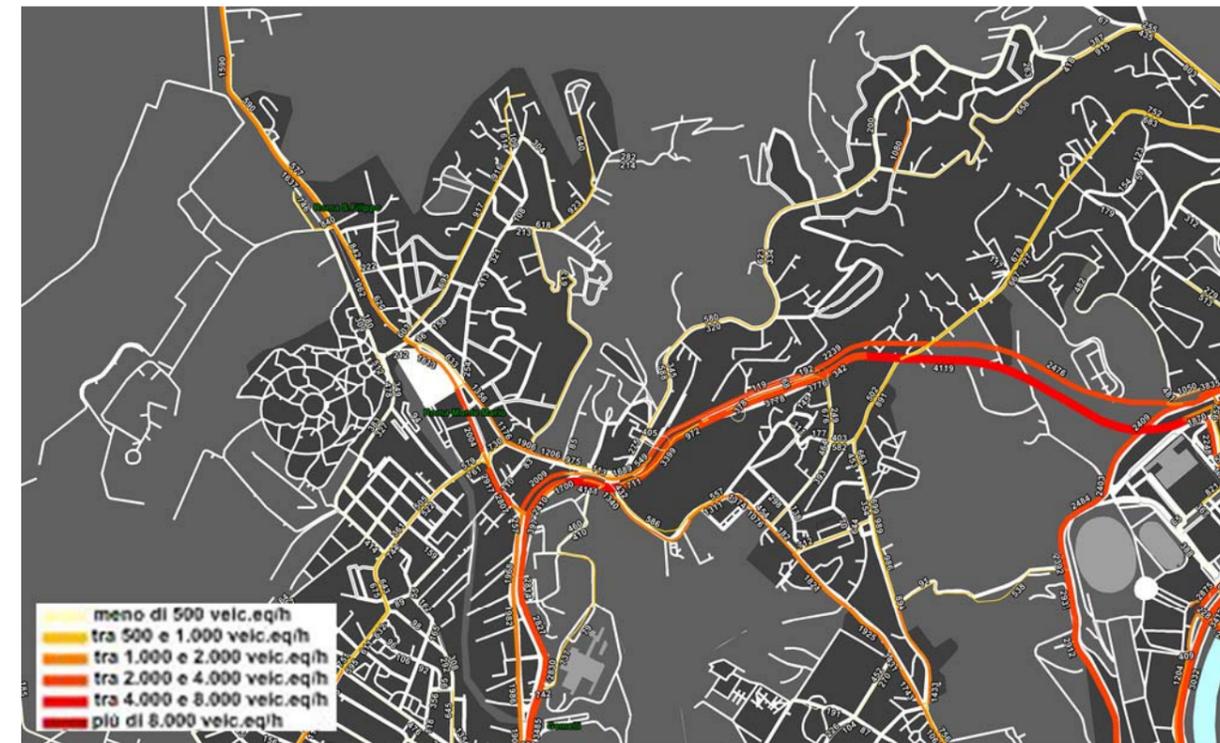


FIGURA 2-2 FLUSSI EQUIVALENTI DI TRAFFICO, IN ALTO, E RAPPORTO FLUSSO/CAPACITÀ, IN BASSO, NEL SETTORE NORDOVEST DI ROMA ALL'INTERNO DEL GRANDE RACCORDO ANULARE (ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ)

La ricostruzione per via simulativa dello stato della circolazione nell'ora di massimo traffico del giorno feriale tipo, al mattino tra le 8.00 e le 9.00, effettuata dall'agenzia di settore dell'Amministrazione Comunale (Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.) è mostrata in Figura 2-2.

La rappresentazione mappale dei valori assunti dal rapporto flusso/capacità, uno dei principali indicatori utilizzati per esprimere la qualità della circolazione veicolare su strada, indica come gli elementi della rete principale nel settore in cui si andrà a collocare la nuova Centralità siano già oggi intensamente utilizzati.

Nel corso della punta mattutina gli elementi radiali in direzione del centro della città e gli elementi tangenziali in entrambe le direzioni, mostrano valori del rapporto prossimi o superiori all'unità. Si tratta di condizioni estensive di traffico prossime alla saturazione che, a livello puntuale in prossimità delle principali intersezioni, si portano anche in stato di sovrasaturazione ad indicare la presenza di forti rallentamenti e congestione.

L'asse viario maggiormente utilizzato risulta essere la Galleria Giovanni XXIII, con flussi in transito superiori ai 4.000 equivalenti orari in direzione est, verso via del Foro Italico, e circa 2.500 in direzione opposta, verso via della Pineta Sacchetti.

Quest'ultimo asse si pone in continuità con la galleria dal punto di vista dei flussi, che quasi raggiungono i 3.000 equivalenti orari in direzione nord, verso Monte Mario, ed i 2.000 equivalenti orari in direzione sud, verso piazza dei Giureconsulti.

Il diverso livello di flusso tra il ramo settentrionale del sistema tangenziale interno, la Galleria Giovanni XXIII, e quello occidentale, via della Pineta Sacchetti, è dovuto agli effetti introdotti dall'interazione con il sistema radiale di via Trionfale/via Acquedotto del Peschiera. Lungo questa direttrice:

- a nord dell'area del Santa Maria della Pietà è stato ricostruito un traffico superiore ai 1.500 equivalenti orari in direzione centro e quasi 1.000 equivalenti orari in direzione GRA;
- a sud della centralità, tra le aree di Torvecchia e Monte Mario Alto, i flussi equivalenti salgono rispettivamente sino a 3.000 e 2.000 unità orarie circa.

La particolare collocazione dell'area nell'ambito della città fa sì che si tratti di un brano di rete fortemente utilizzato per spostamenti di attraversamento. La configurazione del territorio, e della rete che lo serve, è tale da presentare, inoltre, una sostanziale assenza di alternative infrastrutturali nella formazione degli itinerari.

Ne derivano livelli di traffico confrontabili con un altro importante collettore che giace ai bordi del settore analizzato: più all'interno della città, il sistema diametrale nord-sud dei Lungotevere, infatti, presenta flussi direzionali nell'ordine dei 3.000 equivalenti orari in prossimità del Foro Italico.

I livelli di traffico risultano secondi solo a quelli ricostruiti per il sistema anulare del GRA, più all'esterno della città e non visualizzato in figura, dove tra le uscite Casal del Marmo e Trionfale si hanno livelli di utilizzazione di 7.000-8.000 equivalenti orari per direzione.

3. LA RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO ATTUALE

L'elemento focale del trasporto pubblico di interesse per la Centralità risiede nella stazione ferroviaria Roma Monte Mario della linea regionale FL3. I servizi ferroviari che vi effettuano fermata fanno perno sulle stazioni urbane di Roma Ostiense e Roma Tiburtina ed hanno capolinea esterno nelle stazioni di La Storta, Cesano di Roma, Anguillara Sabazia, Bracciano, Viterbo (Porta Romana e Porta Fiorentina). Alcuni servizi sono passanti rispetto al nodo di Roma, fondendo il percorso della FL3 con quello del passante aeroportuale FL1 tra Roma Tiburtina e le stazioni di Monterotondo e Fara Sabina.

Roma Monte Mario è servita nei giorni feriali da 65 coppie di treni del tipo TAF (circa 800 posti di capacità), che scendono a 38 nei prefestivi e ancora a 32 nei festivi. Non vi è una vera e propria ora di punta poiché il distanziamento viene mantenuto costante nel corso della giornata, a meno del concentrarsi/diradarsi del numero di corse ad inizio e fine giornata in relazione ad esigenze di dislocazione dei convogli per lo stazionamento notturno: il giorno feriale è caratterizzato da un intertempo di 15 minuti tra i passaggi, distanziamento che sale a 30 minuti nei giorni prefestivi e festivi. Figura 3-1 Il trasporto pubblico nell'intorno della Centralità (elaborazione su base Bing).

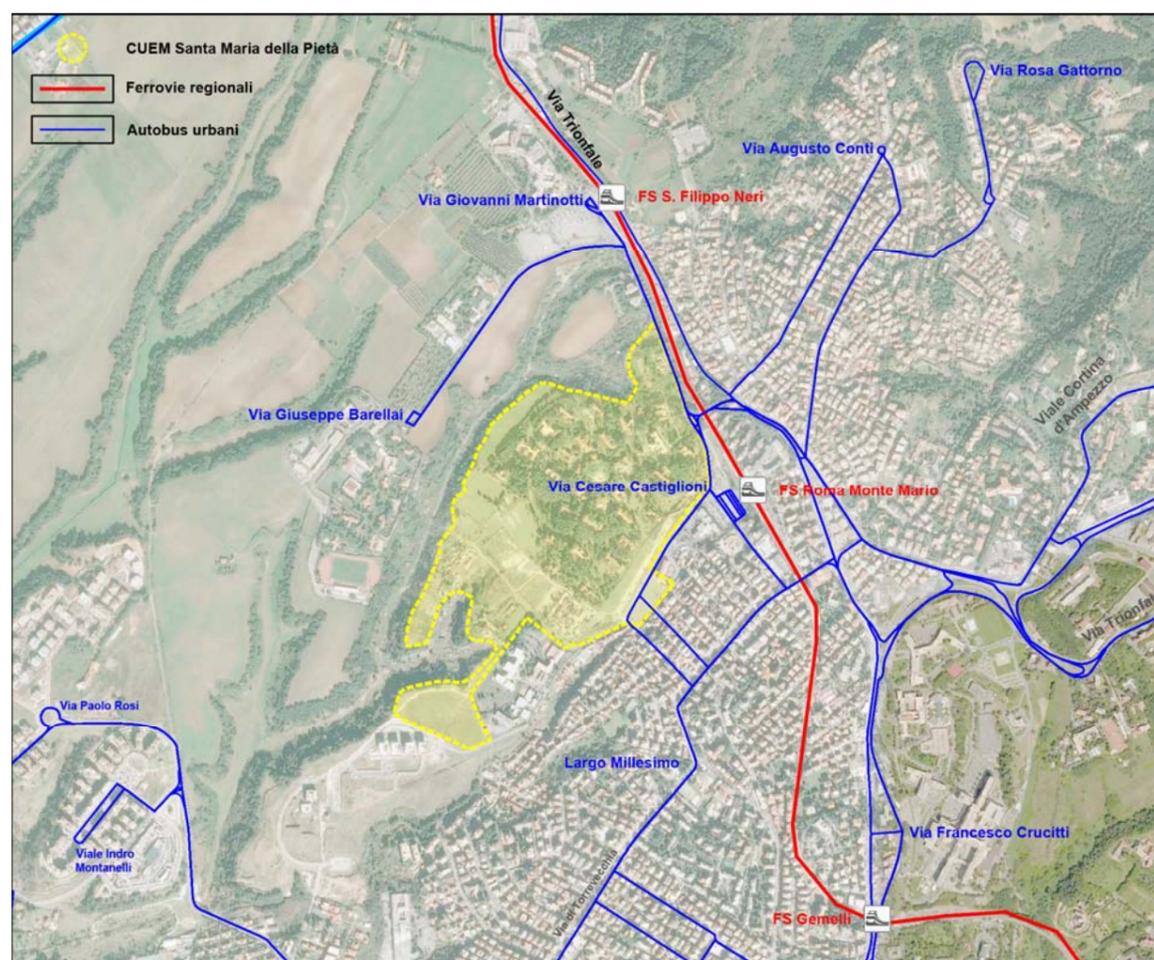


Figura 3-2 Il trasporto pubblico nell'intorno della Centralità (elaborazione su base Bing)

La stazione è punto di corrispondenza con numerose linee del trasporto pubblico, sia al capolinea presente sul lato occidentale di via Cesare Castiglioni, sia alle fermate lungo la viabilità di contorno, con particolare riferimento a via Trionfale.

Si distinguono tre gruppi di linee (Tabella 3.1):

- servizi che effettuano capolinea sul fronte ovest della stazione Roma Monte Mario;
- servizi che effettuano capolinea sul fronte ovest della stazione S. Filippo Neri, transitando in prossimità della centralità;
- altri servizi che transitano sulla viabilità del circondario della centralità.

Numero	Linee TPL		Tipologia (*)	Coppie di corse giornaliere			Coppie di corse in ora di punta (8.00-9.00)		
	Capolinea			Feriale	Prefestivo	Festivo	Feriale	Prefestivo	Festivo
46	Monte Mario FS	Venezia	AR	111	84	42	7	5	2
912	Monte Mario FS	Conti/Vidari	C	105	81	43	6	4	2
913	Monte Mario FS	P.zza Cavour	AR	190	170	108	15	14	8
990	Monte Mario FS	Lgt. Marzio	AR	74	61	38	5	4	3
998	Monte Mario FS	Ponderano	AR	52	43	26	3	3	1
999	Monte Mario FS	Brumano	C	40	31	21	2	2	1
<i>Capolinea Roma Monte Mario FS (Via C.</i>				572	470	278	38	32	17
49	S. Filippo Neri FS	P.zza Cavour	AR	67	63	48	5	3	3
911	S. Filippo Neri FS	Mancini	AR	82	62	52	5	4	3
980	S. Filippo Neri FS	Pane	AR	103	74	52	6	6	3
<i>Capolinea S. Filippo Neri FS (Via G. Martinotti)</i>				252	199	152	16	13	9
446	Cornelia MA	Mancini	AR	78	67	45	5	4	3
546	Ipogeo degli Ottavi FS	Val Cannuta/Ago	AR	67	55	52	4	3	3
907	La Giustiniana	Cornelia MA	AR	71	55	45	4	3	3
C6	Baldelli	Cimitero Flaminio	AR	-	4	4	-	-	-
<i>Altre linee in transito su Via Trionfale</i>				216	181	146	13	10	9
Totale generale				1.040	850	576	67	55	35

(*) Tipologia: AR = andata e ritorno, C = circolare

TABELLA 3.1 IL TRASPORTO PUBBLICO STRADALE NELL'INTORNO DELLA CENTRALITÀ (WWW.MUOVERSIAROMA.IT/)

Considerando i tre gruppi, nel giorno feriale vengono effettuate oltre 1.000 coppie di corse, di cui oltre la metà fanno riferimento al solo capolinea di Roma Monte Mario; l'ora di punta della mattina, con 67 coppie di corse nel complesso e 38 coppie solo a Roma Monte Mario, incide sul servizio giornaliero quasi per il 7%.

Nei giorni prefestivi e festivi, durante i quali circola la linea speciale C6 che collega il consolidato urbano al cimitero di Prima Porta, il servizio di trasporto pubblico su gomma vede ridursi il numero di corse effettuate: di circa l'80% nei prefestivi e poco meno del 50% nei festivi rispetto ai giorni feriali.

Il sistema si completa con la presenza, in prossimità delle stazioni della FL3, di parcheggi dove è possibile effettuare lo scambio modale. In particolare la stazione Roma Monte Mario è dotata di due aree di parcheggio prossime all'edificio di stazione, una su ciascun lato della linea ferroviaria su via Trionfale e via Cesare Castiglioni, e due aree raggiungibili percorrendo circa 500 metri lungo via Sebastiano Vinci.



Figura 3-3 Il sistema dei parcheggi di scambio alla stazione Roma Monte Mario (elaborazione su base Google Earth)

Per ciò che concerne la linea ferroviaria la ricostruzione ha fornito indicazione di un carico orario di punta in direzione centro di 4.800 passeggeri/ora e di meno di 1.000 in uscita dalla città. In linea con il servizio offerto, che nei giorni feriali prevede la fermata di quattro corse/ora a Roma Monte Mario ma anche la presenza di servizi che transitano per la stazione senza fermarsi, la capacità dei convogli viene completamente utilizzata in direzione centro. Nel pomeriggio il fenomeno si inverte nelle due direzioni.

Lo stesso andamento dei traffici è rilevabile sul sistema pubblico automobilistico con prevalenza al mattino della mobilità diretta verso il centro della capitale, sino ad avvicinare su Via Acquedotto del Peschiera i 2.000 passeggeri/ora, rispetto a quella in allontanamento in direzione del GRA, dove non si raggiungono i 1.000 passeggeri/ora. Il dato esperienziale conferma l'inversione del fenomeno nella punta pomeridiana.

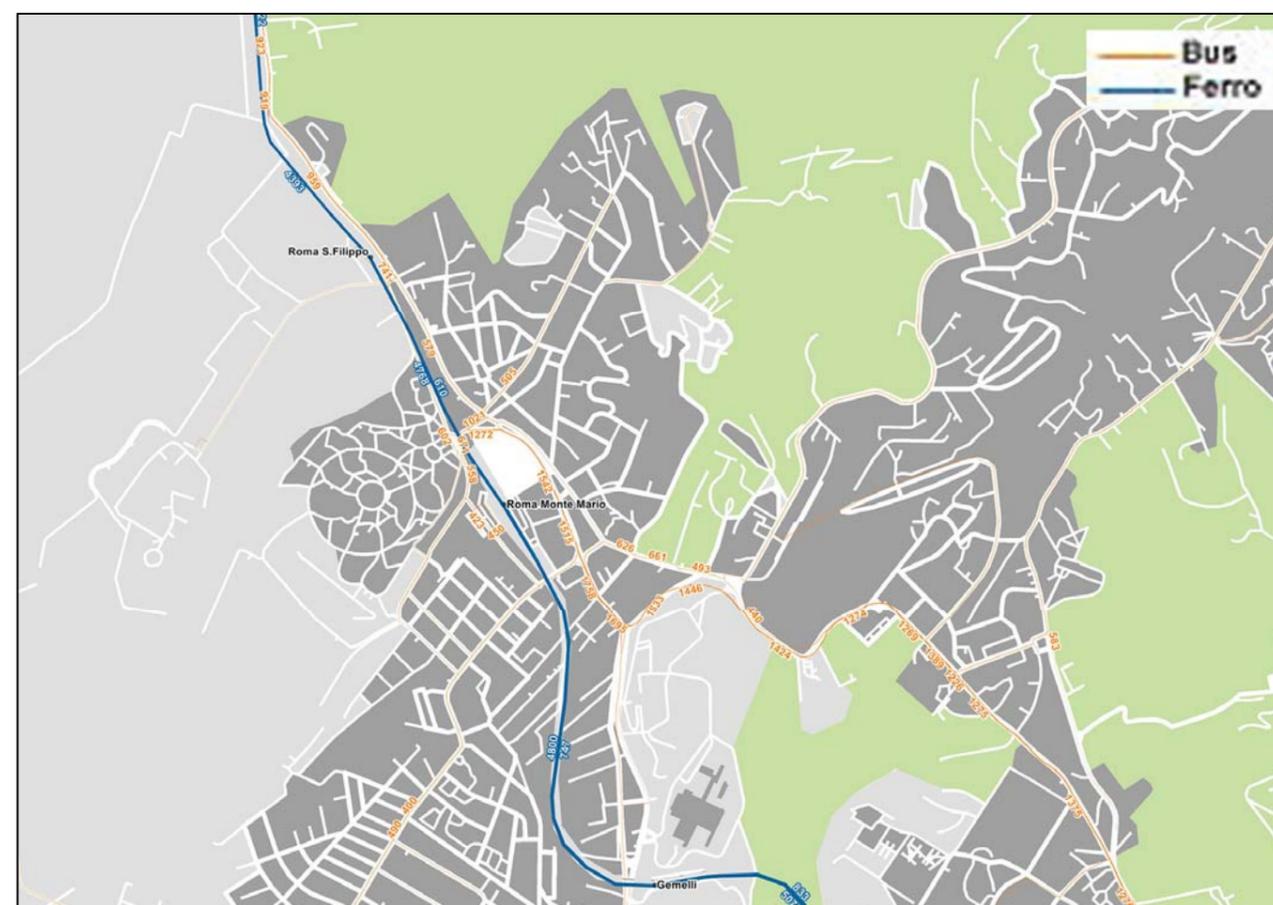


FIGURA 3-4 FLUSSI DI PASSEGGIERI SUL TRASPORTO PUBBLICO NEL SETTORE NORDOVEST DI ROMA ALL'INTERNO DEL GRANDE RACCORDO ANULARE (ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ)

Anche nel caso del trasporto pubblico una valutazione per via simulativa dello stato di utilizzazione della rete del trasporto pubblico nell'ora di punta della mattina del giorno feriale tipo è stata effettuata dall'agenzia di settore.

4. LA PROGRAMMAZIONE PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Oggi il riferimento per gli interventi sul territorio è il PRG, approvato nel 2008, che ha dato un forte impulso alla pianificazione del sistema dei trasporti in connessione con quella territoriale.

Gli elaborati prescrittivi del PRG, finalizzati alla definizione ed alla attribuzione dei diritti alle trasformazioni edilizie ed urbanistiche, sono stati accompagnati da una serie di elaborati gestionali, con la finalità di determinare tutti gli elementi che debbono entrare nel successivo processo progettuale. Tra gli elaborati gestionali, che fanno ciascuno riferimento a specifiche componenti con ricaduta sugli aspetti progettuali, rientrano la mappatura cartografica G3 *Sistema delle infrastrutture per la mobilità* e il documento testuale G4 *Guida alla progettazione delle infrastrutture per la mobilità*.

Il sistema di trasporto pubblico proposto dallo strumento di programmazione territoriale si basa su una rete principale che utilizza diverse tecnologie: ferrovie regionali, metropolitane, tramvie e più in generale corridoi per il trasporto pubblico in sede propria o riservata con sistemi innovativi ad alte prestazioni. Il servizio autobus completa il sistema con una elevata capillarità e svolge il ruolo di adduzione alle linee portanti nei nodi di interscambio. I contesti sensibili e le aree a bassa densità di domanda prevedono servizi con minibus, anche a chiamata.

Il sistema stradale, con un incremento infrastrutturale limitato a pochi essenziali tratti che completano l'intelaiatura portante, viene ridefinito in termini funzionali per conseguire minori impatti nelle zone residenziali e un deflusso più regolare, evitando prestazioni che possano ridurre la competitività del trasporto pubblico.

Incrociando le informazioni contenute nella relazione di accompagnamento al PRG e nell'elaborato G3 (Figura 4-1) si ricava un quadro previsionale per l'area di Santa Maria della Pietà sostanzialmente incentrato sul potenziamento del sistema stradale:

- adeguamento funzionale e raddoppio di via Trionfale e via della Pineta Sacchetti, quali componenti del *sistema lineare occidentale*, con interventi in grado di incrementare la capacità ma non le velocità di percorrenza;
- chiusura del sistema viabilistico di circuitazione del Santa Maria della Pietà con realizzazione del collegamento tra via Giuseppe Barellai e via Sebastiano Vinci;
- connessione di questo circuito a via di Torresina, via Andersen e via della Valle dei Fontanili nell'area del Quartaccio con percorso subparallelo e ad ovest a via di Torvecchia.

Nella mappatura sono esperibili, ovviamente, solo le misure incrementali del disegno infrastrutturale, mentre non sono percepibili le azioni di adeguamento e potenziamento dei sistemi tecnologici con particolare riferimento, nel presente caso, alle migliorie previste sul sistema ferroviario che potranno consentire aumenti di capacità del servizio.

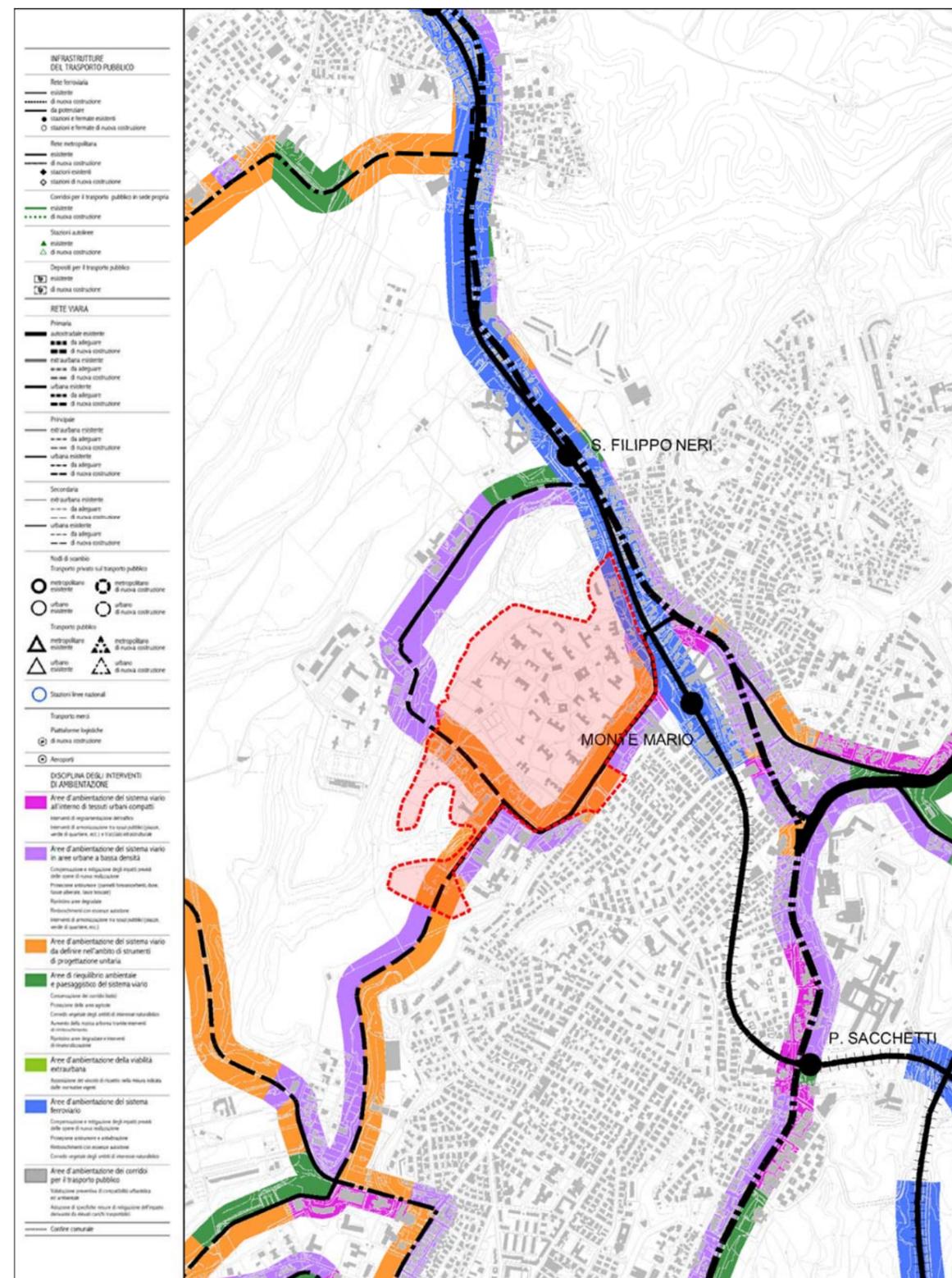


FIGURA 4-1 ESTRATTO DELL'ELABORATO DI PRG SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

I segni presenti negli elaborati di PRG sono stati recepiti, reinterpretati ed in alcuni casi integrati dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), adottato nel mese di agosto 2019 e con approvazione in itinere. Le previsioni contenute nel nuovo strumento di programmazione sono state articolate in tre scenari:

- *Scenario di Riferimento*, che comprende le azioni già in corso o finanziate e quindi indipendenti dall'attuazione degli interventi PUMS; si tratta uno scenario con obiettivo temporale indicativo al massimo entro i prossimi tre anni;
- *Scenario di Piano*, che comprende tutte le azioni/opere che l'Amministrazione intende intraprendere e realizzare, ritenendole fattibili entro il prossimo decennio;
- *Scenario Tendenziale*, che comprende tutte le azioni previste dal PRG che non rientrano negli scenari precedenti, di cui non si è stimata la fattibilità e quindi è improbabile possano essere realizzate in un orizzonte temporale anche di lungo periodo.

Per ciò che concerne il **trasporto pubblico** si prevede (Figura 4-2):

- l'adeguamento del sistema di segnalamento e degli apparati tecnologici della linea ferroviaria FL3 da Cesano a Roma Ostiense, per consentire l'incremento della frequenza di servizio, nello Scenario di Riferimento;
- il prolungamento della linea A della metropolitana oltre Battistini sino a Monte Mario FS (M2-06), con completamento del nodo di scambio in prossimità di Santa Maria della Pietà, nello Scenario di Piano.

In tema di **mobilità ciclabile** è programmato nello Scenario di Piano (Figura 4-3) un set di interventi che si configurano come sistema lineare tangenziale:

- prolungamento lungo la FL3 dalla stazione Gemelli alla stazione S. Filippo Neri dell'esistente ciclabile di Monte Ciocchi (C2-28);
- ulteriore prolungamento dalla stazione S. Filippo Neri alla stazione La Giustiniana lungo la stessa linea ferroviaria (C2-10);
- derivazione della ciclabile di Monte Ciocchi dalla stazione Gemelli della FL3 alla stazione Battistini della metro A (C2-12);
- realizzazione di un percorso nel parco di Santa Maria della Pietà.

Le infrastrutture saranno supportate dalla realizzazione di parcheggi per biciclette distribuiti lungo la rete infrastrutturale, in particolare nei nodi di scambio con il trasporto pubblico.

Le azioni sul **sistema stradale** (Figura 4-4), come peraltro era da attendersi da uno strumento che ha come *leitmotiv* la sostenibilità del trasporto, riguardano un numero limitato di interventi sulla rete principale e sul sistema dello scambio modale.

L'intervento di diretto interesse per la Centralità, più prossimo nel tempo, è collocato nello Scenario di Riferimento e riguarda il collegamento di via Sebastiano Vinci a via della Valle dei Fontanili (V1-01), contribuendo a ridurre il deficit infrastrutturale del sistema stradale di tale ambito urbano con la creazione di un'alternativa a via di Torvecchia. Nello Scenario Tendenziale, invece, è collocato il collegamento tra via Giuseppe Barellai e via Sebastiano Vinci (V3-03) parallelo ed alternativo alla via Trionfale a collegare il polo del San Filippo Neri alla Centralità.

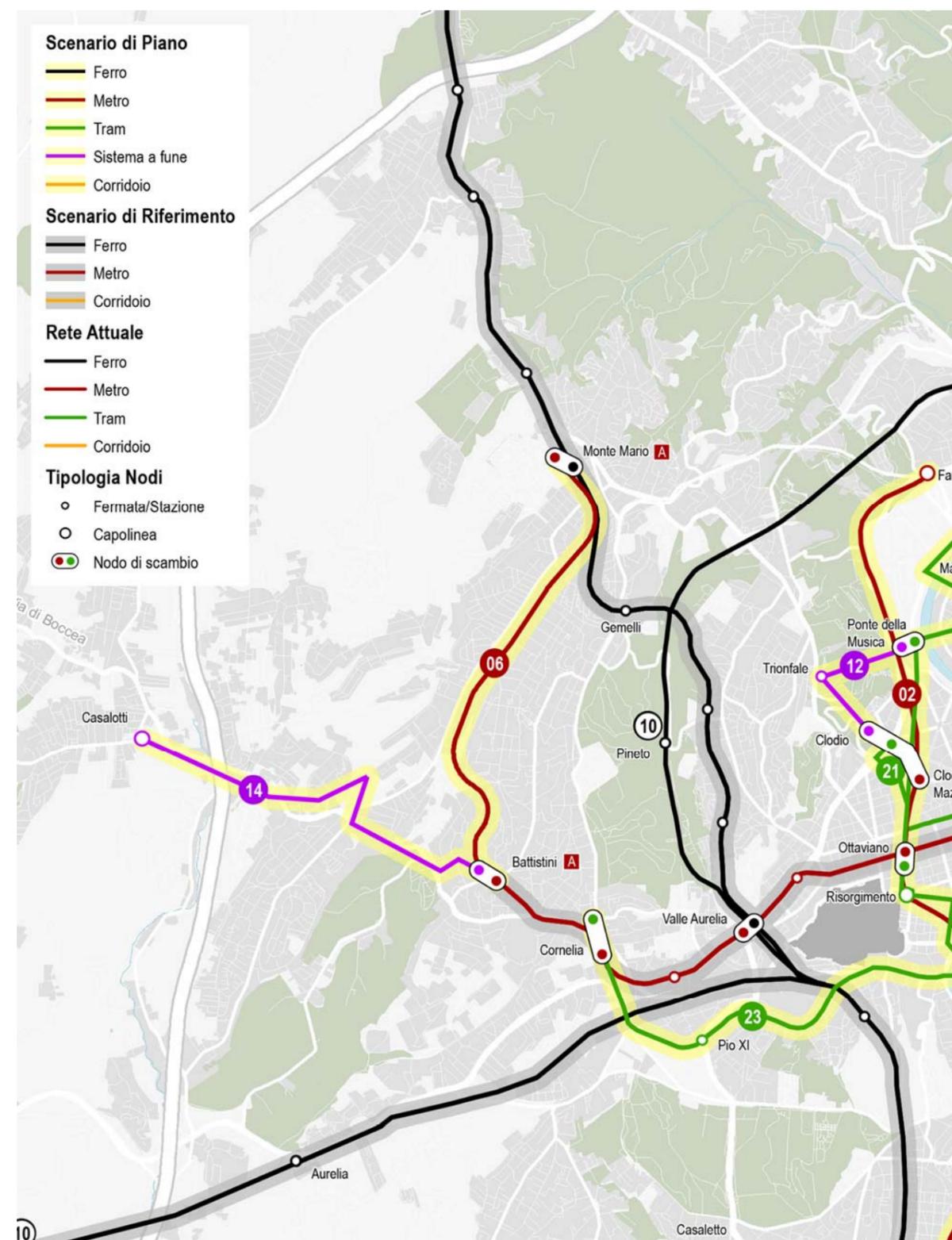


FIGURA 4-2 LE PREVISIONI DEL PUMS NELLO SCENARIO DI PIANO: RETE DEL TPL



FIGURA 4-3 LE PREVISIONI DEL PUMS NELLO SCENARIO DI PIANO: RETE DELLA CICLABILITÀ

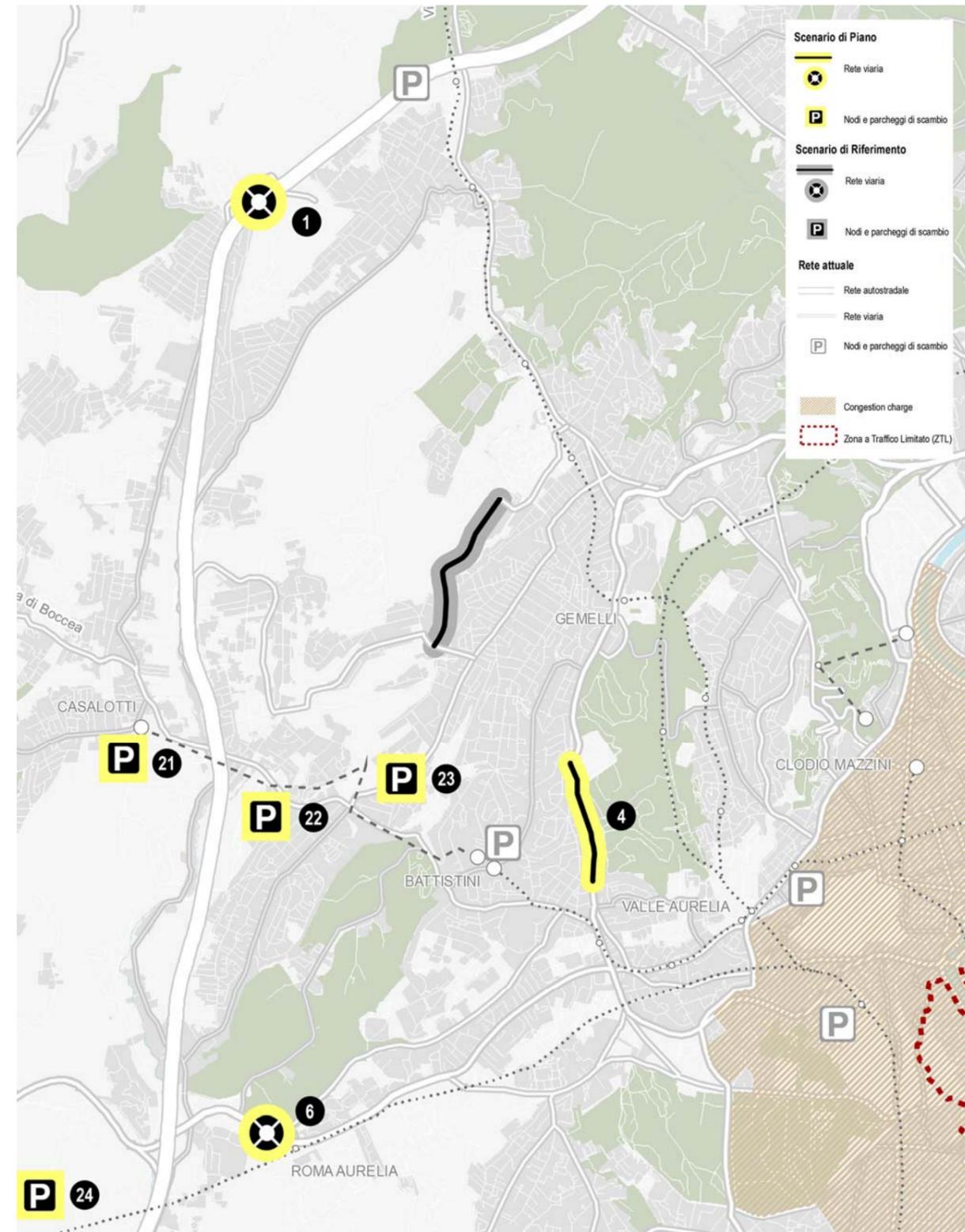


FIGURA 4-4 LE PREVISIONI DEL PUMS NELLO SCENARIO DI PIANO: RETE STRADALE

5. STIMA QUALITATIVA DEGLI IMPATTI SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Il contesto territoriale di riferimento della Centralità di Santa Maria della Pietà esprime oltre alla vocazione per la salute e il benessere dei cittadini anche quella per la formazione, la cultura l'agricoltura e la turistico-ricettiva.

La presenza di parchi agricoli ha favorito l'insediamento di aziende medio-grandi che operano al loro interno mentre ampie aree verdi, circostanti la Centralità, sono in parte coltivate ad orti urbani.

La valenza turistica della zona, legata al patrimonio storico-archeologico e naturalistico, intensificatasi negli ultimi anni nelle forme dell'ecoturismo, cicloturismo e turismo religioso collegato alla via Francigena che passa in adiacenza alla Centralità, esprime una fruizione di tipo lento e contemplativo, in sintonia con il concetto di ecosostenibilità e basso impatto ambientale.

La proposta progettuale, organizzata per ambiti funzionali (Figura 5.1), conferma la vocazione del luogo mantenendo le principali funzioni che da sempre ne hanno caratterizzato l'uso e introducendone di nuove, in armonia con i valori identitari, in un mix funzionale che integra *food policy*, servizi al cittadino, benessere delle persone, cultura e associativismo, attività turistico-ricettive e ricettivo-assistenziali, raccogliendo così anche la domanda espressa nel territorio del *turismo di necessità*, con affluenza di addetti, utenti e loro accompagnatori alle strutture sanitarie.

Gli interventi di riqualificazione previsti ammettono un massimo aumento di SUL di 2.000 mq rispetto a quella esistente legittima o legittimata.

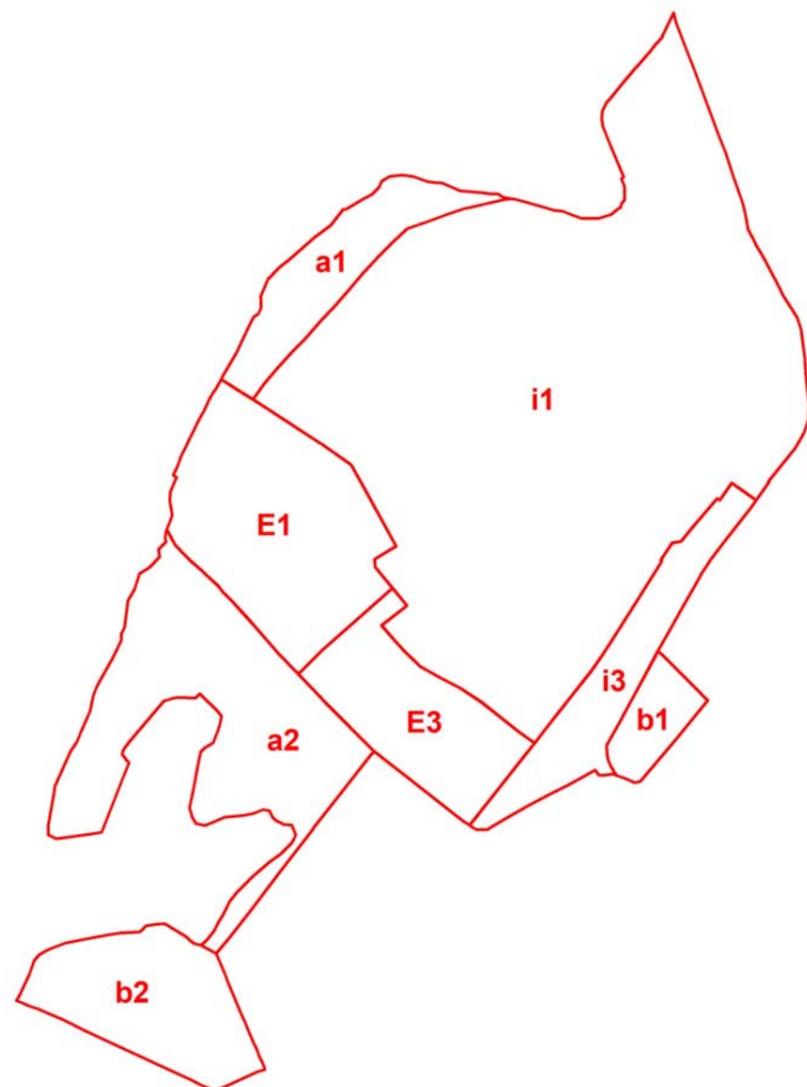
Il programma prevede quindi una SUL massima consentita di circa 68.000 mq, cui si accompagna la dotazione di standard per circa 86mila mq, suddivisi tra verde pubblico (poco più di 27mila mq) e parcheggi pubblici e pertinenziali (poco più di 54mila mq).

Il sistema delle funzioni previste all'interno della Centralità (Tabella 5.1) è accompagnato da un sistema dell'accessibilità (Figura 5-2) che prevede interventi mirati a contenere la mobilità con il mezzo privato attraverso il potenziamento del sistema dell'intermodalità nonché la realizzazione di misure che favoriscano la mobilità dolce e sostenibile, nel senso di una maggiore fruibilità ciclopedonale del contesto.

L'accesso al complesso monumentale sarà limitato lungo un itinerario anulare esterno o interno (rappresentati in Figura 5-2) ai soli mezzi di servizio, in orari contingentati, ed alle persone con disabilità, da servirsi con navetta/circolare elettrica che abbia capolinea all'ingresso principale e distribuisca le persone ai padiglioni transitando anche in vicinanza dei parcheggi. In questo modo sarà possibile rendere libero il parco dalla circolazione veicolare, consentendo la fruizione da parte dei cittadini che potranno muoversi a piedi lungo percorsi attrezzati anche con aree per la sosta e lo svago.

È previsto una viabilità carrabile, esterno al complesso monumentale, realizzato sfiocando da via Trionfale per servire gli orti urbani di progetto nel fosso delle Campanelle e le aree verde contermini. Si prevede che la nuova viabilità, oltre ad essere progettata come strada in zona

pedonale con misure di *traffic calming*, sia interrotta nella sua parte occidentale per non consentire la circolazione in continuità verso via Sebastiano Vinci tale da rendere possibili fenomeni di *rat running* che vanifichino gli obiettivi posti alla base del disegno della centralità.



Ambiti funzionali	Destinazioni	SUL massima consentita ¹ (mq)
a1	Verde pubblico Piazzole di sosta	
a2	Servizi pubblici di livello urbano Servizi turistico-ricettivi a tema agricolo	
b1	Parcheggi	
b2	Verde pubblico e aree verdi a tema benessere	7.888
E1	Impianto sportivo	
E3	Servizi pubblici di livello urbano Aree a tema agricolo e food policy (orti urbani, serre, mercato a km zero, ecc.)	
i1	Servizi pubblici di livello urbano (salute e prevenzione, centro servizi, cultura, ecc.) Servizi pubblici di livello locale (servizi al cittadino, associativismo) Servizi turistico-ricettivi (ostelli) Verde pubblico	60.279
i3	Parcheggi	

TABELLA 5-1 CENTRALITÀ SANTA MARIA DELLA PIETÀ: SISTEMA DELLE FUNZIONI

FIGURA 5.1 CENTRALITÀ SANTA MARIA DELLA PIETÀ: SUDDIVISIONE IN AMBITI FUNZIONALI

¹ La SUL riferita ai Subambiti esterni al complesso monumentale di Santa Maria della Pietà è stimata in base alla CTRN 2014

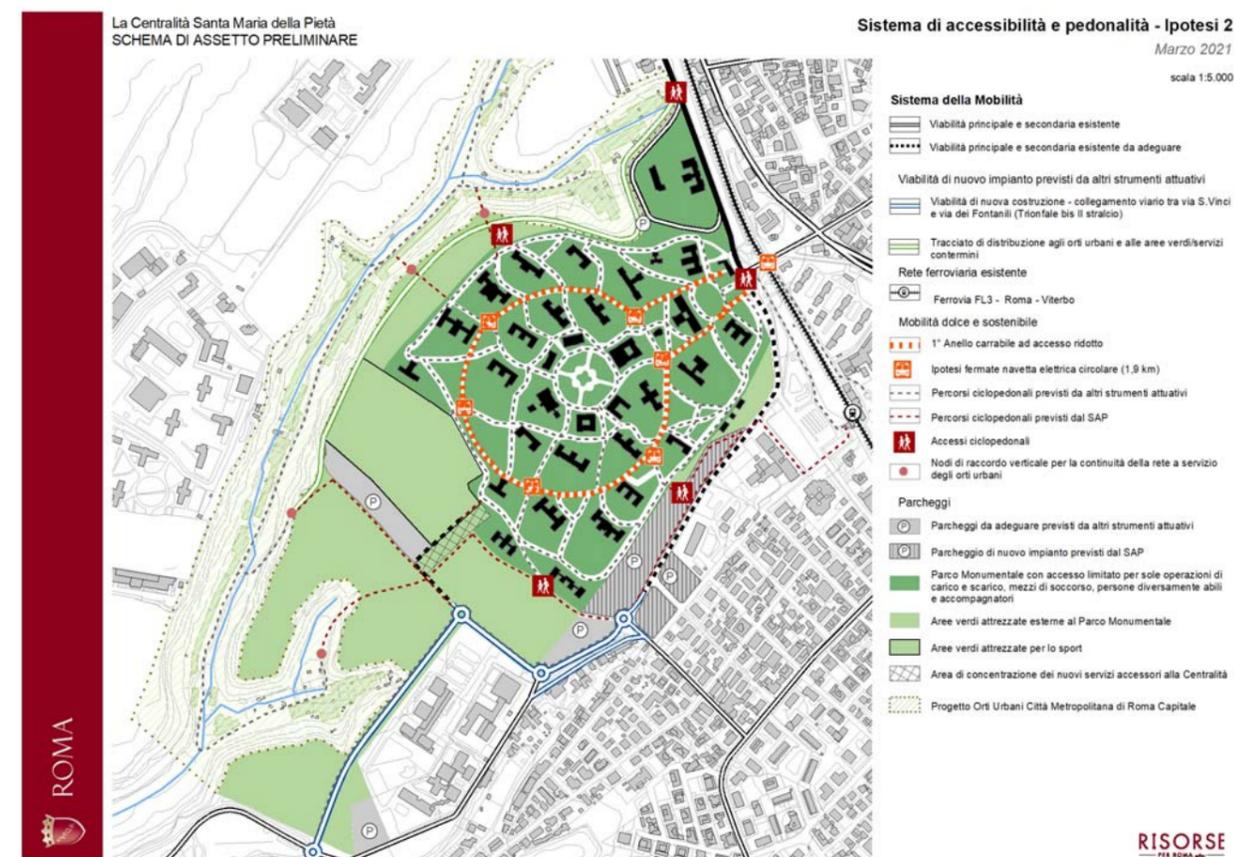
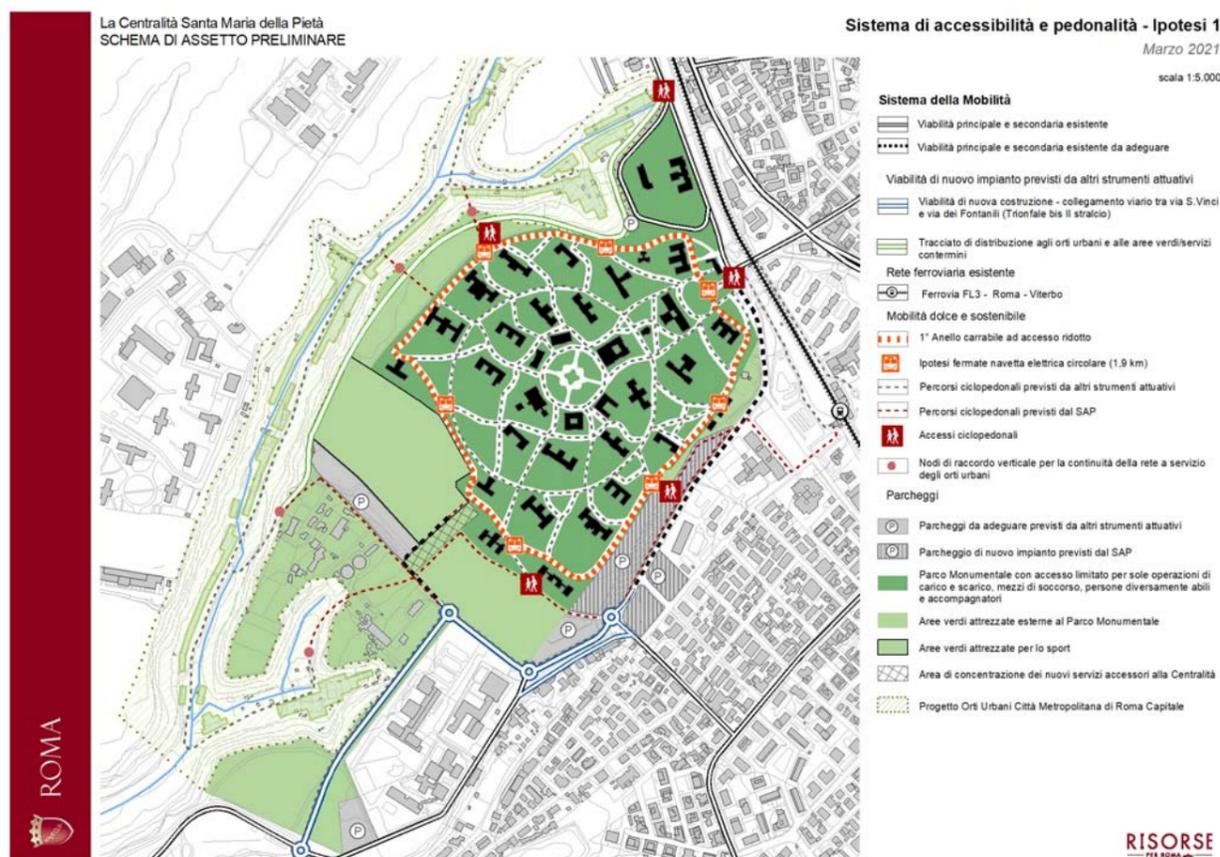


FIGURA 5-2 CENTRALITÀ SANTA MARIA DELLA PIETÀ: SISTEMA DELLA MOBILITÀ

I percorsi dedicati alla mobilità ciclabile e pedonale saranno predisposti con trama tale da connettere tra loro le diverse funzioni previste nella Centralità e queste con le porzioni di territorio del contesto di intervento, con particolare riferimento alle parti di territorio agricolo che costeggiano il parco. In questo modo si renderanno maggiormente fruibili le emergenze naturalistiche del circondario.

Queste azioni nel loro insieme, accompagnate dal potenziamento del sistema dell'intermodalità con perno alla stazione ferroviaria, consentiranno di contenere in modo determinante, se non addirittura ridurre drasticamente, il contributo della Centralità al formarsi del traffico stradale.

Da un lato infatti, ricordando che l'intervento propone di fatto un leggerissimo incremento quantitativa delle superfici edificate e legittime rispetto ad oggi, è indubbio che la trasformazione degli spazi possa comportare un incremento degli spostamenti in accesso alle funzioni proposte.

Si tratta, però, di funzioni con un limitato potenziale attrattivo/generativo in termini di mobilità, perchè in parte già presenti nella Centralità (sanitario, culturale e ludico ricreativi) ed in parte capaci di indurre ridotti volumi di traffico.

Le variazioni di spostamento indotte dalla realizzazione della Centralità sono totalmente assorbite dalle azioni di potenziamento del TPL e della mobilità dolce. La maggior offerta di trasporto pubblico e la futura estensione della rete ciclabile previste dal PUMS, che inducono a livello cittadino una riduzione dell'uso del trasporto privato dal 65% attuale al 50% di medio periodo, unitamente alla ridotta capacità di produrre mobilità da parte delle nuove funzioni, permettono di affermare, benchè su basi qualitative, che non è da attendersi una variazione significativa dei livelli di utilizzazione delle reti.