



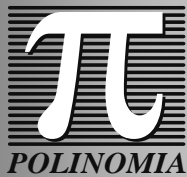
CITTA' DI POMEZIA

PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI POMEZIA

Rapporto preliminare

(versione 1.1)

Settembre 2015



Polinomia srl
Via Nino Bixio, 40
20129 MILANO

Tel/Fax 02 2040 4942
02 2940 8735

Web <http://www.polinomia.it>
Email segreteria@polinomia.it



CITTÀ DI POMEZIA

PROVINCIA DI ROMA

Sindaco
Fabio Fucci

Assessori
Veronica Filippone
Giuliano Piccotti

Comandante Polizia Locale
Angelo Pizzoli

Dirigente Settore VI Lavori Pubblici - Urbanistica
Renato Curci

PROGETTISTI INCARICATI
(Società POLINOMIA S.r.l.)

Matteo Dondé
Alfredo Drufuca
Luigi Torriani
Davide Cassinadri

INDICE

PREMESSA	4
1 PROGRAMMA DETTAGLIATO DELLE INDAGINI.....	5
1.1 Rilievi di traffico in periodo estivo.....	6
1.2 Rilievi della sosta in periodo estivo	9
1.3 Rilievi di traffico in periodo autunnale	11
1.4 Rilievi della sosta in periodo autunnale	13
1.5 Interviste campionarie origine/destinazione	14
2 IL PERCORSO PARTECIPATIVO	15
2.1 Le ‘finestre’ della partecipazione pubblica.....	16
2.2 Sperimentazione partecipata delle living street/Zone30.....	19

PREMESSA

Il presente documento costituisce il primo elaborato prodotto nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico del Comune di Pomezia.

Si tratta di un documento di programmazione delle attività di redazione del Piano, relativamente ai seguenti argomenti :

- Le indagini da svolgere sul traffico e la mobilità, che interessano la rete urbana di Pomezia (oggetto del capitolo 1);
- Le attività previste di partecipazione pubblica ai passaggi miliari dei lavori di redazione del Piano (oggetto del capitolo 2)

1 PROGRAMMA DETTAGLIATO DELLE INDAGINI

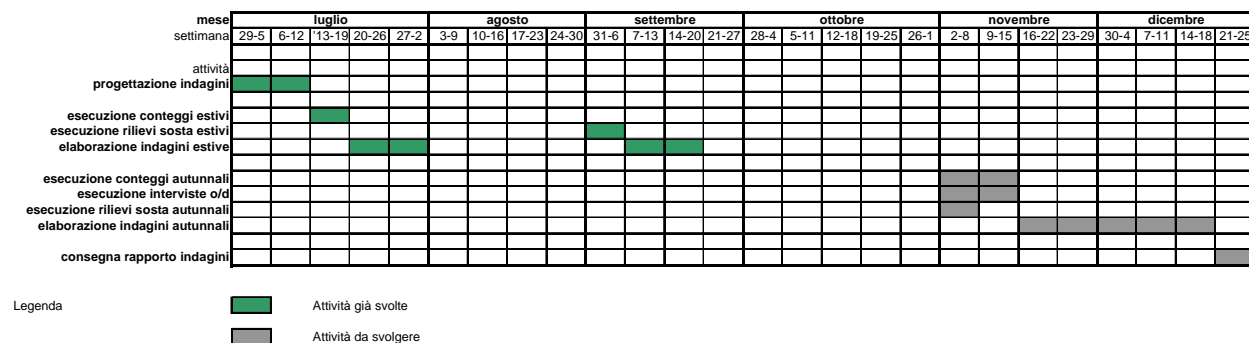
La campagna di indagini illustrata in questo capitolo, attività fondamentale per la definizione del quadro conoscitivo del sistema della mobilità di Pomezia, è finalizzata alla diagnosi e alla quantificazione delle criticità esistenti, nonché al recupero delle informazioni necessarie per il dimensionamento e la verifica tecnica degli interventi.

La campagna di indagine si articola in due sessioni distinte :

- una estiva mirata ad analizzare il traffico in presenza della componente turistica,
- una autunnale destinata allo studio della componente lavorativa/studentesca della domanda di mobilità.

La sessione estiva è stata eseguita in giornate feriale nel periodo compreso tra il 14 e il 17 luglio.

La sessione autunnale è prevista in giornate feriale nel periodo compreso tra il 3 e il 13 novembre.



1.1 Rilievi di traffico in periodo estivo

La sessione estiva si è svolta in giornate feriali non scolastiche ed è mirata a:

- individuare i livelli di traffico, soprattutto per le componenti di mobilità da/per le zone litorali;
- poter confrontare i livelli di traffico estivi con quelli del periodo autunnale/scolastico;
- poter individuare le criticità per la domanda di sosta, soprattutto per le zone litorali;
- valutare l'incremento di quote di mobilità ciclistica, rispetto al periodo autunnale/scolastico.

La frazione del comune di Pomezia più interessata al traffico turistico è sicuramente Torvaianica data la posizione sul litorale tirrenico. Perciò le indagini si sono concentrate maggiormente in quest'area del territorio comunale.

Sono stati effettuati i seguenti tipi di rilievo:

1. Conteggio dei veicoli in transito in una sezione stradale, esteso all'intera fascia diurna 7:00-21:00
2. Conteggio dei veicoli in transito in una sezione stradale, limitato ai 90' della punta di domanda mattutina e/o serale
3. Conteggio dei veicoli in manovra in un incrocio/rotatoria, limitato ai 90' della punta di domanda mattutina e/o serale
4. Rilievo dei veicoli in sosta su strada/piazzale, nelle fasce orarie più significative;
 - a. Rilievo mattutino 10:30-11:30
 - b. Rilievo serale 20:30-21:30

Il conteggio classificato esteso è stato effettuato con tecnologia radar mentre i conteggi di traffico manuale (classificato e manovre) sono stati effettuati da personale appositamente istruito con l'ausilio di telecamere.

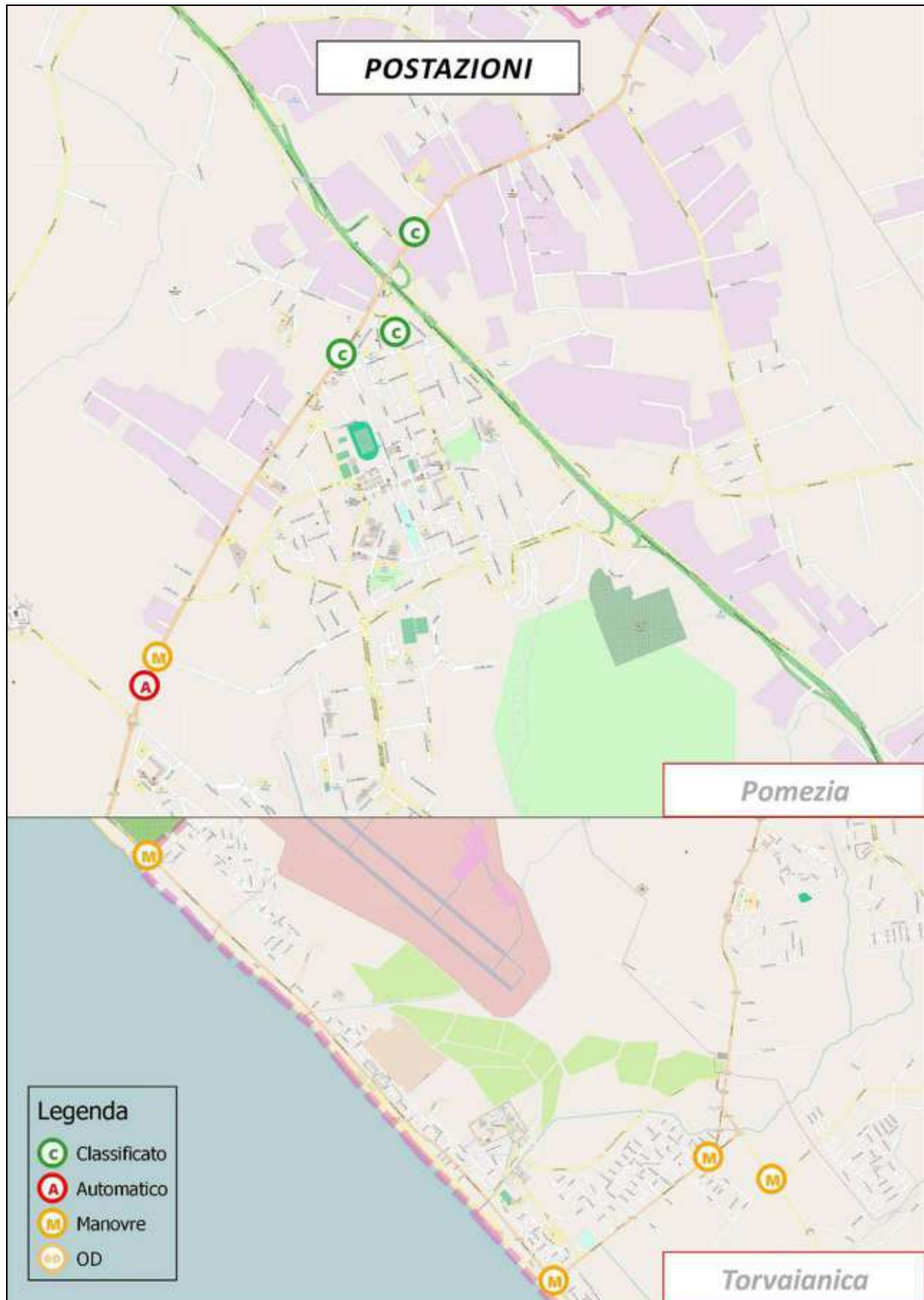
Il calendario delle indagini è stato il seguente:

Calendario indagini Pomezia/Torvaianica

Sessione estiva - Luglio 2015

Sez	Durata	Rilievo	21 Mar		22 Mer		23 Gio		24 Ven	
			M	S	M	S	M	S	M	S
1 via del Mare sud - Pomezia	14 h	Automatico	■	■						
11 via del Mare - Pomezia	90 min	Class.			■	■				
12 via Castelli Romani - Pomezia	90 min	Class.					■	■		
13 via Roma - Pomezia	90 min	Class.							■	■
21 via del Mare/f.lli Bandiera - Pomezia	90 min	Manovre			■	■				
22 viale Danimarca/via del Mare - Torvaianica	90 min	Manovre					■	■		
23 via Pratica di Mare/Torvaianica Alta - Torvaianica	90 min	Manovre						■	■	
24 via Danimarca/Spagna/Francia - Torvaianica	90 min	Manovre							■	■
25 Lungomare delle Sirene/Arno - Campo Ascolano	90 min	Manovre								■

Il posizionamento delle sezioni di conteggio è riportato nella figura a pagina seguente.



Mapa postazioni rilievi estivi

Di seguito è riportato un facsimile dei fogli utilizzati per il rilievo manuale dei flussi (conteggio classificato e manovre).

The image shows two facsimile sheets of traffic flow counting forms. Both sheets are titled 'Città di Pomezia Piano Urbano del Traffico' and include the city's logo and name. They contain fields for recording location (1. Sezione N., 2. Città, 7, 18, 3. Via), date, time, and direction. The left sheet is designed for 'conteggio classificato' (classified counting) and features four columns of grids for recording data for different vehicle categories: 'auto a 4 ruote', 'passanti a due', 'veicoli a due', 'auto a 4 ruote', 'passanti a due', and 'veicoli a due'. The right sheet is designed for 'manovre' (maneuvers) and features six columns of grids for recording data for different vehicle categories: 'auto', 'Furgoni', 'Camion', 'Autoc.', 'Bus', 'Moto', and 'Bici'. Both sheets include a section for recording 'Ora' (Time) and 'Manovra' (Maneuver).

Schede di conteggio

1.2 Rilievi della sosta in periodo estivo

Le indagini di traffico sono state integrate con un rilievo della domanda di sosta veicolare nell'area di Torvaianica effettuato tra il 2 e il 3 di settembre.

Il rilievo è stato effettuato in due fasce diverse della giornata e rispettivamente:

- rilievo mattutino 10:30-11:30
- rilievo serale 20:30-21:30

Il rilievo prevede di registrare nella fascia mattutina i veicoli in sosta per :

- tipologia del veicolo (moto, auto, furgoni, autocarri)
- tipo di sosta (libera, disco, pagamento, irregolare)

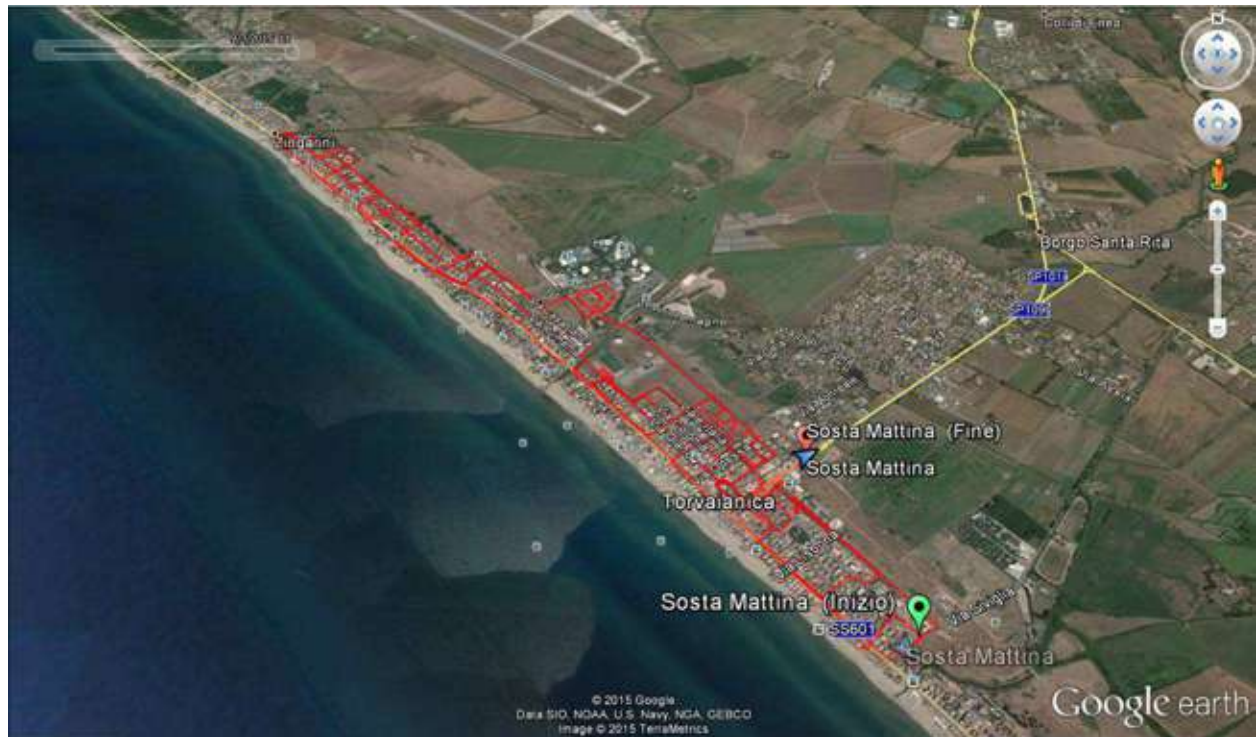
L'area rilevata è la seguente:



Area di rilievo

Il rilievo è stato effettuato tramite videoripresa effettuata in auto e postelaborato successivamente. Dal video è stato ricavato il numero di stalli occupati e liberi rispettivamente per ciascun tratto e lato di strada.

Di seguito è riportato il circuito effettuato nel rilievo mattutino.



Circuito rilievo sosta

1.3 Rilievi di traffico in periodo autunnale

La campagna di indagine autunnale è prevista per le prime settimane di novembre (2-13) ed è mirata a:

- individuare i livelli di traffico, soprattutto per le componenti di mobilità pendolare e dei city users
- poter confrontare i livelli di traffico autunnali con quelli del periodo estivo

La campagna di rilievi di traffico prevede i seguenti tipi e quantità di indagine :

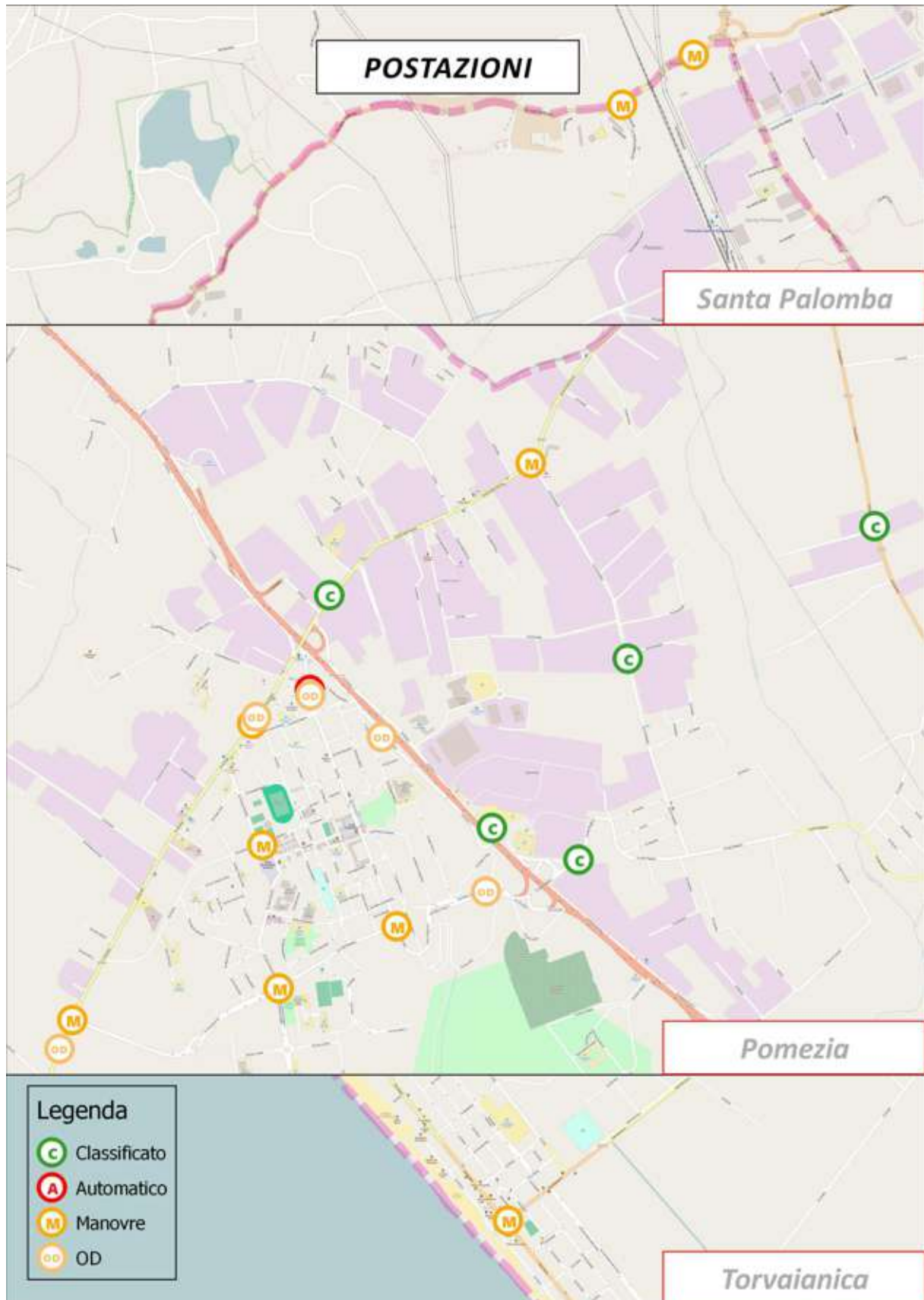
Tipo rilievo	Fascia oraria	N° sez Torvaianica	N° sez Pomezia centro	N° sez Z.I.	N° sez Stazione FS
1. Conteggio esteso	Fascia diurna (14h)	-	1	-	-
2. Conteggio alle sezioni	Punta mattutina (1,5h)	-	6	5	-
	Punta serale (1,5h)	-	5	-	-
3. Conteggio ai nodi	Punta mattutina (1,5h)	1 ⁽¹⁾	5	1	2 ⁽²⁾
	Punta serale (1,5h)	1 ⁽¹⁾	3	-	-

Gli orari di esecuzione dei conteggi relativi alla punta mattutina e serale saranno precisati dopo l'analisi dei risultati del conteggio esteso all'intera fascia diurna.

La proposta di posizionamento delle sezioni di conteggio è riportata nella figura alla pagina seguente.

¹ Ripetizione del conteggio estivo previsto all'incrocio SP601 con viale Danimarca

² Conteggio ai nodi Solfatarà/Fiorucci e Solfatarà/della Stazione



Mapa delle sezioni di conteggio autunnali

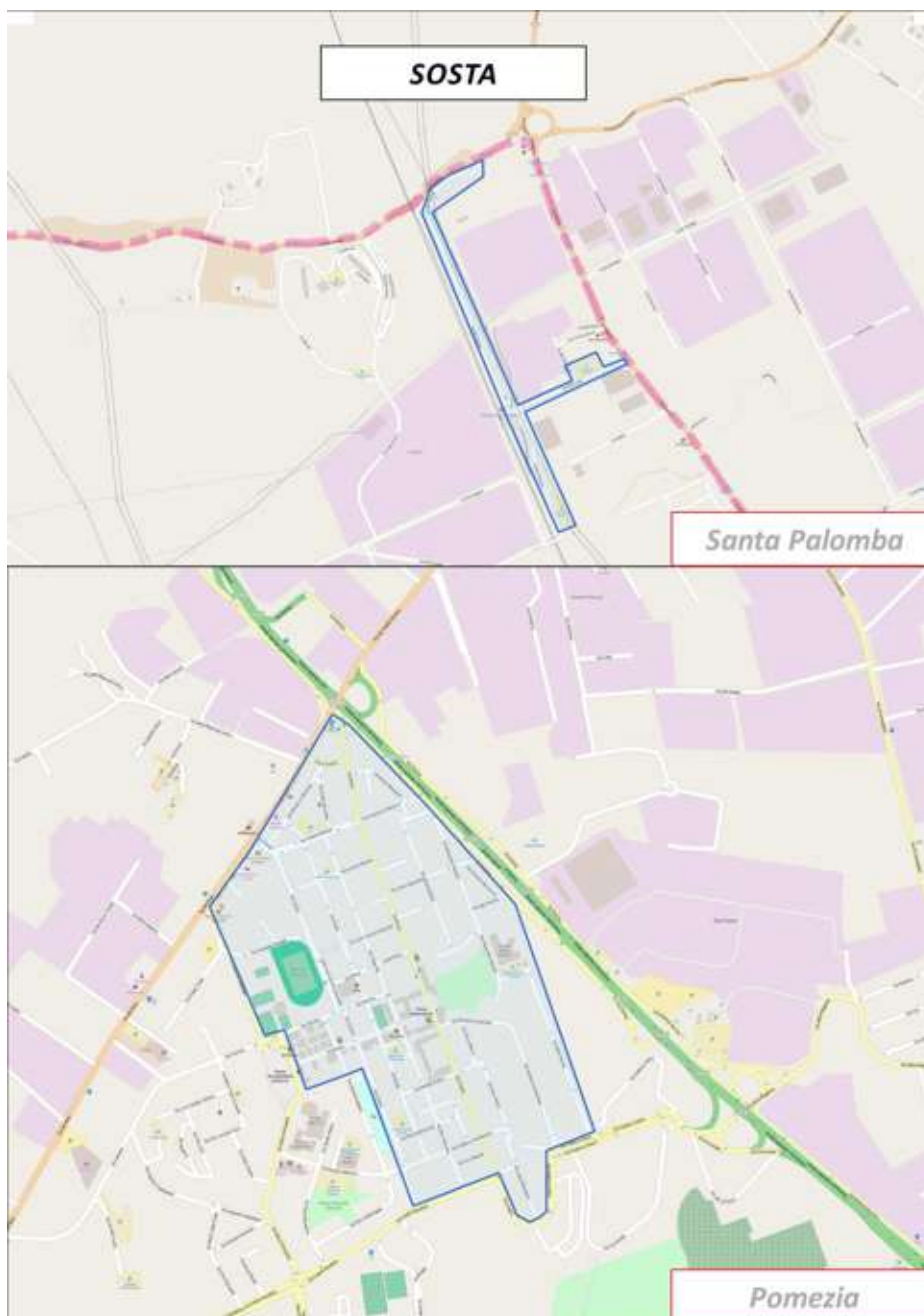
1.4 Rilievi della sosta in periodo autunnale

Il rilievo della sosta nel periodo autunnale sarà effettuato con le stesse modalità del rilievo estivo ma riguarderanno aree e fasce orarie diverse.

Il rilievo dell'area centrale di Pomezia sarà effettuato in 3 fasce orarie distinte:

- rilievo mattutino 10:30-11:30
- rilievo pomeridiano 15:00-16:00
- rilievo notturno 6:00-7:00

Il rilievo dell'area della stazione FS Santa Palomba sarà effettuato solo la mattina (10:30-11:30).



Mappa delle aree di sosta da rilevare

1.5 Interviste campionarie origine/destinazione

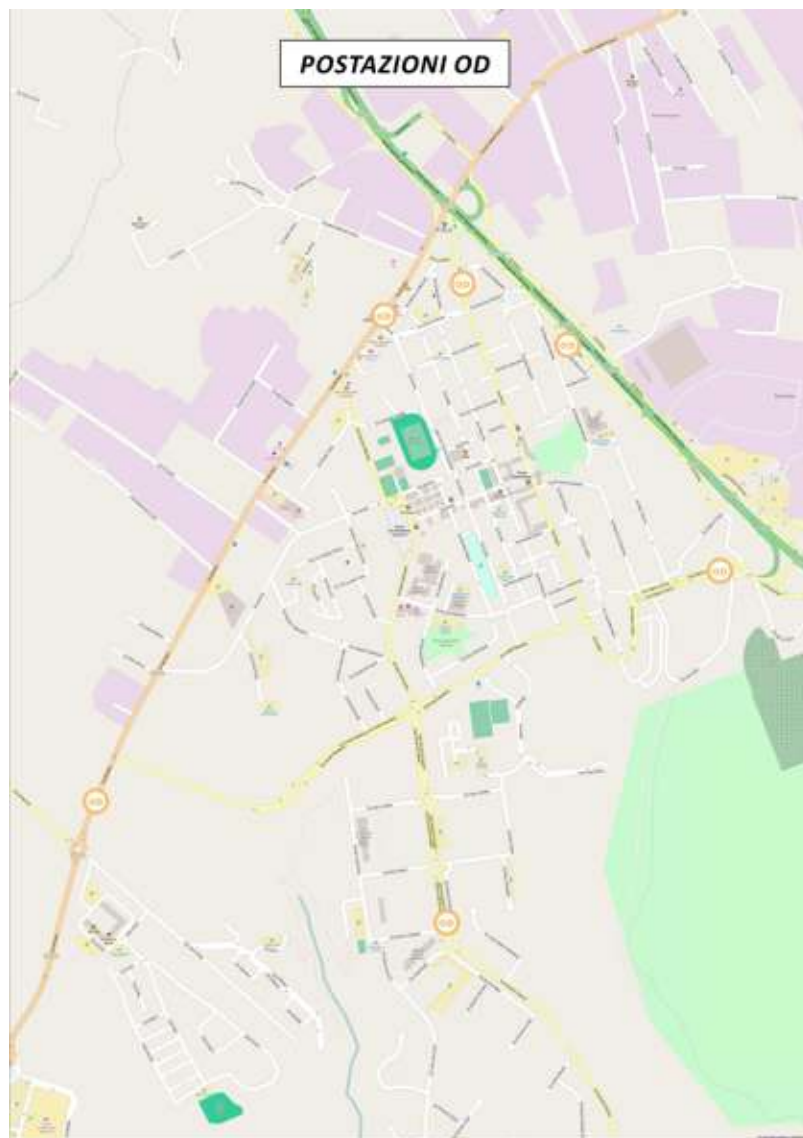
Le interviste campionarie origine/destinazione ai conducenti dei veicoli in ingresso nell'area centrale, sono programmate per la settimana centrale di ottobre.

Le interviste saranno effettuate nella fascia oraria della punta di domanda mattutina (7:30-9:00)

Le interviste ai conducenti dei veicoli in transito richiedono necessariamente la presenza degli Agenti della PM, per far accostare i veicoli campionati e garantire condizioni di sicurezza delle operazioni.

Le sezioni proposte sono le seguenti:

- 1 via del Mare sud
- 2 via del Mare nord
- 3 via Roma
- 4 Pontina Vecchia
- 5 Fellini
- 6 De Gasperi



Mapa delle postazioni OD

2 IL PERCORSO PARTECIPATIVO

La normativa sui Piani Urbani del Traffico prevede già la possibilità per i cittadini di “intervenire” sui contenuti del Piano, mediante la redazione di proprie osservazioni da trasmettere al Comune durante la fase di deposito pubblico degli elaborati di Piano.

La fase di deposito segue l’approvazione preliminare degli elaborati di Piano in Giunta Comunale e precede l’approvazione definitiva del Piano in Consiglio Comunale; nelle sedute di approvazione definitiva il Consiglio procede al recepimento o al rigetto delle varie osservazioni pervenute.

Si tratta quindi di una ‘finestra’ partecipativa aperta solo alla fine del processo, la cui funzione è quindi limitata ad approvarne o meno gli esiti.

E’ invece evidente il vantaggio che si ha nell’aprire alla partecipazione il processo sin dalle sue prime fasi, così da arricchire le fasi conoscitive e diagnostiche e anticipare le reazioni che le strategie proposte sono destinate ad avere sui diversi segmenti della popolazione cittadina.

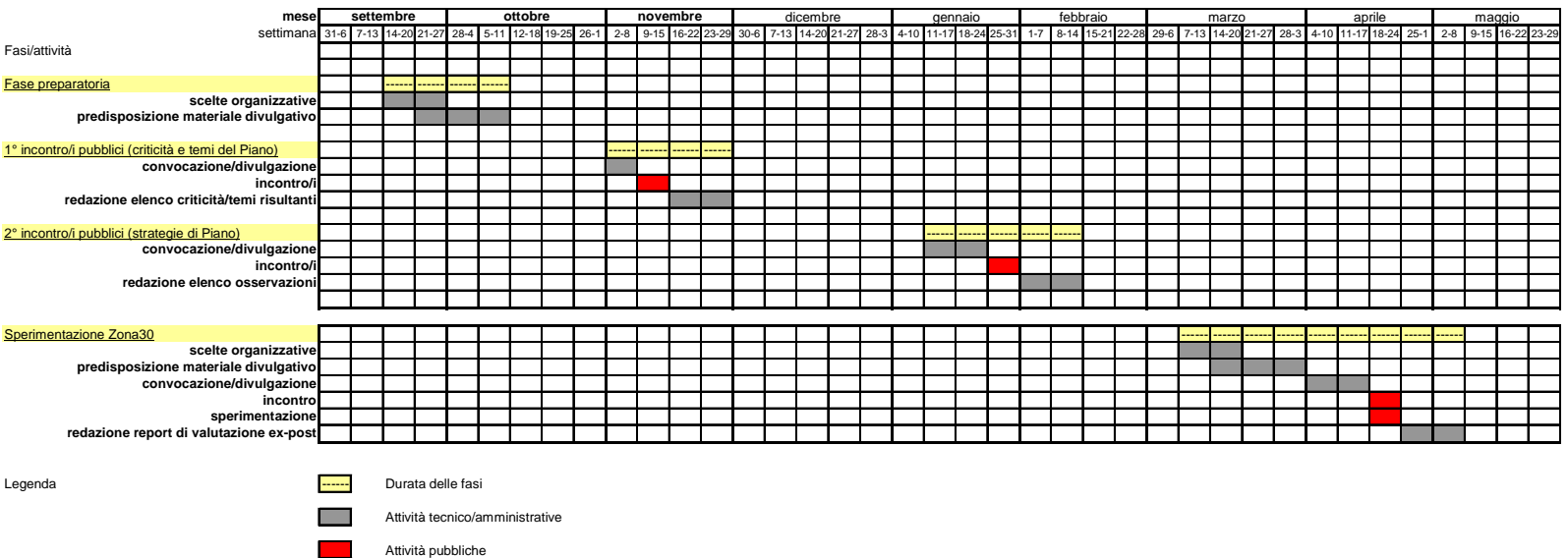
Sono tre i passaggi tipici che si propone di aprire al confronto:

- L’individuazione delle criticità del traffico e della mobilità urbana, così come sono percepite dalla cittadinanza, e le aspettative sui benefici di interventi di riqualificazione e riassetto delle strade e degli spazi pubblici;
- La presentazione e discussione delle strategie di intervento proposte dall’Amministrazione (tale discussione verterà sui criteri di intervento quali l’attuazione delle Zone30, lo sviluppo delle piste ciclabili e delle aree pedonali, ecc. , e non sulle soluzioni di dettaglio, che rimangono di competenza dei progettisti e degli Uffici Tecnici);
- La sperimentazione -con installazioni temporanee- di un intervento tipico di mobilità sostenibile previsto dal Piano, quale una living street o una Zona30.

Questi passaggi sono descritti nei paragrafi successivi.

2.1 Le ‘finestre’ della partecipazione pubblica

Il seguente cronoprogramma fornisce la proposta di dettaglio delle attività di partecipazione e una ipotesi di loro calendarizzazione.



Fase preparatoria: scelte organizzative

Per quanto riguarda la partecipazione pubblica del Piano Urbano del Traffico, le scelte organizzative richiedono i seguenti passaggi:

- Scelta del target delle attività di divulgazione (se effettuare campagne di divulgazione indifferenziate verso tutti i cittadini oppure se selezionare/privilegiare la comunicazione verso alcune categorie, mantenendo comunque aperto a tutta la cittadinanza l'invito agli incontri pubblici) e conseguente eventuale differenziazione del materiale divulgativo per i diversi target individuati;
- Scelta dei canali di divulgazione (affissioni, stampa, web, ..);
- Scelta fra incontri unitari o per partizione del territorio (Pomezia, Torvajonica, ..);
- Scelte logistiche (giorni/ore, luoghi per le assemblee, ..).

Fase preparatoria: predisposizione materiale divulgativo

La definizione e implementazione di efficaci strategie di comunicazione è uno degli indirizzi strategici attorno ai quali deve articolarsi la promozione della mobilità attiva e sostenibile.

Per incentivare quote di cittadini ad abbandonare l'automobile a favore di modalità di spostamento più sostenibili (e determinare di conseguenza apprezzabili modifiche nella ripartizione modale degli spostamenti), non è sufficiente potenziare solo l'offerta infrastrutturale e dei servizi ma serve un consenso diffuso su queste problematiche.

Il progetto di comunicazione riguarderà quindi i seguenti obiettivi:

- sensibilizzare la popolazione locale e il pubblico sulla tematica della mobilità sostenibile e sui vantaggi collettivi e individuali legati agli spostamenti a piedi e in bicicletta;
- promuovere l'immagine positiva del pedone e del ciclista urbano.

Verrà quindi predisposto del materiale divulgativo che aiuti a sviluppare una lettura critica dell'assetto attuale della mobilità (sbilanciato a favore dell'auto) e a suscitare una relativa domanda di trasformazione.

Si prevede in questo quadro che, negli incontri pubblici programmati, vi siano dedicati momenti alla disseminazione dei concetti generali della mobilità sostenibile e della sicurezza.

1° incontro/i pubblici (criticità e temi del Piano)

Il primo incontro/i pubblico riguarderà la ricostruzione della base conoscitiva generale, finalizzata alla rappresentazione dello 'stato della mobilità' e delle criticità esistenti, quali tipicamente derivano dai conflitti esistenti tra funzioni urbane e funzioni di traffico e tra le diverse componenti del sistema della mobilità.

Più dettagliatamente, i contenuti dell'incontro/i pubblici riguarderanno:

- la descrizione delle caratteristiche delle reti stradali, pedonali e ciclabili e delle relative criticità individuate;
- la ricostruzione dei carichi di traffico insistenti su tutta la rete primaria di Pomezia e di Torvaianica e l'esposizione delle principali criticità rilevate;

- l'analisi dei dati relativi all'offerta ed alla regolazione della sosta ed alla relativa domanda;
- l'analisi dei dati di incidentalità relativi all'ultimo triennio;
- la proposta dei principali temi da sviluppare nel Piano.

Nelle due settimane successive verrà prodotto un report con l'elenco delle criticità dichiarate dai cittadini e degli eventuali temi proposti.

2° incontro/i pubblici (strategie del Piano)

Il secondo incontro/i pubblico riguarderà la definizione del sistema di obiettivi generali e locali e delle possibili strategie di Piano. Il sistema di obiettivi dovrà essere sottoposto a discussione per ottenere il necessario consenso. Occorre in sostanza costruire una visione comune e condivisa su cosa non funziona nell'attuale organizzazione della mobilità ed a quali obiettivi di funzionamento si deve tendere.

La fase di analisi e confronto dovrà quindi tradursi in un sistema di obiettivi, siano essi generali (sicurezza, uso della bicicletta, efficienza del trasporto pubblico, abbattimento delle barriere architettoniche ecc.) che specifici (diminuzione dell'impatto del traffico su determinati assi, recupero del valore storico artistico di determinati ambiti, riequilibrio nell'uso dei diversi spazi urbani ecc.).

Gli obiettivi saranno gerarchizzati, quantificati e, se del caso, articolati per singolo quartiere o strada ed associati ai diversi attori.

Se il quadro degli obiettivi sarà stato correttamente costruito, sarà possibile derivarne (quasi) naturalmente la definizione delle strategie di intervento. Si tratterà in genere di strategie tanto più articolate quanto più complessa sarà stata la definizione del sistema di obiettivi.

Nelle due settimane successive verrà prodotto un report con l'elenco delle osservazioni espresse dai cittadini.

2.2 Sperimentazione partecipata delle living street/Zone30

Per quanto riguarda la sperimentazione di una living street o di una Zona30, le scelte organizzative richiedono i seguenti passaggi:

- Scelta dell'area/strada oggetto di sperimentazione (se privilegiare una zona centrale/commerciale, oppure una zona residenziale con presenza di scuole/parrocchie);
- Scelta del target delle attività di divulgazione (se effettuare una campagna di divulgazione indifferenziata verso tutti i cittadini oppure se selezionare/privilegiare la comunicazione verso alcune categorie –ad esempio i residenti nell'area, gli studenti delle scuole incluse nella zona, ...-, mantenendo comunque aperto a tutta la cittadinanza l'invito alla sperimentazione);
- Scelta dell'incontro pubblico preparatorio (giorno/ora, luogo, ..)
- Scelta della tempistica della sperimentazione (giorni, ore/durata).

Descrizione della sperimentazione partecipata

Le sperimentazioni realizzate attraverso un intervento temporaneo, a basso costo e progettato dal basso, hanno lo scopo di far “toccare con mano” i vantaggi della velocità ridotta, permettere ai cittadini di rendersi conto della migliore vivibilità di una strada moderata, della maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada, della riduzione del rumore, dell'aumento della qualità e vivibilità dello spazio pubblico, di proporre eventuali modifiche o migliorie prima della realizzazione definitiva, creando il consenso necessario alla buona riuscita dell'intervento.



La proposta è quindi quella di individuare un quartiere residenziale, possibilmente con la presenza di una scuola, che abbia problemi di traffico di attraversamento, di spazi e di incidentalità, e su questo realizzare un progetto completo di zona 30 o di una living street, realizzando tutte le fasi previste e consigliate dalla manualistica europea: incontri di quartiere per la comunicazione e la sensibilizzazione al tema, proposte di progetto, sperimentazione delle soluzioni a basso costo, verifica degli effetti e del consenso, progressiva realizzazione degli interventi previsti. In questo modo il quartiere può diventare l'esempio per l'intera cittadinanza per comprendere i vantaggi della moderazione del traffico e verificarne gli effetti, prima dell'ampliamento del progetto ad altri quartieri residenziali.

Come insegnano le esperienze che sempre più spesso vengono sperimentate ormai in tutto il mondo, durante i giorni della sperimentazione potranno essere organizzate diverse attività di coinvolgimento dei residenti, come ad esempio: laboratori di autocostruzione di elementi di arredo, giochi “di strada” e pedalate per i più piccoli, attività sportive, luoghi di confronto e socializzazione, potendo concludere l’evento con una cena di quartiere in strada per festeggiare gli eventuali risultati raggiunti.

Nel caso della living street la nuova disposizione, oltre a ridurre la velocità dei veicoli a motore, dovrà consentire di ricavare nuovi spazi lungo la via per l’inserimento di nuovo arredo pedonale e piante di varie dimensioni, in modo da migliorare la qualità della strada come spazio pubblico, trasformandola da solo asse di scorrimento del traffico veicolare a spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti,..) e di funzioni, favorendo di conseguenza la vivibilità, la convivenza e la socializzazione.

L’esperienza dimostra infine che anche i commercianti della zona, solitamente restii ad accettare questo tipo di soluzioni, possono trarre vantaggio dalla nuova configurazione della strada: la sicurezza e la qualità, accompagnate da un forte marketing territoriale, possono divenire una soluzione fortemente attrattiva, sia nei confronti dei cittadini che dei turisti, ed richiamare nuovi consumatori.

Come procedere per la realizzazione della sperimentazione

Il lavoro preliminare propedeutico all’attuazione della sperimentazione dovrà prevedere i seguenti passaggi:

- Ricerca di sponsor: negozianti e attività della zona, ma anche aziende che lavorano nel campo dell’arredo urbano, moderazione del traffico, vivaisti, negozi sportivi, etc;
- Individuazione dell’area di intervento;
- Comunicazione (almeno un mese prima della sperimentazione: incontri nelle scuole, convegni, incontri coi residenti in situazioni di festa, cartelli comunicativi nella zona, etc...)
- Contemporaneo coinvolgimento dei soggetti attivi: associazioni, comitati, scuole, medici di base, pedagogisti, chiese e oratori, circoli di zona, ...

Per l’attuazione della sperimentazione si dovranno invece prevedere i seguenti passaggi:

- Rilievo dell’area;
- Redazione della tavola delle criticità realizzata da e con i cittadini;
- Progettazione della sperimentazione;
- Contemporanea rilevazione delle velocità e del rumore allo stato attuale;
- Organizzazione degli eventi di strada etc da realizzare durante la sperimentazione (giochi per bimbi e per adulti, giocolieri, spettacoli, lezioni e corsi sportivi, incontri, ...)
- Presentazione del progetto di partecipazione;
- Realizzazione della sperimentazione con un evento di strada, con la partecipazione dei residenti e dei cittadini interessati;
- Rilevazione delle velocità e del rumore durante la sperimentazione;
- Evento finale (pranzo collettivo, festa, musica, giochi per bimbi, ...).