



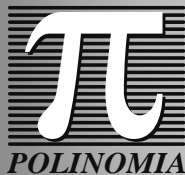
CITTA' DI POMEZIA

PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI POMEZIA

Rapporto intermedio: diagnosi e strategie

(versione 1.2)

Gennaio 2016



Polinomia srl
Via Nino Bixio, 40
20129 MILANO

Tel 02 2040 4942

Fax 02 2940 8735

Web <http://www.polinomia.it>

Email segreteria@polinomia.it



CITTÀ DI POMEZIA

PROVINCIA DI ROMA

Sindaco

Fabio Fucci

Assessore

Veronica Filippone

Giuliano Piccotti

Comandante Polizia Locale

Angelo Pizzoli

Dirigente Settore VI Lavori Pubblici - Urbanistica

Renato Curci

Settore Lavori Pubblici

Paolo Cazzorla

PROGETTISTI INCARICATI

(Società POLINOMIA S.r.l.)

Matteo Dondé

Alfredo DruFuca

Luigi Torriani

Davide Cassinadri

INDICE

0	PREMESSA	4
1	OBIETTIVI DI PIANO E DIAGNOSI GENERALE	5
1.1	Obiettivi di Piano.....	5
1.2	Diagnosi generale della mobilità urbana di Pomezia	6
1.3	Le Tavole di analisi e diagnosi	17
1.4	Le segnalazioni dei cittadini	20
2	STRATEGIE DI PIANO.....	22
2.1	Interventi sulla viabilità / moderazione del traffico	22
2.2	Interventi sulla viabilità / fluidificazione del traffico.....	28
2.3	I progetti “speciali”	31
2.4	Interventi a favore della ciclopedità	35
2.5	Gerarchizzazione delle linee di autobus.....	37

Tavole fuori testo

Tavola 1a	PRINCIPALI ATTRATTORI DI MOBILITA' – ZONA SUD
Tavola 1b	PRINCIPALI ATTRATTORI DI MOBILITA' – ZONA NORD
Tavola 2a	SCHEMA E GERARCHIA ATTUALE DELLA RETE STRADALE – ZONA SUD
Tavola 2b	SCHEMA E GERARCHIA ATTUALE DELLA RETE STRADALE – ZONA NORD
Tavola 3a	REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DEGLI INCROCI - POMEZIA
Tavola 3b	REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DEGLI INCROCI - TORVAJANICA
Tavola 4a	ANALISI DELLE CRITICITA' - POMEZIA
Tavola 4b	ANALISI DELLE CRITICITA' - TORVAJANICA

0 PREMESSA

Il presente documento costituisce il terzo elaborato prodotto nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico del Comune di Pomezia, che segue i precedenti:

- *Rapporto preliminare*, settembre 2015,
- *Rapporto conoscitivo*, dicembre 2015.

In particolare il *Rapporto conoscitivo* contiene i risultati delle indagini sul traffico e la sosta svolti nei mesi scorsi, risultati che costituiscono la fotografia quantitativa del sistema della mobilità urbana, sulla quale si fondano le analisi contenute nel presente documento.

Questo documento sviluppa la diagnosi del sistema della mobilità urbana di Pomezia e delinea le strategie di intervento che il Piano intende seguire.

L'esposizione è articolata nei vari aspetti del sistema della mobilità urbana (traffico/congestione, traffico/sicurezza, traffico/moderazione, sosta, ciclopeditonalità) per facilitarne la lettura, ma la strategia di Piano va comunque considerata in termini complessivi nel suo approccio integrato finalizzato alla risoluzioni delle principali criticità del sistema.

1 OBIETTIVI DI PIANO E DIAGNOSI GENERALE

1.1 Obiettivi di Piano

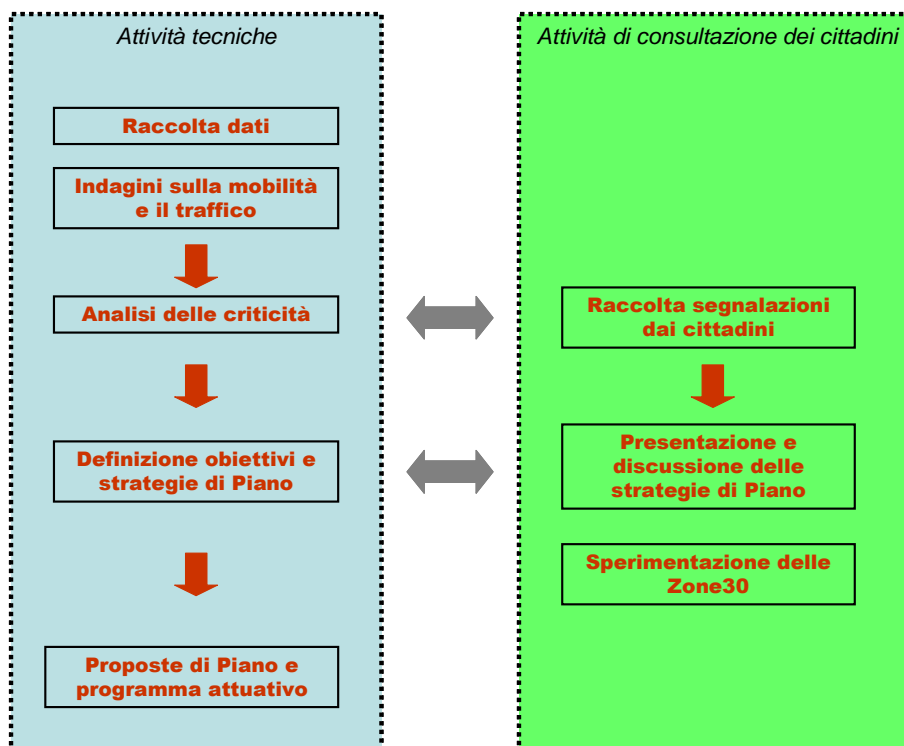
Gli obiettivi che la normativa pone ai Piani Urbano del Traffico sono chiari e si possono sintetizzare come segue:

- ottimizzare l'accessibilità urbana con i vari modi di spostamento (auto/moto, mezzo pubblico, in bicicletta e a piedi), pur riconoscendo a ciascun modo le proprie specificità e limiti;
- minimizzare l'impatto negativo dei mezzi di trasporto (in movimento o in sosta) sul buon funzionamento della città, con particolare riferimento alla incidentalità stradale e all'impatto ambientale.

Questi obiettivi vanno perseguiti con limiti altrettanto chiari, che sono i seguenti:

- limiti temporali sul programma attuativo degli interventi di Piano, che formalmente dovrebbero essere realizzati in un biennio;
- limiti economici sull'ammontare complessivo degli interventi, dai quali vengono quindi esclusi i progetti di realizzazioni di nuove strade o nuove infrastrutture di trasporto;
- limiti di competenza, che escludono dalle proposte di Piano gli interventi su strade di competenza sovraordinata (ad es. la via Pontina, già Strada Statale 148 ed ora Strada Regionale 148).

Il lavoro di redazione del Piano di Pomezia consiste nell'analizzare le specificità della città, al fine di caratterizzare gli obiettivi generali dettati dalla normativa e trasformarli in strategie di intervento.



Schema delle attività di redazione del Piano Urbano del Traffico di Pomezia

1.2 Diagnosi generale della mobilità urbana di Pomezia

La città frammentata

Il comune di Pomezia è caratterizzato dalla presenza di vari nuclei urbani, distribuiti sul territorio e separati fra loro da aree agricole/naturali oppure da grandi infrastrutture di trasporto (via Pontina o linea ferroviaria Roma-Latina) o dalla zona militare.

Il nucleo principale è quello compreso fra la via Pontina, la via del Mare e via F.lli Bandiera, contenente gli edifici storici e l'impianto urbanistico originale pianificato negli anni trenta del novecento.

Negli anni più recenti la conurbazione principale si è sviluppata a sud, oltre via F.lli Bandiera, nei nuovi quartieri residenziali (Nuova Lavinium).

Gli altri nuclei principali sono:

- i quartieri compresi fra la via del Mare e il Fosso della Crocetta (Colli di Enea e Sedici Pini);
- Torvajonica (si tratta di una fascia urbanizzata a ridosso delle spiagge lunga quasi 9 km) e la retrostante zona di Martin Pescatore;
- i quartieri verso Ardea (Torvajonica Alta e Campo Jemini);
- la Zona Industriale a nord/est della Pontina, con propaggini anche a sud/ovest di questa (zone di via Vaccareccia e di via Poma), frammista ad edifici e quartierini residenziali;
- la zona residenziale di Roma Due e la zona Industriale al di qui e al di là della linea ferroviaria.

Inoltre lungo le principali arterie stradali interurbane si sono sviluppate attività produttive e piccoli nuclei residenziali, in particolare Santa Procula sulla Luarentina e Castagnetta sulla via omonima.

Altri elementi urbanistici rilevanti sono:

- il Borgo di Pratica di Mare, lungo la via omonima, ed il vicino Museo archeologico;
- il Parco Selva dei Pini, a sud del Cimitero tedesco, comprendente impianti sportivi, edifici pubblici e universitari.

Questa frammentazione della città in vari nuclei ha delle evidenti conseguenze sull'assetto della mobilità urbana:

- risulta chiaramente privilegiato l'uso degli autoveicoli privati negli spostamenti fra i diversi nuclei, che porta poi ad un uso intensivo dell'auto anche per spostamenti interni al singolo nucleo; ciò è dovuto anche al fatto che i fenomeni di congestione –pur presenti- sono comunque limitati a certi nodi e a certi assi –in particolare l'asse Solfarata/Castelli Romani/del Mare- e alle fasce orarie di punta, e quindi non penalizzano eccessivamente l'uso intensivo dell'auto;
- risulta abbastanza limitato l'uso delle moto, presumibilmente per lo stato alquanto ammalorato del fondo di molte strade urbane ed extraurbane;
- risulta marginale anche l'uso delle biciclette, sia per detto stato dei fondi stradali, sia per la consistente distanza esistente fra i diversi nuclei urbani, sia per le attuali difficoltà di spostarsi in bicicletta in sufficiente sicurezza;
- risulta problematico garantire un buon livello di servizio del trasporto pubblico, caratterizzato da collegamenti adeguati per e da i vari nuclei urbani sparsi sul territorio.

La debolezza delle centralità

I nuclei urbani di Pomezia sono caratterizzati da una relativa debolezza di attrattività delle aree centrali, se non –in alcuni nuclei minori- dalla loro assenza.

Nel nucleo principale di Pomezia è indubbia la centralità della piazza Indipendenza, dotata di elementi monumentali e pedonalizzata; a questa piazza si associa la via Roma, caratterizzata da un’alta densità di commercio al dettaglio.

La frequentazione del centro in ore serali è comunque ridotta e sono pochi i locali aperti per cena o dopo cena.

Nelle traverse e nelle parallele di via Roma, mano mano cala la densità dei negozi e si perde rapidamente la percezione di “centro” città, in un assetto di viabilità abbastanza indifferenziato.

Altro “centro” riconoscibile è quello della Litoranea di Torvajonica, nelle tratte immediatamente a nord e a sud della rotatoria con via Danimarca per un’estensione di oltre 1.100 m.

In queste tratte il preesistente controviale -sul lato terra- è stato pedonalizzato e riqualificato, creando un’area pedonale di qualità e forte presenza commerciale.

La stretta fascia di urbanizzato fra la Litoranea e la spiaggia toglie peraltro la vista panoramica verso il mare, con l’eccezione della balconata di piazza Ungheria.

Alta densità di commercio/servizi e di frequentazione pedonale si registra anche nella prima tratta di via Danimarca, indicativamente fino all’incrocio con via Zara, e nella vicina piazza Italia.

Meno riconoscibili se non assenti sono le centralità negli altri nuclei urbani; alcuni in particolare si potrebbero connotare con il titolo non propriamente positivo di “quartiere dormitorio”, caratterizzato dalla scarsità di servizi.

Fra altri elementi attrattivi di mobilità per acquisti e svago si possono citare il Centro commerciale Sedici Pini lungo via del Mare, e i parchi e le aree gioco:

- giardini Petrucci, in centro di Pomezia;
- parco Selva dei Pini, a sud del Cimitero tedesco;
- parco giochi Zoomarine vicino al lungomare delle Sirene;
- parco giochi Fantasyland in via Danimarca;
- parco giochi Fufiland in via Pontina Vecchia.

L'assenza di linee di forza del trasporto pubblico

La domanda di trasporto pubblico di Pomezia è costituita principalmente dagli spostamenti pendolari da e per la città di Roma.

La rete di forza della città metropolitana di Roma è costituita dalle linee ferroviarie e dalle linee di metropolitana.

La ferrovia Roma-Latina passa dal territorio di Pomezia e presenta una stazione al confine nord/est del territorio comunale in località Santa Palomba.

Questa stazione dista circa 10 km dal centro di Pomezia e oltre 16,5 dal centro di Torvajonica; per i residenti in questi due nuclei è quindi necessario prendere l'auto o il bus per raggiungere la stazione.

L'alternativa è quella di raggiungere la stazione Cristoforo Colombo, terminale della linea Roma-Lido di Ostia.

Questa soluzione è interessante soprattutto per i residenti a Torvajonica, in quanto la stazione dista poco meno di 16 km dal suo centro ed è raggiungibile percorrendo la Litoranea SP601.

In entrambi i casi si tratta di linee che non servono direttamente i nuclei principali del Comune di Pomezia ed obbligano l'utenza diretta verso la capitale ad uno spostamento intermodale auto+treno o bus+treno.

Invece il bus extraurbano utile per raggiungere Roma porta gli utenti fino alla fermata EUR Laurentina della linea B del metrò; il servizio bus da/per Roma soffre ovviamente dei perditempi dovuti alla congestione stradale nelle strade di ingresso e di uscita dalla metropoli.

Le linee bus urbane collegano proprio i nuclei principali con le due stazioni ferroviarie citate, seguendo le seguenti relazioni:

- Pomezia-Santa Palomba-Stazione;
- Pomezia-Torvajonica-Campo Ascolano, con prolungamento o interscambio per Lido di Ostia.

Le linee presentano –salvo eccezioni nelle fasce orarie di punta– mediamente una corsa all'ora, e una notevole varietà di percorsi, in quanto molte corse presentano delle diramazioni per servire i nuclei minori.

Questa bassa frequenza di servizio (senza un preciso cadenzamento dei transiti) e la varietà dei percorsi penalizzano l'utenza, soprattutto per gli spostamenti interni al territorio comunale.



Esempio di fermata del trasporto pubblico sul lato sud di viale Danimarca

L'uso marginale della bicicletta

Le indagini sul traffico svolte hanno confermato la marginalità dell'uso della bicicletta, che si concentra soprattutto sulla Litoranea.

Eppure l'uso della bicicletta dovrebbe essere favorito da una serie di fattori:

- il clima temperato, favorito dalla posizione della città fra il litorale e i colli;
- la conformazione abbastanza pianeggiante del territorio;
- le sezioni molto ampie delle strade urbane, che permetterebbero di realizzare piste/corsie dedicate alle biciclette.

In realtà l'uso della bicicletta è come si diceva alquanto marginale, data la pericolosità delle strade, sia per la densità di traffico che per le condizioni del fondo stradale, ed anche data la rilevante distanza fra i diversi nuclei urbani.

Ad esempio la distanza fra i centri di Pomezia e di Torvajanica è di circa 6 km, che corrisponde a un tempo di spostamento di 25'÷30' per un ciclista pendolare.

Siamo un po' ai limiti delle distanze abitualmente accettabili per spostamenti pendolari in bicicletta; oltre tale limite si soffre di affaticamento oppure di sudorazione o raffreddamento a seconda delle stagioni.

Questo uso marginale della bicicletta, al quale corrisponde presumibilmente un basso grado di possesso del mezzo, consiglia una politica di aiuto alla ciclabilità di tipo progressivo, concentrandosi su componenti specifiche di domanda, prima di sviluppare una rete ciclabile più completa.

I livelli anomali di motorizzazione

L'utilizzo ridotto dei mezzi pubblici e addirittura marginale della bicicletta negli spostamenti urbani, hanno portato –come detto- ad un uso intensivo degli autoveicoli privati, anche per spostamenti di breve raggio.

Associato a questo uso intensivo si riscontra un livello molto elevato del tasso medio di motorizzazione (cfr par. 1.3 del *Rapporto conoscitivo*); questo tasso molto elevato comporta anche un particolare ricarico delle sosta lungo strada, creando situazioni di squilibrio domanda/offerta nel centro di Pomezia e –nella stagione estiva- sul Litorale.

Il Piano del Traffico dovrebbe creare le condizioni per rendere più appetibile spostarsi in città con il mezzo pubblico e con la bicicletta, e quindi liberare una quota di nuclei familiari dalla necessità di possedere due o più autoveicoli.

La riduzione –ancorché lieve- del tasso medio di motorizzazione avrebbe un effetto certamente positivo per l'alleggerimento dei livelli di occupazione della sosta pubblica, ma anche per le finanze di queste famiglie, sgravate dal mantenimento della seconda auto.

La sosta

I rilievi effettuati sulla sosta lungo strada e nelle aree di parcheggio, riportati nel *Rapporto conoscitivo*, indicano che :

- a Torvajonica anche nel periodo estivo (giorni feriali) non esistono problemi estesi di sovraccarico dell'offerta di sosta;
i problemi sono sostanzialmente puntuali, in quanto molti tendono a cercare parcheggio lungo la Litoranea, per essere poi comodi nell'accesso pedonale alle spiagge e ai negozi; ma nell'immediato entroterra esistono discreti margini di capacità non utilizzata;
diversa è ovviamente la situazione nei fine settimana della stagione estiva, in presenza di una consistente componente di turisti giornalieri; non appare però corretto dimensionare le capacità – in questo caso dell'offerta di sosta- sulle situazioni di punta della domanda che si riscontrano solo qualche decina di giorni all'anno;

la valutazione generale è che la tariffazione in fascia diurna della sosta lungo la Litoranea –istituita questa estate- favorisca un maggior turn-over negli stalli più appetiti, porti ad un certo riequilibrio della domanda fra Litoranea e vie interne, e possa costituire un primo passaggio per il riordino e la riqualificazione della strada Litoranea;

- nel centro di Pomezia il rapporto domanda/offerta di sosta è decisamente più critico e riscontrato in modo esteso su quasi tutta l'area;
la pressione di sosta è dovuta a diverse componenti :
 - la domanda dei city user, che si recano nei negozi e negli uffici, e si concentrano quindi soprattutto nella fascia baricentrica del centro comprendente via Roma e via Pier Crescenzi,
 - la domanda dei residenti, che risulta particolarmente pressante nelle subaree che –a quasi parità di assetto viario e quindi di livelli di offerta di sosta rispetto al resto del centro- presentano un edificato più moderno e quindi più elevato, ad esempio in via Catullo, in via Pellico e in via Dante,

la sovrapposizione di queste due componenti, una più indirizzata nella fascia baricentrica e l'altra più nelle zone di margine del centro, comportano alti indici di occupazione della sosta pubblica, in particolare nella fascia baricentrica in fascia diurna e nelle zone di margine in fascia notturna;

ogni nuova politica di regolazione della sosta deve quindi tener conto della compresenza rilevante di entrambe queste componenti di domanda, per non ingenerare problemi di sperequazione fra esse;

sicuramente un alleggerimento complessivo del problema della sosta può derivare dagli interventi a favore del trasporto pubblico e della ciclabilità , e della conseguente riduzione dei tassi medi di motorizzazione –attualmente a livelli molto elevati-.

La Pontina : risorsa o barriera urbana ?

Le strade che da Pomezia portano verso Roma sono:

- Litoranea SP601 Anzio-Ostia;
- SP104b/via Pratica di Mare, che verso Roma riconfluisce nella Pontina;
- exSS148 Pontina;
- SP95b Laurentina,
- SP3e Ardeatina, che però transita oltre il confine nord/est del comune di Pomezia;

La strada maggiormente utilizzata da/per Roma è la Pontina, perché passa a ridosso del nucleo principale di Pomezia e perché si configura come superstrada a doppia carreggiata, 2 corsie per senso di marcia, corsie di accelerazione/decelerazione e svincoli a livelli sfalsati.

Si tratta quindi di una strada di alta capacità, soggetta però a situazioni di congestione (specie nella tratta in avvicinamento al G.R.A.) e a frequenti incidenti, che ne limitano o bloccano temporaneamente la percorribilità.

Il Piano del Traffico non entra nello specifico dell'assetto e funzionamento della Pontina, che è strada di competenza regionale, ma si pone comunque i seguenti importanti obiettivi:

- come garantire adeguati livelli di deflusso a flussi veicolari in ingresso o in uscita dagli svincoli della Pontina, presenti nel territorio comunale;
- come garantire i collegamenti stradali fra comparti urbani senza essere vincolati al transito per la Pontina (si pensi al collegamento fra Pomezia centro e la zona del parco Selva dei Pini, che attualmente richiede agli automobilisti di imboccare la superstrada),
- come garantire una buona permeabilità trasversale della Pontina, mediante l'assetto e la regolazione di ponti e sottopassi e dei nodi contigui, sia per il traffico veicolare che per i flussi ciclopdonali.

Quest'ultimo problema è legato al ruolo di barriera urbana costituita dalla Pontina, che con i controviai costituisce un nastro di circa 35 m. di sezione e, come tale, "separa" fortemente il nucleo principale di Pomezia dalla Zona Industriale e dai nuclei residenziali minori posti al di là della superstrada.

L'assetto delle strade urbane

Nella rete stradale urbana di Pomezia appaiono principalmente quattro tipi di strade:

- le strade della città storica pianificata, impostate su un reticolo fitto a maglia regolare ed ordinate intorno alla via Roma, a sua volta allineata verso il centro della capitale;
- le strade dei quartieri dormitorio (es. la viabilità di Campo Jemini), a sezione ridotta e spesso senza regolazione della circolazione/sosta e senza marciapiedi;
- le strade dei nuovi quartieri residenziali (es. Nuova Lavinium), di ampia sezione carrabile, sosta laterale e marciapiedi non sempre altrettanto generosi;
- le strade periurbane a servizio delle zone industriali, spesso caratterizzate da un'alta densità di affacci laterali, che rendono difficoltoso il regolare deflusso veicolare.



*Esempio di strada in zona industriale (via dei Castelli Romani)
caratterizzata da alta densità di incroci e affacci laterali*

In molte strade i marciapiedi risultano di sezione fuori norma (larghezza minima prevista dal CdS: 1,50 mt) ed anche occupati da ostacoli fisici (lampioni, segnali ecc.), quando non del tutto assenti; quasi sempre assenti lungo strada sono le piste o le corsie ciclabili.

Le criticità più evidenti di queste strade riguardano i seguenti aspetti:

- la linearità di alcune vie per lunghi tratti (es. la Litoranea), che porta ad un naturale innalzamento delle velocità di marcia dei veicoli e conseguente pericolosità, specie per pedoni e ciclisti in attraversamento;
- l'attuale suddivisione della sezione lorda delle strade fra corsie di marcia, fascia di sosta e fascia ciclopedonale, che andrebbe ripensata per ottenere una ripartizione più equilibrata degli spazi o – per aree specifiche- per attuare un regime di maggiore condivisione degli spazi stradali da parte delle diverse componenti di mobilità;
- l'assetto spesso indifferenziato delle strade, che rende difficoltosa la percezione della zona attraversata (zona centrale/commerciale, zona residenziale, zona nei pressi delle scuole, ..) e che richiederebbe una maggiore diversificazione, variando alla bisogna le sezioni tipo e gli attraversamenti pedonali;
un elemento a volte trascurato anche nelle nuove strade è quello delle alberature, che renderebbero più gradevoli nei mesi caldi gli spostamenti pedonali e in bicicletta oppure i momenti di attesa (dell'arrivo dell'autobus, dell'ingresso a scuola, ...).

I livelli di incidentalità stradale (fonte ISTAT)

Nell'ultimo anno censito (2014) sono stati registrati a Pomezia 149 incidenti stradali, con 210 feriti e 2 morti; si tratta degli incidenti che vengono censiti dalle forze di pubblica sicurezza per la presenza di morti o feriti nell'incidente.

TAVOLA 17. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI NEI COMUNI CAPOLUOGO E NEI COMUNI CON ALMENO 30.000 ABITANTI. LAZIO.

Anno 2014, valori assoluti e indicatori

CAPOLUOGHI								
Altri Comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti per 1.000 ab.	Morti per 100.000 ab.	Feriti per 100.000 ab.	Indice di mortalità (a)	Indice di lesività (b)
Roma	13.501	154	17.667	4,7	5,4	616,1	1,1	130,9
Latina	466	13	695	3,7	10,4	554,1	2,8	149,1
Guidonia Montecelio	179	3	264	2,0	3,4	299,3	1,7	147,5
Fiumicino	345	5	514	4,6	6,6	678,9	1,4	149,0
Aprilia	245	9	414	3,4	12,5	574,6	3,7	169,0
Viterbo	342	6	500	5,1	9,0	747,0	1,8	146,2
Pomezia	149	2	210	2,4	3,2	339,8	1,3	140,9
Tivoli	103	3	157	1,8	5,3	277,3	2,9	152,4
Anzio	204	6	287	3,8	11,2	533,7	2,9	140,7
Velletri	164	4	252	3,1	7,5	474,7	2,4	153,7
Civitavecchia	176	2	246	3,3	3,8	464,2	1,1	139,8
Ardea	118	3	178	2,4	6,2	366,1	2,5	150,8
Nettuno	118	3	177	2,4	6,2	364,8	2,5	150,0
Rieti	185	3	298	3,9	6,3	623,2	1,6	161,1
Frosinone	190	-	311	4,1	-	667,5	-	163,7
Terracina	172	13	263	3,8	28,5	577,4	7,6	152,9
Marino	95	4	128	2,3	9,6	306,0	4,2	134,7
Albano Laziale	106	1	133	2,6	2,4	322,1	0,9	125,5
Monterotondo	86	2	123	2,1	4,9	303,2	2,3	143,0
Ladispoli	71	5	105	1,8	12,4	259,7	7,0	147,9
Fondi	100	4	172	2,5	10,1	435,8	4,0	172,0
Ciampino	116	1	150	3,0	2,6	391,8	0,9	129,3
Formia	148	1	224	3,9	2,6	586,5	0,7	151,4
Cerveteri	51	-	80	1,4	-	214,9	-	156,9
Cisterna di Latina	78	1	115	2,1	2,7	314,8	1,3	147,4
Cassino	122	3	196	3,4	8,5	552,8	2,5	160,7
Fonte Nuova	58	2	82	1,8	6,3	258,0	3,4	141,4
Totale comuni > 30.000 abitanti	17.688	253	23.941	4,2	6,0	565,7	1,4	135,4
Altri comuni	2.901	118	4.654	1,8	7,2	282,2	4,1	160,4
Lazio	20.589	371	28.595	3,5	6,3	486,2	1,8	138,9

(a) Rapporto percentuale tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone.

(b) Rapporto percentuale tra il numero di feriti e il numero degli incidenti con lesioni a persone.

L'indice relativo al numero di incidenti nell'anno per mille abitanti è a Pomezia pari a 2,4 , inferiore rispetto alla media di 6,0 registrata nei Comuni del Lazio con oltre trentamila abitanti.

Il numero assoluto dei feriti (210 in un anno) è comunque rilevante, così come grave è la presenza di 2 morti in incidenti in un anno.

TAVOLA 18. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI COMUNI CAPOLUOGO E NEI COMUNI CON ALMENO 30.000 ABITANTI. LAZIO.

Anno 2014, valori assoluti

CAPOLUOGHI Altri Comuni	Strade urbane			Strade extra-urbane		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Roma	11.902	120	15.359	1.599	34	2.308
Latina	292	6	420	174	7	275
Guidonia Montecelio	113	2	168	66	1	96
Fiumicino	253	2	369	92	3	145
Aprilia	151	4	240	94	5	174
Viterbo	252	-	348	90	6	152
Pomezia	91	-	121	58	2	89
Tivoli	72	2	106	31	1	51
Anzio	173	4	243	31	2	44
Velletri	67	2	85	97	2	167
Civitavecchia	154	2	215	22	-	31
Ardea	92	2	131	26	1	47
Nettuno	83	1	110	35	2	67
Rieti	135	2	194	50	1	104
Frosinone	161	-	248	29	-	63
Terracina	93	3	132	79	10	131
Marino	45	2	56	50	2	72
Albano Laziale	78	1	97	28	-	36
Monterotondo	78	2	108	8	-	15
Ladispoli	45	-	56	26	5	49
Fondi	54	1	83	46	3	89
Ciampino	83	-	106	33	1	44
Formia	126	-	186	22	1	38
Cerveteri	25	-	38	26	-	42
Cisterna di Latina	38	1	56	40	-	59
Cassino	80	2	121	42	1	75
Fonte Nuova	47	-	61	11	2	21
Totale comuni > 30.000 abitanti	14.783	161	19.457	2.905	92	4.484
Altri comuni	1.295	25	1.935	1.606	93	2.719
Lazio	16.078	186	21.392	4.511	185	7.203

Circa il 60% degli incidenti e dei feriti in incidenti a Pomezia si è verificato nelle strade urbane.

L'accessibilità agli istituti scolastici

La viabilità davanti alle scuole e nelle vicinanze presentano elementi critici per vari aspetti:

- l'impatto che il transito veicolare comporta sul tranquillo funzionamento delle attività didattiche, in termini di inquinamento acustico ed emissioni di inquinanti a ricaduta locale,
- l'impatto che i flussi veicolari comportano sulla sicurezza degli alunni in avvicinamento alla scuola o in attesa all'ingresso o in uscita.

Le situazioni di pericolosità delle strade sconsigliano spesso le famiglie a lasciare andare i figli a scuola a piedi e/o da soli; la soluzione scelta è spesso l'accompagnamento in auto, che comporta un ricarico dei flussi veicolari e l'aggravarsi delle situazioni di pericolosità e congestione nei pressi dell'istituto.

Nelle indagini origine/destinazione si è infatti rilevata una quota elevata di traffico di accompagnamento in auto dei figli a scuola.

Per smontare questo meccanismo non certo virtuoso, è necessario intervenire in vario modo:

- allontanare le corsie di marcia dall'ingresso dell'istituto, allargando il marciapiede e -ove possibile- creando un atrio esterno alla cancellata, possibilmente dotato di arredo urbano e alberatura;
- realizzare interventi di moderazione del traffico nella strada immediatamente di fronte alla scuola e nelle strade limitrofe, per mettere in maggiore sicurezza gli attraversamenti pedonali;
- allargare e migliorare i percorsi pedonali di accesso alla scuola, allargando i marciapiedi, riducendo gli ostacoli fisici ed eliminando le barriere architettoniche.



Esempi di assetto della viabilità, della sosta e dei marciapiedi avanti ad un istituto scolastico (scuola media Marone in via della Tecnica)

In questa fase di analisi delle criticità, vengono censiti tutti gli istituti scolastici pubblici o paritari (considerando scuole elementari, medie e superiori) e l'attuale assetto degli ingressi e dell'intorno (per un raggio indicativo di 300 m. dall'ingresso all'istituto), al fine di selezionare le situazioni che presentano le maggiori criticità in termini di qualità e sicurezza.

Per queste situazioni andranno proposti dei progetti di riqualificazione e moderazione del traffico secondo i criteri sopra citati.

La selezione del grado di criticità associata all'assetto di ciascun istituto viene sviluppata con un procedimento di analisi multicriteriale.

Questo procedimento si sviluppa nei seguenti passaggi:

- vengono individuate alcune caratteristiche che classificano ogni istituto per importanza e per livello di criticità, e per ciascuna caratteristica la relativa scala di misura o valutazione;
- viene compilata la matrice dei valori, avente in intestazione di riga un istituto e in intestazione di colonna una caratteristica fra quelle individuate;
- vengono definiti i coefficienti della funzione di normalizzazione della scala di misura (per riportare ogni misura all'intervallo 0÷1) e i coefficienti di ponderazione delle caratteristiche (coefficienti che indicano il peso della caratteristica nel computo dell'indice complessivo di criticità),
- la matrice dei valori viene elaborata con i passaggi di normalizzazione e ponderazione, producendo una graduatoria di sintesi della criticità associata a ciascun istituto.

Le caratteristiche individuate sono le seguenti:

Caratteristica dell'istituto e del suo intorno	Tipo di misura	Coefficiente di ponderazione
Numero di alunni	Quantitativa	15
Strutture per il ricovero delle biciclette	Qualitativa a 3 livelli	5
Atrio interno alla cancellata	Booleana	5
Atrio esterno alla cancellata	Qualitativa a 3 livelli	10
Distanza corsia carrabile dall'ingresso	Quantitativa	5
Arredo urbano e alberatura nell'intorno	Qualitativa a 3 livelli	5
Marciapiedi e attraversamenti pedonali nell'intorno	Qualitativa a 3 livelli	10
Intensità di traffico nell'intorno	Qualitativa a 5 livelli	20
Livello di incidentalità stradale nell'intorno	Qualitativa a 5 livelli	15
Distanza dalla più vicina fermata bus	Quantitativa	10

Si elaborano queste variabili e si stima l'indicatore complessivo di criticità; da questo procedimento si estrae in prima ipotesi un istituto per ciascun grado di istruzione (elementare, media e superiore) e per questi si sviluppano le proposte di moderazione del traffico e riqualificazione dell'intorno.

1.3 Le Tavole di analisi e diagnosi

Associate al presente capitolo vi sono quattro Tavole fuori testo:

- Tavola 1 “Principali attrattori di mobilità”
- Tavola 2 “Schema e gerarchia attuale della rete stradale”
- Tavola 3 “Regolazione della circolazione e degli incroci”
- Tavola 4 “Analisi delle criticità”

Le Tavole fuori testo sono riprodotte, a seconda delle necessità, in diverse viste del territorio:

- vista del comparto centrale e sud/occidentale del territorio, alla scala 1:10.000
- vista del comparto centrale e nord/orientale del territorio, alla scala 1:10.000
- vista di dettaglio della fascia centrale / Pomezia, alla scala 1:5.000
- vista di dettaglio della fascia litoranea / Torvajonica, alla scala 1:5.000

La Tavola dei poli attrattori di mobilità

La Tavola 1 fuori testo riporta le principali strutture urbane (edifici, servizi, aree attrezzate, ...), che costituiscono elementi puntuali di attrazione delle mobilità urbana.

Fra queste strutture sono ricompresi:

- poli attrattori di mobilità sistemata, in particolare le scuole suddivise nei vari gradi di istruzione;
- poli attrattori di mobilità per pratiche personali, in particolare gli uffici pubblici;
- poli attrattori di mobilità per acquisti, in particolare il centro commerciale Sedici Pini;
- poli attrattori di mobilità per svago, in particolare gli impianti sportivi, i parchi e le aree giochi.

In Tavola 1 non sono invece riportate, seppur attrattivi di mobilità, gli elementi più estesi o distribuiti sul territorio, quali:

- Il commercio al dettaglio, diffuso soprattutto nel centro di Pomezia e lungo tutta la Litoranea;
- le spiagge, lungo tutto il litorale.

La Tavola dello schema e gerarchia attuale della rete stradale

La Tavola 2 fuori testo riporta lo schema della viabilità urbana ed extraurbana presente nel territorio comunale di Pomezia, e la sua attuale gerarchia desunta dall'analisi dell'assetto circolatorio e dall'utilizzo abituale dei diversi assi.

Nelle Tavola 2 sono individuate ed evidenziate le seguenti categorie di strade:

- la superstrada Pontina;
- le strade extraurbane primarie;
- le strade extraurbane secondarie, compresi gli svincoli e i controviali della Pontina;
- le strade urbane primarie;
- le strade urbane secondarie.

Tutte le altre strade, non accreditate alle precedenti categorie, si intendono come strade locali.

Un itinerario extraurbano viene classificato come tale, con esclusione delle tratte di attraversamento dei nuclei urbani.

Ad esempio via Torvajonica Alta è stata indicata quale strada extraurbana primaria, ma viene riclassificata come strada urbana nella tratta di attraversamento della frazione, compresa indicativamente fra gli incroci con via Mar Tirreno e via Mar Caspio.

La tratta dei due controviali della Pontina in corrispondenza del centro di Pomezia è stata classificata come viabilità urbana.

Si nota che la viabilità di alcuni quartieri o nuclei minori è costituita unicamente da strade locali, ad esempio nella zona di Martin Pescatore.

La Tavola degli attuali schemi di circolazione

La Tavola 3 fuori testo riporta gli elementi di regolazione delle strade urbane e degli incroci di Pomezia e Torvajonica.

In particolare si evidenziano i seguenti elementi:

- la distribuzione delle corsie di accelerazione/decelerazione che servono da passaggio dal controviale alla carreggiata principale della Pontina o viceversa; nella zona dei Selva dei Pini si trovano due tratte utilizzate contemporaneamente da ingresso e da uscita dalla carreggiata principale in direzione Latina (tratte di incrocio dei flussi);
- il reticolo viario nel centro di Pomezia a sud/ovest di via Roma, quasi tutto regolato a sensi unici di marcia;
- L'anomalia della regolazione dei nodi via del Mare/via dei Romagnoli e via del Mare/viale Danimarca, con i punti di conflitto regolati a merging invece che a precedenza interna;
- l'anomalia della parte di viale Danimarca a doppia carreggiata, con entrambe le carreggiate regolare a doppio senso di marcia.

La Tavola delle criticità

La Tavola 4 fuori testo riporta i principali elementi di criticità per la mobilità ed il traffico urbano individuati sul territorio.

Si tratta delle criticità che presentano una certa rilevanza a scala urbana, oppure criticità anche a scala locale ma che risaltano per gravità e/o per livello di frequentazione da parte dei veicoli o dei pedoni.

Rimangono escluse dalle tavole le criticità minute diffuse sul territorio, quali possono essere gli attraversamenti pedonali poco sicuri, i marciapiedi sottostandard oppure assenti, le tratte stradali con fondo particolarmente ammalorato,

Se però tali criticità minute si collocano in punti notevoli e/o molto frequentati (ad esempio nei pressi degli istituti scolastici) è allora corretto considerarli nell'analisi generale delle criticità.

Nella Tavola 4 le criticità individuate sono suddivise nelle seguenti tipologie:

- gli incroci potenzialmente pericolosi o comunque bisognosi di riassetto;
- le tratte stradali caratterizzate da ripetuti fenomeni di eccesso di velocità;
- le connessioni mancanti fra nuclei urbani, specie le connessioni di tipo ciclopedonale;
- le infrastrutture che costituiscono elementi di forte separazione del territorio.

e classificate nelle seguenti categorie:

- criticità generali estese a interi quartieri nuclei urbani;
- criticità estese ad interi assi stradali o lungo parti rilevanti di questi;
- criticità puntuali, relative a specifiche relazioni, tratte o incroci.

1.4 Le segnalazioni dei cittadini

Le seguenti segnalazioni ed osservazioni sono state desunte dagli interventi dei cittadini durante gli incontri pubblici organizzati dall'Amministrazione comunale sui temi del Piano del Traffico, tenutisi a Pomezia il giorno 9 novembre e a Martin Pescatore il giorno successivo.

POMEZIA CENTRO

- problemi relativi ai percorsi ciclabili: manca continuità e rispetto della normativa;
- presenza diffusa di barriere architettoniche;
- sosta irregolare frequente per il carico/scarico;
- fruibilità del trasporto pubblico urbano: orari poco chiari, scarsa puntualità, fermate non attrezzate, ...;
- via dei Castelli Romani:
 - traffico elevato;
 - assenza marciapiedi, problemi per raggiungere la posta a piedi o in bicicletta;
- via del Mare:
 - traffico elevato;
 - troppe svolte a sinistra nonostante presenza delle rotatorie;
- via Cavour: troppi pullman, molto veloci, ed elevato inquinamento acustico;
- via Almirante e via Martiri delle Foibe: velocità eccessive;
- via Romualdi usata in contromano verso via Martiri delle Foibe;
- q.re Nuova Lavinium: rotatorie problematiche per l'attraversamento di pedoni e ciclisti;
- via Roma:
 - sempre finestre chiuse per l'elevato inquinamento acustico;
 - velocità eccessive in orari serali/notturni;
 - disco orario non rispettato;
 - frequente presenza di auto in doppia fila;
- via Guerrazzi problemi tra sosta e pedoni: bambini camminano in mezzo alla strada;
- via Virgilio: non viene rispettato il divieto di accesso ai mezzi pesanti;
- via Varrone: problemi all'incrocio con via del Mare;
- via Gronchi: velocità eccessive;
- via Filippo Re: problemi di scolo delle acque piovane, in particolare in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;
- via Tasso: velocità eccessive.

COLLI DI ENEA e SEDICI PINI

- quartiere, abitato da giovani coppie, non connesso con i servizi del centro;
- quartiere interessato da sviluppo edilizio;
- problemi di viabilità in accesso al comparto;
- percorsi ciclabili arrivano in quartiere ma cittadini utilizzano via del Mare senza marciapiede.

TORVAJANICA ALTA

- problemi di traffico e velocità eccessive;
- assenza di attraversamenti pedonali;
- assenza di marciapiedi.

SANTA PALOMBA

- problemi del trasporto pubblico urbano nei collegamenti Stazione/Pomezia Centro/Mare;
- problemi di sosta.

TORVAJANICA

- via Pietrasanta: da 2 anni a senso unico ma pochi lo rispettano;
- via Certaldo:
 - velocità eccessive;
 - assenza di marciapiedi;
- via Danimarca: fermate del trasporto pubblico senza marciapiedi: pedoni camminano in mezzo alla carreggiata;
- via Zara:
 - velocità eccessive;
 - incrocio con via Misilmeri molto pericoloso;
- via Misilmeri: marciapiedi occupati dai rami degli alberi;
- SP601:
 - velocità eccessive;
 - fermate del trasporto pubblico non attrezzate e pericolose;
 - attraversamenti pedonali non rispettati;
- via degli Argonauti:
 - problemi di sosta;
 - incrocio pericoloso con via Pietrasanta per poca visibilità dovuta alle auto in sosta;
- via Levante: spesso problemi di auto in sosta per presenza palazzetto dello sport e percorso funerali;
- proposta di revisione del sistema a rotatoria di accesso a via Danimarca.

2 STRATEGIE DI PIANO

2.1 Interventi sulla viabilità / moderazione del traffico

La strategia del Piano del Traffico sulla viabilità e la circolazione si basa sui seguenti criteri:

- elevare il grado di sicurezza sulla viabilità urbana, operando in particolare sulla moderazione nelle tratte stradali nelle quali si registrano velocità elevate, nelle zone più centrali e nei pressi degli istituti scolastici;
- garantire il mantenimento degli attuali livelli di accessibilità veicolare, fluidificando i nodi stradali nei quali si registrano più frequentemente i fenomeni di congestione;
- ridurre nelle sezioni stradali gli spazi dedicati al deflusso veicolare, ove ciò non comporti una riduzione rilevante delle capacità di deflusso, al fine di lasciare maggiori spazi alla ciclopeditonalità.

Moderazione delle velocità massime

E' noto che in ambito urbano le velocità medie di percorrenza in auto difficilmente superano i 40 km/h, data l'alta densità degli incroci lungo ogni itinerario, e che il "taglio" delle punte di velocità non comporta un incremento rilevante dei tempi di spostamento.

Per questo gli interventi di moderazione del traffico che tendono a scoraggiare velocità oltre i 50 km/h oppure oltre i 30 km/h –nelle cosiddette Zone30- ottengono un importante effetto di maggior sicurezza senza penalizzare più di tanto gli automobilisti.

E' vero che nello stato attuale molte tratte stradali sono involontariamente moderate dallo stato alquanto ammalorato del fondo stradale, ma il programma di progressivo rifacimento delle pavimentazioni avviato dal Comune dovrebbe eliminare questo fattore.

I punti più pericolosi, associati alle velocità elevate dei veicoli, si registrano soprattutto nei seguenti casi:

- nelle tratte di passaggio dalla viabilità superstradale o extraurbana alla viabilità urbana; in queste tratte gli automobilisti arrivano da un regime di velocità sostenuta –70 km/h e oltre- e non sempre si rendono conto immediatamente di trovarsi in una nuova classe di viabilità con differenti limiti -50 km/h- e presenza di utenza debole -pedoni e ciclisti-;
- nelle tratte di viabilità urbana che per ampiezza della sezione stradale, linearità del tracciato e/o diritto di precedenza, l'automobilista è portato ad aumentare la velocità, salvo poi rallentare più o meno bruscamente al primo stop o alla prima rotatoria.

Nella prima categoria di casi –passaggio dalla viabilità superstradale/extraurbana a quella urbana- si segnalano in particolare i seguenti punti:

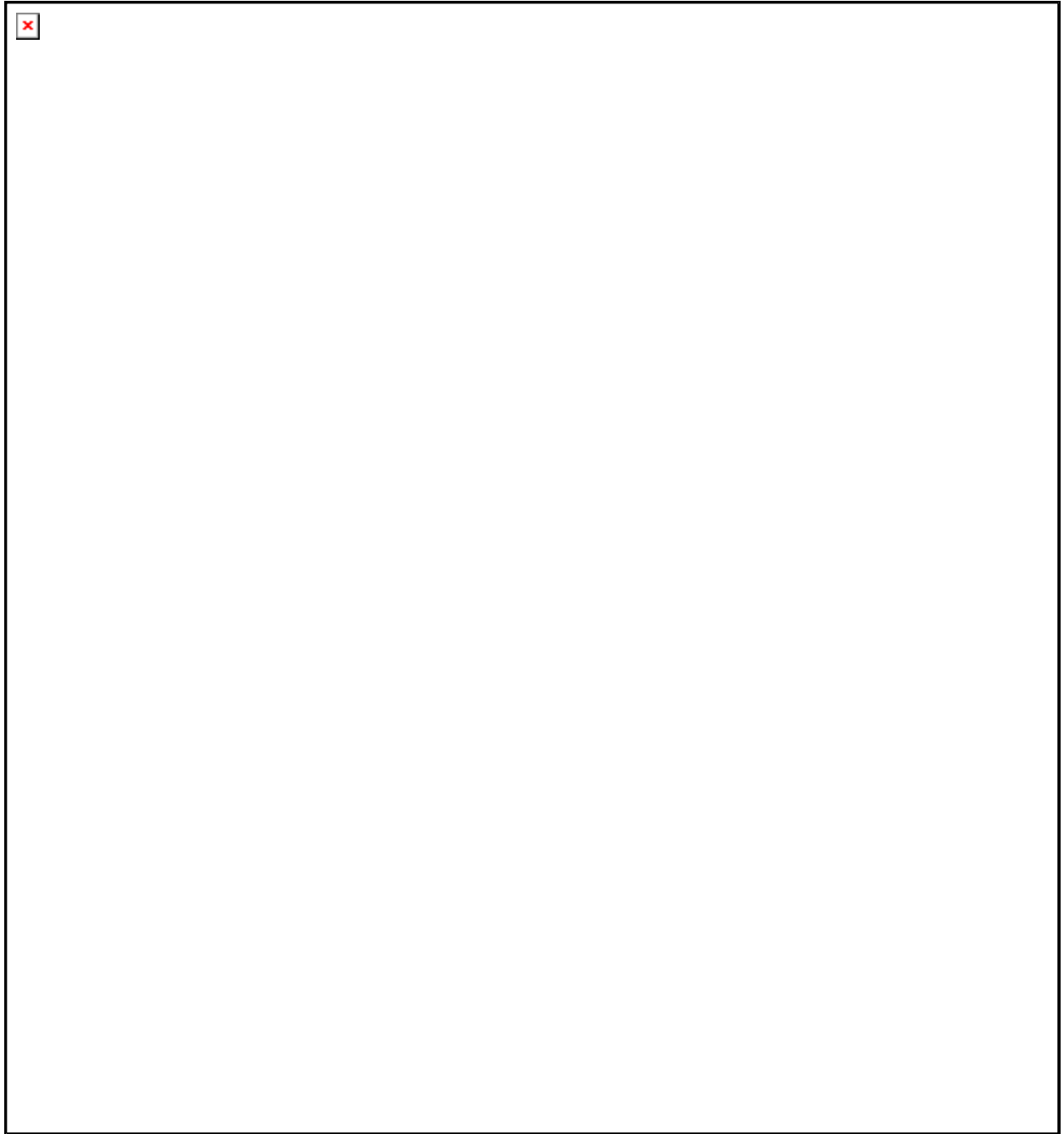
- le uscite dalla strada Pontina e specialmente quelle dalla carreggiata ovest, che presentano flussi - provenienti da Roma- più consistenti di quelli in uscita dalla carreggiata est; in particolare le seguenti uscite:
 - l'uscita dalla carreggiata ovest verso via del Mare;
 - l'uscita dalla carreggiata ovest verso gli incroci con via Tasso e con via Spaventa;
- l'ingresso in Zona Industriale da via Castelli Romani provenendo da Albano;
- l'ingresso a Pomezia da via del Mare oppure da via F.lli Bandiera provenendo da Torvajonica;
- l'ingresso al centro di Torvajonica da viale Danimarca provenendo da Pomezia;
- l'ingresso a Torvajonica dalla Litorale provenendo da Ostia.

Nella seconda categoria di casi –assi urbani ampi e/o rettilinei- si segnalano in particolare i seguenti:

- Gli assi di attraversamento nord-sud del nucleo principale di Pomezia:
 - Catullo-Cavour;
 - Roma;
 - Tasso-della Tecnica (itinerario interessato anche dalla presenza di un istituto scolastico);
- la tratta urbana di via F.lli Bandiera;
- tutta la Litoranea;
- via C.A. dalla Chiesa a Torvajonica;
- viale Po a Campo Ascolano.

Per le tratte citate la strategia di Piano prevede degli interventi di moderazione delle velocità, per eliminarne le punte e migliorare la sicurezza stradale.

Gli interventi di moderazione saranno predisposti in modo da garantire comunque adeguati livelli di capacità ed evitare effetti di “fuga” degli automobilisti da questi assi, ad impegnare le vie residenziali limitrofe.



*Tratte stradali interessate da velocità eccessive e/o incompatibili con le altre funzioni urbane,
per le quali il Piano del Traffico prevede interventi di moderazione delle velocità*

Moderazione delle velocità nelle zone centrali o residenziali

Lo strumento principale per la moderazione del traffico in interi comparti urbani oppure nelle zone intorno agli istituti scolastici è quello di realizzazione di Zona30.

In queste zone è imposto ai veicoli il limite generalizzato di 30km/h, che è più restrittivo del normale limite urbano di 50 km/h, ma garantisce una maggiore sicurezza all'utenza debole e riduce l'impatto ambientale del traffico.

La realizzazione delle Zone30 non si limita all'imposizione del limite di velocità con apposita segnaletica, ma richiede una serie di interventi di riassetto delle sedi stradali e degli incroci, per invogliare l'automobilista ad una guida rispettosa del limite vigente.

Per quanto riguarda le zone centrali l'imposizione della Zona30 è un mezzo per rimarcare la specificità dell'area e favorire la presenza diffusa di pedoni e ciclisti.

A Pomezia il Piano prevede la realizzazione di un'ampia Zona30, comprensiva della tratta centrale di via Roma, così delimitata:

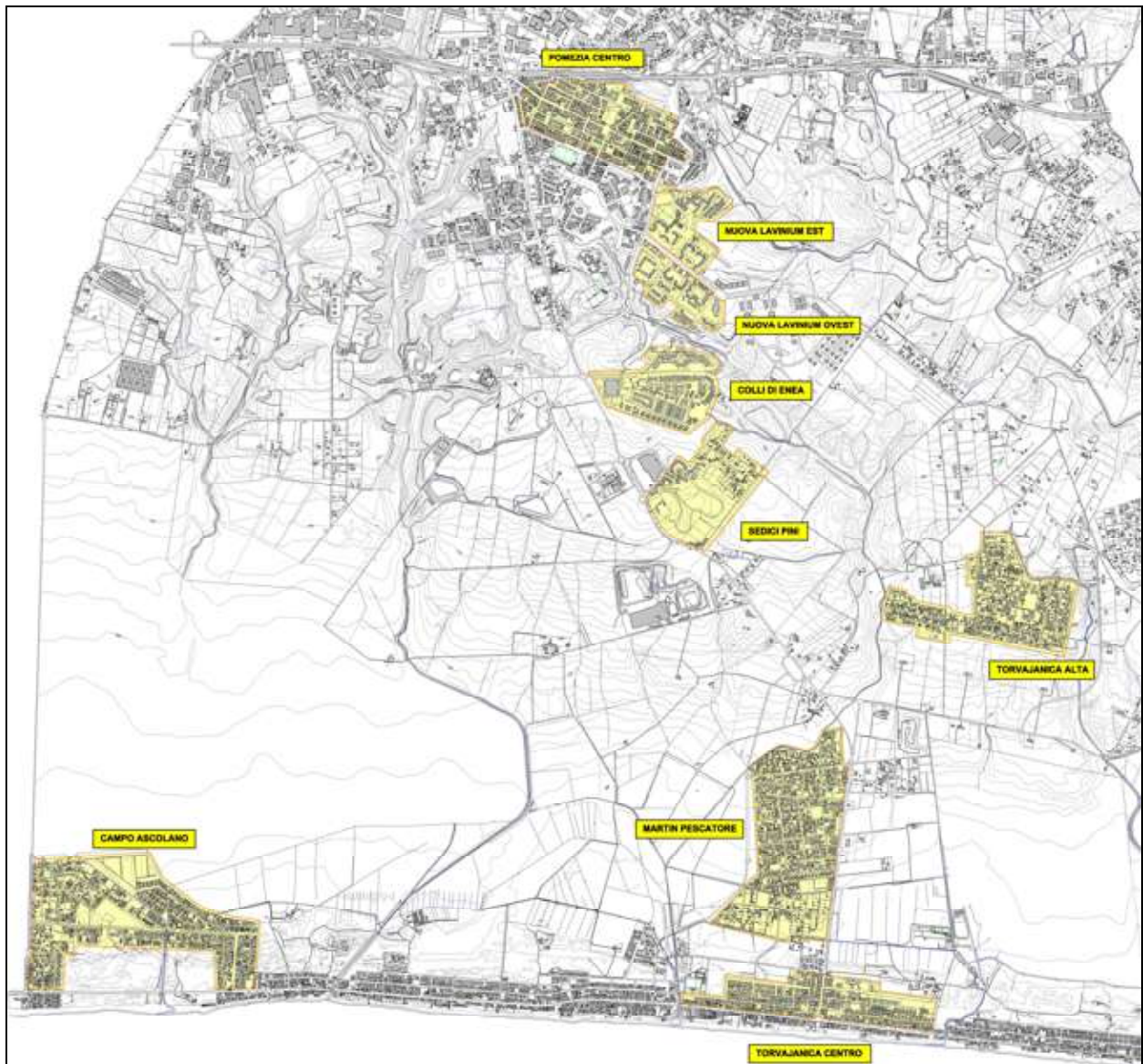
- a nord l'asse Rattazzi-Petrarca, compreso nella Zona30;
- a est l'asse Tasso-della Tecnica, compreso nella Zona30;
- a sud l'asse Fellini-Cincinnato-Bandiera, escluso dalla Zona30;
- a ovest l'asse Catullo-Cavour, escluso dalla Zona30.

A Torvajanica il Piano prevede la realizzazione di una Zona30, comprensiva della tratta finale di viale Danimarca e di piazza Italia, così delimitata:

- a nord/est via Zara, esclusa dalla Zona30, e via A. dalla Chiesa, compresa nella Zona30;
- a sud/est via Siviglia, esclusa dalla Zona30;
- a sud/ovest la Litoranea, esclusa dalla Zona30;
- a nord/ovest via Filadelfia, compresa nella Zona30.

Per quanto riguarda le zone residenziali, appare prioritario la protezione –mediante attuazione di Isole Ambientali o Zone30-, dei seguenti quartieri o nuclei minori:

- Campo Ascolano;
- Martin Pescatore;
- Torvajanica Alta;
- Sedici Pini;
- Colli di Enea;
- Nuova Lavinium ovest;
- Nuova Lavinium est.



Ipotesi di collocazione e delimitazione delle Zone30 proposte dal Piano del Traffico

Moderazione delle velocità nelle vicinanze delle istituti scolastici

Interventi di moderazione del traffico più puntuali sono previsti dal Piano nell'intorno degli istituti scolastici –se non già ricompresi nelle Zone30 proposte al punto precedente-, per gli istituti che verranno selezionati in funzione del livello di criticità (vedi par. 1.2).

Questi interventi prevedono nell'intorno dell'istituto:

- la moderazione delle velocità di transito del traffico veicolare;
- il miglioramento e la messa in sicurezza degli itinerari (ciclo)pedonali di accesso all'istituto;
- la riqualificazione degli spazi di fronte all'ingresso, con possibile inserimento di arredo urbano e alberature.

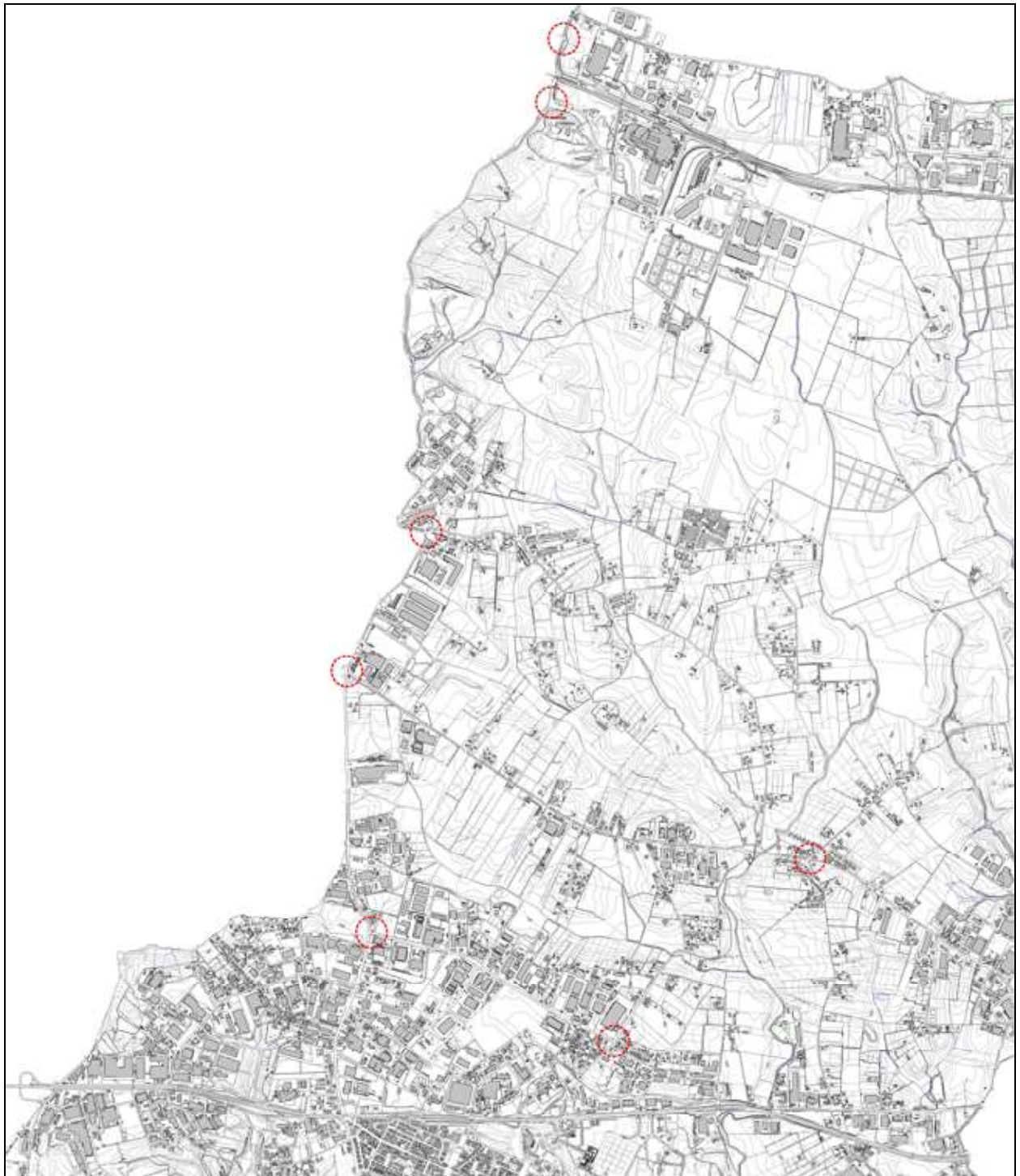
2.2 Interventi sulla viabilità / fluidificazione del traffico

Gli interventi proposti dal Piano per la fluidificazione del traffico sono di varia natura e comprendono principalmente la riorganizzazione di una serie di nodi di connessione della viabilità primaria.

La seguente tabella riporta i nodi oggetto di riorganizzazione e la tipologia ipotizzata dell'intervento.

Località	Nodo	Ipotesi di intervento
Torvajanica	Litoranea/Arno	Rotatoria compatta
Torvajanica	Litoranea/S. Francisco	Minirotatoria o semaforo
Torvajanica	Litoranea/Siviglia	Minirotatoria o semaforo
Torvajanica	Danimarca/via del Mare/SP109b	Riduzione in nodo compatto
Torvajanica Alta	SP109b/Siviglia	Minirotatoria o incrocio canalizzato
Torvajanica Alta	SP109b/Torvajanica Alta	Rotatoria compatta
Torvajanica Alta	Torvajanica Alta/Mar Tirreno	Minirotatoria o semaforo
Campo Jemini	Mar Libico/delle Orchidee	Rotatoria compatta
Pratica di Mare	Del Mare/Pratica di Mare	Adeguamento rotatoria
Pomezia	F.Ili Bandiera/Catullo	Minirotatoria o incrocio canalizzato
Pomezia	F.Ili Bandiera/Virgilio	Adeguamento rotatoria
Pomezia	D'Acquisto/Augusto Imperatore	Riassetto nodo
Zona Industriale	Castelli Romani/Campobello	Rotatoria compatta
Zona Industriale	Castelli Romani/Laurentina	Riduzione in nodo compatto
Zona Industriale	Solfarata/delle Monachelle	Rotatoria compatta
Stazione	Solfarata/Fiorucci	Rotatoria
Stazione	Solfarata/della Stazione	Rotatoria compatta o incrocio canalizzato
Campobello	Maggiona/Campobello	Moderazione delle velocità e visibilità
Santa Procula	Laurentina/Maggiona/Monachelle	Rotatoria compatta

Nelle pagine successive sono riportate le figure con la localizzazione dei nodi oggetto di proposta di riassetto.



*Collocazione dei nodi stradali, per i quali il Piano del Traffico propone il riassetto
Fascia centrale e nord/orientale*



*Collocazione dei nodi stradali, per i quali il Piano del Traffico propone il riassetto
Fascia centrale e litorale*

2.3 I progetti “speciali”

Con progetti “speciali” si intendono progetti molto rilevanti nell’assetto nella viabilità urbana ed in generale dell’assetto urbano di Pomezia e Torvajonica, qualificanti il Piano del Traffico, dei quali si dà nel seguito una prima proposta preliminare.

Il lavoro di sviluppo del Piano consentirà di discutere ed ottimizzare le seguenti proposte, per giungere a soluzioni il più possibile condivise dall’Amministrazione, dai cittadini e dagli operatori economici.

I progetti “speciali” riguardano:

- la riqualificazione di via Roma;
- la riqualificazione della Litoranea;
- la regolazione delle uscite e dei controviali della Pontina.

Via Roma

Via Roma, asse principale della vita e del commercio di Pomezia centro, verrà inclusa in un’ampia Zona30, come da proposta al par. 2.1.

La sua centralità, la presenza di elementi monumentali, la densità del commercio e l’abituale forte presenza di pedoni sono tutti fattori che richiedono un trattamento specifico.

La proposta preliminare di Piano prevede il mantenimento del doppio senso di marcia su tutto l’asse, pur con un restringimento delle corsie di marcia a scopo di moderazione del traffico e per recuperare spazio per la ciclopedità o la sosta.

Il trattamento della sezione carrabile varierà a seconda della tratta:

- nella prima tratta fra via Metastasio e via Spaventa, con sezione attuale di circa 14 m., si prevede un riordino della carreggiata con una riduzione di circa 3 metri, per realizzare ai lati due corsie ciclabili da 1,5 m. e completare l’alberatura nella parti mancanti;
si prevede inoltre la sistemazione delle fermate bus, con allargamento ulteriore del marciapiede per favorire l’accosto dei mezzi, e la risistemazione in minirotonda dell’incrocio con le vie Rattazzi e Petrarca;
- nella seconda tratta fra via Spaventa e piazza Indipendenza (esclusa), con sezione attuale di circa 11,5 m., si prevede la riduzione della sezione di circa 1 m., per allargare uno dei marciapiedi;
si prevede inoltre la sistemazione delle fermate bus, la risistemazione dell’incrocio con via Spaventa con una platea rialzata e dell’incrocio con largo Plinio in minirotonda;
- nella terza tratta “monumentale” di piazza Indipendenza, si prevede la riduzione della sezione carrabile, l’eliminazione della sosta –se non quella temporanea- e la ricerca della continuità pedonale fra la piazza e i giardini Petrucci; tale continuità potrebbe essere realizzata con il rialzo dell’intera sezione stradale alla quota della piazza pedonale oppure con l’inserimento di una aiuola spartitraffico centrale sistemata a verde a protezione dei passaggi ciclopediti;
gli stalli eliminati in piazza potranno essere recuperati in Largo Plinio, ridisponendo a 90° la sosta nella tratta fra via Roma e via F. Re.

La Litoranea

Uno degli obiettivi dello sviluppo della ciclabilità a scala nazionale è quello della realizzazione degli itinerari costieri, che -ove realizzati- danno un fortissimo impulso alla qualità turistica delle zone attraversate.

Nel caso di Torvajonica esistono ragioni di scala vasta di inserire il proprio Lungomare in un itinerario cicloturistico che potrebbe collegare Lido di Ostia con Torvajonica, Marina di Ardea, Anzio e Nettuno, per un'estensione di circa 50 km di itinerario costiero.

A scala locale l'inserimento di un itinerario ciclabile lungo la Litoranea è occasione per Torvajonica di riqualificare la piattaforma stradale, attualmente caratterizzata dall'alta densità degli accessi laterali, dalla sosta disordinata, dall'assenza di continuità dei marciapiedi e dalla scarsa sicurezza degli attraversamenti pedonali.



Disordine nell'uso abituale della Litoranea: sosta irregolare, fermata bus non attrezzata, assenza di percorsi pedonali protetti, ...

Un progetto di riassetto sostanziale prevede necessariamente il riordino della sosta a lato strada e –in molte tratte della Litoranea- la sua eliminazione su di un lato, per fare spazio alla fascia ciclopedonale. Peraltro il margine interno della fascia urbanizzata costiera dista mediamente soli 200 m. dall'accesso alle spiagge, e in tale margine è pensabile di organizzare file di sosta a pettine per i frequentatori delle spiagge a compensazione degli stalli eliminati sulla Litoranea.

Il riordino della Litoranea dovrebbe prevedere anche:

- la realizzazione di minirotafora in corrispondenza delle principali traverse;
- la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, in particolare quelli in corrispondenza degli accessi pubblici alle spiagge e delle fermate bus;
- l'organizzazione e l'attrezzaggio delle principali fermate bus.

Uscite e controviali della Pontina

In direzione verso Latina la Pontina presenta le seguenti uscite e tratte di controviale:

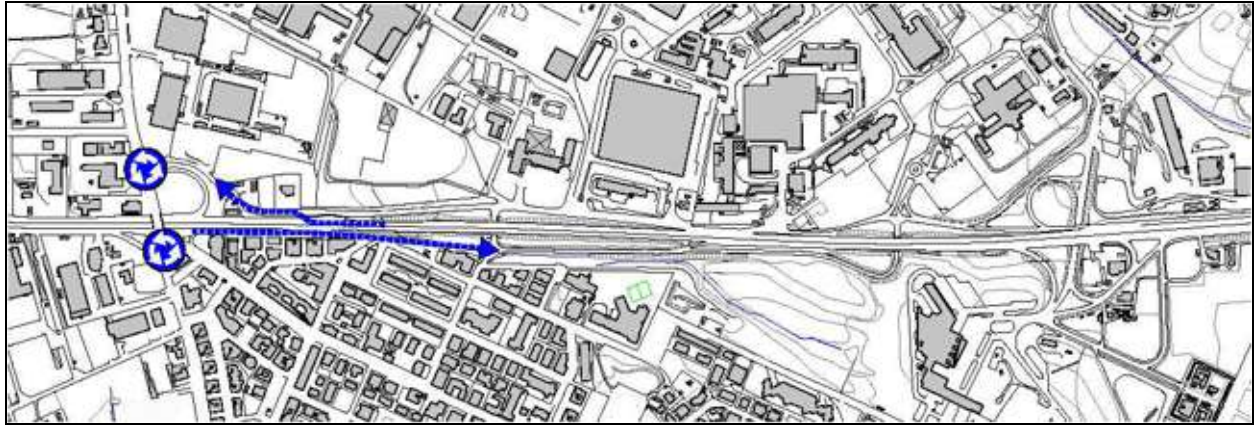
- lo svincolo in corrispondenza di via Vaccareccia, appena fuori del territorio comunale; da questo svincolo comincia una larga corsia di controviale alla superstrada, che presenta 1.100 m. più a sud un sottopasso per l'inversione di marcia e per raggiungere la zona Industriale di via Naro;
- un'altra uscita dopo altri 400 m. per accedere al controviale e dirigersi verso via del Mare e verso Torvajonica, ove termina questa prima tratta di controviale;
- il controviale riprende dallo slargo del Mare/Roma, in assetto da strada urbana (via Pontina Vecchia), stretta fra l'urbanizzato del centro di Pomezia e la superstrada; 250 m. più a sud si trova una nuova uscita dalla superstrada verso il controviale, per dirigersi verso il centro di Pomezia (vie Tasso e Spaventa) e verso il sottopasso per dirigersi verso la Zona Industriale; dopo il sottopasso di via Spaventa il controviale prosegue per altri 650m. per terminare in un ulteriore sottopasso verso la Zona Industriale al di là della Pontina;
- dopo altri 200 m. si trova l'uscita verso lo svincolo con la via della Maggiona, che permette di accedere all'itinerario Fellini-Cincinnato-F.lli Bandiera nella zona sud di Pomezia; dallo svincolo con via della Maggiona riprende il controviale che prosegue fino al sottopasso di via delle Tre Cannelle e oltre.

In direzione verso Roma la Pontina presenta invece solo 2 uscite:

- Quella a sud primo dello svincolo con via della Maggiona, da cui si imbecca un lungo controviale che si sviluppa fino a via Castelli Romani e che serve per accedere alla Zona Industriale oppure al centro di Pomezia, allo svincolo di via della Maggiona o tramite il sottopasso di via Spaventa;
- una seconda uscita si trova oltre via dei Castelli Romani, per accedere alla zona Industriale di via Naro.

Gli interventi in esame su questi svincoli/controviali sono:

- la realizzazione di due rotatorie una al nodo controviale ovest/via del Mare/via Roma e una al nodo controviale est/via Caselli Romani, al fine di fluidificare il traffico nei due nodi e funzionare da "porte" di accesso all'area centrale o alla Zona Industriale per i flussi veicolari in uscita dalla Pontina;
- la risistemazione del controviale ovest fra lo slargo con via Roma ed il sottopasso di via Spaventa, per indurre i veicoli in uscita dalla Pontina a ridurre la velocità e mettere in sicurezza l'incrocio con via Tasso e con via Spaventa;
- la riapertura di un'uscita verso il controviale est (per i veicoli provenienti da Latina) fra il sottopasso di via Spaventa ed il ponte di via Castelli Romani; questa uscita faciliterebbe l'accesso alla Zona Industriale e eviterebbe il ricarico di mezzi commerciali pesanti sul lungo controviale a partire dall'uscita precedente (quella con via della Maggiona).



Possibili interventi sulle uscite e sui controviali della Pontina

Si tratta di interventi che riguardano –direttamente o indirettamente- tratte stradali di competenza regionale e per i quali è opportuno coordinarsi con l’Ente sovraordinato, prima di un loro possibile inserimento nello scenario di Piano.

2.4 Interventi a favore della ciclopedità

Gli interventi a favore della mobilità a piedi e in bicicletta sono sostanzialmente inclusi in alcune proposte descritte precedentemente e precisamente:

- moderazione del traffico in zone centrali e residenziali (Zone30), cfr par. 2.1;
- moderazione del traffico nelle vicinanze degli istituti scolastici, cfr par. 2.1;
- progetto “speciale” di riqualificazione di via Roma, cfr par. 2.3;
- progetto “speciale” di riqualificazione della Litoranea, cfr par. 2.3.

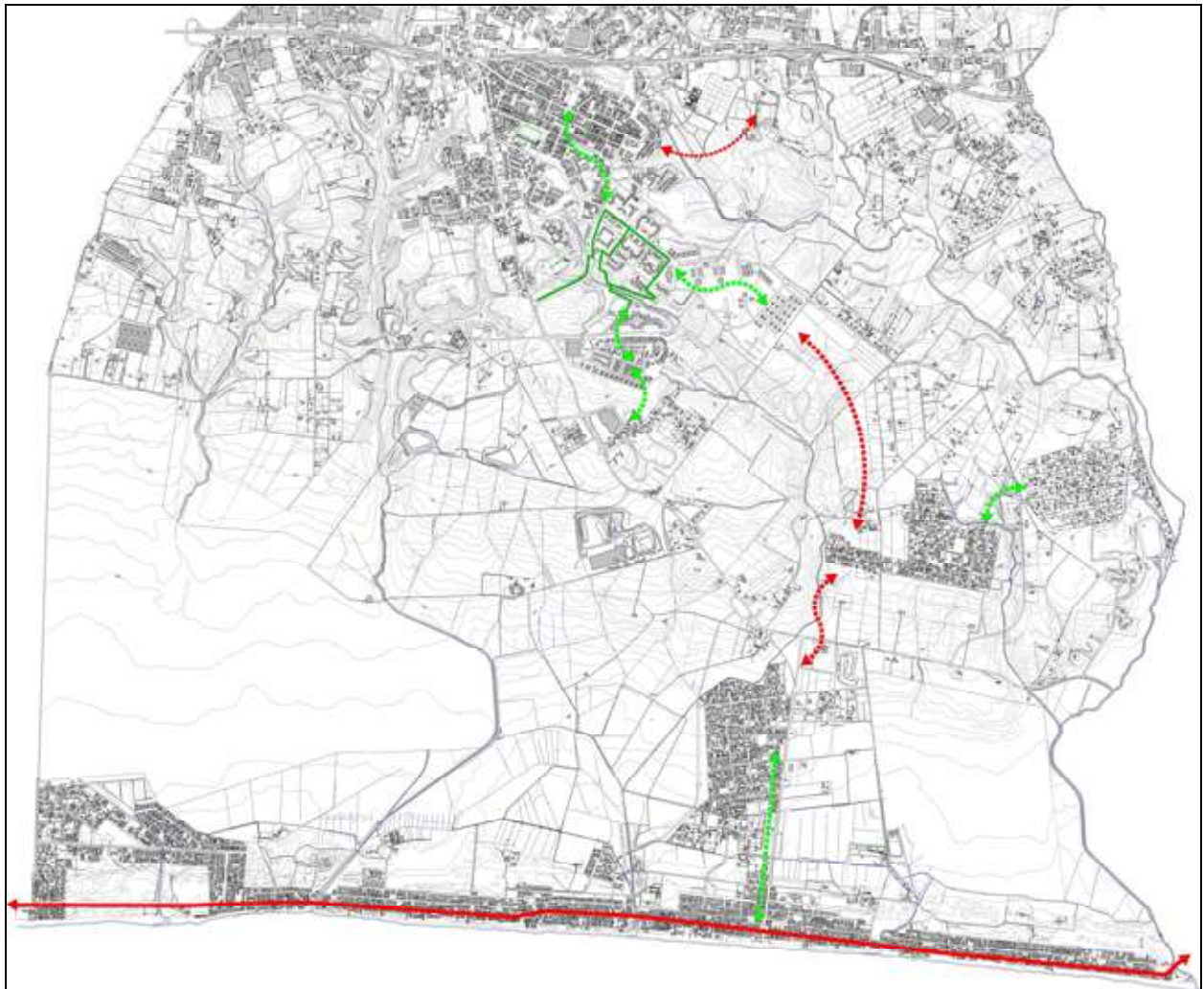
Oltre a questi interventi un ragionamento specifico può essere fatto per quanto riguarda l’incentivazione dell’uso della bicicletta e lo sviluppo degli itinerari ciclabili.

Come anticipato al par. 1.2, l’uso attuale molto scarso della bicicletta -pur in una situazione potenzialmente favorevole-, consiglia di procedere in modo progressivo nelle politiche di incentivazione della ciclabilità.

La proposta di Piano è quella di puntare in una prima fase a creare condizioni favorevoli per la ciclabilità all’interno dei singoli nuclei urbani, presenti nella fascia territoriale fra la Pontina ed il mare, o fra nuclei contigui; si tratta di relazioni fino ad una estensione massima di circa 2 km e ad un tempo di spostamento in bicicletta fino a 10’.

Questo faciliterà l’uso della bicicletta proprio per spostamenti di breve raggio, con poche interferenze con la rete stradale primaria, e rinforzerà la diffusione della proprietà della bicicletta presso la cittadinanza.

Solo in una seconda fase, raggiunti gli obiettivi di diffusione della bicicletta in ambiti locali, si procederà a completare gli itinerari ciclabili fra i diversi comparti urbani, coprendo relazioni più estese e creando le condizioni di sicurezza per gli attraversamenti della viabilità primaria.



*Schema di sviluppo della ciclabilità per fasi, come proposto dal Piano del Traffico:
collegamenti esistenti (verde continuo), 1° fase/collegamenti locali (verde tratteggiato),
2° fase/collegamenti estesi (rosso tratteggiato), percorso litoraneo (rosso continuo)*

Da questa temporalizzazione dello sviluppo della rete ciclabile (prima le relazioni brevi e interne ai singoli comparti, poi le relazioni più estese), si può derogare per alcuni collegamenti qualificanti:

- l'itinerario sulla Litoranea, già citata nell'omonimo progetto "speciale" (cfr. par. 2.3),
- il collegamento con il borgo di Pratica di Mare,
- il collegamento di Pomezia con il parco Selva dei Pini, e quindi con il consorzio universitario e gli uffici tecnici comunali.

I primi due progetti hanno ovviamente una valenza strategica per la componente di turismo e svago, il terzo va a sanare la mancanza di collegamento urbana fra la conurbazione di Pomezia e la zona parco/università (oggi garantita solamente dal transito per la Pontina).

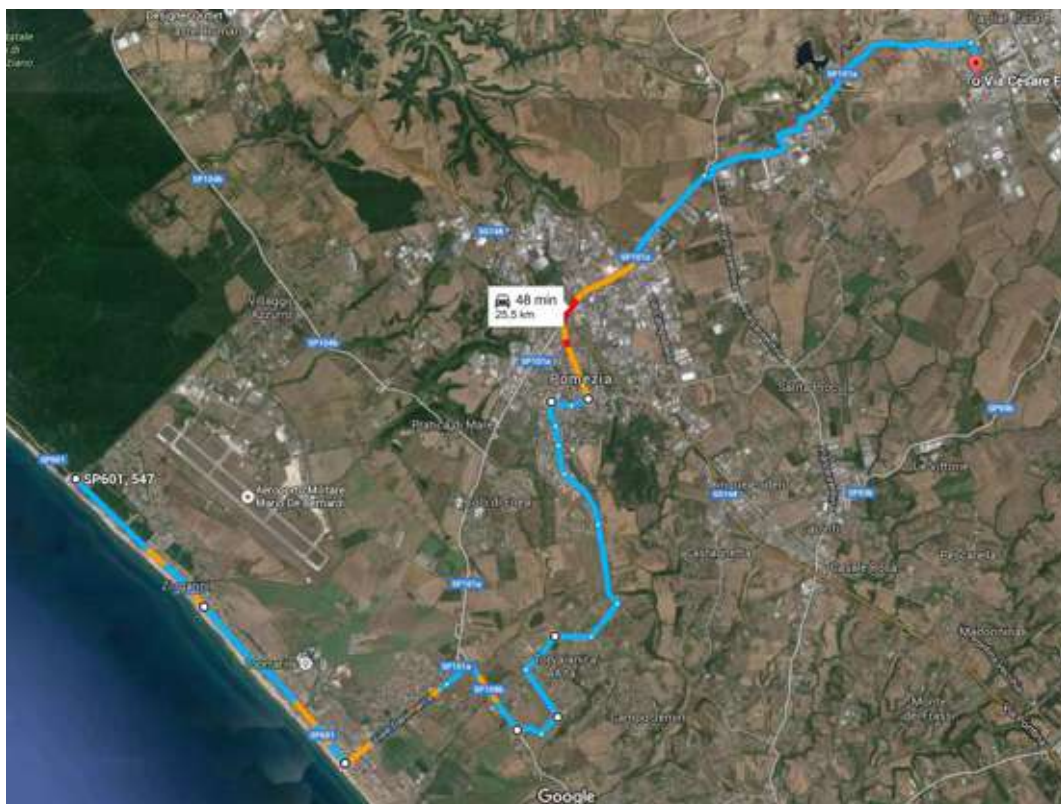
2.5 Gerarchizzazione delle linee di autobus

L'attuale polverizzazione dei servizi bus, con varie itinerari e transiti non cadenzati, non favorisce la chiarezza e gerarchia del servizio.

L'ipotesi in esame è quella di consolidare nel tempo un percorso "principale", sul quale istituire un servizio cadenzato (ad esempio con passaggi ogni 60') ed attrezzare le fermate; tale percorso potrebbe collegare in sequenza le seguenti località:

- Campo Ascolano
- Litoranea fino a piazza Ungheria
- via Danimarca e il vicino quartiere di Martin Pescatore
- Torvajonica Alta
- Nuova Lavinium
- Pomezia centro
- via Castelli Romani fino a Roma II, retro della stazione ferroviaria, o in alternativa via della Stazione.

Al primo capolinea il bus troverebbe la corrispondenza con l'autobus 061 per Lido di Ostia e all'altro capolinea la corrispondenza con i servizi ferroviari delle linee FL7 e FL8.



Ipotesi di percorso "base" delle corse bus

L'attraversamento del nucleo principale di Pomezia avverrebbe lungo il seguente itinerario:

- via De Gasperi
- via D'Acquisto
- via Copernico
- via Confalonieri
- via Virgilio
- via Roma
- via Castelli Romani

Con un tempo di percorrenza inferiore ai 50' per singolo verso (andata o ritorno) è possibile con due autobus garantire una cadenza oraria di servizio (un passaggio ogni 60') su tutta la fascia diurna, e con altri due bus un passaggio ogni 30' nelle fasce orarie di punta.

Il servizio andrebbe poi integrato con delle corse, meno frequenti e limitate alle fasce orarie di punta, a servizio dei nuclei minori non coperti dalla linea "principale".

Si tratta di ipotesi che riguardano servizi di contribuzione regionale e per i quali è opportuno coordinarsi con l'Ente sovraordinato, prima di un loro possibile inserimento nello scenario di Piano.