

Un Centro senza auto? Idee e percorsi per una mobilità sostenibile (Paolo Gelsomini- CRCS)

Gli elementi principali da prendere in considerazione sono:

- riaffermare il carattere strategico di politiche della mobilità fondate sulla priorità del trasporto pubblico, realizzato su ferro o con scelte tecnologiche non inquinanti e non energivore, rafforzato dall'interconnessione con la ferrovia e dai grandi parcheggi di scambio, al di fuori della città consolidata;
- pensare al completamento ed alla correzione di un sistema di metropolitane che privilegi i collegamenti tangenziali della città, da connettere con le attuali linee A e B e con i loro previsti prolungamenti nei punti esterni, lungo l'asse del nuovo anello ferroviario completato, formando con questo, insieme al sistema FM, una rete unitaria di trasporto su ferro. Sotto tale profilo è da ripensare in particolare la linea D, mentre la linea C, già finanziata fino al Colosseo, può essere ripensata prima di sottopassare il Tevere e prima di sventrare tutta l'area più delicata del centro storico;
- realizzare linee di bus elettrici e tranviarie a completamento degli itinerari serviti da metropolitane che si fermano ai bordi del centro storico, o di servizio nei percorsi più lunghi all'interno del centro storico stesso (sui lungotevere, a corso d'Italia, da Termini a San Pietro, ecc.);
- ridurre progressivamente ma drasticamente il traffico di attraversamento del centro storico (le vie del centro dovranno essere riservate al traffico locale o di emergenza, i flussi di attraversamento dovranno essere indirizzati lungo assi esterni e tangenziali al centro stesso);
- contenere fuori delle Mura Aureliane, con le dovute e necessarie eccezioni, la mobilità privata dei non residenti (DPR. 503 del 24 Luglio 1996 e successive modifiche e integrazioni);
- riorganizzare la rete pubblica nel centro storico con tramvie leggere, filobus, navette ecc., anche riservando esclusivamente ai mezzi pubblici corsie e intere strade: ognuna di queste modalità tecnologiche corrisponde a individuate e differenti esigenze di mobilità (il tram per percorsi lunghi e lineari, il filobus per itinerari di collegamento, le navette elettriche per tragitti brevi), con l'obiettivo di determinare, attraverso la loro connessione in rete, appunto, e lo spazio destinato alla mobilità pedonale e ciclistica, una riduzione consistente dell'ingombro delle strade; organizzare le linee navetta interne con una frequenza garantita lungo tutto il percorso con itinerari brevi e tra di loro connessi; rafforzare le alternative convenienti all'uso privato dell'automobile per i residenti nel centro storico (car-sharing, car pooling, bike sharing ecc.);
- eliminare progressivamente le barriere architettoniche, ricercare soluzioni tecniche adeguate alle esigenze dei cittadini a "mobilità ridotta o impedita", consentire loro di usare agevolmente l'automobile privata (e produrre permessi e controlli che rendano più semplice la repressione degli abusi da parte di chi non ha diritto);
- rivedere i criteri di concessione dei permessi di ingresso in centro storico, limitandoli a pochi, chiari e necessari casi; organizzare un effettivo ed efficace controllo degli accessi e dei varchi ZTL o isole ambientali;
- evolvere il concetto di ZTL della zona centrale cittadina con l'introduzione della disciplina Zona a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP), così come definite nelle Direttive ministeriali per la redazione dei PUT, con itinerari pedonali nei nuclei storici con particolare tessuto viario interno, i quali impediscono tra l'altro lo svolgersi del traffico di transito. Infatti, specie nella città rinascimentale e barocca (ove tutte le strade interne sono prive di marciapiede e interessate da cospicuo traffico pedonale e contemporaneo bisogno di aree di sosta), l'introduzione di un provvedimento, che preveda il limite di velocità di trenta chilometri l'ora, la precedenza ai pedoni e la deroga dall'obbligo di sosta con distacco dagli edifici per il transito pedonale, porterebbe ad un sensibile miglioramento anche della carenza strutturale delle aree di sosta;
- evolvere il concetto di ZTL della zona centrale cittadina verso una nuova concezione degli spazi storici intesi come sistemi integrati di funzioni sostenibili con la residenzialità, la qualità della vita ed il rispetto dell'ambiente urbano con tutte le sue peculiarità e le sue caratteristiche storico-architettoniche ed archeologiche. Questa nuova concezione corrisponde all'isola ambientale: Le "isole ambientali", introdotte dalle Direttive Ministeriali tra le strategie generali di intervento, nell'attuazione dei PGTU, rappresentano zone urbane comprese entro la viabilità principale e composte esclusivamente da strade locali; sono definite "isole" in quanto interne alla viabilità principale e "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. Secondo le Direttive, le isole ambientali si possono considerare delle "aree con ridotti movimenti veicolari" poiché il transito veicolare motorizzato viene dirottato sulla viabilità principale. Le isole ambientali devono soddisfare alcuni indirizzi fondamentali:
il recupero dello spazio urbano a favore di una mobilità locale che, all'interno delle isole, deve svolgersi senza una definizione di percorsi obbligati ma in maniera diffusa, in piena sicurezza. La forte

specializzazione delle strade, già sperimentata con successo in diverse realtà europee e nordamericane, garantisce un più corretto utilizzo degli spazi e la possibilità di introdurre, laddove la nuova gerarchia lo consenta, sistemi di mitigazione atti a contenere il traffico ed a garantire le funzioni assegnate;

l'eliminazione degli itinerari di attraversamento che attualmente impegnano la rete locale, attraverso l'individuazione di itinerari di ingresso e di uscita dall'area protetta;

l'attuazione di una rigorosa canalizzazione del traffico entro ben identificati assi per i percorsi di più lungo raggio in modo da impedire gli itinerari di attraversamento e favorire l'utilizzo della viabilità locale per l'approccio alla destinazione finale;

al di fuori degli itinerari definiti, lo spazio stradale è utilizzato come spazio di relazione dove il movimento veicolare convive con le necessità del movimento di pedoni e biciclette;

- aumentare l'offerta di trasporto pubblico individuale mediante taxi, prevedendo anche forme tariffarie agevolate in caso di uso promiscuo di mezzi pubblici e di taxi, o per tragitti sostitutivi o per l'utenza debole;
- concentrare le merci in "piattaforme logistiche" poste all'esterno del centro storico, e distribuirle in orari prefissati con mezzi leggeri gestiti anche con modalità cooperativistiche dai commercianti, tenuto conto delle differenze merceologiche;
- programmare parcheggi al di fuori dal centro storico (dotati di efficienti navette elettriche di collegamento, quando pensati in funzione del centro storico), al cui interno ammettere soltanto quelli di superficie destinati all'utenza debole (gratuiti e delimitati da linee gialle) e quelli pertinenziali rigorosamente riservati ai soli residenti e all'utenza debole;
- istituire la figura del mobility manager, nei posti di lavoro, nelle scuole;
- istituire la figura del coordinatore municipale della mobilità con il compito di favorire accordi programmatici sulle strategie di trasporto casa-scuola o casa-lavoro e di redigere un bilancio partecipato della mobilità che monitori continuamente tutte le sperimentazioni messe in atto.