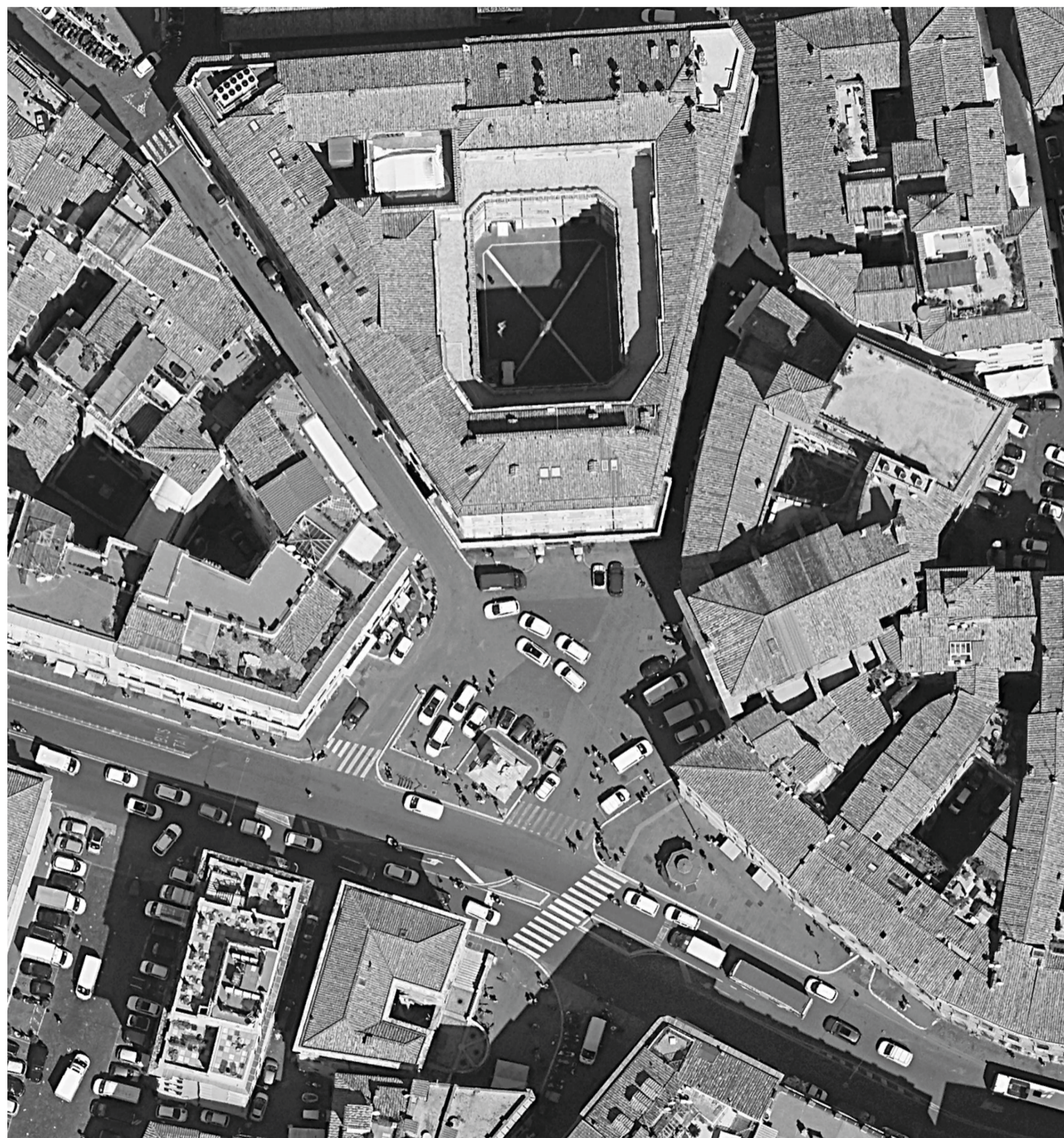


Navona - Campo de' Fiori

Eliana Cangelli
Michele Conteduca
Valerio Fonti



L'ambito di Piazza di San Pantaleo subisce importanti modifiche a seguito dell'attuazione del Piano Regolatore del 1883. La facciata dell'omonima chiesa viene arretrata di quattro metri per permettere una più agevole curvatura verso via della Cuccagna, strada che connette l'asse di Corso Vittorio Emanuele II a Piazza Navona. La Commissione edilizia del Piano Regolatore 1883, a seguito di attenti studi e valutazioni, ritenne che non ci fosse altra soluzione possibile; d'altronde l'eliminazione della prima cappella della Chiesa di San Pantaleo non avrebbe compromesso lo spazio dedicato al culto all'interno.

Quindi, l'originario tracciato della via Papalis è leggibile grazie alla curvatura suggerita dalla facciata di Palazzo Massimo alle Colonne, che rimane intatta nonostante le importanti demolizioni dell'area.

L'antico tracciato è rimarcato dal progetto, attraverso il disegno di una fontana, costituita da ugelli a sfioro sul pavimento in grado di nebulizzare l'acqua e garantire quindi un elevato comfort climatico. L'attenzione alla mitigazione climatica è stata perseguita anche attraverso l'inserimento di specie arboree sul lato ovest della piazza, in prossimità degli accessi da Corso Vittorio a Piazza della Cancelleria e di via dei Baullari.

Il lato nord della Piazza di San Pantaleo è definito dalla facciata di Palazzo Braschi e dallo scorcio della chiesa di San Pantaleo, che incorniciano l'accesso a via della Cuccagna che porta a Piazza Navona, mentre a sud la Palazzina De Regis - o Farnesina ai Baullari - fa da contraltare. Da questo lato si prosegue, poi, verso Piazza Campo de' Fiori e Piazza Farnese.

Attualmente la piazza si presenta come uno slargo amorfo, occupato al centro dalla statua dedicata a Marco Minghetti e da un'area parcheggi per le auto e per la sosta temporanea dei taxi.

La posizione baricentrica della piazza, sul crocevia di intensi flussi di transito pedonali diretti verso i suddetti siti storici dell'area limitrofa, ha portato alla scelta di pedonalizzare l'intero spazio lasciando, al contempo, intatto lo sbocco di Via San Pantaleo su Corso Vittorio Emanuele II.

Seguendo questa impostazione, il progetto del suolo si articola in un'unica quota e la strada carrabile si trova così al medesimo livello di quella pedonale. In questo modo, si viene a creare un senso di continuità, enfatizzato anche da una scelta materica unitaria, costituita dai sanpietrini.

In prossimità della banchina della fermata della tramvia, posta sul lato nord in direzione del Vaticano, è prevista una seduta in travertino lungo tutta la sua lunghezza.

Infine, l'attuale stazione dei taxi è stata rilocalizzata sul lato ovest di Piazza della Cancelleria, essendo questa una posizione nevralgica e baricentrica sia per Campo de' Fiori, sia per Piazza Navona e gode allo stesso tempo di ottima visibilità e quindi fruibilità.



Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali



Progetto

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- acqua
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



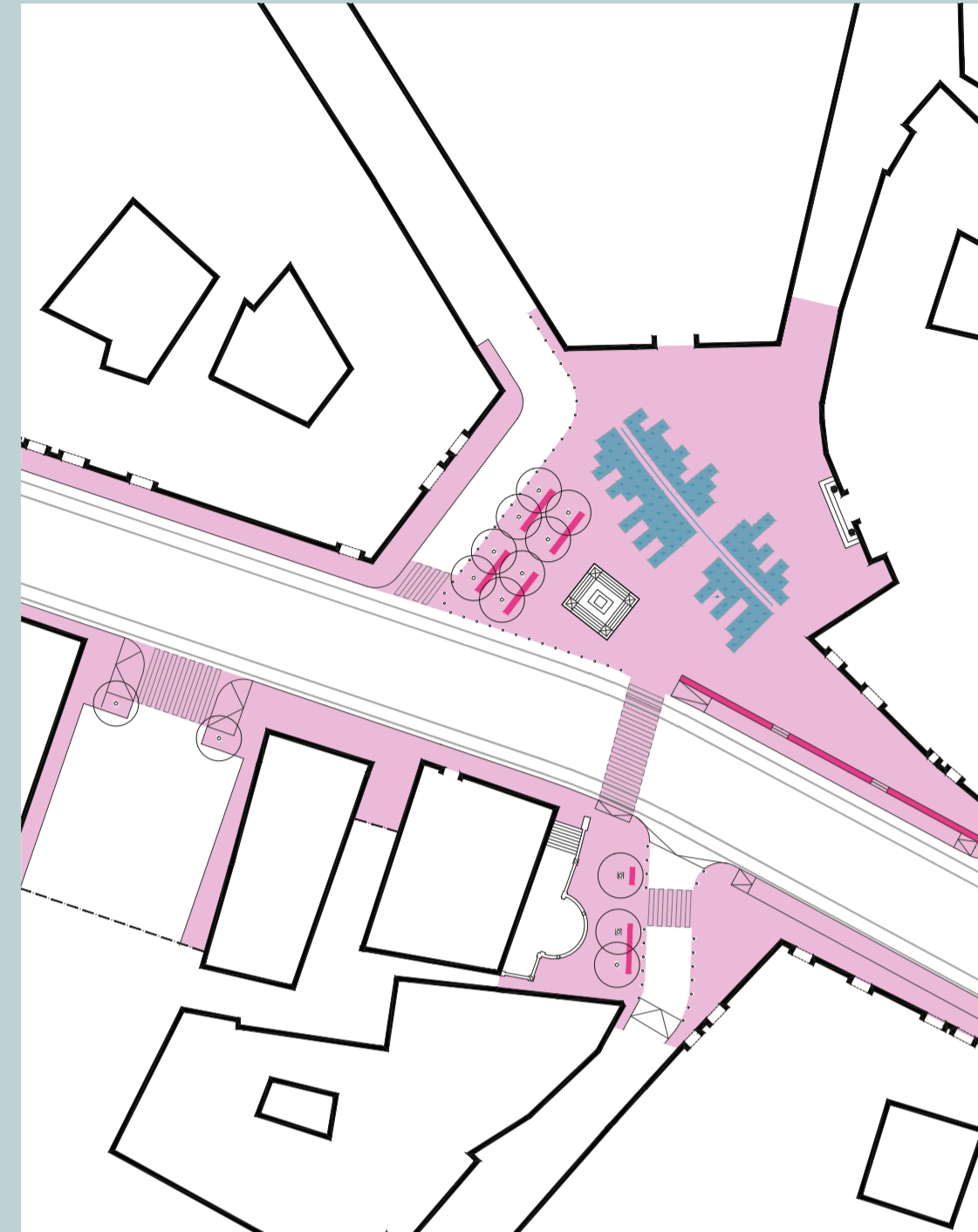
spazi pedonali
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



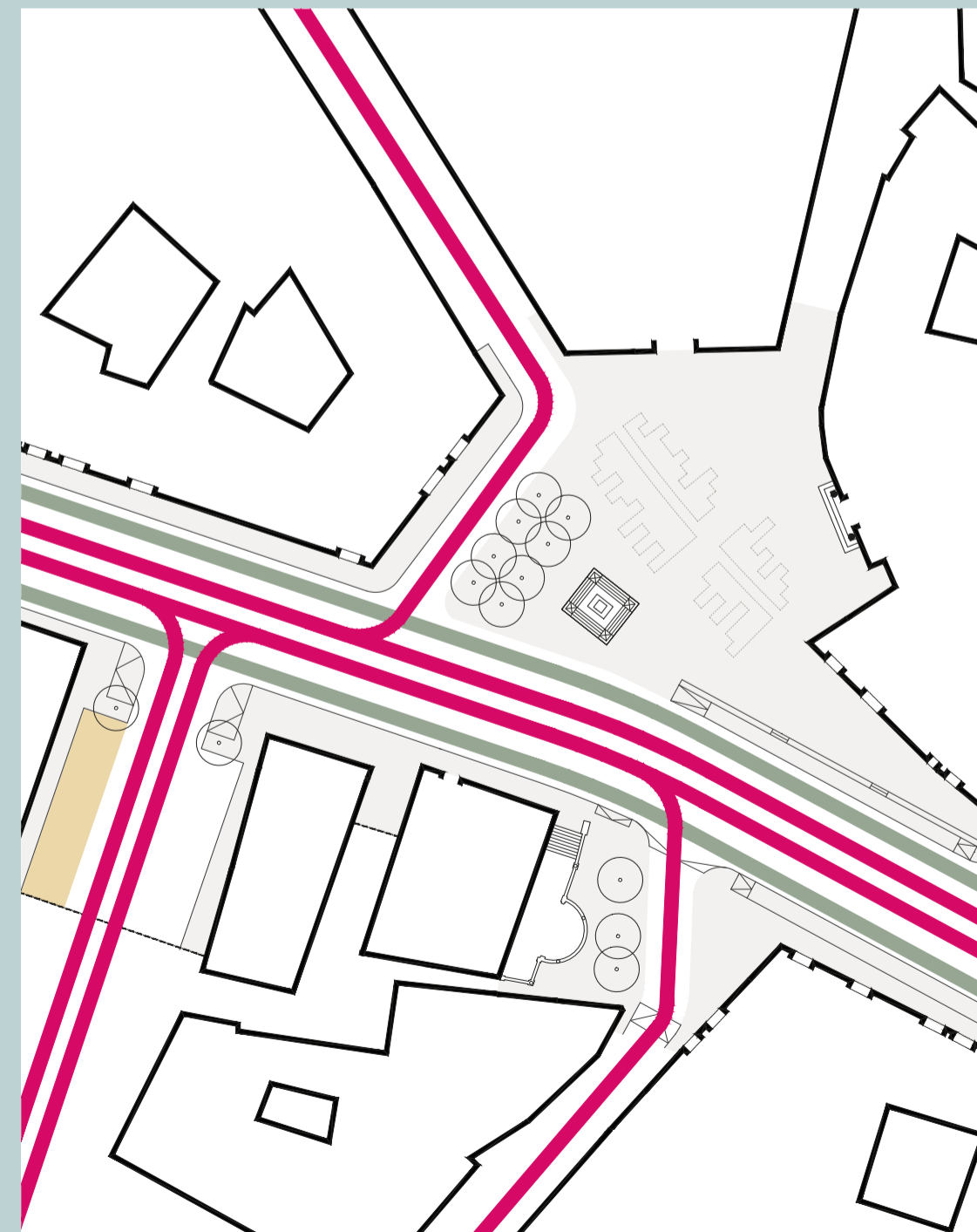
viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

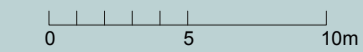
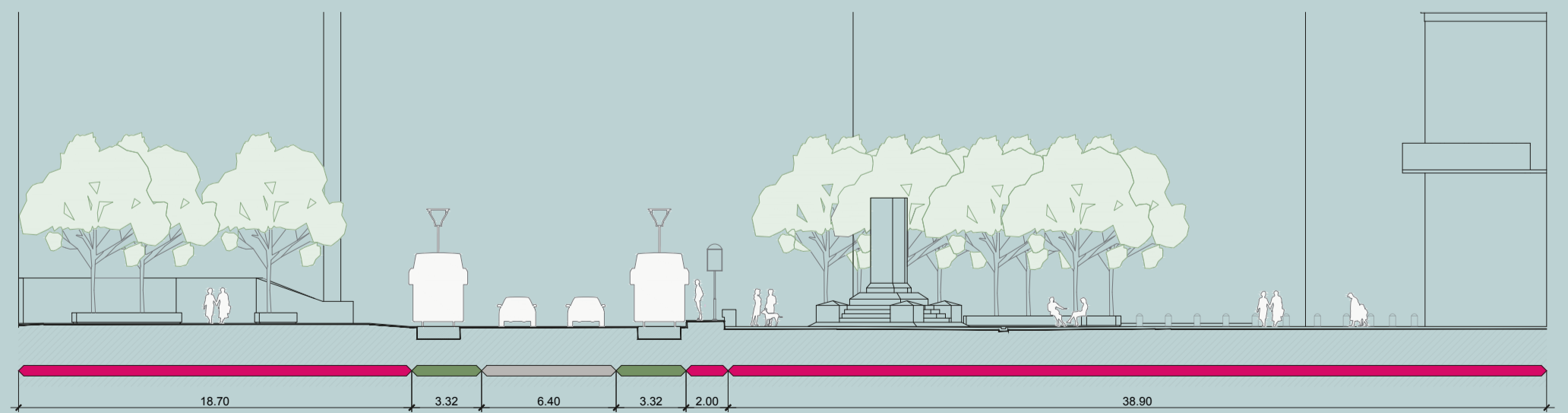
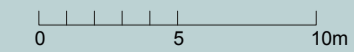
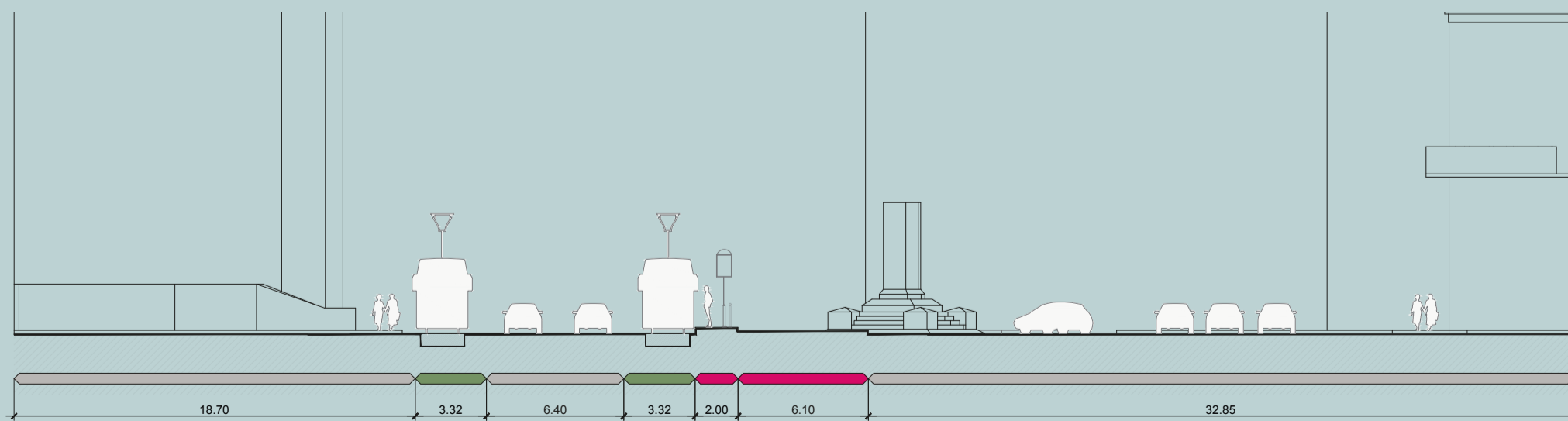
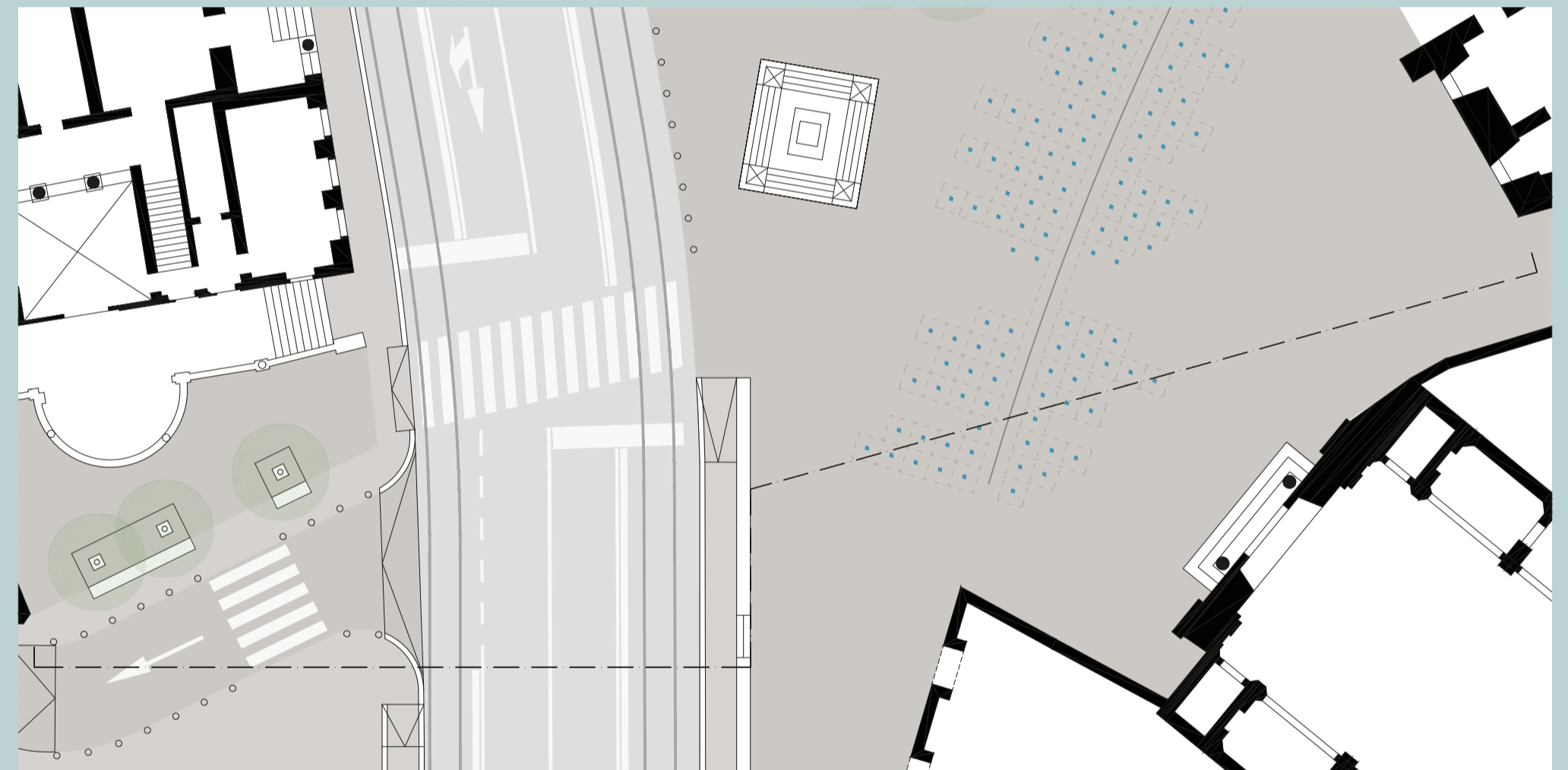
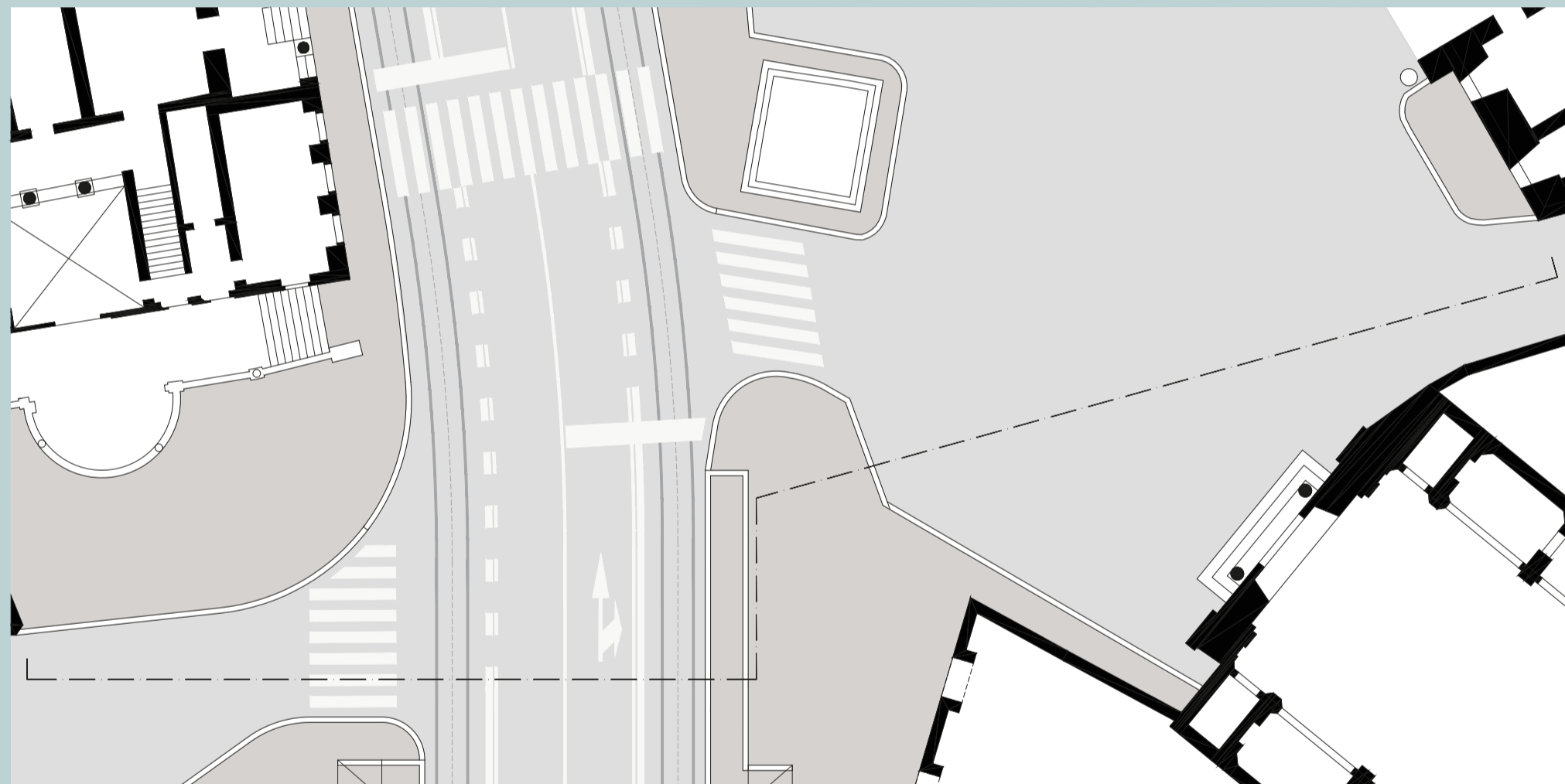


spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi





Chiesa Nuova

Orazio Carpenzano
Fabio Balducci
Diana Carta

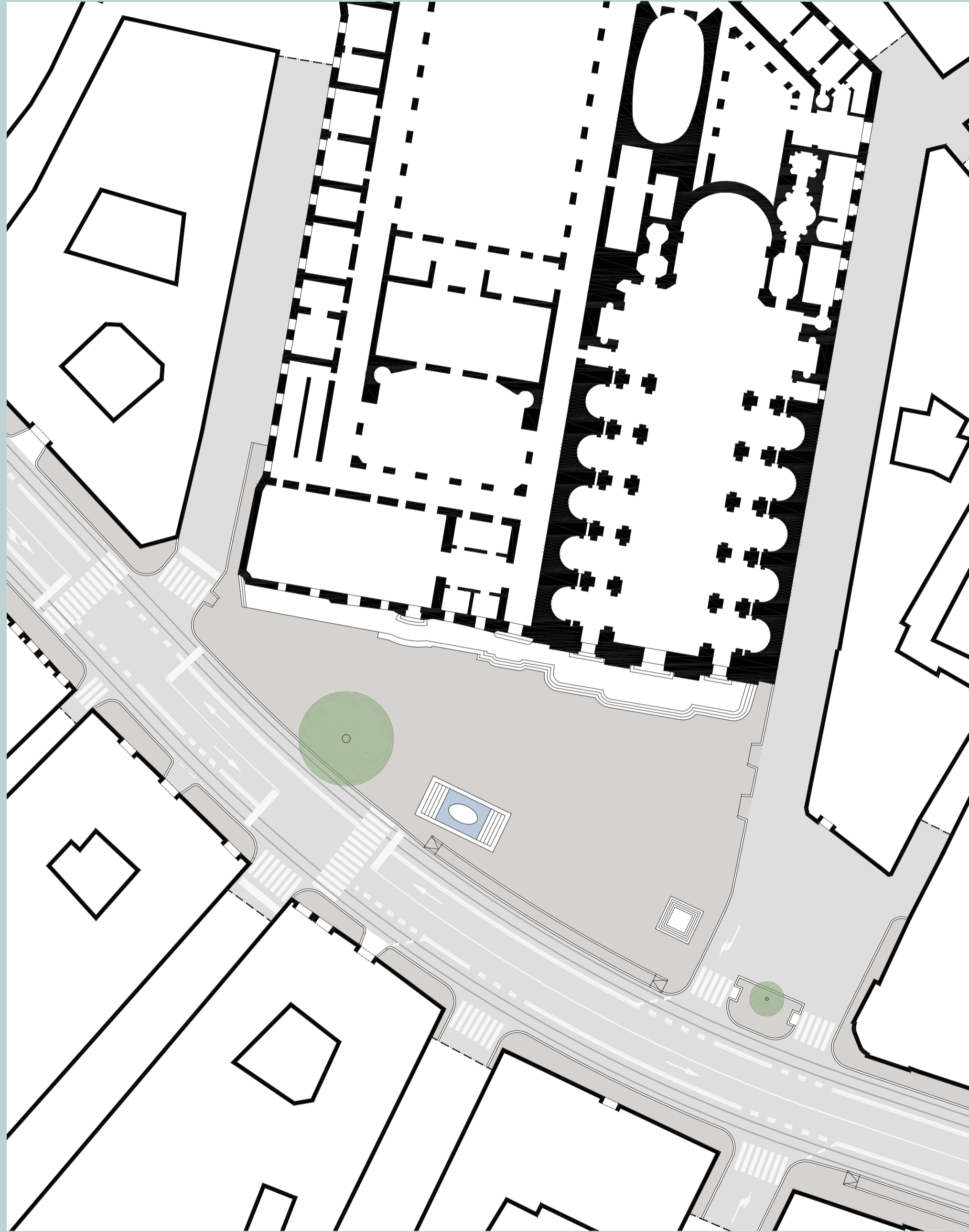


Lo stato attuale dell'area relativa all'ambito di Piazza della Chiesa Nuova consiste in uno spazio pubblico unitario definito da una pavimentazione omogenea in lastre di basalto e da cigli stradali in travertino. Qui, si trovano la Fontana della Terrina che, fino al 1899, era collocata al centro di Piazza Campo de' Fiori, e uno storico albero di Paulonia. L'importante facciata della Chiesa Nuova fa da sfondo a questo spazio pubblico, insieme all'attiguo fabbricato dell'oratorio dei Filippini, opera del 1600 di Francesco Borromini. Attigua alla piazza, è la statua Monumento a Pietro Metastasio.

Originariamente, prima dei lavori avviati dal Piano Regolatore del 1883, la piazza presentava un carattere conchiuso grazie alla presenza di edifici disposti lungo il suo perimetro. A seguito degli sventramenti degli isolati limitrofi alla piazza, la misurata completezza dello spazio viene meno, difatti attualmente risulta esposta a diretto contatto con il Corso Vittorio Emanuele II. La definizione dell'originario sagrato della chiesa viene così modificato, nonostante si sia cercato di preservarne la forma, difatti

il Corso in quel punto specifico presenta una curva – l'unica, insieme a quella tangente a Palazzo Massimo alle Colonne, nel tracciato della nuova arteria.

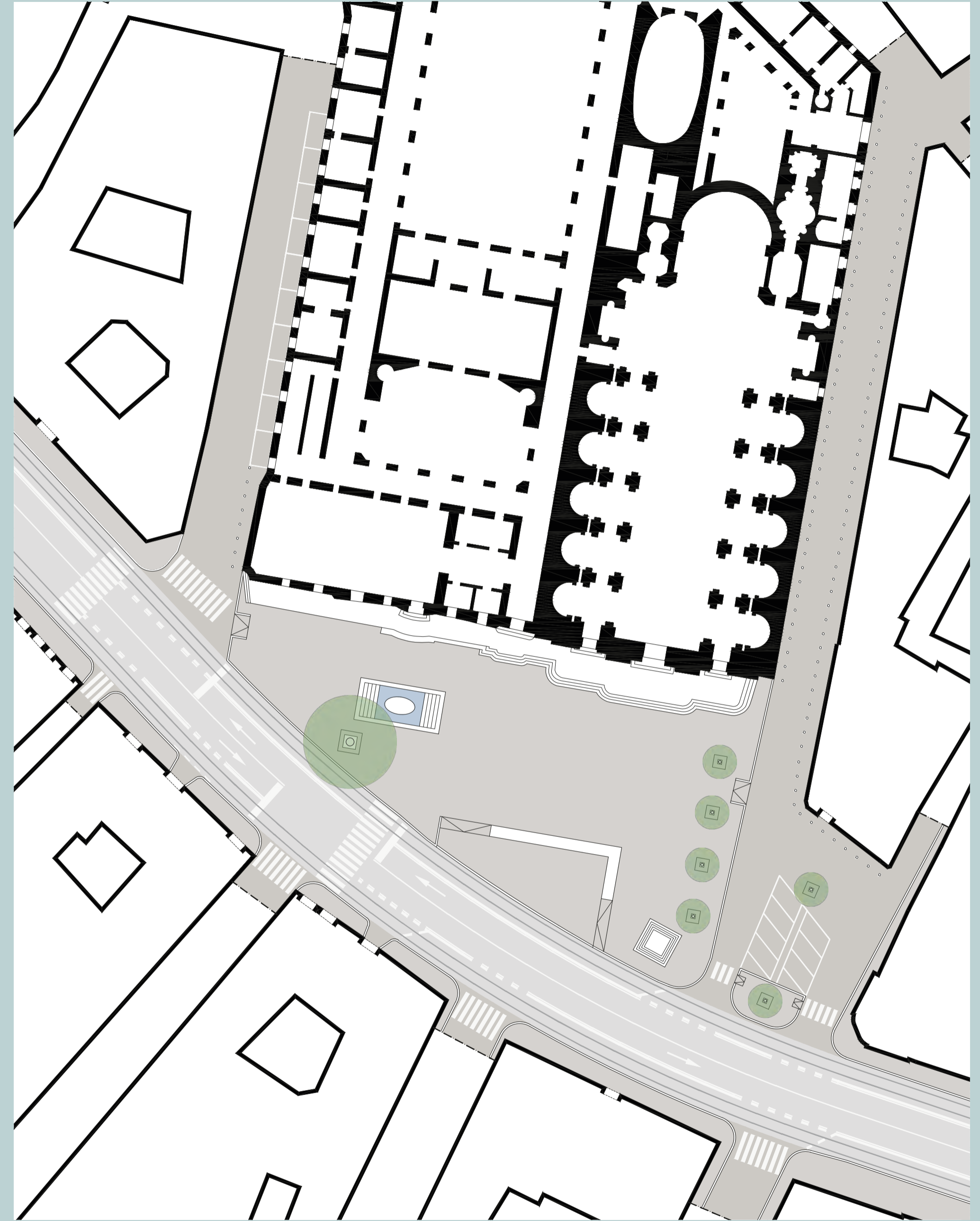
Il progetto previsto per quest'ambito, realizzato con interventi minimali, mira alla ridefinizione della Piazza della Chiesa Nuova attraverso una diversa disposizione di elementi esistenti – come ad esempio la fontana che segue l'asse suggerito dall'ingresso principale del prospetto dell'Oratorio dei Filippini – e tramite l'inserimento di nuove alberature di aceri campestri, per garantire l'ombra nei periodi dell'anno più caldi e per preservare l'ingresso alla chiesa dal movimento delle auto su via della Chiesa Nuova. In prossimità della futura fermata del sistema tramvia, previsto nella piazza, una piattaforma sopraelevata in basalto si estende su un'ampia superficie, in modo da accogliere i flussi di persone che transitano sui nuovi mezzi, e in prossimità del dislivello tra questa e la piazza si articola una seduta in travertino.



Stato di fatto

0 20 m

- aree carrabili
- aree pedonali
- acqua
- alberature



Progetto

0 20 m

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- acqua
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



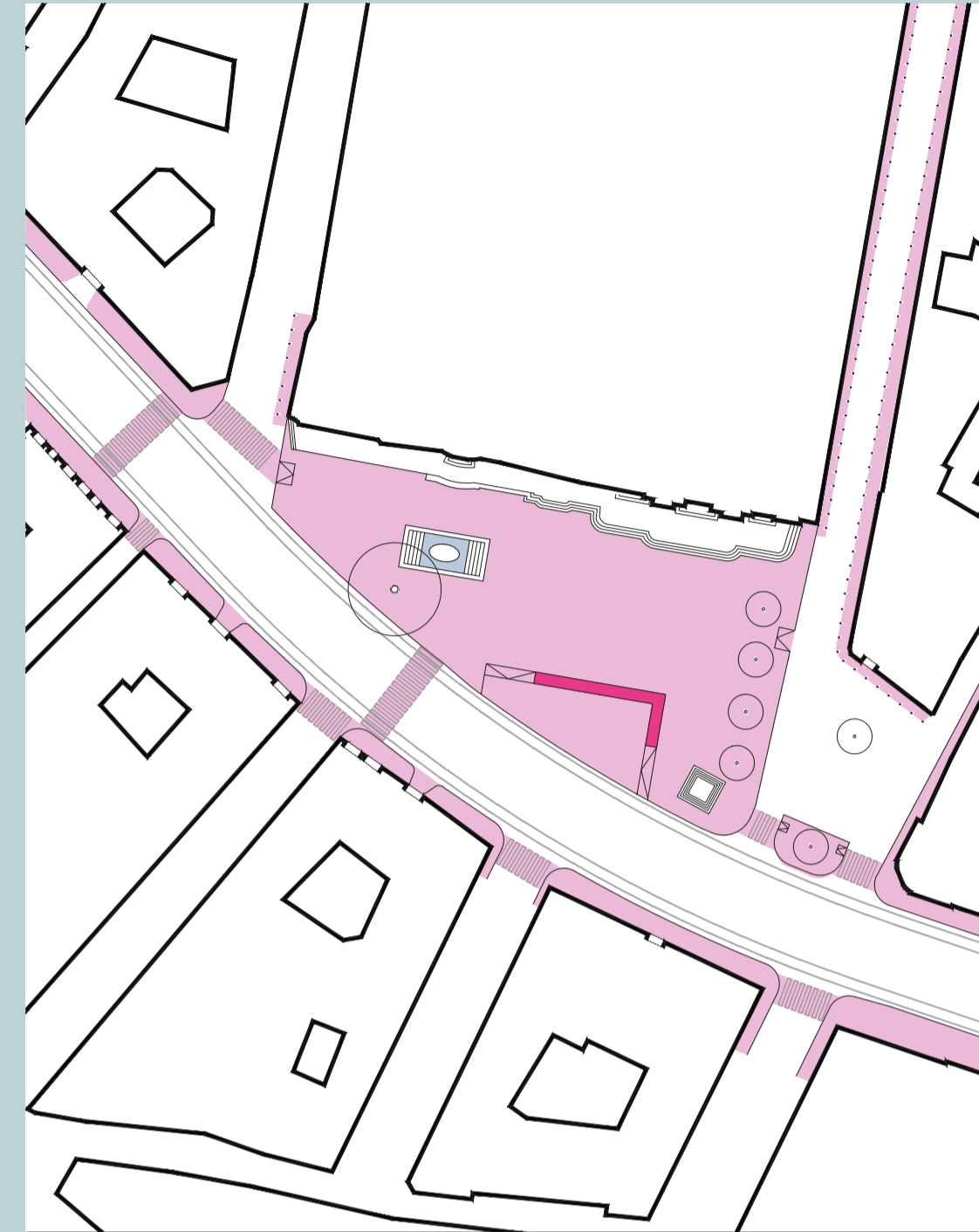
spazi pedonali
alberature
acqua

mobilità
percordanze | sosta



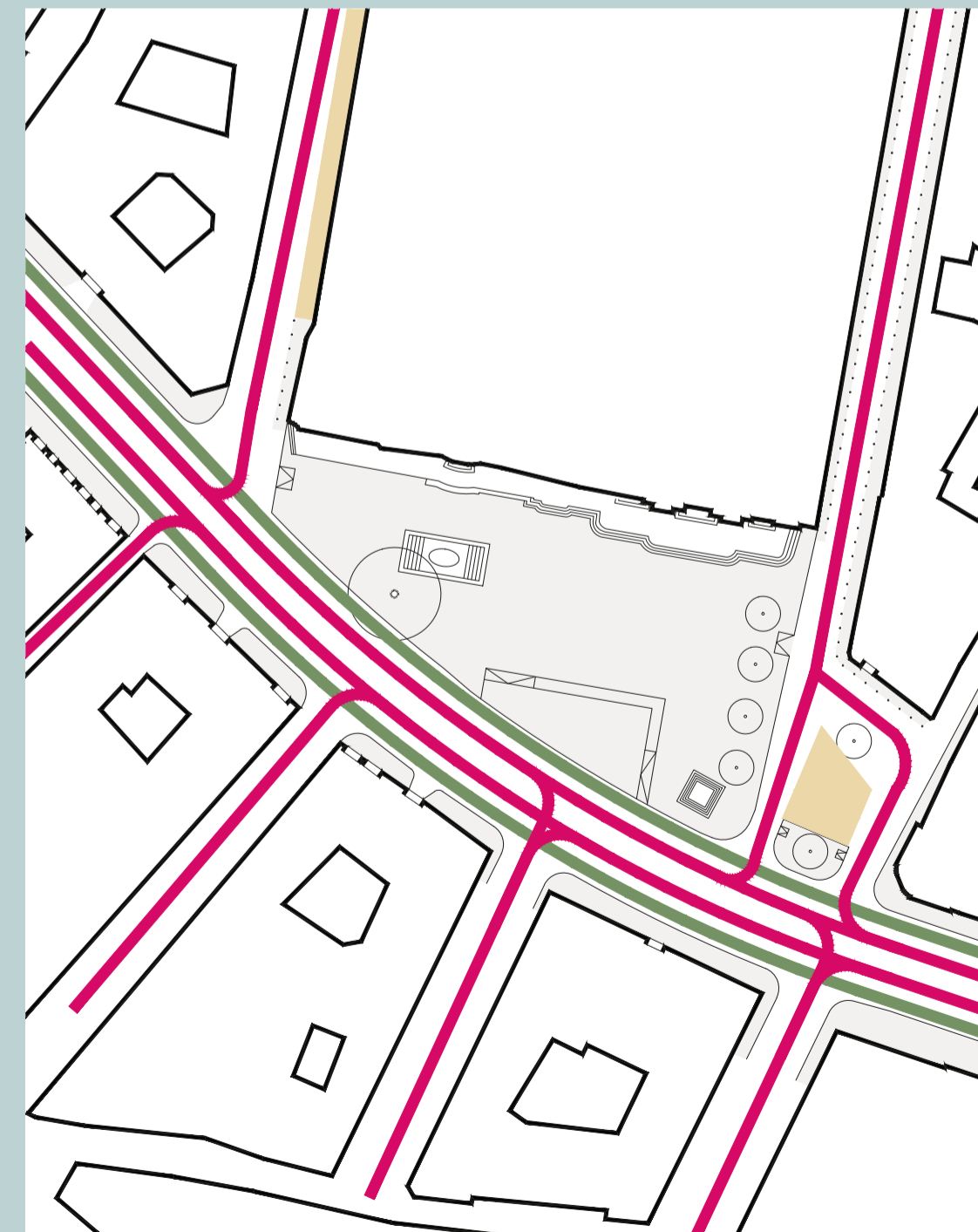
viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi



spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percordanze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi



Sforza Cesarini

Fabio Di Carlo
Wei Chen
Maria Chiara Libreri
Liyang Wang



Tra le molte narrazioni su questo luogo, c'è quella di un acquitrino che si estendeva fino alla Chiesa Nuova, malsano, con pozze d'acqua sulfurea, e una misteriosa - quanto poco probabile - cavità che era ritenuta 'l'accesso agli inferi'. Lì si svolgevano i *ludi Tarentini* in onore di Plutone e Proserpina, riti che si sarebbero tenuti in *extremo Campo Martio* già da prima dell'era Repubblicana.

La piazza ha oggi la forma di un semplice giardino, con una scultura contornata da un campo di ghiaia e da un perimetro di aiuole, con siepi discontinue e cigli ormai dissestati dallo sviluppo degli apparati radicali arborei. Nel complesso il giardino appare poco accogliente e attrattivo, a tratti claustrofobico, a causa dell'esuberanza del sistema vegetale e dall'eccessivo impatto degli esercizi di ristorazione. Le alberature (*Pawlonia tomentosa* e *Aesculus*), pur se con una fioritura primaverile intensa, sono ormai stentate, prive di una forma congrua e in alcuni casi gli alberi si mostrano chiaramente in prossimità del termine del ciclo di vita. La scultura di Nicola Spedalieri, la cui realizzazione era stata assegnata su concorso a Mario Rutelli nel 1898, era stata originariamente collocata nel 1901 in Piazza della Chiesa Nuova (la realizzazione è coeva alla Fontana delle Naiadi di Piazza dei Cinquecento dello stesso autore). Fu poi spostata in Piazza Sforza Cesarini nel 1950, dove oggi appare poco apprezzabile. La piazza è sostanzialmente frequentata solo dagli avventori dei ristoranti.

L'idea principale è quindi di ridare forza al giardino e alla sua centralità attrattiva, aprendone maggiormente la vista da Corso Vittorio, con la pavimentazione che entra direttamente dalla strada, e renderlo più accogliente, invitante, sicuro e attrattivo. La sagoma del giardino rinnovato è appena più larga dell'attuale, appropriandosi di parte dello spazio della strada. Ciò si rende necessario sia per dar spazio a un marciapiede che attualmente non è presente, sia per realizzare delle aiuole più ampie in entrambe, riducendo il dissesto delle radici. Lo spazio dato

alle aiuole si allarga anche verso l'interno e la superficie data alla vegetazione risulta così sostanzialmente raddoppiata. Lungo il perimetro opposto è previsto un pergolato in metallo, con teli scorrevoli e una copertura vegetale di caprifoglio (*Lonicera caprifolium*) e di clematide sempreverde (*Clematis armandii*), per sostituire gli ombrelloni e organizzare il sistema di ristorazione in una forma più continua e ordinata. Dal punto vista vegetale, alcune alberature saranno sostituite con altre delle stesse specie. Per le altre si prevede la necessità di potature più radicali. Le siepi di margine sono sostituite da topiarie più compatte, ma contenute in altezza, di bosso (*Buxus sempervirens*) o di tasso (*Taxus sempervirens*) privilegiando sagome orizzontali e ondilinee. Affianco a queste si introduce un sistema più basso, di arbustive ornamentali ed erbee perenni che attraverso il colore delle fioriture produca una maggiore luminosità e pregio, incrementi la biodiversità locale, per trasformare lo spazio originariamente austero in uno più conviviale e attraente.

Il percorso in basalto che parte da Corso Vittorio incontra una prima seduta in travertino. La pavimentazione subito si trasforma in un piano inclinato bagnato da un velo d'acqua, calpestabile. Il piano riflette la scultura e la vegetazione, per poi scomparire ai piedi della scultura, sotto una seconda seduta che fa da bordo alla fontana. Alle spalle della statua c'è una nuova aiuola umida, ribassata, composta prevalentemente di vegetazione igrofila: menta, iris, equiseti, ecc., per caratterizzare lo spazio retrostante.

Assieme, la scultura riportata alla vista, la nuova cornice vegetale, l'aiuola umida, lo specchio d'acqua, evocano le storie di cui questo luogo è portatore. Tutto il sistema viene proiettato verso l'esterno restituendone la vista dei passanti su Corso Vittorio, che sono invitati ad entrare nel giardino per scoprirne i segreti.



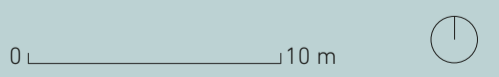
Stato di fatto



- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- alberature

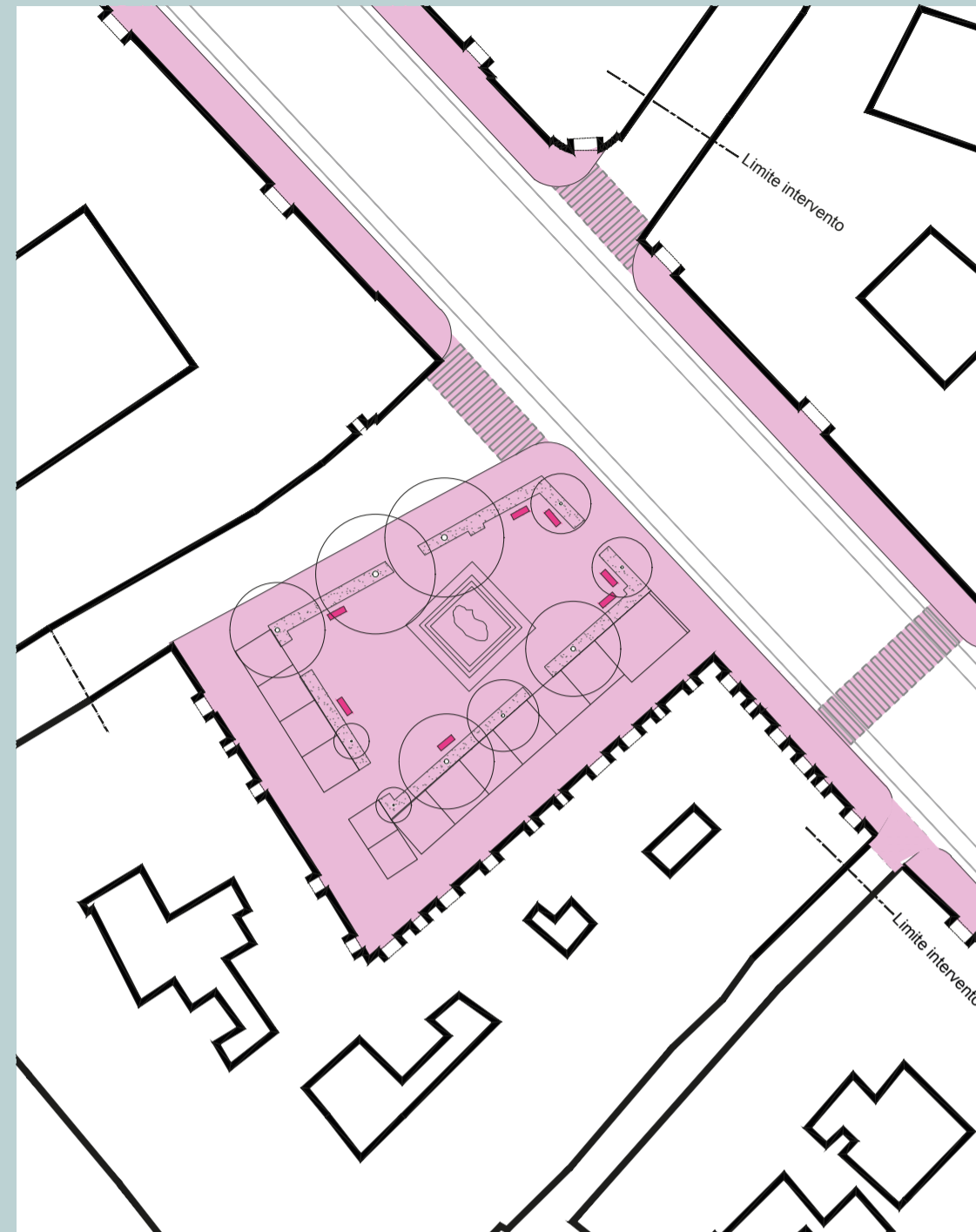


Progetto



- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- ghiaia
- acqua
- siepi
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



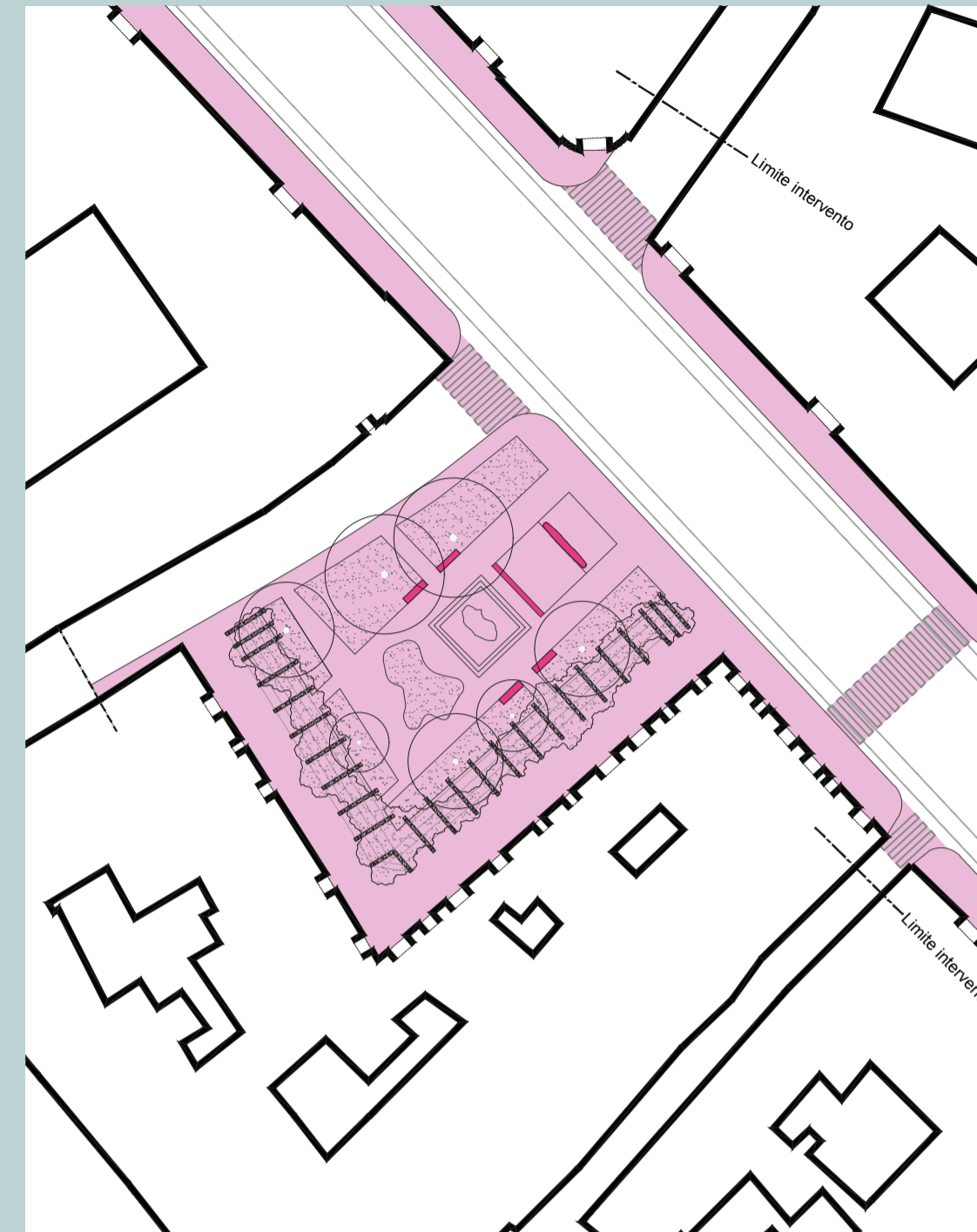
spazi pedonali
alberature
sedute

mobilità
percordanze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

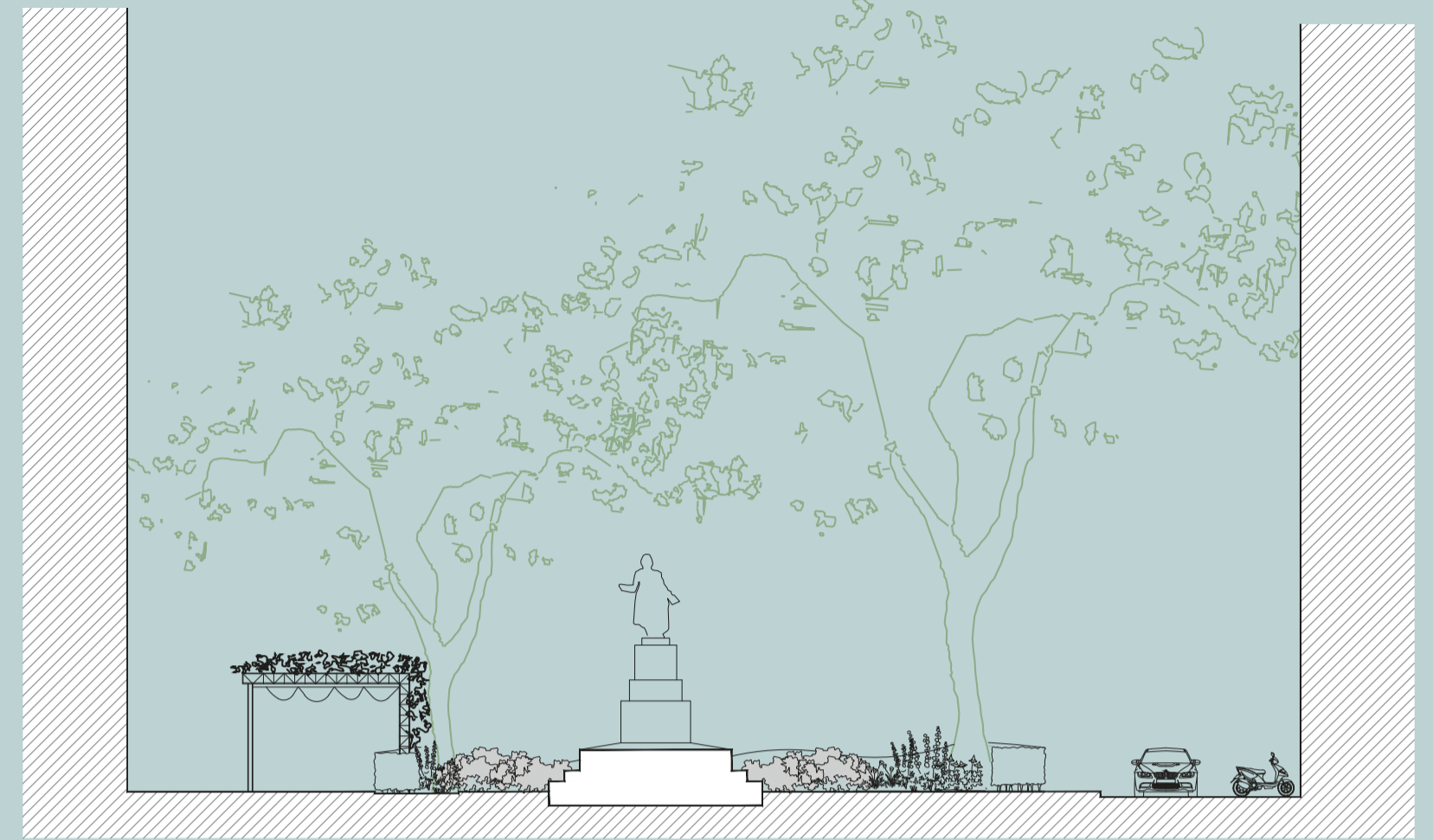


spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percordanze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi





Piazza dell'Oro - Banco di Santo Spirito

Spartaco Paris
Antonio Landa
Carlo Vannini



L'area oggetto di intervento si colloca nell'ultimo tratto del primo tracciato da realizzare all'interno del più ampio progetto di realizzazione dell'infrastruttura tramviaria, ovvero quello che si affaccia sul ponte Vittorio Emanuele II, tra piazza dell'Oro, terminale dell'asse viario di Via Giulia e il tridente formato dagli assi di Via Paola, Via dei Banchi di S. Spirito e Via Panico. Il carattere frammentario dell'area dovuto agli sbancamenti post-umbertini del tracciato di Corso Vittorio Emanuele II - approvati con delibera comunale e successiva variante al piano regolatore del 1886 nella sua configurazione finale ed appaltata in tre distinti tronchi - determina l'impostazione degli interventi progettuali che sono concentrati negli ambiti di piazza dell'Oro, dello slargo (capolinea degli autobus) tra via Acciaiuoli e via Paola e di largo Tassoni, che si apre davanti all'edificio della vecchia Zecca su via dei Banchi di S. Spirito, asse di collegamento che punta dritto a Castel S. Angelo.

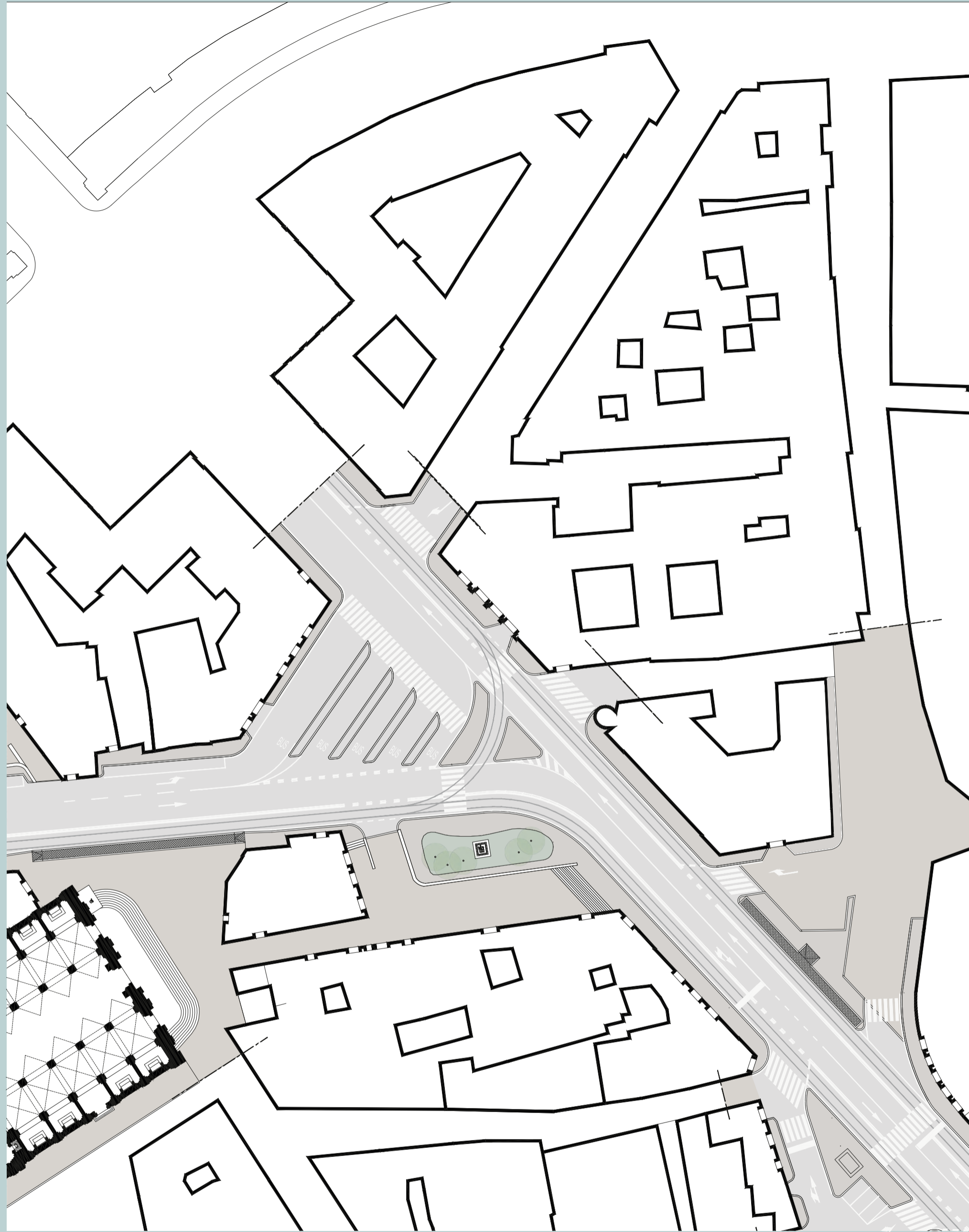
La sovrapposizione tra i molti elementi urbani con diverse funzioni (dalla comunicazione alla sicurezza, solo per citarne alcune) ci suggerisce di considerare l'architettura della strada con criteri sempre aggiornati e sensibili nella definizione di elementi di qualità degli spazi pubblici; questi ultimi hanno una funzione cruciale per la vita dei cittadini e riguardano una molteplicità di aspetti, tra i quali il tema delle pavimentazioni urbane.

L'intenzione è di riscrivere alcuni tracciati non più facilmente riconoscibili attraverso il nuovo disegno della pavimentazione. I due snodi pubblici che si vengono così a configurare tramite l'innesto delle banchine di sosta per il tram non sono direttamente collegati. Il processo progettuale parte dal riconoscimento a livello urbano delle direttrici dei tracciati antecedenti lo sbancamento rimarcandoli attraverso delle fasce pavimentali che ne sottolineano l'andamento. Nel caso di Via Giulia, la fascia pavimentale taglia Piazza dell'Oro e Via Acciaiuoli determinando così la configurazione della banchina a ridosso del sagrato della chiesa di San Giovanni dei fiorentini in Piazza dell'Oro e collocata parallelamente su Via Acciaiuoli, in senso trasversale per il primo lato mentre la direttrice di Via Paola determina la configurazione del secondo lato, sempre in senso trasversale, tagliando il vuoto urbano che contiene il capolinea degli autobus e costituendo così uno dei tre lati del triangolo sottolineato dal cambio pavimentale in sanpietrini che unifica il sistema di banchine per l'accesso agli autobus e la banchina centrale di attraversamento ampliata tramite l'accorpamento e quindi l'eliminazione

della banchina per gli autobus più corta. Questo sistema pedonale e di attraversamenti dialoga direttamente con l'aiuola che accoglie la statua di Terenzio Mamiani della Rovere, la quale è stata oggetto di riqualificazione attraverso la risistemazione pavimentale a ghiaia della parte retrostante la statua, il posizionamento di sedute longilinee in travertino ai lati della statua e la piantumazione di un *Platanus* che insieme al suo gemello collocato all'interno della banchina pedonale antistante, costituisce un portale di accesso a Corso Vittorio Emanuele II nella direzione Termini. L'innesto della banchina per la fermata del tram in adiacenza a largo Tassoni in Corso Vittorio Emanuele II dà modo di riconfigurare con equilibrio lo slargo lavorando sui dislivelli e sulle orditure delle pavimentazioni in sanpietrini: addomesticando la leggera pendenza che da Corso Vittorio Emanuele II scende verso Via dei Banchi di Santo Spirito si crea una banchina che senza soluzione di continuità dolcemente scende in senso longitudinale fino a raggiungere la quota di Via dei Banchi di Santo Spirito.

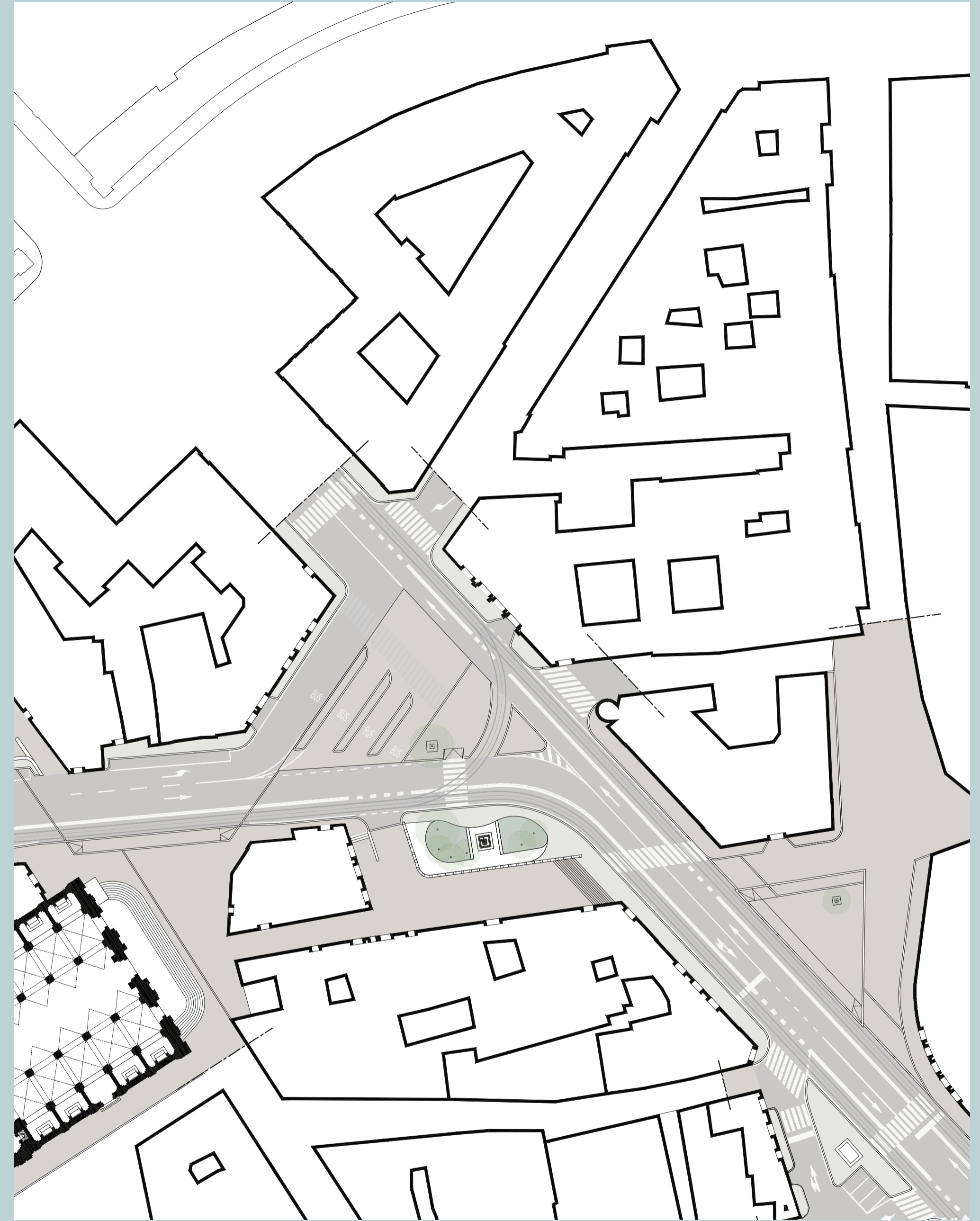
In ultimo, l'intervento per Largo Tassoni prevede, coerentemente con il Piano Sanpietrini il ripristino della pavimentazione originale e la piantumazione di un albero di Giuda (*Cercis siliquastrum*) in asse rispetto a Castel S. Angelo con la duplice funzione di ornamento e riduzione dei fenomeni di isola di calore. In sintesi, il progetto per quest'area può essere definito un progetto di suolo che si concentra sulle orditure delle pavimentazioni e sul controllo dei dislivelli per scongiurare soluzioni di continuità pavimentali che determinerebbero anche la risultanza di parziali barriere architettoniche, in questo senso anche la banchina in Via Acciaiuoli tramite un ciglio speciale longitudinale inclinato si raccorda alla piazza senza generare dislivelli impraticabili.

La lettura del contesto urbano e delle sue stratificazioni ha infine portato a suggerire, all'interno della proposta progettuale, l'opportunità di nominare i luoghi intorno alle fermate, con riferimenti non automaticamente legati alla toponomastica e dal nome delle fermate prevista dalla TVA: da tale considerazione si propone di confermare quello di Piazza dell'Oro, e di Banco di Santo Spirito come nome complementare a Largo Tassoni. Queste denominazioni potranno essere riportati nel sistema di wayfinding previsto.



Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- alberature



Progetto

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



spazi pedonali
alberature

mobilità
percordanze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

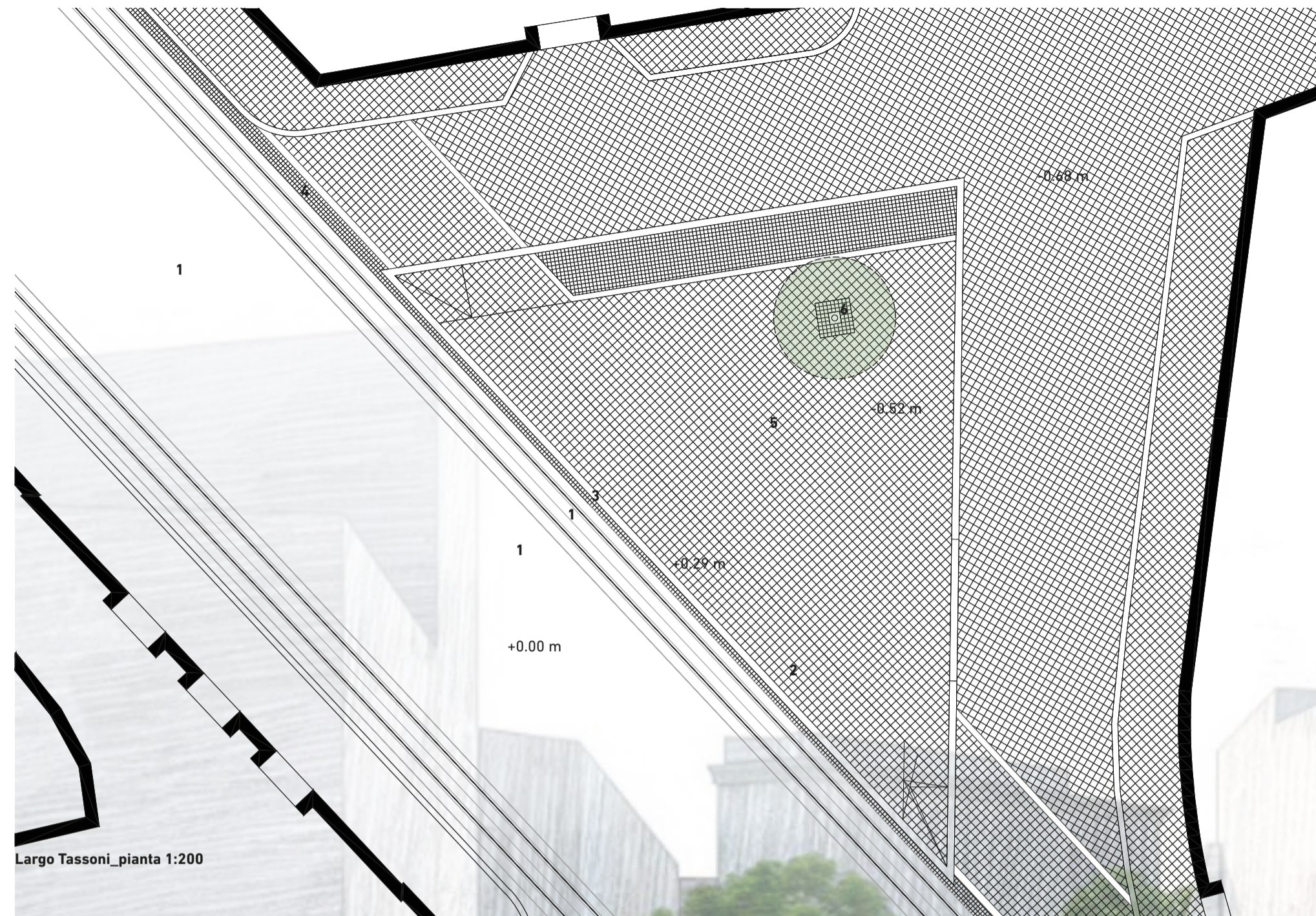


spazi pedonali
sedute
alberature

mobilità
percordanze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi



Largo Tassoni_pianta 1:200

Legenda delle pavimentazioni:

1_Pavimentazione della carreggiata e tramvia in asfalto ad elevata riflettanza, pigmentazioni di sfumature di colore grigio e grigio chiaro.

2_Per marciapiedi e banchine: lastre di pietra basaltica o simile, montate a correre o sfalsate di piccolo formato (20 x 40 , 30 x 60cm) di adeguato spessore (minimo 4 cm);

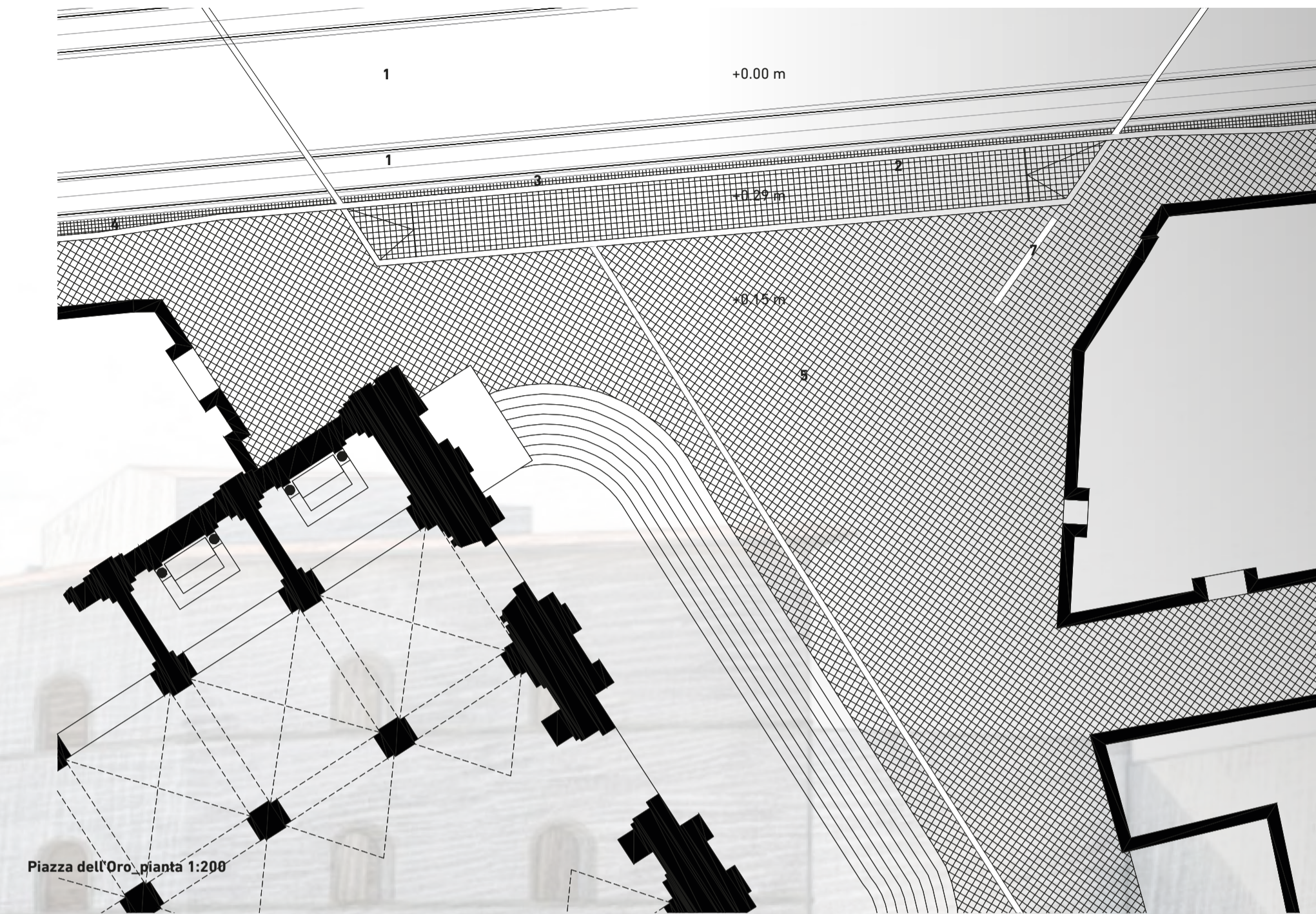
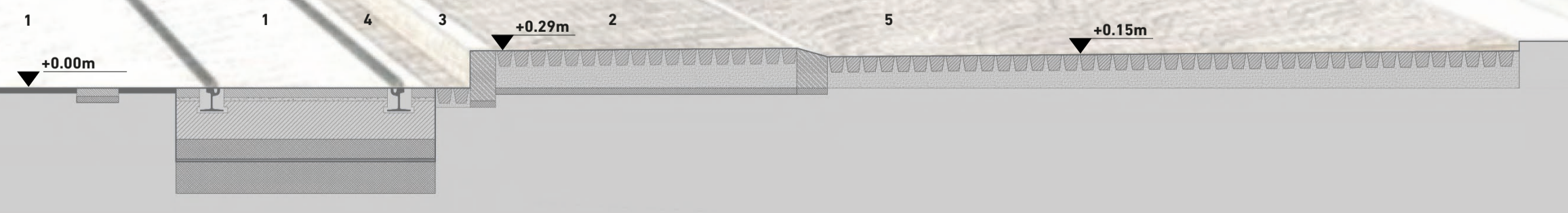
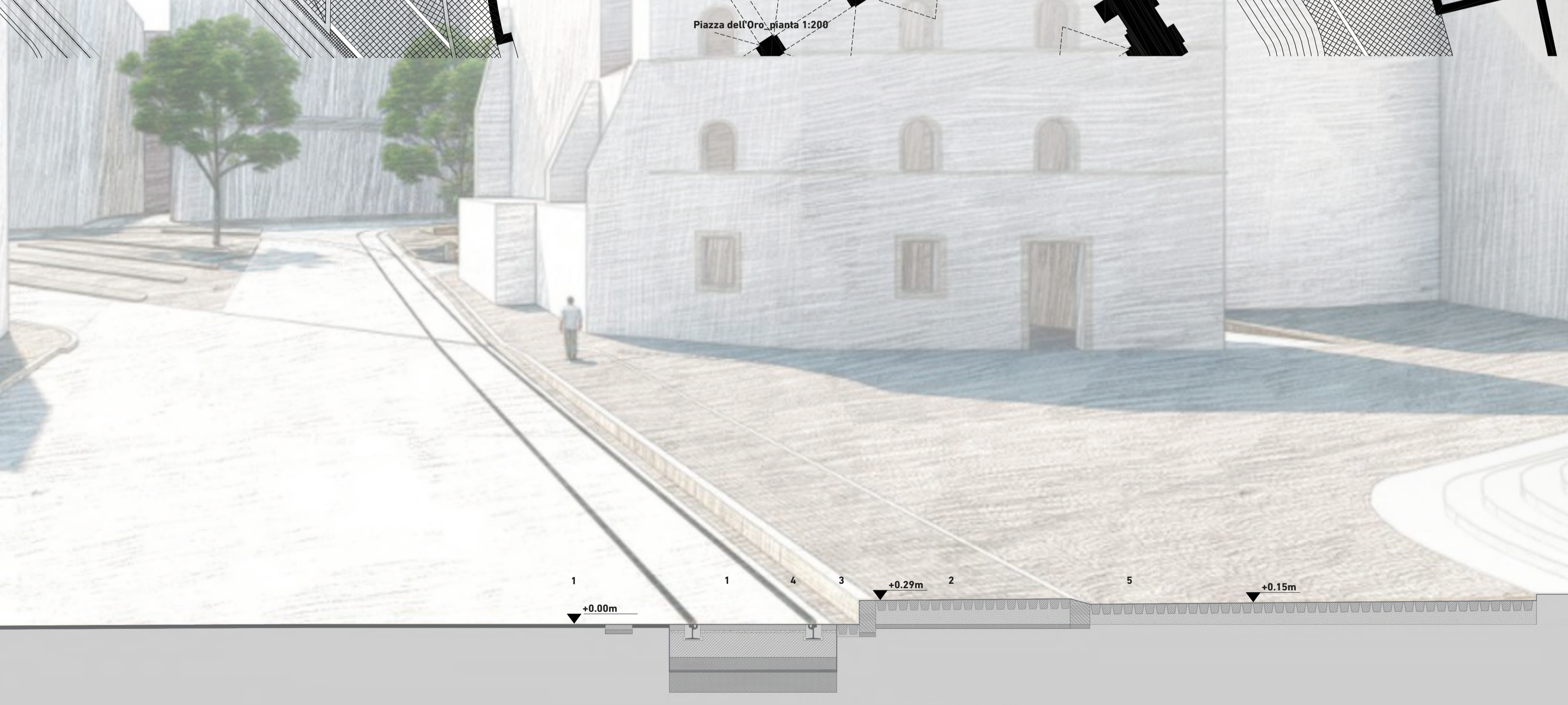
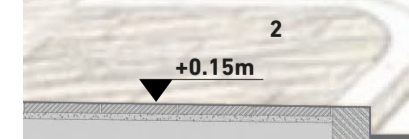
3_Per i cigli e i cordoli si propone l'impiego di blocchi in travertino gallettato.

4_Giunti di separazione tra carreggiata e cigli con fasce in sanpietrino.

5_Per piazze, slarghi e aree pedonali: materiali lapidei grigio e grigio chiari (pietre laviche o simili montate sul sottofondo di sabbia) di piccolo formato (20 x 40 , 30 x 60cm) e sanpietrini con differenti modalità di posa.

6_ aree depavimentate in terra o ghiaio per le aiuole delle nuove alberature ed elementi verdi; griglie in ghisa per le raccolte di acque.

7_lastre wayfinding.



Piazza dell'Oro_pianta 1:200



Una valutazione olistica della sostenibilità del progetto: il Modello di Impatto New European Bauhaus



[1] CrAFt D1.1: NEB Impact Model (update; version 14.07.2023)

La realizzazione di una infrastruttura per il trasporto sostenibile attraverso uno dei centri storici più importanti al mondo può essere un'occasione per ripensare non solo la mobilità ma anche il modo in cui una città come Roma affronti il tema della neutralità climatica e della sostenibilità in presenza di un patrimonio storico monumentale importantissimo. L'iniziativa dell'Unione Europea New European Bauhaus (NEB) è stata concepita proprio per promuovere un approccio alla sostenibilità che metta insieme gli aspetti tecnici della transizione ecologica con quelli sociali ed estetici, secondo le tre parole chiave sostenibilità, inclusività, bellezza. Nell'ambito di questa iniziativa, il progetto CrAFt Creating Actionable Future ha elaborato un modello di impatto [1] per la valutazione dei progetti urbani orientati alla sostenibilità. Questo strumento espande le tre parole chiave NEB proponendo cinque categorie di impatto e 17 indicatori, più una serie di sub-indicatori che possono essere selezionati o integrati caso per caso.

Scopo del modello è quello di fornire un quadro di riferimento per una strategia di sostenibilità completa nei progetti di transizione ecologica. In questo contesto, il modello è stato utilizzato per mettere in evidenza in linea di massima i settori in cui il progetto Sapienza interviene, comparandoli con quelli influenzati dal progetto base.

Dai due grafici emerge come un intervento che inserisca la nuova infrastruttura in una strategia di attenzione al patrimonio culturale e di miglioramento della qualità ambientale sia più in linea con la visione olistica della sostenibilità promossa da New European Bauhaus. Alcuni indicatori non sono influenzati dal progetto. Ciò può comunque costituire un invito a un ulteriore approfondimento e potenziamento della strategia di sostenibilità.

Di seguito viene descritto come il progetto Sapienza risponde alle cinque categorie di impatto del CrAFt NEB Impact Model.

Environmental performance

Il progetto favorisce la mobilità sostenibile affiancando al tram una serie di percorsi ciclabili strategici, generando in questo modo una riduzione delle emissioni inquinanti. La circolarità viene promossa attraverso l'uso di materiali locali e il riuso di sampietrini rimossi da altre strade di Roma. Il potenziamento del sistema delle acque, tramite il posizionamento di nuove fontane e specchi d'acqua, ha lo scopo sia di migliorare il microclima urbano che di migliorare la qualità architettonica degli spazi.



Healthy living

La salubrità ambientale è perseguita con una strategia volta a incrementare la quota di vegetazione nello spazio pubblico e la permeabilità del suolo. Queste strategie hanno come effetto un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione dell'isola di calore. La riprogettazione dello spazio pubblico aumenta inoltre la sicurezza degli utenti.

Social-cultural performance

Attraverso la progettazione per "stanze" il progetto attua una strategia di valorizzazione del patrimonio monumentale di Roma che valorizza architettonicamente ogni ambito in maniera specifica e contestuale, dando risalto alla stratificazione millenaria che caratterizza il centro storico di Roma. Il progetto promuove la valorizzazione di spunti prospettici esistenti anche tramite la creazione di nuovi spazi di sosta. Dialoga inoltre con altri progetti di valorizzazione come il "Progetto Fori". Lo studio propone inoltre spazi urbani che consentano l'incontro e la sosta, che integrino al loro interno diversi livelli di mobilità favorendo la sicurezza degli utenti e che facilitino una fruizione non superficiale della città storica. La strategia dello spazio pubblico è inoltre improntata a promuovere la massima accessibilità attraverso la rimozione di tutte le barriere architettoniche.

La digitalizzazione viene promossa con la strategia del Wayfinding e l'uso delle pensiline delle stazioni come hub connessi.

Economic performance

In generale, lo studio Sapienza propone un aggiornamento del progetto che ne dovrebbe prolungare la rilevanza nel tempo, prevenendo così un'obsolescenza precoce dell'opera. La diminuzione del traffico privato e l'aumento della fruibilità pedonale può migliorare la redditività delle attività commerciali. Insieme alla valorizzazione architettonica del patrimonio e all'implementazione di strumenti digitali di informazione sulla città, la realizzazione di questo progetto può generare un turismo più consapevole e sostenibile.

Governance

Il contributo di Sapienza non riguarda direttamente il tema della governance e della gestione dei processi di trasformazione urbana. Sono in corso contatti con alcuni portatori di interesse e sono previste alcune iniziative di disseminazione del progetto. Questi, tuttavia, non sono sufficienti a delineare un vero e proprio processo partecipativo.

Prospettive



La nuova tramvia nel sistema della disciplina del traffico

L'inserimento di una linea tranviaria e l'eventuale modifica dei sensi di circolazione del corridoio stradale corrispondente producono nella rete un insieme di effetti che, a causa delle interconnessioni tra i suoi elementi, si propagano oltre il corridoio stesso. La complessità delle interazioni dei flussi veicolari sugli innumerevoli percorsi possibili e le conseguenti ricadute sulle scelte di percorso degli utenti richiedono una simulazione del sistema, utilizzando un modello che, a partire dalla domanda di mobilità, tiene conto delle caratteristiche topologiche e funzionali della rete e dell'influenza della congestione stradale comportamento di scelta di percorso degli utenti. Il progetto di fattibilità tecnico-economica del novembre 2022 comprende uno studio, condotto da Roma Servizi per la Mobilità (RSM), che ha valutato l'impatto della nuova tramvia sul sistema della mobilità a un orizzonte temporale decennale, assumendo la realizzazione delle opere invariati del PUMS.

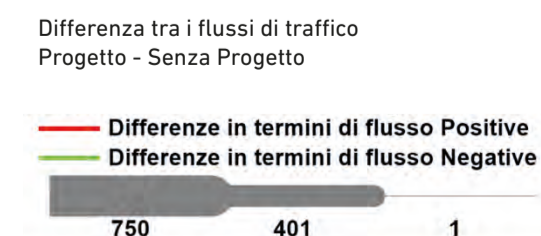
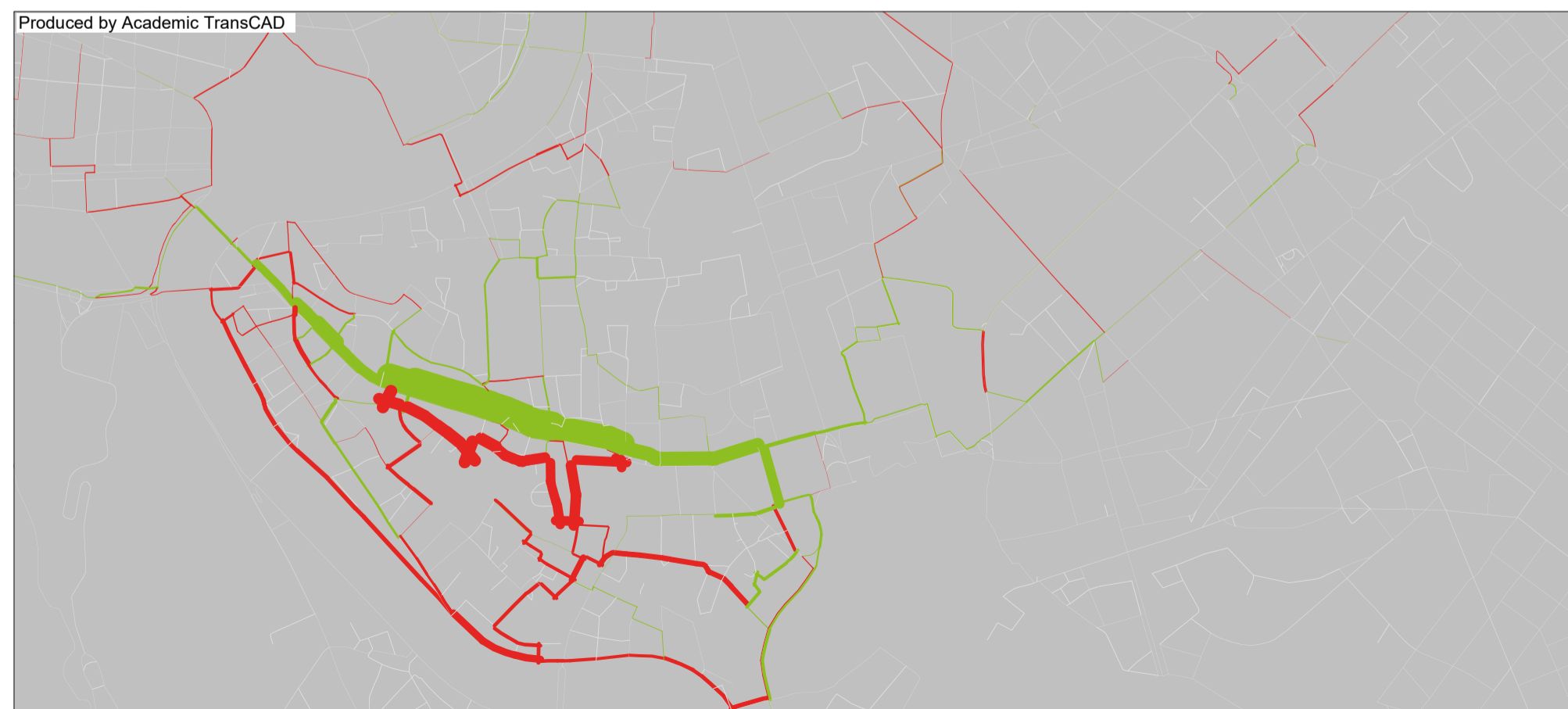
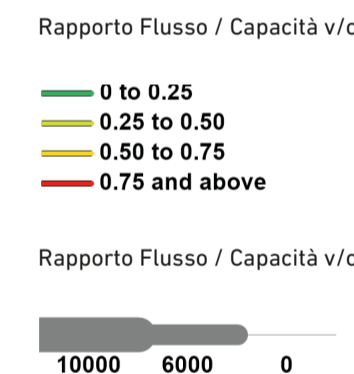
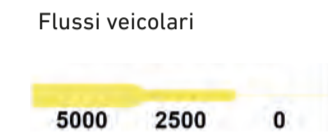
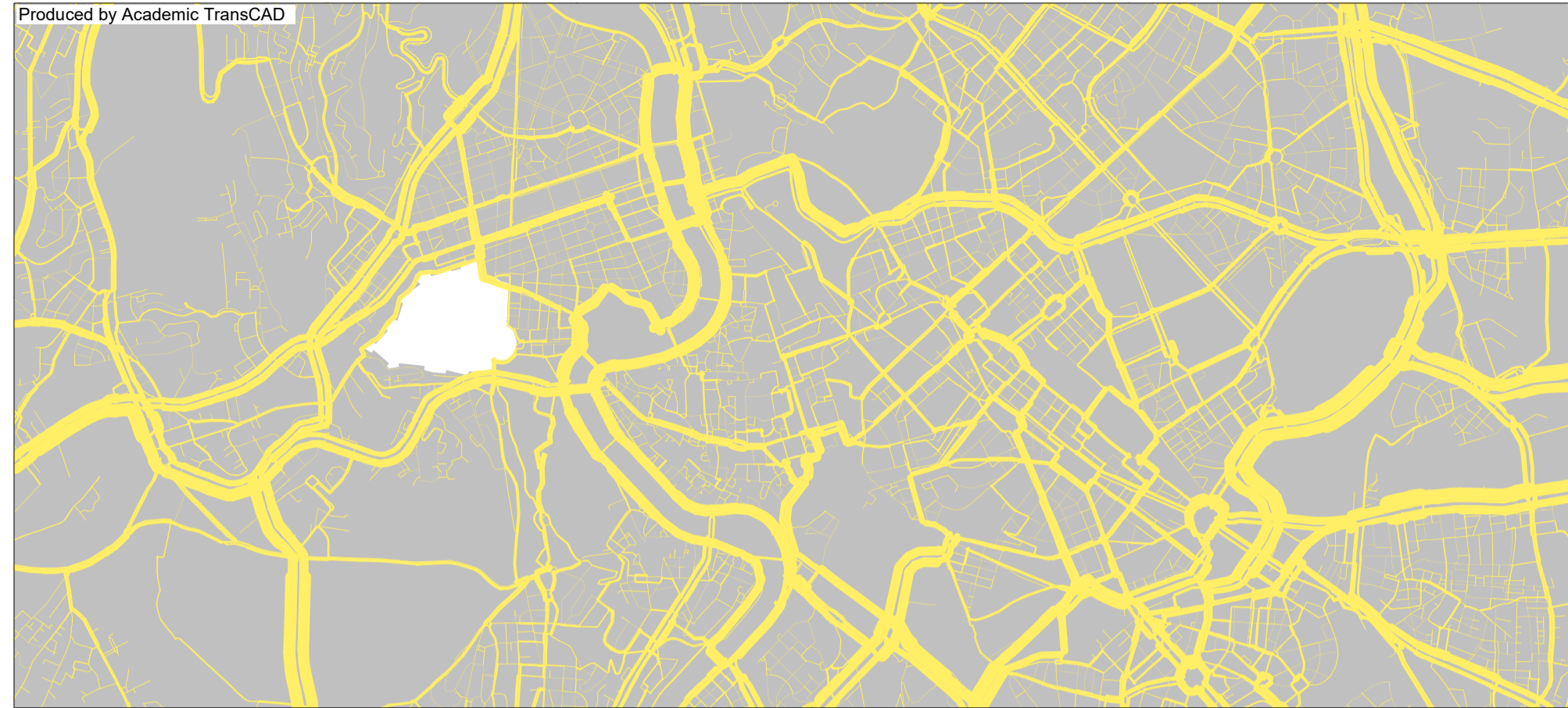
Lo studio di RSM prevede che l'inserimento della nuova linea tranviaria non debba modificare l'assetto a doppio senso di circolazione di Corso Vittorio Emanuele II, in modo da consentire il transito di alcune linee di autobus che avrebbero continuato ad utilizzare quello stesso corridoio. In questo studio si vuole considerare l'ipotesi di introduzione di un senso unico di marcia su Corso Vittorio in direzione del Centro, che consentirebbe di avere una più ampia superficie a disposizione della mobilità attiva: pedonalità e ciclabilità.

Prescindendo dalla necessità di riprogettazione delle linee di autobus che secondo il PUMS avrebbero dovuto continuare a insistere su Corso Vittorio, si vuole qui valutare, in prima istanza, il solo impatto sulla circolazione stradale. A tal fine, è necessario effettuare le simulazioni del sistema di mobilità nello scenario di progetto con soluzione a senso unico e compararla con lo stato attuale, analizzando la differente configurazione dei flussi nella

rete e i corrispondenti valori degli indici di prestazione. Cautelativamente, si prescinde dagli effetti dovuti allo spostamento di una quota modale su trasporto pubblico conseguente alla realizzazione delle altre opere previste dal PUMS, incluso il completamento della linea C e il prolungamento della linea A.

La simulazione è effettuata utilizzando il modello di assegnazione di equilibrio deterministico sviluppato da RSM e calibrato dal Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale dell'Università Sapienza di Roma, cui è concesso in uso per le attività istituzionali di collaborazione tra i due Enti.

I risultati della simulazioni, rappresentati in Figura 1, evidenziano che, allo stato attuale, nell'ora di punta del mattino, la rete stradale nell'area d'interesse si presenta soggetta a flussi di traffico mediamente molto elevati: sul Lungotevere, in approccio a Ponte Vittorio, circa 4000 veic/h in direzione Nord e circa 3700 veic/h in direzione Sud; su Corso Vittorio, nel tratto tra Torre Argentina e piazza della Cancelleria, flussi compresi tra 1300 e 1700 veic/h in direzione di piazza Venezia e tra 600 e 700 veic/h in direzione del Tevere. La viabilità parallela a corso Vittorio, costituita dal percorso più prossimo a sud, formato da via del Pellegrino, via del Monserrato e via dei Banchi Vecchi, da un percorso più a sud, costituito da via Giulia, e da un percorso a nord, costituito da via del Governo Vecchio, non presenta flussi superiori a 250 veic/h. Il rapporto tra flusso veicolare e capacità stradale, che per valori prossimi a 1 indica la saturazione dell'elemento stradale, come evidenziato nella Figura 2, è superiore a 0.75 su molti archi stradali ed è prossimo a 1 sul Lungotevere del Sangallo e in vari tratti di Corso Vittorio: in prossimità di piazza Sforza Cesarini, della Chiesa Nuova, di Sant'Andrea della Valle e di Torre Argentina.



Comparando i flussi nello scenario progettuale con Corso Vittorio a senso unico in direzione del Centro con lo scenario attuale di circolazione a doppio senso, in Figura 3 è possibile osservare, in rosso, i maggiori flussi veicolari sui percorsi seguiti dagli utenti nello scenario di progetto e, in verde, i flussi veicolari che nello scenario attuale utilizzano Corso Vittorio in direzione Tevere.

La figura evidenzia l'attuale funzione di Corso Vittorio Emanuele II, che costituisce un corridoio di distribuzione della domanda prevalentemente proveniente dalle zone più centrali di Roma -del Parlamento e di piazza Navona, piazza Campitelli, via Giulia e, esternamente, da via del Quirinale e da via Nazionale- diretta a via Aurelia e via Gregorio VII.

Nell'ipotesi di introduzione del senso unico in direzione Centro, la domanda diretta da Torre Argentina al Tevere si distribuisce sui percorsi limitrofi, raffigurati in rosso: principalmente, con un percorso tortuoso, che comprende via del Sudario, via del Monte della Farina, via dei Chiavari, piazza del Teatro di Pompeo, piazza della Cancelleria, via del Pellegrino e via Cerri; più esternamente su un percorso comprendente piazza Campitelli, via dei Falegnami, piazza Cairoli, San Paolo alla Regola, via del

Conservatorio, fino al Lungotevere dei Vallati e poi al Lungotevere del Sangallo.

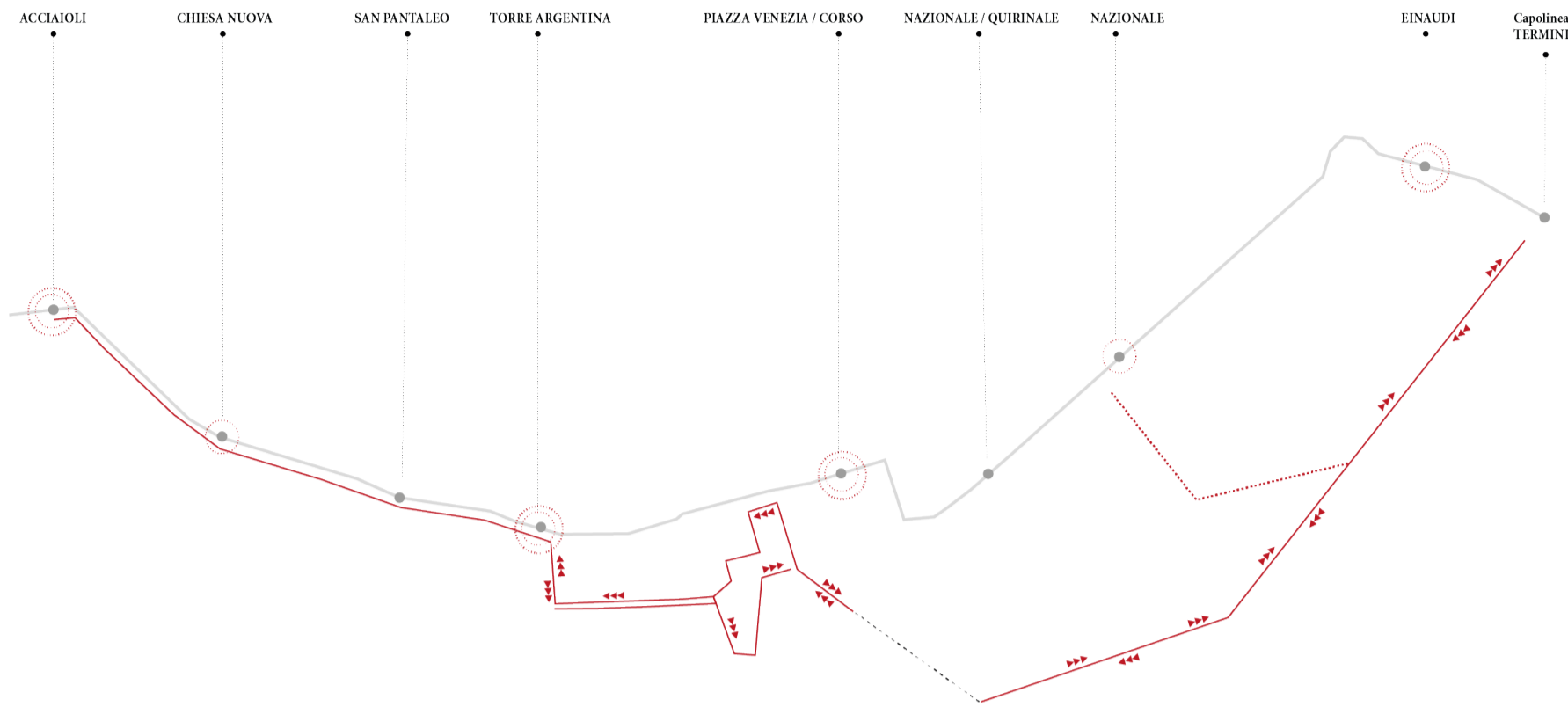
A livello locale, esistono inoltre percorsi utilizzati dagli utenti abilitati per raggiungere la destinazione o lasciare l'origine dello spostamento.

Il confronto delle percorrenze complessive e dei tempi totali di spostamento sulla rete consente di sintetizzare la valutazione comparativa in semplici indicatori.

Nello scenario attuale, nell'area metropolitana di Roma, nell'ora di punta del mattino, vengono effettuati mediamente circa 330.000 spostamenti di veicoli privati motorizzati, di cui circa 45.000 abilitati all'accesso nella zona a traffico limitata. Le percorrenze veicolari complessive sono di circa 7 milioni di veicoli-km, che corrispondono a un tempo totale di percorrenza di circa 270.000 veic-h.

L'introduzione del senso unico su Corso Vittorio comporterebbe, con le inevitabili approssimazioni del modello, un incremento giornaliero di percorrenza di circa 550 km, corrispondenti a circa 75 ore in più sulla rete, nella sola ora di punta del mattino.

L'asse urbano Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II



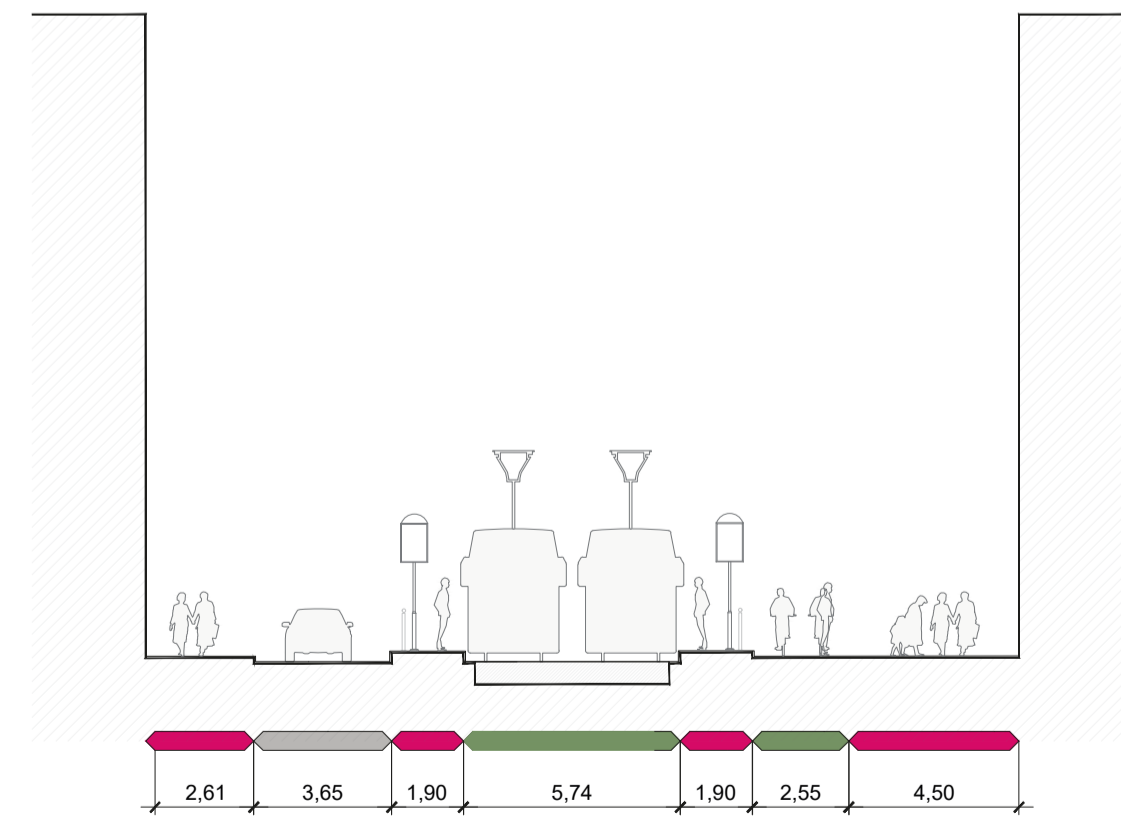
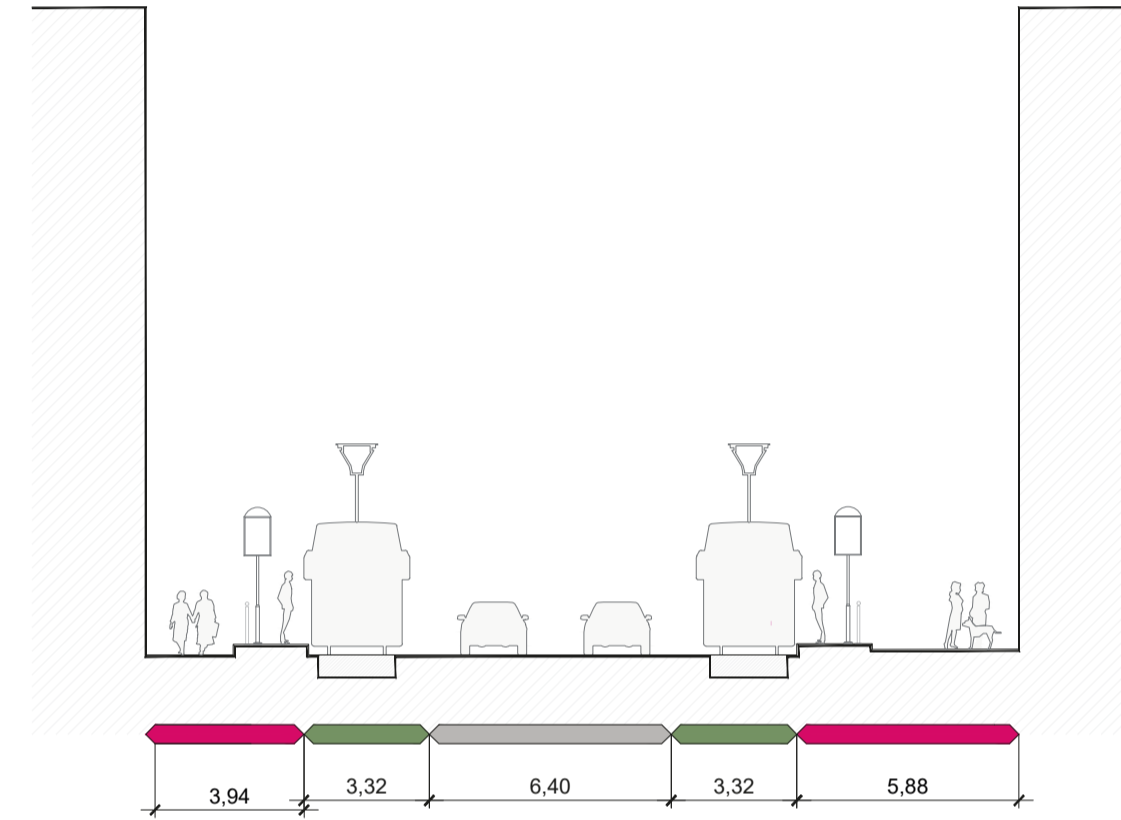
Proposta di riassetto dei tracciati e HUB ciclabili con il senso unico su Corso Vittorio Emanuele II



Proposta di riassetto della viabilità carrabile con il senso unico su Corso Vittorio Emanuele II

VIABILITÀ CARRABILE
 >>> pubblica e privata
 >>> solo corsie preferenziali

Prospettive

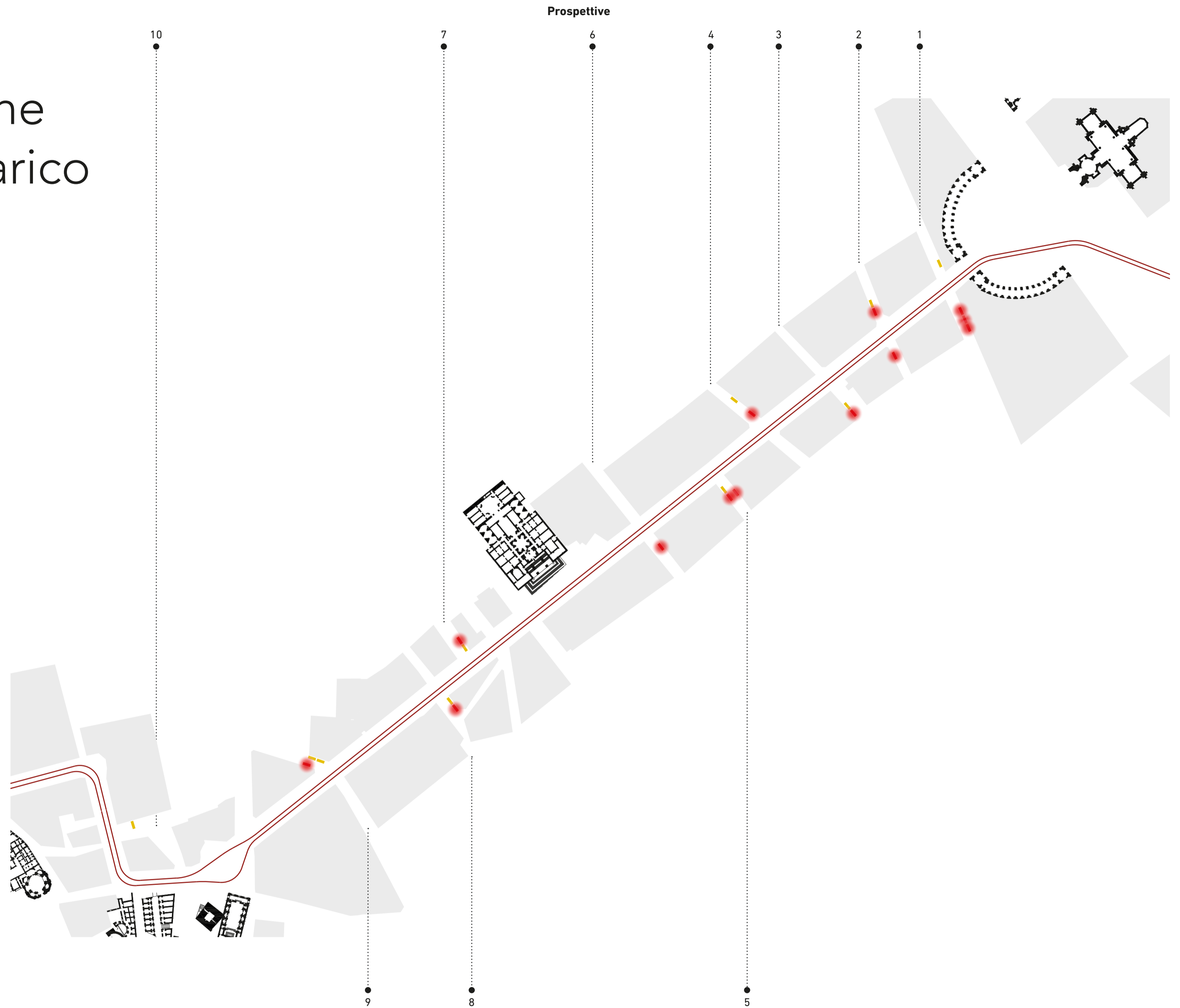


Sezione stradale tipo di Corso Vittorio Emanuele II. Confronto tra la configurazione prevista nel progetto TVA con doppio senso di marcia e corsie destinate ai tram lungo i bordi [sopra] e la soluzione a senso unico veicolare in direzione Largo di Torre Argentina [sotto] con le corsie tramviarie poste al centro di Corso Vittorio Emanuele II e la possibilità di avere un ampio spazio destinato ai pedoni e alla mobilità dolce sul lato nord.

Implementazione delle zone di carico e scarico merci

L'inserimento della nuova linea tramviaria Termini Vaticano Aurelio prefigura, in particolare per Via Nazionale, un nuovo assetto della strada, andando a modificare l'attuale modalità d'uso da parte degli utenti e di accessibilità e approvvigionamento delle numerose attività commerciali e ricettive presenti. Lo studio ha previsto, quindi, la ricognizione degli stalli attualmente disponibili per il carico e lo scarico delle merci nel tratto compreso tra l'innesto di Via Nazionale in Piazza della Repubblica e Largo Magnanapoli valutando la possibilità di implementarli con una diffusione uniforme lungo le vie traverse di Via Nazionale.

Nello schema a destra sono stati mappati i 18 stalli esistenti ed individuate le posizioni per la collocazione di 13 nuove postazioni. Il numero di stalli per il carico e scarico merci, pertanto, può passare dagli attuali 18 a 31 complessivi.



1 Via Torino
1 stallo esistente
3 stalli nuovi

2 Via Firenze
1 stallo esistente
2 stalli nuovi

3 Via Napoli
1 stallo esistente
1 stallo nuovo

4 Via delle Quattro Fontane
1 stallo esistente
1 stallo nuovo

5 Via Venezia
1 stallo esistente
2 stalli nuovi

6 Via Genova
1 stallo nuovo

7 Via Parma
1 stallo esistente
1 stallo nuovo

8 Via dei Serpenti
1 stallo esistente
1 stallo nuovo

9 Via Mazzarino
2 stalli esistenti
1 stallo nuovo

10 Via delle Tre Cannelle
1 stallo esistente

Totale parcheggi carico scarico merci
10 stalli esistenti
13 stalli nuovi

■ Stalli esistenti
■ Stalli nuovi

Via Nazionale
stalli per il carico e scarico merci



OTTOBRE 2023