



LEGAMBIENTE
LAZIO

DOSSIER MOBILITÀ NEGATA A ROMA

SOSTA SELVAGGIA NELLE STRADE DELLA CAPITALE

Nell'ambito del progetto
di Legambiente

ARIA PULITA PER ROMA

*“Rome’s Clean Air
Wasn’t Built in a Day”*





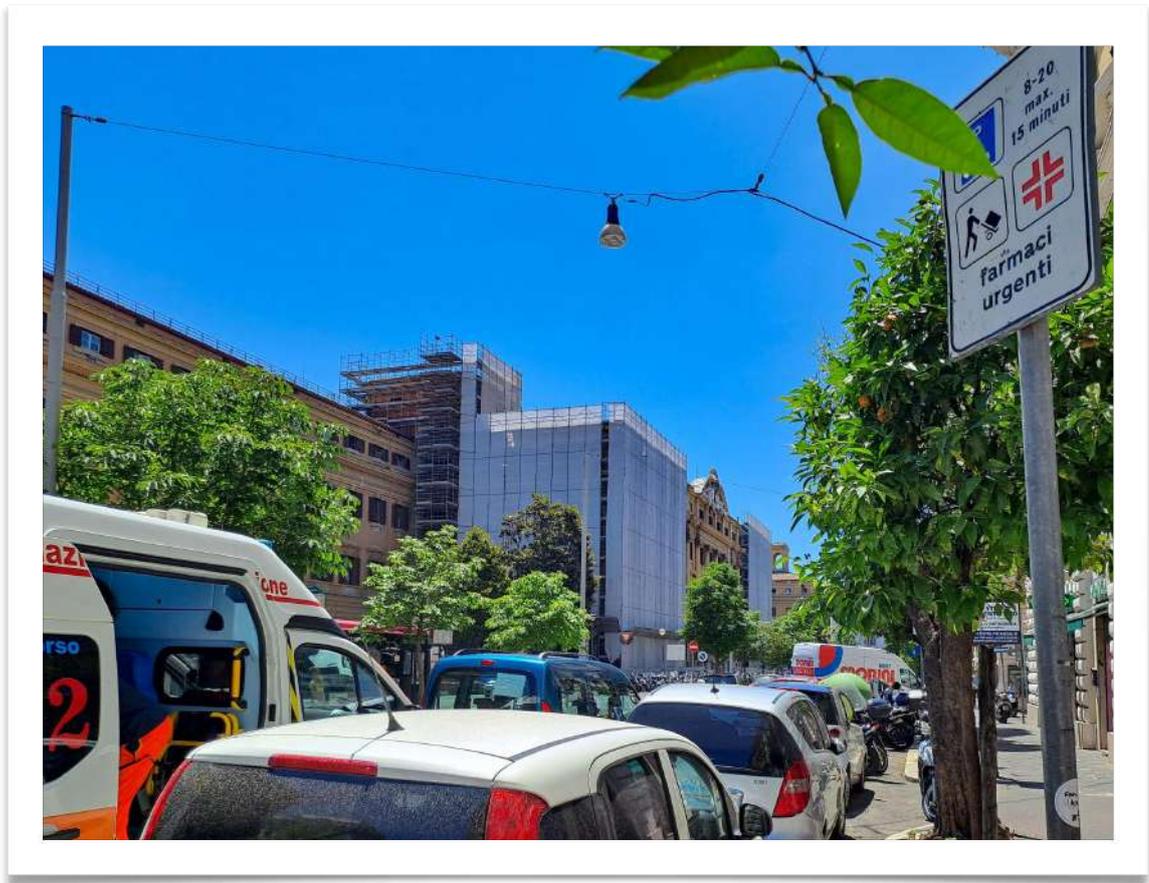
**RAPPORTO DI LEGAMBIENTE REALIZZATO
NELL'AMBITO DEL PROGETTO ARIA PULITA PER
ROMA - "ROME'S CLEAN AIR WASN'T BUILT IN A
DAY"**

**MONITORAGGI REALIZZATI TRA GIUGNO E NOVEMBRE 2024
PUBBLICAZIONE 2 DICEMBRE 2024**

A CURA DI
GAIA CESARANO
ALESSANDRO FAVALE
FEDERICO POCHINI

*VOLONTARI IN SERVIZIO CIVILE UNIVERSALE PRESSO LA SEDE DI
LEGAMBIENTE LAZIO*

*CON LA SUPERVISIONE DEL RESPONSABILE MOBILITA' DI LEGAMBIENTE
LAZIO **AMEDEO TROLESE** E DI **ROBERTO SCACCHI** PRESIDENTE
REGIONALE E RESPONSABILE NAZIONALE MOBILITA' DI LEGAMBIENTE*



Viale XX Settembre, 17/06/2024

La mobilità insostenibile della Capitale

Il tasso veicolare a Roma è uno dei più alti tra le Capitali europee con oltre 62 veicoli per 100 abitanti, neonati e anziani inclusi; sono di più le auto in possesso dei cittadini romani che le patenti e con oltre 1,77 milioni di autovetture e 385 mila motocicli immatricolati, i veicoli occupano l'83% dello spazio pubblico, venendo usate per uno spostamento medio inferiore a 5 km e per il 30% degli movimenti, anche al di sotto dei 2 km. Il 15% dei romani afferma di non possedere neanche un'auto, a fronte del 75% che invece dichiara di averne più di due, di contro il 73% dichiara di non possederne neanche una bicicletta e i monopattini elettrici sono soltanto 36 mila unità per l'intera area metropolitana, l'1% della popolazione.

La pesante congestione del traffico romano ha come conseguenza più evidente la dilatazione dei tempi di percorrenza ma anche il tasso altissimo di incidentalità, in un 2023 durante il quale si sono contati circa 15.919 feriti, con una media di oltre 43 al giorno, e 193 decessi: numeri drammatici della violenza stradale dove a rimetterci sono troppo spesso gli utenti deboli della strada, i pedoni e i ciclisti per primi.

L'impatto sulla salute e le persone non si ferma poi neanche ai drammi che ogni famiglia è costretta a vivere a seguito dei sinistri stradali; Roma è per l'ennesima volta tra gli agglomerati urbani responsabili dell'avvio di una nuova procedura di infrazione da parte dell'Europa sulla scarsa qualità dell'aria. In particolare per la presenza di Biossido di Azoto (NO₂). Lo

stradominio delle auto private nella Capitale genera emissioni inquinanti che continuano a essere allarmanti soprattutto ad analizzare lo scenario di normative che, dalle indicazioni dell'OMS e dalle regole europee, prevede una contrazione dei limiti massimi consentiti nelle nostre città, per la presenza di polveri sottili (PM10 e PM2,5), e biossido di azoto (NO₂). Secondo gli standard di revisione della direttiva infatti, se nella capitale le medie giornaliere 2023 di µg/m³ (microgrammi per metro cubo di aria) per PM10 erano 24, per PM2,5 erano 13 e per NO₂ erano 32, significa che Roma deve ancora ridurre del 17% la presenza in aria di PM10, del 21% di PM2,5 e di ben il 37% l'NO₂ per evitare di contravvenire alle regole di Bruxelles, generare sanzioni su sanzioni per la qualità dell'aria e proteggere la salute pubblica.

Confronto tra i valori limiti normativi attuali, i limiti previsti al 2030 e i valori suggeriti dall'OMS previsti come vincolanti in Europa al 2035.

	STANDARD DIRETTIVA ATTUALE	STANDARD REVISIONE DIRETTIVA	STANDARD OMS
PM10 ANNUALE	40 µg/mc	20 µg/mc	15 µg/mc
PM10 GIORNALIERO	50 µg/mc massimo 35 volte per anno	45 µg/mc massimo 18 volte per anno	45 µg/mc massimo 3-4 volte per anno
PM2.5 ANNUALE	25 µg/mc	10 µg/mc	5 µg/mc
PM2.5 GIORNALIERO		25 µg/mc massimo 18 volte per anno	15 µg/mc massimo 3-4 volte per anno
NO ₂ ANNUALE	40 µg/mc	20 µg/mc	10 µg/mc
NO ₂ GIORNALIERO		50 µg/mc massimo 18 volte per anno	25 µg/mc massimo 3-4 volte per anno

Città	Medie annuali 2023 (µg/mc)			Riduzione delle concentrazioni necessaria (%)		
	PM10	PM2.5	NO ₂	PM10	PM2.5	NO ₂
ROMA	24	13	32	-17%	-21%	-37%

Se a Roma il numero di auto sulle strade non accenna a ridursi, ciò che chiaramente cresce di continuo è la dimensione media delle macchine.

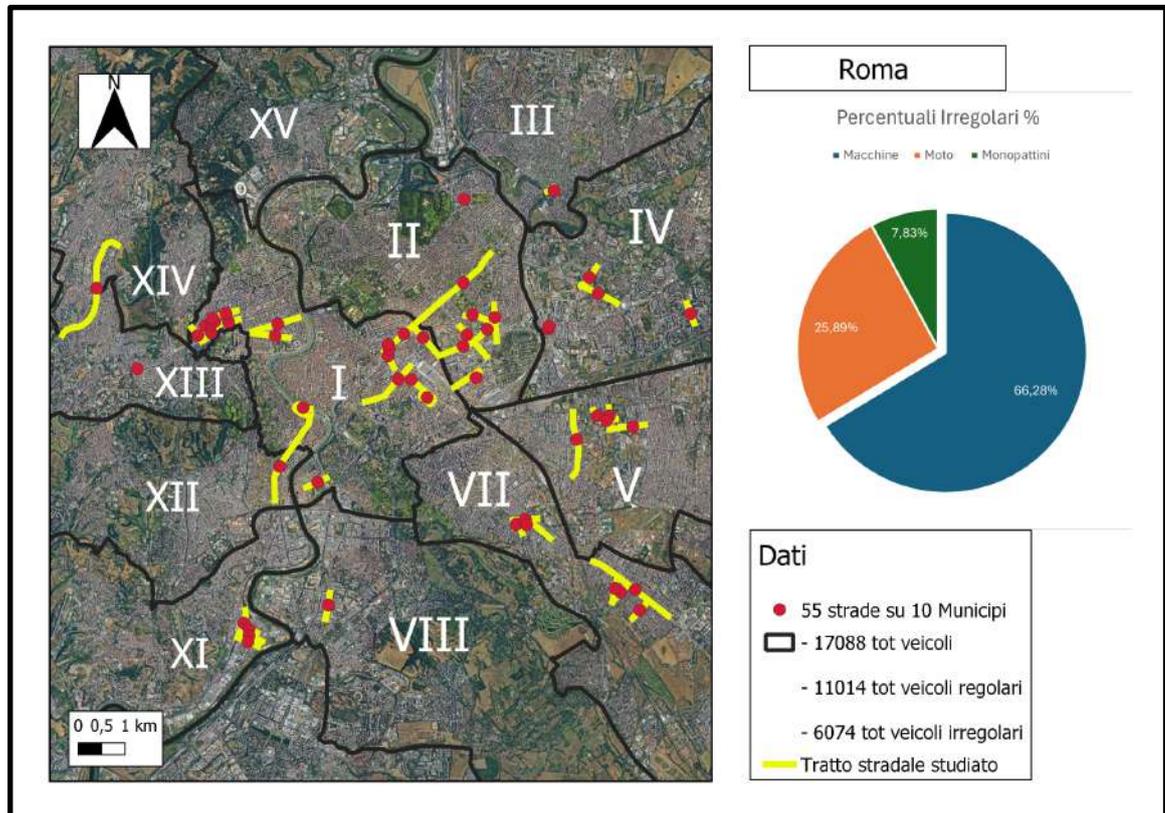
La ricerca effettuata andrà a sottolineare i dati con un'analisi specifica su alcune delle principali vie di Roma. Per ogni strada, sono stati contati sia gli stalli dei parcheggi regolari (strisce bianche e blu per le auto e per i motocicli) sia i veicoli parcheggiati in sosta irregolare. Tra questi, sono state prese in considerazione le auto parcheggiate in sosta vietata o in doppia fila e i motocicli che occupano abusivamente il passaggio pedonale e i marciapiedi. Infine, abbiamo messo a confronto il numero assoluto di auto e moto per ogni strada con il numero assoluto di bici e monopattini in sharing. Dai dati risulta che nonostante i veicoli sharing, specialmente quelli di micromobilità, siano effettivamente spesso posizionati in malo modo, il loro numero è assolutamente irrisorio in termini di occupazione dello spazio pubblico soprattutto se confrontato con quello occupato dalle macchine.

A fronte delle evidenti problematiche di viabilità su tutto il territorio romano, si è proceduto con un'analisi a campione di alcune tra le strade più congestionate tramite osservazione diretta sul campo.

In prima battuta è stata stilata una lista delle vie più movimentate, sia per quanto riguarda i pedoni che per chi viaggia con un autoveicolo. A queste sono state affiancate strade meno battute cosicché l'analisi possa essere più bilanciata e rappresentativa possibile. Il monitoraggio si è esteso per un periodo di tempo di diversi mesi, sempre nella stessa fascia oraria, alla mattina fra le 10 e le 14. L'osservazione comporta il conteggio degli stalli auto e moto regolari e il raffronto con tutti gli autoveicoli trovati in sosta irregolare, fotografando le situazioni più critiche e salienti. Inoltre, riscontra la presenza di veicoli sharing di micromobilità sulle diverse strade, è evidente dai dati la spiccata differenza tra autoveicoli e motocicli di intralcio sia sulla carreggiata che sul marciapiede e la presenza di monopattini e biciclette. Sebbene questi ultimi siano presenti e spesso posizionati in maniera del tutto forfettaria, è da evidenziare il fatto che il loro numero sia infinitamente inferiore rispetto agli autoveicoli e i motocicli, occupando sia in numero assoluto sia in percentuale molto meno spazio sulla strada di quello che può sembrare.

Le strade interessate

Mappa 1: Tutte le strade analizzate nei vari municipi



Come evidenziato dalla mappa, il dossier spazia su un'ampia zona di Roma, analizzando 55 strade in 10 municipi prese a campione in posizioni centrali, e altre in zone notoriamente più periferiche ma non per questo meno congestionate.

La nostra ricerca conta un totale di 17088 veicoli analizzati, regolari e irregolari. Di questi i veicoli irregolari sono 6074, il 36% del totale.

Per meglio spiegare il lavoro svolto, a seguire tabelle e grafici rappresentano la situazione di tutte le strade analizzate. Le categorie considerate sono: il valore assoluto dei parcheggi regolari e irregolari delle auto, moto e monopattini; la percentuale di irregolari sulla carreggiata rispetto al numero previsto (auto e moto) e la superficie totale della strada per dare l'idea dell'estensione sulla quale tutto ciò accade.

Tabella 1: Dati di soste regolari e irregolari, raccolti nelle aree centrali di Roma

Via	Parcheggi Macchine Regolari	Parcheggi Moto Regolari	Parcheggi Macchine Irregolari	Parcheggi Moto Irregolari	Parcheggi Monopattini Irregolari	% Macchine Irregolari	% Moto Irregolari	Superficie Totale Strada m ²
Via Firenze	59	54	39	57	3	28,05	51,35	3222
Piazza San Bernardo	42	89	52	116	14	44,68	56,59	3982
Largo Di Santa Susanna	10	55	13	58	0	56,59	51,33	4249
Via XX Settembre	48	77	87	128	23	64,44	62,43	14968
Via Palestro	203	88	76	48	31	27,24	35,29	10565
Via Farini - Napoleone III	130	76	56	39	6	30,11	33,91	12107
Piazza Vittorio Emanuele II	263	33	51	8	9	16,24	19,51	25028
Via Cavour	199	79	121	38	20	37,81	32,48	19110
Viale Regina Elena	194	54	117	21	28	37,63	28	17784
Viale Dell'Università	306	49	118	56	28	27,83	53,65	19314
Via Camesena	11	0	63	16	0	85,14	100	3906
Largo Camesena	31	0	12	4	2	27,9	100	1158
Piazza dei Sanniti	33	6	16	9	1	32,65	60	1567
Viale Ippocrate	259	58	59	12	2	18,55	17,14	10682
Viale delle Province	393	58	35	28	3	8,18	32,56	14690
Via Catania/Via Bari	78	16	94	32	1	54,65	66,67	13365
Via Galvani	55	18	22	12	7	28,57	40	6402
Viale Di Trastevere	361	60	227	90	39	38,61	60	45036
Via Lungotevere (Da Ponte G.Mazzini a Ponte Garibaldi)	161	10	76	22	16	32,08	68,75	9931
Via Nomentana (Da Sant'Agnese Labicano a Porta Pia)	334	88	314	123	29	48,46	58,23	62403
Piazza Vescovio	33	6	61	17	0	64,89	73,91	3554
Via Cola di Rienzo	156	172	115	153	35	42,44	47,08	15741
Via Crescenzo	104	84	76	88	16	42,22	51,16	11539
Via Appia Nuova (da P.zza Colli Albani - P.zza Cesare Cantù)	180	84	78	26	6	30,23	23,63	15941
Via delle Cave	184	18	70	19	13	27,56	51,35	6279
Via Genzano	170	18	63	27	4	27,04	60	4140

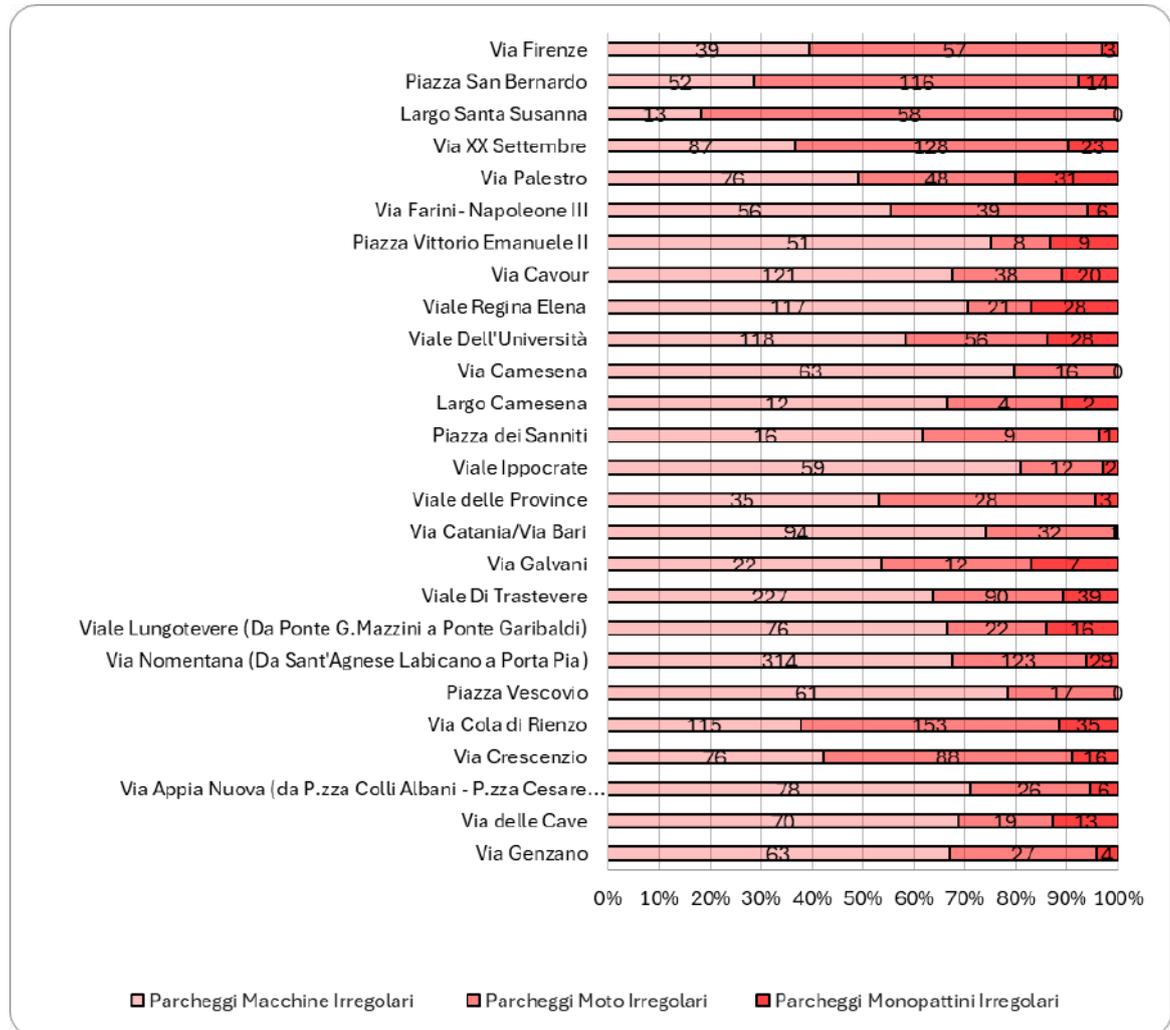
Grafico 1: Strade centrali confronto di tutti i veicoli irregolari(auto, moto, monopattini)

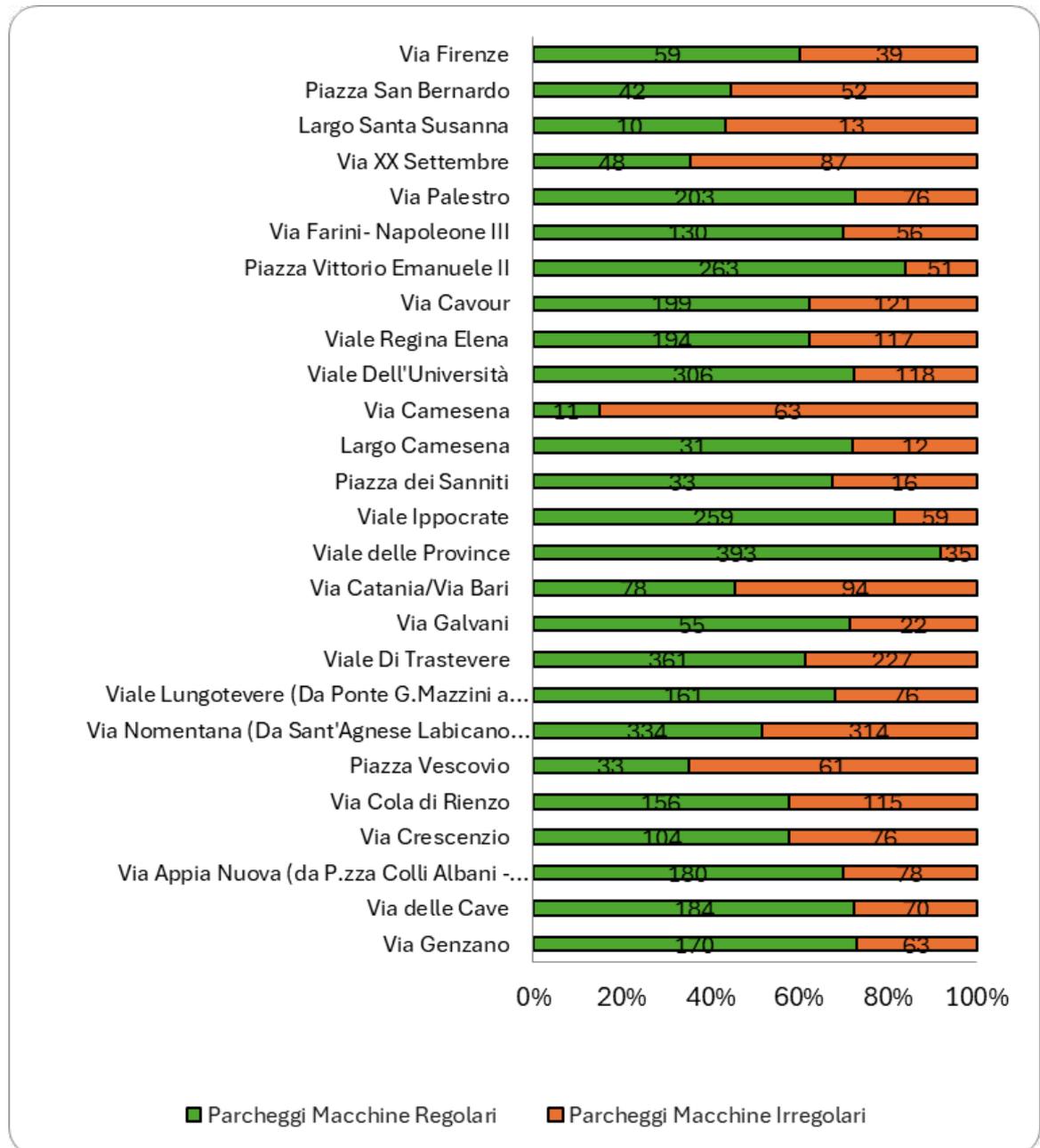
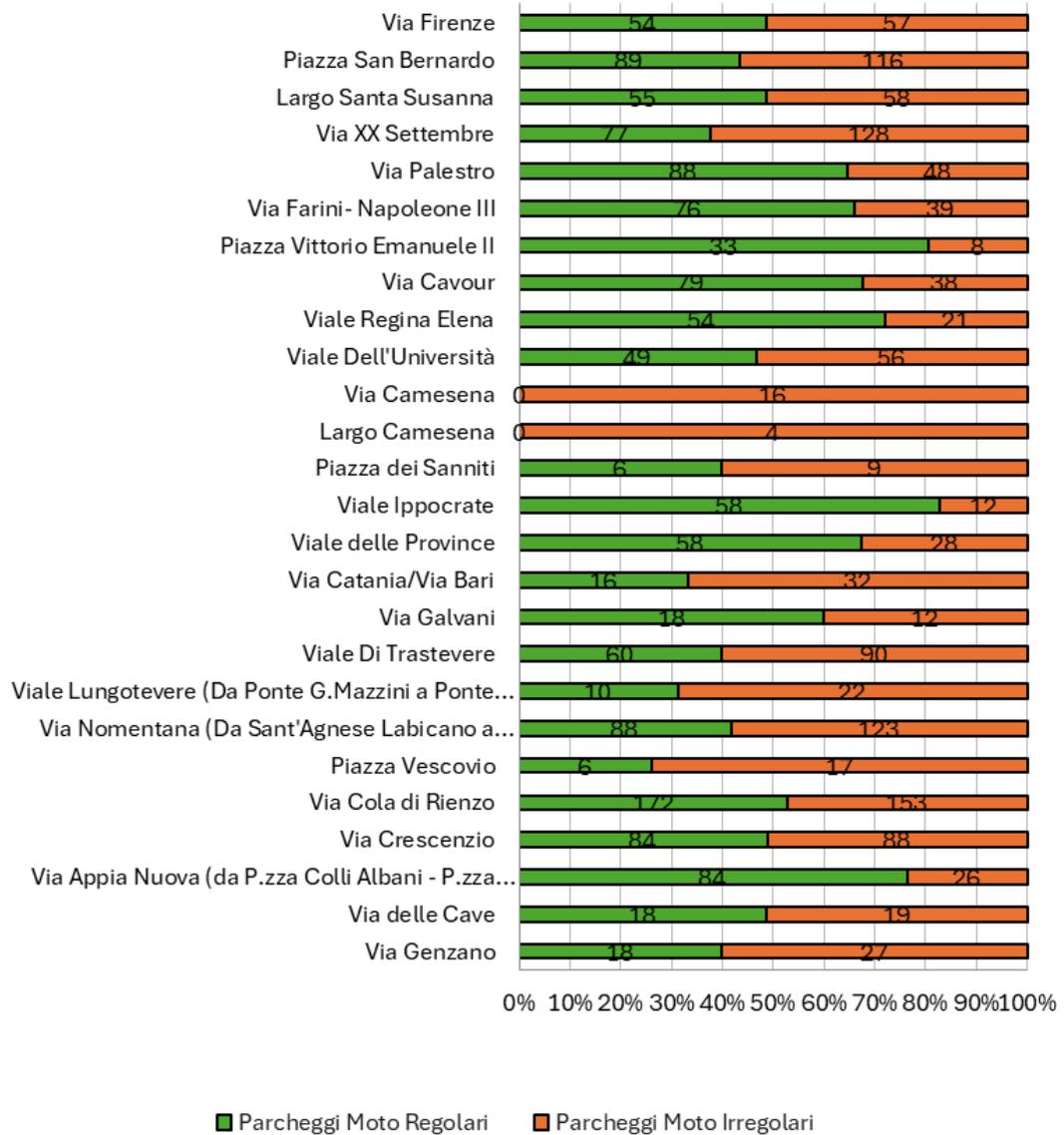
Grafico 2: Strade Centrali confronto regolari/irregolari autoveicoli

Grafico 3: Strade Centrali confronto regolari/irregolari motocicli

Al termine della prima analisi portata avanti nei mesi estivi nelle zone più congestionate di Roma, come anticipato, ci siamo spostati in zone più periferiche. Questo non solo per confrontare i dati del centro con quelli della periferia, ma anche per bilanciare i dati stessi. Sebbene la viabilità nella città di Roma sia congestionata quasi ovunque, darebbe l'idea sbagliata dire che tutto il territorio romano sia occupato da autoveicoli e motocicli in sosta irregolare.

Quello che questo dossier vuole dimostrare, infatti, non è la problematica della congestione stradale nella città di Roma, conosciuta e riconosciuta ampiamente anche al di fuori dalla città stessa, ma la smisurata presenza di auto e moto presenti sul territorio; la cattiva abitudine dell'automobilista romano nel parcheggiare la macchina o la moto (effetto della smisurata presenza di auto e moto nella città); e dimostrare che il "problema monopattini" è esageratamente percepito dalla popolazione a causa di ingigantimenti politici.

Tabella 2: Dati delle soste, raccolti nelle aree meno centrali tra quelle analizzate a Roma

Via	Parcheggi Macchine Regolari	Parcheggi Moto Regolari	Parcheggi Macchine Irregolari	Parcheggi Moto Irregolari	Parcheggi Monopattini Irregolari	% Macchine Irregolari	% Moto Irregolari	Superficie Totale Strada m ²
Via dei Monti Tiburtini (da Via dei Durantini a Via Feronia)	72	7	16	1	0	18,18	12,5	17590
Via dei Durantini	70	3	45	9	7	39,13	75,0	7973
Via Tuscolana (da Porta Furba a Subaugusta)	892	78	397	43	22	30,80	35,5	58076
Via Giulio Agricola	346	26	122	2	5	26,07	7,1	16317
Via del Quadraro (Da Via Tuscolana a Via Lucio Sestio)	158	5	69	13	7	30,40	72,2	8656
Via Lucio Sestio	173	0	37	2	3	17,62	100,0	10004
Via di Acqua Bullicante (da Largo Preneste a Via Casilina)	252	55	120	36	9	32,26	39,6	27623
Viale Partenope	248	1	93	11	7	27,27	91,7	13890
Via Marcianise-Via Telese	239	10	99	15	8	29,29	60,0	12698
Via Anagni	146	6	75	13	5	33,94	68,4	13674
Via della Magliana (da Viadotto a Lungotevere Magliana)	191	0	170	40	7	47,09	100,0	17576
Via dell'Impruneta	256	5	73	20	3	22,19	80,0	9915
Via Cutigliano	129	0	39	10	0	23,21	100,0	5565
Via Pescaglia	143	7	88	13	0	38,10	65,0	7962
Via Frà Albenzio	23	1	40	3	1	63,49	75,0	1562
Via Vittor Pisani	45	6	26	15	1	36,62	71,4	2216
Piazzale degli Eroi	36	12	32	14	7	47,06	53,8	9041
Viale degli Ammiragli	206	15	91	27	9	30,64	64,3	7440
Piazzale Amm. Bergamini	29	3	30	5	0	50,85	62,5	1539
Via Cipro	55	34	108	16	10	66,26	32,0	9637
Via Andrea Doria	48	40	79	75	3	62,20	65,2	7565
Via Angelo Emo (Da Via degli Ammiragli a Via Vittor Pisani)	78	23	188	60	10	70,68	72,3	10888
Via Candia	90	45	47	23	17	34,31	33,8	6443
Via Tiburtina (da P.Tiburtino a Via dei Reti)	303	119	72	8	0	19,20	6,3	10358
Piazza Sempione	55	14	49	18	8	47,12	56,3	9512
Viale Leonardo da Vinci	430	76	96	50	6	18,25	39,7	26519
Via Mattina Battistini	412	34	227	63	51	35,52	64,9	49401
Piazza Irnerio	15	7	22	12	0	59,46	63,2	5484
Viale Palmiro Togliatti (da B.Bardanzellu a E.Franceschini)	756	16	157	18	27	17,20	52,9	17871

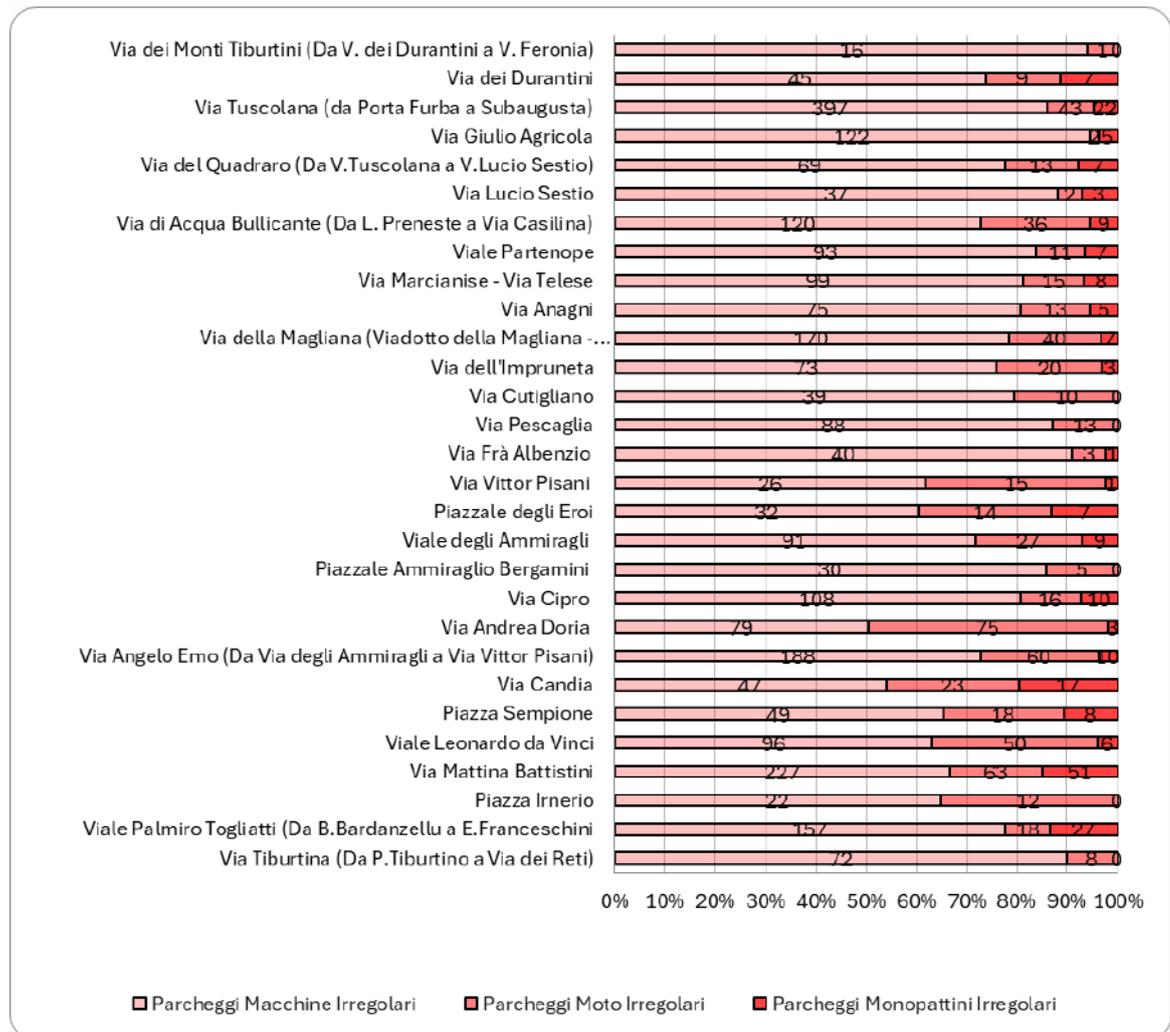
Grafico 4: Strade periferiche confronto veicoli irregolari

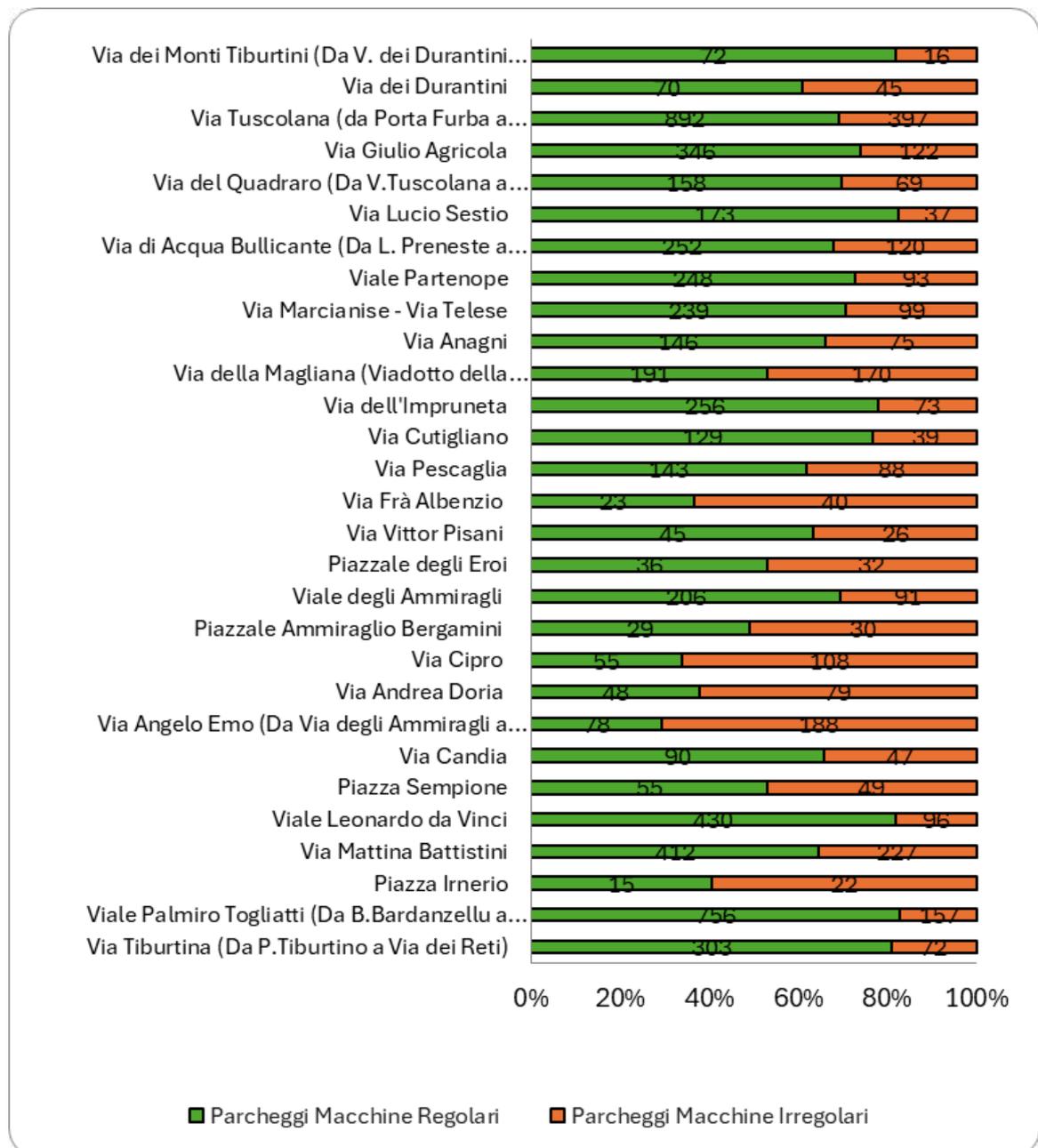
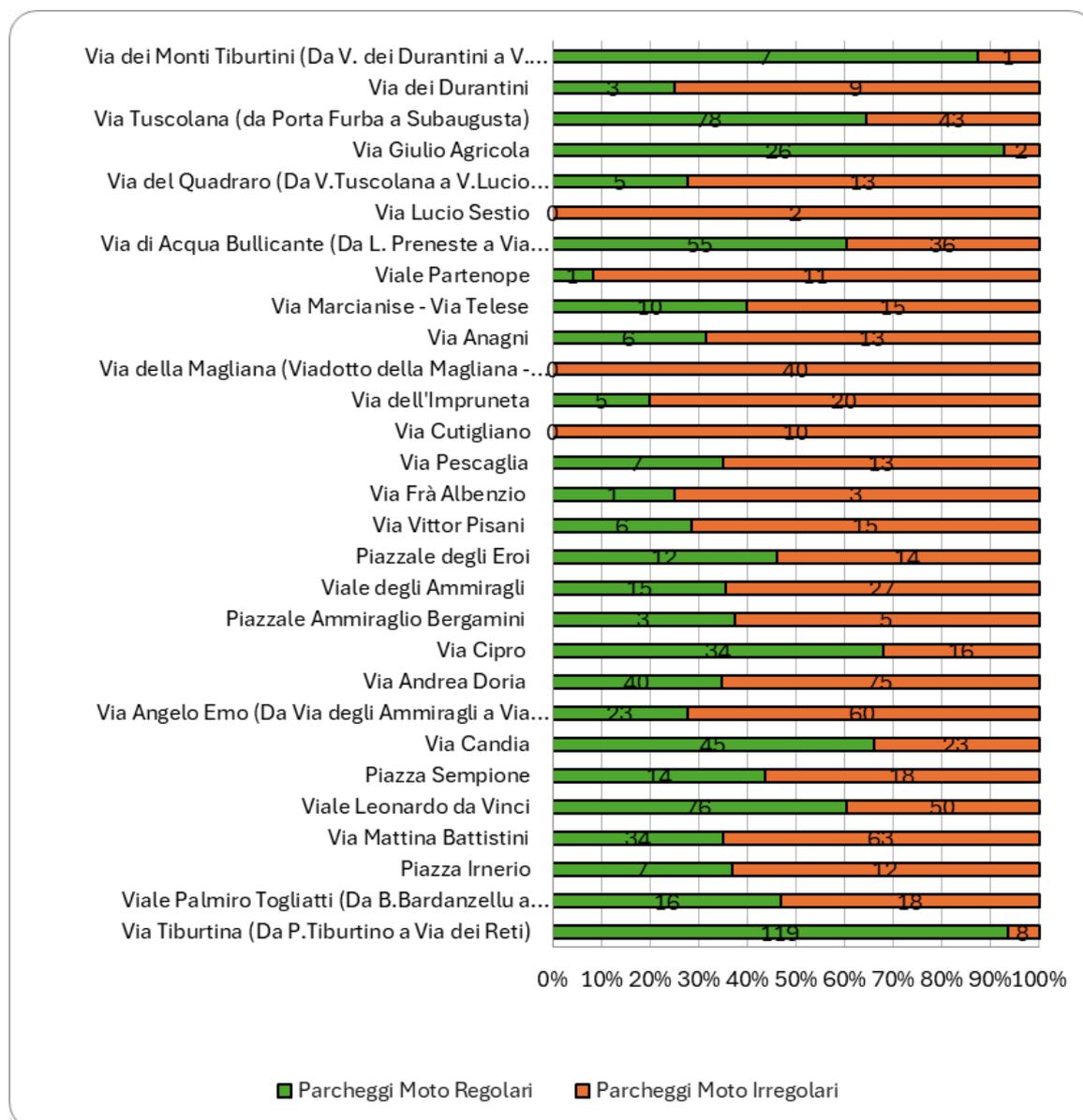
Grafico 5: Strade Periferiche confronto regolari/irregolari autoveicoli

Grafico 7: Strade Periferiche confronto regolari/irregolari motoveicoli


Come si può vedere da questa prima carrellata di dati, le differenze fra municipi sono evidenti, come lo sono quelle fra le diverse strade anche nelle stesse zone. Su alcune

strade, infatti, prevalgono gli autoveicoli in doppia fila e sosta vietata, mentre su altre sono maggioritari i motocicli generalmente parcheggiati sul marciapiede. La percentuale di irregolari riscontrata è in media del 37%, bilanciata sia nelle zone del centro che in quelle periferiche.

Spesso le differenze sono dovute alla zona considerata. Naturalmente alcune zone centrali saranno nettamente più congestionate e quindi con più percentuale di irregolari rispetto ad altre zone per la presenza delle stazioni, dell'università, monumenti e altri punti nevralgici.

Le zone più periferiche si contraddistinguono per la presenza di zone più residenziali ma comunque inserite in un tessuto sociale fatto di piccole attività, parchi, entrate metro, che vanno a creare una situazione di congestione non uguale ma simile a quella delle vie più centrali.

Comune a tutte le vie considerate, sia in centro che in periferia, è la presenza di veicoli di micromobilità sharing (monopattini e biciclette) in numero assoluto e percentuale nettamente inferiore rispetto agli autoveicoli e i motocicli. Inoltre, se questi ultimi sono presenti ovunque in città, veicoli di micromobilità sharing si trovano concentrati in zone strategiche come fermate metro e monumenti del centro, dove vengono presi e lasciati da residenti e soprattutto turisti. Questo dimostra come “il problema monopattini” sia meno un problema di quello che viene fatto sembrare, e anche se il dossier è trasparente nel dire che questi veicoli siano effettivamente abbandonati a loro stessi dove non dovrebbero, questo è più un problema regolativo e civile, che un problema sociale come viene descritto.

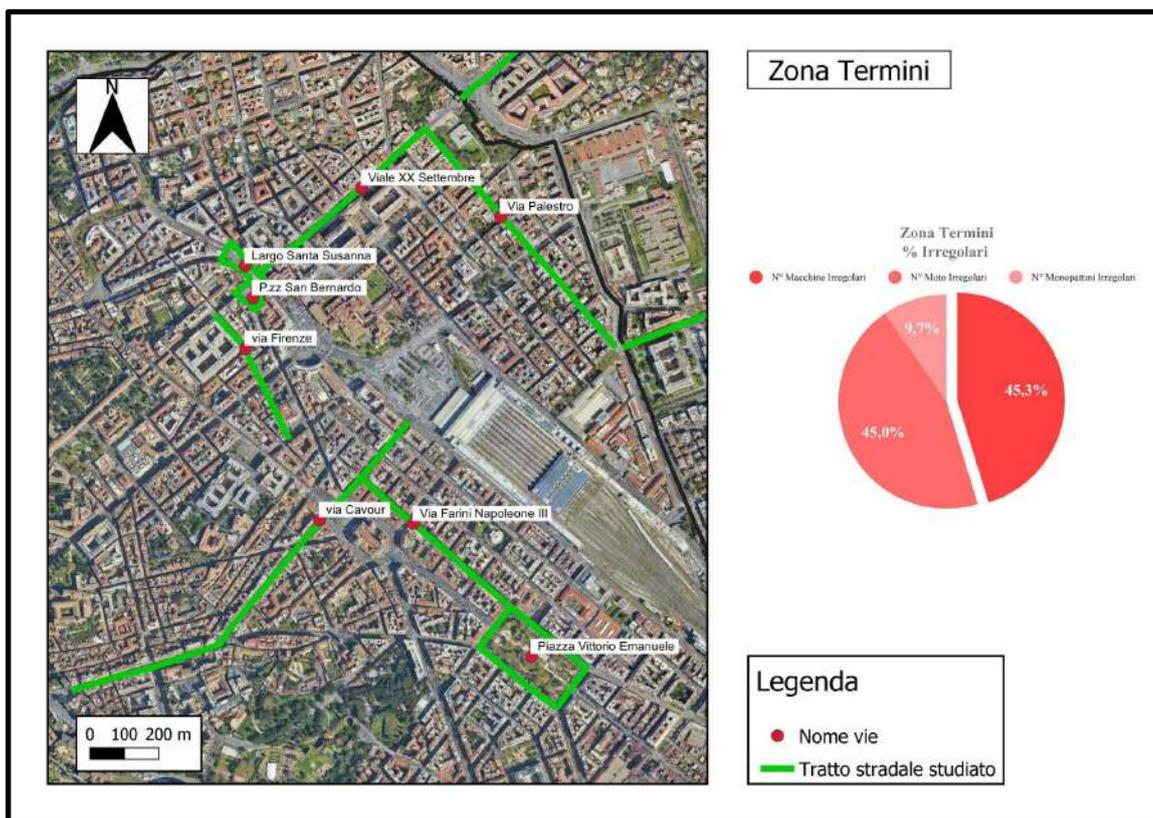
Nella sezione seguente si procederà con una breve descrizione dell'attività di dossieraggio in due macro-sezioni: strade del centro e strade della periferia. Una serie di strade rappresentative delle rispettive zone verranno brevemente analizzate, spiegate e confrontate, con l'aggiunta di grafici ad hoc e foto dimostrative.

Roma Centro

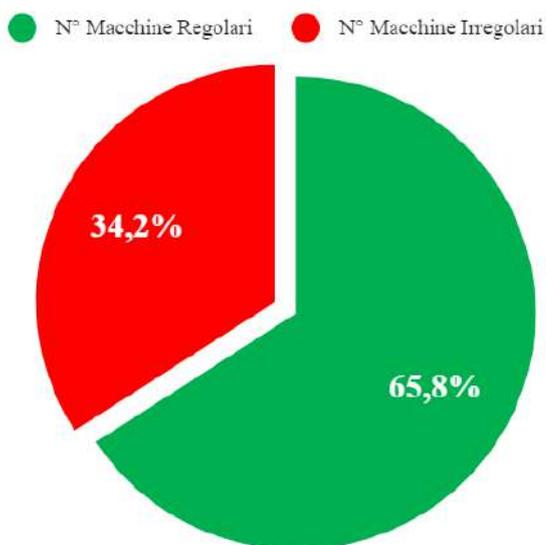
Zona Termini

Punto di scalo verso il centro di Roma, le vie considerate nei pressi della stazione Termini sono altamente congestionate e di conseguenza ricche di irregolarità.

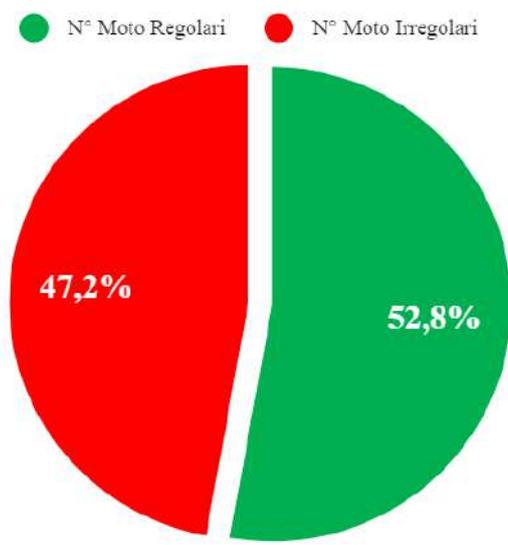
La disponibilità delle strisce blu è di circa 954 parcheggi totali in tutte le vie qui sotto analizzate, il che è nettamente inferiore rispetto alla richiesta di una zona così trafficata. Nella nostra indagine abbiamo riscontrato una presenza di auto del doppio rispetto a quella prevista dai parcheggi regolari, circa del 34,16%, con un'alta densità di moto e scooter parcheggiati irregolarmente sui marciapiedi o al centro delle piazze come nel caso di piazza di San Bernardo o Largo di Santa Susanna, circa il 47,17%. Al contrario di ciò che passa dai media mainstream, invece, la presenza di veicoli di micromobilità sharing come monopattini e biciclette, è piuttosto limitata rispetto al numero dei veicoli a motore presenti nella zona, risultando essere solo 1/10 di tutte le macchine e il ¼ rispetto ai motocicli. Inoltre, le macchine hanno la capacità di restringere la carreggiata quando parcheggiate in doppia fila su vie come Napoleone III che ha la preferenziale, impedendo il flusso di passaggio della linea tramviaria. Inoltre i motorini, come ad esempio su Piazza San Bernardo, ostruiscono il passaggio pedonale, rimanendo il principale disagio sui marciapiedi, poiché non è stato riscontrato nessun disagio effettivo e rilevante nella presenza dei monopattini.



Zona Termini
% Macchine



Zona Termini
% Moto



Piazza San Bernardo

Con un insufficiente numero di parcheggi regolari, la piazza presenta moltissime soste irregolari con circa il 44,68% di macchine, il 56,59% motorini (dati presi singolarmente) con una superficie occupata di suolo pubblico del 16,32% e del 7,8%. Specialmente questi ultimi occupano la stragrande maggioranza della superficie, occupando sia la strada che le zone adibite al passaggio pedonale. I monopattini invece sono stati

riscontrati irregolari circa 14 veicoli, dato nettamente inferiore rispetto ai veicoli a motore.



Piazza San Bernardo, 17/06/2024

Largo Santa Susanna

Adiacente a Piazza San Bernardo, Largo Santa Susanna presenta gli stessi disagi, anche se in quantità inferiore nel totale. La presenza delle macchine è bassa, infatti sono state contate 10 regolari e 13 irregolari, circa il 3,82% di suolo occupato, mentre i motorini spiccano con 55 regolari e 58

irregolari, circa il 3,40% di suolo occupato. Non è stato riscontrato alcun monopattino nella via, eppure le isole dei marciapiedi tra un semaforo pedonale e l'altro sono quasi completamente ostruite, intralciando il passaggio dei pedoni.

Via XX Settembre

Da Piazza San Bernardo a Porta Pia, Via XX Settembre si estende per la maggior parte della sua lunghezza su quattro corsie, di cui due sono separate sia per la presenza della corsia preferenziale del bus, sia per la grande quantità di edifici importanti tra cui svetta il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Di conseguenza, le corsie preferenziali sono pulite dal traffico, mentre le altre due presentano una grande quantità di macchine in doppia fila, circa il 64,44%. Non mancano all'appello i motorini in sosta irregolare, circa 62,43%, e il numero di monopattini sono risultati 23.

Via Palestro

Collegando Porta Pia a Castro Pretorio e zona universitaria, Via Palestro è una strada a singola corsia con un buon numero di parcheggi regolari: ben 203 di macchine e 88 di motorini. Nonostante questo, sono state riscontrate ben 76 macchine parcheggiate irregolarmente, di cui alcune in doppia fila, anche sui passaggi pedonali, con una superficie occupata di suolo pubblico di circa il 9%.

Via Farini-Napoleone III

Estendendosi da Via Cavour fino a Piazza Vittorio, Via Farini/Napoleone III possiede una buona quantità di parcheggi regolari (130 di macchine e 76 di motorini). Essi si distribuiscono su entrambi i lati della strada e su una corsia preferenziale per i tram al centro. Per via dei parcheggi in sosta selvaggia in doppia fila, essendoci solo una corsia per direzione, viene spesso interrotta, ostruendo anche il passaggio dei mezzi pubblici. Se ne sono contate 56 di macchine, 36 di motorini e 6 di monopattini, corrispondenti circa al 5,78%, al 3,69% e al 0,27% del suolo pubblico occupato.

Piazza Vittorio Emanuele II

A metà strada fra la Stazione Termini e Piazza di Porta Maggiore, Piazza Vittorio Emanuele è la piazza più grande di Roma con corsia preferenziale per il passaggio del tram e l'accesso alla metro A. Per via della sua estensione, lungo il suo perimetro presenta una grande quantità di parcheggi regolari (263 di macchine e 33 di motorini). Nonostante questo, le auto e i motorini parcheggiati in sosta vietata, specialmente sotto i portici vicino alle scale della metro, corrispondono circa al 16,24% e al 19,51%.

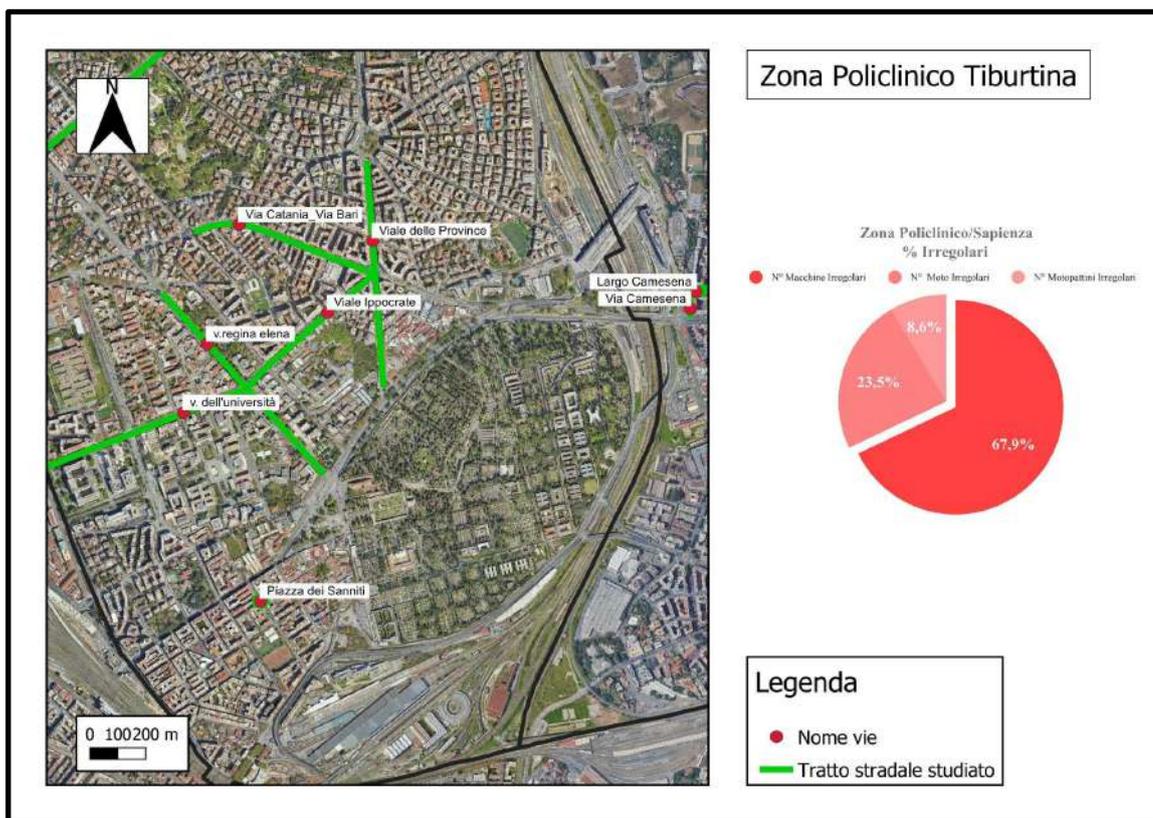
Via Cavour

Collegando direttamente la Stazione Termini con la zona ad alto tasso turistico di Via dei Fori Imperiali, Via Cavour presenta parcheggi regolari su entrambi i lati lungo la sua intera estensione, ovvero di circa il 37,81% di macchine e il 32,48% di motorini. Per via della sua posizione strategica e centrale, però, il parcheggio selvaggio in doppia fila influenza il suo traffico, provocando rallentamenti e ingorghi.

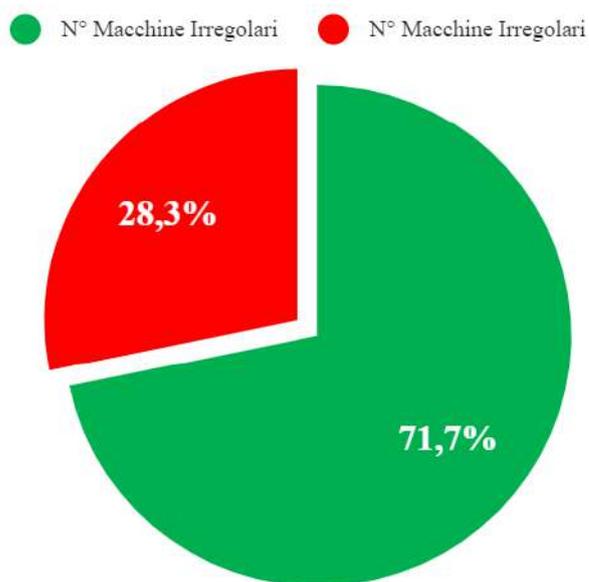
Zona Policlinico/Sapienza

Zona ad alta viabilità per la presenza dell'ospedale Policlinico e per le numerose sedi dell'università La Sapienza, i parcheggi delle vie considerate sono un 30% in più numerosi rispetto alla zona di Termini, ma allo stesso tempo insufficienti per il quantitativo di mobilità della zona che presenta un 39,5% di auto in più in sosta irregolare rispetto al previsto. Alcuni campioni considerati presentano corsie preferenziali, che vengono puntualmente ostruite a causa delle doppie file come nel caso di Viale Regina Elena a causa dell'università e del policlinico. Altre come Via D'Ippocrate presentano un'ampia possibilità di parcheggio a fronte della superficie totale della strada, che sembra però non bastare ad impedire la sosta selvaggia in doppia fila, a causa della presenza di edifici e shop universitari e della sua centralità per raggiungere la stazione Tiburtina. Una menzione speciale la dedichiamo a Via Camesena, posizionata strategicamente al fianco della Stazione Tiburtina, e che presenta la peggiore situazione di irregolarità di tutto il campione. Infatti, nonostante non vi siano strisce di parcheggio regolare per auto o motocicli, la via si presenta irregolarmente occupata su entrambi i lati. Per quanto riguarda, infine, gli elementi di micromobilità, nonostante la zona sia altamente frequentata da giovani, sono inferiori del 61,32% rispetto alla zona di Termini, con un numero assoluto di solo 65 unità riscontrate rispetto alle 106 della zona precedente, e senza alcun intralcio effettivo registrato alla mobilità urbana.

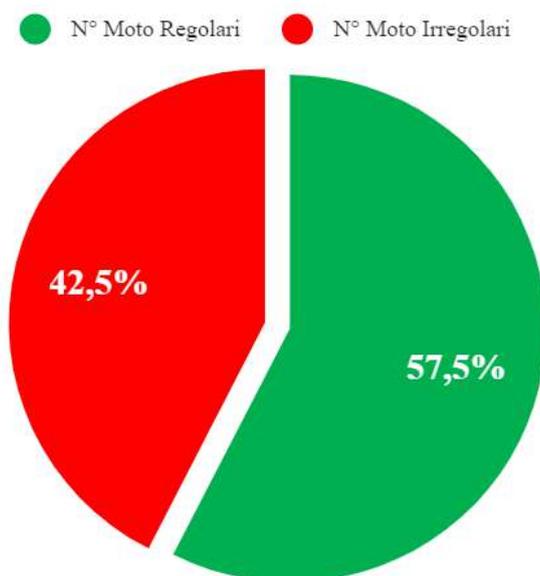
Mappa 3: Zona Policlinico Tiburtina



**Zona Policlinico/Sapienza
% Macchine**

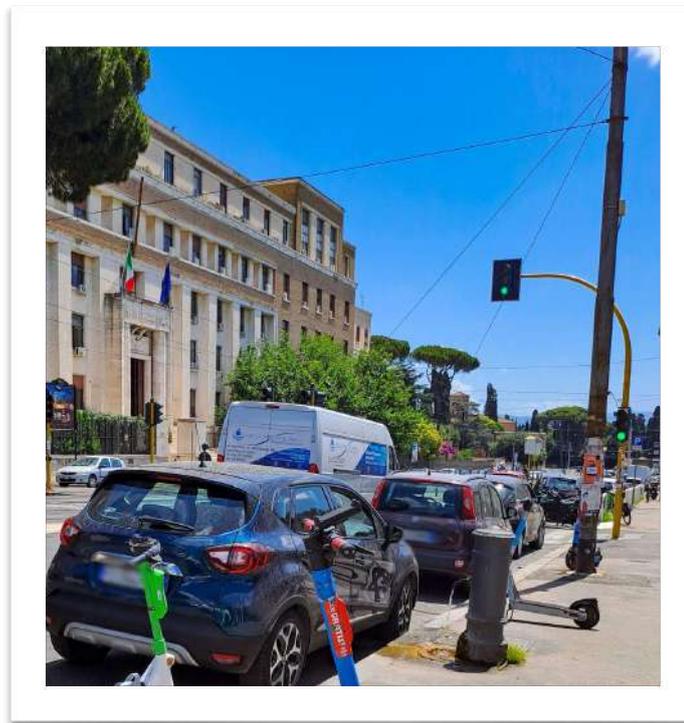


**Zona Policlinico/Sapienza
% Moto**



Viale Regina Elena

In piena zona universitaria, Viale Regina Elena si estende su sei corsie. Due di esse sono preferenziali e connettono il Piazzale del Verano con un lato del Policlinico, passando lungo il perimetro della Sapienza Università di Roma. Inoltre, permettono l'accesso alla metro B, ai tram e ai bus che passano su Via Tiburtina. A causa della sua centralità vi è un ampio spazio di parcheggio per i veicoli lungo tutta la tratta da entrambi i lati della strada, con 194 macchine e 54 motorini regolari. Nonostante ciò, il fenomeno delle soste irregolari è alle stelle, con 117 macchine, 21 motorini e 28 monopattini riscontrati lungo la via, corrispondenti a un suolo pubblico occupato del 8,22%, del 1,13% e del 0,91%



Viale Regina Elena, 02/07/2024

Viale Dell'Università

Perpendicolarmente a Viale Regina Elena, si trova Viale dell'Università, che è soggetta agli stessi problemi della precedente a causa della sua centralità e vicinanza sia all'università che all'ospedale. Punto nevralgico per la presenza dell'università la Sapienza e del Policlinico Umberto I, i parcheggi regolari sono molto numerosi, si contano 306 macchine e 49 motorini. Ma questo non impedisce la sosta selvaggia dei motorini sul marciapiede, circa il 53,65%, assieme ai monopattini (28) che aiutano ad ostruire il passaggio dei pedoni. Il suolo occupato dalle autovetture irregolari corrisponde al 7,64%.

Via Camesena

Costeggiando la Stazione Tiburtina, Via Camesena presenta dei dati parecchio allarmanti sulla mobilità. Durante l'analisi, non è stato riportato nessun motorino parcheggiato adeguatamente, poiché non è presente alcun posteggio per loro. Se ne sono contati 16, ma anche le macchine hanno pochi punti di parcheggio, difatti ben 63 (circa l'85,14%) sono in sosta selvaggia e solo 11 sono dentro le strisce, con un suolo pubblico occupato del 20,17%.

Largo Camesena

Rispetto alla via adiacente, Largo Camesena ha a disposizione molti posteggi per le macchine sull'intera superficie, difatti ben 31 erano regolamentate e solo 11 in doppia fila (circa il 27,90%). Tuttavia, sono nuovamente assenti i parcheggi per le moto, anche se ne erano solo 4 durante l'analisi. .

Piazza dei Sanniti

Nel cuore del quartiere di San Lorenzo, Piazza dei Sanniti si trova in piena zona universitaria e, a causa della sua adiacenza al dipartimento della Sapienza "Vetriere", è movimentata sia per gli studenti che per i turisti. Nonostante la numerosa quantità di parcheggi regolari lungo tutto il suo perimetro (ben 33 macchine regolari e 16 non), i pochi veicoli in sosta selvaggia sono altamente invadenti, con auto parcheggiate anche in terza fila, occupando buona parte della superficie della piazza, che risulta essere del 12,76%.

Viale Ippocrate

Il viale ha due corsie principali con parcheggi per le auto sul lato destro, più una zona centrale alberata con parcheggi a spina. Nonostante sia trafficata, i posteggi regolari sono ampiamente superiori a quelli irregolari: 259 contro 59 di auto e 58 contro 12 di motorini. Le poche irregolarità sono, tuttavia, rilevanti, poiché creano rallentamenti al traffico durante tutto l'arco della giornata, occupando il 6,90% e solo l'1,20% del suolo pubblico tra macchine e motorini.

Viale delle Province

Parallela a Viale Ippocrate e con la stessa conformazione stradale, ovvero due corsie con zona alberata e parcheggi al centro, collega Via Tiburtina con Piazza Bologna. Viale delle Province garantisce un'ampia possibilità di parcheggio in virtù anche della sua lunghezza, ospitando ben 393 macchine regolari contro le 35 trovate fuori dalle strisce (circa l'8,18%), che nel tratto verso Piazza Bologna rallentano la percorrenza e congestionano il traffico. Si sono riscontrati 58 motorini regolari, ma i 28 in più irregolari (circa il 32,56%) occupano le aperture fra i parcheggi centrali con strisce pedonali.

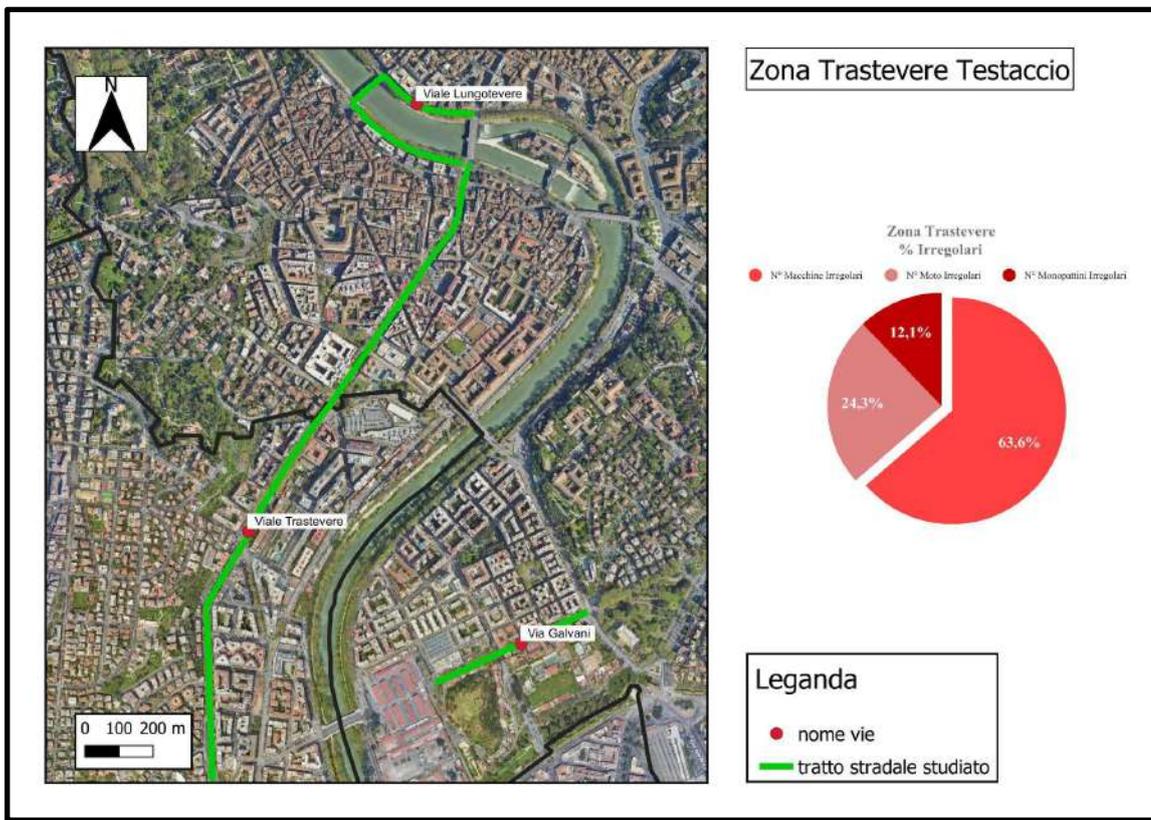
Via Catania/Via Bari

Perpendicolari alle precedenti, Via Catania che poi entra in Via Bari fino a Piazza Salerno, è un'arteria principale verso la Stazione Tiburtina con cinque corsie di cui una preferenziale per i bus. Abbondante è la presenza di parcheggi regolari, ma non sono abbastanza. Si sono riscontrate 94 macchine in sosta irregolare (54,65%) e 78 regolari, pure i motorini ma, nonostante ciò, la sosta in doppia fila è particolarmente abbondante, creando ostruzioni alla carreggiata e portando le macchine ad invadere la corsia preferenziale (8,79% di suolo pubblico occupato). Nei momenti più congestionati, causa ingenti ritardi al trasporto pubblico e di conseguenza ai pendolari.

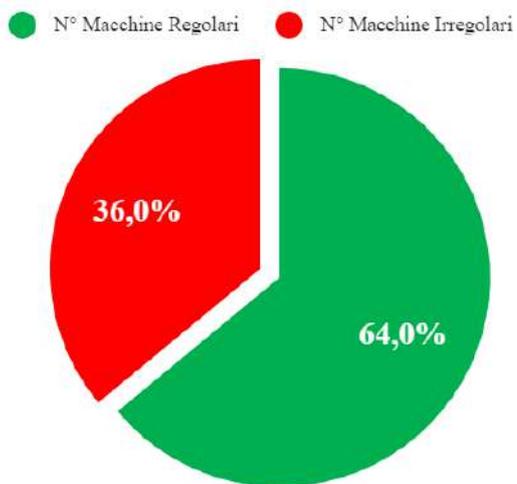
Zona Trastevere

A due passi dal Vaticano, Trastevere è una zona ad alta densità abitativa così come di affluenza turistica, essendo snodo tra Roma Sud e il centro della città. Per questo motivo, le sue vie risultano congestionate per la stragrande maggioranza del giorno, con una distribuzione dei parcheggi piuttosto alta considerando il campione. Infatti, la zona Trastevere con sole 3 vie presenta il 50% dei parcheggi di tutta la Zona di Termini considerata. Nonostante questo, però, il fenomeno del parcheggio in doppia fila è assai diffuso su tutte le vie, specialmente in Viale Trastevere che ha anche la corsia preferenziale, anch'essa intralciata dal restringimento della carreggiata. Sebbene il campione riporti 355 parcheggi regolari, a questo va sommato un ulteriore 325 di auto in sosta vietata, di cui $\frac{1}{3}$ sono le auto contate in doppia fila. Altro dato rilevante è inoltre il posizionamento dei motorini lungo il marciapiede che, sebbene non arrivi ai livelli di intralcio riscontrati in Piazza di San Bernardo, risulta rilevante dato che il numero dei motorini rilevati in sosta irregolare risulta essere quasi doppio rispetto a quelli parcheggiati nelle apposite strisce. Anche qui, infine, il dato dei mezzi sharing di micromobilità risulta essere simile a quello riscontrato nella zona di Tiburtina con 62 unità rilevate, parcheggiate sul marciapiede in maniera irregolare, ma ancora una volta non rilevanti per quanto riguarda il congestionamento del traffico stradale e pedonale.

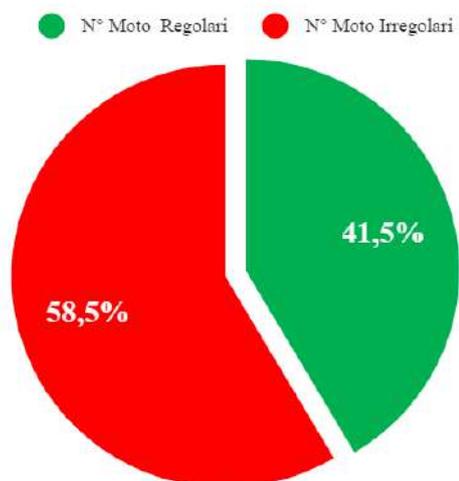
Mappa 4: Zona Trastevere



Zona Trastevere % Macchine



Zona Trastevere %Moto



Via Galvani

A partire dal Mattatoio, Via Galvani si sviluppa fino a Via Marmorata e non presenta molti punti di sosta irregolare, ma anche il numero dei veicoli in totale è basso, ad indicare quanto sia una strada poco trafficata. I numeri parlano chiaro, solo il 4,3% della strada è occupata dalle macchine e lo 0,91% dalle moto, rimane insignificante la percentuale dei monopattini, che si aggira sul 0,32%.

Viale Di Trastevere

Lasciandosi alle spalle stazione Trastevere, ci si può incamminare per 3 km lungo tutto Viale Trastevere. I posteggi regolari sono molto numerosi, solo le macchine sono circa 361, ma non bastano, poiché quelle irregolari raggiungono numeri oltre le 200. Nonostante la presenza delle moto sia nettamente inferiore, il 60% è solo di quelle parcheggiate fuori dalle strisce.

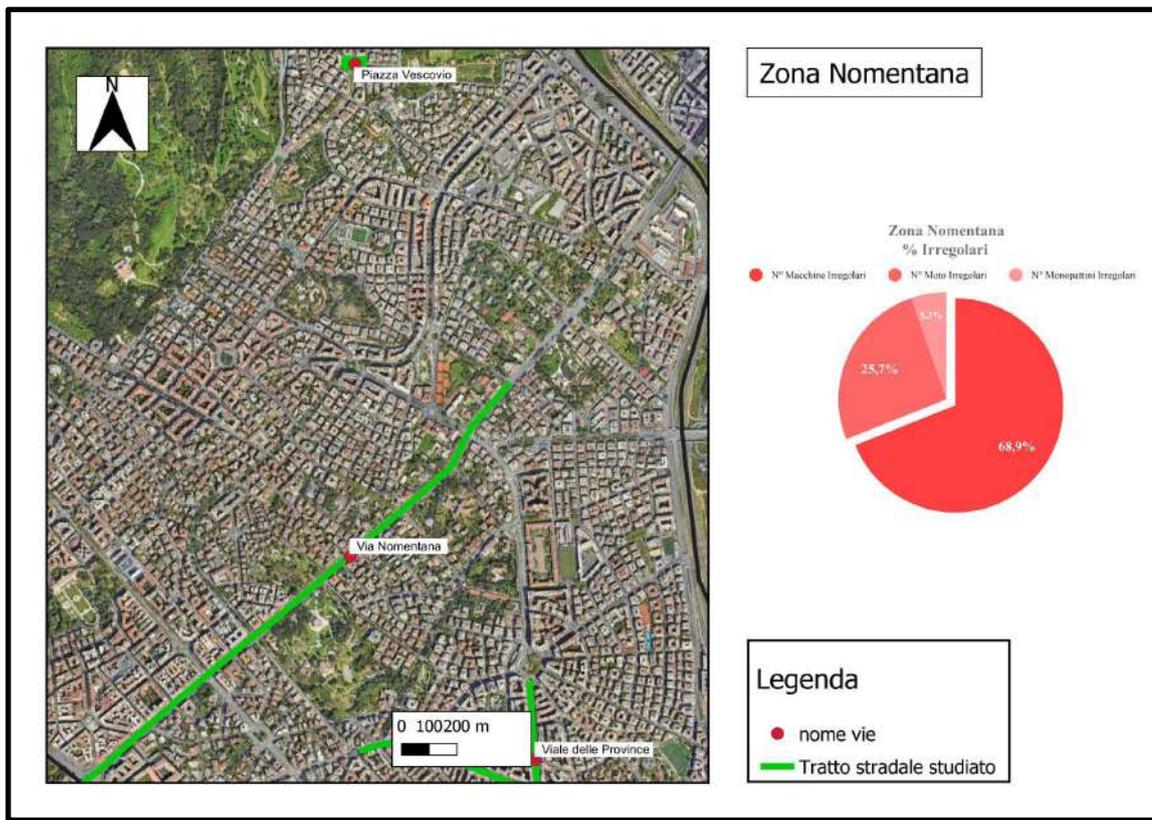
Viale Lungotevere (Da Ponte G.Mazzini a Ponte Garibaldi)

Il percorso di analisi si è svolto da entrambi i lati del Tevere in un'area circoscritta tra Ponte G.Mazzini e Ponte Garibaldi, precisamente Lungotevere Farnesina, Lungotevere dei Vallati e Lungotevere dei Tebaldi. Zona molto trafficata, solo il 32% delle macchine è sosta irregolare, ma è elevata la presenza dei motorini che arriva ad un preoccupante 68% rispetto a quelli regolari.

Zona Nomentana

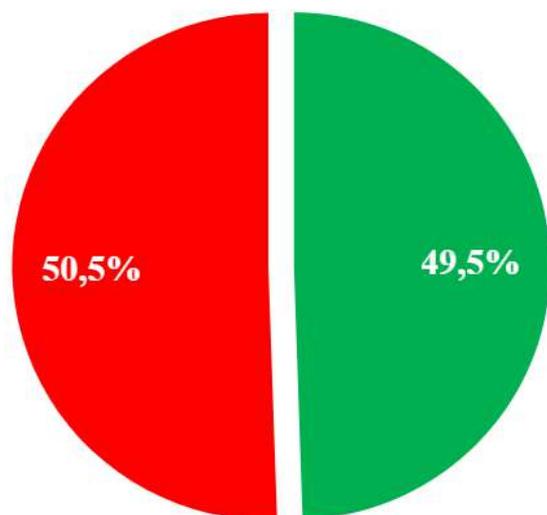
Attraversata dall'omonima via che taglia a metà la capitale, la Nomentana è una zona densamente trafficata data la sua posizione di collegamento fra il centro di Roma (Porta Pia) e la periferia nei pressi dell'anello del GRA. Specialmente riguardo Via Nomentana, nonostante la strada si estenda su sei corsie con tanto di preferenziale, la quantità di parcheggi regolari è minima, con 367 parcheggi regolari totali, quasi la più bassa del campione. Nella fattispecie, questo causa il fenomeno del parcheggio irregolare sui divisorii fra le due corsie laterali con una presenza di auto superiore al numero di parcheggi regolari del 102,2% e corrispondente a 375 auto parcheggiate in maniera irregolare. Anche qui il dato delle moto parcheggiate irregolarmente sul marciapiede è più che rilevante, dato che a fronte di 94 unità regolari, 140 occupano irregolarmente il passaggio pedonale sul marciapiede, corrispondente al 150% di motocicli in più rispetto al dovuto. Mentre per quanto riguarda i monopattini, il numero assoluto di quelli contati è estremamente inferiore rispetto al numero di auto e motocicli, con solo 29 unità posizionate irregolarmente sul marciapiede e che comunque non risultano ostruenti alla viabilità.

Mapa 5: Zona Nomentana



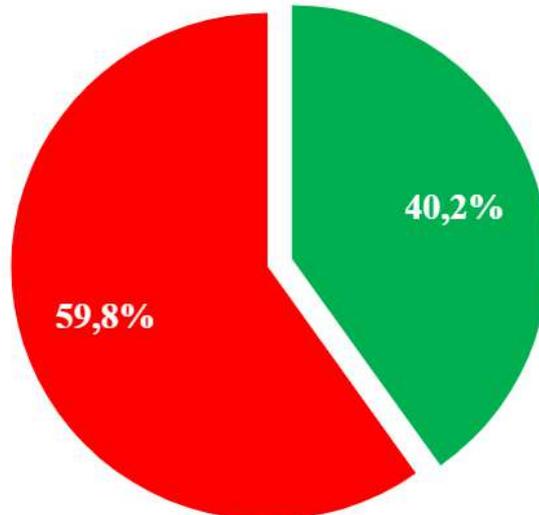
**Zona Nomentana
% Macchine**

N° Macchine Regolari N° Macchine Irregolari



**Zona Nomentana
% Moto**

N° Moto regolari N° Moto Irregolari



Via Nomentana

Il tratto stradale coinvolto nello studio del monitoraggio è avvenuto tra la chiesa di Sant'Agnesse fino a Porta Pia.

La via, che è una delle più importanti nel comune di Roma è risulta estremamente trafficata, contando ben 334 macchine in sosta regolare e 314 non regolari (circa il 48,46%). La strada è divisa in due marciapiedi, una pista ciclabile, due corsie laterali, due corsie preferenziali e altre due normali. Tra le corsie laterali e quelle centrali sono presenti due marciapiedi divisorii, che sono presi d'assalto dagli automobilisti principalmente per il parcheggio. Pure i motorini sono molto invadenti, poiché il 54,6% del totale è parcheggiata irregolarmente, invadendo anche la parte dove non è presente la pista ciclabile.

Piazza Vescovio

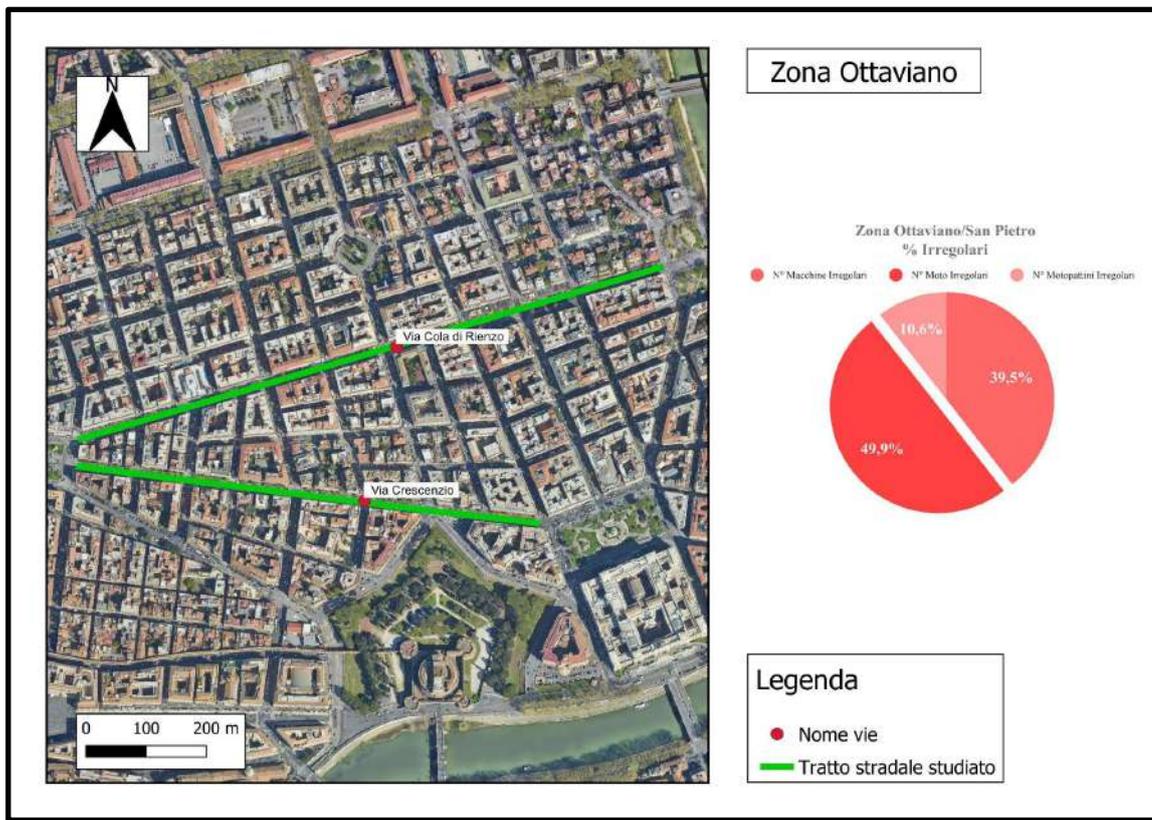
Il monitoraggio e l'acquisizione dei dati in questa zona si è concentrata solamente in piazza Vescovio. I risultati hanno mostrato svariate macchine parcheggiate intorno alla rotatoria della piazza dove è presente il divieto di sosta, soprattutto nella parte sud-est, dovuto principalmente alla presenza di locali dedicati alla ristorazione.

Il numero di macchine e moto nel complesso non è estremamente elevato, si calcola che il suolo occupato sia per il 21% dalle auto e dal 3,10% dai motorini. Alcuni di questi ultimi sono stati trovati parcheggiati sul marciapiede esterno che costeggia la piazza stessa.

Zona Ottaviano/San Pietro

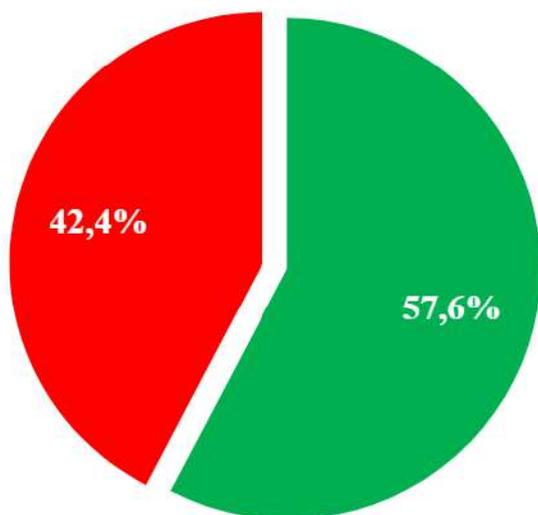
Centro per il turismo per eccellenza, le strade che raggiungono la città del Vaticano pullulano di soste irregolari. Solamente analizzando via Cola di Rienzo che Via Crescenzo, il 48% del totale dei veicoli contati in entrambe le strade è in sosta irregolare. La viabilità è lenta sia su strada che sui marciapiedi, impedendo il passaggio dei mezzi pubblici. Risulta quasi assente la presenza dei monopattini (solo il 5% del totale).

Mappa 6: Zona Ottaviano



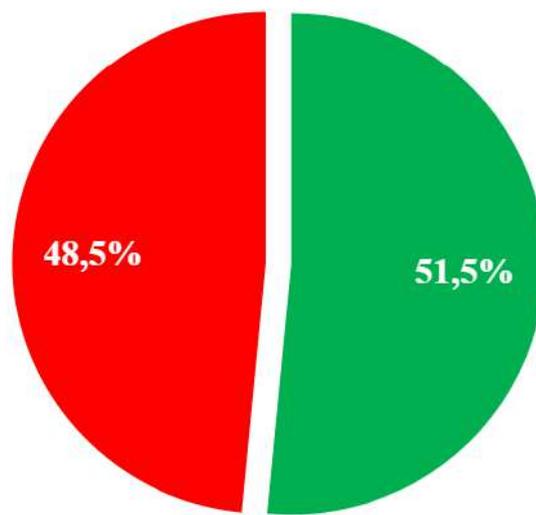
**Zona Ottaviano/San Pietro
% Macchine**

● N° Macchine Regolari ● N° Macchine Irregolari



**Zona Ottaviano/San Pietro
% Moto**

● N° Moto Regolari ● N° Moto Irregolari



Via Cola di Rienzo

Attraversando il ponte Regina Margherita, Via Cola di Rienzo è lo stradone principale che raggiunge Piazza del Risorgimento e che si affaccia su città del Vaticano. Altamente trafficata da entrambi i lati, i numeri dei parcheggi regolari ed irregolari quasi si equivalgono sia per le macchine che per le auto, soprattutto perché sono presenti molti negozi, con annesso mercato Rionale di Cola di Rienzo. Analizzando più nello specifico le soste selvagge, il 42,44 % del totale delle macchine è irregolare, mentre nel totale delle moto si raggiunge il 47,08 %, mentre i monopattini occupano meno dell' 1 % della percentuale del suolo.



Via Cola di Rienzo, 09/07/2024

Via Crescenzio

Strada parallela di via Cola di Rienzo, Via Crescenzio parte da piazza Risorgimento, costeggia Castel Sant'Angelo e raggiunge piazza Cavour. La conformazione stradale è simile a quella della sua parallela, ma il numero dei motocicli, monopattini e macchine è nettamente ridotto: prendendo in considerazione la percentuale del suolo pubblico occupato, l'8,23% è dato dalle macchine irregolari, 1,61% dalle moto irregolari e lo 0,61% dai monopattini.

Analisi dei settori fuori dalle aree centrali

Questa sezione sarà divisa in zone prettamente rappresentative. Infatti, la situazione nelle diverse aree periferiche della capitale è difficilmente raggruppabile per via dell'alta variabilità riscontrata nei diversi municipi di Roma. Se infatti nel Municipio IV non sono state riscontrate criticità degne di nota, nel Municipio VII e VIII la situazione è molto più simile a quella rilevata nel centro della città. Infatti, molte aree interne sono residenziali e quindi molto frequentate, con conseguente congestione stradale e irregolarità dei parcheggi, una costante nel panorama romano anche a chilometri di distanza dalla stazione Termini.

I dati della periferia, infine, sono anche utili per dare un equilibrio al dossier, in quanto mostrare solo la situazione centrale potrebbe ingigantire ancora di più il problema della mobilità; un problema sicuramente più che presente e conosciuto ma non equamente distribuito sul territorio.

A fronte di un totale di 5896 stalli auto regolari rilevati in tutte le zone considerate, 2707 sono le auto parcheggiate in maniera irregolare, circa il 45,92% del totale, con una media di auto parcheggiate in maniera irregolare del 37%.

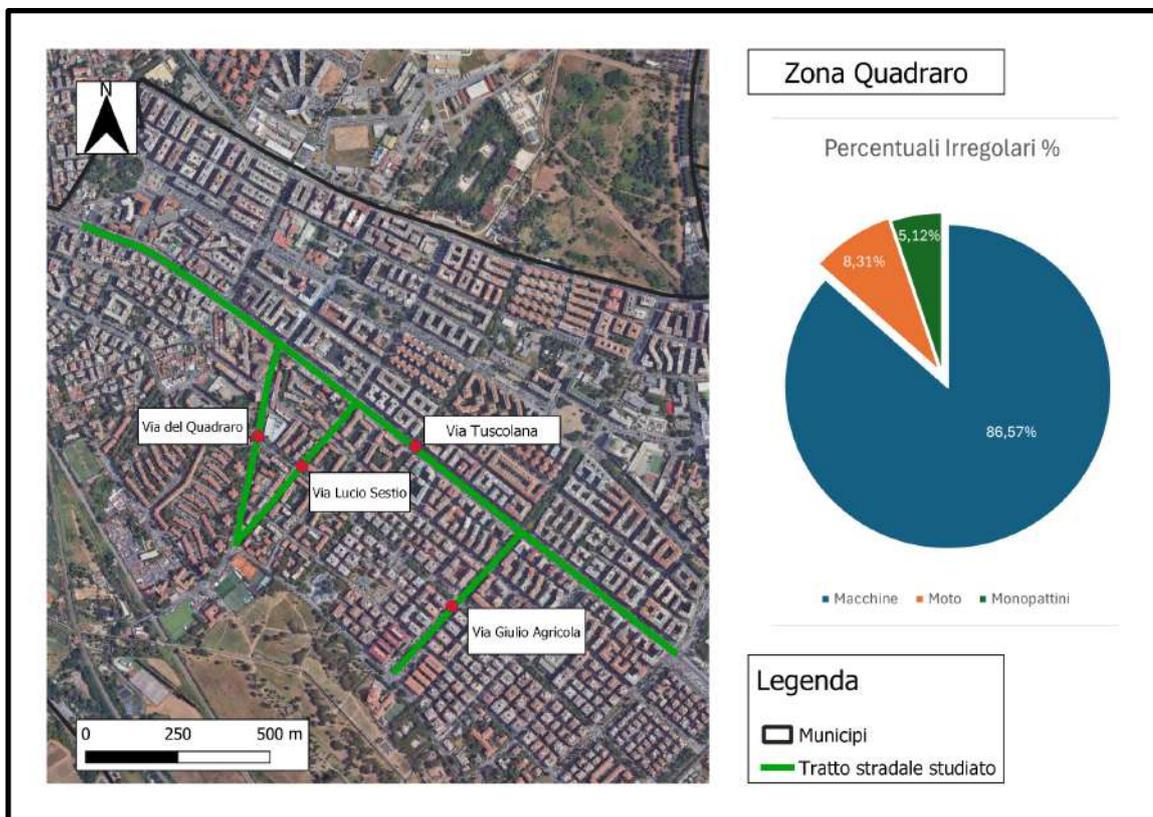
In sostanza, così come nella Roma centrale, si è riscontrato una presenza di auto quasi del doppio rispetto a quella prevista dai parcheggi regolari, mentre per quanto riguarda le moto e gli scooter, a fronte di 648 parcheggi regolari totali, 635 sono i motocicli parcheggiati in maniera irregolare, il 98% del totale, con una media totale riscontrata del 49% di motocicli in più rispetto a quelli previsti, di cui la maggior parte si trova parcheggiata irregolarmente sui marciapiedi.

Ancora una volta, al contrario di ciò che passa dai media mainstream, la presenza di veicoli di micromobilità sharing come monopattini e biciclette è piuttosto limitata, con una presenza totale riscontrata di 233 monopattini e biciclette parcheggiate irregolarmente sui marciapiedi, il 36% in meno rispetto al numero dei motocicli e solo l'8,6% delle auto irregolari presenti nella zona.

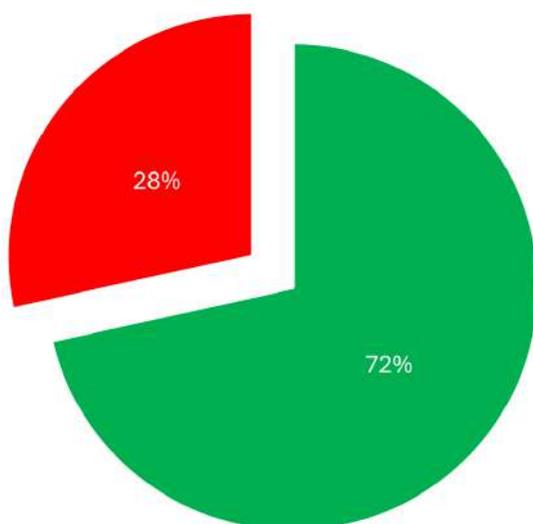
Zona Quadraro

Zona densamente popolata nella parte sud-orientale di Roma, il Quadraro presenta nelle vie considerate una buona quantità di stalli regolari, pari a 1569 posti auto e 109 stalli per motocicli disponibili. Essendo una zona residenziale il numero non dovrebbe stupire, ma data la presenza di via Tuscolana nel campione e quindi di attività commerciali, la presenza degli irregolari è molto alta, con il 39,52% di auto e 9,6% di motocicli in più rispetto al previsto. La maggior parte di queste sono in sosta irregolare in doppia fila o sul marciapiede al centro della strada. Il campione considerato non presenta corsie preferenziali ma la zona è comunque supportata dal passaggio della metro A. Per quanto riguarda, infine, gli elementi di micromobilità, nonostante la zona sia altamente frequentata, i monopattini e biciclette sharing rilevati sono solo 37, una quantità esigua rispetto al numero di auto e motocicli irregolari, e infinitamente inferiore come numero assoluto rispetto alla zona centrale di Termini che presentava 106 elementi di micromobilità, comunque del tutto ininfluenti per quanto riguarda l'intralcio effettivo registrato alla mobilità urbana.

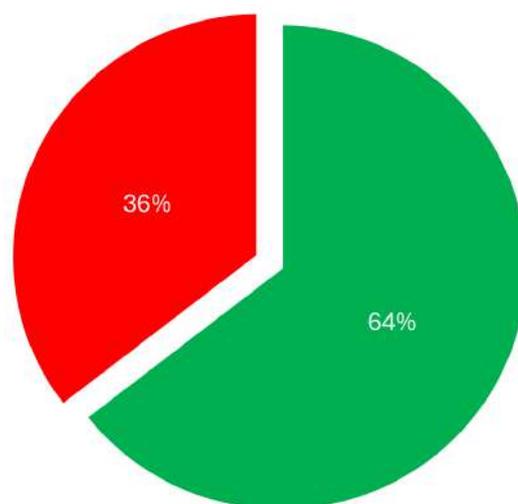
Mappa 6: Zona Quadraro



Zona Quadraro % Macchine



Zona Quadraro % Moto



Via Tuscolana (Da Porta Furba a Subaugusta)

Principale arteria della viabilità passante per il Quadraro, il tratto considerato di Via Tuscolana presenta una numerosa serie di attività commerciali, oltre che le fermate della Metro A. La conformazione stradale presenta una doppia carreggiata per senso di marcia e un divisorio tra le due con marciapiede e stalli per i veicoli. A causa della sua posizione strategica, delle attività commerciali e della presenza della Metro A, oltre che alle abitazioni dei residenti, la strada è particolarmente congestionata dal traffico che viene peggiorato dalla consistente presenza di doppie file, con una percentuale del suolo pubblico abusivamente occupato dell'8,5% dalle macchine irregolari, mentre le percentuali per moto e monopattini sono molto ridotte, con una presenza di monopattini di solo 22 unità.

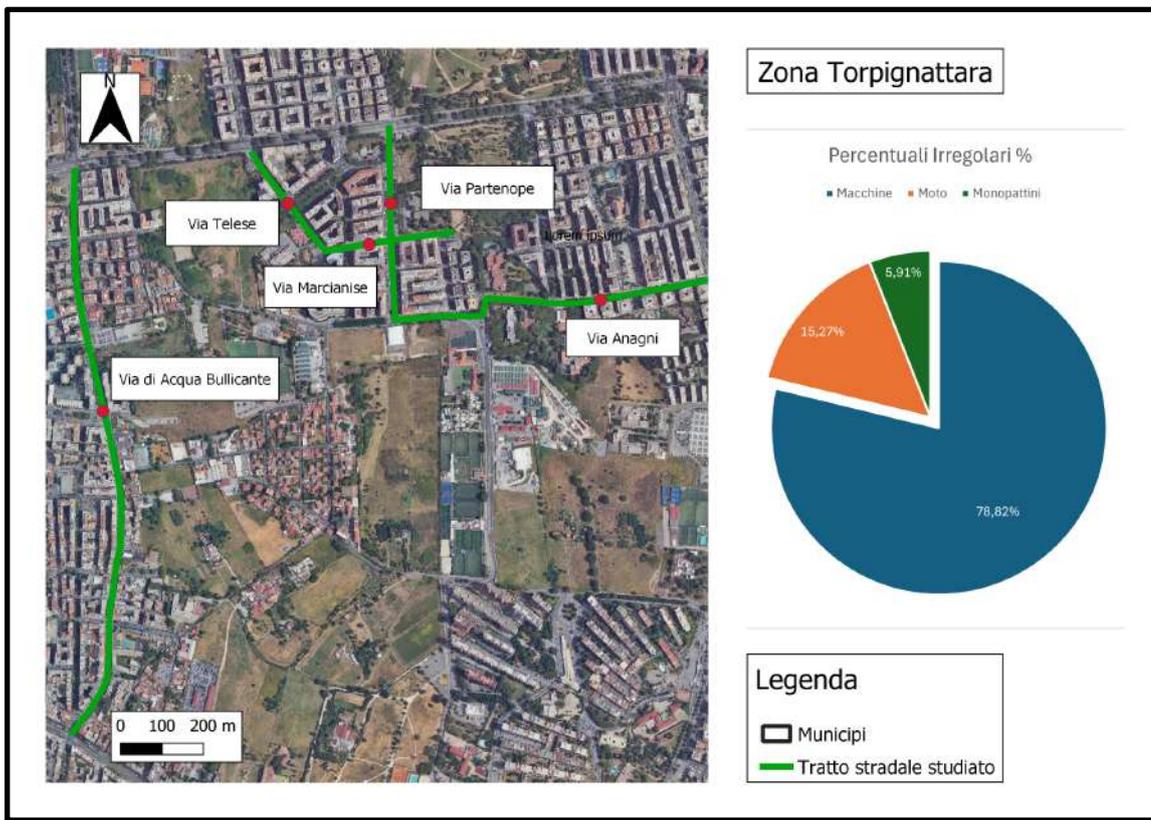
Via Giulio Agricola/Via del Quadraro/Via Lucio Sestio

Perpendicolarmente a Via Tuscolana e nelle zone più interne del quartiere del Quadraro, Via Giulio Agricola, Via del Quadraro (da Via Tuscolana a Via Lucio Sestio) e Via Lucio Sestio sono vie prettamente residenziali, ma non per questo meno trafficate. I numeri infatti sono significativamente minori a quelli della via principale, ma tendenzialmente in linea con i dati riscontrati nelle altre vie. La percentuale di macchine e moto irregolari si attesta sempre intorno al 30%, mentre la percentuale di spazio occupato abusivamente è sempre intorno all'8%, con un numero irrisorio di monopattini presenti nella zona, solo 15 unità.

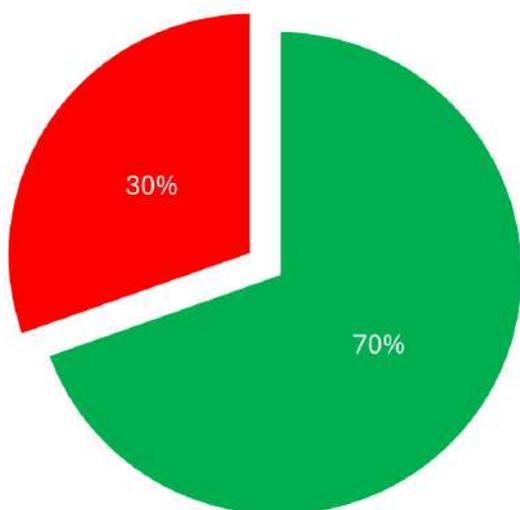
Zona Torpignattara

Altra zona residenziale nella parte sud-orientale di Roma, Torpignattara presenta nel campione analizzato 885 posti auto e 72 stalli per motocicli disponibili. Questa volta i dati sono riconducibili alla zona residenziale, senza prendere in considerazione la prenestina come principale arteria, e solo con Via dell'Acqua Bullicante come strada con attività commerciali. Nonostante questo, la presenza di parcheggi irregolari è molto diffusa, con il 43,73% di auto e 96% di motocicli in più rispetto al previsto. La maggior parte di queste sono in sosta irregolare in doppia fila o sul marciapiede, ma è importante notare come le vie selezionate presentino zone con attività non commerciali come il municipio e varie scuole su Via Marcianise/Via Telese o anche su Via Anagni. Inoltre la zona è attraversata dalla Metro C, il che aumenta l'affluenza nella zona sia di persone che di elementi di micromobilità, 29 rilevati in totale, ancora una volta una quantità esigua rispetto alle zone centrali e comunque del tutto non intralcianti alla mobilità.

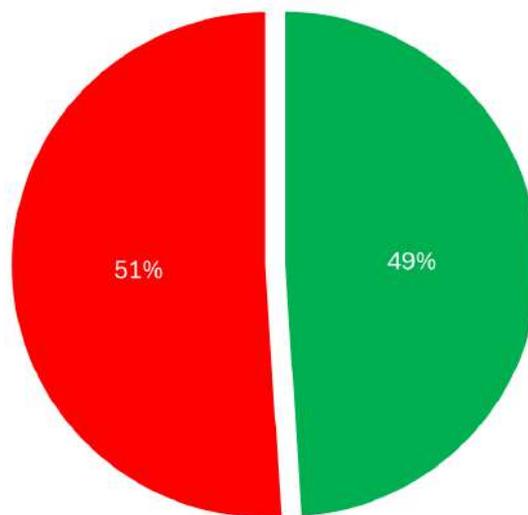
Mapa 7: Zona Torpignattara

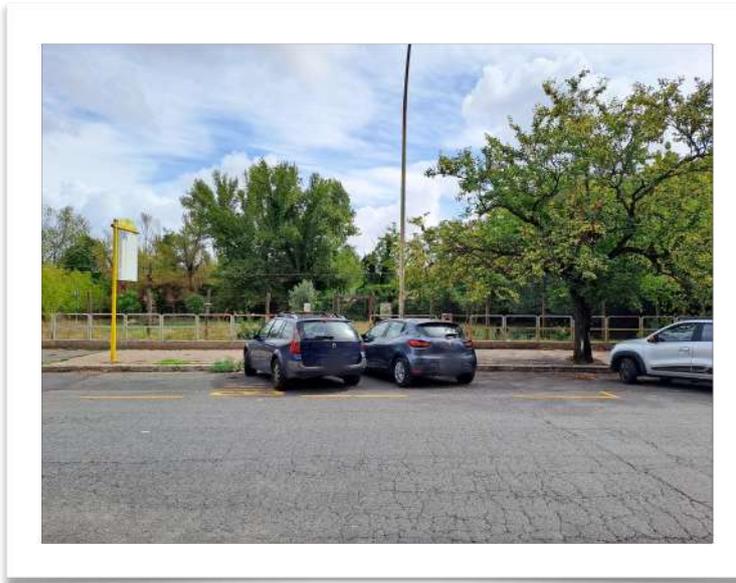


Zona Torpignattara % Macchine



Zona Torpignattara % Moto





Via Partenope, 12/09/2024

Via di Acqua Bullicante (Da Largo Preneste a Via Casilina)

Principale arteria passante per il municipio V che collega la Prenestina alla Casilina, Via di Acqua Bullicante nel tratto considerato presenta una numerosa serie di attività commerciali, oltre che passare vicino ad una delle fermate della metro Linea C Malatesta.. La conformazione stradale presenta una carreggiata per senso di

marcia e numerosi stalli per i veicoli su entrambi i lati della strada. Oltre a questo, la via è sicuramente residenziale e per questo particolarmente congestionata dal traffico che viene peggiorato dalla consistente presenza di doppie file specialmente nell'incrocio con Via Malatesta e di fronte all'Ospedale Generale M.G Vannini, con una percentuale del suolo pubblico abusivamente occupato del 5% dalle macchine irregolari, mentre le percentuali per moto e monopattini sono estremamente ridotte, con una presenza di monopattini di solo 9 unità.

Via Partenope/Via Marcianise/Via Telese/Via Anagni

Perpendicolarmente a Via di Acqua Bullicante e nelle zone più interne del quartiere di Torpignattara, Via Partenope, Via Marcianise, Via Telese e Via Anagni sono tutte vie intercollegate, residenziali, ma con un buon collegamento all'arteria di Via Prenestina e per questo trafficate. I numeri assoluti dei veicoli a motore sono alti per via delle attività commerciali e delle residenze, con una media del 30% di auto in più parcheggiate in maniera irregolare nei pressi di attività commerciali. Inoltre, data la presenza del Municipio V all'incrocio con Via Telese, e la presenza di varie scuole su Via Marcianise, Via Telese e Via Anagni, il fenomeno di doppie file è generalizzato con una percentuale media di spazio pubblico occupato dell'8% in più rispetto agli stalli regolari. Anche qui il numero di soluzioni sharing abbandonati irregolarmente nella zona è piuttosto irrisorio rispetto al numero di macchine.



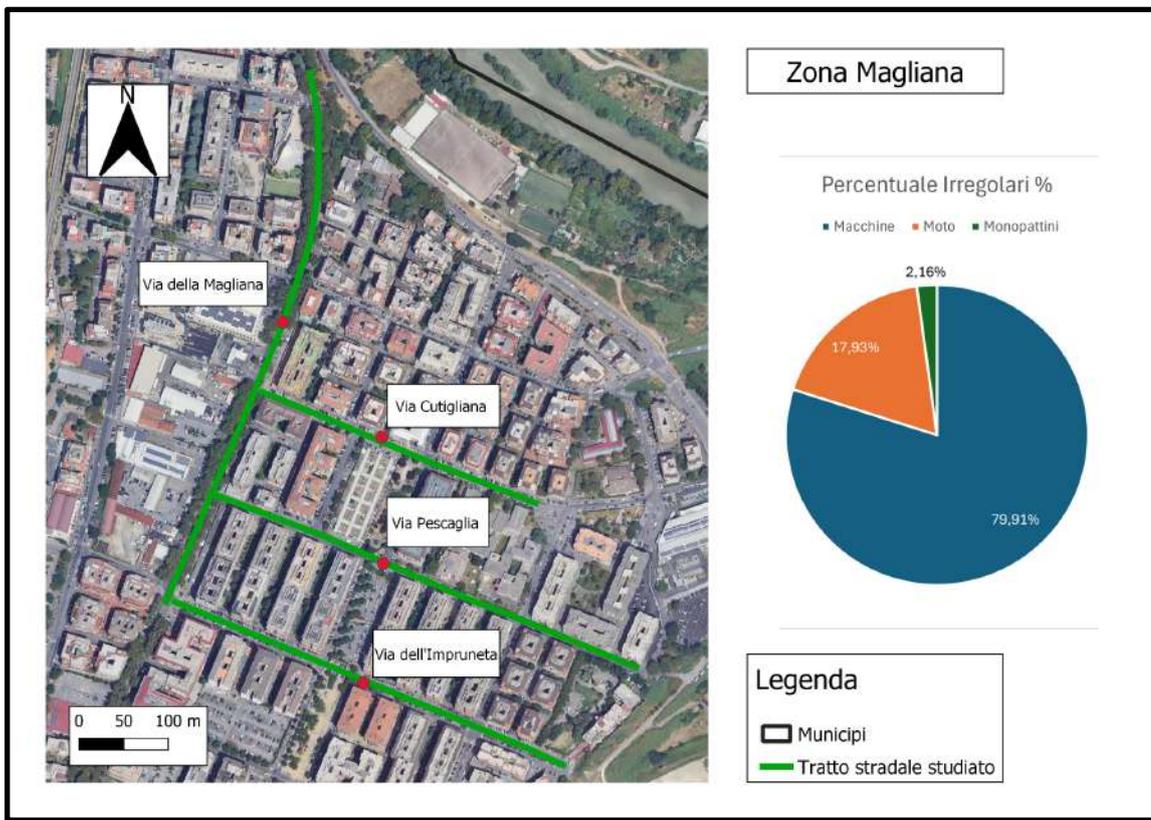
Via dell'Impruneta

Zona Magliana

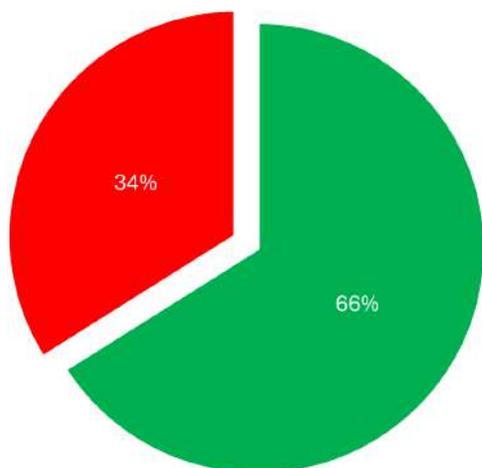
La Magliana è uno dei quartieri tra i più densamente popolati all'interno della zona sud-ovest di Roma, che soffre di un certo isolamento rispetto al resto della città a cui è collegata in maniera inadeguata sia con i mezzi pubblici che con quelli privati, che utilizzano l'omonimo ponte in direzione EUR. Le strade considerate sono Via della Magliana e alcune succursali residenziali che presentano una totalità di 719 stalli auto e solo 12 per i motocicli. Anche qui, come per il Quadraro, si è presa in considerazione una strada principale con attività commerciali e zone residenziali ai suoi lati. Per

questo motivo, su una percentuale del 51,47% di auto irregolari totali, la maggior parte sono state registrate su Via della Magliana dove si trova il maggior numero di attività. Nelle strade che la fiancheggiano la situazione non è diversa, in quanto ci sono anche lì attività commerciali come il mercato rionale tra via Pescaglia e via Cutigliano, ma la zona rimane prevalentemente residenziale e quindi meno soggetta a doppie file.. La zona non presenta collegamento TPL o metro particolarmente efficienti, in quanto la metro più vicina è la fermata EUR magliana della Linea B separata dall'omonimo Ponte della Magliana, che quindi ne interferisce il collegamento. Anche per questo motivo, probabilmente, la presenza di soluzioni di micromobilità è tra le più esigue del campione, solo 10.

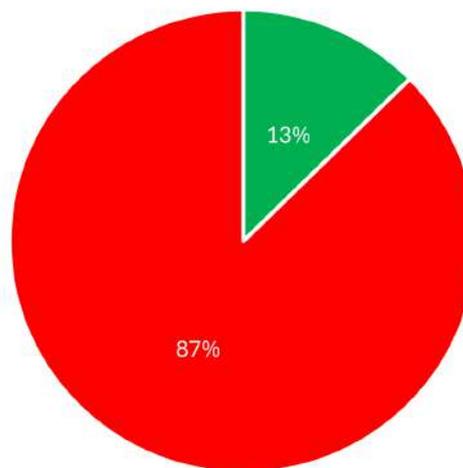
Mappa 8: Zona Magliana



Zona Magliana % Macchine



Zona Magliana % Moto



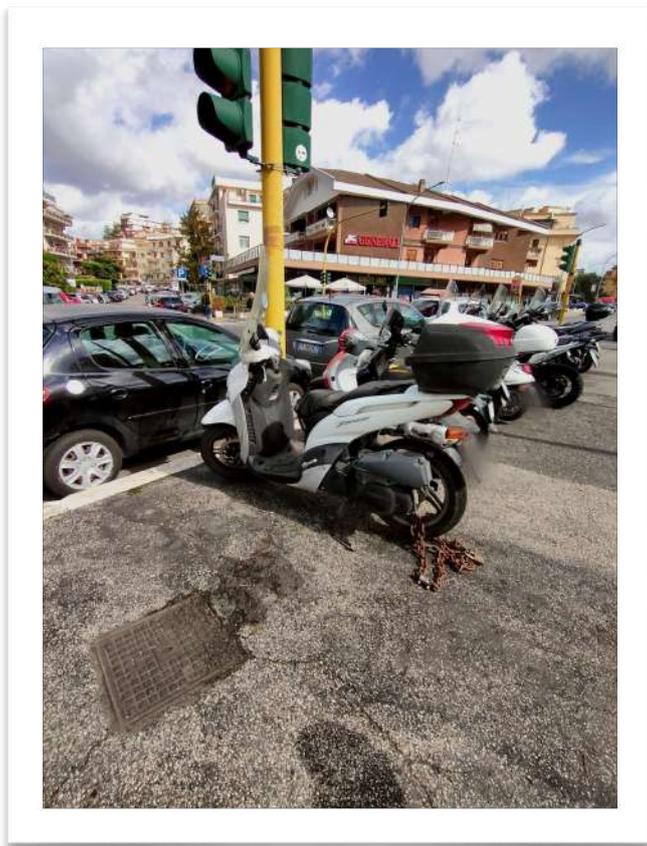
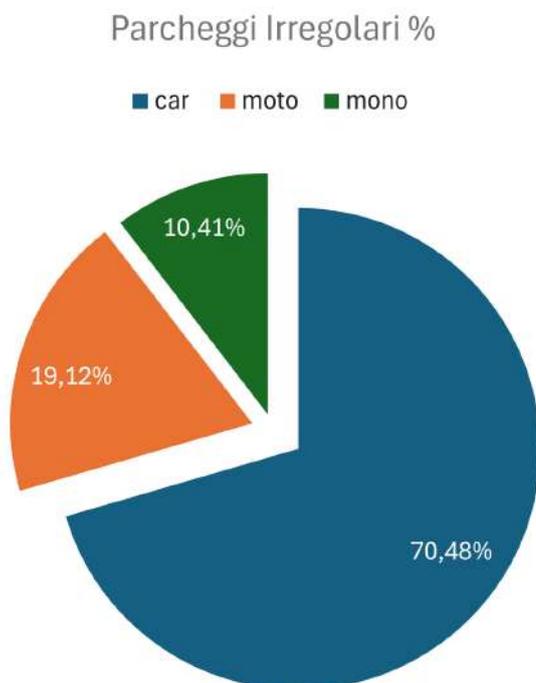
Via della Magliana (Da Viadotto della Magliana a Lungotevere della Magliana)

Principale arteria del Quartiere della Magliana, Via della Magliana (Vecchia), è una strada a una corsia per senso di marcia con numerosi stalli ai suoi lati. A causa della sua posizione isolata, la via non presenta un buon collegamento TPL se non per alcune linee, e per la maggior parte la via passa per zone residenziali. La congestione stradale è in linea con altre strade principali di Roma, con percentuali più alte di macchine irregolari, 47%, ma semplicemente perché la via presenta un numero di stalli regolari inferiore alla media. Per questo motivo il fenomeno delle doppie file è più sentito e lo spazio occupato dagli irregolari sale fino al 12%, il più alto del campione. Infine, le percentuali per moto e monopattini sono le più ridotte rilevate, specialmente con un numero di solo 3 unità rilevato di soluzioni di micromobilità. Questo dato è forse causato dal relativo isolamento di cui soffre la zona.

Via dell'Impruneta/Via Cutigliano/Via Pescaglia

Succursali di Via della Magliana vecchia, Via dell'Impruneta, Via Cutigliano e Via Pescaglia sono vie prettamente residenziali, con la stessa struttura stradale fatta di stalli regolari ai lati e al centro della via per massimizzare la capacità dei residenti. I numeri assoluti degli stalli sono del doppio superiori a quelli della via principale, ma la presenza di attività commerciali come il mercato rionale tra Via Pescaglia e Via Cutigliano, fa schizzare i numeri delle doppie file e di altre irregolarità, con una media del 20% di irregolari in più presenti sulla via che occupano una media del 9% di spazio pubblico abusivamente. Anche qui, come in Via della Magliana, il numero di soluzioni sharing abbandonate irregolarmente è praticamente nullo.

Altre strade periferiche



Via Mattia Battistini, 10/10/2024

Piazza Sempione

Punto di ritrovo della movida romana, Piazza Sempione e le vie limitrofe si trovano nel quadrante del Municipio III. L'area si trova all'interno di un quartiere residenziale densamente popolato a cavallo fra due arterie principali della mobilità romana quali Via Nomentana Nuova e Via Nomentana. Lo studio effettuato su questa zona mostra come sia estremamente congestionata dal traffico, mostrando un 47.12% di macchine in sosta irregolare con una superficie occupata del 6.4% e un 56.3% di numero motocicli in sosta irregolare con una superficie occupata del 0.4%. In questo specifico caso ciò che maggiormente causa un eccessivo traffico è dato dalla tipologia di viabilità che caratterizza l'area, presentando vie relativamente strette percorse da un numero elevato di autovetture e motocicli privati e da numerose linee di autobus.

Per quanto riguarda lo sharing mobility la superficie occupata dalla sosta irregolare di monopattini e bici risulta essere soltanto dello 0.09% corrispondenti soltanto a 8 veicoli, mostrando come lo spazio occupato da essi non condiziona minimamente la mobilità di questa area.

Viale Leonardo da Vinci

A due passi dalla fermata della metro B S.Paolo, la via si estende per più di un chilometro tagliando in due il quartiere Ostiense da Sud verso Nord. Con una conformazione della carreggiata principalmente a due corsie per senso di marcia, Viale Leonardo da Vinci si estende in una zona principalmente residenziale, ma con vivace presenza di dipartimenti dell'università Roma Tre che la rendono una zona trafficata. La quantità di stalli regolari è tra le più alte del campione analizzato con 430 stalli regolari, ma nonostante questo è stato riscontrato un 18,25% di auto in più parcheggiate in maniera irregolare (doppia fila) e un 39,7% di motocicli in più rispetto agli stalli previsti. Ancora una volta, nonostante la presenza dell'università e la metro e quindi l'alto tasso giovanile nella zona, la presenza di veicoli di micromobilità sharing riscontrata è di solo 6 unità disposte in maniera irregolare.

Via Mattia Battistini

Situata nel quartiere di Primavalle, a due passi dall'università Cattolica, dall'Ospedale Cristo Re e dal Policlinico Gemelli, oltre che capolinea della Metro A, Via Mattia Battistini è un'arteria principale di Roma che si estende per più di 2,6 chilometri ed è formata da una corsia per senso di marcia che collega Via di Boccea a Via della Pineta Sacchetti. Lungo tutta la strada, in entrambi i suoi lati, vi è la presenza di una pista ciclabile per lato e di stalli regolari per un totale di 412 per le auto. A causa della presenza di attività fondamentali nella zona, la presenza di irregolari supera il 35% per le auto e tocca quasi il 65% per le moto a causa della mancanza di stalli regolari dedicati.. A differenza di altre vie analizzate, poi, Via Mattia Battistini è l'unica che presenta una densa presenza di soluzioni di micromobilità con 51 unità di monopattini sharing riscontrate, concentrate principalmente davanti l'ingresso della metro A.

Piazza Irnerio

Posizionata su Via Aurelia, a metà fra Circonvallazione Cornelia e Via Baldo degli Ubaldi, Piazza Irnerio condivide con la strada consolare Aurelia la conformazione a due corsie per senso di marcia con divisorio. Trovandosi in una delle zone più trafficate di Roma ed essendo attraversata dalla SS1, Piazza Irnerio è densa di irregolarità. A partire dal basso numero di stalli regolari riscontrati, solo 15, la quantità di irregolarità arriva a toccare

quasi il 60% per le auto in sosta vietata e doppia fila e il 63% per i motocicli. Per quanto riguarda le soluzioni di micromobilità, forse per l'alta congestione della zona, non sono stati riscontrati monopattini o biciclette sharing nella zona.

Viale Palmiro Togliatti (via B. Bardanzellu a via E. Franceschini)

Principale arteria romana che scorre da sud a nord della periferia est di Roma, Via Palmiro Togliatti nella sua interezza collega Via Tuscolana a Via Tiburtina, ma nel tratto considerato si è partiti da Via B. Bardanzellu all'incrocio successivo con Via E. Franceschini. La conformazione della strada è particolare perché presenta due corsie per senso di marcia di cui una è la preferenziale per i mezzi TPL. Ai lati di ogni carreggiata, inoltre, Via Palmiro Togliatti presenta un numero abbondante di stalli regolari per i veicoli, che aumentano se si prende in considerazione il divisorio tra i due sensi di marcia, piuttosto spazioso e organizzato per accogliere altri stalli regolari per un totale di 756 stalli per auto regolari, il più alto del campione. Dato l'alto numero di stalli regolari, le irregolarità sembrano quasi ininfluenti con solo il 17% di irregolarità riscontrate per le auto, ma questo non può che essere dovuto alla conformazione stessa della strada, dove la maggior parte delle irregolarità si trova dentro il divisorio piuttosto che sulla carreggiata principale.

Al suo interno, poi, il divisorio presenta anche una ciclabile a doppia corsia protetta dalla strada che incoraggia la micromobilità nell'area e giustifica un numero di 27 unità di micromobilità riscontrate nella zona.

Recentemente il Comune di Roma con i fondi del PNRR ha aperto i cantieri per la costruzione di una ferrovia tramviaria che passerà proprio nel divisorio sopra descritto, scalzando i parcheggi per le macchine e le moto, ma mantenendo intatta la corsia ciclabile e le alberature, trasformando Via Palmiro Togliatti in un collegamento sostenibile con le tre metropolitane romane.

Conclusioni

Tasso di motorizzazione alle stelle, più auto immatricolate che patenti, inquinamento atmosferico tale da prevedere l'ennesima procedura di infrazione comunitaria per la qualità dell'aria, numeri agghiacciati relativi all'incidentalità stradale, assi stradali congestionati e, secondo quanto ampiamente descritto, il 36% dei veicoli in sosta irregolare, di cui oltre 2 terzi sono autovetture, solo una porzione microscopica monopattini in sharing, tutto il resto motoveicoli. L'enorme numero di vetture parcheggiate selvaggiamente, continua a dimostrare quanto sia ormai evidentissimo: a Roma lo spazio urbano è invaso dalle auto in maniera totalizzante, le strade sono piene, gli impatti sanitari e ambientali ne sono la conseguenza evidentissima. Ci sono nella



Via Castel Colonna

Capitale troppe automobili, lo spazio è finito e c'è una necessità urgente, ridurre il numero di macchine in città. In tal senso va nella giusta direzione la nascita della Fascia-Verde ZTL dello scorso 1° novembre che va protetta con i varchi di accesso previsti e rafforzata puntando all'estensione dei divieti a molte più vetture di quelle alle quali si rivolge ora.

In una città dove, secondo ricerca Ipsos del novembre 2023, il 33% della popolazione è costretto a rinunciare agli spostamenti a causa della limitata disponibilità del trasporto pubblico e la scarsa accessibilità ai servizi di prossimità, ogni nuovo progetto di TPL va nella giusta direzione: le quattro linee tranviarie in progettazione o realizzazione (Termina-Vatican-Aurelio, Termini-Tor Vergata, Staz. Tiburtina-Verano, Tram Togliatti), i prolungamenti di tutte le metro, le nuove preferenziali, i percorsi ciclo-pedonali sicuri, le pedonalizzazione, lo sviluppo della sharing mobility, le zone30 ... ma proprio per facilitare tutti questi percorsi e migliorare la qualità della vita, è fondamentale contrastare con scelte determinate, il dominio totale delle automobili nella Capitale.





**LEGAMBIENTE
LAZIO**

DOSSIER MOBILITÀ NEGATA A ROMA

SOSTA SELVAGGIA NELLE STRADE DELLA CAPITALE

LEGAMBIENTE LAZIO
Via Firenze 43
00184 Roma
0685358051
posta@legambientelazio.it
legambientelazio@pec.it

