

Comitato di Quartiere “Porro Lambertenghi”

Trasporto Pubblico Locale di Superficie del Municipio Roma III

Proposte per l’Assemblea del 15 gennaio 2015

Premessa

Il nostro territorio ha una conformazione urbanistica complessa; tale complessità rende più difficile l’organizzazione razionale di un efficace sistema di trasporto pubblico, determinando la necessità di un maggior impegno degli attori che presiedono alle scelte e degli utenti del sistema.

Il CdQ “Porro Lambertenghi” in previsione dell’Assemblea Pubblica del 15 gennaio 2014, ha elaborato una “Relazione Tecnica” sulla base delle osservazioni e proposte avanzate dai cittadini del quartiere (utilizzatori di mezzi pubblici o aspiranti tali), pervenute al comitato e discusse nel corso di un incontro con membri del comitato e cittadini interessati. Tale relazione si allega agli atti dell’Assemblea.

Linee Guida

Il Trasporto Pubblico Locale di Superficie (TPL) del nostro Municipio dovrebbe essere complessivamente rivisto per rispondere a requisiti di razionalità ed efficienza; riteniamo che tali requisiti si possano raggiungere individuando le direttrici portanti del TPL nelle linee “Express” e nelle corsie preferenziali (vere e scorrevoli), garantendo la frequenza dei passaggi dei mezzi (non più di 10 min. nelle fasce orarie di punta) ed il rispetto dei tempi di percorrenza. A questo sistema “macro” si dovrebbe sovrapporre un sistema di “navette” che colleghi le “isole” di cui è costituito il Municipio con le linee Express, con la Metro, con il Treno e con i luoghi pubblici più frequentati: sedi del municipio, mercati, scuole. ASL ecc.

Per rendere efficiente il sistema dei trasporti occorrerebbe poi intervenire anche su quelle infrastrutture che creano “colli di bottiglia” per lo scorrimento dei mezzi (pubblici e privati), con conseguente aumento dell’inquinamento, aumento dei tempi di percorrenza e ritardi negli arrivi e partenze dei mezzi pubblici (ad es. la rotonda di piazza Vimercati, o il parcheggio del mercato di Val Melaina).

Per incentivare infine l’uso del trasporto pubblico si può pensare a promozioni come, ad esempio, un “biglietto famiglia” (una famiglia di 4/5 persone per fare una passeggiata al centro di Roma, solo di biglietti di andata e ritorno si trova a spendere 12/15 euro).

In vista dell’apertura nuova fermata della Metro B1 Jonio, sarebbe inoltre necessario, almeno per quanto riguarda la collina di piazza Lambertenghi, migliorare i collegamenti bus “navetta” e i percorsi pedonali, considerando via Camillo Iacobini (priva, ad esempio di marciapiedi accessibili) come asse preferenziale di questi collegamenti per il raggiungimento della nuova stazione. Sarebbe poi auspicabile facilitare il transito delle bici (utilizzate da un numero di cittadini sempre maggiore) con l’individuazione di percorsi riservati o con accorgimenti che rendano meno rischiosa la circolazione.

Le linee navetta 339 e 349

Il 339 ed il 349 sono le linee che connettono l'area (collinare) circostante via monte Cervialto con gli snodi principali del Municipio. Attualmente, infatti, i due mezzi conducono, tra l'altro, alla fermata metro di Conca d'oro ed alla stazione di Nuovo Salario.

Problemi e criticità

Le due linee, così come attualmente concepite, pur collegando con punti nodali del quartiere, non assolvono alla loro funzione di "navetta" (e sono di conseguenza scarsamente utilizzate) a causa dell'esiguo numero delle corse che effettuano.

Secondo le tabelle riportate dal sito dell'ATAC i mezzi partono con intervalli di 40 – 50 minuti in tutte le fasce orarie, senza che ne sia intensificata la frequenza negli orari di punta. Gli orari, secondo quanto riferito dagli utenti abituali, non sono sempre rigidamente rispettati e ciò avviene senza preavviso.

Tutto ciò comporta, come si può immaginare, notevoli problemi nel raggiungere il posto di lavoro in orario e spinge i cittadini a preferire, loro malgrado, il mezzo privato per gli spostamenti quotidiani.

Il problema risulta altrettanto grave negli orari di ritorno dal lavoro quando, per evitare di percorrere un percorso relativamente breve attraverso strade buie ed insicure (con non pochi rischi per la propria incolumità), il residente (o la residente) della zona è costretto ad aspettare 40 min. alla fermata (o prendere il mezzo privato).

Su via Iacobini (strada tra l'altro su cui si apre uno degli accessi al mercato) non transita (né tantomeno effettua fermate) alcuna linea di autobus.

Proposte

Il CdQ "Porro Lambertenghi", dopo attenta analisi, ha ipotizzato una proposta di modifica dei percorsi del 339 e del 349 in vista dell'apertura della stazione metro di piazzale Jonio. Tali nuovi percorsi (illustrati nelle due tavolette allegate), abbreviando e deviando parzialmente il tragitto dei due mezzi, ridurrebbero sensibilmente l'intervallo delle corse (presumibilmente di circa 15 minuti).

Percorso proposto per il 339

Il comitato propone due modifiche al percorso:

- limitazione del percorso del 339 a piazzale Jonio, con inversione ad U intorno alla rotonda per tornare indietro su via di Val Melaina;
- deviazione del percorso (in direzione del capolinea) su via Camillo Iacobini invece di via Fani-via Romualdi ed istituzione di due nuove fermate: fermata Mercato (in corrispondenza del percorso di accesso al mercato) e fermata Brandolini (in prossimità dell'incrocio tra via Iacobini e via Brandolini).

Tali modifiche renderanno più veloci le corse dei mezzi e, con l'istituzione della fermata mercato renderanno la mattina più agevole il raggiungimento del Mercato da tutto il quartiere e la sera più sicura la percorrenza di via Iacobini.

Percorso proposto per il 349

Proponiamo la limitazione e deviazione del percorso del mezzo come segue:

- in partenza dal capolinea, dopo la fermata di Monte Cervialto davanti alla pasticceria Carmignani, l'autobus continuerà dritto per via Isole Curzolane, quindi girerà a destra su via Scarpanto, quindi di nuovo a destra in Via Gran paradiso, attraverserà via Val Melaina e quindi proseguirà su via Faldella e via Bonomi continuando il percorso attuale;

- verrà istituita la fermata gran paradiso-Metro Jonio

La modifica del percorso con la prosecuzione su via delle Isole Curzolane permetterebbe di evitare l'ingolfo di Via Val Melaina con notevoli vantaggi sul tempo di percorrenza (già ridotti per la limitazione della percorrenza)

Oltre alla modifica dei percorsi (che dovrebbe ridurre di una media di 15 minuti i tempi di percorrenza), riteniamo necessario intensificare la frequenza dei mezzi come segue:

- frequenza massima di 10 min. tra le 7 e le 9:30 del mattino e tra le 17:30 e le 20:30;
- frequenza massima di 20 minuti nell'altra fascia oraria di punta (indicativamente tra le 12:30 e 14:30;

Si richiedono inoltre:

- paline alle fermate con tabelle elettroniche con l'indicazione degli orari e degli arrivi;
- apposite pensiline nelle fermate più isolate;
- tabelle elettroniche e una luce serale (a led) nelle pensiline alimentate con pannelli fotovoltaici.

Via G. Conti e Via Monte Cervialto - proposte

Si chiede di istituire le corsie preferenziali su via G. Conti nei due sensi di marcia, e prevedere che almeno una delle linee che attualmente percorrono la strada in direzione Val Melaina, percorrano l'intera Via G. Conti anche nel senso opposto verso Via Vigne Nuove (le linee attuali deviano su via De Curtis).

Si chiede di ripristinare (al centro della carreggiata) la corsia preferenziale in Via Monte Cervialto nel tratto tra via I. Bonomi e Via di Val Melaina al fine di facilitare l'immissione dei mezzi pubblici in via di Val Melaina.

Si richiede altresì che, contestualmente all'apertura delle corsie preferenziali, venga avviata una fase di sperimentazione e controllo per verificare che le corsie preferenziali non determinino un aumento del traffico privato con conseguente aumento del rumore e dell'inquinamento, e quindi sulla base delle verifiche effettuate procedere all'adozione dei provvedimenti del caso.

Metro B1 Jonio e Conca D'Oro - proposte

Si propone di:

- installare colonnine per la ricarica delle bici elettriche nei parcheggi interni ed esterni alle fermate della metro;
- esporre all'entrata della metro un cartello ufficiale e un simbolo ufficiale per il trasporto di bici a bordo, come fanno le Fs, con indicazione della carrozza;
- di concedere un'area per un servizio di riparazione biciclette in prossimità dei parcheggi delle bici in modo da scoraggiare eventuali ladri incoraggiati da assenza di vigilanza;
- di estendere la rete Wi-Fi anche all'interno di metro e bus;
- di preveder il car-sharing con vetture elettriche, come già fatto in altre zone della città, anche nel nostro municipio e in particolare tra la Metro B1 e i luoghi meno collegati: piazza Lambertenghi ecc.