



---

# IL PIANO URBANO DELLA MOBILITA’ SOSTENIBILE DI POMEZIA

---

## RELAZIONE TECNICA

Pisa, 22 Dicembre 2021

Revisione 0

### *Progettista*

**Dott. Ing. Giovandomenico Caridi**

### *Collaboratori:*

**Dott. Ing. Matteo Del Santo**

**Dott. Ing. Valeria Zappone**



Sede legale e Operativa: Via A. Meucci 1/E -56121 Pisa  
Tel. 050.9914050  
Fax.050.9914064  
Email: [info@crealink.it](mailto:info@crealink.it)

## Sommario

PRESENTAZIONE .....	1
1 QUADRO NORMATIVO.....	2
2 QUADRO CONOSCITIVO .....	3
2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELL'AREA DI PIANO.....	3
2.1.1 Popolazione residente.....	3
2.1.2 Imprese e dinamiche occupazionali .....	4
2.2 LA DOMANDA DI MOBILITÀ.....	6
2.2.1 Spostamenti comune Pomezia.....	6
2.2.2 Spostamenti generati Pomezia.....	7
2.2.3 Spostamenti attratti Pomezia.....	10
2.3 LA RETE STRADALE.....	13
2.4 IL SISTEMA DELLA SOSTA .....	15
2.5 AUTOVETTURE CIRCOLANTI .....	15
2.6 LA RETE CICLABILE.....	16
2.7 IL TRASPORTO PUBBLICO .....	22
2.7.1 Il servizio Ferroviario.....	22
2.7.2 Il trasporto pubblico extraurbano .....	23
2.7.3 Il trasporto pubblico locale attuale .....	24
3 IL PROCESSO PARTECIPATIVO.....	28
4 AZIONI ED INTERVENTI DI PROGETTO .....	32
4.1 MIGLIORAMENTO DEL TPL.....	32
4.2 LO SVILUPPO DELLA RETE CICLABILE.....	34
4.3 MISURE PER AUMENTARE LA SICUREZZA STRADALE .....	45
4.4 SVILUPPO DELLA SOSTA .....	46
4.5 PROGETTO SCUOLA-ACCESSO SICURO .....	47

4.6 SVILUPPO DEGLI ITS PER IL CONTROLLO, IL MONITORAGGIO E L'INFORMATIZZAZIONE.....	47
5 MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DELLE AZIONI PREVISTE DAL PUMS.....	48
INDICE DEGLI ALLEGATI .....	50

## PRESENTAZIONE

Il Piano urbano di mobilità sostenibile PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici territoriali.

Il Decreto Ministeriale del 4 agosto 2017, n.397 "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2017, n 25*" modificato con D.M. n. 396 del 28/08/2019 rappresenta lo strumento di riferimento per la redazione di tale documento.

È necessario precisare che la normativa non impone ai comuni con popolazione inferiore a 100.000 abitanti di dotarsi di tale strumento ma tali linee guida possono essere opportunamente ricalibrate a quelle città come Pomezia con una popolazione inferiore, e prese a riferimento per una programmazione degli interventi sul sistema della mobilità.

L'esigenza per il comune di dotarsi di tale strumento è mirata alla valorizzazione ambientale di questa importante realtà territoriale situata all'interno della città metropolitana di Roma Capitale e che rappresenta un importante punto strategico a causa dell'elevata domanda legata al settore terziario ed industriale.

La relazione è suddivisa in due parti: il quadro conoscitivo e le azioni ed interventi di progetto.

# 1 QUADRO NORMATIVO

Le principali normative di riferimento a livello europeo sono le seguenti:

- “Piano d’azione sulla mobilità urbana (2009) - Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni”  
nel quale la commissione indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile
- “Urban Mobility Package (2013)”  
che rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana. L’allegato “Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS” ribadisce la rilevanza quale strumento di pianificazione e ne indica i principali requisiti.

Inoltre la Commissione Europea ha pubblicato nel gennaio 2014 “Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile” documento che traccia analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del PUMS.

A livello nazionale, con il Decreto n. 4 del 4/08/2017 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.”, vengono pubblicate le Linee Guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Secondo quanto indicato nel decreto, il PUMS si inquadra nello scenario pianificatorio regionale e nazionale e deve essere concepito in un’ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore.

In particolare, il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto al Piano Urbano del Traffico. Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente.

A livello territoriale gli strumenti presi a riferimento sono:

- Piano Generale del Traffico Urbano PGTU
- Piano Regolatore Generale

## **2 QUADRO CONOSCITIVO**

Il quadro conoscitivo ci fornisce lo stato di fatto del territorio, attraverso la conoscenza e l'individuazione delle criticità del sistema attuale ossia punti di forza e debolezza, opportunità e minacce che caratterizzano il Comune di Pomezia. Risulta fondamentale, nell'analisi del quadro conoscitivo, focalizzare l'attenzione sulla gestione della domanda di mobilità e degli attuali modi e forme di trasporto.

Pertanto, gli elementi principali che costituiscono il quadro conoscitivo sono:

- Inquadramento territoriale e socio economico;
- Domanda di mobilità;
- Analisi dell'offerta di reti e servizi di trasporto.

### **2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELL'AREA DI PIANO**

#### **2.1.1 Popolazione residente**

Il comune di Pomezia si trova all'interno della città metropolitana di Roma Capitale; l'area esaminata ha una dimensione di circa 86,57 Km<sup>2</sup> e si estende a sud di Roma. L'economia attuale è fortemente legata all'aumento della crescita delle attività legate al settore terziario ed industriale. Infatti la maggiore risorsa del territorio è legata al settore industriale, sviluppatosi grazie alle politiche legate alla ex Cassa per il Mezzogiorno. Ciò è stato fondamentale dal punto di vista occupazionale. Infatti anche se con popolazione tipica di un comune di medie dimensioni, è interessato da importanti flussi di mobilità.

Per l'analisi della popolazione residente nel comune di Pomezia sono stati presi a riferimento i dati presenti sul sito [demo.istat.it](http://demo.istat.it) che fornisce i residenti per ogni Comune al primo gennaio di ogni anno. È stato analizzato il periodo 2010-2019 da cui emerge un trend in crescita con un aumento del 8,7%. In termini assoluti i residenti sono passati da 56.433 nel 2010 a 61.346 nel 2020.

Ai fini di avere un quadro conoscitivo più dettagliato, in riferimento all'anno 2019, si è analizzata la distribuzione dei residenti sul territorio (Tabella 1). I quartieri con il maggior numero di residenti risultano essere Pomezia Centro e Torvajanica che presentano un valore di residenti superiore ai 10.000 abitanti, mentre le aree meno popolate risultano essere Pratica di Mare, Santa Palomba e Via del Mare.

<b>Zona</b>	<b>Totale</b>	<b>Valori %</b>
16_PINI_MACCHIOZZA	732	1%
CAMPO ASCOLANO	3512	5%
CAMPO JEMINI	2042	3%
CAMPOBELLO	1257	2%
CASTAGNETTA	1467	2%
COLLI DI ENEA	2111	3%
MARTIN PESCATORE	4680	7%
MINERVA_SUGHERETA	1559	2%
MONTE D'ORO	993	2%
MOTOMECCANICA	520	1%
NUOVA LAVINIUM (167)	6047	9%
POMEZIA CENTRO	17077	26%
PRATICA DI MARE	337	1%
ROMA 2	2060	3%
SANTA PALOMBA	326	0%
SANTA PROCULA	2600	4%
TORVAJANICA	12511	19%
TORVAJANICA ALTA	3360	5%
VIA DEL MARE	333	1%
VIA NARO	2166	3%
<b>TOTALE</b>	<b>65690</b>	<b>100%</b>

Tabella 1- Distribuzione della popolazione residente sul territorio (Fonte: Anagrafe comunale)

### 2.1.2 Imprese e dinamiche occupazionali

Il numero di attività presenti nel Comune di Pomezia nel 2011 risultano essere pari a 3987 con un numero complessivo di addetti pari a 26749. Come possiamo vedere dalla Tabella sottostante (Tabella 2) si registra una prevalenza nel settore dell'industria sia in termini di unità locali che in termini di addetti.

<b>ATTIVITA</b>	<b>UNITA'</b>	<b>N.ADETTI</b>
<b>TOTALE</b>	<b>3 987</b>	<b>26749</b>
Agricoltura, silvicoltura e pesca	4	38
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	31	1127
Industrie tessili, dell'abbigliamento, articoli in pelle e simili	12	21
Industria dei prodotti in legno e carta, stampa	78	1003
Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	1	5
Fabbricazione di prodotti chimici	10	680

Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	13	2405
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche e di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	37	254
Metallurgia e fabbricazione di prodotti in metallo esclusi macchinari e attrezzature	57	433
Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica, apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi	12	691
Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche	13	114
Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	21	375
Fabbricazione di mezzi di trasporto	8	104
Altre industrie manifatturiere, riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	62	732
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	19	..
Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	573	147
Costruzioni	990	1783
Commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	147	5026
Trasporto e magazzinaggio	275	1985
Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	19	1599
Attività editoriali, audiovisivi e attività di trasmissione	2	133
Telecomunicazioni	104	4
Informatica ed altri servizi d'informazione	73	1435
Attività finanziarie e assicurative	263	116
Attività immobiliari	295	296
Attività legali, di contabilità, di direzione aziendale, di architettura, di ingegneria, di collaudo e di analisi tecniche	19	1189
Ricerca scientifica e sviluppo	136	494
Altre attività professionali, scientifiche e tecniche	230	261
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	14	2449
Istruzione	216	89
Assistenza sanitaria	11	534
Assistenza sociale residenziale e non	64	44
Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	178	188
<u>Altre attività di servizi</u>	<b>3 987</b>	<b>995</b>

**Tabella 2- Struttura produttiva del Comune di Pomezia-Censimento Istat 2011**



## 2.2 LA DOMANDA DI MOBILITÀ

### 2.2.1 Spostamenti comune Pomezia

Per l'analisi degli spostamenti nel Comune di Pomezia sono stati presi a riferimento i dati del censimento ISTAT 2011.

Gli spostamenti totali risultano essere pari a 54.508, di cui (Fig. 2-1) il 20% (11.166) per spostamenti generati, il 43% (23.705) per spostamenti attratti e il 36% (19.637) per spostamenti interni. L'analisi degli spostamenti (studio+lavoro) in uscita da Pomezia pari a 11.166, mostra come questi siano minori rispetto a quelli in ingresso pari a 23.705. Il mezzo di trasporto utilizzato con più frequenza è l'auto privata che registra valori pari al 76% per gli spostamenti generati e 87% per gli attratti.

Nel Comune di Pomezia l'utilizzo del bus (urbano, extraurbano, aziendale) per gli spostamenti generati si attesta intorno all'11%, mentre per gli attratti all'8%; il treno registra un valore pari al 7% per gli spostamenti generati e del 2% per gli attratti. Per quanto riguarda gli spostamenti interni (19637) il mezzo prevalentemente utilizzato è l'auto privata (68%), mentre il bus è pari al 10%. Gli spostamenti a piedi sono pari al 19%, mentre la mobilità ciclabile si attesta intorno all'1%, ovvero è praticamente assente.

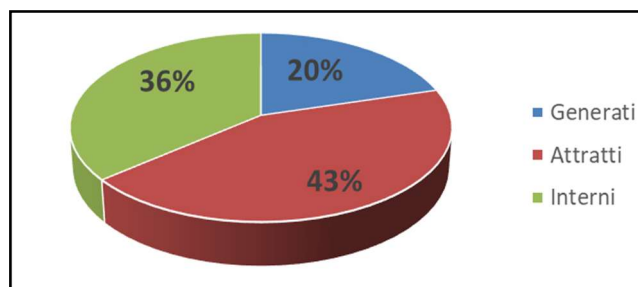


Fig. 2-1 Ripartizione degli spostamenti

### Spostamenti per motivo di studio

Gli spostamenti generati per motivi di studio (Fig. 2-2) pari a 1760, rappresentano il 16% degli spostamenti generati totali. Il mezzo di trasporto utilizzato con più frequenza è l'auto privata con il 47%, mentre l'utilizzo del bus (autobus, bus urbano, bus extraurbano) si attesta intorno al 32%; il treno viene utilizzato per il 16% degli spostamenti. Per gli spostamenti attratti pari a 1714 (7% degli spostamenti totali attratti) l'utilizzo del bus è del 39%, mentre l'auto presenta un valore del 59%. Gli spostamenti interni sono 8216 pari al 42% degli spostamenti totali interni; in questo caso il mezzo prevalentemente utilizzato è l'auto privata (52%) ma si registra comunque una buona percentuale degli spostamenti a piedi (28%) e con il bus (19%), nulla la mobilità ciclabile.

## Spostamenti per motivo di lavoro

Gli spostamenti generati per lavoro (Fig. 2-2) pari a 9.406, rappresentano l'84% degli spostamenti generati totali. Il mezzo di trasporto utilizzato con più frequenza è l'auto con l'82%, mentre il bus (urbano, extraurbano, aziendale) si attesta intorno al 7%; il treno viene utilizzato per il 5% degli spostamenti. Gli spostamenti attratti pari a 21991 (93% degli spostamenti totali) evidenziano un utilizzo del bus pari al 6%, mentre l'auto presenta un valore dell'89%, di poco superiore agli spostamenti generati. Gli spostamenti interni sono 11421 pari al 58% degli spostamenti totali interni; il mezzo prevalentemente utilizzato è l'auto privata (80%), elevati comunque anche gli spostamenti a piedi (19%); l'utilizzo del bus registra un valore che si attesta intorno al 3% mentre l'utilizzo della bici registra valori dell'1%.

SPOSTAMENTI GENERATI POMEZIA													
Mot_spost	Treno	Tram	Bus Urbano	Bus Extraurbano	Scuolabus/ aziendale	Auto privata (conducente)	Auto privata (passeggero)	Moto	Bici	Altro mezzo	A piedi	Metropo.	TOTALE
Studio	284	4	162	372	29	234	594	12	0	1	34	35	1760
Lavoro	508	4	188	428	61	7167	522	248	10	22	97	151	9406
<b>TOTALE</b>	<b>792</b>	<b>8</b>	<b>350</b>	<b>800</b>	<b>90</b>	<b>7401</b>	<b>1115</b>	<b>260</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>131</b>	<b>186</b>	<b>11166</b>
Studio	16%	0%	9%	21%	2%	13%	34%	1%	0%	0%	2%	2%	100%
Lavoro	5%	0%	2%	5%	1%	76%	6%	3%	0%	0%	1%	2%	100%
<b>TOTALE</b>	<b>7%</b>	<b>0%</b>	<b>3%</b>	<b>7%</b>	<b>1%</b>	<b>66%</b>	<b>10%</b>	<b>2%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>100%</b>

SPOSTAMENTI ATTRATTI POMEZIA													
Mot_spost	Treno	Tram	Bus Urbano	Bus Extraurbano	Scuolabus/ aziendale	Auto privata (conducente)	Auto privata (passeggero)	Moto	Bici	Altro mezzo	A piedi	Metropo.	TOTALE
Studio	4,99	10,64	305,94	263,72	105,44	153,57	857,84	7	0	0	2	2,74	1713,88
Lavoro	3,9	558,96	228,31	358,47	670,66	18462,11	1100,39	423,94	19,55	58,91	59,27	47,06	21991,53
<b>TOTALE</b>	<b>8,89</b>	<b>569,6</b>	<b>534,25</b>	<b>622,19</b>	<b>776,1</b>	<b>18615,68</b>	<b>1958,23</b>	<b>430,94</b>	<b>19,55</b>	<b>58,91</b>	<b>61,27</b>	<b>49,8</b>	<b>23705,41</b>
Studio	0%	1%	18%	15%	6%	9%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Lavoro	0%	3%	1%	2%	3%	84%	5%	2%	0%	0%	0%	0%	100%
<b>TOTALE</b>	<b>0%</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>79%</b>	<b>8%</b>	<b>2%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>

SPOSTAMENTI INTERNI POMEZIA													
Mot_spost	Treno	Tram	Bus Urbano	Bus Extraurbano	Scuolabus/ aziendale	Auto privata (conducente)	Auto privata (passeggero)	Moto	Bici	Altro mezzo	A piedi	Metropo.	TOTALE
Studio	14,08	0	526,2	112,31	928,33	4126,65	140,99	51,9	19,25	17,19	2279,12	0	8216,02
Lavoro	47,38	0	241,19	115,08	47,67	730,26	8354	197,83	129,3	21,09	1537,1	0	11420,9
<b>TOTALE</b>	<b>61,46</b>	<b>0</b>	<b>767,39</b>	<b>227,39</b>	<b>976</b>	<b>4856,91</b>	<b>8494,99</b>	<b>249,73</b>	<b>148,6</b>	<b>38,28</b>	<b>3816,22</b>	<b>0</b>	<b>19636,92</b>
Studio	0%	0%	6%	1%	11%	50%	2%	1%	0%	0%	28%	0%	100%
Lavoro	0%	0%	2%	1%	0%	6%	73%	2%	1%	0%	13%	0%	100%
<b>TOTALE</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>4%</b>	<b>1%</b>	<b>5%</b>	<b>25%</b>	<b>43%</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>19%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>

Fig. 2-2 Spostamenti generati, attratti, interni Pomezia - Dati ISTAT 2011

## 2.2.2 Spostamenti generati Pomezia

### Spostamenti per motivi di studio

Prendendo a riferimento le relazioni caratterizzate da un valore superiore a 100 spostamenti, si nota che queste costituiscono l'83% (1453) degli spostamenti generati totali per motivo di studio. La relazione con il maggiore numero di spostamenti è (Fig. 2-3):

- Pomezia-Roma con 1453 spostamenti;

PRINCIPALI RELAZIONI PER STUDIO-GENERATI > 100 SPOSTAMENTI													
COMUN_DEST	Treno	Tram	Bus Urbano	Bus Extraurbano	Scuolabus/ aziendale	Auto privata (conducente)	Auto privata (passeggero)	Moto	Bici	Altro mezzo	A piedi	Metropo.	TOTALE
Roma	271	4	128	272	19	214	464	11	0	0	34	35	1453
	19%	0%	9%	19%	1%	15%	32%	1%	0%	0%	2%	2%	100%

Fig. 2-3 Relazione principale per motivo di studio

Per la relazione con Roma, come possiamo vedere dalla Fig. 2-3, prevale l'utilizzo dell'auto con il 47%, mentre l'utilizzo del bus si attesta intorno al 29%. Una buona percentuale risulta essere anche la componente di spostamenti in treno pari al 19%.



Fig. 2-4 Relazione principale per motivo di studio

### Spostamenti per motivo di lavoro

Come per gli spostamenti per motivi di studio, anche per quelli per motivo di lavoro sono state prese in considerazione le relazioni caratterizzate da un valore superiore a 100 spostamenti. Tali spostamenti rappresentano il 93% (8.756) degli spostamenti per motivo di lavoro. Le relazioni con il maggiore numero di spostamenti sono (Fig. 2-5):

- Pomezia- Albano Laziale 154 spostamenti;
- Pomezia- Ardea 419 spostamenti;
- Pomezia-Fiumicino 346 spostamenti;

- Pomezia- Roma 7280 spostamenti;
- Pomezia- Aprilia 396 spostamenti;
- Pomezia- Latina 161 spostamenti;

PRINCIPALI RELAZIONI PER LAVORO-GENERATI > 100 SPOSTAMENTI													
COMUN_DEST	Treno	Tram	Bus Urbano	Bus Extraurbano	Scuolabus/ aziendale	Auto privata (conducente)	Auto privata (passeggero)	Moto	Bici	Altro mezzo	A piedi	Metropo.	TOTALE
Albano Laziale	0	0	4	19	0	131	0	1	0	0	0	0	154
	0%	0%	3%	12%	0%	85%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
Ardea	0	0	14	10	1	361	28	1	1	2	1	0	419
	0%	0%	3%	2%	0%	86%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Fiumicino	0	0	2	2	23	300	11	7	0	1	0	0	346
	0%	0%	1%	1%	7%	87%	3%	2%	0%	0%	0%	0%	100%
Roma	475	3	157	364	31	5348	413	223	8	11	96	151	7280
	7%	0%	2%	5%	0%	73%	6%	3%	0%	0%	1%	2%	100%
Aprilia	2	0	0	8	0	370	11	3	1	1	0	0	396
	1%	0%	0%	2%	0%	94%	3%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
Latina	6	0	3	3	1	125	15	7	0	1	0	0	161
	4%	0%	2%	2%	1%	78%	9%	4%	0%	1%	0%	0%	100%

Fig. 2-5 Relazioni principali per motivo di lavoro

Per tutte le relazioni come possiamo vedere dalla Fig. 2-5 prevale l'utilizzo dell'auto privata con valori compresi tra l'85% (Pomezia-Albano Laziale) e il 96% (Pomezia- Aprilia), mentre l'utilizzo del bus registra valori compresi tra il 2% Pomezia-Aprilia e il 15% Pomezia-Albano Laziale.



Fig. 2-6 Relazioni principali per motivo di lavoro



## 2.2.3 Spostamenti attratti Pomezia

### Spostamenti per motivo di studio

Prendendo a riferimento le relazioni caratterizzate da un valore superiore a 100 spostamenti, si nota che queste costituiscono l'80% (1.378) degli spostamenti attratti totali per motivo di studio. Le relazioni con il maggior numero di spostamenti sono (Fig. 2-7):

- Ardea-Pomezia 419 spostamenti;
- Aprilia-Pomezia 396 spostamenti;

PRINCIPALI RELAZIONI PER STUDIO-ATTRATTI > 100 SPOSTAMENTI												
COMUN_ORIG	Treno	Tram	Bus Urbano	Bus extraurban	Scuolabus/ aziendale	Auto privata (conducente)	Auto privata (passeggero)	Moto	Bici	Altro mezzo	A piedi	TOTALE
Ardea	1	215	149	91	46	677	6	0	0	1	0	1186
	0%	18%	13%	8%	4%	57%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
Aprilia	3	21	47	7	31	82	1	0	0	0	0	193
	1%	11%	24%	4%	16%	43%	1%	0%	0%	0%	0%	100%

Fig. 2-7 Relazioni principali per motivo di studio

Per tutte le relazioni come possiamo vedere dalla Fig. 2-7 prevale l'utilizzo dell'auto privata con valori pari al 54% (Ardea-Pomezia) e 43% (Aprilia-Pomezia), mentre l'utilizzo del bus registra valori pari al 24% Pomezia-Ardea e il 44% Pomezia-Aprilia

In questo caso, date le numerose relazioni, si è deciso di prendere a riferimento le relazioni



Fig. 2-8 Principali relazioni per motivi di studio

caratterizzate da un valore superiore a 500 spostamenti, in quanto si nota che queste costituiscono

il 77% (16852) degli spostamenti attratti totali per motivo di lavoro. Le relazioni con il maggior numero di spostamenti sono (Fig. 2-9):

- Albano Laziale-Pomezia 1217 spostamenti;
- Anzio-Pomezia 1033 spostamenti;
- Ardea-Pomezia 3006 spostamenti
- Nettuno-Pomezia 910 spostamenti
- Roma-Pomezia 6628 spostamenti
- Velletri-Pomezia 529 spostamenti
- Aprilia-Pomezia 2776 spostamenti
- Latina-Pomezia 751 spostamenti

PRINCIPALI RELAZIONI PER LAVORO-ATTRATTI> 500 SPOSTAMENTI													
COMUN_ORIG	Treno	Tram	Bus		Scuolabus/ aziendale	Auto privata (conducente)	Auto privata (passeggero)	Moto	altro mezzo	Bici	A piedi	Matrop.	TOTALE
			Urbano	Extraurbano									
Albano Laziale	0	2	19	16	24	1070	52	21	1	7	5	0	1217
	0%	0%	2%	1%	2%	88%	4%	2%	0%	1%	0%	0%	100%
Anzio	0	37	18	16	35	838	53	29	7	0	0	0	1033
	0%	4%	2%	2%	3%	81%	5%	3%	1%	0%	0%	0%	100%
Ardea	0	2	41	33	9	2641	201	31	8	7	34	0	3007
	0%	0%	1%	1%	0%	88%	7%	1%	0%	0%	1%	0%	100%
Nettuno	0	19	19	3	67	751	43	9	0	0	0	0	910
	0%	2%	2%	0%	7%	82%	5%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
Roma	4	103	64	108	262	5556	248	218	4	0	15	47	6628
	0%	2%	1%	2%	4%	84%	4%	3%	0%	0%	0%	1%	100%
Velletri	0	9	2	9	10	452	47	0	0	0	0	0	529
	0%	2%	0%	2%	2%	85%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
Aprilia	0	33	22	34	92	2378	177	26	8	5	0	0	2776
	0%	1%	1%	1%	3%	86%	6%	1%	0%	0%	0%	0%	100%
Latina	0	8	8	16	56	625	32	4	3	0	0	0	752
	0%	1%	1%	2%	7%	83%	4%	1%	0%	0%	0%	0%	100%

Fig. 2-9 Principali relazioni per motivi di lavoro

Per tutte le relazioni, come possiamo vedere dalla Fig. 2-9, prevale l'utilizzo dell'auto privata con valori compresi tra 95% (Ardea-Pomezia) e 86% (Anzio-Pomezia), mentre l'utilizzo del bus registra valori compresi tra 11% (Latina-Pomezia) e il 3% (Ardea-Pomezia).



**Fig. 2-10 Principali relazioni per motivi di lavoro**

In generale possiamo affermare che la principale relazione, a prescindere dal motivo, si ha con il comune di Roma. Il collegamento con Roma risulta essere quello più importante e anche quello che ha maggior potenzialità di sviluppo del TPL integrato con il trasporto ferroviario. L'obiettivo dovrebbe essere quello di migliorare il servizio tra i diversi quartieri e la stazione di Santa Palomba con lo scopo di incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico.

Altra relazione importante è il collegamento tra Pomezia e Ardea. Nonostante la forte relazione tra i due comuni, il collegamento attraverso il TPL risulta essere alquanto sottodimensionato; infatti per questa relazione prevale l'utilizzo dell'auto privata anche per motivi di studio dove potenzialmente il TPL ha una maggiore appetibilità.

Per quanto riguarda il mezzo di trasporto più utilizzato, a prescindere dal motivo, esso risulta essere sempre l'auto privata con valori oltre l'80%. Mentre per gli spostamenti in bici, a piedi o qualsiasi mezzo che incentivi la mobilità sostenibile si hanno valori molto bassi che oscillano intorno al 2%.

### 2.3 LA RETE STRADALE

Sulla base delle caratteristiche geometriche e funzionali ed a quanto riportato dal D.M. 5/11/2001 la rete è stata classificata in due categorie: rete principale, che comprende le strade provinciali/statali, rete secondaria costituita da strade comunali e da altre viabilità locali.

Rispetto alle principali strade provinciali il comune di Pomezia è attraversato da 3 viabilità fondamentali: SP Via Laurentina, SS 148 Via Pontina, SP Via Ardeatina; a queste si aggiungono le due strade a margine del territorio comunale che dai colli vanno verso il mare (SP101/a e SP93/b).

#### *Rete principale*

- **Via Laurentina** congiunge Roma a Tor San Lorenzo, frazione di Ardea. Nel tratto di ca 5 Km che attraversa il comune di Pomezia è costituita da una corsia per senso di marcia. La piattaforma presenta corsie regolari (>3 m) ma mancano in gran parte le banchine laterali.
- **Via Pontina** è una strada statale che collega Roma a Terracina. La strada è classificata come una strada extraurbana secondaria, inoltre il limite di velocità è stato abbassato da 110 a 90 km/h nel tratto compreso tra Pomezia e Latina nord perché molte uscite sono state ritenute poco sicure.
- **Via Ardeatina** è una delle antiche strade romane che congiunge Roma con Ardea. Nel tratto di ca. 3 Km che attraversa il comune di Pomezia è costituita da una corsia per senso di marcia. La piattaforma presenta corsie regolari (>3,5 m) e la pavimentazione è in buono stato.

#### *Rete secondaria*

La struttura del Comune è caratterizzata da zone alquanto distinte. E' stata analizzata la rete che collega i vari quartieri con l'obiettivo di valutarne i percorsi ciclo-pedonali esistenti. I risultati dell'indagine hanno confermato una rete pedonale nel centro di Pomezia piuttosto funzionale anche se non rispetta ovunque le normative vigenti. Le maggiori criticità riscontrate si hanno nei centri di Colli di Enea, Sedici Pini, Torvajonica, Torvajonica Alta, Campo Jemini dove è presente una discontinuità dei percorsi pedonali (in alcune zone sono addirittura assenti), anche nei pressi di edifici scolastici dove assumono una rilevanza particolare.



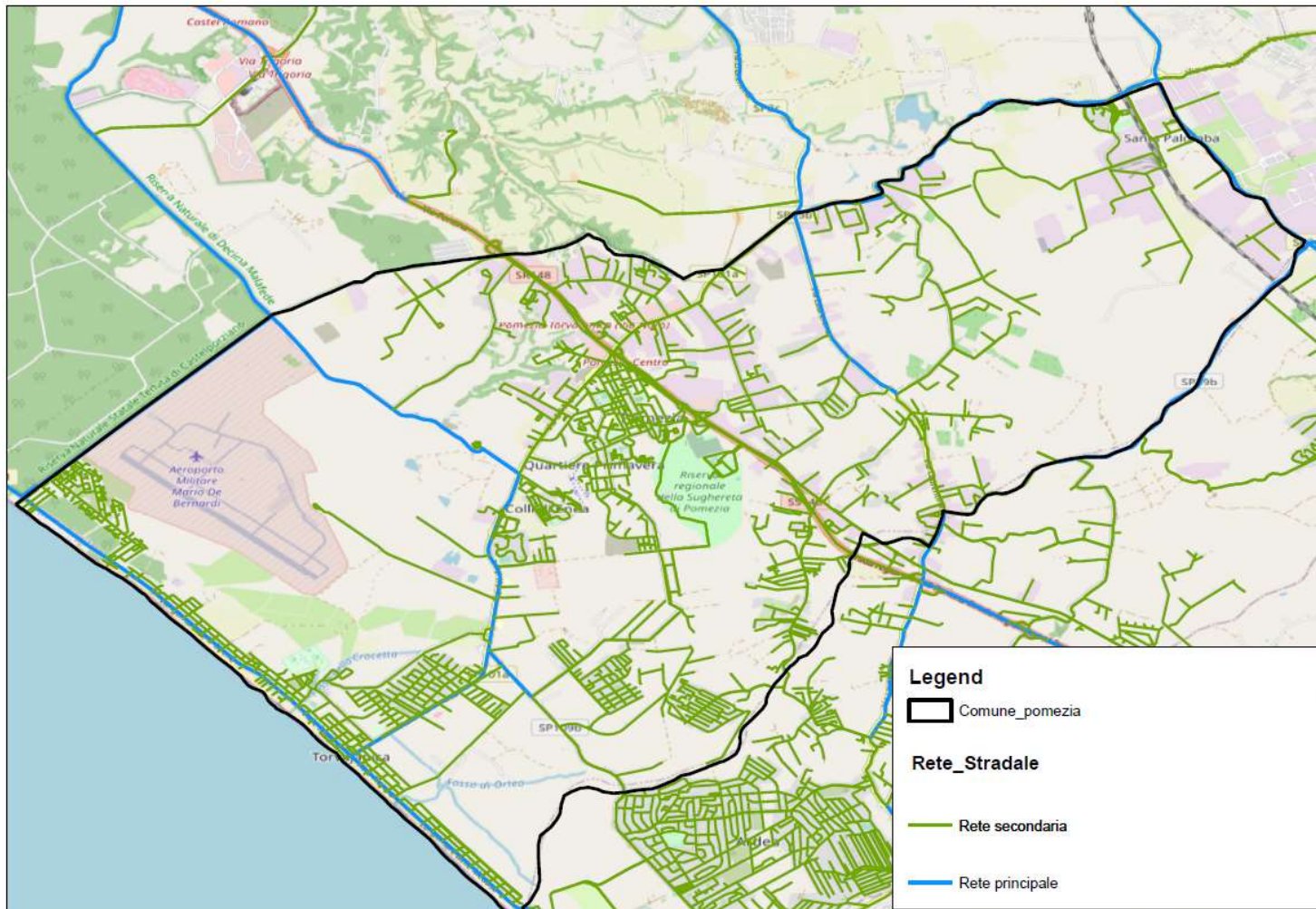


Fig. 2-11 Rete stradale analizzata

## 2.4 IL SISTEMA DELLA SOSTA

Prendendo a riferimento il rilievo effettuato durante la stesura del PGTU il sistema della sosta viene analizzato per zone diverse a seconda della stagione, così come si evince dai rilievi effettuati. Il motivo di questa scelta è dovuta proprio dal fatto che durante il periodo estivo la domanda attratta nella zona di Torvajonica risulta nettamente superiore al resto del comune. Pertanto nel periodo invernale verrà analizzato il sistema della sosta al centro del comune mentre durante la stagione estiva verrà analizzato il sistema della sosta lungomare.

Le aree per la sosta pubblica dei veicoli nell'area di Torvajonica presentano una capacità complessiva di 5370 posti, di questi (4590) l'85% sono liberi e il (780) 15% a pagamento.

Mentre le aree per la sosta pubblica dei veicoli nella area di Pomezia centro presentano una capacità complessiva di 3472 posti, di questi (3191) l'92% sono liberi e (281) l'8% a pagamento.

Il rilievo è stato effettuato in due momenti diversi della giornata la mattina e la sera per entrambe le zone ma in entrambi i casi si nota una quantità di spazio non sfruttato per la sosta.

## 2.5 AUTOVETTURE CIRCOLANTI

Nel Comune di Pomezia circolano complessivamente 55.536 auto (dato ACI 2017) con un trend crescente nel periodo 2012-2017, in disaccordo con il dato regionale che vede una deflessione dal 2012 al 2015 (Fig. 2-12).

L'indice di motorizzazione nel periodo 2012-2017 registra una deflessione (-3,4%), così come l'indice regionale, passando da 904 auto ogni 1000 abitanti a 873 auto ogni 1000 abitanti. Nel 2013 si evidenzia una deflessione netta passando da 904 auto ogni 1000 abitanti a 877 auto ogni 1000 abitanti (Fig. 2-12, Fig. 2-13). Negli anni successivi l'indice di motorizzazione è caratterizzato da una lenta deflessione.

<b>AUTOVETTURE CIRCOLANTI</b>						
<b>ANNO</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
POMEZIA	52.069	53.668	53.912	54.497	55.100	55.536
Regione Lazio	4.987.978	4.907.312	4.859.950	4.845.855	4.869.248	4.890.120

Fig. 2-12 Autovetture circolanti - Fonte ACI

<b>(AUTOVETTURE/POPOLAZIONE)*1000</b>						
<b>ANNO</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
POMEZIA	904	877	864	865	871	873
Regione Lazio	907	883	828	822	827	829

Fig. 2-13 Indice di motorizzazione (auto ogni 1000 abitanti) - Fonte ACI

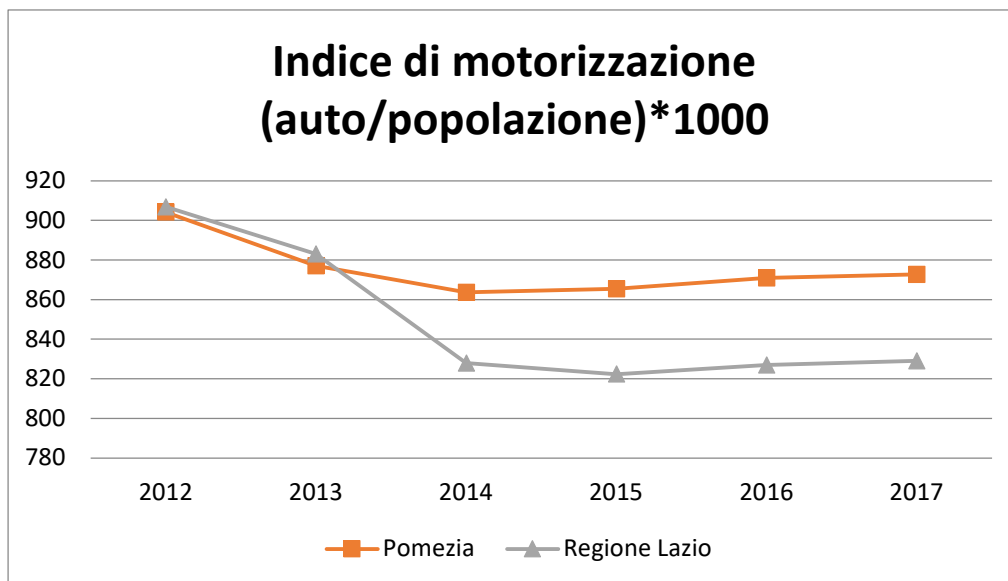


Fig. 2-14 Confronto indice di motorizzazione (auto ogni 1000 abitanti) Pomezia e Regione Lazio

## 2.6 LA RETE CICLABILE

L'importanza della componente mobilità pedonale è evidenziata dalle direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico che, nell'elencazione delle componenti del traffico, pone la "circolazione dei pedoni" al primo posto della scala gerarchica. Relativamente alla rete ciclabile esistente, l'attuale configurazione della città di Pomezia non contempla ancora una rete ciclabile organica; tuttavia Amministrazione mostra particolare interesse e attenzione nei riguardi di questo tema finanziando specifici progetti.

La rete ciclabile esistente ha una lunghezza complessiva di circa 6.9 Km (TAV 3 "Ciclabile esistente")

### *Analisi per tratta*

#### Via Carlo A. Dalla Chiesa

Il tratto è di tipo bidirezionale su lato sinistro ed ha una lunghezza di circa 700 m, si sviluppa interamente in sede rialzata in affiancamento al percorso pedonale. Il percorso ciclopedonale è evidenziato da una segnaletica verticale e da variazione cromatica della pavimentazione.



**Fig. 2-15 Particolare Via Carlo Alberto Dalla Chiesa**

### Zona Roma II

Il tratto ha una lunghezza di circa 1634 m, si sviluppa interamente in sede riservata all'interno del parco. Il percorso ciclopedonale è evidenziato da una segnaletica verticale e da una pavimentazione realizzata con betonelle. La ciclabile permette di collegare attraverso un cavalcavia il Giardino Comunale di Roma II con la zona residenziale.





**Fig. 2-16 Particolare ingresso parco Roma II**

### Via Catullo

Il tratto è di tipo bidirezionale con una larghezza di 2.5 m e costeggia interamente il parco per una lunghezza di ca. 250 m. Il percorso è separato dal percorso pedonale ed è evidenziato da segnaletica verticale.



**Fig. 2-17 Particolare Via Catullo**

### Via Fratelli Bandiera

Il tratto inizia partendo dall'intersezione tra Via Fratelli Bandiera e Via del Mare e si sviluppa interamente sul marciapiede in affiancamento al percorso pedonale per ca. 960 m.

Per i primi 436 m il percorso si sviluppa sul lato sinistro ed è di tipo monodirezionale fino all'intersezione a rotatoria. In questo punto il percorso si dirama in due tracciati alternativi: uno prosegue su Via Fratelli Bandiera sul lato destro e l'altro all'interno del parco dove si percorre un sentiero realizzato con pavimentazione colorata e immersa nel verde.

La parte del percorso che prosegue su Via Fratelli Bandiera è di tipo bidirezionale ed è evidenziata da segnaletica verticale e orizzontale. È presente un parapetto di separazione tra la corrente veicolare e quella ciclopedonale che favorisce la protezione dei ciclisti in caso di caduta.



**Fig. 2-18 Particolare Via Fratelli Bandiera Tratto 1**



**Fig. 2-19 Particolare Via Fratelli Bandiera Tratto 2**



### Via Varrone

La pista si sviluppa in sede propria fisicamente separata da un cordolo costituito da elementi prefabbricati per tutta la sua lunghezza pari a 1010 m. Il tracciato è bidirezionale e ha una larghezza di ca 2,5 m.



**Fig. 2-20 Particolare Via Varrone**

### Via Alcide De Gasperi – Via Palmiro Togliatti

Il tratto di ca 550 m è di tipo bidirezionale e si sviluppa interamente su marciapiede in affiancamento a quello pedonale ma separato da esso attraverso una siepe. Il percorso è evidenziato da segnaletica orizzontale e verticale.



**Fig. 2-21 Particolare Via Alcide De Gasperi**



## 2.7 IL TRASPORTO PUBBLICO

### 2.7.1 Il servizio Ferroviario

La stazione di riferimento per tutto il comune di Pomezia è Santa Palomba. Essa dista circa 14 km dal centro di Pomezia. La stazione ferroviaria ha un collegamento di autobus andata e ritorno Stazione Santa Palomba-Pomezia Centro con alcune varianti sbarrate e deviate.

Il collegamento ferroviario più importante è quello con Roma. Dalla stazione ferroviaria di Roma Termini è possibile prendere i treni della linea Fr8 in direzione Nettuno con fermata alla stazione di Santa Palomba o in direzione Latina-Napoli della linea Fr7 con fermata alla stazione di Santa Palomba.

Linee	CORSE	
	Feriale	Festivo
Roma Termini-Santa Palomba	35	15
Santa Palomba- Roma	36	17

Tabella 3 Numero di Treni nel giorno tipo

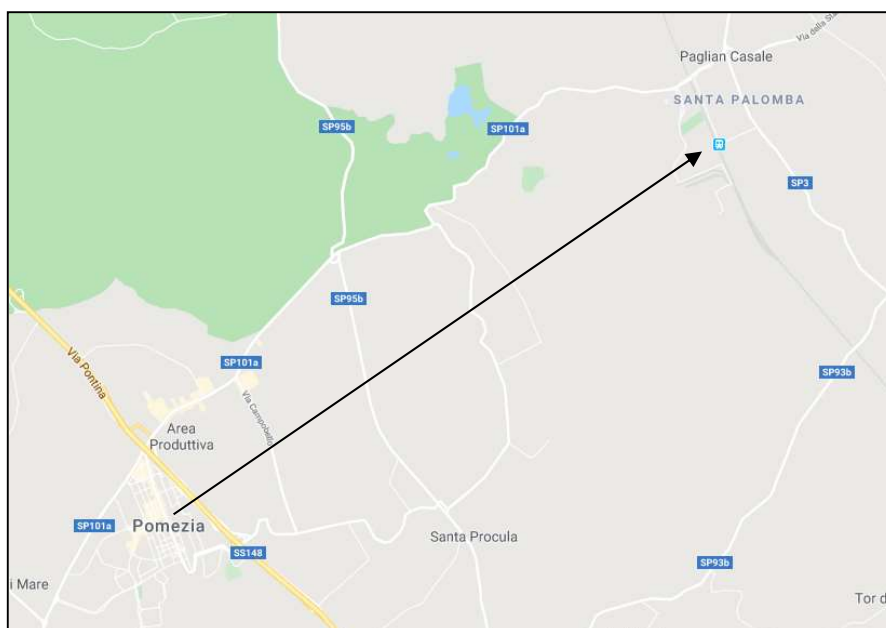


Fig. 2-22 Pomezia Centro-Stazione

Nei giorni festivi abbiamo una riduzione di 20 corse/giorno. Nei giorni feriali la distribuzione oraria del servizio **Roma Termini- Santa Palomba** è articolato con 15 corse nella fascia oraria

5:00-13:00, 10 corse nella fascia oraria 13:00-18:00 e 10 corse nella fascia oraria serale 18:00-24:00.

Nei giorni festivi la distribuzione oraria del servizio **Roma Termini-Santa Palomba** è articolata con 6 corse nella fascia oraria 5:00-13:00, 3 corse nella fascia oraria 13:00-18:00 e 6 corse nella fascia oraria serale 18:00-24:00.

Per il collegamento Stazione **Santa Palomba – Roma Termini** si hanno 36 corse/giorno così ripartite: 19 corse/giorno nella fascia oraria 5:00-13:00, 8 corse/giorno nella fascia oraria 13:00-18:00 e 9 corse/giorno nella fascia oraria 18:00-24:00. Nei giorni festivi invece si ha una riduzione di 17 corse/giorno. Le corse sono così articolate: 7 corse/giorno nella fascia oraria 5:00-13:00, 4 corse nella fascia 13:00-18:00 e 6 corse nella fascia oraria 18:00-24:00.

### **2.7.2 Il trasporto pubblico extraurbano**

Il trasporto pubblico urbano e interurbano nella regione Lazio è esercito dalla società COTRAL SpA.

La COTRAL collega il capolinea della Metro B di Roma Laurentina con Latina. Un altro servizio è quello che collega il litorale (Torvajonica) con la zona dei Castelli Romani. Altri servizi collegano Roma Laurentina con i centri abitati minori del Comune di Pomezia come Monte d'Oro, Pratica di Mare e Campo Ascolano. La COTRAL nel comune di Pomezia percorre i tre itinerari fondamentali che collegano il comune da Nord a Sud proseguendo verso i comuni limitrofi:

Linea COTRAL Litoranea

Linea COTRAL Pontina Vecchia

Linea COTRAL Laurentina

### 2.7.3 Il trasporto pubblico locale attuale

Il comune di Pomezia è servito dalle autolinee gestite dalla società *Autolinee Troiani*.

Il servizio urbano offerto è rappresentato da 18 linee bidirezionali che annualmente trasportano circa 533.536 passeggeri (Fonte: Autolinee Troiani).

Le linee individuate sviluppano una lunghezza complessiva di circa 660 Km, con una lunghezza media di circa 20 km.

Negli ultimi tre anni (2016-2018) i passeggeri trasportati sono stati complessivamente 1.668.364. Il grafico sottostante (Fig. 2-23) rappresenta l'andamento nel triennio 2016-2018; nel 2017 si assiste a un leggero aumento dei passeggeri trasportati mentre nel 2018 si ha una deflessione pari a (-7%) in disaccordo con l'andamento della popolazione che vede una crescita costante.

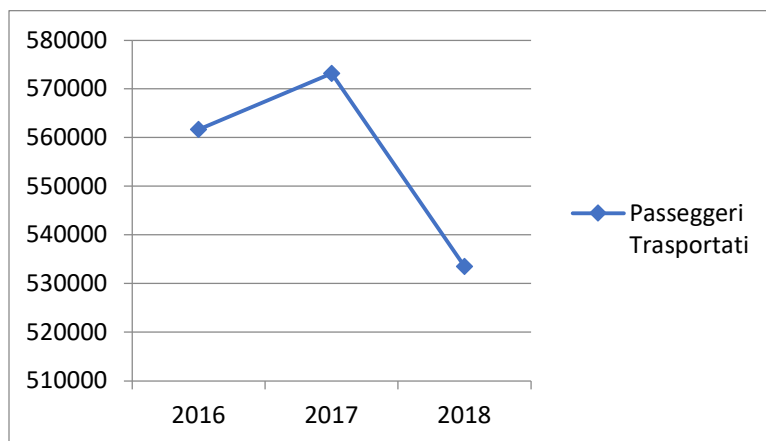


Fig. 2-23 Andamento dei passeggeri nel triennio 2016-2018

#### Descrizione delle singole linee

Le linee sono divise nel periodo estivo e invernale. Pertanto verranno descritte separatamente.

#### Linee del periodo invernale.

Di seguito per ogni linea sono sinteticamente descritte le principali caratteristiche:

<b>LINEE</b>	<b>Partenza</b>	<b>Arrivo</b>	<b>Lunghezza (Km)</b>
<b>Linea 1</b>	Via Don Luigi Sturzo	Stazione Santa Palomba	28,07
<b>Linea 1 Dev-1</b>	Via Don Luigi Sturzo	Stazione Santa Palomba	34,08
<b>Linea 1/ Barrata</b>	Via Don Luigi Sturzo	Stazione Santa Palomba	32,99
<b>Linea 2 DEV. SABATO</b>	Via Don Luigi Sturzo	Via Po' (Campo Ascolano)	41,65
<b>Linea 2</b>	Via Don Luigi Sturzo	Via Po' (Campo Ascolano)	40,95
<b>Linea 41</b>	Via Don Luigi Sturzo	Stazione Santa Palomba	43,34
<b>Linea 41 Dev</b>	Via Don Luigi Sturzo	Via Don Luigi Sturzo	26,33
<b>Linea 42</b>	Via Don Luigi Sturzo	Piazza Italia	38,89
<b>Linea 42/</b>	Via Don Luigi Sturzo	Santa Procula	35,17
<b>Linea 52</b>	Via Don Luigi Sturzo	Via Po' (Campo Ascolano)	33,81
<b>Linea 3</b>	Via Don Luigi Sturzo	Circolare Centro	21,43
<b>Linea 3 sab.</b>	Via Don Luigi Sturzo	Circolare Centro	16,99
<b>Linea 261</b>	Via Don Luigi Sturzo	Ostia Stazione C. Colombo	62,81

**Tabella 4 Descrizione delle linee**

Linea 1; 1 Dev; 1/-Via Don Luigi Sturzo-Stazione Santa Palomba.

Le linee effettuano il servizio tra Via Don Luigi Sturzo e la stazione di Santa Palomba, con l'obiettivo di collegare il centro di Pomezia con la stazione.

La Linea 1 è affiancata dalla Linea 1 Dev, Il collegamento è esercitato sull'instradamento più breve tra il centro urbano e la stazione per la Linea 1 e 1 Dev, con l'eccezione di una piccola deviazione nel centro di Pomezia da parte della linea 1-Dev. La linea 1 effettua 12 corse nel giorno feriale e 5 nel giorno prefestivo mentre la linea 1 Dev. presenta 2 corse nel giorno feriale solo in direzione di andata. Lungo tutto l'itinerario vengono fatte 26 fermate per entrambe le linee.

La Linea 1/ devia per la zona industriale per consentire agli addetti in arrivo col treno di raggiungere il luogo di lavoro, lungo tutto l'itinerario vengono fatte 34 fermate.

Linea 41 Via Don Luigi Sturzo-Santa Procula-Stazione Santa Palomba

La linea effettua il servizio tra Via Don Luigi Sturzo e la Stazione di Santa Palomba in modo da collegare il nucleo abitato di Santa Procula con il centro urbano di Pomezia e la stazione di Santa Palomba.

Questa linea effettua una corsa al giorno nei giorni feriali nella fascia oraria 18-19 e una corsa nei giorni festivi nella fascia oraria 12-13.

Linea 41 Dev. Via Don Luigi Sturzo-Santa Procula

La linea effettua il servizio tra Via Don Luigi Sturzo il nucleo abitato di Santa Procula con l'obiettivo di collegare il nucleo abitativo citato con il centro urbano di Pomezia.

Questa linea effettua una corsa al giorno nei giorni feriali nella fascia oraria 10-12.

Linea 3. Via Don Luigi Sturzo-Circolare centro

La linea ha come obiettivo quello di collegare il centro urbano di Pomezia e gli insediamenti abitativi di Nuova Lavinium, Via Motomeccanica e Via Naro.

Questa linea effettua due corse al giorno nei giorni feriali nella fascia oraria 8-10 e due corse nei giorni prefestivi nella stessa fascia oraria. Nei giorni prefestivi non viene effettuato il transito per Piazza San Benedetto da Norcia e Collefiorito.

Linea 2. Via Don Luigi Sturzo-Torvaianica Alta-Via Po (Campo Ascolano)

La linea effettua servizio tra Via Don Luigi Sturzo e Via Po' con l'obiettivo di collegare i due diversi nuclei abitati al centro urbano di Pomezia e in coincidenza con la Linea 1, alla stazione di Santa Palomba.

Questa linea effettua 8 corse al giorno nei giorni feriali e 8 corse nei giorni prefestivi.

Linea 42. Via Don Luigi Sturzo-Vicerè-Via Castagnetta-Piazza Italia.

La linea effettua servizio tra Via Don Luigi Sturzo e Piazza Italia, collegando i diversi nuclei urbani di Torvajonica Alta, Campo Jemini, e Castagnetta con il centro di Pomezia. La linea transita per le scuole secondarie e superiori.

La linea effettua 8 corse/giorno nei giorni feriali e 7 corse/giorno nei giorni prefestivi.

Linea 42/. Via Don Luigi Sturzo-Campo Jemini-.Santa Procula

La linea effettua servizio tra Via Don Luigi Sturzo e Santa Procula, collegando i diversi nuclei urbani di Campobello, Santa Procula, Castagnetta e Campo Jemini con il centro di Pomezia. La linea transita per le scuole secondarie e superiori.

.Sulla linea viene effettuata 1 corse/giorno nei giorni feriali e 1 corse/giorno nei giorni prefestivi.

Linea 52. Via Don Luigi Sturzo-Via Naro-Via Monte D'oro-Via Po'(campo ascolano)

La linea effettua servizio tra Via Don Luigi Sturzo e Campo Ascolano, collegando i diversi nuclei urbani di Minerva Sughereta, Torvajonica Alta, Martin Pescatore, Torvaianica, Via del Monte D'Oro e Via Naro, Campobello con il centro di Pomezia.

Sulla linea vengono effettuate 2 corse/giorno nei giorni feriali. Non effettua servizio nei giorni prefestivi e festivi.

Linea 261. Via Don Luigi Sturzo-Ostia Stazione C.Colombo

La linea effettua servizio tra Via Don Luigi Sturzo e Ostia Stazione C.Colombo, collegando il centro di Pomezia e i nuclei abitativi di Colli Enea, Sedici Pini e Torvajonica Alta con il litorale fino alla stazione di Ostia.

Sulla linea vengono effettuate 2 corse/giorno nei giorni feriali. Non effettua servizio nei giorni prefestivi e festivi.

**Linee del periodo estivo**

Nel periodo estivo non vengono effettuate le corse dalla linea 261 e della linea 52. Per le altre linee la frequenza resta la stessa del periodo invernale e coincidono anche gli orari.

La differenza sostanziale con le corse invernali è dovuta al fatto che durante il periodo estivo viene aggiunta una linea che effettua servizio tra la Stazione di Santa Palomba a Campo Ascolano nei giorni festivi. Questa linea ha l'obiettivo di collegare la stazione con il mare in dopo da favorire lo sviluppo turistico del litorale.

Di seguito sono sinteticamente descritte le principali caratteristiche:

<b>LINEE</b>	<b>Partenza</b>	<b>Arrivo</b>	<b>Lunghezza (Km)</b>
<b>Linea 12</b>	Santa Palomba	Via Po' (Campo Ascolano)	68,52

### 3 IL PROCESSO PARTECIPATIVO

Il PUMS pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità seguendo un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin nel corso della sua definizione. Per rendere il PUMS più concreto e vicino alle esigenze della città, è stata realizzata una serie di incontri e realizzato alcuni strumenti che hanno consentito di leggere i bisogni e mappare l'offerta di mobilità sostenibile a Pomezia, mettendo a sistema le infrastrutture ed i progetti della pubblica amministrazione con i progetti e le proposte avanzate dalla cittadinanza.

Per capire le abitudini di spostamento della popolazione è stato creato e diffuso un questionario online che aveva come obiettivo:

1. Individuare le zone di interesse e gli ostacoli alla mobilità sostenibile
2. Fare emergere progetti o iniziative informali nella direzione della mobilità sostenibile

Al questionario ha partecipato lo 0,72% della popolazione, considerando solo la popolazione maggiorenne, di cui il 51% donne e il 49% uomini.

Dal questionario è emerso che la maggior parte degli spostamenti, pari al 23,4%, hanno origine da Pomezia Centro, il 12,5% da Colli di Enea e il 6,5% da 16 Pini-Macchiozza ed il mezzo di trasporto utilizzato è l'auto privata. Un dato irrisorio risulta per Torvajonica nonostante la popolazione del quartiere sia pari a 12.511 abitanti.

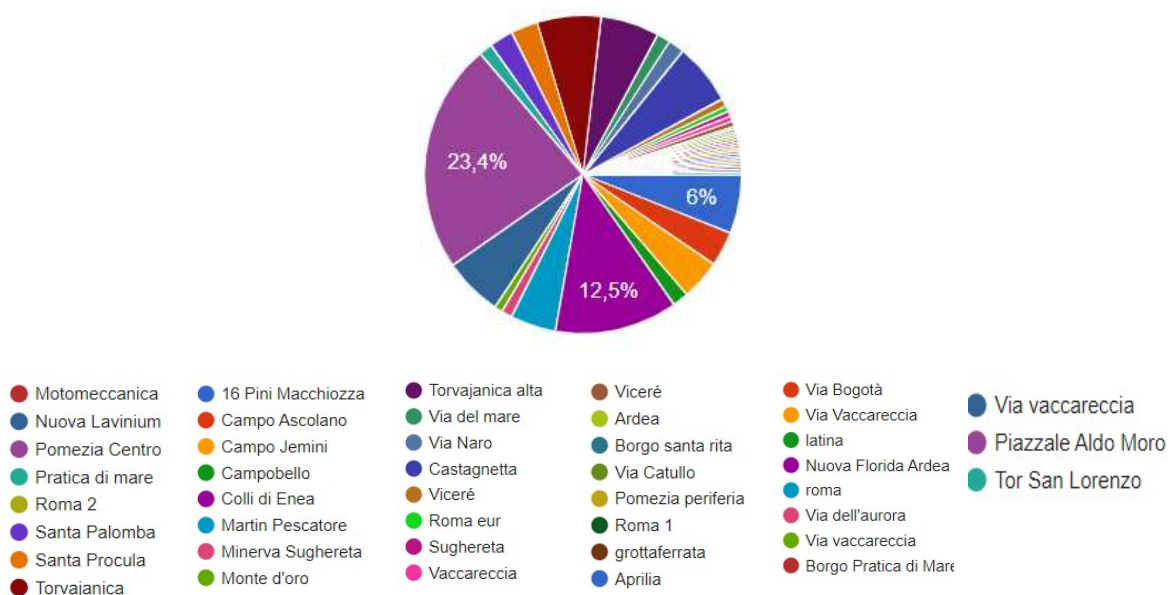


Fig. 3-1 Origine dello spostamento

Il grafico sottostante (Fig. 3-2) mostra che il mezzo utilizzato con maggiore frequenza per gli spostamenti è l'auto privata; infatti sugli spostamenti totali ben 326 avvengono con l'auto privata, ma emerge anche una buona componente a piedi pari a 39 spostamenti. Il dato in controtendenza per la mobilità sostenibile ma in linea con i dati ottenuti dall'indagine eseguita dall'Istat nel 2011 è rappresentato proprio dall'utilizzo del treno. Dall'indagine eseguita dall'Istat emerge che la relazione principale per gli spostamenti generati dal comune di Pomezia si ha verso Roma: oggi come 10 anni fa le abitudini di spostamento non sono mutate e l'auto privata risulta essere sempre il mezzo di trasporto più utilizzato.

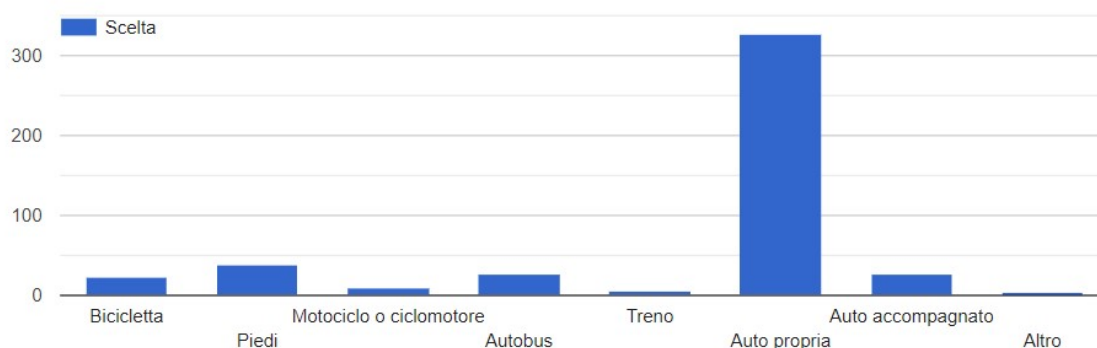


Fig. 3-2 Mezzo utilizzato per lo spostamento

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile sono stati toccati 3 temi, l'uso della bicicletta, il trasporto pubblico, eventuali zone a traffico limitato.

Allo stato attuale l'utilizzo della bici è riservato esclusivamente allo sport e al tempo libero (Fig. 3-3).

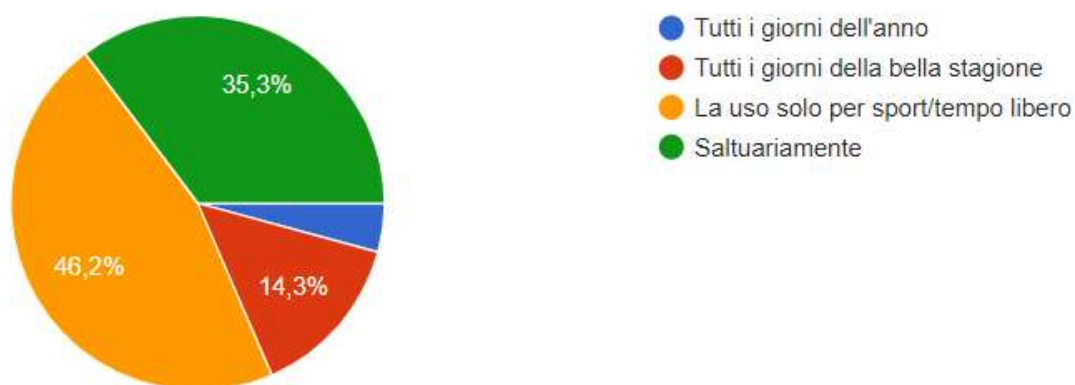
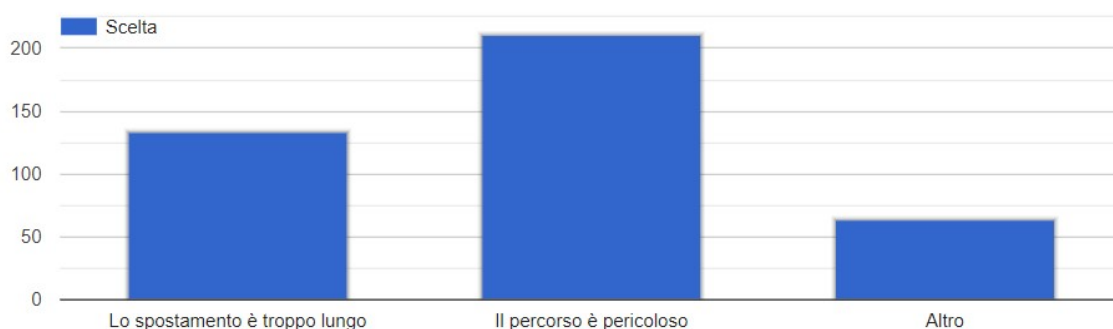


Fig. 3-3 Frequenza di utilizzo della bicicletta



Ciò che scoraggia *in primis* l'uso della bici per spostamenti quotidiani, come andare al lavoro, recarsi a scuola ecc. è la scarsa presenza e l'inadeguatezza di itinerari ciclabili. Allo stato attuale i ciclisti dovrebbero viaggiare in promiscuo coi i veicoli e questo mette a repentaglio la loro sicurezza. Infatti il grafico sottostante ci mostra che ben 211 spostamenti non avvengono in bici in quanto il percorso è pericoloso. La pericolosità del percorso è data da: presenza elevata di traffico, manto di usura della pavimentazione disconnesso, mancanza di rete ciclabile protetta, mancanza di spazi dove lasciare le bici.



Altra problematica emersa dal questionario è l'utilizzo del trasporto pubblico. Lo scarso utilizzo del trasporto pubblico è dovuto ad una bassa frequenza, a velocità commerciali troppo basse e a percorsi troppo lunghi.

Il questionario ci mostra però buoni margini di miglioramento a seguito anche di un solo intervento.

Un'ottimizzazione del trasporto pubblico, intesa sia come modifica di frequenze, coordinamento bus-treno, incentivi su tratte per bus-treno, adeguamento delle fermate ecc, potrebbe portare ad un aumento di circa il 60 % dei passeggeri trasportati. (Fig. 3-4).

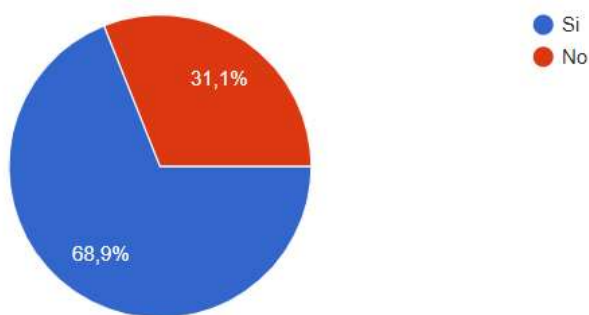


Fig. 3-4 Possibilità futura di utilizzo del TPL

Il tema delle zone ZTL o a traffico limitato non dà molti margini di intervento. La popolazione è completamente divisa in due: il 42 % non è favorevole alle zone ZTL perché ritengono che questo intervento non è necessario all'interno del proprio Comune, mentre il 58% è favorevole e segnala alcune zone di intervento come Pomezia Centro oppure Torvajonica.

A causa dei pareri contrastanti si ritiene che questa scelta debba essere presa dall'Amministrazione a seguito di un'analisi più accurata dei flussi di traffico.

Infine è stato trattato il tema del PEDIBUS e quindi una sezione dedicata alle famiglie. Il PEDIBUS è una forma di trasporto scolastico per gli alunni delle elementari e medie inferiori che vengono accompagnati a piedi a scuola da adulti con le stesse modalità (percorsi, fermate) dello scuolabus. In pratica, i bambini, anziché prendere l'autobus o lo scuolabus, alla fermata si aggregano ad una comitiva guidata da alcuni addetti giungendo fino a scuola e compiendo il percorso inverso ritornando a casa. Il questionario mostra buoni margini di intervento infatti ben il 68,9 % sarebbe disposto a utilizzare questo tipo di mobilità sostenibile.



**Fig. 3-5 Utilizzo del PEDIBUS**

Come già citato precedentemente il questionario è stato sviluppato in modo da lasciare uno spazio alle osservazioni. In allegato sono stati riportati tutti i progetti e le iniziative informali che vanno nella direzione della mobilità sostenibile e che sono emersi dal questionario.

## 4 AZIONI ED INTERVENTI DI PROGETTO

Gli interventi di progetto descritti successivamente sono stati individuati sulla base dei risultati dell'analisi territoriale svolta, relativamente alle diverse componenti del sistema della mobilità urbana, ma soprattutto in base alle esigenze dei cittadini con il supporto dei tecnici progettisti.

Per rispondere coerentemente a questi obiettivi le soluzioni strutturali individuate intendono soprattutto ad incentivare la mobilità "dolce" attraverso lo sviluppo di una rete ciclabile connessa con tutti i principali poli di attrazione/generazione della domanda e la stessa rete pedonale, attraverso la realizzazione di interventi di *traffic calming* e zone 30 che rendano più sicura e agevole questa modalità di spostamenti delle persone.

A sostegno di questa scelta primaria si è cercato altresì di rafforzare e migliorare l'offerta di sosta per rendere possibile una regolamentazione dell'accessibilità (zona a traffico limitato, zona pedonale, ecc.) più efficace per decongestionare le zone urbane più attrattive della domanda, che possono essere invece agevolmente raggiungibili dal parcheggio più vicino con un rapido percorso a piedi.

### 4.1 MIGLIORAMENTO DEL TPL

Riguardo al miglioramento del TPL, si possono individuare alcune azioni prioritarie comprendenti interventi che modificano l'assetto organizzativo del sistema di trasporto urbano del comune di Pomezia. Tra queste:

- miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico locale (TPL);
- promozione all'uso di veicoli in condivisione e a basse emissioni.

Le azioni e gli interventi di progetto che risultano prioritari sono pertanto i seguenti:

- introdurre delle linee con frequenze adeguate per collegare nei giorni festivi il centro di Pomezia con la Stazione FS di Santa Palomba e il litorale;
- potenziare la linea 261 per litorale ed Ostia al fine di agevolare il trasporto scolastico e di rafforzare il collegamento con Ostia che costituisce un hub di interscambio per raggiungere Roma in maniera alternativa alla S.S. Pontina;
- estendere alcune linee che raggiungono la Stazione FS di Santa Palomba fino ai quartieri posti oltre la ferrovia, sia in andata che ritorno;
- aumentare la frequenza delle linee che collegano Pomezia Centro con la Stazione di Santa Palomba e con il litorale anche nelle ore di morbida;

- introdurre una nuova linea A/R da Pomezia centro per la Stazione FS di Santa Palomba che, dalla Laurentina, percorra l'itinerario di via di Valle Caia, alternativo a quello attuale di via della Solfatara; ciò al fine di evitare il traffico congestionato di via della Solfatara e per servire i poli industriali posti a sud-est della stazione; inoltre questo itinerario può collegarsi, mediante hub di interscambio, con le linee provenienti o dirette ad Ardea rafforzando così i collegamenti tra i due comuni;
- aumentare la frequenza delle linee da/per i poli residenziali di via di Campobello, della Maggiona e Monachelle ed i poli scolastici negli orari di entrata ed uscita scolastica;
- rafforzare l'offerta estiva delle linee da/per il litorale.

A queste considerazioni di sintesi, va aggiunta la necessità di rivedere il sistema delle fermate, sia come esatta posizione, sia come caratteristiche di standard minimi di qualità e sicurezza. Le azioni e gli interventi di progetto che risultano prioritari sono pertanto i seguenti:

- revisionare le caratteristiche delle fermate assicurando, per ciascuna di esse, almeno una segnaletica verticale standardizzata e riconoscibile, idonea segnaletica orizzontale ed una tabella orario con l'indicazione delle linee di transito; inoltre sarebbe opportuno avere sempre un tratto di marciapiede fino all'attraversamento pedonale più vicino;
- revisionare il sistema delle fermate riguardo alla loro posizione rispetto ad incroci, rotatorie, accessi laterali, in modo da non costituire pericolo per la circolazione stradale e pedonale e nel rispetto del codice della strada e della normativa stradale vigente, tutto ciò al fine di aumentare la sicurezza;
- migliorare la qualità del servizio offerto dal capolinea di via Don Luigi Sturzo, in particolare mediante il miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale, delle sedute (completamente assenti quelle al coperto), dell'informazione agli utenti (anche in tempo reale) e dotandolo di biglietteria automatica.

Pertanto la rete attuale di trasporto pubblico dovrà essere incrementata con 2 nuove linee a percorsi e orari fissi (A e 1M), che andranno a servire una parte del territorio attualmente scoperta dal servizio di TPL; inoltre verranno apportate delle variazioni di frequenza ad alcune linee attuali. Al fine di migliorare la qualità del servizio sarà introdotta un'ulteriore linea che serva il Comune

nei giorni festivi nell'ambito della direttrice già consolidata Stazione FS di Santa Palomba-Pomezia Centro-Litorale-Ostia.

*Nuova rete:*

- **Nuova linea A**→ricalca il percorso dell'attuale Linea 1/ in Pomezia Centro ma, dopo aver superato il quartiere della Maggiona, devia su Via Valle Caia invece di percorrere Via Laurentina, per raggiungere la stazione di Santa Palomba e viceversa
- **Nuova linea 1M**→ricalca il percorso dell'attuale Linea 1/ deviando però su Via delle Monachelle, superato il quartiere della Maggiona, invece di percorrere Via Laurentina, per raggiungere la stazione di Santa Palomba e viceversa
- **Linea 1/**→ cambiamento di percorso nel solo tratto di Santa Palomba e variazione di frequenza
- **Linea 261**→sono state aumentate le frequenze invernali ed estive al fine di migliorare i collegamenti con Ostia; in taluni casi assorbe la linea 2 che ha lo stesso percorso fino a Campo Ascolano
- **Linea 12**→collega attualmente la Stazione FS di Santa Palomba con Campo Ascolano e viceversa, solo nei giorni festivi del periodo estivo. Si prevede un prolungamento di alcune corse fino ad Ostia (12 dev) nei giorni festivi estivi e l'introduzione della linea 12 anche nei giorni festivi invernali

Per gli aspetti tecnici si rimanda al documento "Ottimizzazione delle linee di percorrenza del TPL nel Comune di Pomezia" di Crealink srl - Committente AREMOL

#### **4.2 LO SVILUPPO DELLA RETE CICLABILE**

La rete ciclabile di progetto andrà a garantire una connessione tra tutte le principali polarità urbane con l'obiettivo di creare un unico circuito con la rete esistente. La rete delle piste ciclabili di Piano integra le piste ciclabili esistenti e si estende per 45 Km circa; pertanto la rete complessiva, considerando anche quella già in progetto cioè quella per cui il Comune ha già ricevuto finanziamenti per la realizzazione, avrà una lunghezza complessiva pari a circa 61 Km.

Nello specifico per la rete ciclabile di progetto-PUMS si è pensato di realizzarla, ove possibile, su corsia riservata con una larghezza che, secondo il D.M. n. 557/1999, può oscillare tra 2.5 e 4 metri. Inoltre tale rete potrà essere utilizzata anche per la circolazione dei monopattini.

Sono state pensate due soluzioni diverse a seconda dell'area. In zona urbana si è pensato di adottare una soluzione alla stessa quota del marciapiede in modo da assicurare un idoneo grado di protezione agli utenti. In ambito extraurbano si è pensato ad una soluzione che possa separare gli utenti deboli dal traffico dei veicoli a motore ed è stata individuata una soluzione che prevede l'inserimento di uno spartitraffico fisicamente invalicabile. Questa soluzione non è realizzabile in

tutti i punti del tracciato in quanto prevede un eccessivo decremento delle larghezze delle corsie di marcia. Ove non è possibile separare l'utenza debole dal traffico veicolare per mancanza di spazi il piano prevede la realizzazione di una corsia a preferenza ciclabile con una velocità consentita non superiore a 30 Km/h. In questa corsia non viene offerto uno specifico spazio riservato alle biciclette che dovranno viaggiare in promiscuo con gli altri veicoli. Su questi tratti deve essere inserita un'adeguata segnaletica che avverta i veicoli della presenza delle biciclette.

Di seguito si analizzano nel dettaglio i singoli percorsi.

#### *Tratto 1: Viale Po-Lungomare delle Sirene*

Il percorso consente di collegare la Pista ciclabile di Progetto su Viale Danimarca con Campo Ascolano ed è inserito in una progettazione più ampia che comprende la riqualificazione di tutto il tratto sul Lungomare delle Sirene inserendo anche un percorso pedonale ove non presente.

Il percorso viene inserito sul lato sinistro in direzione Campo Ascolano in modo da godere della vista panoramica lato mare. Nel tratto è stato inserito un percorso ciclabile avente larghezza 2.5 m. Per il tratto sul lungomare il percorso verrà realizzato sul marciapiede in affiancamento all'itinerario pedonale mentre su Viale Po il percorso verrà realizzato in sede propria separato dalle corsie di transito. Questo tratto andrà a connettersi al parcheggio stagionale da riqualificare in Viale Po. Per poter consentire l'inserimento di un itinerario ciclabile, sul lungomare verrà eliminata l'intera sosta sul lato monte e verrà realizzato un parcheggio di scambio su Via Pola oltre all'attuale parcheggio da riqualificare in Piazza Kennedy.

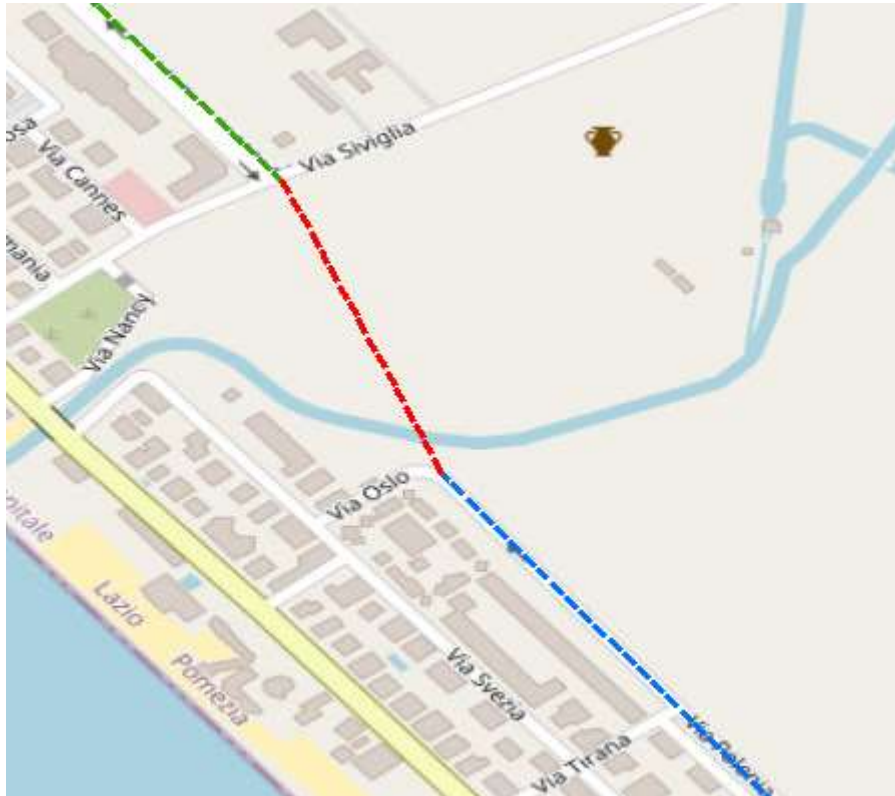
In ogni caso, la realizzazione della Ciclabile avverrà previa compensazione dei parcheggi eliminati sul Lungomare da individuarsi nelle aree previste per il reperimento degli Standard Urbanistici nel PRG.



Fig. 4-1 Viale Po-Lungomare delle Sirene

*Tratto 2- Via Carlo Alberto Dalla Chiesa-Via Polonia*

Il percorso consente di collegare l'attuale pista esistente di Via Carlo A. Dalla Chiesa con la pista già in progetto su Via Polonia. Il percorso viene inserito in fregio all'area archeologica su una passerella in legno sovrelevata.



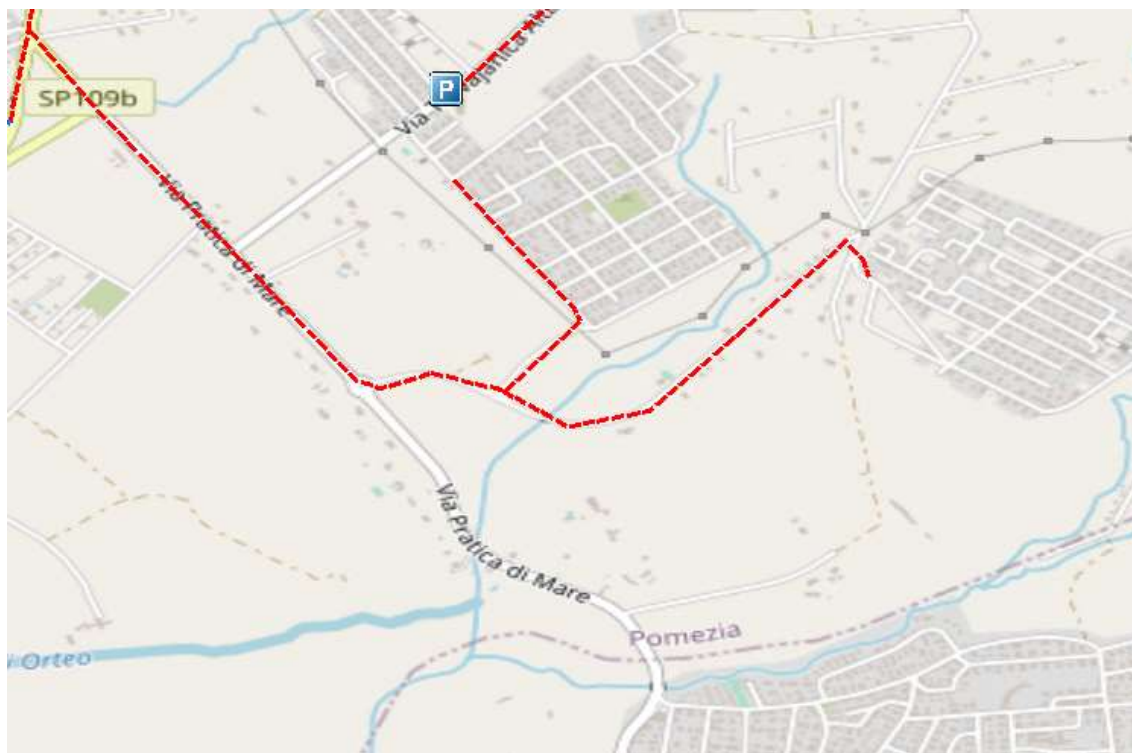
**Fig. 4-2 Via Carlo Alberto Dalla Chiesa-Via Polonia**



*Tratta 3- Via Pratica di Mare collegamento Torvajonica Alta e Campo Jemini*

Il percorso consente di collegare la pista ciclabile di Via del Mare con Campo Jemini e Torvajonica Alta e si svilupperà in sede propria fisicamente separata da un cordolo.

Le dimensioni della carreggiata consentono l'inserimento di un percorso bidirezionale di 2.5 m, per una lunghezza di 3,9 km ma adeguando le corsie di marcia.



**Fig. 4-3 Via Pratica di Mare collegamento Torvajonica Alta e Campo Jemini**

*Tratto 4- Via Selva Piana- Via della Crocetta-Via Giuseppe di Vittorio*

Il percorso consente di connettere il percorso esistente su Via Alcide De Gasperi con il quartiere Viceré fino al parcheggio di fronte alla scuola lungo la Via Torvajonica Alta. L'attuale parcheggio è realizzato in terra battuta ma ne è prevista la sistemazione all'interno del piano.

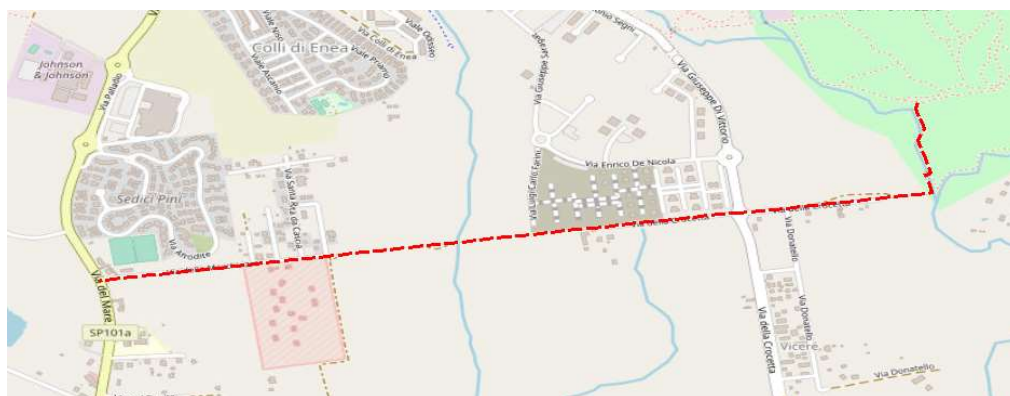
Dato i modesti flussi veicolari il piano prevede di realizzare una ciclabile monodirezionale per entrambe le direzioni a quota strada separata dalle corsie veicolari da segnaletica orizzontale, previo adeguamento delle corsie di marcia



Fig. 4-4 Via Selva Piana- Via della Crocetta-Via Giuseppe di Vittorio

#### *Tratto 5- Via del Mare- Riserva Sughereta*

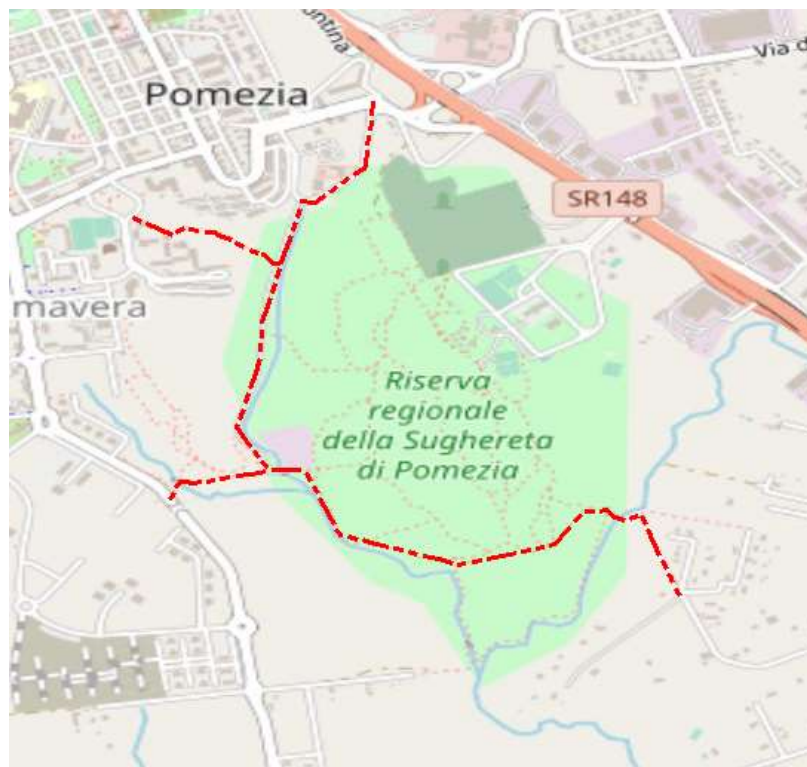
Il percorso consentirà il collegamento tra la pista di Via del Mare e gli itinerari ciclabili all'interno del parco della Sughereta. Nel primo tratto il percorso sarà ciclopedonale e verrà realizzato a quota marciapiede con adeguata segnaletica. In questo tratto la ciclabile è prevista su strada da realizzarsi nell'ambito di Piano Integrato di Intervento denominato "Riconversione dell'ex stabilimento industriale Tacconi". Alla fine della strada asfaltata di Via della Crocetta, per permettere il collegamento con la Sughereta, verrà realizzata una ciclabile su fondo battuto.



**Fig. 4-5 Via del Mare- Riserva Sughereta**

#### *Tratto 6- Itinerari nella Riserva regionale della Sughereta*

Il percorso ciclabile si estende lungo il perimetro del parco percorrendo l'attuale tracciato asfaltato che conduce al depuratore. Nel piano è previsto un adeguamento della pavimentazione esistente inserendo anche un'opportuna illuminazione pubblica. Oltre il depuratore, per permettere di raggiungere il quartiere della Castagnetta, verrà realizzata una pavimentazione ecologica con conglomerato colorato. La stessa pavimentazione verrà utilizzata per realizzare il collegamento tra l'itinerario appena descritto e *Via Selva Piana- Via della Crocetta-Via Giuseppe di Vittorio, Via Singen*. Il progetto prevede un percorso avente larghezza 2.5-3 m.



*Fig. 4-6 Itinerari nella Riserva regionale della Sughereta*

#### *Tratta 7-Collegamento mare –Roma II*

Il percorso consente di collegare la ciclabile di progetto di Via Danimarca con il quartiere di Roma II. Il percorso avrà una lunghezza di circa 13 Km e si svilupperà interamente su Via del Mare e Via dei Castelli Romani. Lungo il percorso ci saranno delle diramazioni per permettere l'accessibilità anche ad altre zone di notevole importante strategica. Una diramazione sarà su Via di Campobello e l'altra su Via Naro per permettere l'accessibilità alle aziende presenti nella zona.

Nei tratti extraurbani il percorso viene inserito sul lato destro o sinistro in direzione Stazione in quanto, pur adeguando le corsie alle dimensioni indicate dalle norme per la categoria di strada in oggetto, si dovrà procedere ad espropriare delle aree per permettere di realizzare una pista ciclabile bidirezionale di 2.5 m. In questo tratto il percorso viene inserito in sede propria, separato dalle corsie di transito mediante un cordolo insormontabile. Nel tratto urbano il piano prevede di realizzare un percorso ciclopedonale monodirezionale in entrambe le direzioni a quota marciapiede ed è realizzabile previo allargamento dello stesso e adeguamento delle corsie veicolari. Allo stesso modo verrà realizzato l'intervento su Via Campobello. Per la deviazione su Via Naro invece non è possibile separare l'utenza debole dal traffico veicolare per mancanza di spazi quindi il piano prevede la realizzazione di una corsia a preferenza ciclabile con una velocità

consentita non superiore a 30 Km/h. In questo caso non viene offerto uno specifico spazio riservato alle biciclette che dovranno viaggiare in promiscuo con gli altri veicoli

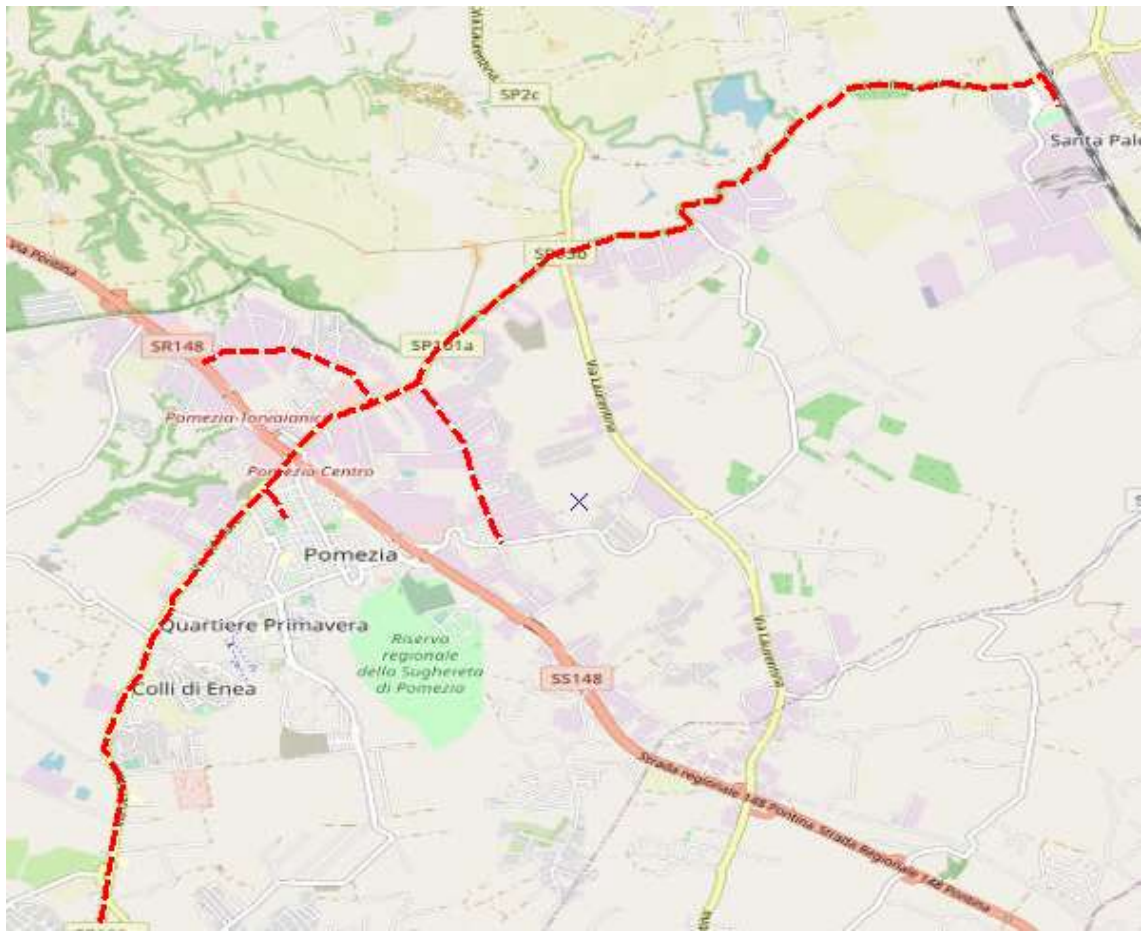


Fig. 4-7 Collegamento mare –Roma II

#### *Tratto 8- Collegamento Colli di Enea-Borgo Pratica di Mare*

Il percorso ciclopedonale consentirà di collegare il parcheggio nei pressi di Colli di Enea con il Borgo di Pratica di Mare. Il percorso viene inserito nel lato destro andando verso il borgo in quanto le dimensioni della carreggiata non consentono di inserire un itinerario ciclopedonale e sarà necessario procedere ad espropriare alcune aree.





*Fig. 4-8 Collegamento Colli di Enea-Borgo Pratica di Mare*

*Tratta 9- Stazione-Via Ardeatina*

Collegamento di notevole importanza per consentire ai numerosi pendolari di arrivare in stazione con i mezzi di trasporto pubblico e raggiungere le numerose aziende presenti nella zona con un mezzo sostenibile. Per rispondere alla grande domanda e garantire una maggiore protezione dei ciclisti dato l'elevato traffico e la percentuale di mezzi pesanti presenti nella zona, sarebbe opportuno realizzare una pista in sede propria e protetta da un cordolo di separazione tra la corrente veicolare e la pista ciclabile. Il percorso deve essere inserito sul lato destro in direzione Aprilia in quanto agevola l'ingresso nei rispettivi poli attrattivi.

Il percorso sarà collegato alla Stazione mediante una pista ciclabile su sede propria da realizzare in via dell'Ecologia.



**Fig. 4-9 - Stazione Via Ardeatina**

*Tratto 10- Collegamento quartiere di Roma II-Stazione*

Il percorso è inserito in una progettazione più ampia che comprende la riqualificazione di tutta l'area ripristinando l'intera superficie stradale e garantendo una maggiore sicurezza ai numerosi utenti che percorrono questo itinerario. Il collegamento tra Roma II e la Stazione avviene attraverso due direzioni: il primo accesso è consentito attraverso il sottopasso già presente nell'area mentre il secondo accesso avviene attraverso la riapertura del cavalcaferrovia. Per tutto il tracciato il piano prevede di realizzare ove possibile una ciclabile in sede propria separata dalla corrente veicolare con un cordolo di separazione mentre a ridosso del cavalcaferrovia dato che gli spazi non sono sufficienti a separare i due flussi il piano prevede di realizzare un'area ciclabile



che consentirà il transito veicolare a basse velocità permettendo così agli utenti deboli di muoversi in promiscuo con i veicoli.



**Fig. 4-10 Collegamento quartiere di Roma II-Stazione**

La realizzazione di questi itinerari, di un nuovo parcheggio e l'adeguamento di quelli esistenti nei pressi della Stazione andranno a favorire la mobilità sostenibile, in quanto allo stato attuale, come i questionari ci mostrano, coloro che si spostano per motivi di lavoro principalmente utilizzano l'auto propria scoraggiati dal fatto che nella zona non vi sono itinerari ciclabili e che le strade esistenti non sono sicure.

#### **4.3 MISURE PER AUMENTARE LA SICUREZZA STRADALE**

Una delle criticità emerse riguarda l'elevato numero di intersezioni da mettere in sicurezza. All'interno del piano si segnalano alcune intersezioni da mettere in sicurezza ma per le azioni specifiche si rimanda ai piani particolareggiati del traffico urbano.

Inoltre all'interno del piano sono previste alcune azioni per migliorare la sicurezza degli utenti deboli e quindi per ridurre gli effetti negativi prodotti dal traffico e dalle velocità dei veicoli. Tali interventi, detti di *traffic calming*, risultano essere di notevole importanza per la riqualificazione delle aree urbane. Queste tipologie di intervento possono essere estese a tutta l'area urbana attraverso uno specifico piano di opere pubbliche. Le priorità di intervento vengono stabilite sulla base dei risultati scaturiti dall'analisi incidentale e dai rilievi sui flussi di traffico per definire le

velocità medie. Ad oggi non disponiamo di dati relativi all' incidentalità su strade urbane. Pertanto viene richiesto agli enti locali di portare avanti una campagna di raccolta dati per stabilire delle priorità di intervento e definire di conseguenza la tipologia di intervento da mettere in atto.

Di seguito elenchiamo alcune tipologie di interventi di *traffic calming*:

- Attraversamento pedonale rialzato ed evidenziato tramite uno sfondo colorato a contrasto con la superficie stradale
- Allargamento dei marciapiedi per migliorare la visibilità in corrispondenza degli attraversamenti pedonali
- Eliminazione delle barriere architettoniche
- Perimetrazione degli stalli di sosta per migliorare l'organizzazione della sosta di auto e moto
- Dotare le fermate del TPL di una piattaforma a quota marciapiede per consentire l'attesa e migliorare la salita e discesa dei passeggeri
- Piattaforme rialzate alle intersezioni a quota del marciapiede che permettano manovre più lente di svolta e attraversamento in modo da rendere più sicuri i movimenti degli utenti deboli.

Le indagini riportate all'interno del PGTU dimostrano come Via Roma oltre ad essere anche una delle viabilità urbane a livello veicolare lo è anche a livello pedonale. Pertanto per regolamentare l'accessibilità rispetto alla zona urbana centrale il piano prevede di realizzare degli attraversamenti pedonali rialzati ed una zona 30.

La zona 30 verrà realizzata a partire dall'intersezione tra Via Roma e Via Federico Confalonieri fino all'intersezione tra Via Roma e Via Columella. Inoltre per garantire la riduzione della velocità in corrispondenza delle intersezioni lungo questo tratto verranno realizzati degli attraversamenti pedonali rialzati.

#### **4.4 SVILUPPO DELLA SOSTA**

Le previsioni di sviluppo a livello di mobilità presenti nel Piano andranno a influenzare anche l'offerta di sosta. Pertanto sono necessari alcuni interventi di ristrutturazione e di realizzazione di aree di sosta.

Nella tavola grafiche allegate sono evidenziate in blu le aree di sosta da riqualificare e in rosa quelle da realizzare. Gli interventi previsti dal piano andranno a promuovere aree di sosta attrezzate con rastrelliere per le bici, pensiline degli autobus coperte e adeguatamente segnalate, servizi bike e sviluppo di sistemi ITS per il controllo, il monitoraggio e l'informatizzazione.

Si prevede anche la piantumazione di alberi per rendere più ombreggiate ed esteticamente più appetibili le aree di parcheggio.

#### 4.5 PROGETTO SCUOLA-ACCESSO SICURO

All'interno del PUMS sono state individuate tutte le scuole presenti sul territorio comunale. Per ciascuna di esse, qualora non presenti, si prevede di realizzare almeno un marciapiede su di un lato della strada per gli ultimi 200 m di accesso alla scuola da entrambe le direzioni.

#### 4.6 SVILUPPO DEGLI ITS PER IL CONTROLLO, IL MONITORAGGIO E L'INFORMATIZZAZIONE

Un documento di riferimento da tenere in considerazione in questo settore è la direttiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio che si considera integralmente richiamata.

I Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) sono applicazioni avanzate che mirano a fornire servizi innovativi relativamente ai diversi modi di trasporto e alla gestione del traffico e consentono a vari utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto.

In particolare per la città di Pomezia è opportuno realizzare azioni che riguardano: la realizzazione di sistemi di monitoraggio in tempo reale (flusso e caratteristiche degli spostamenti), l'elaborazione di strategie di controllo mediante sistemi di supporto alle decisioni, la realizzazione di sistemi per comunicazione e informazione all'utenza, sistemi di controllo automatico di intersezioni, sistemi di pagamento elettronico e quindi il controllo della mobilità. I principali vantaggi di questi sistemi riguardano la riduzione di costi e tempi di spostamento, con ricadute dirette sui cittadini.

Alcuni esempi di applicazioni possono essere:

INTERVENTI	DESCRIZIONE
ITS per la sosta	Progettazione e realizzazione di sistemi tecnologici per il monitoraggio dell'uso degli stalli destinati alla sosta. Con le tecnologie disponibili è possibile migliorare le politiche di regolazione della sosta
ITS per la mobilità condivisa	Progettazione e realizzazione di una piattaforma web e della relativa app per la gestione integrata di tutti i servizi offerti sul territorio di Pomezia.

## 5 MONITORAGGIO E VALUTAZIONE DELLE AZIONI PREVISTE DAL PUMS

Nell'ambito delle azioni concepite dal PUMS devono essere previste le attività di monitoraggio da avviare a seguito dell'approvazione.

Il Decreto Ministeriale 217/2017 impone insieme alle Linee Guida europee un monitoraggio biennale, con lo scopo di verificare l'impatto delle azioni di Piano e in caso di necessità, introdurre varianti alle stesse ai fini di proseguire gli obiettivi stabiliti.

Il D.M. fornisce degli indicatori consigliati a scala nazionale; di questi è stato considerato un set specifico, definito in base alle azioni previste per il comune di Pomezia.

AREA DI INTERESSE	AZIONE	OBIETTIVO	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA
Efficacia ed efficienza del TPL	Aumentare la frequenza delle attuali linee e introdurre delle nuove linee.	Incrementare gli utenti del Trasporto Pubblico. Incrementare il Load Factor del TPL per fasce orarie	-Utilizzo del TPL -Passeggeri trasportati dal TPL sui posti offerti	-Pass/giorno -Pass/anno/1000 abitanti -Pass/ posti offerti
	Variazioni di frequenza negli orari di uscita dalle scuole	Aumentare l'utilizzo del TPL per le scuole	-(abbonamenti per gli studenti sul numero totale di studenti) x 100	- valore percentuale
	Aumentare la velocità commerciale del TPL	Attrattività del TPL	-Velocità media di esercizio	-Km/h
	Riorganizzazione del sistema delle fermate	Migliorare la distribuzione geografica dell'offerta.	-% di polazione che vive entro 400 m da fermata bus	-% Pop/ m
	Risolvere le criticità dell'offerta attuale. (es. sistemazione dei capolinea, delle fermate)	Attrattività del TPL	-(criticità risolte/criticità totali in un anno) x 100	- valore percentuale
Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopeditonale	Completare la rete ciclabile	Miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclabili verso i principali luoghi di interesse	-Percentuale di completamento su progetti totali -Flussi ciclabili	-valore percentuale -N. viaggi in bici/giorno
	Dotazione presso le stazioni, principali fermate di bus e nodi di	Favorire il trasporto ciclabile	-% di incremento di utenti	- valore percentuale

	scambio rastrelliere e servizi di bike-sharing.			
Sosta	Realizzazione di nuovi parcheggi e riqualificazione di quelli esistenti	Incrementare gli utenti dei parcheggi	-Tasso di occupazione medio del parcheggio	-Auto in sosta per giorno
	Tariffe agevolate/ e abbonamenti per i residenti	Allontanare il traffico dall'area urbana e dai principali luoghi di interesse favorendo i parcheggi scambiatori e ridurre la sosta irregolare	-Andamento della % di abbonamenti/ auto in sosta giornaliera - andamento della sosta irregolare	- % di abbonamenti per auto in sosta giorno -n. auto in sosta irregolare al giorno.
Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio	Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico di integrarlo con il TPL	Adeguare gli orario di servizio in funzione della domanda effettiva di passeggeri e intervenire in tempo reale per le modifiche dei piani di esercizio	-valore percentuale del Numero di veicoli dotati di sistemi AVL;AVM	-(n. veicoli dotati di sistemi AVL/AVM sul totale dei veicoli ) x 100
	Utilizzo diffuso di diversi canali di comunicazione, applicazioni per smartphone, pannelli a messaggio variabile	Informazioni gli utenti in tempo reale sui servizi tpl, o sulla disponibilità dei parcheggi	-numero di palline su numero palline totali	-% palline elettriche su totale palline
Sicurezza della mobilità stradale	Messa in sicurezza delle intersezioni	Aumentare la sicurezza nella viabilità	Costp sociae annuo dovuto all'incidentalità	-euro/anno
	Interventi di traffic calming su tutte le strade urbane	Aumentare la sicurezza nella viabilità	Tasso di lesività	-n. feriti / n.incidenti

## **INDICE DEGLI ALLEGATI**

OSSERVAZIONI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO

TAV-01: QUADRO CONOSCITIVO POLI ATTRATTORI

TAV-02: QUADRO CONOSCITIVO RETE ATTUALE DEL TPL

TAV-03: AZIONI PUMS

TAV-04: AZIONI PUMS-ZOOM CENTRO POMEZIA

**OSSERVAZIONI PROCESSO PARTECIPATIVO - PUMS POMEZIA**

Più piste ciclabili e meno rotatorie

Piste ciclabili che collegano i quartieri, in specialmodo un percorso ciclabile sicuro pomezia mare

Un marciapiede su via della castagnetta che permetta di raggiungere la scuola anche a piedi

Molte zone periferiche sono male collegate con trasporto pubblico. Navetta per la città diretta alla stazione.

Eviteremo traffico sulle strade e atti di vandalismo . Ci dovrebbe essere una vera rete di autobus

troppo pericolosa per ciclisti e pedoni.

Per andare a trovare gli amici che abitano qualche centinaia di metri da casa nostra, l'unica possibilità sicura è l'automobile.

Sarebbe utile un marciapiede (anche solo da un lato) in via della castagnetta condivisibile per biciclette e pedoni.

Inoltre un sentiero o pista ciclabile che passi dalla sugereta che colleghi il quartiere della castagnetta con il centro di Pomezia.

Miglioramento qualità asfalti - limiti di velocità realistici ma da far rispettare - rotonda a castagnetta - copertura delle cunette - messa in sicurezza incrocio viale gardenie - fermata bus

Parlo per la mia zona perché è quella che conosco meglio, a Santa procula sentiamo la mancanza di marciapiedi innanzitutto, senza quelli vedo difficile anche la realizzazione di piste ciclabili che permettano di raggiungere il centro città od anche solo banalmente Torvaianica. Inoltre con i marciapiedi e meno strade dissestate, si favorirebbe lo spostamento a piedi anziché con la macchina.

Contributi per l'acquisto di biciclette e realizzazione di piste ciclabili che però non vadano ad intaccare la larghezza delle strade già esistenti.

La via castagnetta non possiede marciapiede, non c'è quindi possibilità di usare il piedibus nonostante le case siano per lo più vicine alla scuola, o anche solo percorrerla senza macchina in quanto non c'è nemmeno una pista ciclabile, le fermate del bus sono in posti molto pericolosi e senza panchine o pensiline.

Siamo molto vicini anche al parco selva dei pini eppure non è possibile raggiungerlo in bici o a piedi.

Bisognerebbe creare marciapiedi e piste ciclabili su tutta via castagnetta.

Aumento mezzi pubblici

Adeguate postazioni per salita e discesa i nostri ragazzi non prendono il mezzo pubblico per la pericolosità a scendere dal mezzo zona castagnetta

Chiedo al Comune di Pomezia di coordinarsi con Roma Metropolitana per la sicurezza stradale di Via Ardeatina altezza Borgo di S. Palomba con i dissuasori per la velocità; far adottare le due grandi rotatorie lasciate all'incuria. Sono due punti fondamentali del Pums per la sicurezza stradale, il Comune di Pomezia fa parte di Roma Metropolitana e come tale deve interagire per la sicurezza dei cittadini di S. Palomba.

è una città molto attiva ma devono essere ben organizzati gli spazi destinati ai parcheggi

Piste cilabili in grado di collegare Pomezia con le aree dei comuni limitrofi ( nuova florida ad esempio)

Le strade in zona Santa Palomba sono molto dissestate e pericolose. Pericolose sia per chi va in auto che per chi si sposta in moto, bici o altro. Ho visto anche monopattini.

stazione fs e la zona industriale con Roma 2;

2. pensiline alle fermate auto;

3. estensione del percorso della linea comunale autobus davanti al borgo Tor del Vescovo, alle scuole primaria e infanzia, chiesa parrocchiale e industrie, cioè lungo tutto il tracciato dell'Ardeatina, dal km 20 al km 23: un servizio che c'era ed è stato soppresso arbitrariamente: attualmente i lavoratori che arrivano alla stazione non hanno un mezzo pubblico per raggiungere le fabbriche poste lungo l'Ardeatina; i genitori che portano i figli a scuola devono farlo prendendo la propria auto; non c'è un mezzo pubblico che colleghi la popolazione alla chiesa parrocchiale;

4. invece di realizzare parcheggi, attualmente sempre insufficienti per la mole di viaggiatori e lavoratori che utilizzano la stazione e che rimangono, i parcheggi, alla mercè dei vandali, delle prostitute e spacciatori, oltreché abbandonati all'incuria, è necessario realizzare case a S. Palomba, per evitare tanti spostamenti di veicoli. Non sarebbe più logico, visto il ruolo strategico che la stazione fs riveste per tantissimi lavoratori offrire alloggi anziché parcheggi? Questo è un suggerimento che andrebbe inoltrato a questa amm.ne proprio per favorire la mobilità sostenibile e mettere le persone al centro, come avete detto.

La necessità di tutelare gli automobilisti dai ragazzi in monopattino che girano per la città in contro mano, senza un'accurata disciplina del mezzo, piste ciclabili per tutta la città non solamente piccoli frammenti di strada, prezzi agevolati per il noleggio di tali servizi volti al raggiungimento del mare senza usare la macchina



<p>Strade più sicure e percorsi ciclopedonali interconnessi tra i Quartieri periferici e il centro città. Un esempio? Nel Quartiere in cui sono nato e vivo ancora. Per promuovere la mobilità Sostenibile servirebbe mettere in sicurezza le due strade che collegano il Quartiere con il centro città e la stazione, via Castagnetta e via Santa Procula, potenziando il TPL, creare marciapiedi e banchine di attesa per i passeggeri che ora attendono i bus a ciglio stradale, senza tralasciare di creare una pista ciclopedonale che partendo dal Quartiere attraverso la Sughereta collocherebbe sia il centro città e il selva dei pini, dove sono situati la maggior parte degli uffici</p>
<p>Con riferimento alle periferie industriali (mi riferisco a Santa Procula che vivo come pendolare e lavoratrice) penso sia necessario sia migliorare i collegamenti con mezzi pubblici (dalle città limitrofe, da Pomezia stessa e da e per la stazione di Santa Palomba, anche con navette dedicate alle realtà industriali), sia mettere in sicurezza tanto via Laurentina tanto la parte di competenza di Via Pontina Vecchia per l'utilizzo di biciclette e per la possibilità di percorrerne tratti a piedi. Sarebbe opportuno in prossimità delle attività commerciali e delle abitazioni prevedere dei semafori pedonali a richiesta. Dove possibile inoltre, la realizzazione di ampi parcheggi pubblici lungo le grandi intersezioni (bivio Caronti per fare un esempio, ma anche la rotonda di via della Maggiona) o delle fermate dei mezzi pubblici, con la possibilità di noleggiare mezzi sostenibili o di proseguire a piedi dove pertinente, potrebbe essere un incentivo ad abbandonare l'auto privata prima di</p>
<p>Pista ciclabile zona castagnetta</p>
<p>Ce' troppo inquinamento acustico a Campo jemini,dovuto da molti cani con proprietari incivili. Purtroppo ce' presenza massiccia di casette con tetti eternit a pochi metri da costruzioni abitate con bambini. Vedi via delle margherite n.10 un lotto invaso di eternit.Penso che il Comune potrebbe essere più attento a questi tipi di problemi.</p>
<p>Abito in via/largo Gramsci angolo largo Brodolini e vi assicuro che dalla mattina alla sera incluso il sabato nel completo disinteresse delle autorità municipali i camion con rimorchi dell'autoscuola Clazzer sono i padroni indiscussi della strada e noncuranti sia del movimento stradale e pedonale continuano a svolgere manovre di retromarcia, sganci, parcheggi e inversioni causando disturbo sia stradale con rischi di incidenti che acustico con il cicalino martellante della retromarcia. COSTRUIRE E QUINDI FARSI PAGARE PER UNO SPAZIO MANOVRE PER LE AUTOSCUOLE NOOO???? Spero che non accada mai il peggio e che qualcuno capiti sotto....le motrici....per poi sollevare il problema.....incluso quello della sostenibilità per inquinamento deliberato in una zona abitativa di impatto ambientale visto l'adiacente parco della Sughereta. Grazie per l'attenzione. Una cittadina attenta e stanca dei soprusi privati e non.</p>
<p>Credo che come priorità dovrete chiedere fondi per rifare i marciapiedi senza penalizzare i parcheggi, e in generale migliorare la vivibilità nel paese e l andare in bicicletta non è una necessità visto che x lavorare e trovare lavoro ci si deve spostare</p>
<p>La strada che collega Pomezia a Santa Palomba che è un disastro e illuminazione e controlli alla stazione che fa pietà senza</p>
<p>Conciliare e sviluppare lo scambio intermodale e mezzi pubblici di lungo percorso</p>
<p>Bisognerebbe studiare una strada che consenta alla popolazione di arrivare sulla.pontina per evitare gli.ingorghi la mattina, in tutte le.strade che portano ad essa ci sono scuole</p>
<p>Aree d'interscambio, zone 30 e percorsi ciclo pedonali sicuri</p>
<p>Pista ciclopedonale di prossimità con la città , punti di parcheggio/scambio auto/bici sorvegliati, incentivi economici e promozioni per lo sharing a favore della mobilità sostenibile, diffusione della mobilità sostenibile con formazione adeguata negli istituti scolastici, formazione di ausiliari della polizia locale a favore della</p>
<p>Ampliare attuale pista ciclabile fino a centro città</p>
<p>Pista ciclabile da 16 Pini a Pomezia (mancherebbe solo un piccolo tratto) e da 16 Pini a Torvaianica</p>
<p>Biciclette elettriche per l estate soprattutto nei quartieri come martin pescatore campo ascolano Torvaianica alta per evitare di prendere la macchina per andare al mare</p>
<p>sarebbe bello avere più piste ciclabili, ad esempio da Pomezia a Torvaianica e da Pomezia centro al Selva dei</p>
<p>Trovare la soluzione al traffico locale nelle ore di punta con ulteriori arterie perimetrali alla città, decentrare alcuni istituti scolastici, dare la possibilità a tutti i cittadini di usufruire dei servizi pubblici/ essenziali magari avendo collegamenti continui con trasporto pubblico. Creare momenti di aggregazione( teatro, fiere, mercato rionale etc. etc) e ripristinare quelle attività di quartiere come sinonimo di aggregazione e socializzazione per aquisire il senso di appartenenza a questa città.</p>
<p>La tratta Pomezia-Stazione Santa Palomba dovrebbe essere servita da navette ad alta frequenza</p>
<p>Sarebbe auspicabile un collegamento con il quartiere 16 pibj</p>
<p>Una pista ciclabile da Pomezia Centro a Torvaianica. Spostare il traffico dalla via del mare, creando tre nuovi collegamenti da Pomezia Nord a Torvaianica, da Pomezia Sud alla strada di collegamento Torvaianica Alta Pomezia e una strada unica e parallela al lungomare di Torvaianica</p>
<p>Mezzi pubblici che attraversano tutti i quartieri anche quelli più periferici</p>
<p>Fare un marciapiede con pista ciclabile che colleghi i 16 pini a Pomezia!</p>

Piste ciclabili,marciapiedi,zona 30,rilevatori di velocità,spazi verdi .
Marciapiede tra 16 pini e colle di Enea
Marciapiede Pomezia torvaianica
Marciapiedi lungo la via del Mare
Dovrebbe essere sviluppato la pista ciclabile anche da colli di Enea a Torvaianica e verso l'aeroporto militare
Marciapiedi dai 16 pini a Pomezia
Marciapiede adeguato ovunque
Pista ciclabile che arrivi al mare!!!
Pista ciclabile che colleghi i vari punti della città in cui muoversi in sicurezza
fare una pista ciclabile da pomezia a torvaianica
fare una pista ciclabile da pomezia a torvaianica
Sistematate prima le strade creando parcheggi ove possibile - Sistematate il parco della pista ciclabile che va da colli di Enea a Pomezia Centro invece di sperperare soldi in dissuasori inutili e costosi - Aumentate la sorveglianza delle strade (i vigili si vedono solo quando c'è da fare qualche multa alle auto in sosta vietata e sono completamente assenti quando ci sono problemi di circolazione come ad esempio in occasione di lavori
Piste ciclabili e percorsi pedonali per transitare da Pomezia a Torvaianica a piedi/bici/monopattino
più piste ciclabili complete per distanze intermedie, esempio: da Pomezia a Torvaianica, poi lungo tutto il litorale, posti sicuri per parcheggiare le bici nella zona delle spiagge
più piste ciclabili complete per distanze intermedie, esempio: da Pomezia a Torvaianica, poi lungo tutto il litorale, posti sicuri per parcheggiare le bici nella zona delle spiagge
Marciapiedi verso i 16 pini e una pista ciclabile che arrivi al mare
Aggiungere incentivi comunali all'acquisto di ebike, scooter elettrici ed auto elettriche, come si fece in passato (con scarsi risultati, ma i tempi non erano ancora maturi come invece lo è adesso)
Zona a traffico limitato, strisce blu ( parcheggio a pagamento) sono tutte delle limitazioni alla libertà
Zona pedonale almeno il sabato e la domenica
Semplificare gli spostamenti con mezzi ecosostenibili
una navetta (magari elettrica) costante tra la stazione di santa palomba ed il centro città ;; una pista ciclabile tra Santa Palomba e la città; una viabilità migliore su via Laurentina (eliminazione corsia bus)
Pista ciclabile fino al lungomare di Torvaianica ; collegare in modo più funzionale la stazione di Santa Palomba anche con mezzi bus elettrici pubblici ;?; metropolitana veloce da Pomezia all'Eur.
metropolitana leggera per raggiungere Roma, ampliamento di via del mare
mezzi pubblici nel quartiere ad oggi inesistenti (colli di Enea)
Nella città di Pomezia nel lato mare della 148 Pontina manca raccordo di strade tipo circonvallazione. Ideale da ex euromobilia a crocifisso Pratica di mare a viceré e a Lavin Pontina. Causa sua mancanza si formano molto spesso ingorghi di auto con notevole inquinamento da gas nocivo all'ambiente. In altre città dette circonvallazioni passano anche in parchi protetti da tratti in elevazione.
pista ciclabile fino a torvaianica e ampi parcheggi a torvaianica. prolungamento della metropolitana da ostia a torvaianica o della linea ferroviaria di santa paloma a pomezia o torvaianica
Vivo a Pomezia e lavoro a Roma: mancano adeguati mezzi pubblici e parcheggi di scambio.
Più linee di autobus urbani elettrici, ma anche la metro, che, se potesse collegare anche Roma a Pomezia, sarebbe la svolta dei cittadini pometini.
Parcheggi sotterranei
Il Borgo di Pratica di Mare potrebbe essere un bel luogo di partenza per passeggiate in bici. Ma ci vuole la pista ciclabile e le rastrelliere nel Borgo
Aumentare il numero delle piste ciclabili per es. per collegare Pomezia con torvaianica e con il selva dei pini. In merito al selva dei pini, credo che si dovrebbe gestire meglio, avendo un potenziale altissimo.
La stazione non è facilmente raggiungibile. Nuove vie per raggiungere la pontina da nuova lavinium è
Si dovrebbe cercare soluzioni a poco costo che abbiano impatto sulla visibilità del territorio!
Spero di essere contattato poiché ho chiamato molte volte ma non trovo mai nessuno oppure mi hanno
Se non si collegherà la stazione alla città ogni speranza sarà vana
Sarebbe utile una ciclabile sulla litoranea, una in via Polonia, con collegamento a via Siviglia, pista ciclabile che colleghi Pomezia con Torvaianica
Prima cosa completare i percorsi di piste ciclabili
In primo luogo marciapiedi pedonali poi ciclabile che abbia senso ossia che attraversi vari punti del comune e siano collegabili non come ora. Poi qualsiasi strumenti possa limitare la velocità
A Campo Ascolano mancano marciapiedi, piste ciclabili e regna il caos. Siamo cittadini di Pomezia di serie B nonostante paghiamo le stesse tasse. È una vergogna

Piste ciclabili, dossi non artificiali, strisce pedonali
Impossibile uscire da nuova Lavinium negli orari scolastici, da prevedere una strada alternativa per raggiungere la pontina evitando il centro
Mettete più vigili in strada..ci sono molte macchine che corrono troppo,oppure mettete autovelox. Aprite le strade che ci sono nella zona viceré.
Aumentare le piste ciclabili con barriere protettive
Istituire una linea autobus,fluente,da Torvaianica a Pomezia. No cotral! Ma autobus anche elettrici ed
Piste ciclabili, sottopassi agli incroci, rotatorie, zone di parcheggio presidiato fuori dal centro con collegamenti navetta verso treni, autobus, centro urbano
Piste ciclabili, sottopassi agli incroci, rotatorie, zone di parcheggio presidiato fuori dal centro con collegamenti navetta verso treni, autobus, centro urbano
Spero con tutto me stesso, che io venga contattato dall'amministrazione comunale in merito a tale questione in modo da poter avere una parte attiva nella vita politica e sociale di questa città, da sempre mio desiderio entrare a farne parte. La nostra città, deve essere valorizzata perché stiamo subendo una grande trasformazione in positivo, e dobbiamo cogliere l'occasione per crescere ancora di più , anche e soprattutto
Riqualificare la zona zingarini cioè la parte che va verso ostia 3,5km.dal centro
Sarebbe bello poter passeggiare in estate e non avere automobili
Penso che ogni cittadino debba essere partecipe e responsabile per il bene comune.
1) Rifacimento del manto stradale nelle periferie - es. La maggior parte delle strade presenti nel quartiere di Torvaianica Alta (SONI TUTTE RATTOPPATE O PIENE DI BUCHE) specie le strade principali, anche di collegamento con Campo Jemini, e con Castagnetta (SONO DIVENTATE IMPRATICABILI, SIAMO QUASI A LIVELLI SIMILI ALLE STRADE DI UN COMUNE LIMITROFO). 2) PIÙ Piste ciclabili sicure. 3) Piste sicure per i Runner.
Rifate bene via del mare direzione torvajonica. Troppi giri per passare da un punto all'altro di pomezia
Prima di lanciarsi in questi, seppur buoni progetti, fornite dei servizi di base degni di questo nome poi potrete fare il resto. Le strade sono le stesse, in generale come 40 anni fa. Inutile costruire il tetto senza le fondamenta
Manutenzione marciapiedi e pulizia alberi e spazi verdi....pochi giardini per i bambini
Torvaianica Alta è un quartiere isolato da cui si può uscire solo con auto o Troiani, con altri mezzi è
Creazione di un ponte che colleghi via Svevia con via Germania per rendere più sicuri gli spostamenti a piedi tra la periferia e il centro
Nonostante le mie abitudini sono favorevoli alla mobilità sostenibile
Realizzare marciapiedi o piste ciclabili che mettano in comunicazione Pomezia con Torvaianica e i relativi quartieri periferici che al momento sono completamente isolati se non si ha la macchina. Ad esempio torvaianica alta è vicinissima al mare ma tutti i residenti sono costretti a prendere la macchina per raggiungerlo, con tutte le problematiche legate al traffico e al parcheggio, pur vivendo a pochi km dal mare.
Pista ciclabile che collega Campobello al centro di Pomezia e Torvajonica
Nessuno usa le ciclabili perché non collegano posti centrali
Nelle zone a strisce blu prevedere il parcheggio calcolando gli effettivi minuti di sosta e la possibilità di annullare la sosta anticipatamente
Secondo il mio modesto parere bisognerebbe fare più piste ciclabili che colleghino anche Pomezia a torvaianica. Fare delle ulteriori piste, sempre ciclabili protette che colleghino la via dei castelli romani, via nara al centro di Pomezia. Altra cosa carina sarebbe poter fare delle piste ciclabili che si dirigano verso le scuole superiori ed incentivare i giovani ragazzi e ragazze ad andare a scuola in modo sostenibile.
Piu trasporto pubblico nelle aree periferiche
Trasporto pubblico più esteso e frequente
Una migliore manutenzione sia a livello stradale , marciapiedi, rilevatori di velocità,che del verde nella zona in cui vivo che è Campo Ascolano che a tutt'oggi è carente di molti servizi nonostante le promesse..( aspettiamo un luogo di ritrovo , tipo piazzetta□)
Installazione di riduttori di velocità, dossi o semaforo per esempio in via Spaventa o via Roma.
Collegare Torvaianica Alta con torvaianica e pomezia sarebbe il top
Rete ciclabile realmente fruibile su tutto il territorio comunale con idonei stalli per le bici un po' d'ovunque (anche di sicurezza) ed un servizio di bike sharing. No monopattini.
Marciapiedi alberati e dossi x poter rallentare la velocità delle macchine sulle strade in particolare zona nuova lavinium con torvaianica alta io metterei un autovelox

<p>Sono il presidente, o comunque il fondatore, dell'associazione "Torvaianica Unita". Ho 17 anni e sono un grande appassionato di politica e di attivismo nel sociale; per questo ho deciso di realizzare il sogno di quando ero piccolo: creare una mia associazione, affinché potessi aiutare i miei concittadini e migliorare il posto in cui abito, Torvaianica, sotto ogni aspetto. L'altro mio sogno, era quello di poter partecipare attivamente alla vita politica della nostra città, per questo spero che la mia associazione verrà presa in considerazione e ci sarà data l'opportunità di esprimere le nostre idee. torvaianicaunita@gmail.com</p>
<p>I dissuasori di velocità a Pomezia sono ridicoli, totale assenza di protezione dei pedoni sui marciapiedi e altre criticità, la peggiore il collegamento ferroviario Eur/Aprilia-Latina mai attuato. Il Comune favorisce attualmente le auto, al di là degli annunci di circostanza.</p>
<p>Prima di pensare a queste cose "secondarie", pensate alle cose più urgenti ed importanti</p>
<p>Marciapiedi per raggiungere in sicurezza le aziende/industrie ubicate sulle bretelle di via pontina facilmente raggiungibili a piedi da Pomezia + zona ztl centro con accesso libero a tutti i residenti del centro + possibilità di abbonamento al parcheggio blu per tutti i residenti del centro, non solo per quelli che hanno la residenza nella via dove sono ubicati i parcheggi blu ( si rimane esclusi da poter fare l'abbonamento perché residenti in piccolissime vie traverse a senso unico che sono rimaste a parcheggio bianco tra le arterie tutte a parcheggio blu, e così non possiamo abbonarci, cosa che farebbe entrare più soldi nelle casse del comune e solleverebbe noi residenti del centro dal dover fare i pagamenti quotidianamente alla macchinetta).</p>
<p>Bus anche nei festivi, più linee e con orari più lunghi di servizio.</p>
<p>Mi piacerebbe vedere realizzata una pista ciclabile che colleghi Pomezia a Torvaianica</p>
<p>Più piste pedonali e ciclabili. E non farle finire in malora come quella di via Arno ( forse non gestita dal comune di Pomezia)</p>
<p>Ritengo che il questionario sia vincolante solo per una tipologia di mobilità, ma non utile per le reali necessità</p>
<p>Creare dei parcheggi nelle zone dove sono state create le piste ciclabili. Installare parcheggi anche per le bici in più punti nevralgici della città: Piazza Indipendenza, Piazza San Benedetto, Giardinetti, Supermercati... Va benissimo utilizzare la bici per gli spostamenti ma dove lasciarla?</p>
<p>Spesso , quasi tutti i giorni mi sposto per necessità, se avrei la possibilità di frequenti passaggi di bus o la possibilità di piccoli percorsi pedonali sicuri, lascerei volentieri l'auto</p>
<p>delle bretelle per snellire il traffico in via Alcide De Gasperi, via del Mare, via o trasporto su rotaia che colleghi Pomezia alla Stazione ferroviaria, impensabile che si impiega così tanto tempo per raggiungere la stazione</p>
<p>La mobilità sostenibile vuol dire anche rendere accessibile la città alle persone con disabilità, se si vogliono fare piste ciclabili perché non unire l'utile al dilettevole?</p>
<p>Pista ciclabile Pomezia-Torvaianica</p>
<p>migliorare la qualità delle strade.</p>
<p>Prima di promuovere la mobilità sostenibile, bisognerebbe secondo me mettere in sicurezza tutte le strade tappando le buche anche nelle zone periferiche del comune ( tipo Torvaianica Alta) e costruire marciapiedi sempre in queste zone dove uno rischia di essere investito . Un altro problema è la scarsa illuminazione o lampioni completamente spenti che mettono a rischio chi non si muove con la macchina e lascia il via libera anche ai ladri. La realizzazione di piste ciclabili poi è una bella idea solo se non va a restringere la parte della carreggiata percorribile dalle auto, altrimenti crea solo più traffico.</p>
<p>Sarebbe il caso di creare dei servizi essenziali nella zona di Torvaianica dopo lo stabilimento Corsetti andando verso Marina di Ardea .non ci sono bar, supermercati,edicole,senza auto non si può comprare nemmeno il latte e molti italiani stanno vendendo a favore di rumeni ,albanesi , extracomunitari non sempre cittadini con le migliori intenzioni e socialmente integrati</p>
<p>Navette x brevi spostamenti all'interno della città e più mezzi pubblici x collegare le zone limitrofe</p>
<p>Io individuerei aree di parcheggio ben distribuite</p>
<p>Nella mia zona, in particolare via delle monache, gli spostamenti sono diventati insostenibili. La strada è un susseguirsi di voragini e bisogna camminare al centro della carreggiata se non si vuole distruggere la macchina, con conseguente rischio di fare un frontale! Ho segnalato molte volte sull'app municipium, avete preso in carico la segnalazione, ma non è stato fatto niente. E poi parliamo di mobilità sostenibile, Zone Ztl o</p>
<p>Prima di pensare a ciclabili e varie, delle quali bisognerebbe innanzitutto interrogarsi sull'effettiva utilità, visti e considerati gli stati di semi-abbandono nel quale versano alcune di esse, mi preoccuperei di reingegnerizzare il traffico locale, ormai arrivato ai livelli delle zone più congestionate di Roma.</p>
<p>La via del Mare è improponibile a tutte le ore, dai Colli di Enea fino allo svincolo di Via Naro, con notevoli ripercussioni su tutte le restanti arterie.</p>
<p>Big data ragazzi, investite sulle tecnologie, ed utilizzatele per il bene comune.</p>
<p>Altrimenti si naviga sempre a vista, con soluzioni che in realtà sono meri Effetti Placebo</p>
<p>servirebbe una pista ciclabile che colleghi Pomezia a Torvaianica. Inoltre alcuni Cotral dovrebbero in arrivo da Nettuno verso Roma passare per Torvaianica Alta per poter passare poi da via De Gasperi, via Fratelli Bandiera e</p>

<p>Il potenziamento dei mezzi pubblici, soprattutto dalle periferie verso il centro e viceversa e la creazione di spazi sicuri da utilizzare per le auto e per chi va in bici o usa monopattini elettrici (per es). Punti di snodo bike sharing. Andrei in bicicletta anche al mare, ma da dove sono io è impensabile perché per raggiungere qualunque posto bisogna passare dalla Pontina (per il mare anche V. Monte d'Oro e via di Pratica, ma significherebbe mettere in pericolo se stessi e gli automobilisti - Trovo assurdo che i monopattini elettrici ci possano transitare). Mi rendo conto che la creazione di ciclabili sicure e che non inficino su alcune strade già strette di loro sarebbe molto costoso, ma spero in adeguati Fondi Europei e dipende sempre da cosa si vuole ottenere e quali sono gli obiettivi che ci si pone per il futuro della città. Poi, è ovvio che le variabili in gioco sono</p>
<p>Torvaianica alta é mal collegata:mancano marciapiedi che ci permettano di muoverci, mancano piste ciclabili e le fermate di mezzi pubblici con orari più frequenti. Siete pregati di intervenire. Grazie.</p>
<p>Progettare e sostenere la realizzazione di un collegamento ferroviario leggero con Roma sud/metro, e parcheggio di scambio in zona adiacente Pontina a valle svincolo per via Vaccareccia.</p>
<p>Spazio per i bambini anche fuori dal centro</p>
<p>Mancanza marciapiede specialmente nelle zone periferiche</p>
<p>Mezzi di trasporto pubblico più efficienti e con più frequenza con la possibilità di raggiungere luoghi pubblici o di svago in modo gratuito</p>
<p>Sistema di trasporto collettivo che colleghi Torvaianica a Santa Palomba, passando per Pomezia, e</p>
<p>Si potrebbero rivalutare molti spazi pubblici anche quelli più piccoli per far vivere la città a tutti così da poter migliorare il senso di comunità. Penso che oltre alla sostenibilità, un tema che rimane sempre impotente, bisogna pensare anche a come si può vivere ed interagire con la città. Con creatività e immaginazione, creando altri modi di vivere lo spazio urbano e trasformare il suo uso.</p>
<p>Più controlli del rispetto urbano</p>
<p>Mancano percorsi ciclo pedonali su tutte le principali arterie che collegano i vari quartieri e moltissime strade non possono essere nemmeno percorse a piedi.</p>
<p>Serve un maggior numero di collegamenti che non passino per il centro Roma ma si muovano lungo la linea dei castelli. Piccoli bus che possono passare anche per strade come via di Santa Fumina. Inoltre i bus potrebbero usare applicazioni come waze per fare da una fermata alla successiva in modo da ottimizzare il percorso e di segnalare tramite app quando stanno per arrivare ed il livello di capienza.</p>
<p>Dovrebbero esserci più strade alternative e più parcheggi</p>
<p>Marciapiedi a Campo Jemini. L'ideale sarebbe che le grandi realtà commerciali presenti sul territorio (Sedici Pini, McDonald's, Carrefour, ecc.) mettessero a disposizione degli autobus così da diminuire il numero di auto che si spostano per gli acquisti e d'altro canto si incentivano gli acquisti di chi non ha possibilità di spostarsi.</p>
<p>Ritengo che il questionario sia vincolante solo per una tipologia di mobilità, ma non utile per le reali necessità</p>
<p>Pista ciclabile continua, sicura e mantenuta tutto l'anno da Pomezia a Torvaianica. Una linea metro/ferroviaria per Roma che parta da Pomezia centro e non da Santa Palomba o in alternativa un trasporto su rotaia verso</p>
<p>Potenziamento trasporto pubblico</p>
<p>La mia mancata partecipazione deriva da mancanza di tempo. Mi sento di segnalare la pericolosità di via Gronchi che spesso è teatro di gare di velocità. Sarebbe necessario segnalare adeguatamente l'incrocio di ingresso al quartiere residenziale di Vicerè che risulta non visibile e quindi fonte di grosso pericolo. Dei limitatori fissi della velocità potrebbero essere utili. La presenza sporadica delle forze dell'ordine risulta purtroppo insufficiente e priva di efficacia.</p>
<p>Per promuovere la mobilità sostenibile bisogna creare spazi adatti, adeguare le infrastrutture con marciapiedi sicuri per il piedibus e piste ciclabili per le biciclette e monopattini. Inutile fare progetti di piedibus, bike sharing e micro mobility quando poi non ci sono gli spazi sicuri nel rispetto del codice della strada, mettendo a rischio la vita di pedoni, ciclisti e conducenti.</p>
<p>I giardini sono secchi, incolti, sporchi e pieni di animali. Le strade andrebbero riasfaltate. Aree popolari da ripulire. Incrementare sicurezza notturna. No ztl</p>
<p>Personalmente abitando a Campo Jemini, sarebbe bello avere dei marciapiedi, e limitatori di velocità per auto Via Singen, piazza Aldo Moro e vie limitrofe a livello di pulizia, decoro urbano e area verde fanno schifo. Siamo pieni di insetti, animali vari, erbacce incolte, sporcizia, bottiglie di birra e altri alcolici nei giardini. Foglie nei tombini. Insomma parlo a nome del quartiere e della città sostenendo che c'è più bisogno di manutenzione urbana che ztl che andrebbe a crearci disagi. Caro comune, investite meglio i nostri soldi. Grazie</p>
<p>Bravo per la riqualificazione di Torvaianica ma a Pomezia siamo pieni di erbacce e zozzerie e animali. Il mio cane si è preso le zecche con tutto il collare. Sulla strada la gente corre fate controlli</p>
<p>Chiusura fissa del centro storico che non si ha il coraggio di fare e piste ciclabili non a ridosso delle strade</p>

Sconti sui biglietti/abbonamenti degli autobus. Pista ciclabile sulla strada Pomezia-torvajanica, Domeniche
Prima della mobilità sostenibile sarebbe opportuno avere strade con meno buche Che rendono circolare in auto e ancora di più in bici molto pericoloso
Vi prego di pensare maggiormente alla nostra categoria di diversamente abili. Soprattutto chi ha come me continuamente necessità della sedia a rotelle per muoversi ha bisogno di strade curate come fondo stradale e come accessibilità e sicurezza. Si incontrano continuamente barriere architettoniche e queste spesso tolgono la voglia anche solo di fare una passeggiata. Oltretutto non posso non notare come l'inciviltà dilaghi a volte anche pericolosamente.
Piste ciclabili ma separate dal traffico veicolare per una completa sicurezza
Via roma pedonale dopo una certa ora
Sarebbe il caso di curare di più le zone verdi già esistenti (es. pista ciclabile) e di mantenere al meglio le banchine stradali, che a volte sono completamente avvolte dall'erba incolta o dagli arbusti. Sarebbe davvero una gran cosa prevedere una pista ciclabile che permettesse di raggiungere il mare in sicurezza. basterebbe anche solo sistemare e valorizzare le banchine attualmente inutilizzabili di via del mare da e verso Torvajanica. Si smaltirebbe moltissimo il traffico, si agevolerebbe il turismo e la mobilità sostenibile. Gli spazi verdi e le possibilità di percorsi nella natura non mancano, ma sono quasi sempre inutilizzabili perchè non curati o non in sicurezza. Non si può pensare di dover usare l'auto per raggiungere uno spazio verde o il mare dove si vuole passeggiare in bici, è un controsenso. Ultimo ma non meno importante: IL COLLEGAMENTO CON LA STAZIONE DI SANTA PALOMBA. La stazione non è raggiungibile se non in auto o con i pochi autobus a disposizione. Anche in questo caso, pista
Bus Linea diretta continua Torvaianica — stazione S.Palomba Eliminare un lato di parcheggi su via Roma e renderla ciclabile. Collegare tutte le scuole con pista sicura ciclabile. Unire Pomezia e Torvaianica con ciclabile
Totale assenza di sicurezza per gli spostamenti in bicicletta e/o monopattino elettrico a Pomezia centro e Pomezia nord (zona via dei Castelli Romani - via Naro
la sistemazione della pavimentazione stradale
Pista ciclabile Pomezia torvaianica
Non so dove parcheggiare la bici quando la uso
Assolutamente necessaria la pianificazione di interventi infrastrutturali volti a decongestionare l'asse via del Mare-via dei Castelli Romani.
Da Campo Ascolano per Pomezia e viceversa passano pochi autobus e sono costretta ad accompagnarlo e riprenderlo a scuola con l'automobile
Migliorare marciapiedi, ampliare la rete ciclabile e restaurare i percorsi esistenti
Il questionario è modellato al fine di ricevere risposte favorevoli alle proposte dell'amministrazione protempore... per poi dire che i cittadini la pensano come gli attuali amministratori. È comunque uno strumento utile.
Più cura del verde, per il resto va bene così
Io di base evito di prendere la macchina e spostarmi sempre a piedi, se avessi una bicicletta probabilmente userei anche quella, ma al momento non ho la disponibilità economica. Secondo me bisognerebbe aiutare i cittadini con incentivi per scegliere mezzi di spostamento sostenibili e magari mettere a disposizione anche autobus che si muovono all'interno del comune con prezzi accessibili a tutti.
Sarebbe bello vedere piste ciclabili anche nelle periferie, per esempio a Campo Jemini, collegandola a vicerè e a pomezia attraverso la stradina attualmente sterrata che passa davanti villa sanna.
Eliminerei tutte le idee legate allo sharing (di bici o monopattini), non siamo lo stato adatto e la situazione di degrado in cui imperversa roma sotto questo punto di vista ne è la prova.
Come menzionavo in un'altra sezione sarebbe bello avere piste ciclabili e rastrelliere per parcheggiare anche nelle vie del centro di Pomezia. Il tratto costruito infatti (quello che passa per colle fiorito per intenderci) è in una zona un po' morta in cui ci passi solo se vuoi fare una passeggiata...mentre sarebbe bello poter usare la bici anche su percorsi che le persone quotidianamente percorrono per il tragitto lavoro/casa o per andare a fare la spesa (ma ci sarebbe anche da cambiare il cervello di gran parte delle persone)
Piste ciclabili, taxi collettivo, incentivare uso auto elettriche anche mediante esonero pagamento strisce blu
Monopattini a noleggio aiuterebbero
Ciclabile Pomezia Torvaianica, raccordo ferroviario Santa Palomba-pomezia, metropolitana Pomezia Roma
Non vado a lavoro in bici perché prima devo accompagnare le figlie a scuola

L'idea dei monopattini è una boiata tremenda in un cittadina come Pomezia. Inoltre non vi è né un regolamento che obblighi i possessori e gli utilizzatori a rispettare i pedoni e la viabilità stradale. Non vi è controllo dalla polizia municipale, ho visto passare di fronte una pattuglia monopattino con 3 ragazzetti. E non gli hanno detto niente. Chi ha deciso di portare i monopattini a Pomezia è solo uno che vuole copiare Roma.... e pure male!
Oltre la pista ciclabile ampliata per la città una pista per camminare più sicuri Torvaianica alta
Strade periferiche tipo Santa Procula impercorribili sia a piedi o bicicletta per pericolosità da innumerevoli buche strettoie ed intenso traffico di mezzi pesanti che occludono la strada non idonea per mezzi pesanti a causa delle ridotte dimensioni di larghezza.
Migliorare il collegamento torvaianica alta pomezia, strada pericolosa per ciclisti e pedoni. Sensibilizzare la popolazione
Sarebbe opportuno una rotonda al bivio di Pomezia, sono anni che se ne parla ma nessuno riesce a realizzarla. Incrementare le piste ciclabili, un percorso anche sterrato che collegasse la sughereta con
I negozi hanno avuto i permessi di utilizzare i parcheggi. Sono esteticamente brutti e non adatti a Pomezia, sono anche molto pericolosi perché coprono la visuale a tutti.
Collegamento con Pratica di mare, i sedici pini, e Torvaianica da Pomezia
Avere dei percorsi sicuri per andare al borgo di Pratica di Mare e Torvaianica da Pomezia
Pista ciclabile, da castagnetta fino a Pomezia
Pista pedo-ciclabile via Monachelle - Santa Procula e senso unico si via Monachelle.
Tratto ciclo pedonale che collega Pomezia e torvaianica
All' Intersezione di via dei Castelli Romani/ via Solforata e via Laurentina realizzare: 1) un parcheggio di scambio ( ci sono le aree disponibili) 2) Fermata linea diretta con autobus comune Pomezia e S.Palomba senza passare all'interno dei quartieri 3) Fermata della linea ATAC da Roma appositamente prolungata 4) pista pedonale e ciclabile fino a Pomezia lungo via Dei Castelli Romani: la strada è ampia, pianeggiante e perfettamente adatta.
Per diminuire inquinamento e morti: Prolungamento della linea B della metro sino a Pomezia, Aprilia... ANCORA SI PUO' FARE . NON ASPETTIAMO CHE IL CEMENTO ELIMINI TUTTE LE AREE LIBERE.
Una rete di piste ciclabili in sicurezza anche extraurbane, unite alla possibilità di trasporto della bici sui mezzi pubblici, ne favorirebbe l'uso
Il questionario è costruito per ottenere risposte pilotate
Potenziare i tragitti con pista ciclabile. Verificate gli spostamenti dei cittadini ed organizzatev
Marciapiedi, fermate autobus sicure, piste ciclabili tra quartieri, strade asfaltate, collegamenti sostenibili verso
Bisogna realizzare più piste ciclabili e deve essere incrementato il numero degli autobus. Nelle vie più trafficate ci deve essere la corsia preferenziale per gli autobus. Per i lavoratori e gli studenti ci dovrebbero essere delle navette allo stesso costo degli autobus.
È indispensabile riparare urgentemente e seriamente la via Castagnetta e la via delle Orchidee nonché tutte le traverse di quest' ultima che sono in condizioni pietose da anni. I rattoppi che vengono fatti non sono risolutivi, e alla prima pioggia si formano nuovamente altre buche sulla strada. È necessario realizzare un nuovo ponte sulla via delle Orchidee in corrispondenza del Rio Torto. Continuano ad aversi incidenti in corrispondenza del semaforo che è stato messo in corrispondenza della strettoia del vecchio ponte. Se non viene rispettato il
a) creare un percorso pedonale lungo via delle Monachelle, via del Sughereto e via Sarsina creando un anello b) creare un percorso anche pedonale dal bivio Scalella al centro di Pomezia su via dei Castelli Romani c) creare nello stesso luogo un parcheggio di scambio cioè all'incrocio tra via Castelli Romani e via Laurentina
migliorare tutto l'ungo mare delle sirene