

**Al Presidente della Conferenza di Servizi**

Arch. Manuela Manetti

Via del Giorgione, 129

00147 Roma

[territorio@regione.lazio.legalmail.it](mailto:territorio@regione.lazio.legalmail.it)

p.c.

**Ai Rappresentanti Unici delle Amministrazioni**

Roma Capitale

Rappresentante Unico

Ing. Fabio Pacciani

Via del Turismo, 30

00144 Roma

[protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it](mailto:protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.it)

Città Metropolitana di Roma Capitale

Rappresentante Unico

Arch. Massimo Piacenza

Viale G. Ribotta n. 41/43

00144 Roma

[pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it](mailto:pianificaterr@pec.cittametropolitanaroma.gov.it)

Regione Lazio

Segretariato Generale

Ufficio Conferenze di Servizi

Dott. Luca Ferrara

Via Cristoforo Colombo, 212

00145 Roma

[conferenzediservizi@regione.lazio.legalmail.it](mailto:conferenzediservizi@regione.lazio.legalmail.it)

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento per il coordinamento amministrativo

Ufficio per la concertazione amministrativa e il monitoraggio

Rappresentante Unico

Cons. Carlo Notarmuzi

Via della Mercedes, 9

00187 Roma

[ufcam.dica@pec.governo.it](mailto:ufcam.dica@pec.governo.it)

**Al Soggetto proponente**

Soc. Eurnova Srl

Via Tevere, 48

00198 Roma

[eurnovasrl@legalmail.it](mailto:eurnovasrl@legalmail.it)

Oggetto: Roma Capitale. Stadio della Roma in loc. Tor di Valle. Adeguamento del progetto definitivo relativo allo Stadio della Roma a Tor di Valle, Legge 27 dicembre 2013 n. 147 art. 1 comma 304 – 305 - Legge 7 agosto 1990 n. 241 e smi. - Invio documento “Sulla Simulazione Trasportistica” in sede di Conferenza di Servizi sul Progetto definitivo adeguato.

In riferimento all'oggetto si invia il documento, redatto dall' Osservatorio Stadio della Roma a Tor di Valle, nel quale si approfondiscono i temi relativi alla simulazione trasportistica.

Dott. Davide Galasso

(delegato dai CdQ aderenti all'Osservatorio ai rapporti con  
l'Amministrazione Comunale)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Davide Galasso', written over the printed name and title.

Roma, 4 dicembre 2017



Comitati di Quartiere ed Associazioni aderenti all'Osservatorio

# Sulla SIMULAZIONE TRASPORTISTICA

Osservatorio sull'intervento di trasformazione dell'area di TOR di VALLE

- STADIO della ROMA -

**NOVEMBRE 2017**

Con il presente documento, sulla scorta delle informazioni presenti negli elaborati prodotti dalla Proponente, dalle Amministrazioni, dai Concessionari e Gestori di pubblici servizi partecipanti alla Conferenza di Servizi<sup>1</sup>, si intende richiamare l'attenzione sulle simulazioni trasportistiche eseguite sul nuovo assetto infrastrutturale le quali, secondo l'Osservatorio, non sono sufficienti per dimostrare che la futura mobilità sia effettivamente sostenibile e che non vi sia il rischio di una pesante ricaduta sulla circolazione dei quartieri limitrofi.

## INDICE

PREMESSA .....	2
OFFERTA/DOMANDA .....	3
CONSIDERAZIONI .....	3
CONCLUSIONI .....	4
NOTE .....	7
<u><a href="#">TABELLA "A" SIMULAZIONI TRASPORTISTICHE</a></u> .....	9

## PREMESSA

Per sottolineare l'importanza delle simulazioni trasportistiche citiamo testualmente un significativo e lodevole enunciato di Eurnova che stante le simulazioni fornite non è applicato:

*«Accurati studi sono stati così dedicati alla corretta progettazione del sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti allo scopo di facilitare il trasporto cittadino in senso lato, favorendo l'impiego dei mezzi pubblici. Il sistema è progettato per soddisfare i flussi generati dagli eventi sportivi, ma è stato calibrato per rendere funzionale il nuovo distretto a uso uffici e per migliorare i collegamenti quotidiani dell'area e delle zone circostanti con il centro città garantendo non si aggravi la circolazione esistente.»<sup>ii</sup>*

Le **“simulazioni trasportistiche”** costituiscono uno strumento fondamentale per dimensionare le infrastrutture destinate alla viabilità e per valutare gli effetti della domanda di mobilità indotti dalla realizzazione di nuovi insediamenti, nel nostro caso relativi al progetto urbanistico Stadio della Roma – Tor di Valle.

Come tutti sanno il piano prevede di catapultare dal Foro Italico a Tor di Valle la dimensione Stadio Olimpico ridisegnando l'intero sistema viario e ferroviario. Nell'area dell'ex ippodromo, da anni in disuso ed abbandonata al degrado, si introduce un alto concentrato di mobilità per eventi sportivi e per il distretto uffici ed entità commerciali e ricreative. Il tutto posizionato in un'area chiusa compresa in una angusta ansa del Fiume Tevere e stretta tra il Fosso di Vallerano ed il depuratore ACEA. La figura (a lato) evidenzia la criticità costituita da un solo accesso alla Via del Mare (SP 8) e Via Ostiense (SP 8bis).<sup>iii</sup>



## OFFERTA/DOMANDA

Diverse sono state le simulazioni trasportistiche derivate dalle due dichiarazioni di pubblico interesse (la 132/2014 del 22/12/2014 e la 32/2017 del 14/06/2017) che si sono avvicendate nel corso di questi anni, con la seconda che adegua la precedente. Ad esse è associato un volume di analisi che si è sommato di volta in volta e ha reso fortemente complessa una valutazione dell'equilibrio domanda/offerta di mobilità.

Per tale ragione ci si è avvalsi di una “matrice di mappatura delle informazioni” (rif. allegata Tab. A – Stadio della Roma a Tor di Valle: Simulazioni trasportistiche e calcolo dei veicoli equivalenti/hora<sup>iv</sup>) affinché sia possibile monitorare i contenuti e soprattutto rilevare in che misura è “certificata”<sup>v</sup> una mobilità effettivamente sostenibile.

La tabella A riproduce i dati presenti nelle dodici relazioni trasportistiche che si sono avvicendate, riportando gli studi sulla distribuzione del traffico indotto dai veicoli equivalenti/hora (matrice di fondo) in determinate fasce orarie e sull'offerta di scenari diversi ma alternativi che spaziano principalmente dalla presenza/assenza dei due ponti sul Tevere (Traiano e dei Congressi) e solo su due fasce orarie 07:30-08:30 feriale e 19,45 - 20:45 serale feriale.

In tutte le valutazioni conclusive delle simulazioni trasportistiche, Eurnova dimostra - limitatamente alla domanda ipotizzata - che sia nel complesso che su scala locale possono considerarsi sostenibili tutti gli scenari di simulazione considerati.

## CONSIDERAZIONI

La tabella A evidenzia la progressiva limitazione degli intervalli orari. Nell'ultima relazione (11/10/2017) la simulazione trasportistica è offerta solo per il mattino di un giorno feriale (7:30 - 8:30), asserendo per esso lo scenario di maggiore criticità<sup>vi</sup>.

Cosa accade dunque alla domanda negli altri momenti? Ed in presenza dell'esodo dallo Stadio ? (In Tab. A, con tasselli gialli bordati in rosso sono evidenziati i computi mancanti o comunque - salvo errori ed omissioni - non presentati nelle relazioni pubblicate).

L'intervallo orario delle ore 16:45 – 17:45, festivo, non lo si è mai documentato, nonostante sia il più significativo visto che l'uscita dallo stadio si sovrappone all'intensa mobilità sollecitata dalle attività commerciale e ricreativa.

Le simulazioni inerenti la Delibera 32/2017 sono rivolte ai soli giorni infrasettimanali e seppure prevedono i flussi di ingresso allo Stadio (40% del 50% degli spettatori), non trattano minimamente l'esodo, ossia l'uscita dai bacini di sosta del 100% del 50% degli spettatori. Un parametro quest'ultimo legato all'obiettivo di dirigere l'altro 50% verso il supporto ferroviario. Un indirizzo risalente ad agosto del 2014 (28/08/2014), ma risolto affidandosi al prolungamento della Metro B, al potenziamento della Roma Lido e della FL1 Orte-Roma-Fiumicino.

D'altra parte il solo esodo dallo stadio presenta criticità sin dagli inizi. Infatti per lo scenario 22:30 – 23:30 (festivo)<sup>vii</sup>, nel maggio 2014, i veicoli equivalenti furono calcolati pensando ad un esodo del 40% nella prima ora, se invece avessero previsto il 100%, (così come attestato dalla stessa proponente nella relazione sui bacini di sosta del giugno 2017)<sup>viii</sup>, il valore sarebbe salito da 6.900 veicoli equivalenti all'ora a 17.250 e questo valore di aumento del traffico avrebbe comportato "indici di criticità" ben superiori alla saturazione dello stato di circolazione.

Nelle simulazioni trasportistiche iniziali (Delibera 132/2014) la sufficienza era stata appena raggiunta poiché la progettata infrastruttura ferro/gomma non solo riusciva ad assorbire la nuova domanda di mobilità ma garantiva le medesime caratteristiche di deflusso esistenti nello stato attuale: performance raggiunta in presenza delle tre citate connessioni ferroviarie e di un importante asse viario di collegamento con la A91 (Autostrada Roma-Fiumicino), da aggiungere alla Unificata SP 8 e 8bis. Tutte opere pubbliche che la proponente - indipendentemente dall'esito negativo della prima Conferenza di servizi - si era impegnata a realizzare contestualmente a quelle private.

Ora si sostiene che lo stesso risultato positivo si dovrebbe ottenere considerando scenari con opere infrastrutturali decisamente inferiori, sia sul piano ferroviario (non Metro B2 ed incerta alternativa dell'"anello corto" sulla Roma-Lido), sia su quella stradale con rinuncia del collegamento diretto dell'area (ansa del Tevere) con la A91 Roma-Fiumicino.

## CONCLUSIONI

Oggi, a fronte di uno stadio da 55.000 posti, anziché 62.000, si intende attestare che la sola Unificata SP 8 e 8bis, è ampiamente sufficiente: non serve il Ponte di Traiano e restano irrilevanti le difficili confluenze sia verso il GRA, sia verso il Nodo Marconi, persino senza il Ponte dei Congressi<sup>ix</sup>. Oltretutto lasciando alla indeterminatezza di ATAC SpA il potenziamento della Roma-Lido, peraltro insufficiente a sostenere il 50% dell'esodo dallo Stadio (cfr documento Osservatorio MOBILITÀ su FERRO –Novembre 2017). Non sorprende dunque la "dimenticanza" di tanti intervalli orari per un lato (una lacuna da colmare, senza la quale non è ammissibile alcuna decisione conclusiva) e per l'altro l'attenzione alla sola fascia oraria delle 7:30 – 8:30, in quanto è la sola che non impatta con la domanda di mobilità dello stadio e delle strutture commerciali, mentre beneficia del dimezzamento del distretto uffici.

Nella misura in cui l'infrastruttura ferroviaria non sostiene il flusso dei passeggeri, il numero dei veicoli-equivalenti/hora è destinato ad aumentare. Auto, moto e bus, pure di avverse tifoserie<sup>x</sup>, nonché i mezzi di sicurezza ed emergenza, saranno tutti riversati sulla Unificata SP 8 e 8bis che soffrirà pure la insufficienza dei bacini di sosta<sup>xi</sup> e lo stallo dei già segnalati colli di bottiglia dello svincolo GRA e Nodo Marconi.

Ergo, unica illusoria alternativa (rif. Figura 1 – Mappa impatto su viabilità e traffico) sarà costituita dalle tre direttrici: i) Vie di Decima e connessa Oceano Indiano; ii) Vie Sansotta, Fiume Bianco e Borghi; iii) Vie Fosso del Torrino, Cina e Pechino.

Considerate dunque siffatte conseguenze, le “simulazioni trasportistiche” richieste da un simile intervento urbanistico restano imprescindibili.

Unicamente attraverso la completa applicazione di esse sarà possibile valutare la “sostenibilità”, sia in

tema di flussi di traffico delle Via del Mare e Via Ostiense, sia di spostamenti d’area vasta su cui sono calcolati gli indici di criticità.

Infine leggendo le relazioni sulla mobilità e le analisi trasportistiche, nelle ultime in particolare, si trascura il presupposto della intrasferibilità delle unità di sicurezza e soccorso e che l’attuale mobilità delle persone (utenti, addetti e visitatori) e delle merci, è su base viaria, ovvero su gomma.

Quasi si omette di considerare che si può riversare su “ferro” (TPL) il solo trasferimento delle persone, peraltro da interconnettere con il sistema cittadino di TPL su gomma e nei diversi intervalli orari (si pensi ad esempio all’assenza di servizi dopo le 23:30). Quindi unicamente a condizione che lo studio ed analisi dei flussi degli spostamenti intra ed extra urbani e la definizione di adeguati modelli renda attrattiva una efficace e ben organizzata mobilità alternativa al traffico privato su gomma.

L’Osservatorio come già espresso nel documento Chiarimenti & Proposte ottobre 2017 presentato alla Conferenza di Servizi, ribadisce la dimostrata necessità di una analisi del traffico lungo l’asse Unificato Via del Mare/Via Ostiense prevedendo anche lo scenario di deflusso dalla stadio nelle fasce orarie 16:45 – 17:45 e 22:30 – 23:30.



## BIBLIOGRAFIA

1	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Elaborati Ambientali: Sintesi non Tecnica Valutazione Ambientale Strategica ex art.13 D.Lgs.152/06	28/04/2016	TDV PD G GEN 00 AM 0000 1406 00 G 00000 BRD 00
2	Osservatorio TdV- Mobilità su ferro	20/11/2017	Consegnato alla conferenza dei servizi e su <a href="http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/">http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/</a>
3	Osservatorio- Chiarimenti e proposte	01/10/2017	Consegnato alla conferenza dei servizi e su <a href="http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/">http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/</a>
4	Osservatorio TdV- Parcheggi TdV	22/11/2017	Consegnato alla conferenza dei servizi e su <a href="http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/">http://www.osservatoriostadioroma.it/documenti/</a>
5	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Relazione Generale di aggiornamento del Progetto	08/09/2017	DEF G GEN 00 GE 0000 1400 G 000,00 EUR 02
6	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Generale - Mobilità e Studio del Traffico	05/09/2017	DEF G GEN 00 TR_2360_1400_G00,00_INT_01
7	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Generale - Mobilità e Studio del Traffico Studio dei trasporti -Relzione Piano Trasportistico	11/10/2017	DEF_G_GEN_00_TR_2360_1400_G00,00_INT_02
8	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Generale - Mobilità e Studio del Traffico Studio del traffico della sola parte commerciale dell'intervento 11/10/2017	11/10/2017	DEF_G_GEN_00_TR_2360_1401_G00,00_INT_00
9	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Generale - Studio del Traffico e Viabilità Analsi di funzionalità dei bacini di sosta	07/06/2017	DEF_G_GEN_00_TR_2360_1401_G00,00_SYS_00.pdf
10	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Generale -Mobilità e Studio del Traffico Studio dei trasporti - Relazione Piano Trasportistico	23/12/2016	TDV_PD_G_GEN_00_TR_2360_1400_00_G000,00_INT_01
11	STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Generale - Mobilità e studio del traffico C. Allegato B_verifica trasportistica_201405	28/04/2016	TDV_PD_G_GEN_00_TR_2360_1402_00_G000,00_INT_00



## NOTE

<sup>i</sup> Un inciso sulla produzione documentale. Dal 2014 si sussegue la produzione di documenti che mai si annullano e sempre si aggiungono e sovrappongono.

<sup>ii</sup> Rif. pag. 13 – Doc. STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE - Elaborati Ambientali: Sintesi non Tecnica - Valutazione Ambientale Strategica ex art.13 D.Lgs.152/06 TDV PD G GEN 00 AM 0000 1406 00 G 00000 BRD 00 (28/04/2016)

<sup>iii</sup> Le due Strade Provinciali in quel tratto corrono parallele e separano l'area Tor di Valle dalla Ferrovia Roma-Lido e la Fermata Tor di valle. Queste a loro volta si frappongono tra la nuova urbanizzazione ed i Quartieri Decima, Torrino Nord e Sud, Mostacciano etc. Un aspetto questo che sin dagli inizi legittima la preoccupazione dei Comitati di Quartiere ed Associazioni aderenti all'Osservatorio, che temono gravi esternalità negative e persino venga loro precluso l'accesso a tali infrastrutture.

<sup>iv</sup> Gli spostamenti generati/attratti (relativi alle strutture commerciali, sportive, di servizi e ricettive) sono trasformati in **autoveicoli equivalenti (ve-eq/h)** generati/attratti secondo i seguenti **coefficienti di riempimento** cautelativi:

“▪ circa 1,3 persone/veicolo per gli spostamenti sistematici (addetti);

▪ circa 1,5 persone per ogni veicolo per gli spostamenti non sistematici dei visitatori diretti alle strutture commerciali;

▪ circa 1 persona per veicolo per gli spostamenti non sistematici dei visitatori diretti agli impianti sportivi;

▪ circa 1 persona per veicolo per gli spostamenti non sistematici dei visitatori delle strutture adibite a servizi;

▪ circa 12 persone per veicolo per gli spostamenti non sistematici dei clienti della struttura ricettiva, in considerazione dei diversi mezzi a disposizione.”

Rif. pag. 19 – doc. Studio del traffico della sola parte commerciale dell'intervento DEF\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1401\_G00,00\_INT\_00 (11/10/2017)

Mentre per la mobilità Stadio i **coefficienti di riempimento** utilizzati nel riferimento “Stadio Olimpico” sono quelli secondo norme CONI: Autoveicoli=3; Motoveicoli=1,8<sup>(\*)</sup>. Rif. pag. 23 – doc. Studio dei trasporti - Relazione Piano Trasportistico A056\_TDV\_PD\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1400\_00\_G000,00\_INT\_01 (23/12/2016).

(\*) – Il valore di 1,8 ripetutamente attribuito a norme CONI risulta essere un refuso, dal momento che non è effettivamente calcolato, appare impraticabile e le norme CONI prevedono Motoveicoli = 1. Tuttavia in più calcoli neppure tale valore viene pianamente rispettato.

<sup>v</sup> Rif. pag. 20 – doc. Generale – Mobilità e studio del traffico DEF\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1400\_G00,00\_INT\_02 (11/10/2017): «Il software utilizzato sia per l'analisi della domanda e dell'offerta sia per le simulazioni dei flussi di traffico sulla rete, è stato TransCAD®. Il software si compone di quattro moduli principali: (...) una vasta gamma di modelli per la simulazione e l'analisi di sistemi di trasporto che permettono di ricostruire in maniera dettagliata lo stato attuale al livello di disaggregazione desiderato e, successivamente, valutare lo sviluppo dei traffici in virtù degli interventi previsti e del naturale trend degli indicatori demografici, socio-economici e trasportistici;»

**Dunque, premesso l'evidente rischio di incorrere in un deficit superiore a quanto già sofferto dallo Stadio Olimpico, appare scontato un approccio precauzionale e perciò attendersi un'analisi di tutti i possibili scenari** ed in tal senso rassicurare i cittadini residenti, i futuri frequentatori dell'area, eccetera.

<sup>vi</sup> «Per rispondere alla richiesta di approfondimento dello studio trasportistico, di cui ai pareri sopramenzionati, è stato valutato di integrare lo scenario di maggiore criticità, che, dopo aver svolto gli opportuni raffronti è stato riscontrato essere rappresentato dall'ingresso al sito di progetto nel giorno feriale di mattina dalle 7:30 alle 8:30.»

Rif. pag. 4 – doc. Mobilità e Studio del Traffico – Doc. DEF\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1400\_G00,00\_INT\_02 (11/10/2017)

**E l'esodo dallo stadio? Mentre si replica persino la simulazione trasportistica rivolta alle ore 17:30 – 18:30: una fascia oraria prefestiva, oggettivamente neutra e che in nessun caso interferisce con l'uscita pomeridiana o ingresso serale allo stadio.** Rif. STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE Generale - Mobilità e Studio del Traffico Studio del traffico della sola parte commerciale dell'intervento DEF\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1401\_G00,00\_INT\_00 (11/10/2017)

<sup>vii</sup> Rif. pag. 40 - STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE - Generale - Mobilità e studio del traffico -C. Allegato B\_ verifica trasportistica\_201405 (28 Aprile 2016) - TDV\_PD\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1402\_00\_G000,00\_INT\_00

<sup>viii</sup> Rif. pag. 10 - GENERALE – STUDIO DEL TRAFFICO E VIABILITA' - ANALISI DI FUNZIONALITA' DEI BACINI DI SOSTA DEF\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1401\_G00,00\_SYS\_00 (07/06/2017)

---

<sup>x</sup> L'analisi dello Scenario Transitorio (ST) nasce invece dall'esigenza di capire se, in una fase transitoria tra l'ultimazione dell'intervento di Tor di Valle ed il completamento del Ponte dei Congressi sia possibile garantire adeguati indicatori di prestazione della rete (...) Rif. pag. 5 – doc. Generale – Mobilità e studio del traffico DEF\_G\_GEN\_00\_TR\_2360\_1400\_G00,00\_INT\_02 (11/10/2017)

<sup>x</sup> Ulteriore tema da **considerare** è, ad esempio, **la impossibile separazione fisica delle tifoserie**. Un limite da considerare viste le disposizioni che usualmente emana la Questura:

«E' prevista inoltre una suddivisione dei flussi di spettatori su specifiche aree di parcheggio per ognuna delle due tifoserie.» o ancora sulla separazione dei percorsi: "L'afflusso ed il deflusso dei tifosi romanisti avverrà su Ponte della Musica e Ponte Duca D'Aosta mentre Ponte Milvio per l'afflusso e deflusso dei tifosi juventini." <http://questure.poliziadistato.it/it/Roma/articolo/9505915db4c13202984118700>

<sup>xi</sup> Al riguardo l'Osservatorio ha prodotto il documento "Parcheggi per lo Stadio".

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. Polini', is written on the right side of the page.

TAB A - STADIO DELLA ROMA A TOR DI VALLE - SIMULAZIONI TRASPORTISTICHE E CALCOLO DEI VEICOLI-EQUIVALENTI/HORA

			11/10/2017	11/10/2017*	05/09/2017	07/06/2017	04/05/2017	22/02/2017	23/12/2016	21/12/2016	28/04/2016	15/06/2015	28/08/2014	00/05/2014				
			Delibera 32 / 2017					Delibera 132 / 2014										
Intervallo orario 7:30 - 8:30 feriale																		
(Entrata al Business Park)																		
BUSINESS	TPR Stato attuale																	
	"Matrice di fondo"	ve-eq\h	(13)	198.092	(19)	199.162	(21)	199.867	(21)	199.867	(30)	184.532	(30)	184.532	(11)	184.532	(17)	257.000
	TPR su A91 Roma Fiumicino																(42)	4.500
	Fino a Parco dei Medici	ve-eq\h															(42)	4.000
	Da Parco dei Medici a GRA	ve-eq\h																
	TPR su Via Ostiense e Via del Mare																	
	Via Ostiense	ve-eq\h	(10)	1.600	(13)	1.600	(13)	1.600	(13)	1.600							(42)	1.650
	Via del Mare	ve-eq\h	(10)	1.250	(13)	1.800	(13)	1.800	(13)	1.800							(42)	1.400
	TPR su Via di Decima	ve-eq\h															(42)	250
	TPR Scenario SP1 (Unificata + P.Traiano): Dest BP																	
	TPR Origine Unificata	ve-eq\h					(21)	1.250	(21)	1.250	(24)	2.700	(30)	2.700	(11)	2.700	(44)	3.500
	TPR Orig. P.TRN su racc A91\Unificata	ve-eq\h					(21)	300	(21)	300	(24)	750	(30)	750	(10)	750	(44)	800
	TPR Orig. PRS su Via di Decima	ve-eq\h					(21)	400	(21)	400	(24)	450	(30)	450	(11)	450		
	Destinazione Business Park	ve-eq\h					(14)	1.950	(14)	1.950	(23)	3.900	(24)	3.900	(5)	3.900	(45)	4.300
	Utenza per indicatori di prestazione	ve-eq\h					(21)	771	(21)	771	(30)	1.617	(30)	1.617	(11)	1.617		
	TPR Scenario SP2 (Unificata + P. Congressi): Dest BP																	
	TPR Origine Unificata	ve-eq\h	(13)	1300	(19)	1.300	(24)	1.300	(24)	1.300								
	TPR Orig. P.CNG su Unificata	ve-eq\h	(13)	370	(19)	370	(24)	370	(24)	370								
	TPR Orig. PRS su Via di Decima	ve-eq\h	(13)	280	(19)	280	(24)	280	(24)	280								
	Destinazione Business Park	ve-eq\h	(13)	1.950	(14)	1.950	(14)	1.950	(14)	1.950								
	Impatto coll.a Muratella ex Alit.a (Orig)	ve-eq\h			(14)	1.000	(14)	1.000	(14)	1.000								
	Utenza per indicatori di prestazione	ve-eq\h	(13)	751	(19)	754	(24)	734	(24)	734								
	TPR Scenario SP3 (Unificata SP 8+Bbis): Dest BP																	
	TPR Origine Unificata	ve-eq\h					(27)	1.600	(27)	1.600								
	TPR Orig. PRS su Via di Decima	ve-eq\h					(27)	350	(27)	350								
	Destinazione Business Park	ve-eq\h					(14)	1.950	(14)	1.950								
	Utenza per indicatori di prestazione	ve-eq\h					(27)	819	(27)	819								
Intervallo orario 19:45 - 20:45 feriale																		
(Entrata Stadio / Uscita BP e att. Commerciale)																		
EVENTI	TPR Stato attuale																	
	"Matrice di fondo"	ve-eq\h			(24)	73.630	(35)	73.648	(32)	73.648	(58)	54.715	(58)	54.715				
	TPR Scenario SP1 (Unificata + P.Traiano): Dest STD																	
	TPR Orig. su Unificata	ve-eq\h					(35)	2.100	(32)	2.100	(58)	2.757	(58)	2.757				
	TPR Orig. P.TRN su racc A91\Unificata	ve-eq\h					(35)	1.100	(32)	1.100	(58)	843	(58)	843				
	Destinazione Stadio	ve-eq\h					(14)	3.200	(14)	3.200	(57)	3.600	(57)	3.600				
	Origine B P e att. Commerciale	ve-eq\h					(35)	500	(32)	500	(63)	500	(63)	500				
	Utenza per indicatori di prestazione	ve-eq\h					(35)	1.392	(32)	1.392	(58)	1.592	(58)	1.592				
	TPR Scenario SP2 (Unificata + P. Congressi): Dest STD																	
	TPR Orig. su Unificata	ve-eq\h			(24)	2.310	(38)	2.340	(35)	2.340								
	TPR Orig. P.CNG su Unificata	ve-eq\h			(24)	890	(38)	860	(35)	860								
	Destinazione Stadio	ve-eq\h			(14)	3.200	(14)	3.200	(14)	3.200								
	Origine B P e att. Commerciale	ve-eq\h			(14)	500	(14)	500	(14)	500								
	Impatto coll.a Muratella ex Alit.a (Dest)	ve-eq\h			(14)	600	(14)	600	(14)	600								
	Utenza per indicatori di prestazione	ve-eq\h			(24)	1.385	(38)	1.377	(35)	1.377								
	TPR Scenario SP3 (Unificata SP 8+Bbis): Dest STD																	
	TPR Orig. su Unificata	ve-eq\h					(41)	3.200	(38)	3.200								
	Destinazione Stadio	ve-eq\h					(14)	3.200	(14)	3.200								
	Origine B P e att. Commerciale	ve-eq\h					(14)	500	(14)	500								
	Utenza per indicatori di prestazione	ve-eq\h					(41)	1.427	(38)	1.427								
Intervallo orario 17:30 - 18:30 pre-festivo																		
(Entrata / Uscita att. Commerciale)																		
NEUTRO	TPR Stato attuale																	
	TPR su Via Ostiense e Via del Mare																	
	Via Ostiense	ve-eq\h	(8)	1.071				(8)	1.071									
	Via del Mare	ve-eq\h	(8)	1.372				(8)	1.372									
	TPR su A91 Roma Fiumicino																	
	Fino a Parco dei Medici	ve-eq\h	(21)	1.650				(22)	1.650									
	Da Parco dei Medici a GRA	ve-eq\h	(21)	2.100				(22)	2.100									
	TPR Scenario (Unificata + P.T. + P.C.): Orig/Dest TDV																	
	TPR Orig./Dest su Unificata	ve-eq\h	(24)	1.100				(24)	2.000									
	TPR Orig./Dest P.TRN su racc A91	ve-eq\h		0				(24)	1.350									
	TPR Orig./Dest P.CNG su Unificata	ve-eq\h	(?)	1.100				(?)	450									
	Veicoli circolanti	ve-eq\h	(27)	2.200				(26)	3.800									
Veicoli generati (Origine) da TDV	ve-eq\h	(19)	1.000				(19)	1.750										
Veicoli attratti (Destinazione) da TDV	ve-eq\h	(19)	1.010				(19)	1.800										
Utenza per indicatori di prestazione	ve-eq\h	(24)	425				(24)	614										
Intervallo orario 16:45 - 17:45 festivo																		
(Esodo Stadio / Ingresso att. Commerciale)																		
EVENTI + COMM	TPR Stato attuale																	
	TPR su Via Ostiense e Via del Mare																	
	Via del Mare	ve-eq\h																
	Via Ostiense	ve-eq\h																
	TPR Scenario: Origine Stadio (deflusso)																	