



## NUOVO STADIO DELLA ROMA

---

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ED ECONOMICA  
SECONDO LA LEGGE 147/2013 'LEGGE STADI'

RELAZIONE SUL TRAFFICO E SULLA MOBILITA'  
FAT-T-G-101-0-A3

PROMOTORE

---

**A.S. ROMA SPA**

P.le Dino Viola n. 1, Roma

**3 OTTOBRE 2022**





# INDICE



1. Inquadramento territoriale	4
2. Accessibilità	14
3. Analisi dei flussi	19
4. Analisi della sosta	23





# 01. Inquadramento territoriale

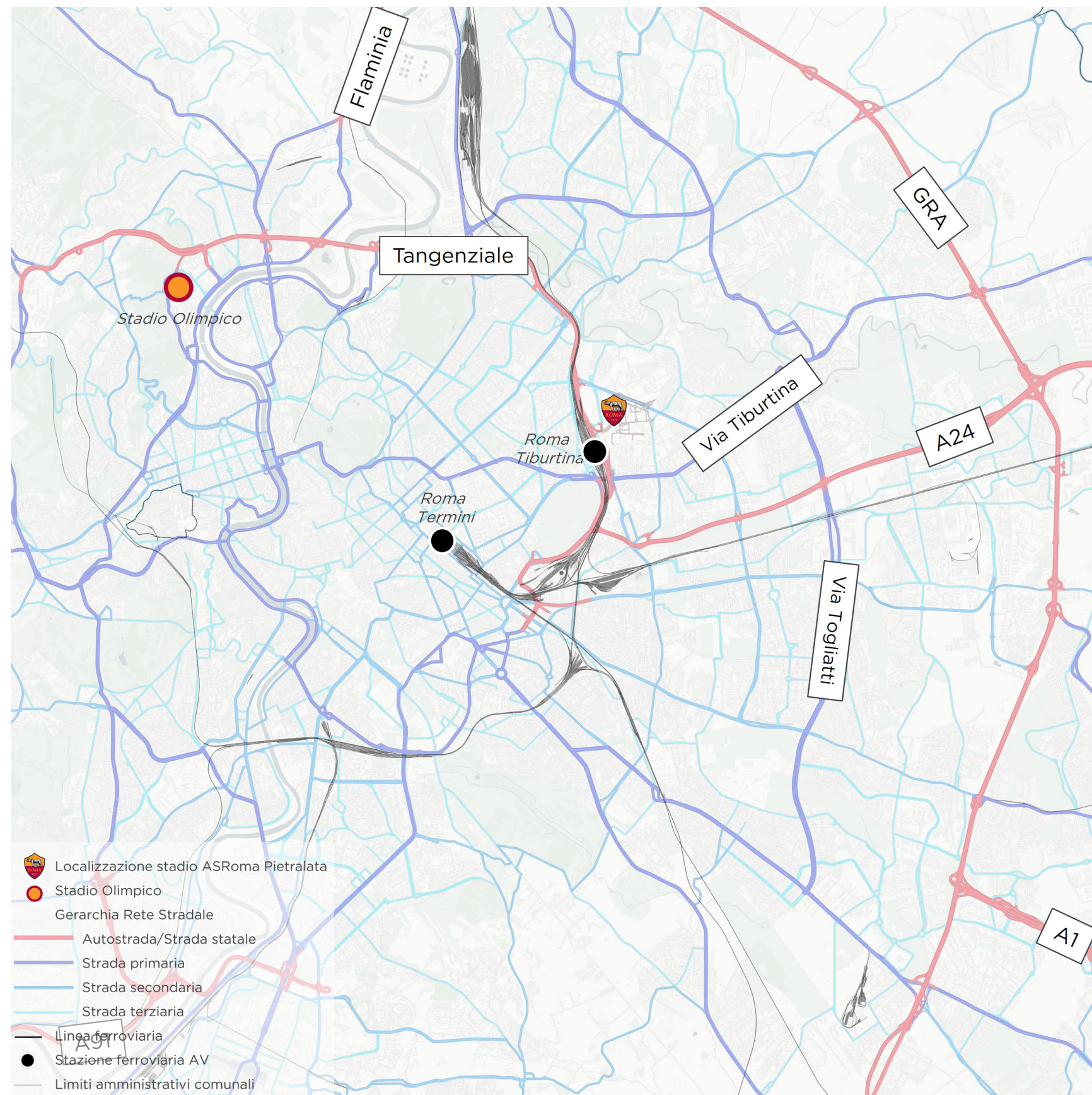
## 1.1.1 Rete Stradale

L'infrastruttura che caratterizza a scala metropolitana il sistema di accessibilità veicolare del comune di Roma è il Grande Raccordo Anulare (G.R.A.) che, tramite la sua conformazione ad anello, connette il tessuto urbano nella sua interezza. Il G.R.A. consente di gestire le relazioni tra il tessuto urbano e la rete primaria di interesse nazionale (tra cui, nel quadrante in cui è inserita l'area di intervento, le autostrade A1 Milano-Napoli, A24 Roma-L' Aquila). Internamente al GRA, proprio in prossimità dell'area di progetto scorre l'asse della Tangenziale Est, che collega il quartiere di Monte Mario (XIV Municipio zona Nord-Ovest) con il quartiere Tuscolano (I e VII Municipio zona Sud-Est). Il sito di progetto si trova all'interno del IV Municipio (zona Est). Grazie alla sua posizione, l'area risulta essere altamente connessa a livello veicolare:

- A Ovest si relaziona con la Tangenziale Est che permette di raggiungere la porzione nord-ovest e sud-est del territorio comunale, inoltre consente la diretta connessione con l'Autostrada A24 (direzione L'Aquila)
- A Nord troviamo la rete stradale secondaria di Via dei Monti Tiburtini che connette il centro urbano con Via Tiburtina
- A Sud è presente l'asse di rete primaria di Via Tiburtina (SR5) che lega la Tangenziale Est con il G.R.A. (uscita 13)

Come illustrato nella mappa, l'area proposta per lo stadio della AS Roma è ben collegata con la rete stradale capitolina, consentendo una facile connessione sia con il territorio comunale sia con il territorio provinciale e nazionale. Per offrire una lettura immediata del livello di accessibilità veicolare dell'area di progetto sono state sviluppate delle analisi di accessibilità isocrona che confrontano l'area di progetto con l'area dello stadio Olimpico esistente. Le mappe sono riportate nella immagine seguente e mostrano le diverse fasce di accessibilità isocrona veicolare per un tempo massimo di 60 minuti. Come espresso nel grafico della pagina successiva, la posizione di Pietralata risulta essere più accessibile in termini di popolazione raggiunta. Come espresso nel grafico della pagina seguente, la popolazione totale raggiunta partendo dal sito di progetto è di 5.822.180, contro i 5.767.260 raggiungibili partendo dallo Stadio Olimpico.

**Rete stradale**  
Mappa della rete stradale esistente con evidenziata la posizione proposta per lo Stadio AS Roma





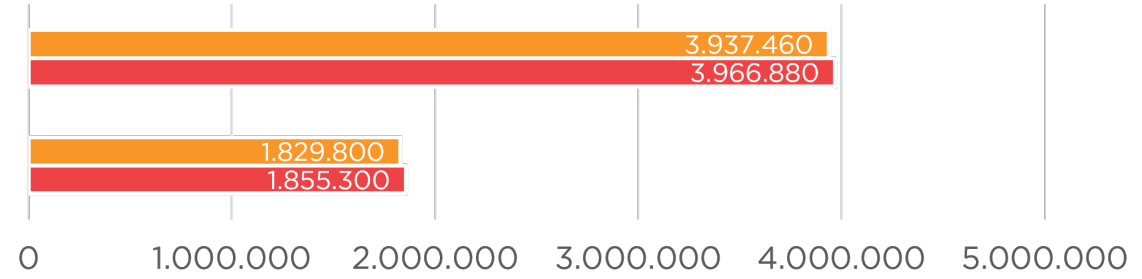


# 01. Inquadramento territoriale

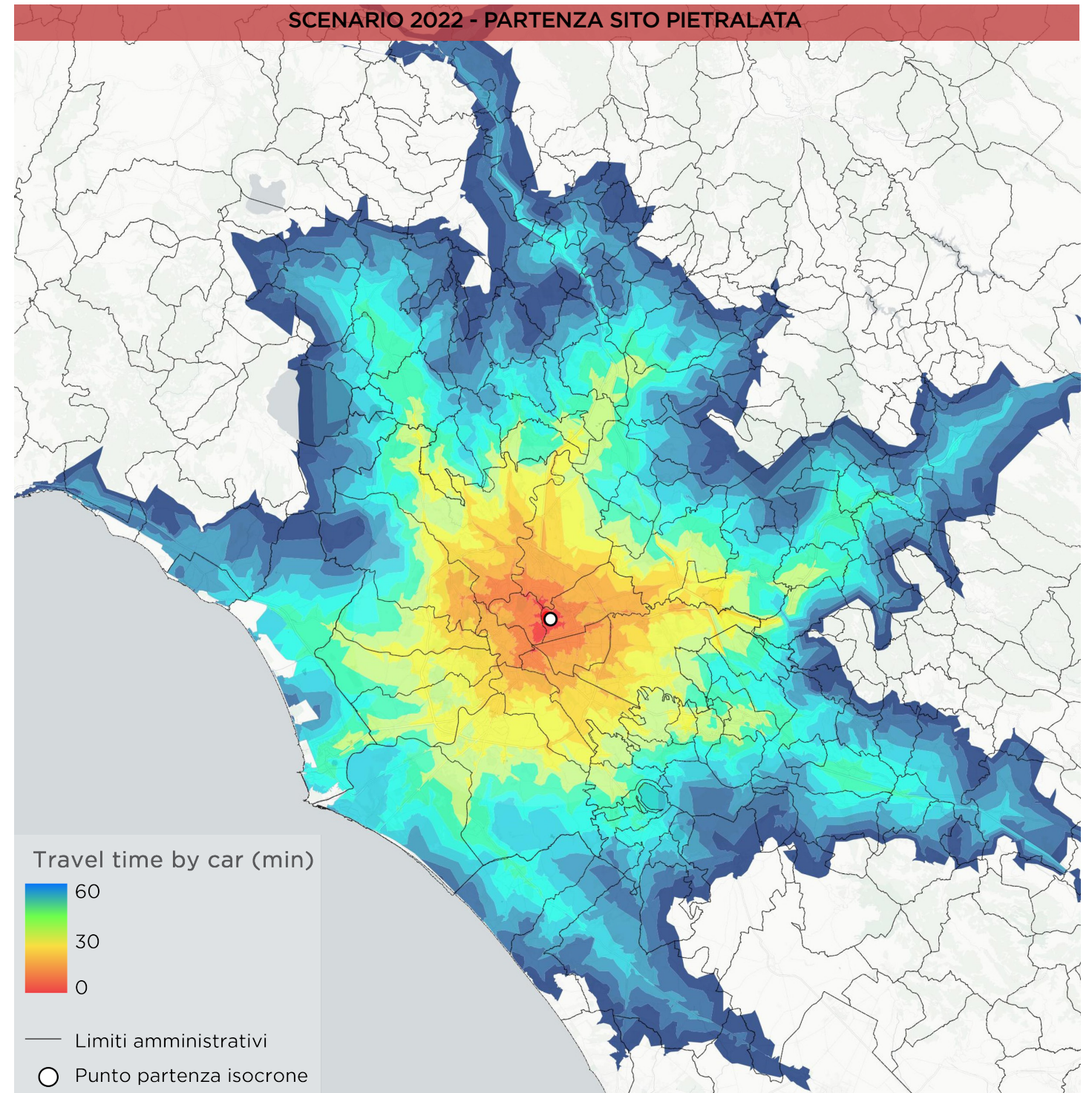
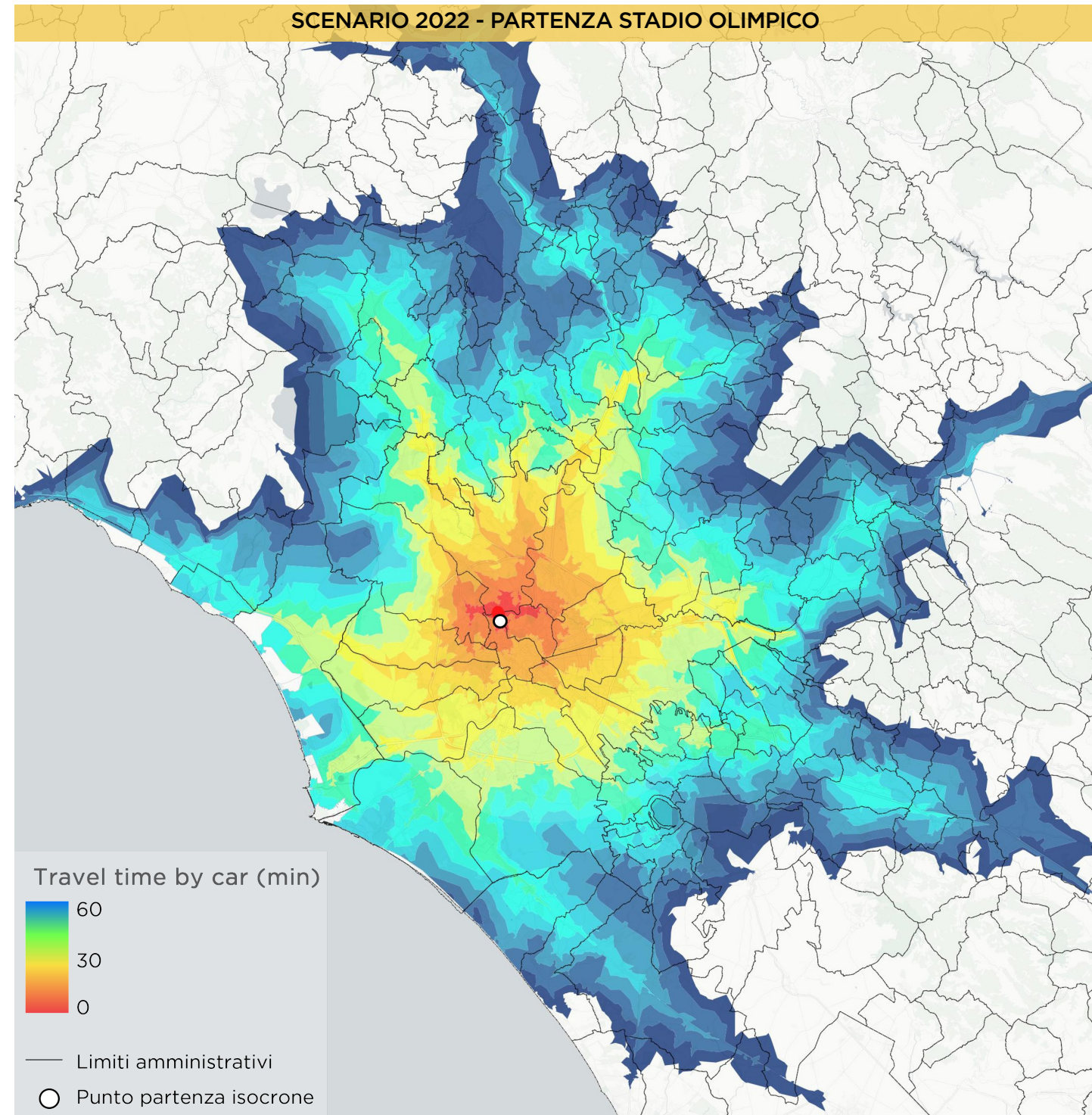
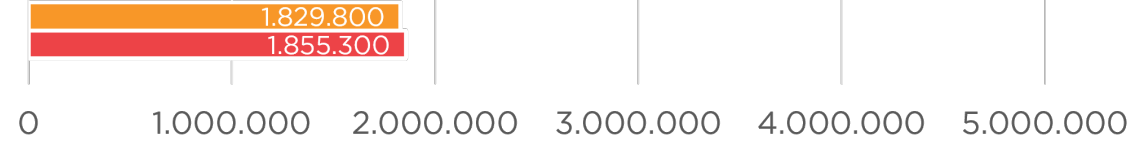
## ISOCRONA VEICOLARE 60 MINUTI (scenario 2022)

Scenario di confronto Stadio Olimpico - sito Pietralata

Addetti  
in 60 minuti



Residenti  
In 60 minuti







# 01. Inquadramento territoriale

## 1.1.2 Rete del Trasporto Pubblico

La rete del trasporto pubblico che serve il comune capitolino è composta da:

Tre linee metropolitane: Linea A (Anagnina-Battistini) che copre la direttrice est-ovest; linea B (Laurentina-Jonio-Rebibbia) che copre la direttrice nord-sud e la nuova linea C (Pantano-S. Giovanni con prossima apertura Colosseo) che copre la direttrice est e centro storico.

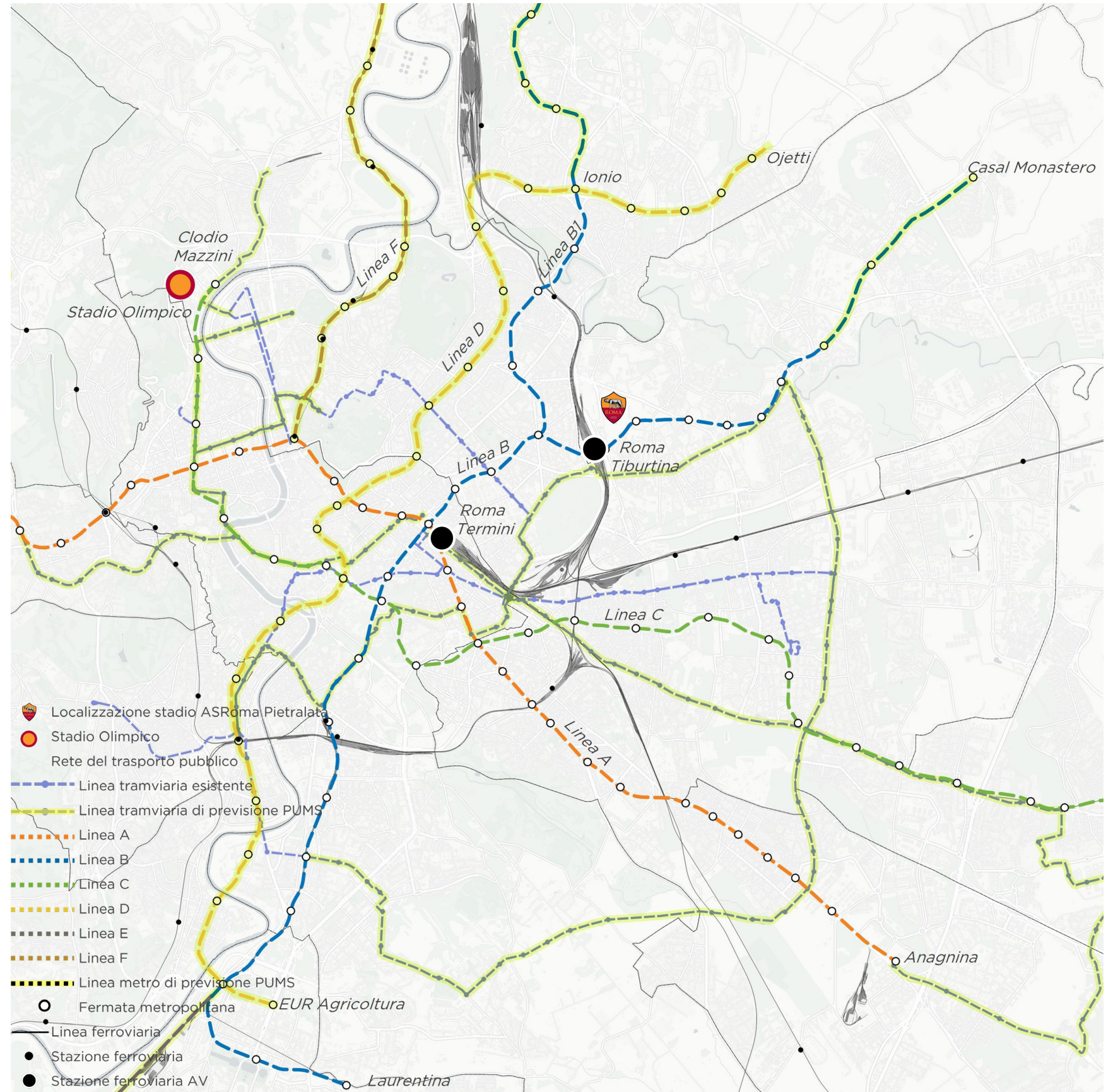
Linee ferroviarie urbane che collegano la città di Roma con i territori limitrofi extra-comunali.

Linee tramviarie e servizi su gomma che servono in modo capillare il territorio comunale.

La posizione prescelta per il futuro stadio della AS Roma risulta essere in uno dei punti più accessibili del territorio comunale, grazie alla presenza della linea metropolitana B (fermata Quintiliani) e della Stazione Tiburtina. La stazione Tiburtina, oltre ad essere servita dalla linea di Alta Velocità, è servita dalle linee ferroviarie urbane FL1 (Orte-Fiumicino Aeroporto), FL2 (Tiburtina-Tivoli) e FL3 (Ostiense-Viterbo) e interscambia facilmente con la linea metropolitana B (fermata Tiburtina). Inoltre l'area è servita da diverse linee bus urbane ed extraurbane.

Come per lo scenario viabilistico, è stato fatto un confronto di accessibilità tra la posizione dello Stadio Olimpico e la posizione proposta per il futuro Stadio della AS Roma. Il confronto è stato sviluppato grazie ad una isocrona multimodale (pedonalità e trasporto pubblico) di 60 minuti che confronta il territorio e la popolazione raggiunta (divisa tra addetti e residenti). La mappatura evidenzia come la posizione proposta per il nuovo Stadio risulti essere nettamente più accessibile rispetto all'area dello stadio Olimpico. La popolazione raggiunta in 60 minuti partendo dal sito di progetto risulta essere di 3.608.460, addetti più residenti, contro i 3.108.170 partendo dallo Stadio Olimpico, con una differenza di circa 500.000 persone. Tale differenza è ancora più marcata se si osservano le fasce temporali entro i 30 minuti di viaggio, da cui emerge chiaramente, come la localizzazione di Pietralata consenta di sfruttare la capillarità della rete di trasporto pubblico esistente.

**Trasporto Pubblico**  
Mappa del servizio del trasporto pubblico locale attuale e programmato (PUMS)







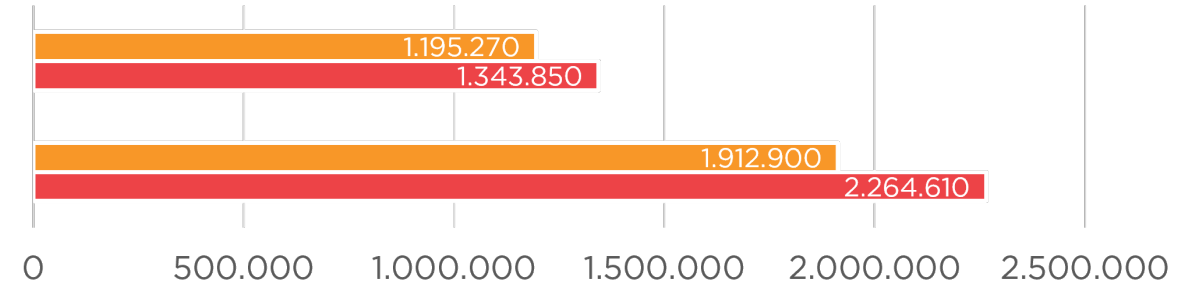
# 01. Inquadramento territoriale

## ISOCRONA MULTIMODALE 60 MINUTI (scenario 2022)

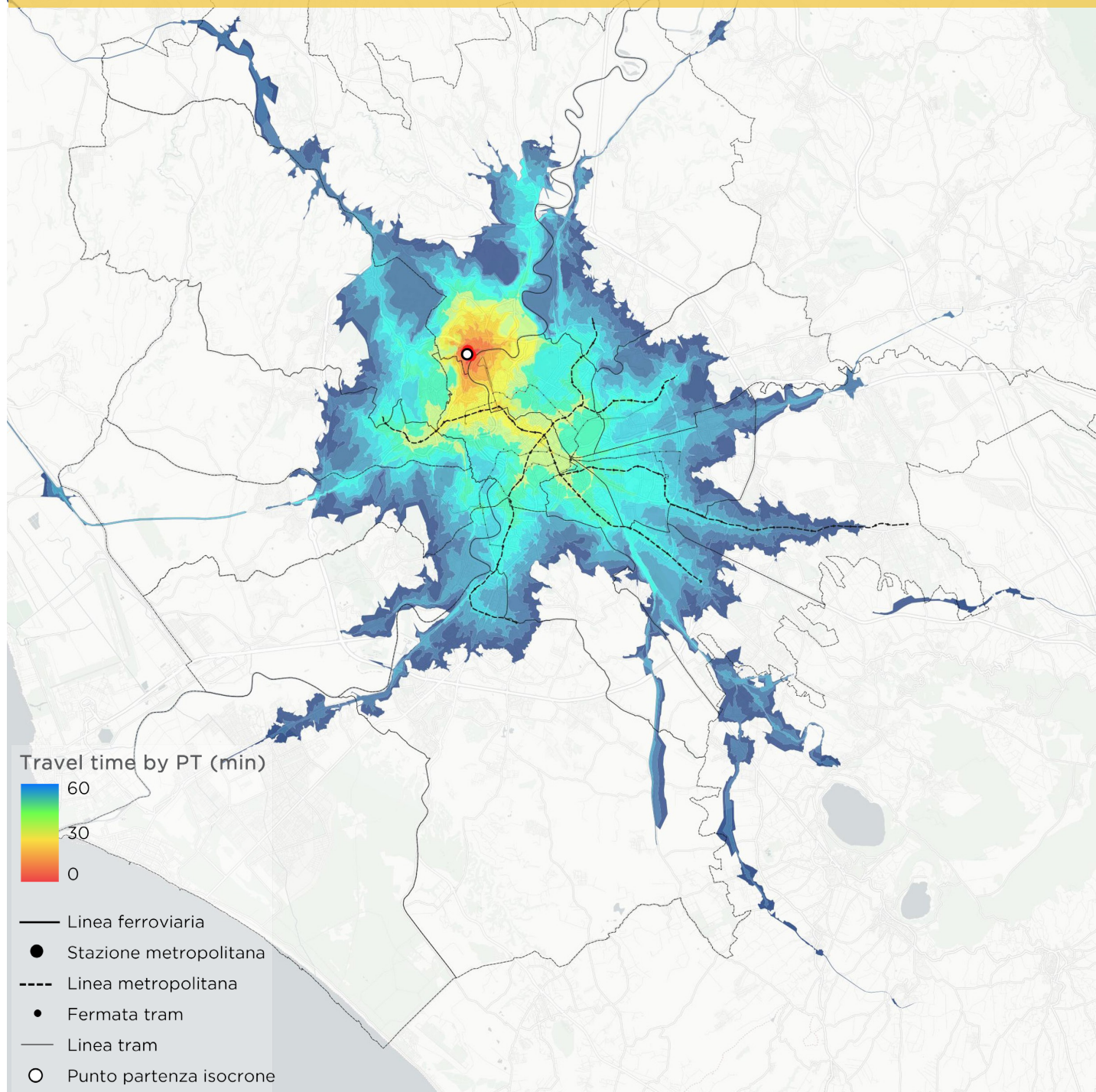
Scenario di confronto Stadio Olimpico - sito Pietralata

Addetti  
in 60 minuti

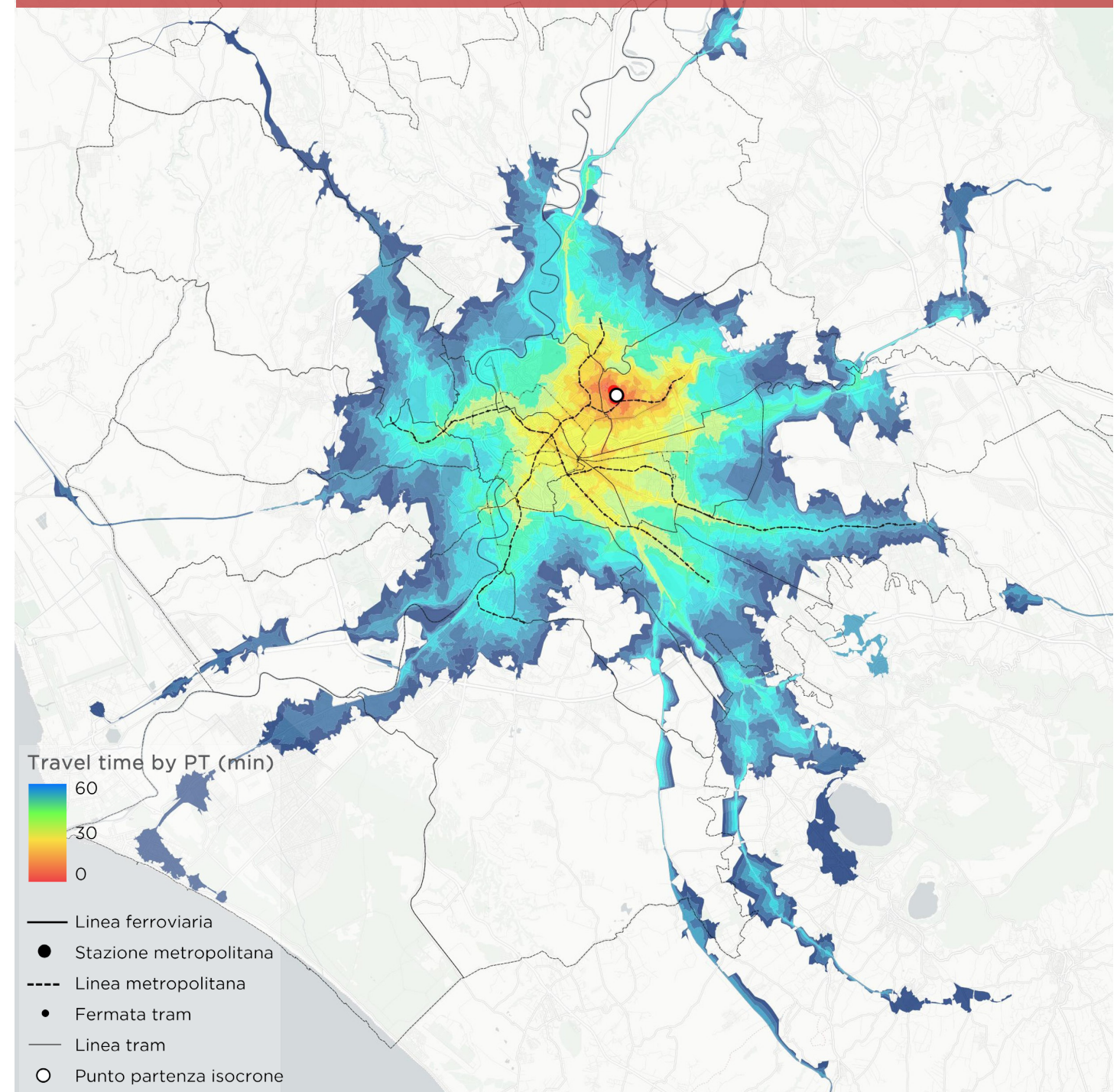
Residenti  
In 60 minuti



SCENARIO 2022 - PARTENZA STADIO OLIMPICO



SCENARIO 2022 - PARTENZA SITO PIETRALATA







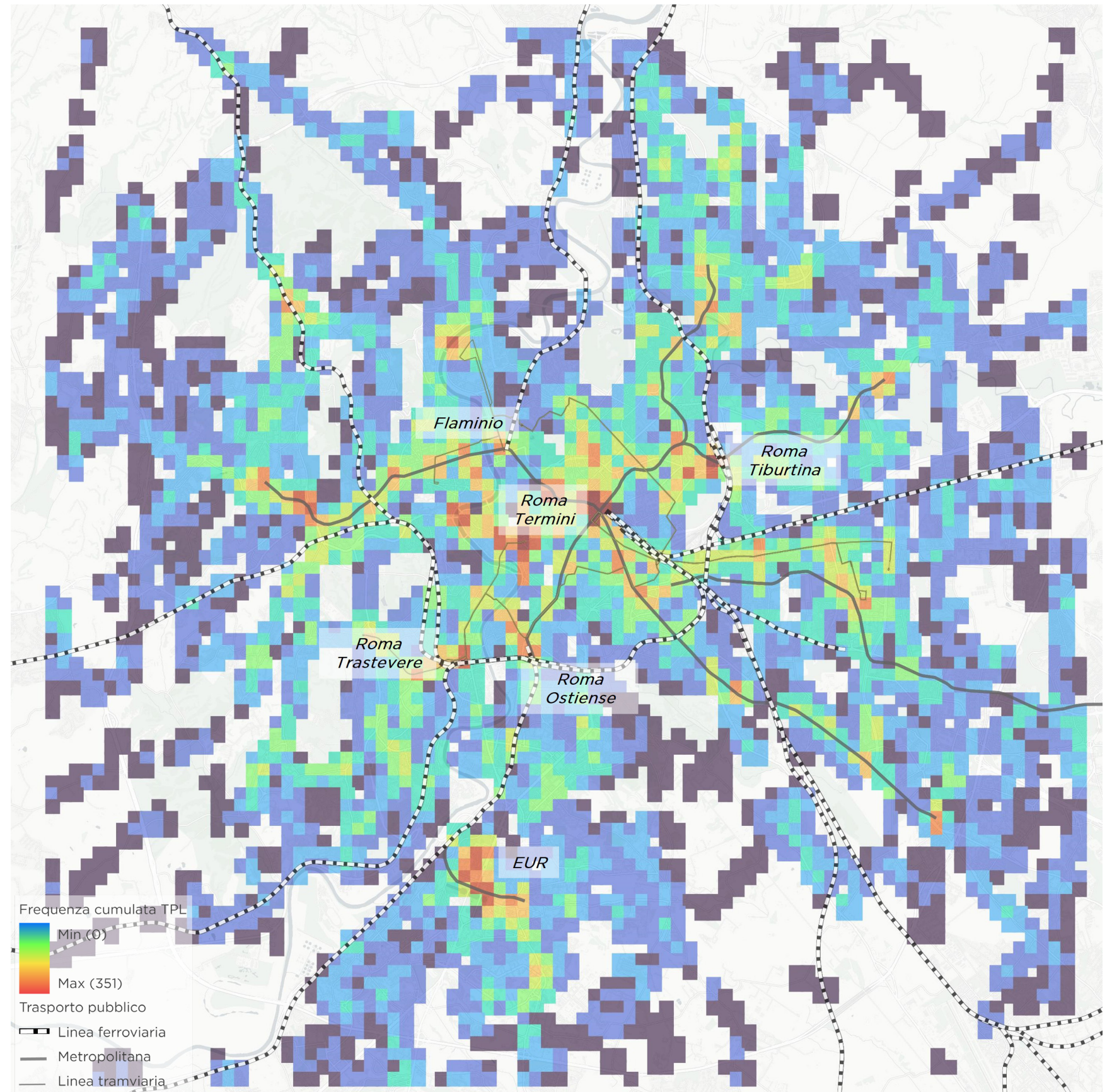
# 01. Inquadramento territoriale

## 1.1.3 Frequenze cumulate del trasporto pubblico

La mappa riportata a fianco rappresenta le frequenze cumulate di tutte le fermate del trasporto pubblico nel raggio di 5 minuti a piedi a partire da centroidi di una griglia di 250m, per l'ora di punta del mattino. L'esercizio permette di poter identificare le aree urbane in cui sia concentrata maggiormente l'offerta del trasporto pubblico (trasporto su gomma e su ferro). Si possono quindi osservare delle significative concentrazioni in corrispondenza delle principali stazioni ferroviarie (Roma Termini, Roma Tiburtina, Roma Trastevere, ecc.) e in corrispondenza di terminal del trasporto pubblico (Piazza Venezia, EUR Palasport).

Scendendo maggiormente alla scala di progetto si può osservare come il sito di Pietralata si collochi in un'area altamente servita dal trasporto pubblico. Questa, infatti, è caratterizzata dalla compresenza di un forte servizio ferroviario regionale (46 treni nell'ora di punta del mattino e 423 treni nel corso dell'intera giornata), dalla presenza della metro della linea B con le fermate di Tiburtina, Quintiliani e Monti Tiburtini (frequenza di 11 metropolitane all'ora) e dalla presenza di un'autostazione dei bus in corrispondenza del piazzale esterno di Tiburtina (servizio ATAC urbano e Flixbus e Itabus per i collegamenti nazionali e regionali). Questa mappatura, unitamente alla precedente di accessibilità isocrona, consente di evidenziare come il sito sia collocato già oggi in una delle aree più accessibili del comune di Roma, dove la rete di trasporto pubblico è altamente connessa e le frequenze dei servizi offerti è particolarmente elevata.

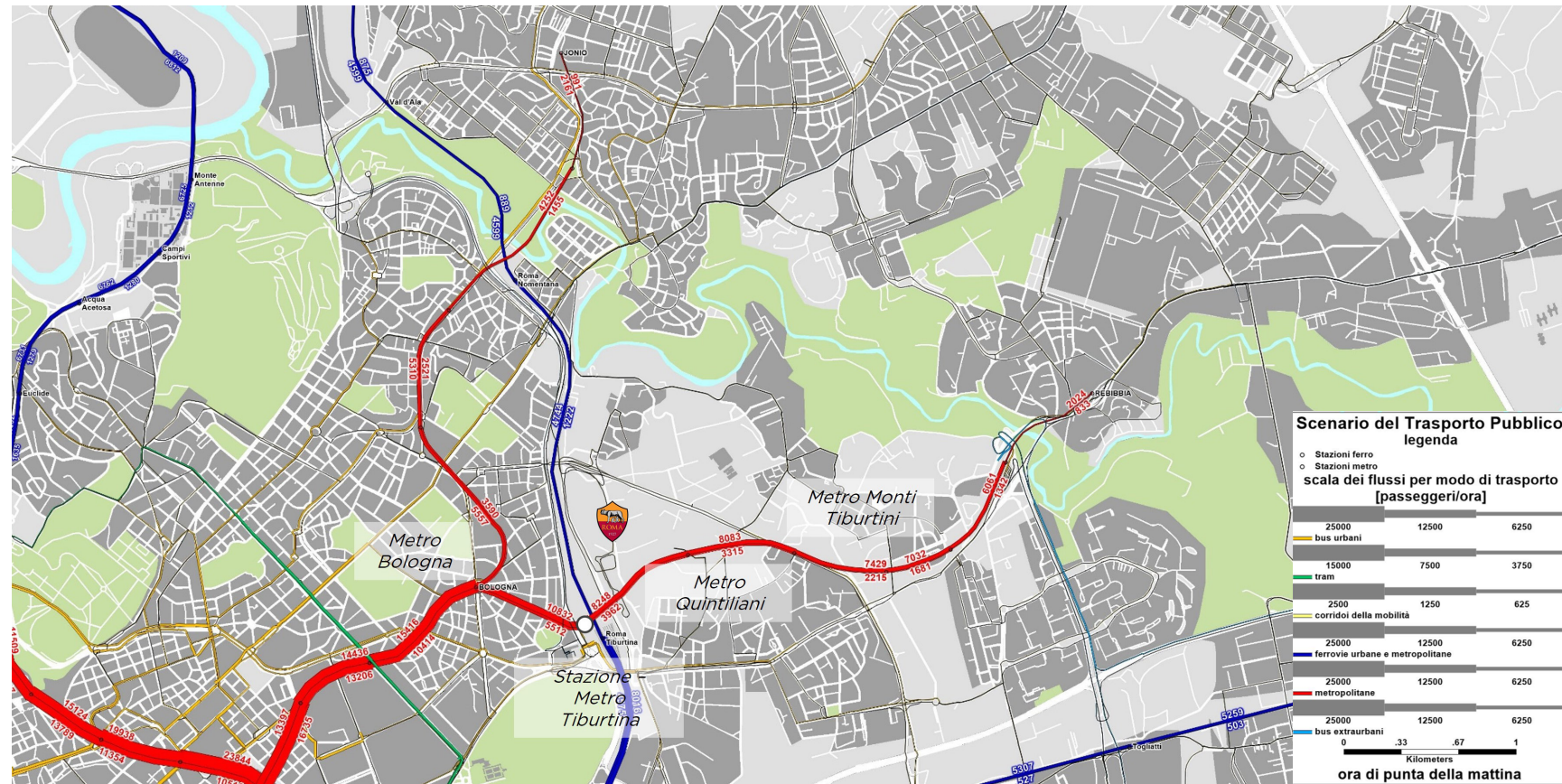
**Frequenze cumulate**  
Mappa delle frequenze delle fermate del trasporto pubblico







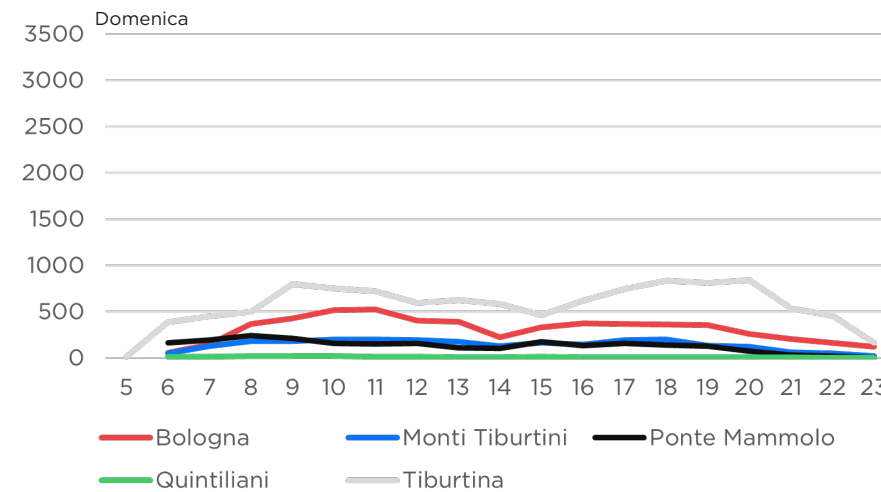
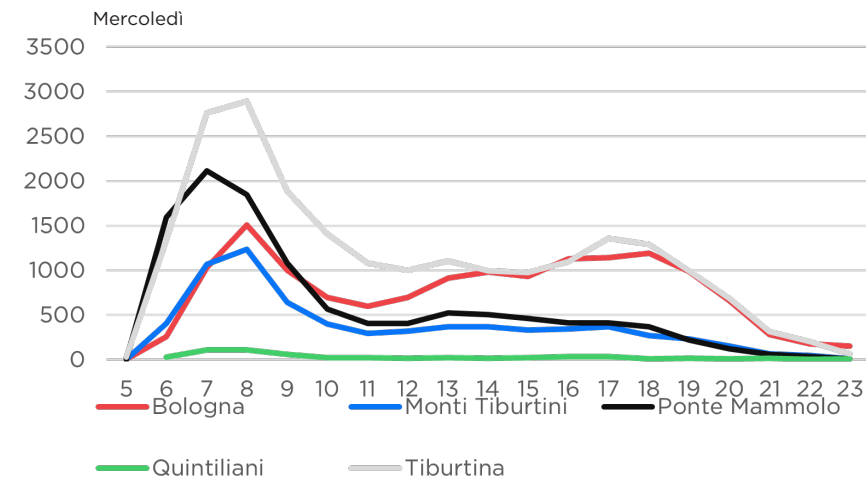
# 01. Inquadramento territoriale



**Flussogramma trasporto pubblico**  
Flussogramma del trasporto pubblico linea metropolitana. Dato ricevuto dall'Area Pianificazione Strategica della Mobilità di Roma Mobilità

## 1.1.4 Flussogrammapedonale

Ai fini della comprensione e della costruzione del quadro conoscitivo è stata fondamentale l'analisi dei dati dei tornelli delle fermate della metropolitana della linea B. I dati fanno riferimento al maggio 2019 e sono riferite alle stazioni di Bologna, Tiburtina, Quintiliani, Monti Tiberini e Ponte Mammolo. Dai dati emerge come in settimana lavorativa (dati di mercoledì 8/5/2019) il picco sia dalle 08:00 alle 09:00 e che la stazione più frequentata sia quella di Tiburtina. Tiburtina infatti totalizza un totale di 2.891 persone, segue Bologna con 1.507 e Monte Tiburtini con 1.069 convalidazioni in ingresso. La stazione di Quintiliani presenta un numero irrisorio di passeggeri (solamente 109) vista la scarsa appetibilità delle condizioni a contorno della stazione. Inoltre si può osservare come Bologna rimanga costante nel tempo come utilizzazione (al contrario di altre fermate). Nel weekend (dati di domenica 12/05/2019) osserviamo, al contrario, come i numeri siano molto più contenuti e che il picco si concentra nella fascia pomeridiana dalle 18:00 alle 19:00. In questo caso abbiamo Tiburtina come stazione più frequentata con 810 persone, Bologna con 354 e infine Monti Tiburtini con 137 passeggeri.



**Ingressi tornelli per fermata**  
i due grafici rappresentano le convalidazioni registrate nei tornelli in ingresso nelle fermate in esame in due giorni settimanali, mercoledì e domenica (8/5/2019 dalle 07:00-08:00 del mattino)

Il flussogramma, riferito al sistema del trasporto pubblico locale di forza nell'area di progetto, ci permette invece di asserire come l'area sia molto ben servita e come questo sia una buona modalità di spostamento nell'area. Infatti si può vedere come, prima della biforcazione di Bologna, si possano raggiungere quasi 26.000 passeggeri l'ora in entrambe le direzioni. Inoltre fondamentale è la fermata FS di Tiburtina che possiede un significativo flusso di passeggeri (12.500 in entrambe le direzioni partono verso Tiburtina solo di servizio regionale) ed è, con Roma Termini, il secondo scalo romano servito dai treni alta velocità.





# 01. Inquadramento territoriale

## 1.1.5 Parcheggi scambiatori

La rete ferroviaria e metropolitana della città di Roma usufruisce di diversi parcheggi di interscambio (gomma-ferro) lungo le diverse linee presenti. I parcheggi che propongono un bacino di sosta più ampio sono posizionati in relazione alle fermate terminali.

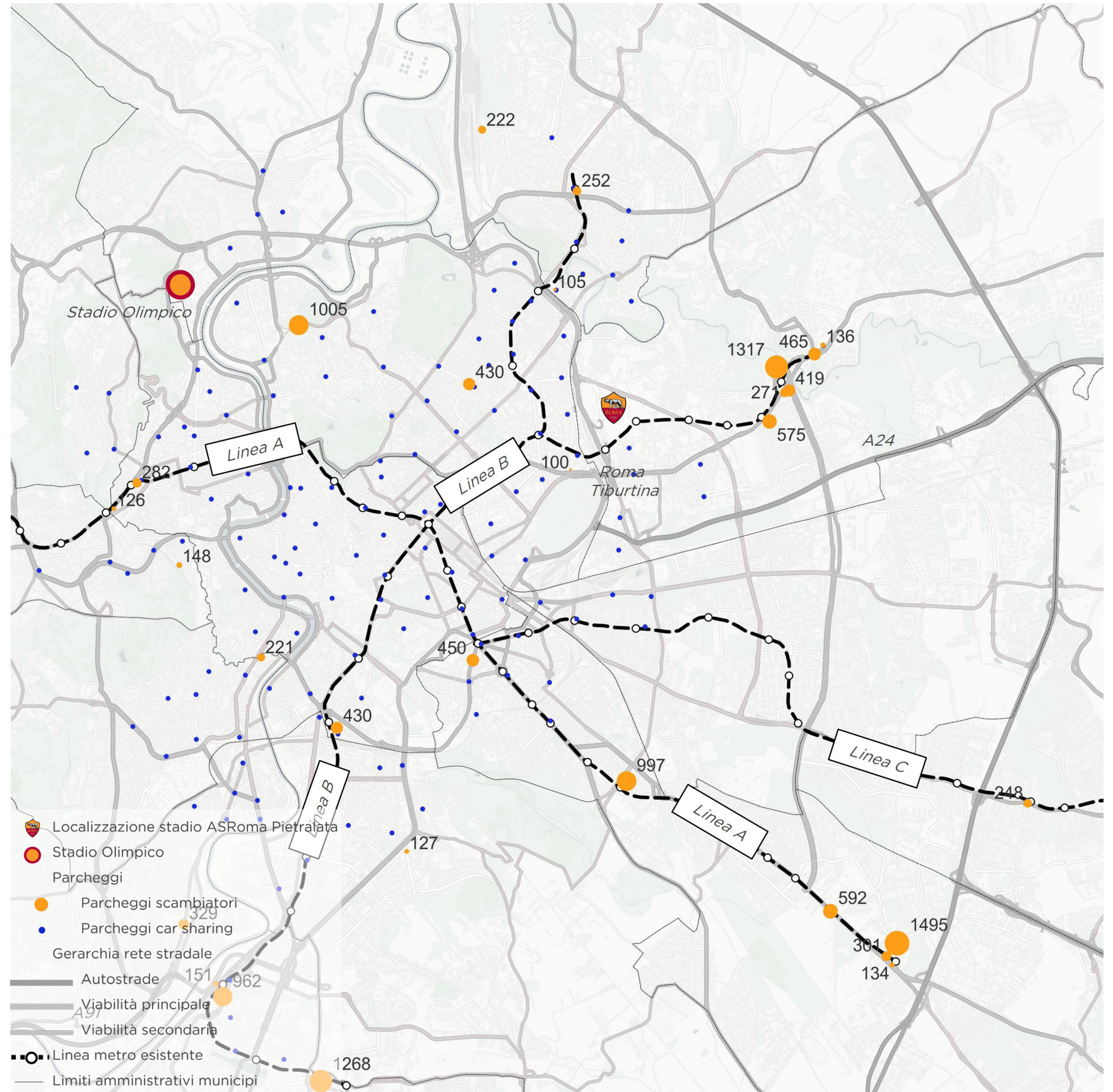
Lungo la linea metropolitana B, in prossimità dell'area di progetto, troviamo due rilevanti parcheggi scambiatori, quello di Rebibbia (fermata terminale) e quello di Ponte Mammolo, con rispettivamente una capacità di 465 posti auto e 2.007 posti auto.

La presenza di questi parcheggi permetterebbe di limitare l'accesso al futuro stadio tramite veicolo privato, indirizzando ai parcheggi scambiatori gli utenti che utilizzano l'auto, così da limitare la pressione veicolare in prossimità dell'area di intervento.

Questa strategia risulta in via preliminare perseguibile, in quanto gli utenti che principalmente usufruiscono dei parcheggi di interscambio sono legati a spostamenti sistematici. Questo comporta che i parcheggi risultano occupati durante le ore lavorative dei giorni feriali (lunedì-venerdì dalle 08:00-18:00), quindi liberi nei fine settimana e durante la fascia oraria delle partite settimanali (orario serale dalle 20.45-22.30).

### Parcheggi

Mappa del bacino di sosta disponibile considerando i parcheggi scambiatori lungo la rete metropolitana





# 01. Inquadramento territoriale



**Rete ciclabile**  
 Mappa della rete ciclabile esistente e programmata (PUMS e GRAB)

## 1.1.6 Rete Ciclabile

Nella seguente mappa viene riportato lo scenario attuale e quello programmato previsto per il potenziamento della rete ciclabile all'interno del comune di Roma.

Ad oggi la rete ciclabile presenta piste ciclabili promiscue e in sede propria lungo gli assi stradali e piste ciclabili all'interno di parchi e aree verdi. Ad oggi Roma conta un totale di 254 km di piste ciclabili, di cui 121 km nel verde.

Nello scenario programmato si prevede un notevole aumento in termini di chilometri per la rete ciclabile, l'obiettivo è realizzare più di 1000 km di piste ciclabili per avere un totale di 1.393 km. Tra le diverse proposte spicca il progetto del GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Bici) che prevede un percorso anulare interno alla città di Roma per una lunghezza di 45 km.

In prossimità del sito di progetto troviamo la pista ciclabile che corre lungo la Circonvallazione Nomentana ad ovest che si riallaccia alle piste presenti nel quartiere Nomentano e la stazione Tiburtina. In previsione verrà realizzata una pista ciclabile che seguirà Via Tiburtina, andando a riallacciarsi al GRAB.





# 01. Inquadramento territoriale

## 1.1.7 Viabilità prevista e di progetto

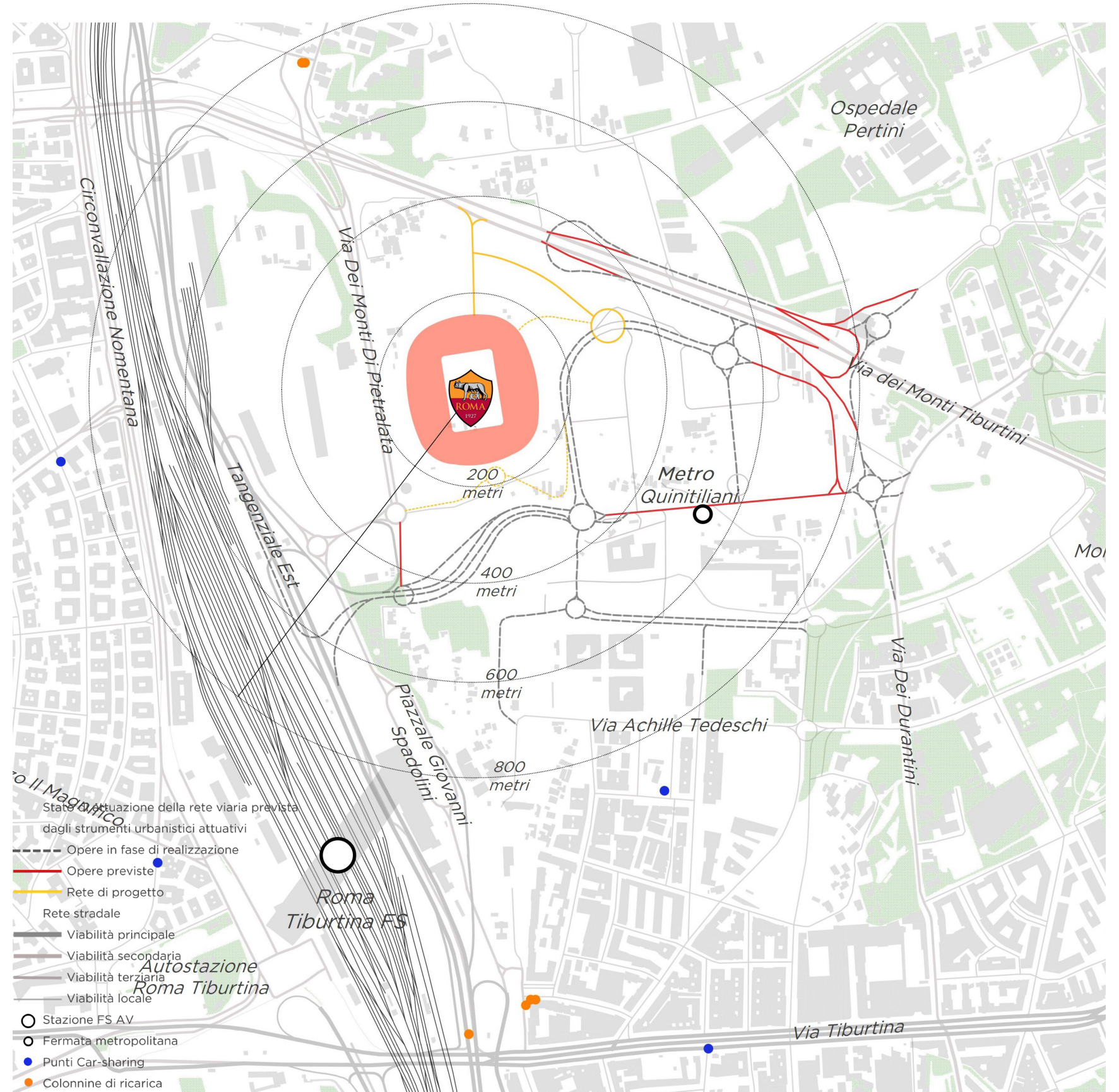
Il quartiere di Pietralata, in particolare all'interno dell'area di progetto, prevede la realizzazione di diverse infrastrutture stradali per incrementare il rammaglio con la rete locale e permettere l'accessibilità agli sviluppi prevista dal Piano Particolareggiato Vigente.

Del Piano Particolareggiato, ad oggi è stata realizzata una sede della Sapienza della facoltà di biotecnologie mediche e farmaceutiche, mentre è in fase di realizzazione la nuova sede dell'ISTAT. Sempre in fase di realizzazione la nuova viabilità all'interno del sito del Piano Particolareggiato.

In previsione la viabilità di collegamento tra la viabilità in fase di realizzazione e Via Monti Tiburtini. Si prevede inoltre una migliore accessibilità veicolare per l'Ospedale Sandro Pertini, tramite i due nuovi cavalcavia per l'inversione di marcia previsti in relazione con Via Monti Tiburtini.

Si propone la realizzazione di un nuovo asse veicolare, allacciato con Via Monti Tiburtini, per garantire l'accesso diretto allo Stadio.

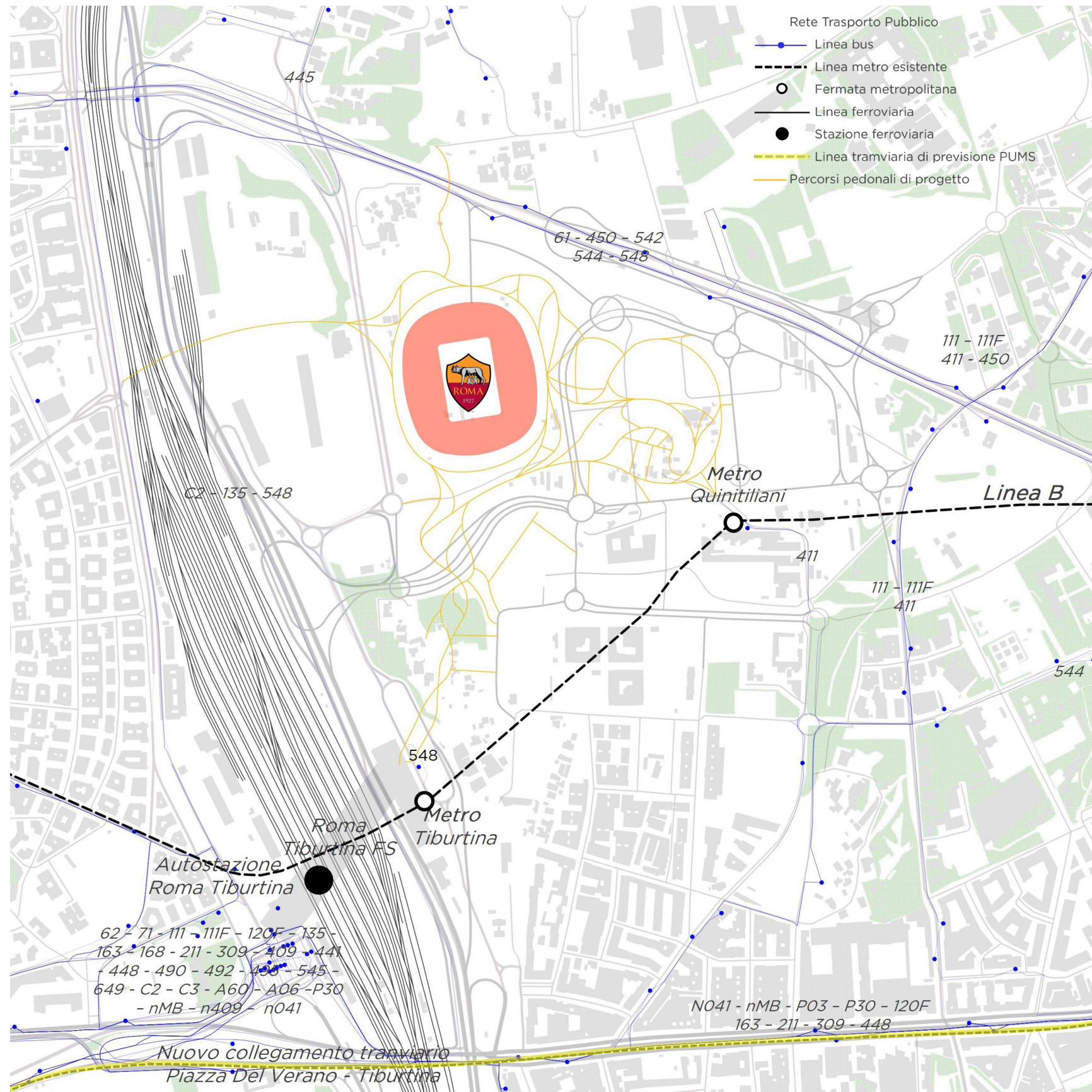
**Viabilità prevista**  
Viabilità in fase di realizzazione e prevista per lo scenario di progetto







# 01. Inquadramento territoriale



**Rete del Trasporto pubblico**  
Servizi attivi che servono il sito di progetto

## 1.1.8 Trasporto pubblico in prossimità del Master Plan

Come già esposto precedentemente, l'area di progetto è accessibile grazie alla fermata della Metro B Quintiliani. Nella mappa vengono evidenziate le fermate metropolitane in prossimità del futuro stadio e le linee del trasporto pubblico su gomma che servono l'area.

La fermata Quintiliani si trova sul ramo della metro B con direzione Rebibbia, per poter raggiungere il terminal di Jonio (nord di Roma) si deve fare il cambio treno alla fermata di Bologna, dove è presente lo sbinamento della linea.

Oltre alla metropolitana, la stazione Tiburtina è servita dalle linee ferroviarie urbane FL1 (Orte-Fiumicino Aeroporto), FL2 (Tiburtina-Tivoli), FL3 (Ostiense-Viterbo). Inoltre, sempre all'interno della stazione Tiburtina, troviamo Autostazione Tiburtina dove si fermano diverse linee sia urbane che extra-urbane (62 - 71 - 111 - 111F - 120F - 135 - 163 - 168 - 211 - 309 - 409 - 441 - 448 - 490 - 492 - 495 - 545 - 649 - C2 - C3 - A60 - A06 - P30 - nMB - n409 - n041). La stazione è raggiungibile a piedi dal sito dello Stadio in soli 20 minuti.

Su Via Monti Tiburtini le linee su gomma presenti sono: 61 - 450 - 542 - 544 - 548

Considerando il servizio del trasporto pubblico presente, la posizione scelta per il Futuro Stadio della AS Roma risulta essere uno dei punti più accessibili del comune capitolino.





## 02. Accessibilità



**ATTIVAZIONE DEI PARCHEGGI REMOTI E INCREMENTO DELLA MULTIMODALITA'**



**SERVIZI ON DEMAND INNOVATIVI**



**INCREMENTO DELLE ALTERNATIVE DI TRASPORTO**



**PRIORITÀ AGLI SPAZI PUBBLICI E ALLA PEDONALITÀ**



**INCREMENTO DELLE INFRASTRUTTURE A SUPPORTO**



**POLITICHE DI RIDUZIONE DEL VEICOLO PRIVATO**





## 02. Accessibilità



**Servizi Sharing**  
Servizi attivi di sharing  
mobility e micro-mobilità  
attivi sul territorio

### 1.1.9 Servizi sharing e Strategie di mobilità

Negli ultimi anni la mobilità condivisa è diventata sempre più comune all'interno delle città Italiane. A Roma diversi sono gli operatori che offrono servizi sharing:

- Per le bici sono presenti i servizi sharing del comunale Roma bike sharing (bici tradizionali ed elettriche) con sistema di stazioni per la sosta, Uber-Jump e Dott-Bike con sistema dockless.
- Per le auto sono attivi dentro la città il servizio sharing di Eni-enjoy (fiat 500 ibride) e SharNow (auto di diverse tipologie come la citycar e la berlina)
- Per i motorini gli operatori attivi sono: eCooltra, Acciona, Cityscoot, GoVolt e ZigZig. tutti gli operatori elencati usufruiscono di veicoli elettrici.
- Le compagnie che a Roma offrono il servizio di noleggio di monopattini elettrici sono: Helbiz, Link, Lime, Voi, Bird, Dott, Wind.

Le proposte strategiche legate alla mobilità sono basate su principi che favoriscono l'utilizzo della mobilità pubblica a discapito della mobilità privata e promuovono un' adeguata distribuzione dei flussi pedonali sia in ingresso che in uscita ottimizzando l'accessibilità e la fruizione dell'area di progetto.

Nel dettaglio gli indirizzi progettuali adottati sono:

1. Attivazione dei parcheggi remoti (parcheggi di interscambio lungo la linea metropolitana) e incremento della multimodalità
2. Introduzione di eventuali servizi on demand innovativi
3. Incremento delle alternative di trasporto
4. Adozione di politiche di gestione volte alla riduzione del veicolo privato
5. Incremento delle infrastrutture a supporto
6. Priorità agli spazi pubblici e alla pedonalità





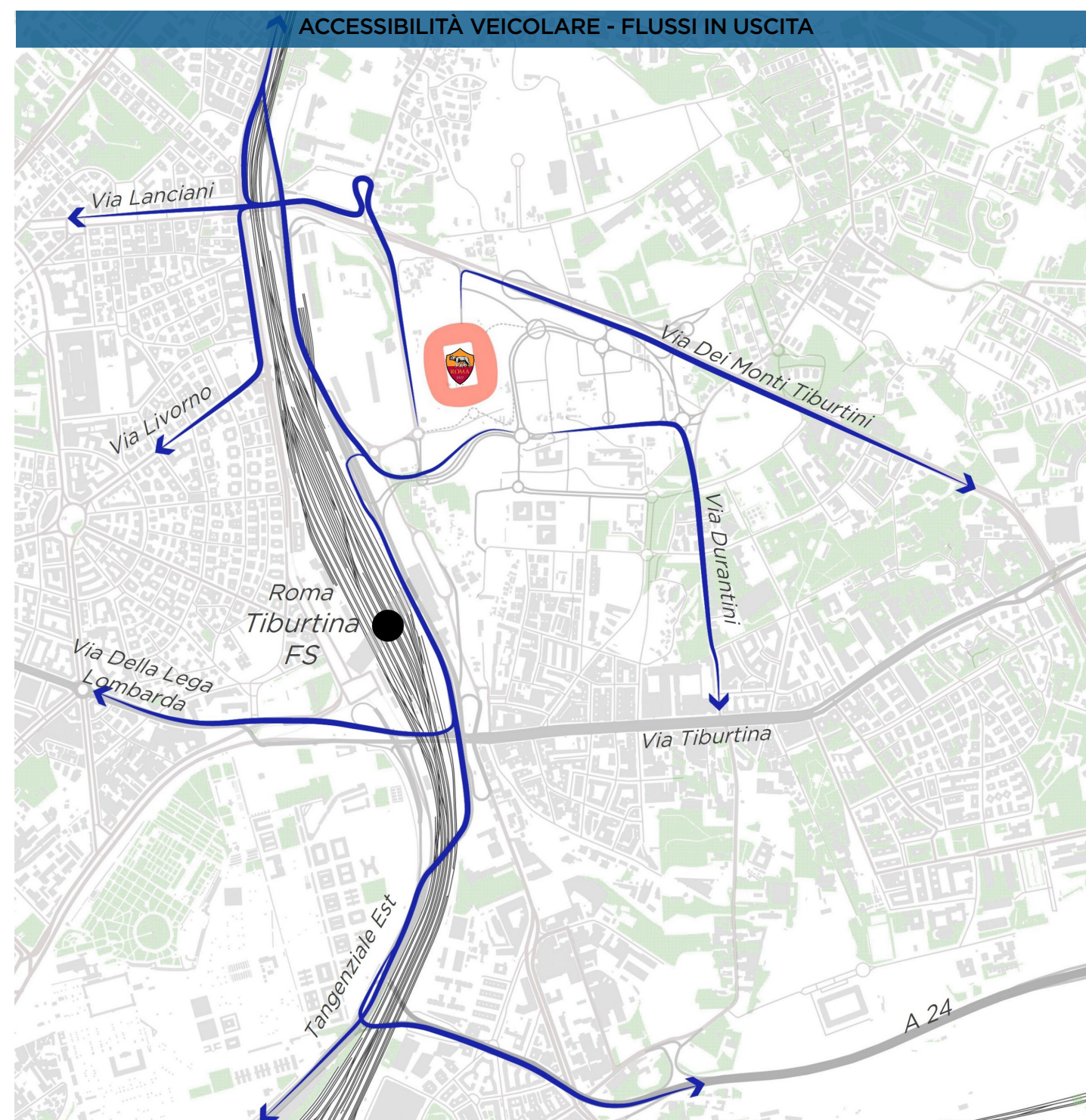


## 02. Accessibilità

### SCHEMA DI ACCESSIBILITÀ VEICOLARE

A seguire vengono riportati i due schemi di accessibilità veicolare (flussi in ingresso ed in uscita) considerando la rete stradale di progetto.

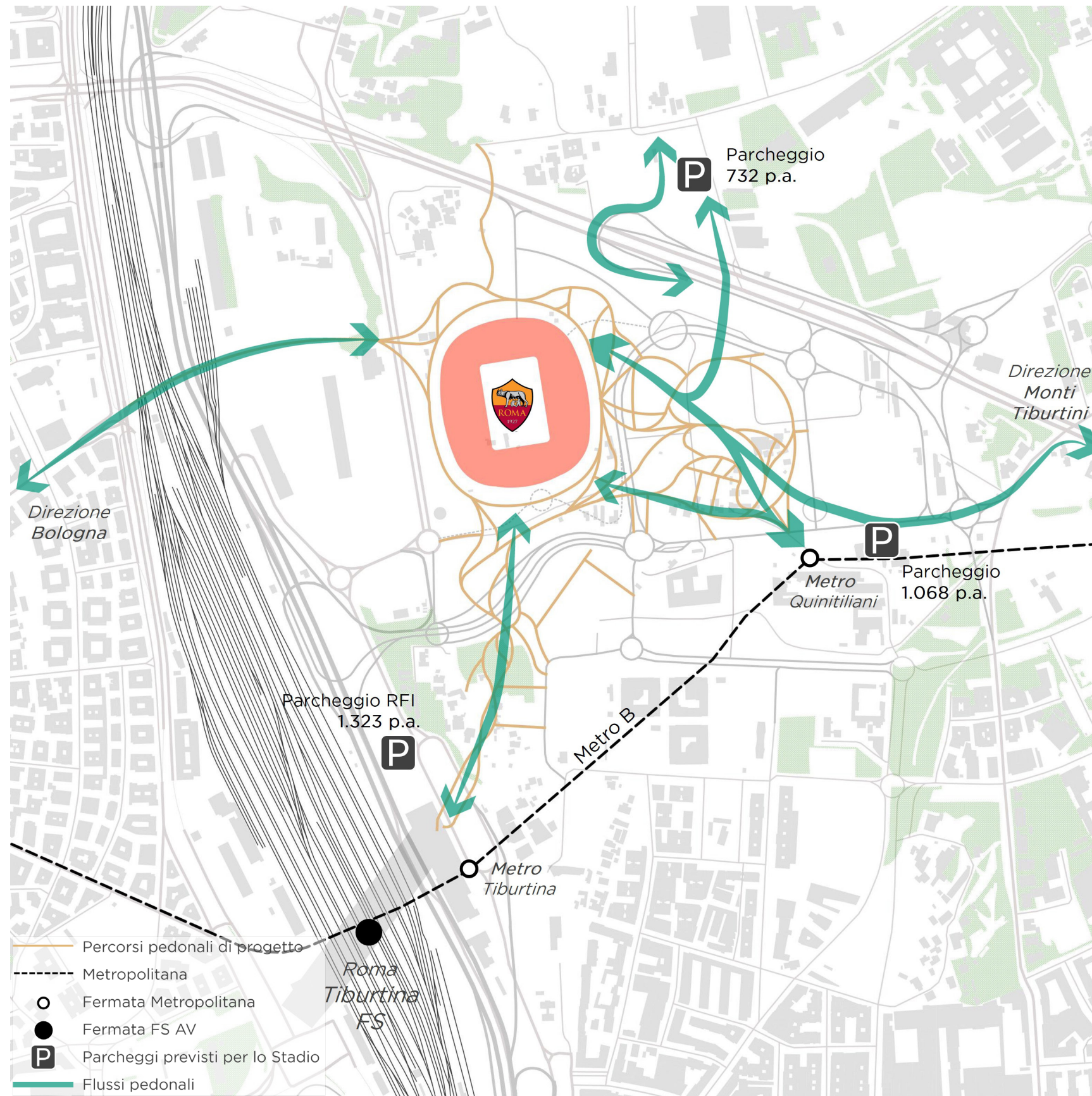
- Flussi veicolari in ingresso
- Flussi veicolari in uscita







## 02. Accessibilità







## 02. Accessibilità

### ISOCRONA CICLO PEDONALE 30 MINUTI

Scenario di Progetto con partenza dal sito Pietralata

Residenti  
in 60 minuti



23798

687980

Addetti  
In 60 minuti

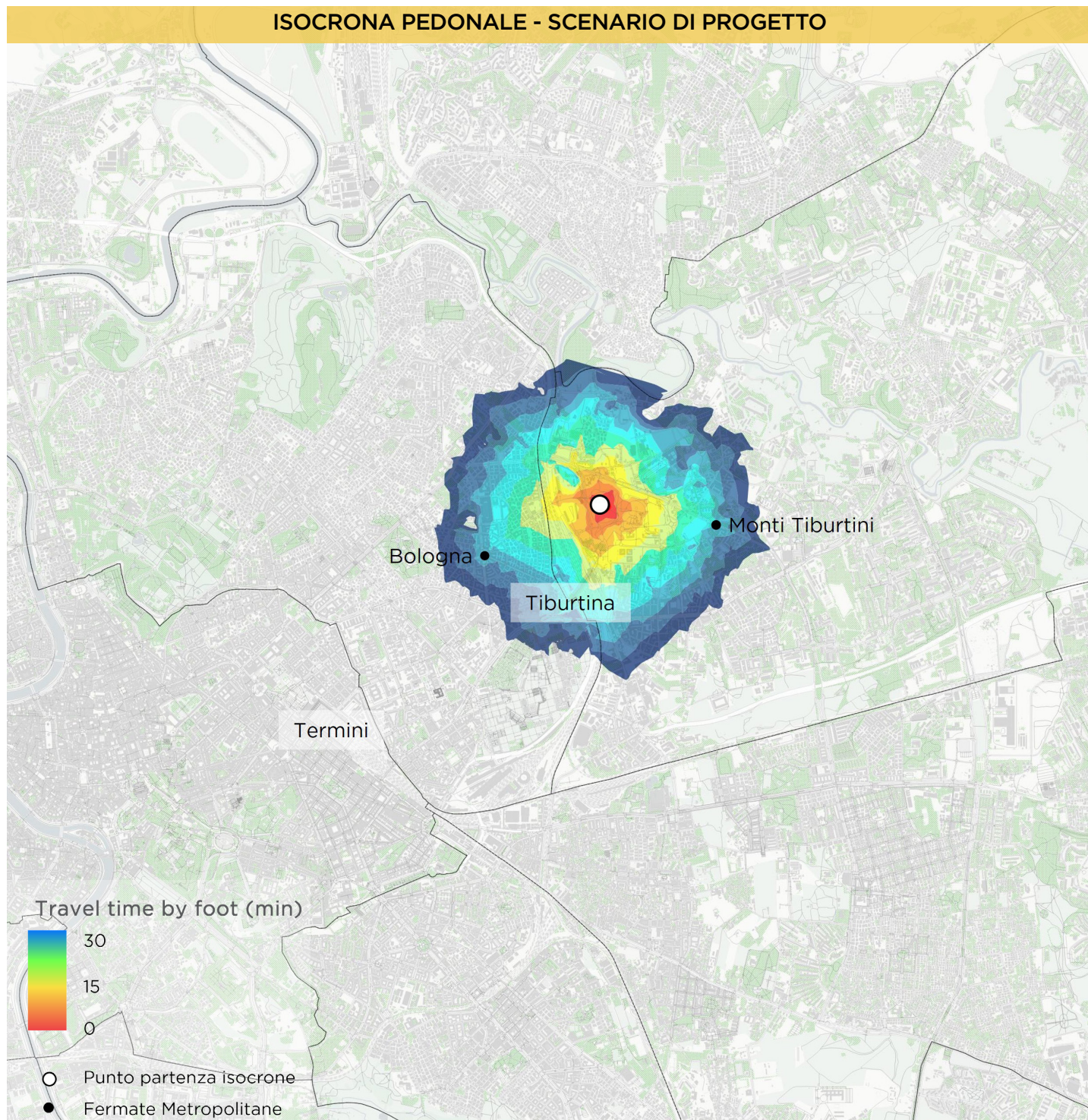


53757

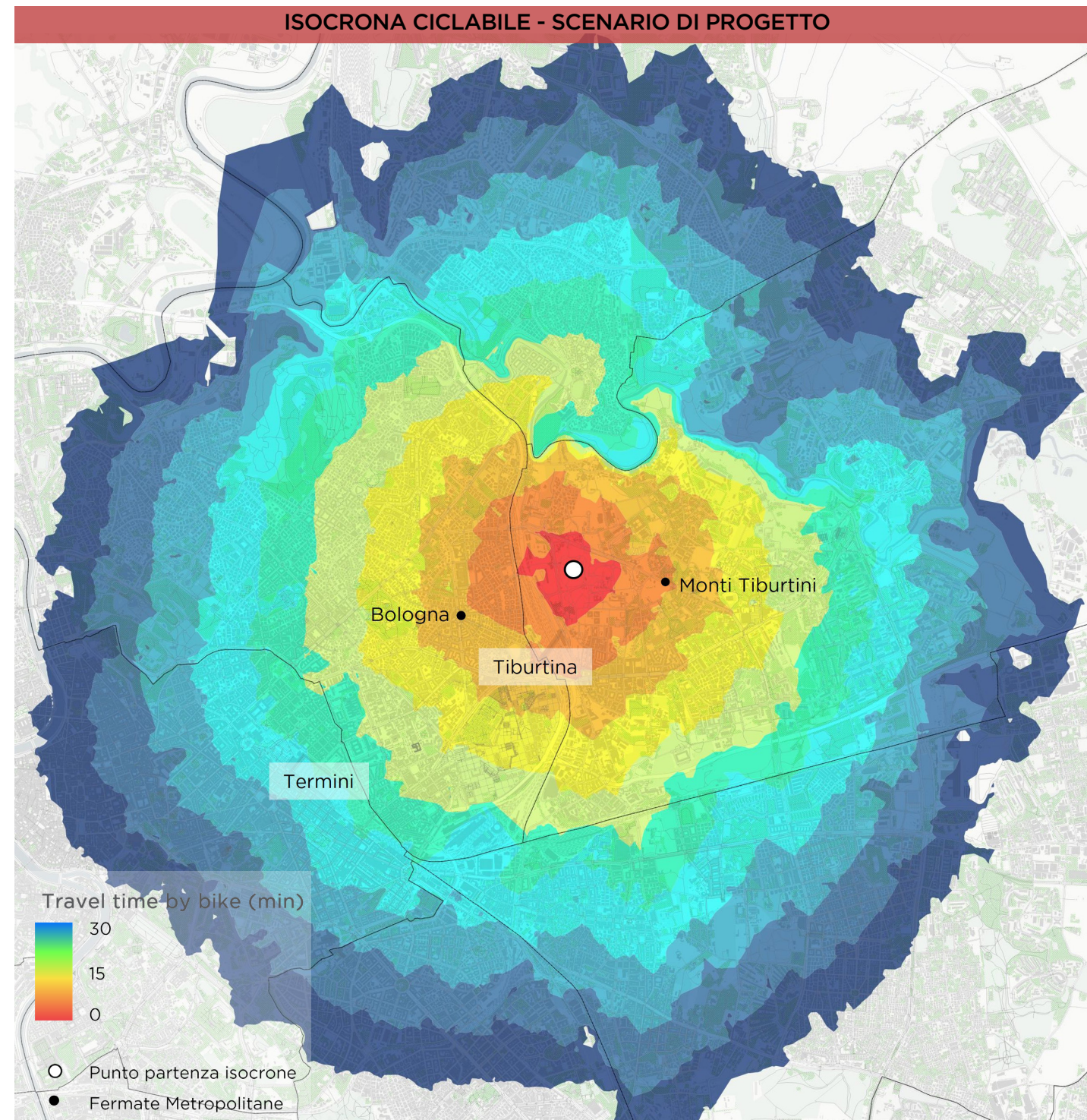
526572

0 100000 200000 300000 400000 500000 600000 700000

#### ISOCRONA PEDONALE - SCENARIO DI PROGETTO



#### ISOCRONA CICLABILE - SCENARIO DI PROGETTO







### 03. Analisi dei flussi

#### 1.1.11 Profili di arrivo e di uscita

Lo Stadio si propone con una capacità complessiva di 55.000 spettatori, di cui il 95% sarà composto dai tifosi locali (52.250 tifosi totali) mentre il 5% saranno i tifosi ospiti (2.750 tifosi totali).

I profili di arrivo sono stati ricostruiti basandosi sui una giornata del campionato monitorata nell'anno del 2016 (Roma-Napoli), con una partecipazione di 35.273 spettatori. I dati sono stati ricevuti dall'Area Pianificazione strategica della mobilità del Comune di Roma. Il profilo relativo allo stadio Olimpico per il giorno di campionato è rappresentato dalla curva verde.

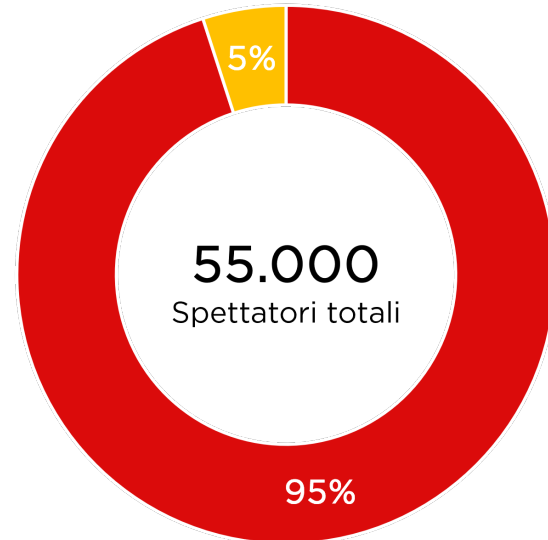
Come illustrato nel grafico il momento di picco avviene l'ora prima del fischio di inizio ( riquadro rosso), con l'arrivo di 24.200 spettatori (relativo al 44%del totale dei tifosi), mentre nei 15 minuti di picco (linea rossa) abbiamo in ingresso 9.603 dei tifosi, che corrisponde al 17% degli spettatori totali

Il picco delle uscite avviene nel primo quarto d'ora dalla fine della partita (linea blu), contando 13.060 di spettatori (circa il 24% degli spettatori). Entro un'ora dalla fine della partita circa il 65% degli spettatori è uscito dallo stadio (35.793 tifosi).

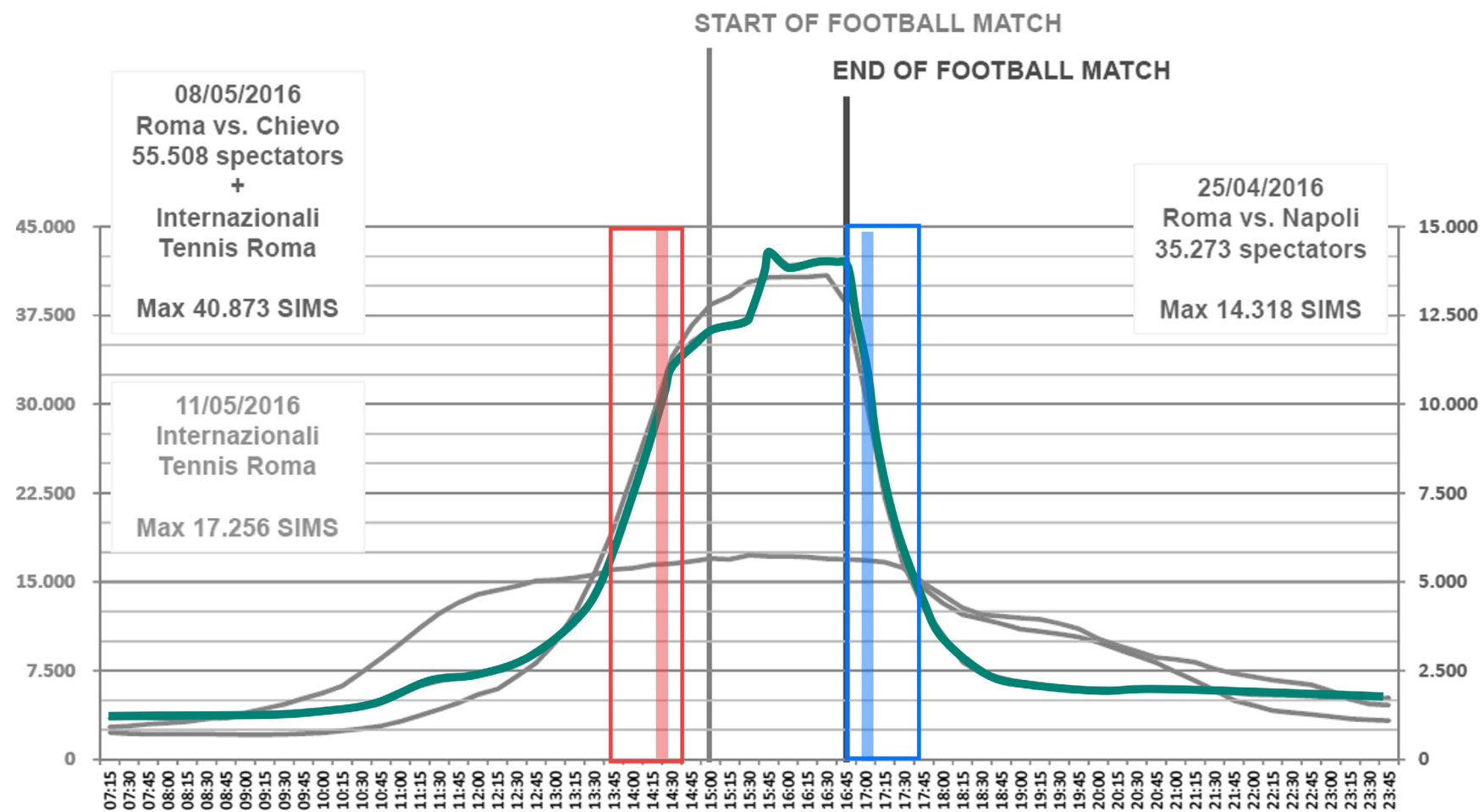
**Profili di arrivo/uscita dalla stadio**  
 Dato ricevuto dall'Area pianificazione strategica della mobilità (Roma Mobilità)

ingressi totali	ora di picco in ingresso	picco nei 15 minuti	ora di picco in uscita	picco nei 15 minuti
55.000	44%	17%	65%	24%
	24.200	9.603	35.793	13.060

**Divisione degli spettatori**  
 Dei 55.000 spettatori  
 52.250 sono tifosi locali e  
 2.750 sono tifosi ospiti



■ Tifosi locali ■ Tifosi ospiti





### 03. Analisi dei flussi

#### 1.1.12 Ripartizione modale dei tifosi

La ripartizione modale dei tifosi si divide in Tifosi locali e tifosi ospiti, in quanto viste le loro caratteristiche raggiungono lo stadio in modo differente.

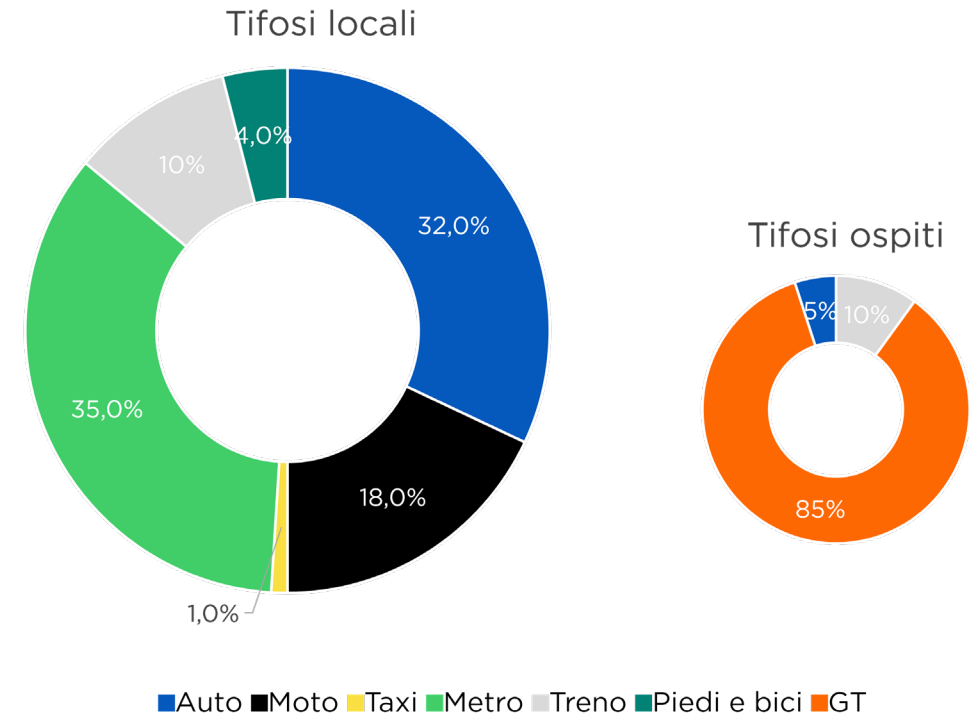
La ripartizione modale proposta è una ripartizione di progetto che mira a ridurre la tipologia del traffico privato favorendo il trasporto pubblico e la mobilità attiva. L'obiettivo proposto si basa su una serie di strategie di mobilità che l'intervento di progetto metterà in atto e sulla caratteristica del sito di progetto. Obiettivo primario delle fasi successive di progettazione sarà di sviluppare studi trasportistici, a diverse scale di analisi, che possano dimostrare la sostenibilità del piano di mobilità proposto. Tramite gli strumenti dell'ingegneria del traffico, basati sia sui dati messi a disposizione dal settore mobilità del Comune di Roma che su campagne di indagine ad hoc sviluppate sul campo, si svilupperanno le necessarie analisi di impatto trasportistico in accompagnamento alla definizione del progetto definitivo dell'intervento, in modo da validare durante l'iter di progettazione gli interventi proposti ed individuare i necessari correttivi ed interventi di mitigazione per ridurre gli impatti negativi del progetto.

Il nuovo Stadio di Pietralata si vuole collocare in una delle posizioni più accessibili in termini di trasporto pubblico all'interno della città di Roma. Grazie alla vicinanza della stazione Tiburtina e della linea metropolitana B, si ipotizza che circa il 45% dei tifosi locali raggiunga lo stadio tramite spostamento su ferro. Si avrà che 18.288 spettatori accede allo stadio tramite la linea della metro B, utilizzando la fermata Quintiliani.

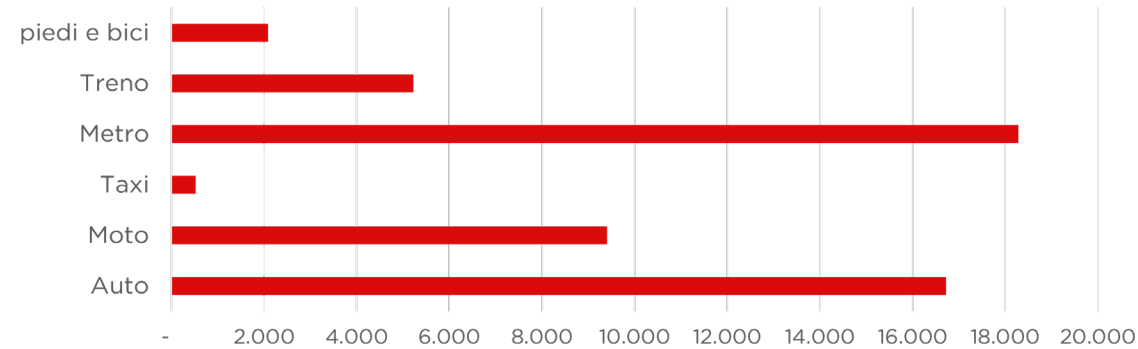
Valutando il contesto e il riparto modale della città di Roma, la componente di traffico privato (auto e moto) viene ipotizzata a 50%, di cui rispettivamente: auto il 32% e le moto 18%.

I tifosi ospiti, diversamente dagli altri spettatori, raggiungono lo stadio tramite sistemi di trasporto organizzati. La percentuale degli spettatori ospiti che accede al sito è dell'85% (2.338 tifosi), mentre sono una piccola percentuale utilizzerà l'auto privata o il treno (15%)

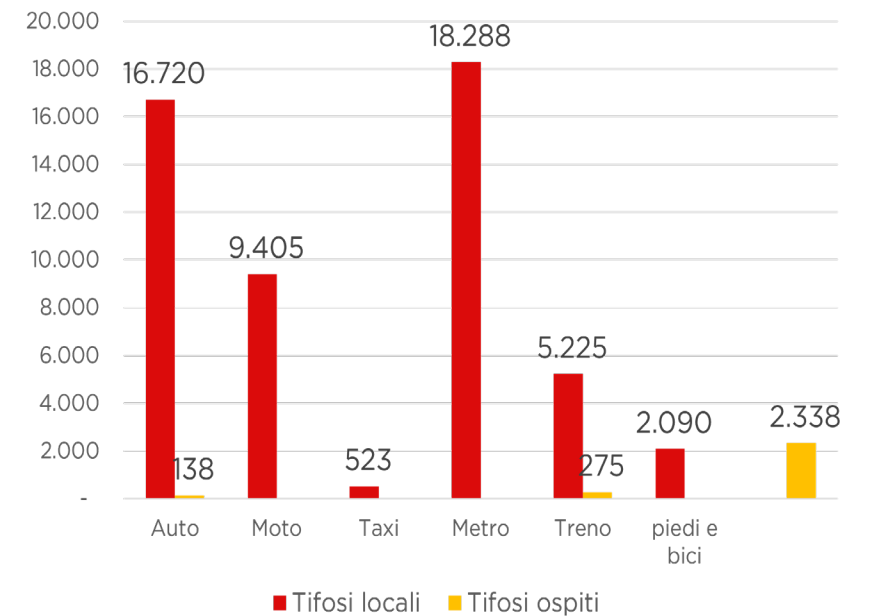
Ripartizione modale  
Ripartizione modale per  
tipologia di tifoso



Tifosi locali ripartiti per modalità

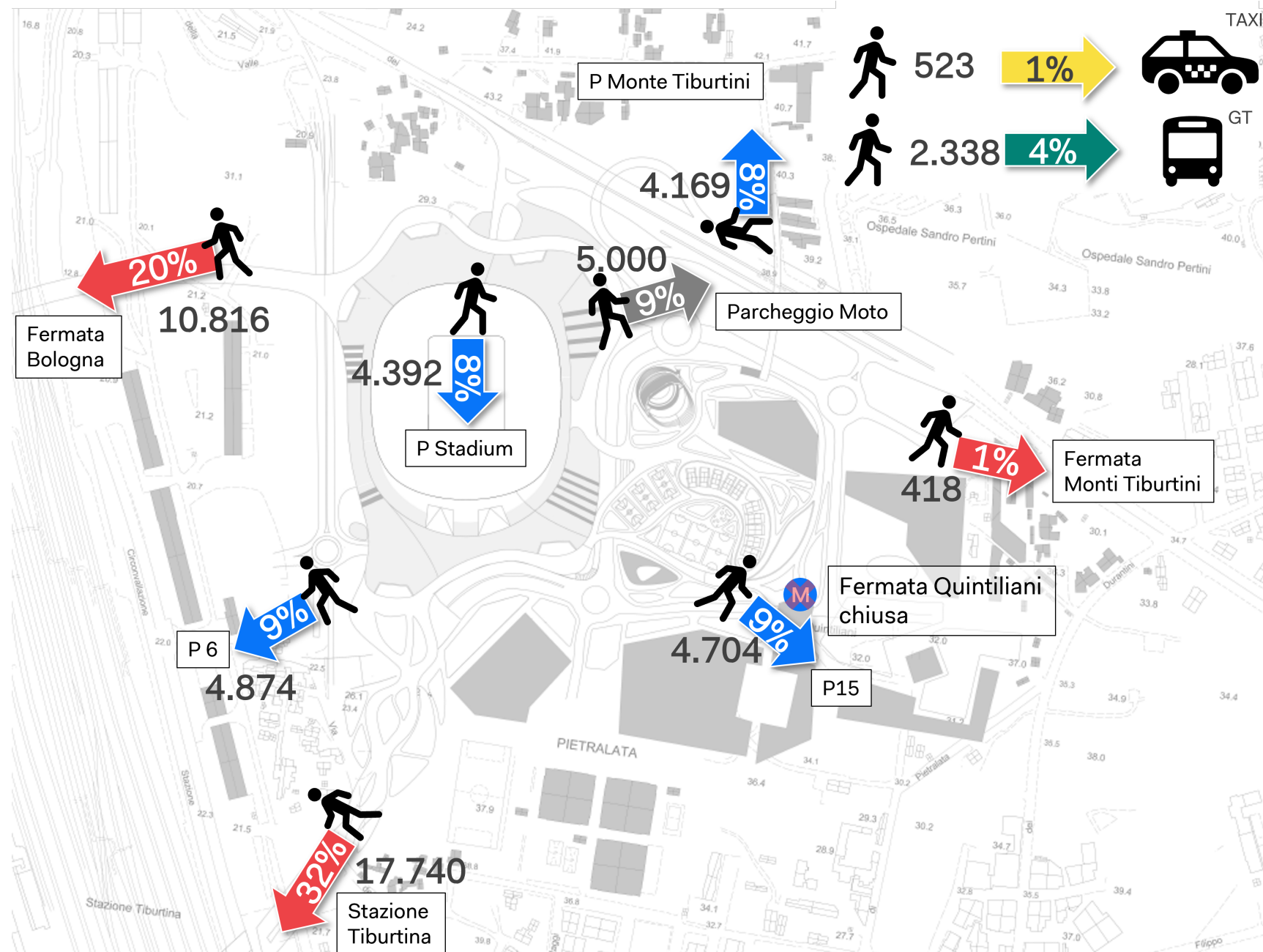


Tifosi totali ripartiti per modalità



### 03. Analisi dei flussi

#### 1.1.13 Distribuzione dei flussi in uscita



**Flussi in uscita**  
 Distribuzione dei flussi in uscita basati sulla distribuzione dei parcheggi e del riparto modale di accesso

Nella mappa presente vengono esplicitati i diversi flussi di uscita all'interno del Master Plan.

Si nota che il flusso pedonale di maggior rilievo è quello che interessa la direttrice per la stazione Tiburtina a sud del sito. Si considera che circa il 32% dei tifosi (17.740) si muoverà in direzione sud per raggiungere sia la linea metropolitana B che i servizi ferroviari urbani e regionali. Tre i fruitori della metropolitana troviamo anche gli spettatori che hanno utilizzato i parcheggi di interscambio situati lungo la linea. Da sottolineare è la decisione, per motivi di sicurezza e miglior gestione dei flussi, di tenere chiusa la fermata Quintiliani al termine delle partite.

Altra importante direttrice è il collegamento a ovest con il futuro ponte pedonale con direzione la fermata di Bologna. Il ponte pedonale raccoglie i flussi di tutti gli spettatori che si muovono in metro e si spostano in direzione Laurentina o Jonio, e gli spettatori che si spostano a piedi o in bici residenti nel quartiere Nomentano e Tiburtino. Questa direttrice raccoglie il 20% dei tifosi (10.816 spettatori).

Le direttrici interessate dai parcheggi proposti all'interno del progetto (ad uso esclusivo dello stadio durante le giornate di partita), raccolgono circa il 9% per ogni bacino di sosta.



### 03. Analisi dei flussi

#### 1.1.14 Dimensionamento ponte pedonale

Lo studio del flusso pedonale viene effettuato considerando come misura quantitativa la capacità di:

- Mantenere la velocità pedonale desiderata
  - Superamento tra i pedoni
- Altri fattori da considerare sono i seguenti:
- La capacità di attraversare un flusso pedonale;
  - La capacità di camminare nella direzione opposta rispetto al flusso principale;
  - La libertà di movimento (muoversi senza interferenze e cambi di velocità)
  - Qualità dell'esperienza (affollamento, comfort, sicurezza, contesto ambientale, ecc)

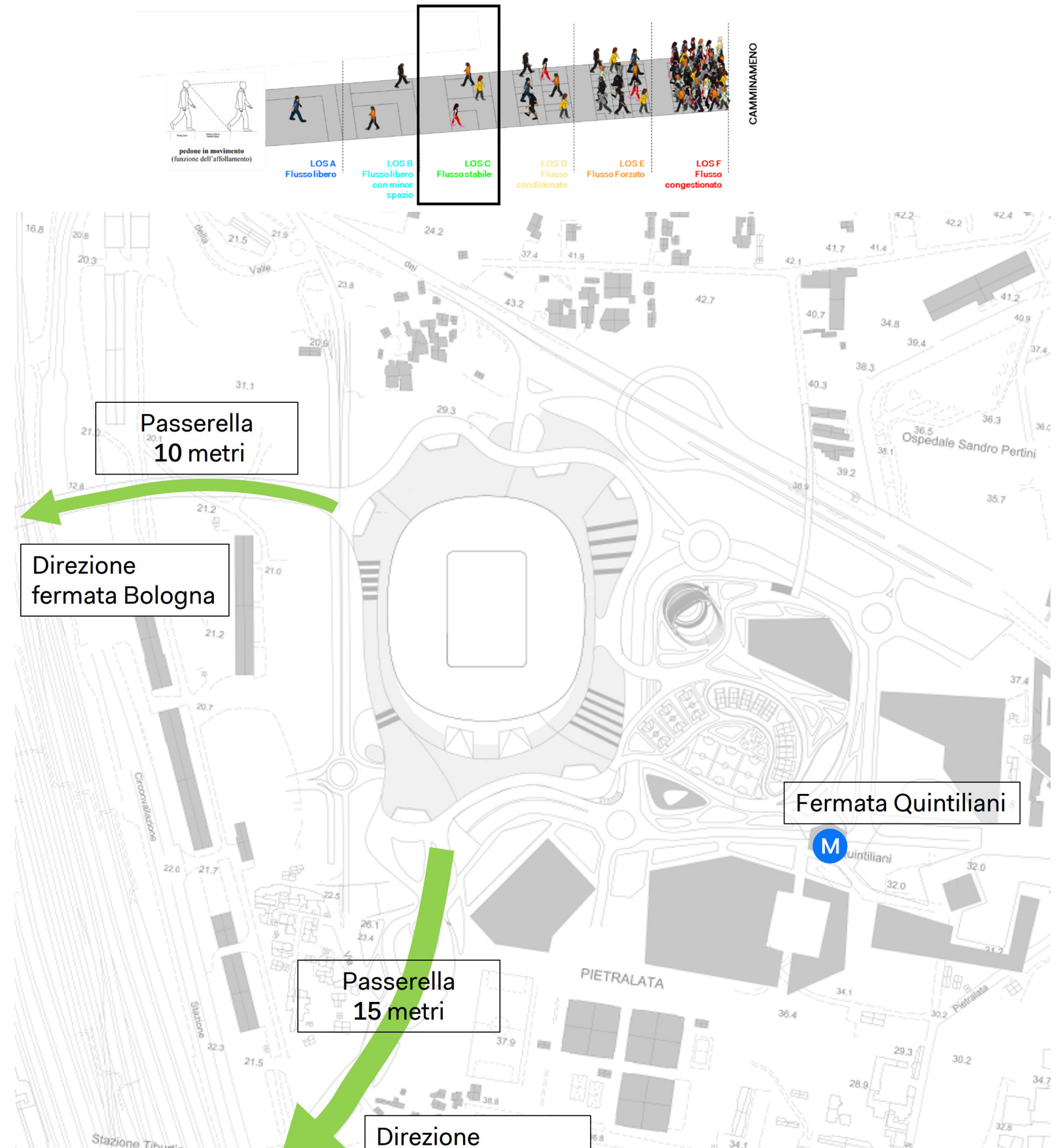
Un indicatore sintetico per rappresentare le prestazioni di un elemento è il livello di servizio (LOS). È un indicatore alfabetico da A a F che riassume le condizioni di percorso di un flusso pedonale che va da un flusso libero (A) a un flusso congestione con difficoltà di movimento (F).

Nell'immagine a fianco si può vedere una rappresentazione di movimenti pedonali nelle diverse fasce di Livello di servizio.

In funzione dei flussi pedonali stimati in uscita dallo stadio dopo l'evento viene dimensionata la passerella pedonale di sovrappasso ferroviario verso la stazione della metro di Bologna (Via Livorno). In particolare si considerano i flussi dei 15 minuti di picco (24% del totale) dello scenario ottimistico, pari a 2.568 tifosi e si dimensiona la passerella al fine di garantire un Livello di Servizio LoS C. Prese in considerazione questi elementi il ponte pedonale dovrebbe misurare 10 metri in larghezza per garantire un livello LOS C nei momenti di massima affluenza.

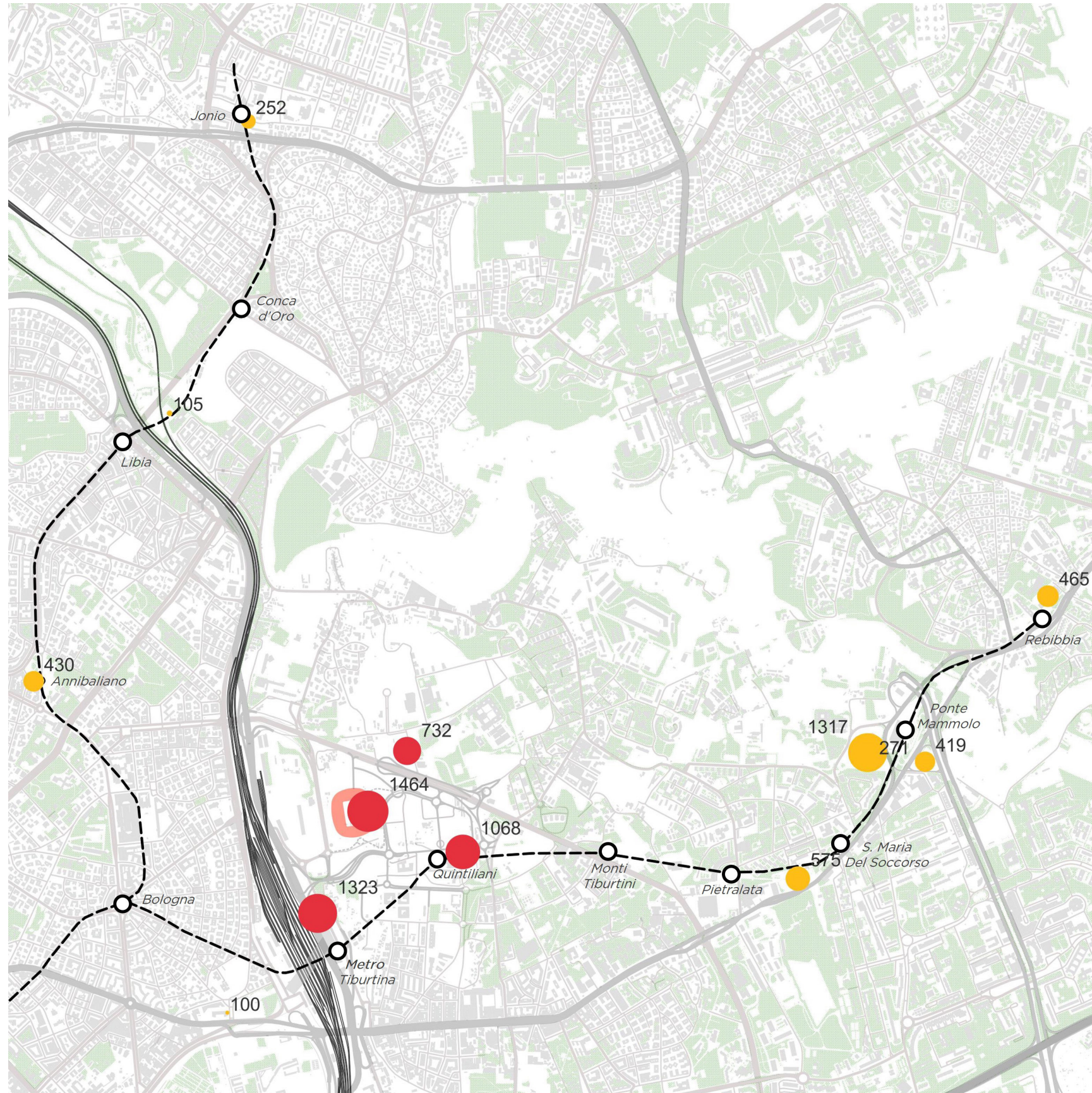
Lo stesso esercizio è stato svolto per il passaggio pedonale di collegamento con la Stazione Tiburtina. Per garantire un LOS C nei momenti di picco, il ponte pedonale dovrebbe misurare 15 metri in larghezza.

**Dimensione ponte pedonale**  
dimensionamento del ponte pedonale per garantire un LOS C





## 04. Analisi della sosta



**Bacini di sosta**  
 Mappa dei parcheggi scambiatori esistenti e dei parcheggi di progetto

### 1.1.15 Bacini di sosta disponibili

Il progetto del nuovo Stadio della AS Roma si propone di realizzare 4 nuovi parcheggi dedicati ai tifosi per il giorno della partita. La disposizione di sosta totale dei parcheggi di progetto comprende un totale di 4.587 posti auto (di cui 384 pa sono privati).

Considerando un coefficiente di occupazione pari a 3 (normativa relativa al coefficiente di occupazione per le auto private del CONI), il totale dei tifosi che può usufruire della sosta dedicata allo stadio sono 13.761. Prendendo la ripartizione modale proposta, i tifosi che arrivano allo stadio in auto sono in totale 16.858 spettatori. Questo comporta la necessità di reperire circa altri 1.000 posti auto per soddisfare la domanda complessiva.

Lungo la linea della Metro B troviamo diversi parcheggi di interscambio, considerando quelli più in prossimità dell'area di progetto si arriva ad avere un totale di quasi 6.000 stalli a disposizione. Si ritiene in via preliminare che la domanda di sosta necessaria per servire il nuovo Stadio sia ampiamente soddisfatta, considerando anche il fattore che i pendolari e gli spettatori usufruiranno dei parcheggi di interscambio in diverse fasce orarie.

	PARCHEGGIO	TIPOLOGIA PARCHEGGI	CONNESSIONE CON IL MASTER PLAN	N. STALLI
PARCHEGGI PUBBLICI (ATAAC)	Rebibbia	Pubblico - Interscambio	Metro B - 5 fermate	465
	Ponte Mammolo	Pubblico - Interscambio	Metro B - 4 fermate	2.007
	S. Maria del Soccorso	Pubblico - Interscambio	Metro B - 3 fermate	575
	Annibaliano	Pubblico - Interscambio	Metro B - 3 fermate scambio a Bologna	430
	Jonio	Pubblico - Interscambio	Metro B - 6 fermate scambio a Bologna	252
	Magliana	Pubblico - Interscambio	Metro B - 12 fermate	962
	Laurentina	Pubblico - Interscambio	Metro B - 16 fermate	1.244
				<b>5.935</b>
PARCHEGGIO AD USO ESCLUSIVO DELLO STADIO NEI MATCH DAY	Parcheggio Stadio	Pubblico e Privato	Sotto lo Stadio	1.464*
	Parcheggio P15	Pubblico	Piedi 3-6 minuti	1.068
	Parcheggio P7/8 Monti tiburtini	Pubblico	Piedi 10-12 minuti	732
	Parcheggio P6 (RFI)	Pubblico	Piedi 12-15 minuti	1.323
			<b>4.587</b>	





## 04. Analisi della sosta

### 1.1.16 Flussogrammapedonale

Il flussogramma rappresenta il percorso pedonale più veloce per recarsi dai principali parcheggi (Parcheggi di FS, P15 e Parcheggio Monti Tiburtini) fino allo stadio. La base su cui è stata fatta l'analisi è quella delle nuove connessioni pedonali che vengono realizzate con il nuovo masterplan.

**Flussogramma pedonale**  
Flussogramma pedonale di distribuzione dei flussi in uscita con direzione parcheggi

