



Direzione Ingegneria

ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti

Al Direttore

Ing. Antonello Fatello

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

**Oggetto: Nuovo Stadio A.S. Roma in località Pietralata. Richiesta valutazione impatto dell'intervento sul sistema della mobilità.
Riscontro nota**

La presente nota viene redatta a seguito della formale richiesta del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, con nota QG/2023/0049038 del 30 dicembre 2022, di pari oggetto.

Si premette che allo stato attuale dell'iter progettuale, a parere dello scrivente lo studio trasportistico consegnato dal Proponente sia in generale metodologicamente corretto, tuttavia alcuni contenuti dello stesso risultano da integrare o meritevoli di approfondimento, in particolare riguardo:

- A. Domanda attesa e ripartizione modale.
- B. Scenari di simulazione.
- C. Valutazione della viabilità.
- D. Impatti sul sistema di trasporto pubblico.

A. Domanda attesa e ripartizione modale

Al fine di valutare l'impatto della domanda in accesso/egresso dallo stadio, sia questa utilizzi il mezzo privato ovvero il trasporto pubblico, è necessario siano determinate, eventualmente anche attraverso indagini specifiche, le provenienze dei tifosi. Questo permetterà di caricare le reti in modo più aderente alla futura distribuzione dei flussi, sia alla scala urbana (grande viabilità/linee di trasporto pubblico urbane e metropolitane) che alla scala micro (viabilità di accesso all'area dello stadio).

Rispetto alle quote modali attese, quelle indicate nello studio sono da ritenersi condivisibili o migliorabili in termini di obiettivo da perseguire (50% o maggior quota su trasporto pubblico), tuttavia le stesse devono essere confermate mediante l'utilizzo di idonee metodologie di stima (e.g. indagini SP, modelli di stima della domanda) cui corrisponda un adeguato livello di offerta che allo stato attuale dello studio non risulta sufficientemente rappresentato, in particolare riguardo la capacità residua del sistema di trasporto attuale, con riferimento sia a quello urbano che ferroviario/metropolitano. Inoltre un'attenzione particolare si ritiene possa essere riservata all'ulteriore valorizzazione delle forme di mobilità sostenibile e condivisa, con riferimento ai collegamenti ciclabili e pedonali, ed anche alla sharing mobility in un'ottica di ulteriore limitazione del traffico privato motorizzato.

Roma servizi per la mobilità S.r.l.

via di Vigna Murata, 60 | 00143 Roma (ingresso pedonale Via L. Gaurico, 9) | T +39 06 46951 F +39 06 46956660 | www.romamobilita.it

Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Roma Capitale

Partita IVA e N. Iscrizione 10735431008 del 31/12/2009 | Capitale Sociale Euro 10.000.000,00 | REA 1253419



Sul tema specifico risulta opportuno valutare diversi scenari di ripartizione modale al fine di valutare l'elasticità del sistema di mobilità per le varie componenti pubbliche e private con riferimento alle effettive capacità residue dei diversi sistemi nelle fasce orarie di impatto degli eventi presso lo Stadio, anche al fine di determinare le eventuali esigenze di potenziamento infrastrutturale e di servizi.

Da evidenziare che la domanda attesa deve essere precisata in quanto la capacità dello stadio non è univocamente determinata nei documenti a disposizione della scrivente e questo aspetto ha ovvie ricadute su tutte le valutazioni trasportistiche.

Infine il profilo di distribuzione temporale degli spettatori in accesso/egresso dallo stadio, che in questa fase è stato fornito dalla Scrivente sulla base di dati in suo possesso relativi allo Stadio Olimpico, dovrà essere oggetto di aggiornamento per tener conto del contesto specifico in cui il nuovo stadio si colloca e dei diversi eventi che si terranno nello stadio oltre a quelli sportivi.

B. Scenari di simulazione

Allo stato attuale è stato simulato un solo scenario rappresentativo dell'ora di massimo afflusso allo stadio in giornate feriali (determinata come carico cumulato tra la mobilità di fondo e la domanda aggiuntiva degli spettatori). Dovranno essere valutati scenari aggiuntivi con particolare riferimento a:

- ✓ partite disputate il sabato e la domenica,
- ✓ eventi non sportivi,
- ✓ eventuali partite feriali in orari diversi da quelli assunti nello studio,
- ✓ fasce orarie di simulazione più ampie (3 ore in accesso e 2 ore in egresso).

Si ritiene fondamentale distinguere le partite per profilo di rischio al fine di valutare l'impatto sul sistema multimodale della mobilità delle partite più critiche in relazione al tema dell'ordine pubblico (e.g. chiusure aggiuntive di viabilità, corridoi del trasporto pubblico per trasporto tifosi con servizi scortati, chiusure di stazioni delle linee metropolitane).

Le valutazioni trasportistiche dovranno tenere in debito conto, e non limitatamente ai dintorni dell'area di progetto, dei pesi urbanistici di nuova realizzazione previsti all'orizzonte temporale di apertura dello Stadio. Si dovrà inoltre valutare uno scenario con previsione di completa attuazione del Sistema Direzionale Orientale (SDO), al fine di verificare la compatibilità del progetto con il polo direzionale, con particolare riferimento sia alla viabilità interna che a quella di accesso/egresso.

C. Valutazione della viabilità

Preventivamente si evidenzia che nelle fasi successive del progetto saranno necessari approfondimenti, anche mediante strumenti di simulazione macro e micro, a scala territoriale più ampia al fine di determinare gli impatti a scala urbana ed eventuali interventi infrastrutturali al contorno.

Sul tema della viabilità si ritiene che in base ai dati esposti nello studio sussistano alcune criticità che devono essere adeguatamente valutate e indirizzate nella risoluzione già in questa fase.

In prima istanza gli aspetti di attenzione riguardano la viabilità esterna di accesso all'area SDO/Stadio, in particolare le uscite dalla NCI e via dei Monti Tiburtini.

Per la valutazione di quanto sopra si potrà ricorrere ad un microsimulatore del traffico al fine di valutare il deflusso veicolare in relazione all'effettivo dimensionamento degli elementi stradali, determinando gli accodamenti nei principali punti di accesso/egresso dall'area dello stadio e nelle interconnessioni con la viabilità principale.

Tuttavia sembrano già emergere evidenze riguardo la necessità di interventi infrastrutturali atti a garantire adeguati livelli di servizio sulla viabilità dell'area che si ricorda è anche a servizio dell'ospedale Pertini. Criticità a parere dello scrivente sicuramente sono da segnalare su via di Monti Tiburtini la cui sezione stradale, nel tratto prospiciente la fermata della metro B Monti Tiburtini fino all'intersezione con via dei Durantini, già oggi è in congestione nelle fasce orarie di punta del traffico.

Per la viabilità interna vale quanto sopra riguardo la necessità di approfondimenti con l'uso di microsimulatori e chiarimenti riguardo il sistema di accessibilità in occasione degli eventi quando parte della viabilità verrà chiusa al libero transito.

In ultimo si rendono necessari approfondimenti rispetto all'effettiva capacità di sosta residua nella fase di accesso allo stadio nei parcheggi intermodali, che nello studio del proponente vengono utilizzati dalla domanda degli spettatori, anche quella eccedente l'offerta di sosta nei parcheggi prossimi allo stadio.

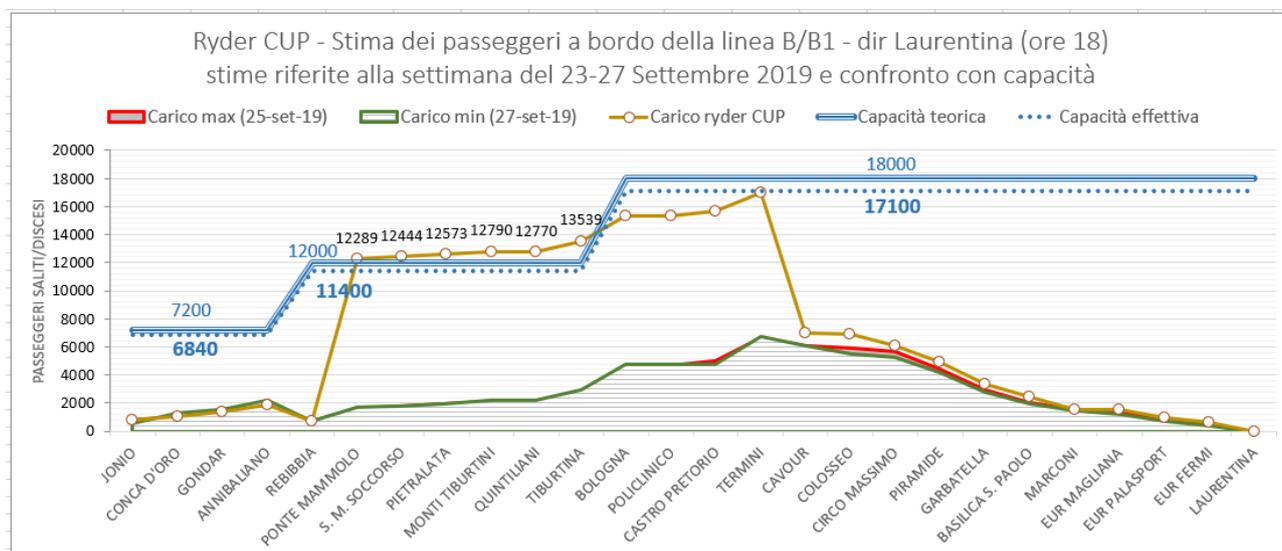
D. Impatti sul sistema di trasporto pubblico

Le analisi sull'effettiva capacità del trasporto pubblico di servire la domanda di spettatori appaiono troppo semplificate e scaturiscono da ipotesi da verificare. Comunque non appaiono realistiche in relazione allo stato effettivo del sistema di trasporti attuale. Il mancato rispetto di una o più assunzioni potrebbe incidere negativamente sulla capacità disponibile con conseguente non compatibilità dell'offerta con la domanda da servire.

Nell'argomentazione del Proponente si fa ad esempio riferimento alla capacità teorica dei servizi metropolitani di 1200 passeggeri/treno, che appare ottimistica se paragonata agli ordinari tassi di occupazione dei convogli di 4 pass/mq, che corrispondono invece ad una capacità effettiva di 1000 passeggeri/treno. Inoltre non appaiono supportate da dati rilevati le assunzioni riguardo la capacità residua dei servizi di trasporto che evidentemente costituisce un elemento chiave per le valutazioni di compatibilità domanda/offerta.

Con riferimento agli scenari di simulazione aggiuntivi di cui al punto B, si dovranno inoltre considerare gli effettivi programmi di esercizio dei servizi su ferro e di quelli di superficie, che si segnala per i fine settimana ed i festivi sono modificati rispetto ai giorni feriali.

Altresì si rileva la necessità di valutare la compatibilità dei flussi passeggeri con l'offerta disponibile non solo nelle fermate ad una distanza pedonale dallo stadio, ma sull'intera rete su ferro, possibilmente con produzione di diagrammi di carico analoghi a quelli esemplificati nell'immagine seguente, prodotti dalla scrivente nell'ambito della ryder cup.



Anche sulle linee di trasporto pubblico di superficie dovranno essere valutati gli incrementi indotti dalla domanda in accesso/egresso dallo stadio comparandoli con le capacità residue effettive e determinando gli eventuali potenziamenti necessari.

L'obiettivo delle sopraccitate analisi dovrà perseguire l'identificazione di nodi critici oltre che nelle stazioni immediatamente a servizio dello stadio anche in nodi di interscambio urbani (e.g. Termini).

In relazione a quanto sopra esposto e dalle analisi derivanti dalla lettura dei documenti progettuali messi a disposizione, appare opportuno segnalare che già in questa fase emerge che la capacità del sistema di trasporto pubblico necessariamente dovrà essere implementata, se possibile attraverso interventi di potenziamento dei servizi a infrastrutture invariate, ovvero con interventi infrastrutturali da individuare che potrebbero riguardare il potenziamento tecnologico della linea B, piuttosto che nuovi attestamenti del trasporto pubblico, su gomma e o su ferro.

Riguardo gli eventuali interventi di potenziamento ed adeguamento del sistema di trasporto pubblico e privato, si segnala infine l'opportunità di determinare i costi sia infrastrutturali che dei servizi da erogare. Ciò al fine di definire compiutamente le necessità finanziarie ed i soggetti che dovranno sostenere tali costi sia nella fase di realizzazione che in quella a regime.

Si rimane a disposizione per ogni chiarimento.

Cordiali saluti

Ing. Alessandro Fuschiotto