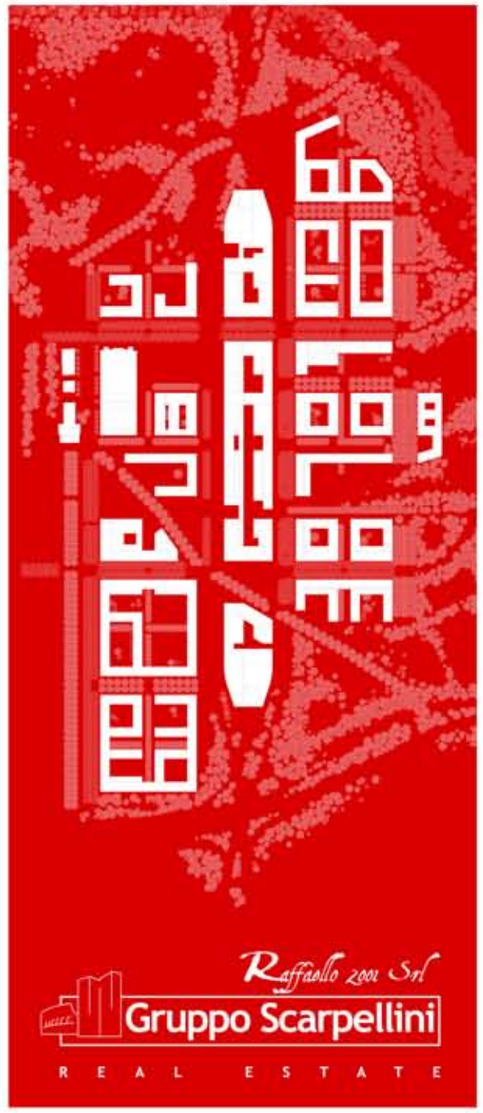


Roma Capitale

PROGETTO CENTRALITÀ ROMANINA

Nuova proposta sulla base degli indirizzi operativi delle memorie di Giunta Comunale

- 04/10/10 "Indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nella centralità Anagnina-Romanina".
- 20/10/10 "L'attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianificare. Indirizzi operativi, criteri e criticità".

Manuel Salgado • Studio Risco con NPK

RISCO

RELAZIONE SULLA MOBILITA'

elaborato R04

Roma Capitale

PROGETTO CENTRALITA' ROMANINA

Nuova proposta sulla base degli indirizzi operativi delle memorie di Giunta Comunale

-04/10/10 "Indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nella centralità Anagnina-Romanina".
-20/10/10 "L'attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianifcare. Indirizzi operativi, criteri e criticità".

Progetto:

RISCO Manuel Salgado + Studio Risco con NPK

Contributi specialistici

Ambiente
Ecosistemi S.r.l.
Dana Vocino, Silvano Falocco

Geologia
INGEO – Centro per lo studio della geologia applicata all'ingegneria
Giorgio Cappai

Mobilità
Steer Davies Gleave

Archeologia
ERMA S.r.l.
Maria Grazia Cecchini

Raffaello 2001 Srl
Gruppo Scarpellini
REAL ESTATE

00186 Roma - Corso Rinascimento, 19
tel- +39 06 6868951/2/3/5 - fax +39 06 6868954

Indice generale

1 INTRODUZIONE 1

2 PROGRAMMA DI INTERVENTO 10

Impianto urbanistico 10

Impianto della rete stradale 10

3 AMBITI DI RIFERIMENTO 15

4 ASSETTO DEL TERRITORIO 17

Assetto attuale 17

Previsioni di sviluppo 20

Zoning e scenari di simulazione 28

5 ASSETTO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI 31

Assetto attuale 31

Previsioni di sviluppo 40

Grafo e scenari di simulazione 43

6 ASSETTO DEI FLUSSI DI TRAFFICO 46

Cenni metodologici 46

Scenario attuale: calibrazione del modello 47

Scenario di progetto 62

7 CONCLUSIONI 79

ALLEGATI 81

A La rete stradale nell'ambito di studio 81

B Rilievo dei flussi di traffico nell'ambito di studio 153

Indice delle figure

1.1 Piano Regolatore Generale di Roma: elaborato di sintesi – versione adottata 2
1.2 Piano Regolatore Generale di Roma: centralità e funzioni – versione adottata 3
1.3 Piano Regolatore Generale di Roma: infrastrutture per la mobilità – versione adottata 4
1.4 Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Roma: rete stradale urbana nel lungo periodo 6
1.5 Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Roma: sistema del trasporto pubblico nel lungo periodo 7
1.6 Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile di Roma: sistema del trasporto pubblico e dei nodi di scambio nel breve periodo 8
1.7 Localizzazione dell'area di intervento 9
2.1 Centralità della Romanina: sistemazioni stradali di superficie 12
2.2 Centralità della Romanina: tunnel stradali 13
2.3 Centralità della Romanina: metropolitana leggera 14
3.1 Ambiti di riferimento: ambito di studio e ambito di intervento 16
4.1 Ambito di studio: assetto demografico attuale 19
4.2 Area di studio: assetto socioeconomico attuale 21
4.3 Piano Regolatore Generale di Roma: estratto dell'elaborato Sistemi e Regole – versione approvata 22
4.4 Piano Regolatore Generale di Roma: scenario del Municipio Roma VIII - versione adottata 23
4.5 Piano Regolatore Generale di Roma: scenario del Municipio Roma X - versione adottata 24
4.6 Ambito di studio: interventi previsti dal Piano Regolatore Generale di Roma (con riferimento alla tabella 4.1) 26
4.7 Zoning territoriale: scenario attuale 29
4.8 Zoning territoriale: scenario di progetto 30
5.1 Ambito di studio: classifica funzionale viaria del PGTU 32
5.2 Localizzazione delle sezioni di indagine sui flussi veicolari 35
5.3 Veicoli totali rilevati alle sezioni stradali (con riferimento alla figura 5.2) 36
5.4 Distribuzione percentuale delle classi veicolari alle sezioni stradali osservate 36
5.5 Ambito di studio: rete del trasporto pubblico (ATAC) 38
5.6 Treno in servizio sulla linea A della metropolitana 39
5.7 Treno in servizio sulle linee ferroviarie regionali FR4/FR6 39
5.8 Piano Regolatore Generale di Roma: estratto dell'elaborato sistema delle infrastrutture per la mobilità – versione adottata 41
5.9 Quadro di sintesi degli interventi infrastrutturali previsti nell'ambito di studio dagli strumenti di programmazione 42
5.10 Grafo di offerta: scenario attuale 44
5.11 Grafo di offerta: scenario di progetto 45
6.1 Calibrazione del modello: rapporto tra flussi rilevati e simulati 48
6.2 Scenario attuale: simulazione di livello macroscopico dell'ora di punta della mattina feriale 49
6.3 Scenario attuale: simulazione di livello macroscopico dell'ora di punta della sera festiva 50
6.4 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale - flussi veicolari equivalenti orari 53
6.5 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale - livelli di servizio 54
6.6 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale – velocità medie di percorrenza 55
6.7 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale - numero medio dei veicoli in coda 56
6.8 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva - flussi veicolari equivalenti orari 57
6.9 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva - livelli di servizio 58
6.10 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva – velocità medie di percorrenza 59
6.11 Scenario attuale: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva - numero medio dei veicoli in coda 60

6.12 Scenario di progetto: simulazione di livello macroscopico dell'ora di punta della mattina feriale 66

6.13 Scenario di progetto: simulazione di livello macroscopico dell'ora di punta della sera festiva 67

6.14 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale - flussi veicolari equivalenti orari 70

6.15 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale - livelli di servizio 71

6.16 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale – velocità medie di percorrenza 72

6.17 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della mattina feriale - numero medio dei veicoli in coda 73

6.18 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva - flussi veicolari equivalenti orari 74

6.19 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva - livelli di servizio 75

6.20 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva – velocità medie di percorrenza 76

6.21 Scenario di progetto: simulazione di livello microscopico dell'ora di punta della sera festiva - numero medio dei veicoli in coda 77

Indice delle tabelle

4.1 Ambito di studio: interventi previsti dal Piano Regolatore Generale di Roma (con riferimento alla figura 4.6) 27

6.1 Centralità della Romanina: destinazioni d'uso e SUL 61

6.2 Centralità della Romanina: comparti e SUL private 61

6.3 Ipotesi per la stima della domanda: spostamenti dei residenti e dei visitatori dei residenti 62

6.4 Ipotesi per la stima della domanda: spostamenti degli addetti e dei visitatori delle strutture direzionali e dei servizi 62

6.5 Ipotesi per la stima della domanda: spostamenti degli addetti delle strutture commerciali 63

6.6 Ipotesi per la stima della domanda: spostamenti dei visitatori delle strutture commerciali 63

6.7 Ipotesi per la stima della domanda: visitatori degli addetti delle strutture commerciali 64

6.8 Ipotesi per la stima della domanda: Veicoli merci a servizio delle strutture commerciali 64

6.9 Centralità della Romanina: comparti e SUL pubbliche 64

1 Introduzione

1.1 Il Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma, oltre ad essere uno strumento finalizzato alla modernizzazione della capitale, si caratterizza come piano di riorganizzazione funzionale della città. Aggiungendo una limitata quantità di progetti localizzati in punti serviti dalla rete del trasporto in sede propria e operando interventi di riordino e completamento, il PRG (figura 1.1) vuole creare una rete di poli per il trasferimento di una quota delle funzioni esistenti e per la localizzazione di funzioni emergenti. Si passa quindi da un modello monocentrico, costituito dall'attuale centro storico ed i suoi dintorni e circondato da una periferia prevalentemente residenziale, ad un modello policentrico, articolato all'interno dei tessuti periferici riqualificati.

1.2 Tale modello si basa su un doppio livello di organizzazione funzionale della città:

- il primo livello è quello alla grande scala che riguarda il sistema delle nuove centralità, dei grandi servizi urbani, dei grandi parchi, della mobilità su ferro, della viabilità su gomma di interesse urbano: su questo piano si gioca il futuro della città nel suo complesso, il suo ruolo economico in ambito nazionale ed internazionale;
- il secondo livello è quello della ricomposizione dei tessuti della città esistente, alla ricerca di una migliore qualità della vita degli abitanti costruita attraverso l'innovazione delle politiche di intervento e gestione della periferia, che oggi è il risultato di diversi modelli di intervento accostati gli uni agli altri senza alcuna logica e sempre trattati come ambiti separati (piani di zona, piani particolareggiati delle zone *ex abusive*, aree non residenziali, aree produttive, ecc.).

1.3 La centralità della Romanina rappresenta uno dei principali interventi previsti nell'ambito del PRG, come centralità da pianificare. La scheda che accompagna il PRG indica, in un'area di oltre 90 ettari all'esterno del Grande Raccordo Anulare tra Via Tuscolana e la Diramazione Sud dell'autostrada A1 Milano–Napoli, la realizzazione di volumi residenziali cui si aggiungono interventi nei settori direzionale, commerciale, dei servizi, della ricettività, dello spettacolo e del tempo libero (figura 1.2).

1.4 Con la redazione del PRG, l'Amministrazione Comunale ha dato un forte impulso alla pianificazione del sistema dei trasporti in connessione con la pianificazione territoriale. La proposta di sistema per la mobilità che scaturisce dallo strumento urbanistico (figura 1.3) segue i dettami di sostenibilità indicati dall'Unione Europea.

1.5 In tale quadro, i principali criteri che hanno orientato le proposte di assetto del sistema della mobilità sono:

- una stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità in sede di pianificazione degli usi del suolo e di disegno delle reti del trasporto, nonché di programmazione ed attuazione contestuale dei sistemi di trasporto e degli insediamenti;
- la consapevolezza di dover concentrare gli sforzi su forti investimenti per realizzare infrastrutture di trasporto rapido di massa con orizzonti di medio e lungo periodo;
- la necessità di perseguire soluzioni di breve periodo capaci di velocizzare e dare priorità, accessibilità e affidabilità al trasporto pubblico di superficie per apportare benefici meno consistenti, ma in tempi rapidi e a costi più contenuti;
- la necessità di far lavorare le diverse reti in modo integrato attraverso punti di corrispondenza e nodi di scambio;
- l'opportunità di estendere e proteggere nello stesso tempo forme di mobilità pedonale e ciclistica;
- la ricerca di strumenti normativi e organizzativi per la razionalizzazione della distribuzione delle merci a livello territoriale (ferrovie dedicate e interporti) e in ambito urbano attraverso piattaforme logistiche anche di piccole dimensioni;
- la predisposizione di apparati fisici e normativi finalizzati a ridurre l'impatto ambientale da traffico motorizzato.

1.6 Il sistema di trasporto pubblico proposto dal PRG si basa su una rete principale che utilizza diverse tecnologie: ferrovie regionali, metropolitane, tramvie e più in generale corridoi per il trasporto pubblico in sede propria o riservata con sistemi innovativi ad alte prestazioni. Il servizio autobus completa il sistema con una elevata capillarità e svolge il ruolo di adduzione alle linee portanti nei nodi di interscambio. I contesti sensibili e le aree a bassa densità di domanda prevedono servizi con minibus, anche a chiamata.

1.7 Il sistema stradale, con un incremento infrastrutturale limitato a pochi essenziali tratti che completano l'intelaiatura portante, viene ridefinito in termini funzionali per conseguire minori impatti nelle zone residenziali e un deflusso più regolare, evitando prestazioni che riducano la competizione del trasporto pubblico.

1.8 La configurazione proposta consentirà un uso delle diverse modalità di trasporto collettivo e individuale nei relativi campi di validità tecnico-economica e di compatibilità ambientale e coerentemente con le caratteristiche degli ambiti urbani serviti. Il disegno di sistema potrà produrre inoltre una superiore qualità dell'offerta del trasporto e migliori tempi di percorrenza, velocità commerciali, regolarità e affidabilità dei servizi.

1.9 In tema di pianificazione del sistema dei trasporti l'Amministrazione Comunale ha pubblicato, nel settembre 2009, il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS) quale approfondimento delle misure individuate nel PRG. Il documento ha voluto fornire le linee guida di sviluppo del settore per «contribuire a conferire un assetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti dell'area metropolitana romana per garantire ai cittadini un'adeguata tutela dei diritti alla mobilità, alla sicurezza e alla salute».

FIGURA 1.1 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA: ELABORATO DI SINTESI – VERSIONE ADOTTATA

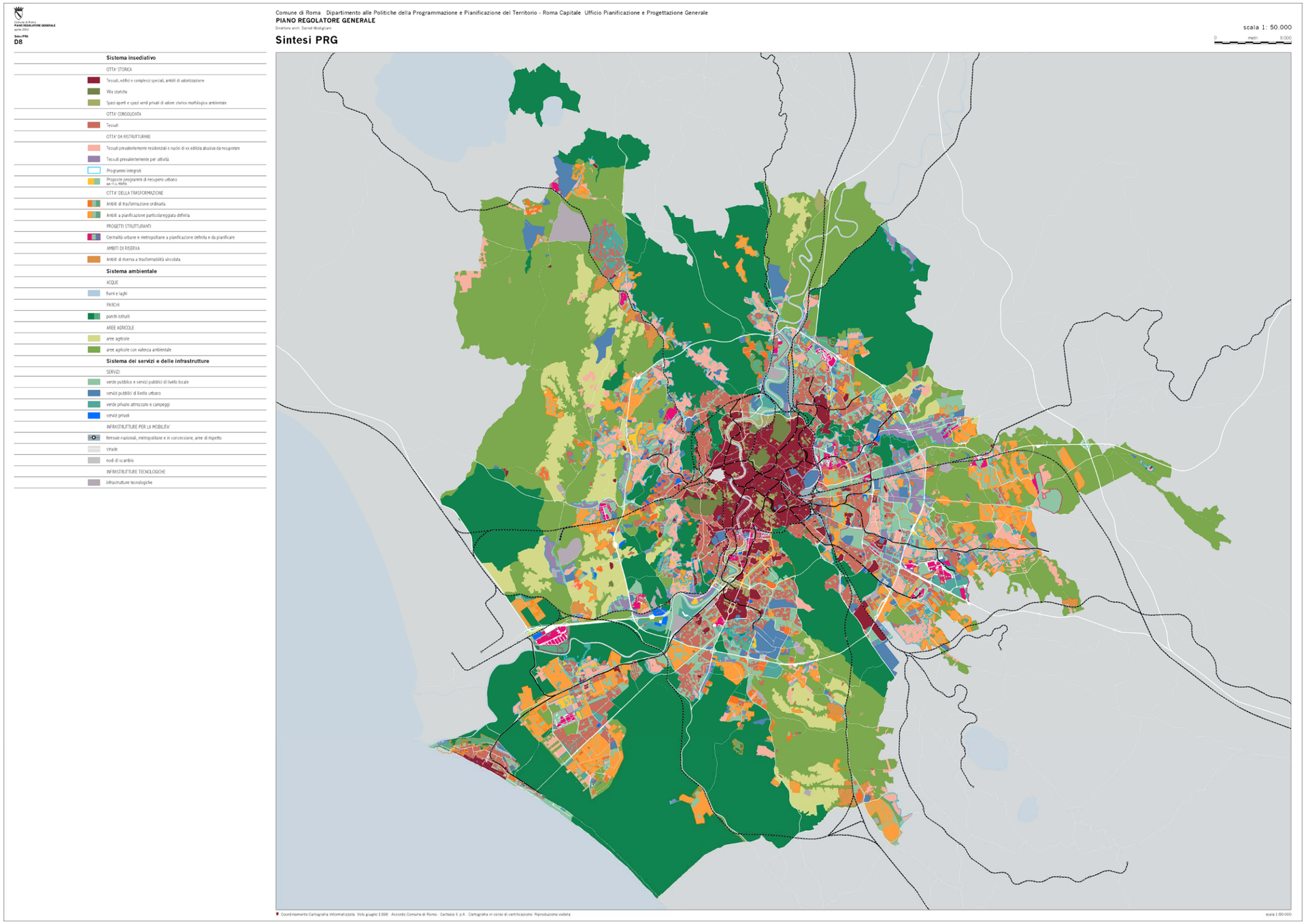


FIGURA 1.2 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA: CENTRALITA' E FUNZIONI – VERSIONE ADOTTATA

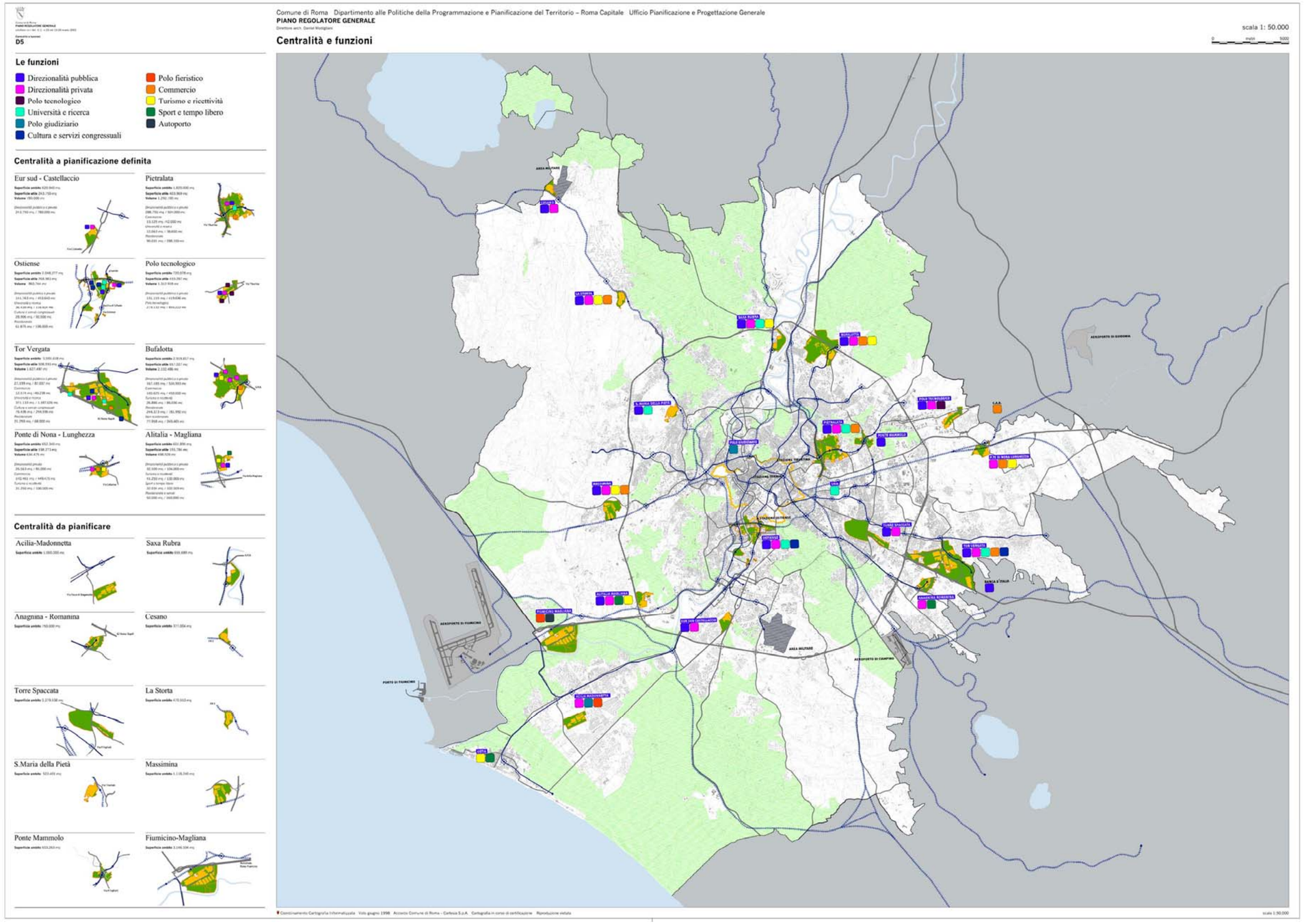


FIGURA 1.3 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA: INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' - VERSIONE ADOTTATA

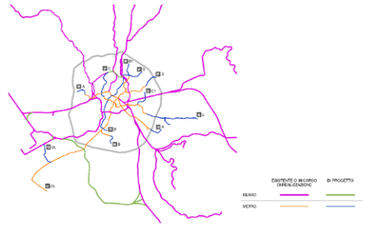
Comune di Roma
PIANO REGOLATORE GENERALE
anno 2003
Infrastrutture per la mobilità
D3

Il sistema della mobilità costituisce uno degli assi portanti del modello policentrico della nuova organizzazione urbana

Infrastrutture per il trasporto pubblico

- Ferrovie
- Metropolitane
- Stazioni rete ferroviaria nazionale
- Corridoi per il trasporto pubblico in sede propria

Il trasporto pubblico su ferro si basa sull'integrazione tra servizio ferroviario metropolitano e rete delle metropolitane urbane. Le linee di ferrovia metropolitana hanno il compito di adduttrici dall'esterno alle linee metropolitane; le linee metropolitane urbane servono in maniera via via più capillare le aree interne mettendo in rete le centralità esistenti e previste, collaborando con i corridoi del trasporto pubblico di superficie. Con questo sistema circa il 50% degli abitanti interni al GRA (1 milione di abitanti su 2,7) risultano serviti direttamente dalla rete del ferro (500 metri di raggio dalle stazioni).



Infrastrutture stradali

- Rete primaria autostradale
- Rete primaria
- Rete principale
- Rete secondaria

Il disegno della rete viaria è stato definito in relazione ad una ricerca di equilibrio delle scelte tra trasporto pubblico e privato, sviluppando le integrazioni tra le diverse reti ed il potenziamento dell'accessibilità verso un sistema di nodi di intercambio sia di attestamento del privato sul pubblico che di corrispondenza pubblico/pubblico.
La ridefinizione del modello ha dato luogo ad una classificazione degli assi stradali, con l'obiettivo di determinare una rete coerente con le funzioni delle singole componenti ed attenta alle relazioni tra le reti del trasporto collettivo e le caratteristiche dei tessuti e degli ambiti attraversati.

Nodi di scambio

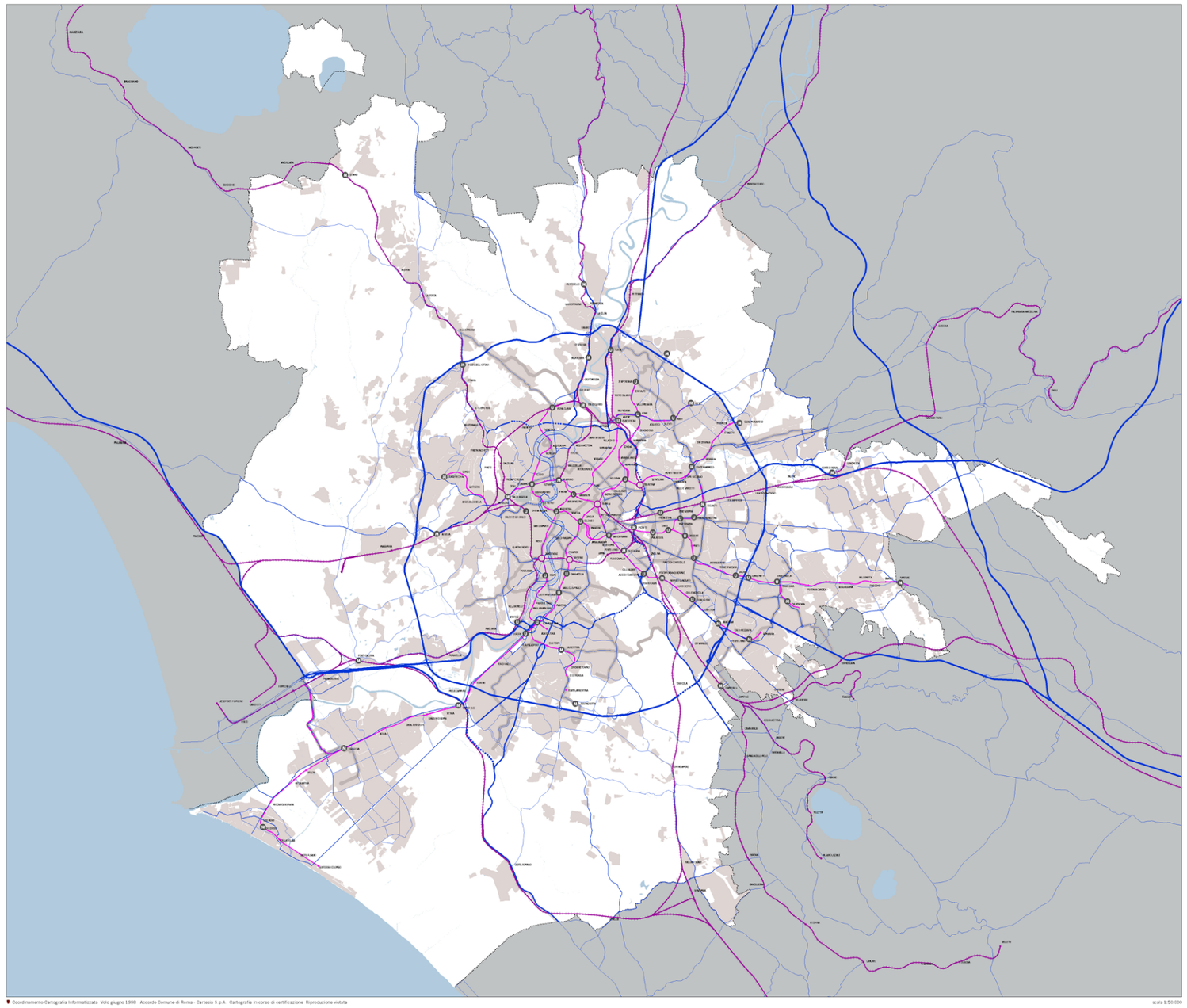
- di livello metropolitano
- di livello urbano

I 74 nodi di scambio si articolano in "nodi di attestamento urbano e metropolitano" e " nodi di corrispondenza".
I nodi di attestamento, generalmente localizzati all'esterno del GRA, sono caratterizzati dalla presenza di parcheggi di scambio per gli spostamenti pendolari provenienti dai comuni dell'area metropolitana romana (nodi metropolitani) e dagli ambiti suburbani della città diffusa (nodi urbani).
I nodi di corrispondenza, localizzati invece nelle aree semicentrali e centrali all'interno del GRA, garantiscono l'effetto rete all'interno del sistema su ferro e tra questo e i corridoi per il trasporto pubblico in sede propria.

Comune di Roma Dipartimento alle Politiche della Programmazione e Pianificazione del Territorio - Roma Capitale Ufficio Pianificazione e Progettazione Generale
PIANO REGOLATORE GENERALE
Direttore arch. Daniel Modigliani

Infrastrutture per la mobilità

scala 1: 50.000



Coordinamento Cartografia Informatizzata Volo giugno 1998 Accordo Comune di Roma - Cartesia S.p.A. Cartografia in corso di certificazione Riproduzione vietata

scala 1:50.000

1.10 In tale ottica il PSMS pone una serie di obiettivi quantitativi per il futuro:

- migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci all'area romana ed al suo hinterland, prioritariamente incrementando la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico;
- ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico dovuti al traffico ed alla congestione;
- garantire la tutela dei beni archeologici ed architettonici della città nonché del suo *patrimonio verde*;
- migliorare la sicurezza e la qualità delle infrastrutture;
- aumentare la conoscenza ed il rispetto delle regole.

1.11 La strategia proposta nel PSMS si articola, quindi, su una duplice linea d'azione:

- la prima tesa a «definire una nuova architettura funzionale dell'area Romana, con l'individuazione di una serie di infrastrutture per il trasporto pubblico e privato, nuove o già previste dal nuovo PRG, che richiedono tempi di realizzazione significativi ed i cui benefici potranno essere ottenuti in un orizzonte temporale medio/lungo» (figure 1.4 e 1.5);
- la seconda tesa ad «individuare un complesso organico di interventi sia fisici che organizzativi di breve periodo mirati a modificare le modalità di uso della città, realizzare infrastrutture puntuali di basso impatto in grado di riorganizzare e razionalizzare la città. Tali interventi, anche se talora possono apparire complessi dal punto di vista delle procedure amministrative, sono caratterizzati dalla possibilità di essere attuati in tempi rapidi e di fornire un immediato miglioramento della mobilità romana e delle condizioni di vivibilità della città» (figura 1.6).

1.12 L'area della centralità della Romanina si colloca nel territorio del Municipio Roma X, all'esterno del Grande Raccordo Anulare (figura 1.7). Il sedime ha una superficie territoriale di circa 930mila m^2 ed è delimitato a nord dalla diramazione sud dell'Autostrada A1 Roma-Napoli, ad ovest da Via Petrocelli, a sud da Via Tuscolana e ad est da Via di Tor Vergata.

1.13 L'iter progettuale ha avuto un corso già lungo ed articolato, essendo passato attraverso la definizione di diverse soluzioni progettuali sino ad arrivare all'impianto proposto dall'architetto Manuel Salgado per via concorsuale.

1.14 La proposta di impianto urbanistico per la centralità urbana di Romanina ha subito, di recente, ulteriori modifiche sulla base dei contenuti di due memorie dell'Amministrazione Comunale:

- indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nelle Centralità "Anagnina-Romanina" - 4 ottobre 2010;
- attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianificare; indirizzi operativi, criteri e criticità - 20 ottobre 2010.

1.15 Tali memorie prevedono la possibilità di incrementare la potenzialità edificatoria delle centralità da pianificare, con una quota di Superficie Utile Lorda (SUL) premiale da attribuire ai proprietari promotori delle centralità, quale corrispettivo per il contributo offerto ai fini del conseguimento e del buon esito degli obiettivi pubblici e di interesse pubblico prefissati.

1.16 Nel caso in esame, l'incremento della potenzialità edificatoria è stato individuato come valore massimo dell'indice di Edificabilità Territoriale Medio (ETM), pari a 0,60 m^2/m^2, rispetto allo 0,28 precedente.

1.17 Sulla base di queste ultimi sviluppi la SUL totale di progetto per la centralità risulta pari a 600.777 m^2, di cui 555.700 m^2 destinati ad insediamenti privati e 45.077 m^2 ad insediamenti pubblici. Quasi il 65% della SUL da realizzare ha destinazione residenziale (388.990 m^2 per un totale di circa 10.400 abitanti insediabili), mentre la restante parte è destinata ad interventi commerciali, direzionali, per l'istruzione e lo spettacolo.

1.18 Conseguentemente alla modificata formulazione dell'impianto e dei contenuti funzionali della centralità, oltre che per quanto di diverso è nel frattempo intervenuto al contorno, si è reso necessario aggiornare lo studio degli impatti sul sistema dei trasporti che aveva accompagnato le precedenti versioni di schema di assetto e in particolare verificare la rispondenza del nuovo progetto di viabilità ai livelli di domanda prodotti nel settore urbano in cui si inserisce la centralità stessa.

1.19 Il nuovo studio ha mirato a determinare le modifiche dell'entità della domanda di mobilità su strada e dei livelli di utilizzazione degli elementi della rete viaria nel settore urbano direttamente interessato dal programma urbanistico.

1.20 L'analisi fornisce il quadro attuale della mobilità su strada e si proietta ad un orizzonte temporale di lungo periodo, in cui si considerano realizzati gli interventi previsti dal PRG. Gli impatti sulla rete sono messi in luce in relazione alla punta della mattina di un giorno feriale tipo e della sera di un giorno festivo tipo. Viene inoltre prodotta un'ipotesi di organizzazione delle sedi stradali nelle immediate vicinanze dell'intervento.

FIGURA 1.4 PIANO STRATEGICO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI ROMA: RETE STRADALE URBANA NEL LUNGO PERIODO

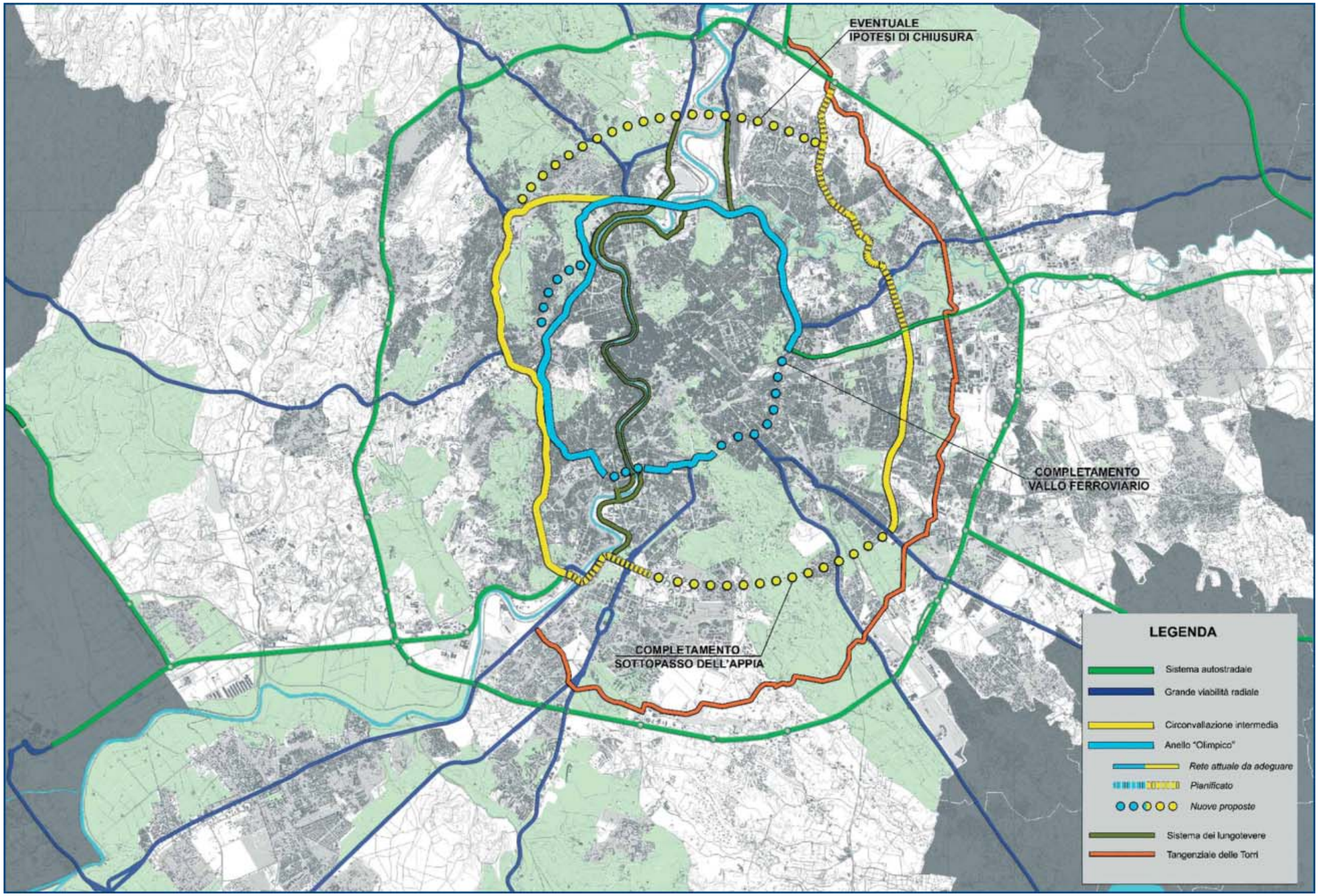


FIGURA 1.5 PIANO STRATEGICO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI ROMA: SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO NEL LUNGO PERIODO

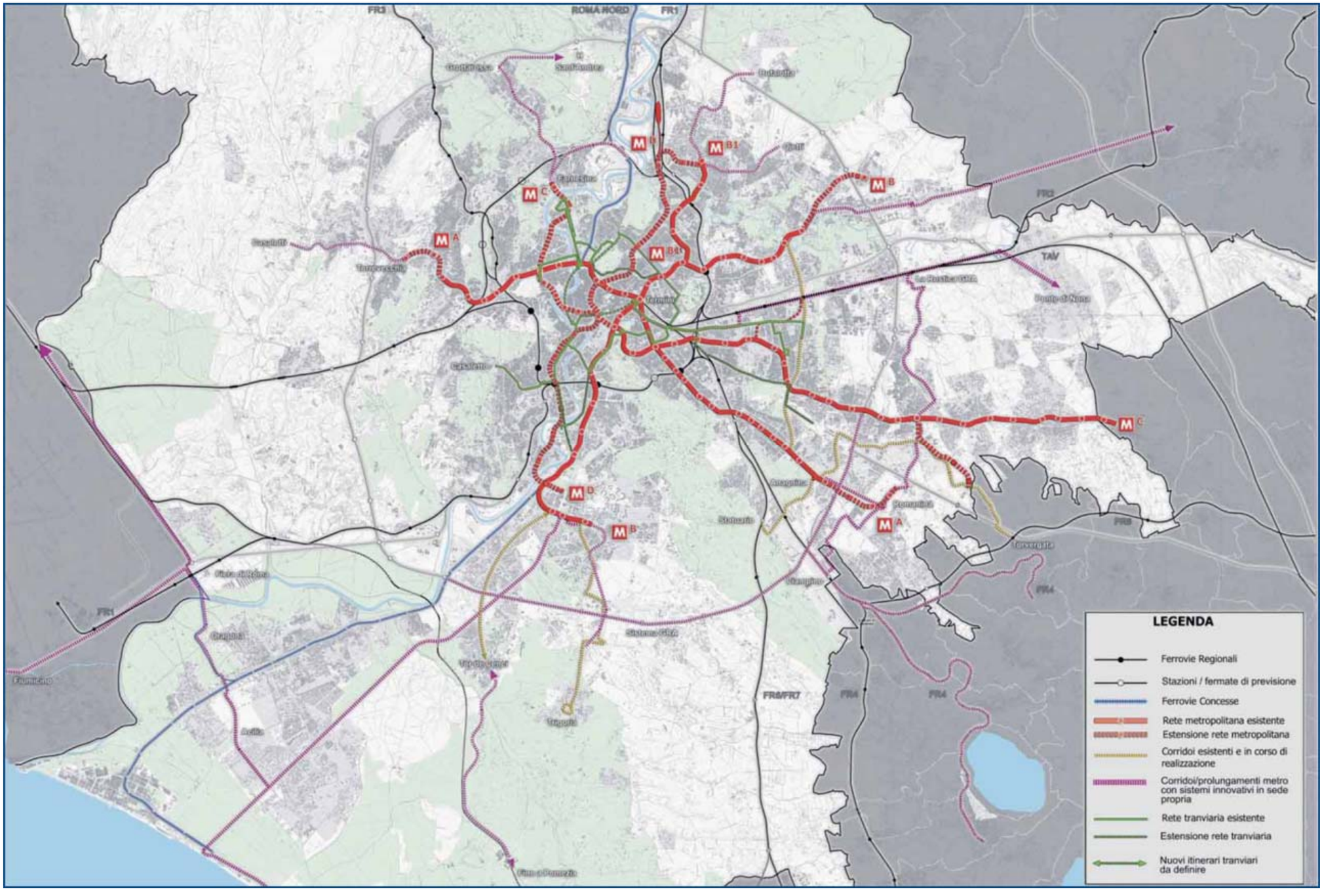


FIGURA 1.6 PIANO STRATEGICO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI ROMA: SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO E DEI NODI DI SCAMBIO NEL BREVE PERIODO

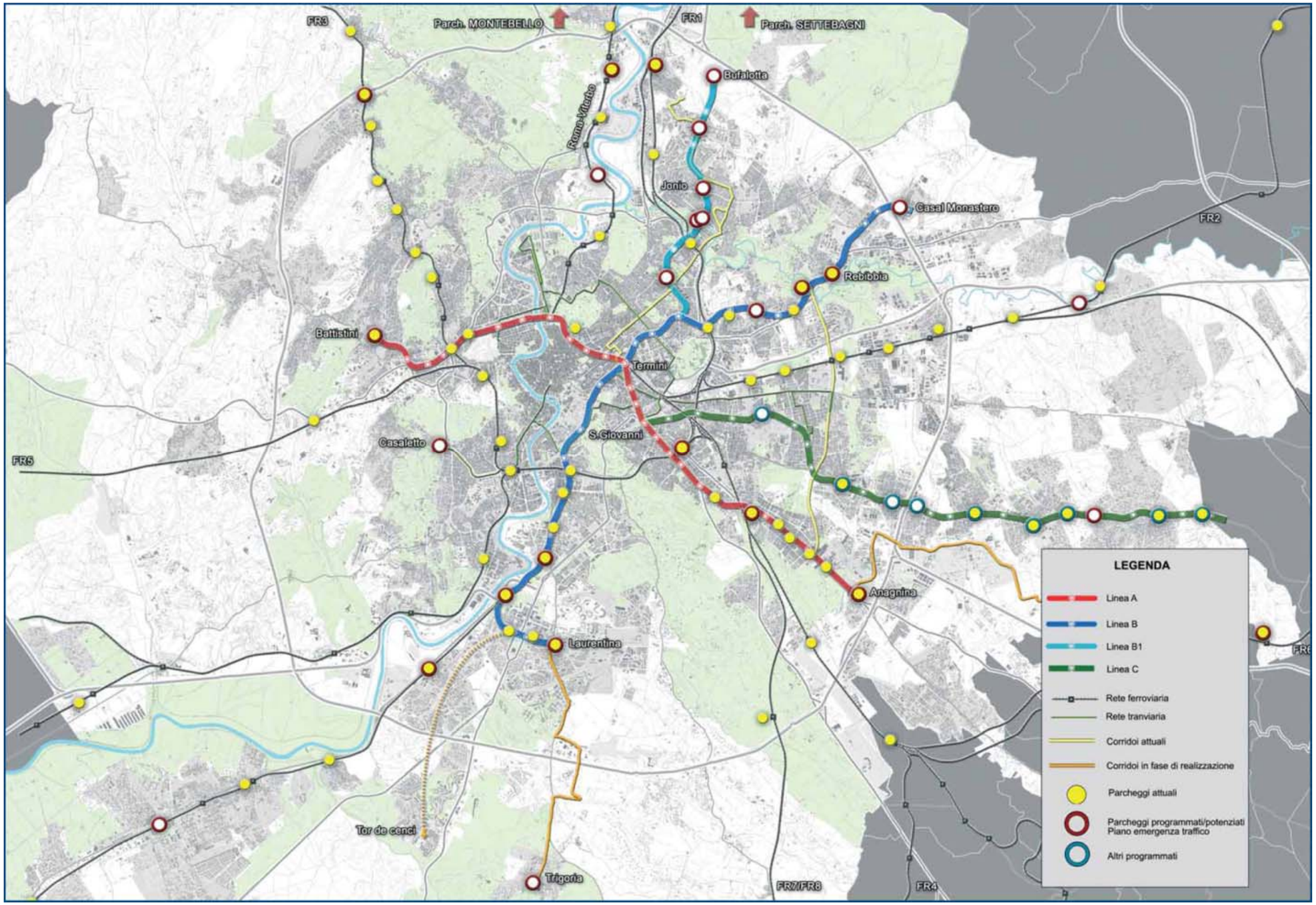
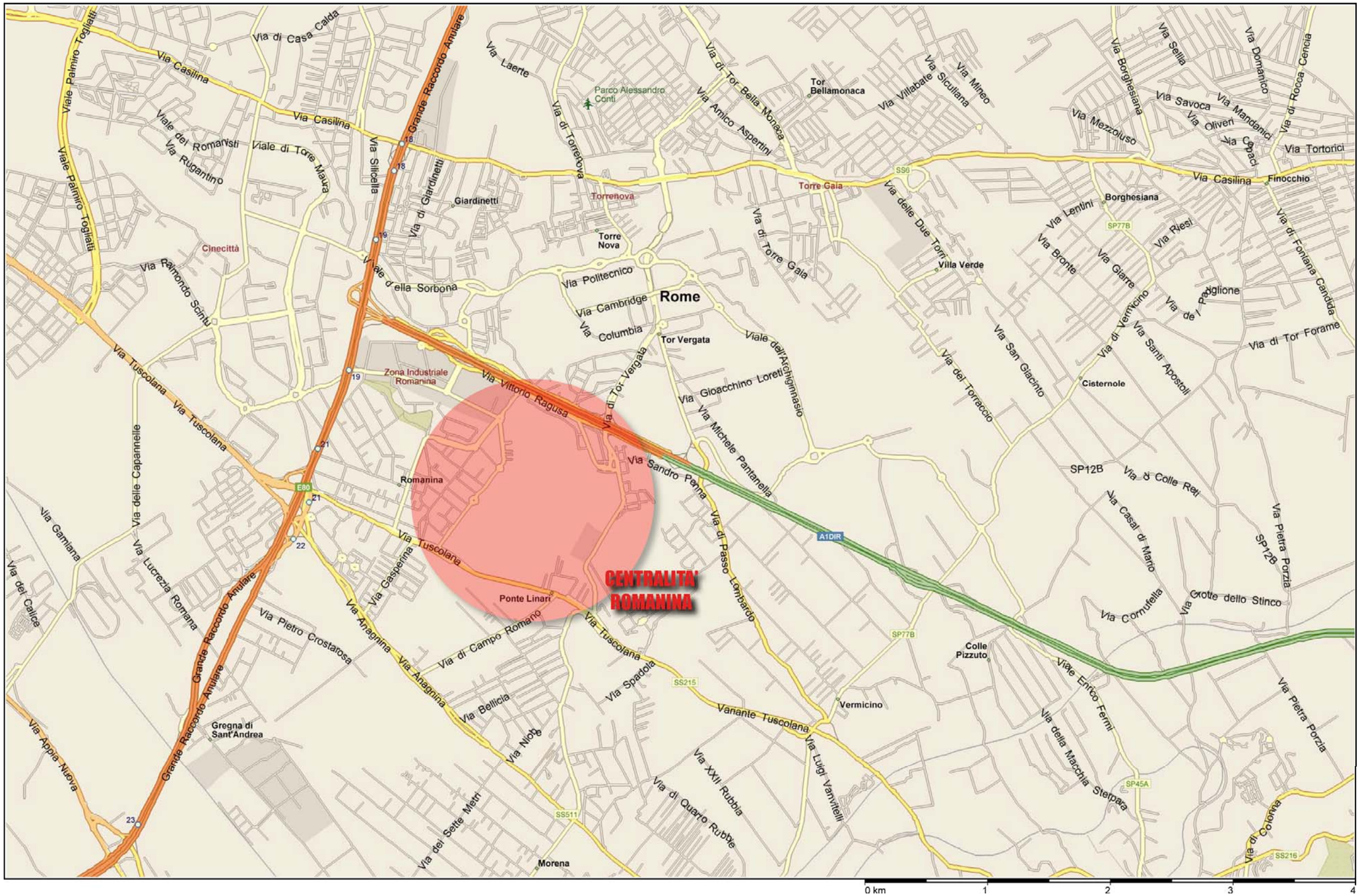


FIGURA 1.7 LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO



2 Programma di intervento

Impianto urbanistico

2.1 L'area oggetto di intervento si trova nella periferia sudorientale di Roma, all'esterno del GRA, compresa tra la diramazione sud dell'Autostrada A1 Roma-Napoli a nord, Via Petrocelli ad ovest, Via Tuscolana a sud e Via di Tor Vergata ad est. L'area è interamente compresa nel del Municipio Roma X, nella Zona dell'Agro XVI – Torrenova secondo la suddivisione toponomastica del territorio.

2.2 Il programma si propone come elemento di qualificazione e completamento del quadrante, aggiungendo funzioni di servizio locali e metropolitane e prevedendo una elevata dotazione di verde e spazi pubblici alla nuova edificazione.

2.3 Il progetto della centralità propone la realizzazione complessiva di 600.777 m^2 di SUL, di cui 555.700 m^2 privata e 45.077 m^2 pubblica:

- le superfici private si caratterizzano per la prevalenza di comparti con destinazione d'uso residenziale (70%) pari ad una potenzialità di oltre 10mila abitanti insediabili; la restante quota (30%) a destinazione direzionale, commerciale e ricettiva potrà dare lavoro ad oltre 5mila persone con una punta di afflusso giornaliero festivo di oltre 13mila visitatori; a ciò si aggiungono gli standard di norma quanto a verde, servizi locali e parcheggi;
- le superfici pubbliche sono destinate a servizi di interesse urbano quali residenza collettiva, didattica e formazione, artigianato, attività per lo spettacolo e l'intrattenimento; è prevedibile l'insediamento di 400 residenti e 1200 addetti, oltre all'afflusso di 250 visitatori giornalieri che salgono a quasi 3mila nel giorno festivo in cui si abbiano eventi dello spettacolo di particolare interesse.

2.4 Il progetto urbanistico si conforma come insieme di tre sistemi edificati paralleli, orientati indicativamente in senso nord-sud:

- il sistema orientale, che è destinato prevalentemente a residenza e servizi;
- la spina centrale, che ospita funzioni commerciali ai primi due piani e residenze ed uffici ai piani superiori; nella parte più a sud si localizza la funzione ricettiva;
- il sistema occidentale, che prevede a sud ulteriori residenze e a nord le funzioni della SUL pubblica.

2.5 L'impianto morfologico prevede la concentrazione del sistema del verde nella parte orientale e settentrionale dell'area, con un grande parco ricco di rinvenimenti archeologici.

2.6 La qualità della proposta è confermata dall'alta incidenza (quasi il 50%) delle aree destinate a standard pubblici.

Impianto della rete stradale

2.7 Il sistema stradale proposto a servizio della centralità della Romanina si sviluppa tra Via Tuscolana a sud e Via di Tor Vergata a nord (figure 2.1, 2.2 e 2.3).

2.8 La connessione della viabilità della centralità con Via Tuscolana si esplica nella forma di svincolo a bilanciere, sfruttando una rotatoria prevista a sud della statale nell'ambito del programma urbanistico E1 Anagnina, opportunamente ampliata rispetto al progetto già approvato dagli uffici comunali, ed una nuova rotatoria a nord della statale, che di fatto è una delle *porte* dell'insediamento. Le due rotatorie sono messe in comunicazione con Via Tuscolana da sistemi di rampe e sono tra loro unite da un ramo che sottopassa la Tuscolana stessa, la cui giacitura deve essere rialzata per una lunghezza di poche centinaia di metri al fine di garantire gli opportuni franchi verticali.

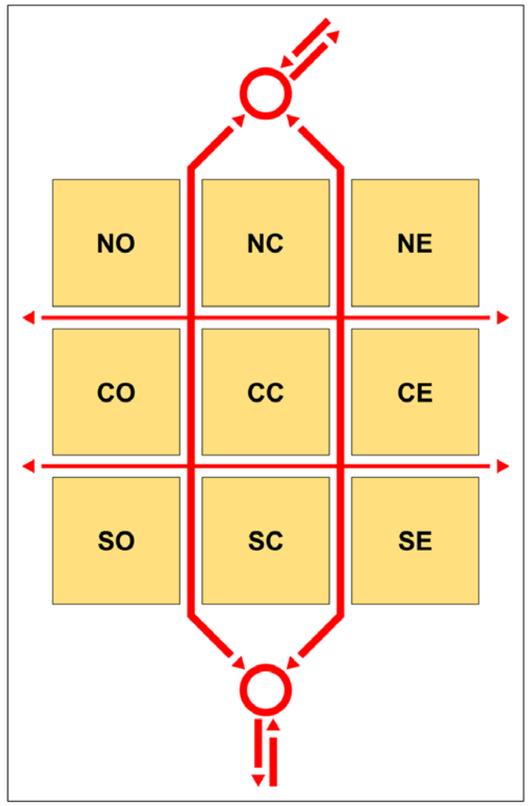
2.9 Anche la connessione nord è proposta come sistema a bilanciere con doppia rotatoria per risolvere un sistema complesso che tratta anche la confluenza di Via Schiavonetti e la presenza di alcune aree di parcheggio (di cui si propone la riorganizzazione attorno al nodo). Tramite il bilanciere è possibile accedere alla diramazione sud dell'autostrada A1 e di procedere verso l'area di Tor Vergata, incontrando un'ulteriore rotatoria proposta per risolvere in sicurezza le inversioni di marcia in luogo delle esistenti inversioni con immissione in sinistra (in tal modo non si incorre nella presenza di tronchi di scambio troppo brevi per assolvere alla loro funzione).

2.10 Tra i due bilancieri si sviluppa la viabilità principale di spina della centralità, organizzata su carreggiate a senso unico che individuano e separano i tre blocchi insediativi (sistema orientale, spina centrale, sistema occidentale). Tale viabilità deve assolvere alla doppia funzione di collegamento della centralità stessa al territorio circostante e di distribuzione locale del traffico. Per tale motivo si è effettuata la scelta di separare le due funzioni:

- la funzione di quartiere viene affidata a due tunnel a senso unico che corrono immediatamente al di sotto del terreno; i tunnel si sviluppano tra i due bilancieri senza connessioni intermedie interne all'insediamento, di fatto evitando l'interessamento della centralità da parte degli spostamenti di attraversamento;
- la funzione locale compete a due carreggiate superficiali, anch'esse a senso unico, lungo le quali sono presenti parcheggi a lato strada e numerose rampe di ingresso ed uscita dai parcheggi della spina centrale; lungo tale viabilità si aprono alcuni varchi verso le aree di carico/scarico merci delle attività commerciali.

2.11 La spina ovest dispone di un ulteriore livello interrato lungo il quale potrà correre un servizio metropolitano leggero, attualmente allo studio degli uffici comunali, tra il terminale di Anagnina della linea A della metropolitana e la stazione di Torre Angela della linea C in fase di realizzazione.

2.12 La metropolitana leggera, che scende sotto il livello del terreno lungo Via Tuscolana e ne riemerge in prossimità di Via di Tor Vergata dove prosegue verso nord in parte anche in viadotto, ha due fermate all'interno della centralità in vicinanza di due viabilità con giacitura ortogonale alle strade di spina e che suddividono l'insediamento in tre parti (blocchi nord, centro e sud) venendo a determinare una struttura a matrice secondo il seguente schema:



2.13 Le due trasversali, con valenza prettamente locale, sono elementi di ricucitura tra la centralità e i quartieri vicini e si riagganciano ad ovest a Via Petrocelli, mantenendo la configurazione delle intersezioni attualmente presenti, e ad est a Via di Tor Vergata, con proposizione di nuove rotatorie dato che i punti di inserimento sono prossimi a tratti in curva (le giaciture scelte per i percorsi derivano dalla volontà di ridurre al minimo le problematiche sui regimi proprietari delle aree attraversate).

2.14 La rete è completata da alcuni tratti di viabilità locale che consentono l'accesso ai diversi comparti. Su tutte le tratte stradali locali sono presenti parcheggi a lato strada, in linea o a spina, integrati da aree di parcheggio che fiancheggiano le sedi stradale (in particolare nella zona est della centralità).

2.15 Al fine di rendere agevole la manovrabilità di eventuali linee bus dell'ATAC e dei mezzi AMA per la raccolta dei rifiuti, si propone di configurare la diverse strade utilizzando sempre corsie di marcia larghe 3.50 metri a fronte dei minimi richiesti dalla normativa di 2.75 metri per le strade locali e di 3.00 metri per le strade di quartiere.

2.16 La presenza della sosta laterale e dei marciapiedi (minimo 3.00 metri sulle strade locali e 4.00 metri sulle strade di quartiere) fa sì che la fascia di pertinenza venga sempre utilizzata nella sua interezza (tranne i due brevi tratti delle trasversali in attraversamento del parco dove la sosta non è consentita). Laddove sulle strade locali sia presente la sosta a spina la fascia di pertinenza stessa è più ampia dei minimi imposti dalle norme (5.00 metri).

2.17 Per le viabilità di superficie, pur trattandosi di strade locali, la progettazione ha utilizzato le prescrizioni minime del PGTU riservate alle strade di quartiere quanto a caratteristiche planimetriche ed altimetriche (ad esclusione di pochi casi particolari in cui si è comunque ben al di sopra delle prescrizioni minime per le strade locali).

2.18 Gli andamenti planimetrici ed altimetrici sono realizzati a norma, con inserimento di curve di transizione nei tracciati (nella forma di clotoidi) e di raccordi verticali nei profili (nella forma di parabole quadratiche). Ai fini di una migliore definizione dello zoning urbanistico sono stati già inseriti gli allargamenti in curva, determinati applicando la relazione 45/R a ciascuna corsia.

2.19 Maggiori dettagli sono riportati alle tavole fuori testo T1-T8 quanto a composizione delle sezioni stradali e dati geometrici di tracciati e profili.

FIGURA 2.1 CENTRALITA' DELLA ROMANINA: SISTEMAZIONI STRADALI DI SUPERFICIE

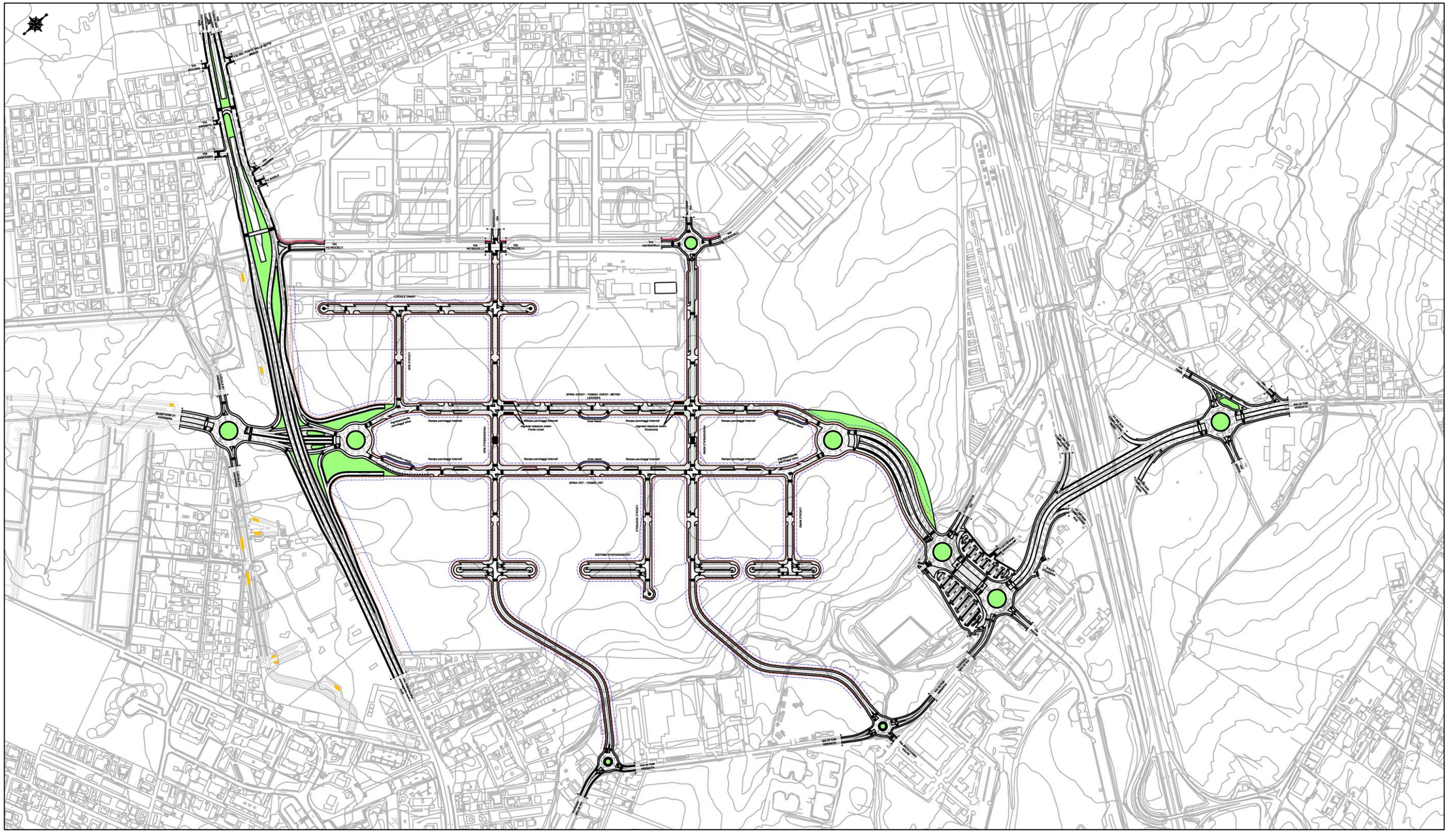


FIGURA 2.2 CENTRALITA' DELLA ROMANINA: TUNNEL STRADALI

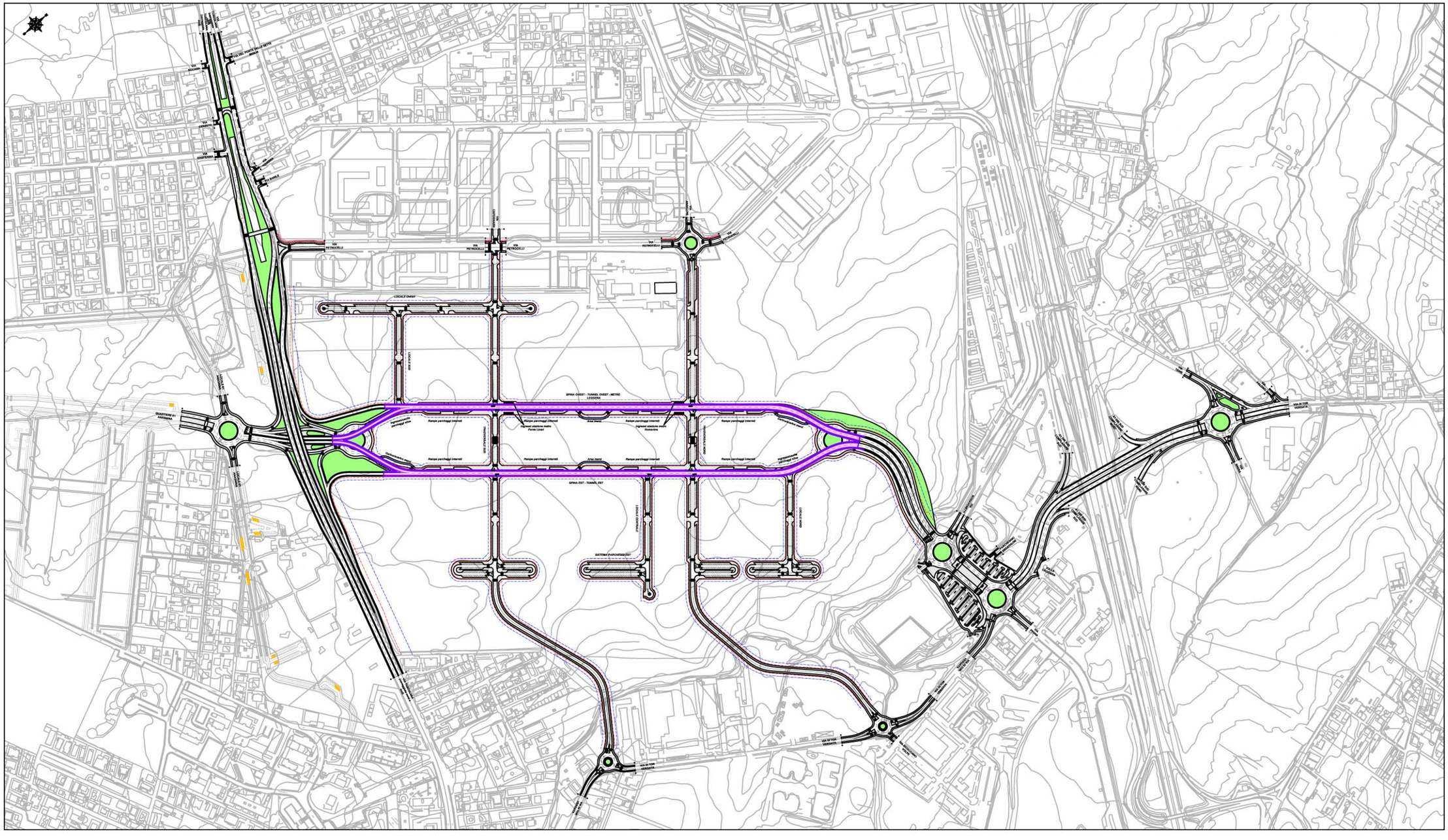
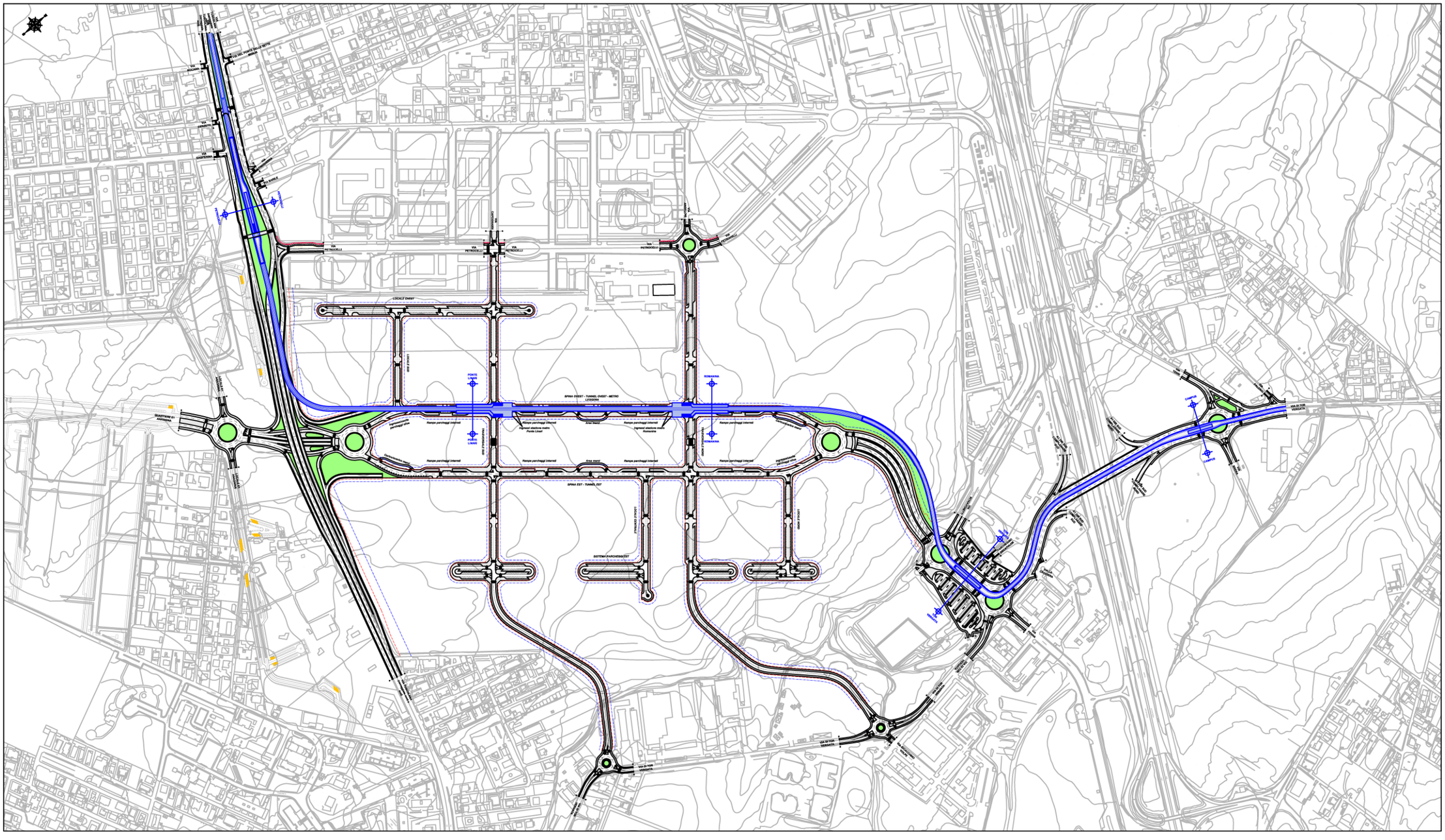


FIGURA 2.3 CENTRALITA' DELLA ROMANINA: METROPOLITANA LEGGERA


SPINA OVEST - TUNNEL OVEST - METRO LEGGERA
SPINA EST - TUNNEL EST
LOCALE EST
LOCALE OVEST
LOCALE CENTRALE
LOCALE MARE
SISTEMA PARCHEGGI EST
Rampa parcheggi interrati
Area mezzi
Rampa parcheggi interrati
Area mezzi
Rampa parcheggi interrati
Rampa parcheggi interrati
Rampa parcheggi interrati

3 Ambiti di riferimento

3.1 Al fine di determinare gli impatti prodotti dalla realizzazione di un nuovo insediamento sulle reti del trasporto occorre delimitare in via preliminare gli ambiti di studio, e cioè:

- l'ambito di intervento, ovvero la porzione di territorio che contiene interamente il nuovo insediamento;
- l'ambito di studio, ovvero la porzione di territorio entro la quale si manifestano ed in gran parte si esauriscono gli effetti dell'intervento stesso.

3.2 Nel caso in questione, in base a tali definizioni, essendo l'intervento collocato in vicinanza di elementi delle reti del trasporto di interesse per l'area metropolitana di Roma (Grande Raccordo Anulare, Diramazione Sud A1, Via Anagnina, Via Tuscolana, linea A della metropolitana, ferrovie regionali FR4 ed FR6), sarebbe stato necessario fare riferimento ad un ambito di studio indicativamente di livello provinciale.

3.3 La costruzione degli strumenti di analisi sarebbe risultata però molto onerosa in relazione agli obiettivi di verifica locale della mobilità, dal momento che le analisi di tipo strategico per l'area metropolitana sono già state sviluppate nel corso degli studi propedeutici alla stesura del Piano Regolatore Generale e nei successivi approfondimenti.

3.4 E' stata pertanto effettuata una scelta diversa, che mira alla costruzione di strumenti di analisi capaci di una risoluzione locale di dettaglio in un'area sufficientemente ristretta, accettando un certo grado di aggregazione nella rappresentazione degli effetti di larga scala, per i quali è stata garantita la coerenza con le analisi già validate e pubblicate.

3.5 Gli ambiti di studio sono stati circoscritti da un lato prendendo in considerazione la conformazione del territorio e la struttura delle reti di trasporto che lo servono, dall'altro tenendo conto delle ripartizioni amministrative ai diversi livelli per le quali si dispone di dati utilizzabili per le analisi.

3.6 In sintesi è stato individuato un insieme continuo di barriere naturali e artificiali, che in modo immediato ha permesso di delimitare gli ambiti da analizzare in coerenza con la ripartizione territoriale utilizzata nel corso delle rilevazioni censuarie, al cui livello si dispone del massimo grado di disaggregazione delle informazioni.

3.7 L'area sulla quale sorgerà la centralità di Romanina è situata tra Via Tuscolana e l'Autostrada A1, in un'area che si colloca a sudest del consolidato urbano della capitale, immediatamente all'esterno del Grande Raccordo Anulare, distante circa 1.500 metri.

3.8 Il sedime di intervento copre parte della superficie di alcune sezioni di censimento che, d'ora in poi, saranno indicate come *ambito o area di intervento* (Figura 3.1) e che risulta delimitato dalle seguenti infrastrutture:

- A1 Diramazione Roma Sud, a nord;
- Via Tuscolana, a sud;
- Via Biagio Petrocelli, ad ovest;
- Via di Tor Vergata, ad est.

3.9 Per l'ambito di intervento, che ha un'estensione di poco inferiore al chilometro quadrato, l'ultima rilevazione censuaria dell'ISTAT (2001) dichiara una popolazione residente pressoché assente ed un numero di addetti di circa 440 entità, non localizzati nel cuore dell'area ma nelle strutture esistenti ai confini della stessa.

3.10 L'intervento si pone in posizione quasi baricentrica rispetto alla porzione di territorio comunale romano che di qui in avanti sarà indicata come *ambito o area di studio* (Figura 3.1).

3.11 Il limitare ovest dell'area di studio è dato dal tratto meridionale di Viale Palmiro Togliatti e da Via delle Capannelle, messe in continuità attraverso un breve tratto di Via Tuscolana. Sul bordo si affacciano alcune aree densamente edificate (Quadraro, Don Bosco, Statuario) ed altre non edificate (Parco degli Acquedotti, Aeroporto di Centocelle).

3.12 A sud il limite si colloca lungo il corridoio multimodale costituito dalla Via Appia e dal sistema delle ferrovie regionali FR4 dei Castelli e FR6 del Frusinate. Su questo corridoio poggiano direttamente il nucleo urbano e l'aeroporto di Ciampino ed i nuclei urbanizzati della porzione pianeggiante del Comune di Marino.

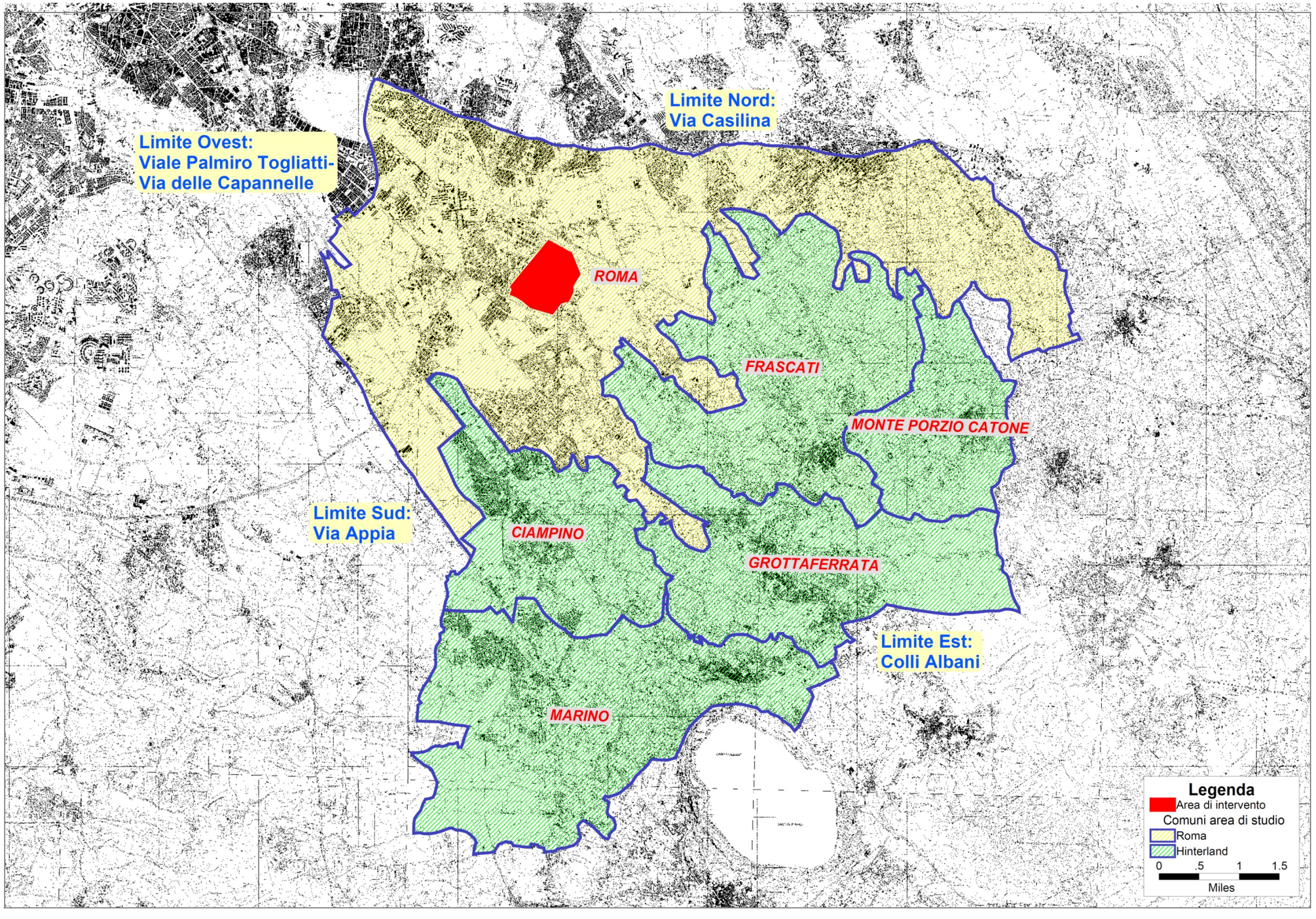
3.13 Ad est l'area è delimitata dai Colli Albani. Le prime propaggini di questi rilievi, che corrispondono ai comuni di Grottaferrata, Frascati e Monte Porzio Catone, sono parte integrante dell'area di studio.

3.14 A nord, infine, la delimitazione è data dalla Via Casilina tra Viale Togliatti e il confine comunale, affiancata per tutta la lunghezza interessata dalla ferrovia in concessione Roma Laziali–Pantano (in via di trasformazione in linea C della metropolitana).

3.15 Il territorio così delimitato si estende per 145 km^2 ed è costituito:

- a nordovest da una porzione del Comune di Roma di 60 km^2 che comprende parte dei Municipi VIII e X;
- a sudest dai comuni di Ciampino, Marino, Grottaferrata, Frascati e Monte Porzio Catone sui restanti 85 km^2.

FIGURA 3.1 AMBITI DI RIFERIMENTO: AMBITO DI STUDIO E AMBITO DI INTERVENTO



4 Assetto del territorio

Assetto attuale

Storia dello sviluppo insediativo

4.1 L'ambito di studio si caratterizza per uno sviluppo insediativo recente e contraddistinto, come tutta la periferia romana, dalla rottura con la tradizionale forma urbana unitaria provocata dalla frammentarietà morfologica e funzionale degli interventi.

4.2 Per secoli la principale forma di sfruttamento dell'area è stata l'attività agricola. Sino al XIX secolo il territorio è stato organizzato in grandi tenute, punteggiate da torri e casali cui si deve gran parte della toponomastica ancora oggi utilizzata.

4.3 Dopo il 1870 si avvia la bonifica dell'agro romano con riduzione dell'estensione fondiaria, costruzione di nuovi nuclei organizzati in forma di casali o di borgate rurali, tracciamento di nuovi assi viari tangenziali di connessione tra le radiali storiche.

4.4 Il primo sviluppo urbano risale al 1937, quando si realizza, ancora in aperta campagna, la nuova città del cinema (Cinecittà). Successivamente compaiono i primi insediamenti residenziali spontanei, soprattutto su via Casilina, che dal secondo dopoguerra avviano un processo di urbanizzazione diffusa del territorio agricolo. Parallelamente, l'area viene investita dal programma degli interventi di edilizia pubblica, come quelli su Via dei Romanisti (1958-60), supportati dalla realizzazione di Viale Palmiro Togliatti

4.5 Dal 1970 ad oggi lo sviluppo urbano può essere sintetizzato da cinque principali fenomeni che completano la struttura insediativa attuale dell'area di studio:

- realizzazione della linea A della metropolitana che trova il suo attestamento nell'area di Anagnina, divenuta nel tempo un fondamentale nodo di scambio per l'intero settore metropolitano;
- densificazione degli insediamenti residenziali di iniziativa sia pubblica sia privata, culminati nella realizzazione del grande complesso di Cinecittà Est;
- nascita di una serie di attività produttive, soprattutto manifatturiere ed artigianali di livello medio–basso, che per molto tempo hanno rappresentato l'unica forma di attività economica presente nell'area;
- realizzazione del centro commerciale e direzionale di Cinecittà Due (1982-88) che ha facilitato l'insediamento di attività commerciali e direzionali di livello superiore in maniera diffusa sul territorio; l'insediamento di tali funzioni non è casuale ma si lega ad un tratto caratteristico di questa area, ossia la sua forte infrastrutturazione;
- urbanizzazione diffusa del territorio agricolo in direzione dei Castelli Romani fino a rappresentare un continuum insediativo.

4.6 Attualmente, in accordo con le previsioni del PRG, sono in corso ulteriori fenomeni edificatori residenziali che vanno a saturare gli spazi interstiziali lasciati liberi. Non trascurabili sono le previsioni di insediamenti non residenziali che in questo quadrante si andranno a concentrare in quantità significativa.

4.7 Gran parte delle aree edificate sono insediamenti nati spontaneamente prima della redazione del PRG del 1962. Tali aree si localizzano prevalentemente al di fuori del GRA lungo le principali radiali storiche: si tratta degli insediamenti di Torre Maura e Giardinetti (su Via Casilina), di Romanina e Ponte Linari (su Via Tuscolana), di Casal Morena (tra Via Tuscolana e Via Anagnina).

4.8 La maggior concentrazione di aree attuate per Piani di Lottizzazione di iniziativa privata si localizza all'interno del GRA, in particolare Cinecittà Est ed il tratto orientale del quartiere Don Bosco. All'esterno del GRA le zone attuate per iniziativa privata hanno carattere più puntuale, in prossimità delle centralità di Romanina e Anagnina e sulla via Casilina a Torre Gaia.

4.9 Le aree attuate per iniziativa pubblica attraverso Piani di Zona sono numerose e diffuse sul territorio in esame.

4.10 Le aree di origine abusiva si estendono a cavallo del GRA e nelle aree rurali prossime al confine comunale: sono i nuclei residenziali e artigianali di Osteria del Curato, Gregna S. Andrea, Vermicino, Villaggio Breda e quelle tra Tor Vergata e l'A1 Roma–Napoli. Per tali zone sono già stati predisposti i piani di recupero delle cosiddette zone O.

Sistema insediativo attuale

4.11 Il carattere frammentario e spontaneo con cui si è sviluppato l'ambito analizzato rimane leggibile nel sistema insediativo attuale. La morfologia è discontinua, seguendo modelli insediativi diversi, privi di reciproca integrazione e di identità.

4.12 Si passa dalla città pianificata di ispirazione razionalista, prevalentemente residenziale con edifici dai sei agli otto piani e dalla tipologia variabile che non si relazionano direttamente con la viabilità principale, alla città che ripropone il modello ottocentesco del viale alberato con quinte commerciali, alla città abusiva o spontanea ormai stratificata costituita da palazzine, case in linea e villini.

4.13 L'edilizia nei quartieri compresi nel territorio del Municipio VIII è prevalentemente residenziale, mentre quella dei quartieri del Municipio X è più ricca di altre destinazioni, in particolare commerciali.

4.14 L'area che si contraddice per i caratteri più urbani è certamente quella di Cinecittà Est, dove sono praticamente assenti le attività artigianali e produttive, mentre le attività commerciali al dettaglio sono largamente presenti al piano terra degli edifici lungo le strade.

4.15 Le aree lungo il GRA all'altezza dello svincolo della Tuscolana (Osteria del Curato, Gregna S. Andrea) hanno un carattere misto residenziale, produttivo e commerciale. Le aree di bordo si configurano come vetrine per attività commerciali legate all'arredo e all'abbigliamento, mentre all'interno si localizza un coacervo di residenze, piccole attività artigianali, officine meccaniche e per la lavorazione dei metalli, aree coltivate.

4.16 Più a nord, tra l'autostrada per Napoli, la Tuscolana ed il GRA si è sviluppato un grosso polo terziario e commerciale, sede di numerosi cash & carry, edifici per uffici, depositi e centri di stoccaggio localizzati non a caso in un'area che fa da cerniera tra la periferia romana consolidata ed il sistema dei Castelli.

4.17 Per quanto concerne gli spazi pubblici la zona ne è complessivamente carente: non vi sono piazze o luoghi adibiti a momenti d'incontro e di scambio sociale, per lo svago e per il tempo libero. Vi sono spazi generalmente adibiti a giardini con parco giochi per bambini, ma questi non riescono ad avere una funzione aggregante e socialmente significativa per la vita del quartiere. Le uniche attività sociali vengono svolte nelle parrocchie, nei centri anziani e nei centri sociali.

Struttura demografica

4.18 L'assetto demografico attuale e le tendenze evolutive nell'area romana sono fortemente condizionati dalla presenza della Capitale.

4.19 Nei primi anni ottanta del secolo scorso si addensava nel Comune di Roma l'80% della popolazione della provincia, per larga parte costituita da un continuum urbanizzato con caratteri funzionali complementari; la provincia a sua volta ospitava il 70% della popolazione regionale.

4.20 Dalla seconda metà degli anni settanta il Comune di Roma ha visto invertire le tendenze nei saldi naturale e migratorio che dal secondo dopoguerra in poi avevano fatto raddoppiare il numero dei residenti nelle aree centrali e nella periferia consolidata. Si sono invece instaurati processi che hanno arrestato la crescita della popolazione, la quale ha imboccato il sentiero di un lieve ma stabile declino.

4.21 Il fenomeno trova la sua interpretazione in una serie di fattori:

- la minore capacità attrattiva dei sistemi residenziali nei centri urbani, per l'incremento dei valori del mercato immobiliare e per i persistenti deficit di infrastrutturazione;
- l'attenuazione dei flussi di migrazione interna che avevano caratterizzato gli anni cinquanta e sessanta, solo in parte sostituiti dai flussi migratori extracomunitari;
- il mutato atteggiamento delle famiglie nei confronti della natalità, influenzato dalla congiuntura economica e dalle carenze dei servizi sociali di sostegno, che ha avuto vistosi impatti negativi sull'incremento naturale;
- la diffusione tra le imprese di una tendenza al decentramento produttivo, a causa del venire meno del vantaggio di localizzarsi nelle aree centrali ormai sature e congestionate.

4.22 Nel decennio 1991-2001, tra gli ultimi due censimenti, la popolazione a Roma è diminuita da 2,73 a 2,55 milioni di residenti (-7%). La riduzione è in parte dovuta al persistere delle dinamiche instauratesi nei decenni precedenti, ma discende anche dalla nascita nel 1992 del Comune di Fiumicino distaccato dal territorio del Municipio XIV della capitale.

4.23 Il nuovo comune presenta, contrariamente a Roma, una crescita della popolazione da 41mila a 51mila residenti (+25%), a conferma dei fenomeni di dispersione centrifuga dalle aree della capitale all'interno del GRA. Tali fenomeni sono ribaditi per il territorio romano esterno al GRA: nel periodo tra i due censimenti nella fascia ultraperiferica della capitale si registra una crescita da 500mila a 565mila residenti (+15%).

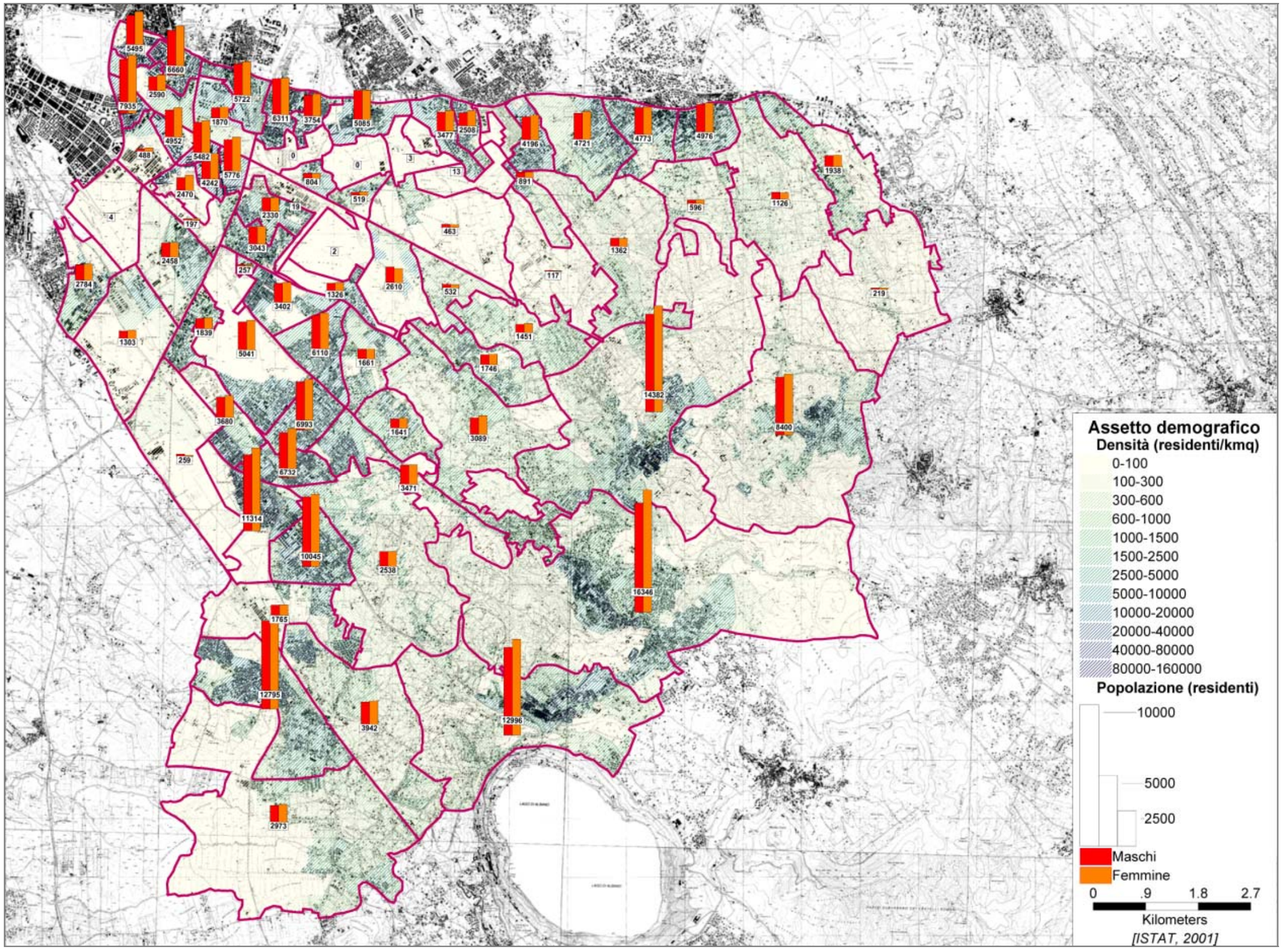
4.24 Il decremento di popolazione a livello comunale, associato al calo delle nascite, ha determinato un graduale invecchiamento della popolazione: l'indice di vecchiaia, ovvero il rapporto tra popolazione anziana (più di 64 anni) e quella giovane (sino a 15 anni), passa per il decennio considerato da 109 a 149. Inoltre aumenta il carico sociale gravante sulla popolazione attiva (tra i 15 e i 64 anni) che sostiene la componente non attiva (anziani e giovani): l'indice di dipendenza nel 2001 è pari a 47 persone non autonome ogni 100 persone indipendenti, a fronte di un valore pari a 39 rilevato nel 1991.

4.25 All'epoca del censimento del 2001 nell'area di studio, che comprende anche alcuni Comuni dell'hinterland metropolitano, sono localizzati quasi 265mila residenti su un'estensione di 145 km^2, con una densità media di oltre 1.800 abitanti/km^2. La densità media è inferiore sia alla media romana complessiva (2.000 abitanti/km^2) sia a quella del consolidato urbano romano all'interno del GRA (6.000 abitanti/km^2), ma superiore a quella delle aree periferiche della capitale (meno di 500 abitanti/km^2).

4.26 La distribuzione della popolazione è caratterizzata dall'alternanza di aree a bassa densità e di concentrazioni di residenze (figura 4.1). Localmente si verificano punte che superano i 40mila abitanti/km^2. Nella porzione di territorio comunale romano interessato dall'analisi, l'edificato si concentra lungo Via Casilina, nell'area di Cinecittà ed in quella di Campo Romano. Nei comuni della corona che rientrano nell'area di studio le concentrazioni si hanno in tutti i casi nei nuclei storici ed in alcuni nuclei secondari lungo la grande viabilità intercomunale (come accade per Marino).

4.27 Nel decennio intercorso tra gli ultimi due censimenti, dal 1991 al 2001, è stata riscontrata una crescita complessiva dell'area di studio pari a quasi il 30% (da 205mila a 265mila residenti), in controtendenza con il complesso del Comune di Roma (considerando anche il distaccamento di Fiumicino). Per quanto concerne la porzione di area di studio che rientra nel Comune di Roma si riscontrano diminuzioni in alcune aree interne al GRA e aumenti all'esterno dell'anello tangenziale. In decrescita sono i Comuni di Frascati e Marino, laddove a Ciampino, Grottaferrata e Monte Porzio Catone si ha una variazione in aumento.

FIGURA 4.1 AMBITO DI STUDIO: ASSETTO DEMOGRAFICO ATTUALE



4.28 Il valore dell'età media sottolinea come i nuovi nuclei familiari, in una città afflitta da accentuate dinamiche incrementali dei valori del mercato abitativo all'interno del consolidato urbano, tendano a localizzarsi nelle periferie e nelle aree suburbane. Il 15% dei residenti dell'area di studio ha età inferiore ai 15 anni, il 70% si posiziona nella fascia compresa tra i 15 e i 60 anni, mentre gli anziani costituiscono il restante 15%. Nel complesso l'età media nella zona è di 40 anni: si tratta quindi di una delle zone più giovani della capitale, visto che l'età media è inferiore del 10% alla media complessiva romana e di poco più del 10% rispetto alle are interne al GRA nel loro insieme.

4.29 L'indice di vecchiaia risulta infatti di poco inferiore a 110, a conferma che l'area ospita nuclei familiari di formazione recente, mentre l'indice di dipendenza è di 41 persone non autonome ogni 100 persone indipendenti. Tali valori sono inferiori rispetto alla realtà romana nel suo complesso.

4.30 Nell'insieme, sia per la localizzazione periferica sia per la struttura demografica, si tratta di una zona con elevata propensione alla mobilità. Infatti a Roma il tasso di mobilità decresce con l'aumentare dell'età: 2.9 spostamenti giornalieri per i giovani tra i 14 e i 25 anni, 2.5 spostamenti per la fascia tra i 25 e i 59 anni, 1.6 spostamenti per gli anziani.

Struttura socioeconomica

4.31 La riduzione della popolazione a Roma nell'ultimo decennio intercensuario, con espulsione delle residenze verso le aree ultraperiferiche e l'hinterland, è stata accompagnata da un aumento degli addetti alle attività. Tale crescita è superiore al 14% con un incremento di quasi 138mila unità in dieci anni, dal 1991 al 2001. Si assiste ad una contrazione del settore industriale e del commercio (soprattutto la piccola distribuzione) e ad una significativa crescita del settore dei servizi, con contestuale aumento del numero di unità locali di imprese e istituzioni (+67%): è evidente l'ingresso sul mercato di un gran numero di imprese individuali e di piccole dimensioni.

4.32 L'area di studio è caratterizzata da una crescita ancor più elevata che nel resto della capitale, con il numero di addetti che è passato da 50mila a 75mila unità per una variazione in aumento del 50%. Il settore agricolo è trascurabile, con poche decine di unità che equivalgono a meno dell'1% del totale degli addetti. Il settore industriale occupa 12mila persone con un peso di poco superiore al 16%, mentre più elevata è l'incidenza del commercio con 20mila addetti, ovvero il 26% della forza lavoro. E' largamente prevalente il settore dei servizi, pubblici e privati, che occupano 42mila addetti attestandosi attorno al 57% del totale.

4.33 La densità della forza lavoro impiegata nei diversi settori di attività si attesta ad un valore di poco superiore ai 500 addetti/km^2. Anche in questo caso si assiste a concentrazioni nella distribuzione degli addetti sul territorio (figura 4.2). Nel territorio romano i maggiori addensamenti si hanno nelle zone di Cinecittà Est e della Romanina ed in alcuni punti lungo la Via Anagnina; nei comuni contermini sono ancora una volta gli agglomerati storici a presentare le densità maggiori. Localmente viene superata la soglia di punta dei 40mila addetti/km^2.

Previsioni di sviluppo

4.34 Dopo diversi anni di gestazione il Consiglio Comunale il 12 febbraio 2008, con deliberazione n. 18, ha approvato[1] il Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma[2] in conformità alle modifiche ed adeguamenti concordati nell'accordo di pianificazione[3] ratificato e sottoscritto dal Sindaco del Comune di Roma e dal Presidente della Regione Lazio, sentito il Presidente della Provincia, in data 6 febbraio 2008.

4.35 Con questo atto l'Amministrazione Comunale ha chiarito e semplificato il complesso regime urbanistico prima vigente: dal momento della sua approvazione il principale riferimento per gli interventi previsti nell'area di studio diviene proprio il nuovo PRG, che accoglie una serie di interventi già programmati a monte della sua redazione e ne propone altri, istituendo normative e procedure innovative rispetto alla legge nazionale.

4.36 Tale impostazione è diretta conseguenza della volontà, da parte dell'Amministrazione Comunale, di dotarsi di uno strumento maggiormente flessibile rispetto a quelli tradizionali facendo sì che lo strumento urbanistico debba intendersi come un *piano di offerta*, le cui previsioni sono quindi da considerarsi non rigide ma passibili, entro certi limiti, di adattamenti quantitativi e localizzativi.

4.37 In conseguenza di questa impostazione risulta evidente come una previsione dei carichi insediativi non possa essere altro che indicativa; pur tuttavia è possibile passare in rassegna i principali interventi trasformativi previsti nell'area di studio, rappresentati nella zonizzazione dell'elaborato *Sistemi e Regole* (figura 4.3) e negli elaborati degli *Scenari dei Municipi* (figure 4.4 e 4.5).

4.38 Gli interventi previsti nell'area di studio riguardano l'insediamento di quasi 70mila nuovi residenti. L'analisi delle destinazioni d'uso non residenziali ha condotto a stimare una potenzialità di circa 145mila nuovi individui insediabili nell'area di studio, considerando addetti, studenti e visitatori alle varie strutture.

4.39 La localizzazione degli interventi risulta abbastanza diffusa sul territorio comunale anche se si riscontrano inevitabilmente alcune concentrazioni lungo le principali direttrici viabilistiche: GRA, Diramazione Sud A1, Via Tuscolana e Via Casilina.

4.40 Al fine di una chiara comprensione delle previsioni insediative è necessario effettuare una precisazione. Gli interventi considerati in questo studio presentano situazioni di programmazione e modalità attuative molto diverse tra loro e pertanto nel prosieguo vengono raggruppati in quattro diverse famiglie.

---

1 Ai sensi del comma 7 dell'articolo 66 bis della Legge n. 38/1999 della Regione Lazio.

2 Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 33 del 19/20 marzo 2003 e controdedotto con deliberazione del Consiglio Comunale n. 64 del 21/22 marzo 2006.

3 Secondo il comma 6 dell'articolo 66 della Legge n. 38/1999 della Regione Lazio.

FIGURA 4.2 AMBITO DI STUDIO: ASSETTO SOCIOECONOMICO ATTUALE

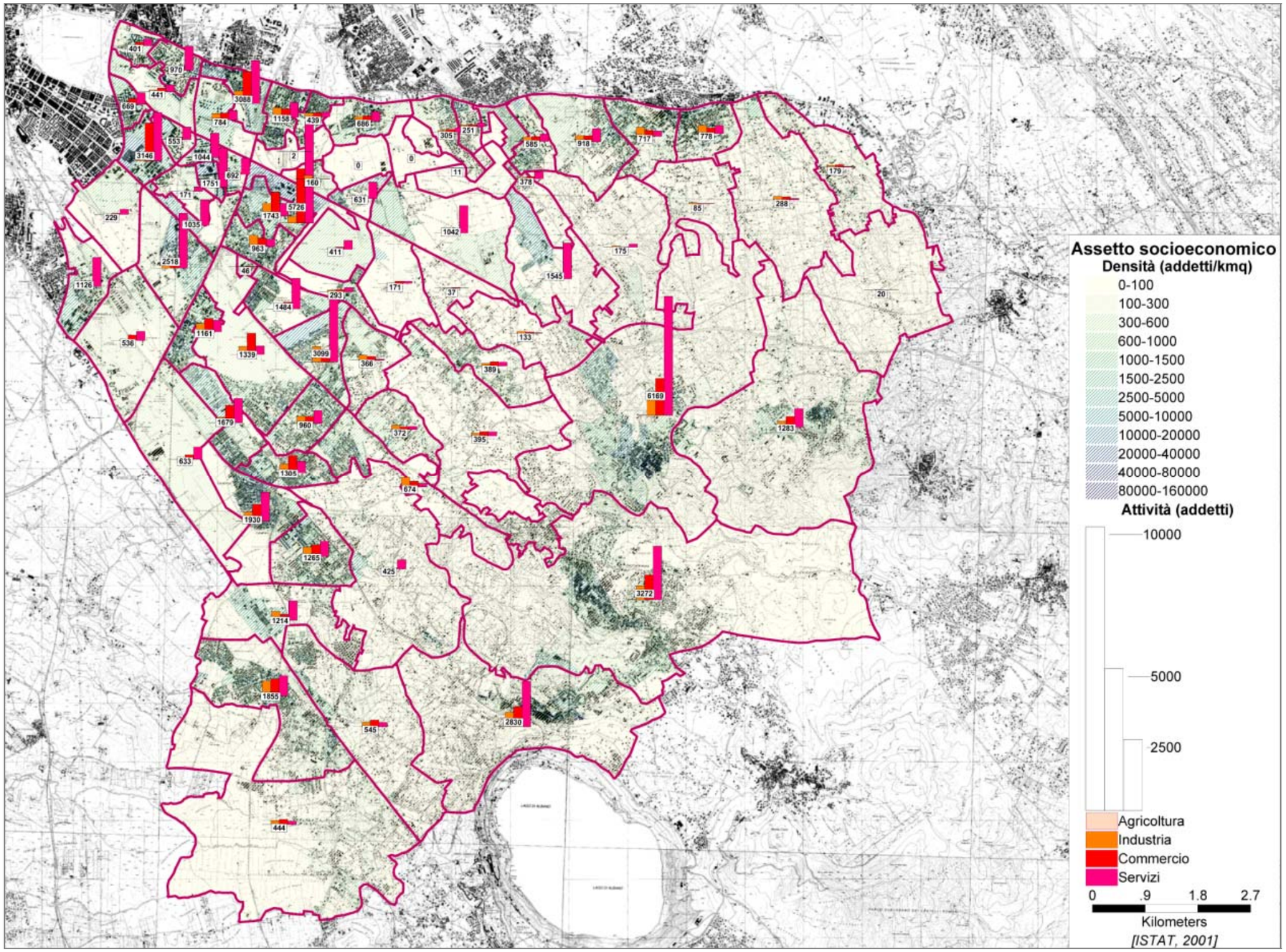


FIGURA 4.3 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA: ESTRATTO DELL'ELABORATO SISTEMI E REGOLE - VERSIONE APPROVATA

Comune di Roma
PIANO REGOLATORE GENERALE
adottato con Del. C.C. n.33 del 19/20 marzo 2003
controdedotto con Del. C.C. n.64 del 21/22 marzo 2006
Sistemi e Regole
3*.19

Comune di Roma Dipartimento alle Politiche della Programmazione e Pianificazione del Territorio - Roma Capitale Ufficio Pianificazione e Progettazione Generale
PIANO REGOLATORE GENERALE - CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE - Deliberazione del Consiglio Comunale N. 64 del 21/22 marzo 2006
Direttore arch. Daniel Modigliani

CONFERENZA DI COPIANIFICAZIONE

Sistemi e Regole 1:10.000 - individuazione delle modifiche e integrazioni - componenti ad esito

foglio **19**
scala 1:10.000
0 metri 1.000

Sistema insediativo

CITTA' STORICA
Ambiti di valorizzazione

CITTA' CONSOLIDATA
Tessuti di espansione novecentesca a tipologia edilizia libera - T3

Codice	Denominazione
VIIIP03	Tor Sapienza
VIIIP01	Tor Bella Monaca

Programmi integrati
Ambiti ripianificati in città consolidata

Codice	Denominazione	
1	PdL Ponte di Nona	*
11	Torre Maura - Via del Pettirosso	*
19	Anagnina 2	*
20	Romanina	*
21	Osteria del Curato 2	*
35	Barcaccia	*
41	Tor Vergata	

CITTA' DA RISTRUTTURARE
Programmi integrati
Tessuti prevalentemente residenziali

Codice	Denominazione
VII2	Tor Sapienza
VII3	Alessandrino
VIII11	Prenestina GRA
VIII5	Borghesiana
VIII6	Villaggio Breda - Due Leoni
VIII7	Giardinetti - Torrenova
VIII8	Torre Maura
X3	Romanina
X6	Morena

Programmi integrati
Tessuti prevalentemente per attività

Codice	Denominazione
VIIa1	La Rustica - Tor Sapienza - Via dell'Omo
VIIa1	Prenestina GRA
VIIa3	Torre Spaccata - Fosso di S.ta Maura
VIIa4	Torra Maura - Giardinetti
VIIa6	Giardinetti
Xa2	Giampino
Xa3	Fatine
Xa4	Tor Vergata

Nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare

Codice	Denominazione
8	Finocchio - Valle della Morte
9	Selvotta - Casilino
10	Colli della Valentina
12	Via delle Vigne di Passolombardo
13	Via del Torraccio

CITTA' DELLA TRASFORMAZIONE
Ambiti di trasformazione ordinaria prevalentemente residenziali

Codice	Denominazione
R81	Borghesiana
R102	Casale Cesaroni

Ambiti di trasformazione ordinaria integrati
Ambiti a pianificazione particolareggiata definita

Codice	Denominazione
3	Colle Mentuccia - Ponte di Nona
7	Valle Fiorita - Capanna Murata
8	Tor Vergata - Passo Lombardo
13	Lucrezia Romana
14	Romanina
44	Anagnina 1
45	Tor Vergata 2
69	Tor Tre Teste
71	Fontana Candida
73	E1 Anagnina
114	Mistica

Programmi integrati prevalentemente residenziali
Programmi integrati prevalentemente per attività

PROGETTI STRUTTURANTI
Centralità urbane e metropolitane a pianificazione definita

Codice	Denominazione
1	Tor Vergata

Centralità urbane e metropolitane da pianificare

Codice	Denominazione
1	Torre Spaccata
2	Anagnina - Romanina

Centralità locali

Codice	Denominazione
X 2	Casal Morena

AMBITI DI RISERVA
Ambiti di riserva a trasformabilità vincolata

Delibera C.C. n. 65/2006 (167)
Individuazione perimetro Del. C.C. 65/06 e s.m.i.

Codice	Denominazione	
65/8	Borghesiana	*
65/19	Grotte Celoni	*
65/27	Casale Cesaroni	*
65/32	Tor Tre Teste	*

* Modifiche ed integrazioni successive alla Del. C.C. n.64 del 21-22/03/06

11	12	13
18	**19**	20
26	27	

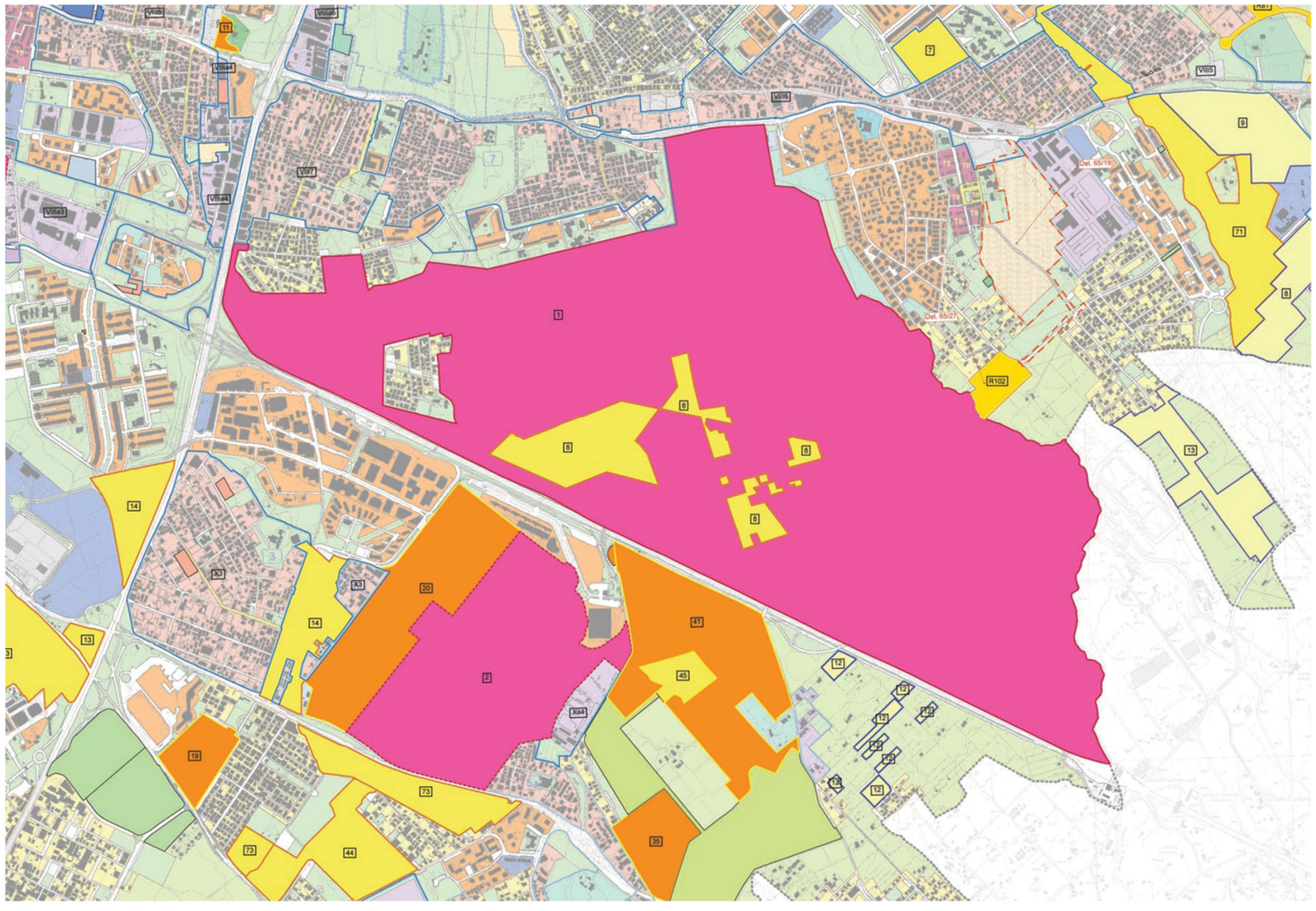


FIGURA 4.4 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA: SCENARIO DEL MUNICIPIO ROMA VIII – VERSIONE ADOTTATA

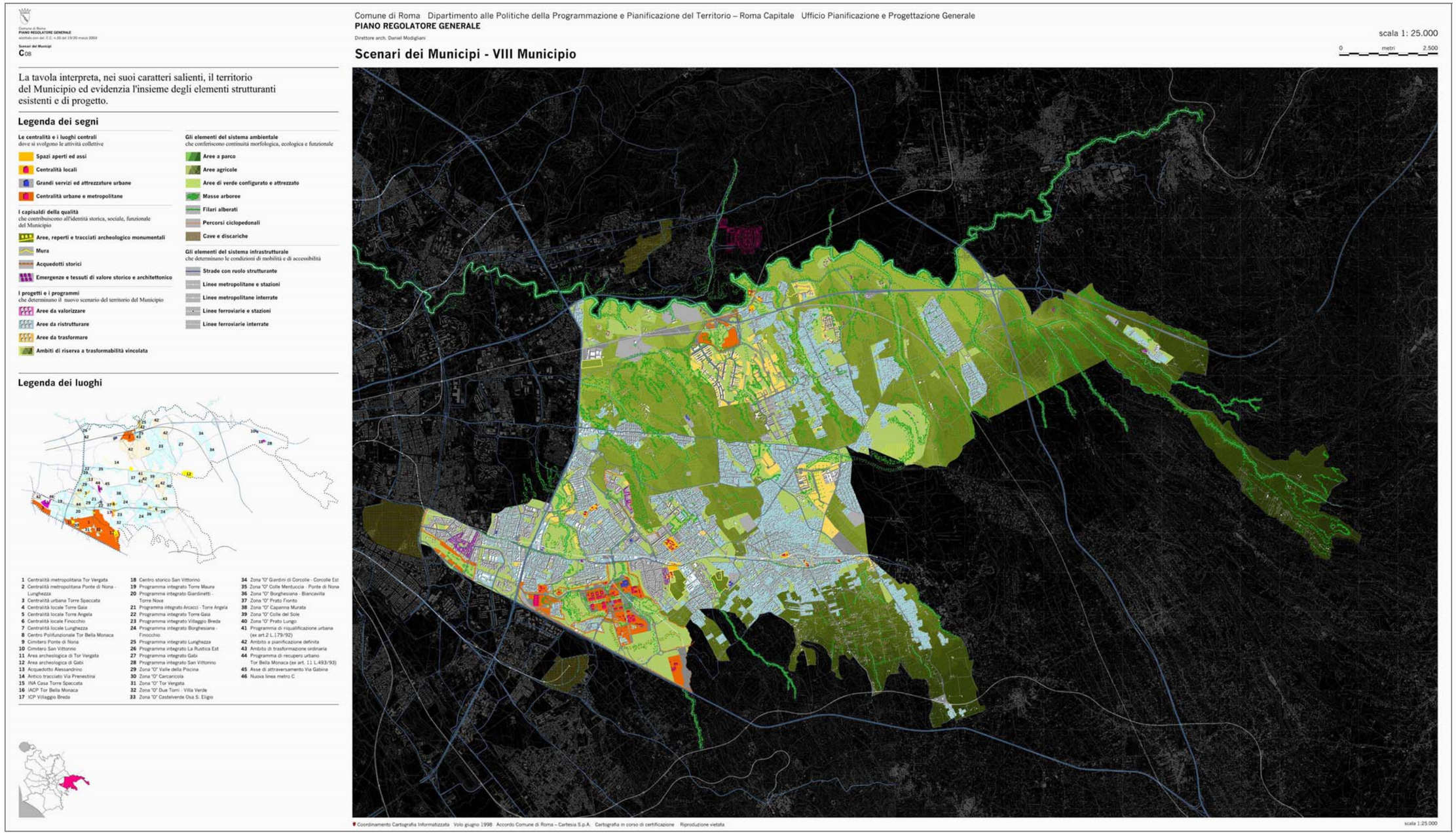
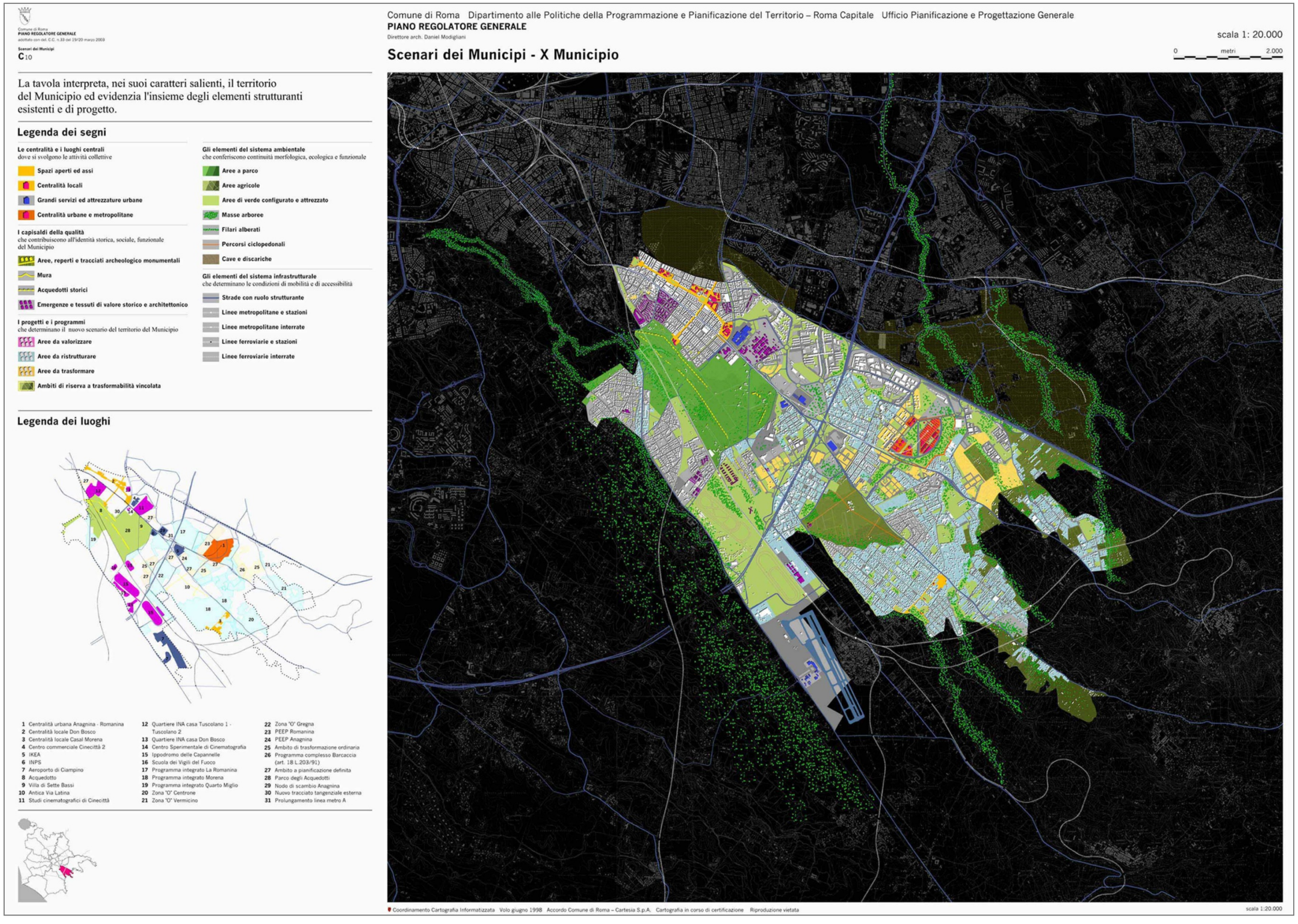


FIGURA 4.5 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA: SCENARIO DEL MUNICIPIO ROMA X – VERSIONE ADOTTATA



4.41 Innanzi tutto sono state considerate le trasformazioni urbanistiche portate a termine di recente, che rappresentano un indispensabile aggiornamento dei dati relativi allo stato di fatto e delle basi cartografiche che ancora non le contemplano.

4.42 Altra famiglia di interventi è rappresentata da tutti quei programmi di trasformazione urbanistica di iniziativa pubblica e privata che sono stati approvati sulla base di un definitivo assetto formale, dimensionale, infrastrutturale e funzionale. Tra questi, naturalmente, alcuni sono già in corso di attuazione mentre altri sono ancora in attesa di avvio. In questa famiglia sono stati considerati gli Ambiti a Pianificazione Particolareggiata Definita[4] (APPD) del PRG e gli interventi previsti nei PRU[5]:

- Piani di Lottizzazione;
- Piani di Zona;
- Piani particolareggiati per le Zone O;
- Programmi di Recupero Urbano ex articolo 11 Legge 493/93.

4.43 La terza famiglia è rappresentata da quei programmi di trasformazione urbanistica che sono previsti dal PRG su aree ben individuate e con quantità definite ma che non hanno ancora raggiunto una approvazione formale. Alcuni di essi si trovano al momento in una fase avanzata dell'iter procedurale e quindi, è presumibile un esito positivo anche se, allo stato dei fatti, non è disponibile un definitivo assetto formale, dimensionale, infrastrutturale e funzionale.

4.44 Di questa famiglia fanno parte:

- le Centralità Urbane e Metropolitane[6] (CUEM) da pianificare;
- gli Ambiti a Trasformazione Ordinaria[7] Integrati (ATOI) o prevalentemente Residenziali (ATOR).

4.45 La quarta ed ultima famiglia è costituita da tutte quelle potenzialità trasformative di diversa natura che, con diverse finalità, il PRG prevede su ambiti messi a disposizione ma che non necessariamente dovranno o potranno essere coinvolti. La trasformabilità di tali ambiti è infatti strettamente legata a diversi fattori come l'effettiva opportunità per l'Amministrazione Comunale e l'interesse o la partecipazione da parte degli operatori privati. Per tali trasformazioni non sono ancora disponibili dati certi sulle eventuali aree coinvolte e sui relativi dati quantitativi e funzionali. La consistenza delle trasformazioni previste, se pur ricostruibile dalle indicazioni contenute all'interno delle NTA, è da considerarsi puramente indicativa in quanto risultato di fattori che trovano definizione certa esclusivamente in fase di attuazione. In questa famiglia rientrano:

- gli Ambiti di riserva a Trasformabilità Vincolata[8] (ATV);
- i Nuclei di edilizia ex abusiva[9] (NP);
- i Programmi Integrati[10] (PRINT).

4.46 Il complesso delle diverse trasformazioni urbanistiche in corso di attuazione, programmate e previste nell'ambito di studio è riassunto nel quadro generale riportato in Tabella 4.1 e rappresentato in figura 4.6. Le quantificazioni riportate (la cui consistenza è stata desunta dagli specifici strumenti attuativi a disposizione o dalle NTA del PRG) fanno riferimento a quanto presumibile al momento della redazione della presente trattazione e possono essere suscettibili di modifiche da parte dell'Amministrazione Comunale. In particolare per gli interventi della quarta famiglia si ricorda che i dati quantitativi devono necessariamente essere considerati come indicativi per loro specifica natura.

---

4 Cfr. art. 62 NTA del PRG - "*Gli Ambiti a pianificazione particolareggiata definita riguardano aree interessate da Piani attuativi o Programmi urbanistici, variamente denominati, approvati prima dell'approvazione del presente PRG, ovvero adottati prima della deliberazione di Consiglio comunale n. 64/2006, di controdeduzione del presente PRG*".

5 Cfr. art. 54 NTA del PRG – "*Programmi di Recupero Urbano, di cui all'art. 11 della legge n. 493/1993, come approvati mediante Accordi di Programma con la Regione Lazio*".

6 Cfr. art. 65 NTA del PRG – "*Le Centralità metropolitane e urbane sono finalizzate alla nuova organizzazione multipolare del territorio metropolitano, attraverso una forte caratterizzazione funzionale e morfotipologica, una concentrazione di funzioni di livello urbano e metropolitano, nonché una stretta connessione con le reti di comunicazione e il contesto locale*".

7 Cfr. art. 57 NTA del PRG – "*Gli Ambiti di trasformazione ordinaria riguardano aree libere già edificabili secondo il PRG del 1962, cui il presente Piano conferma il carattere di edificabilità, destinandole o a nuovi insediamenti prevalentemente residenziali o a funzioni integrate*".

8 Cfr. art. 67 NTA del PRG – "*Gli Ambiti di riserva … Sono costituiti da aree non edificate … e classificati dallo stesso quali Ambiti di compensazione … con destinazione prevalentemente residenziale … la quota maggioritaria della edificabilità consentita … è destinata prioritariamente alle seguenti finalità d'interesse pubblico o generale: a) edilizia residenziale pubblica o con finalità sociali; b) compensazioni urbanistiche, ai sensi dell'art. 19; c) incentivi per il rinnovo edilizio, ai sensi dell'art. 21*".

9 Cfr. art. 55 NTA del PRG – "*I Nuclei di edilizia ex abusiva da recuperare … al fine di un razionale inserimento nel contesto urbano … sono sottoposti a piano di recupero urbanistico di iniziativa pubblica e/o privata*".

10 Cfr. artt. 50,53,60 NTA del PRG – "*I Programmi integrati nella Città da ristrutturare sono finalizzati al miglioramento della qualità urbana dell'insediamento e, in particolare, all'adeguamento e all'integrazione della viabilità e dei servizi, mediante il concorso di risorse private*". Si tratta di strumenti innovativi che integrano interventi privati ed opere pubbliche sulla base di un programma messo a punto dalla Pubblica Amministrazione. La partecipazione dei privati a tale programma è assolutamente volontaria e gestita attraverso un bando. Tale condizione prevede, quindi, che per l'attivazione di uno di questi strumenti non è necessaria la partecipazione di tutti i proprietari. Conseguentemente è impossibile, allo stato di fatto, definire il numero di partecipanti al programma e, quindi, la dimensione dei diritti edificatori che verranno effettivamente sfruttati fino al momento in cui il programma non venga effettivamente attivato.

FIGURA 4.6 AMBITO DI STUDIO: INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA (CON RIFERIMENTO ALLA TABELLA 4.1)

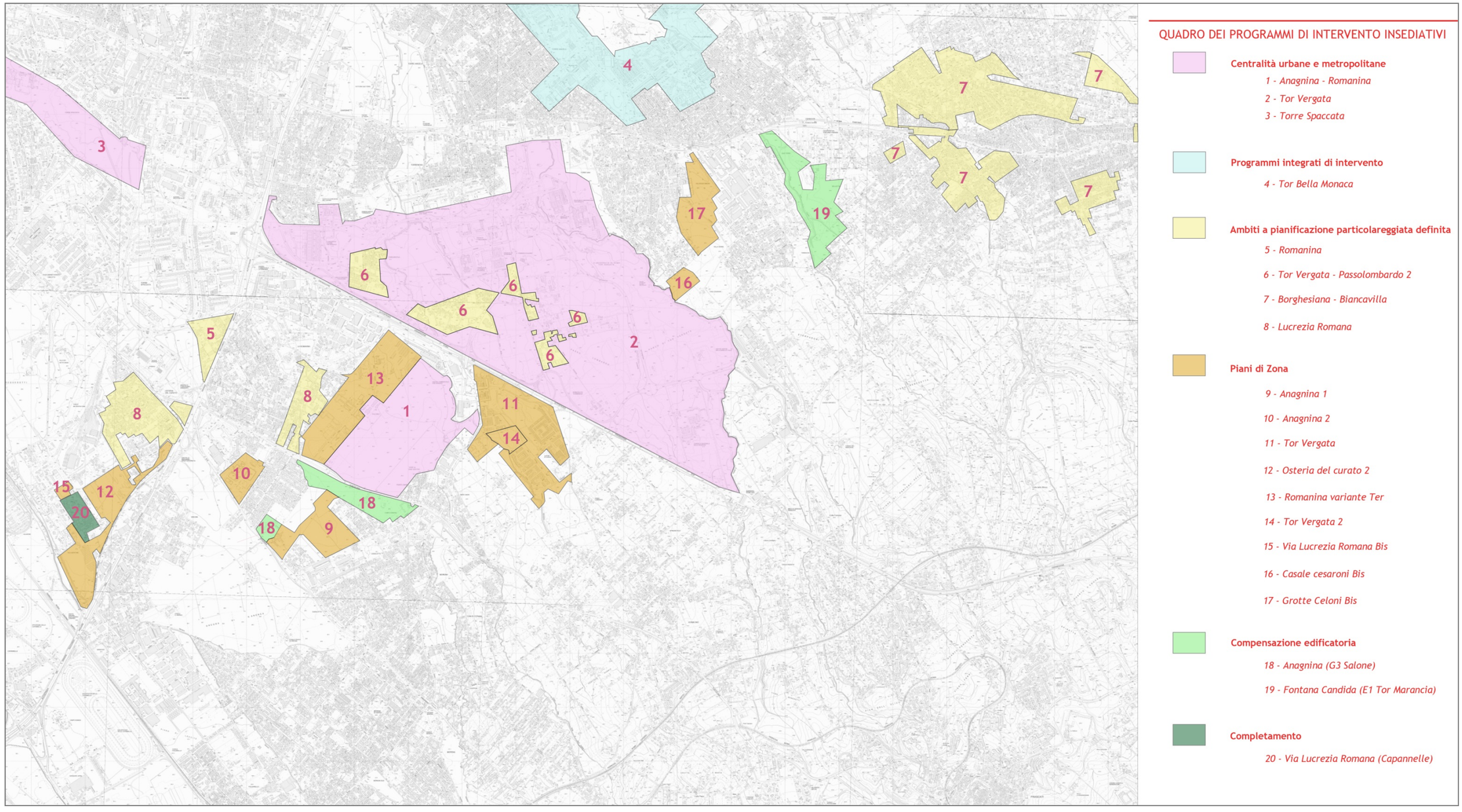


TABELLA 4.1 AMBITO DI STUDIO: INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA (CON RIFERIMENTO ALLA FIGURA 4.6)

N	INTERVENTO	TIPOLOGIA	RESIDENZIALE			NON RESIDENZIALE													TOTALI (SUL - Mq)	TOTALI INDIVIDUI
			RESIDENZIALE (SUL - Mq)	RESIDENTI INSEDIATI	VISITATORI GIORNALIERI MEDI	*SERVIZI LOCALI E DIREZIONALE (SUL - Mq)*	ADDETTI	VISITATORI GIORNALIERI MEDI	*COMMERCIALE (SUL - Mq)*	ADDETTI	VISITATORI GIORNALIERI MEDI	*TURISTICO RICETTIVO (SUL - Mq)*	ADDETTI	VISITATORI GIORNALIERI MEDI	*PRODUTTIVO (SUL - Mq)*	ADDETTI	*MISTO (Servizi Generali ed universtitari) (SUL - Mq)*	ADDETTI E STUDENTI	VISITATORI GIORNALIERI MEDI		
1	Romanina	Centralità	*403.990*	10.773	1.082	*115.787*	4.631	767	*50.000*	1.414	10.989	*15.000*	89	66			*16.000*	640	106	**600.777**	**30.557**
2	Tor Vergata		*138.354*	3.689	370	*23.000*	920	152									*1.218.697*	48.748	8.073	**1.380.051**	**61.952**
3	Torre Spaccata		*112.500*	3.000	301	*17.350*	1.177	195	*5.678*	340	2.032				*4.067*	77	*47.906*	1.162	192	**187.500**	**8.477**
4	Tor Bella Monaca	Print	*454.443*	12.118	1.217												*54.336*	2.173	360	**508.779**	**15.868**
5	Romanina	Ambiti a pianificazione particolareggiata e definita	*53.226*	1.419	142	*13.946*	558	92	*33.530*	764	7.586									**100.702**	**10.562**
6	Tor Vergata - Passolombardo 2		*66.789*	1.781	179	*42.074*	1.683	279							*16.686*	185				**125.549**	**4.107**
7	Borghesiana - Biancavilla		*442.826*	11.809	1.186	*120.175*	4.807	796	*102.720*	2.339	23.243									**665.721**	**44.180**
8	Lucrezia Romana		*97.536*	2.601	261	*22.148*	886	147							*23.437*	260				**143.121**	**4.155**
9	Anagnina 1	Piani di Zona	*56.200*	1.499	151	*21.729*	869	144	*2.810*	99	593				*8.430*	94				**89.169**	**3.448**
10	Anagnina 2		*36.625*	977	98	*11.002*	440	73	*1.831*	65	387				*5.494*	61				**54.952**	**2.101**
11	Tor Vergata		*170.300*	4.541	456	*37.473*	1.499	248												**207.773**	**6.744**
12	Osteria del Curato 2		*74.625*	1.990	200	*36.953*	1.478	245	*3.731*	132	787				*10.433*	116				**125.742**	**4.948**
13	Romanina Variante TER		*175.000*	4.667	469	*55.680*	2.227	369							*34.871*	387				**265.551**	**8.119**
14	Tor vergata 2		*17.725*	473	47	*15.706*	628	104							*886*	10				**34.317**	**1.262**
15	Via Lucrezia Romana bis		*7.576*	202	20	*2.001*	80	13												**9.577**	**315**
16	Casale Cesaroni bis		*17.350*	463	46	*4.637*	185	31												**21.987**	**724**
17	Grotte celoni Bis		*86.248*	2.300	231	*22.808*	912	151												**109.056**	**3.594**
18	Compensazione E1 Anagnina (G3 Salone)	Compensazione edificatoria	*72.832*	1.942	195	*8.646*	346	57	*3.642*	129	769	*2.278*	13	91						**87.398**	**3.542**
19	Fontana Candida (E1 Tor Marancia)		*52.262*	1.394	140	*13.592*	544	90	*2.613*	92	552				*7.839*	87				**76.306**	**2.899**
20	Via Lucrezia Romana (Capanelle)	Completamento	*77.787*	2.074	208	*9.477*	379	63												**87.264**	**2.724**
TOTALI			*2.614.194*	*69.712*	*6.999*	*594.184*	*24.249*	*4.015*	*206.555*	*5.374*	*46.938*	*17.278*	*102*	*157*	*112.143*	*1.278*	*1.336.939*	*52.723*	*8.731*	*4.881.292*	*220.279*

Zoning e scenari di simulazione

4.47 I processi di ricostruzione della domanda di trasporto e di assegnazione del traffico alla rete di trasporto fanno riferimento allo zoning del territorio, operazione con la quale si divide l'area di studio in zone omogenee nei riguardi della mobilità e di forma e dimensioni tali da ben rappresentare le relazioni di traffico esistenti tra le diverse parti dell'area e tra l'area ed il territorio ad essa esterno.

4.48 La ripartizione territoriale in zone consente di trasformare un fenomeno tipicamente diffuso, quale quello della mobilità, in un fenomeno puntuale, concentrando le caratteristiche di zona nel suo baricentro (centroide) che diviene il generatore del traffico in partenza dalla zona e l'attrattore del traffico in arrivo.

4.49 Lo zoning utilizzato negli studi di traffico redatti a supporto del nuovo PRG schematizza il territorio dell'area di studio in un numero relativamente ridotto di zone. Questa partizione territoriale, se per gli studi di carattere strategico metropolitano si colloca ad un sufficiente livello di dettaglio, pur tuttavia non ha le caratteristiche adeguate ad essere utilizzato in uno studio di livello locale quale quello oggetto di questo rapporto.

4.50 L'analisi degli impatti da traffico su singoli elementi stradali (fino al dettaglio del nodo) collocati all'interno di una zona di traffico, dove in genere la sensibilità del modello degrada velocemente per l'estrema schematizzazione cui normalmente si ricorre, ha reso necessario fare uso di uno zoning più raffinato.

4.51 Già per la calibrazione del modello, quindi per la riproduzione dello stato di fatto, l'area di studio è stata portata a 73 zone, a cui vanno aggiunte 36 sezioni stradali di bordo che riproducono l'interazione dell'area di studio con il territorio ad essa esterno attraverso le connessioni viarie principali (sia per spostamenti con origine o destinazione interna all'area di studio sia per spostamenti di attraversamento). In totale il modello dello stato attuale conta 109 zone di traffico (figura 4.7).

4.52 Per la modellazione e la definizione dei livelli di mobilità negli scenari di previsione, i nuovi insediamenti sono stati attribuiti alle zone di traffico preesistenti, utilizzate nel modello dello stato di fatto, o sono stati rappresentati con uno o più centroidi aggiuntivi privi di una vera e propria zona associata.

4.53 In sintesi le caratteristiche dello zoning nello scenario di previsione è determinato dall'aggiunta, rispetto allo stato attuale, di tutti gli interventi pianificati nell'area di studio oggetto della presente trattazione, così come riportato in tabella 4.1 e figura 4.6Figura , compresa la centralità della Romanina.

4.54 Si evidenzia che per una maggiore accuratezza di modellazione, la centralità della Romanina è stata suddivisa in diversi centroidi rappresentativi, ognuno, dei singoli comparti previsti dal progetto urbanistico. In tal modo nel modello di previsione sono stati aggiunti ulteriori 35 nuovi centroidi non associati a porzioni di territorio, portando il totale a 144 zone (figura 4.8).

FIGURA 4.7 ZONING TERRITORIALE: SCENARIO ATTUALE

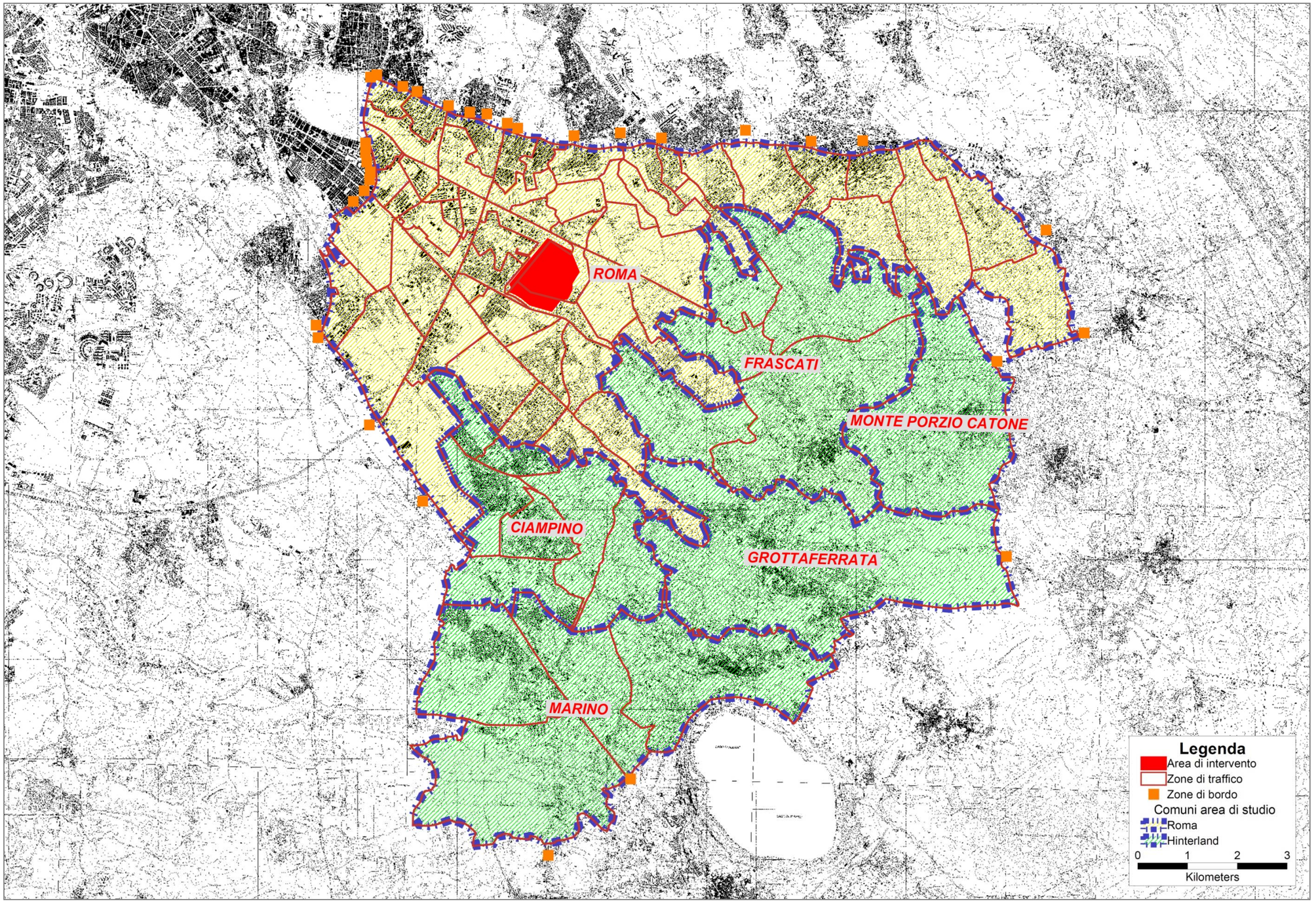
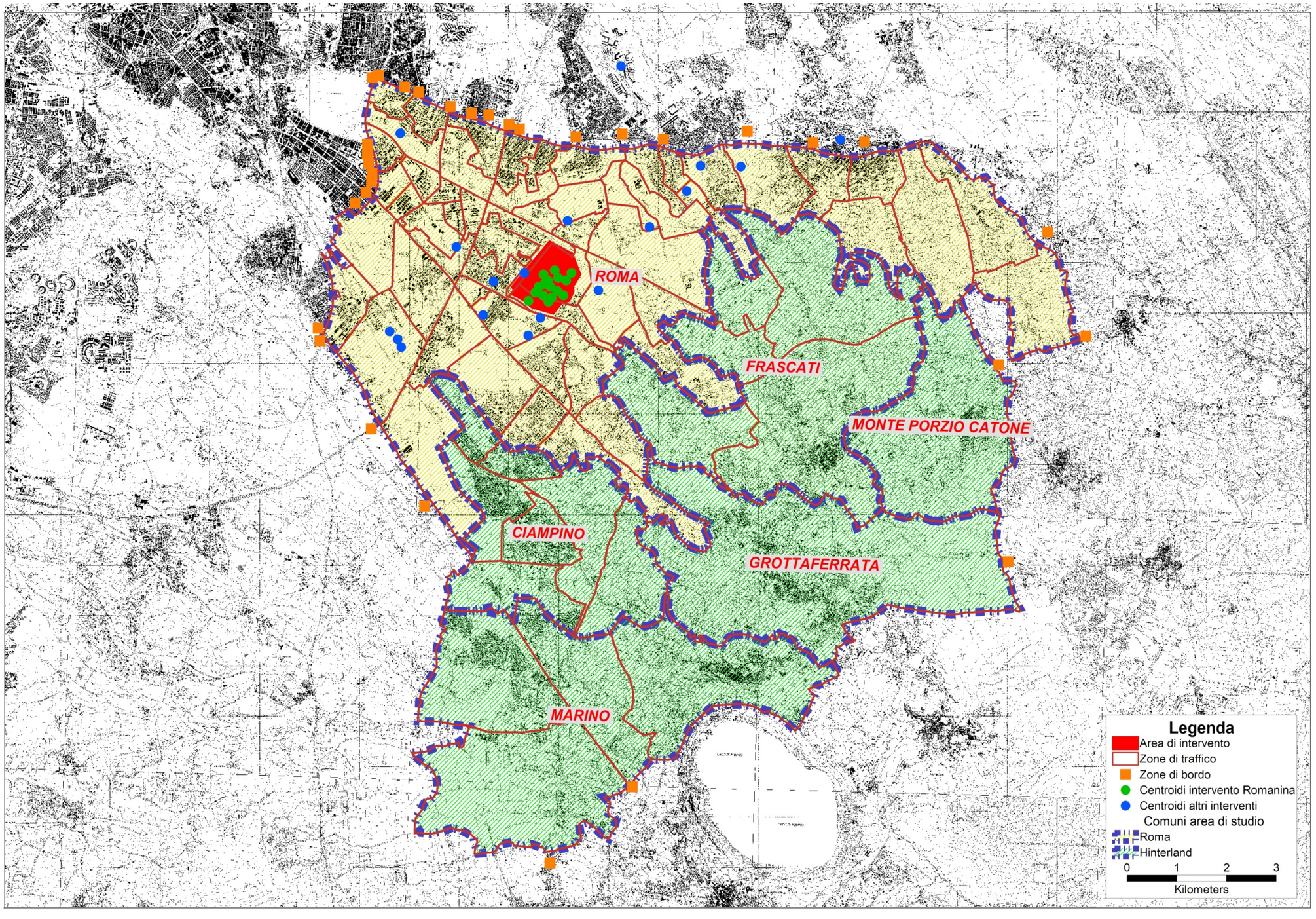


FIGURA 4.8 ZONING TERRITORIALE: SCENARIO DI PROGETTO



5 Assetto del sistema dei trasporti

Assetto attuale

Struttura e caratteristiche della rete stradale

5.1 La rete stradale dell'area romana ha una struttura centripeta, storicamente condizionata dalla presenza della capitale, che caratterizza anche l'area di studio.

5.2 Il sistema radiale principale ha origini antiche con le vie consolari, nel tempo affiancate da ulteriori assi radiali che penetrano sino al tessuto urbano più centrale. La viabilità principale tangenziale, di origine più recente, interseca il sistema radiale venendo a determinare una struttura a maglia.

5.3 La classifica funzionale della viabilità del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) consente di interpretare con immediatezza questa struttura del sistema stradale, costituito da assi stradali di rango e caratteristiche diverse.

5.4 La classifica funzionale rappresenta il documento di sintesi del PGTU ed ha la funzione di fotografare lo stato di fatto e di predisporre gli interventi in uno scenario di breve termine. Con la classifica funzionale si riconosce il ruolo dei vari segmenti viari in relazione all'utenza (pedoni, ciclisti, motociclisti, automobilisti, merci), ai modi di trasporto (individuale o pubblico), agli spostamenti (breve, media e lunga percorrenza), agli aspetti statici e dinamici del movimento veicolare (fermate, sosta).

5.5 Le funzioni sono inquadrate dal Codice della Strada in una gerarchia che prevede quattro categorie: autostrade[1], strade di scorrimento[2], strade di quartiere[3] e strade locali[4].

5.6 Le prime tre costituiscono la rete principale, destinata essenzialmente ai movimenti dei veicoli pubblici e privati, mentre l'ultima rappresenta la rete locale, destinata in modo particolare ai pedoni ed alla sosta.

5.7 Per svolgere le funzioni loro assegnate è necessario che le strade presentino determinate caratteristiche geometriche (relative in primo luogo all'ampiezza della sede stradale) e di organizzazione del traffico (a partire, ad esempio, dall'esistenza di marciapiedi), le quali vengono precisate nei loro aspetti generali dal regolamento viario e nei loro aspetti particolari dalla successiva progettazione di dettaglio dei PUT.

5.8 Per rendere compatibile la funzione prescelta per ogni tipo di strada, e quindi le caratteristiche geometriche e l'entità dei flussi veicolari, con le dimensioni delle strade esistenti, la direttiva ministeriale sui PUT ha introdotto tre sottotipi di strade: strade di scorrimento veloce[5], strade interquartiere[6], strade interzonali[7].

5.9 Questi sottotipi mantengono le funzioni assegnate ai tipi originari di appartenenza, ma si accetta che tali funzioni vengano svolte ad un livello di servizio più modesto, attraverso la deroga su alcune caratteristiche geometriche e di regolazione dei tipi originari. In questa operazione vengono messi in gioco i livelli di servizio della mobilità, ma si riesce, così, ad adattarsi alle caratteristiche della rete stradale effettivamente disponibile.

5.10 Il PGTU di Roma, approvato nel 1999, riguarda il territorio interno al GRA; a seguire sono stati approvati i PGTU dei municipi Roma VIII (Roma Est) e Roma XIII (Ostia/Acilia), quali porzioni di territorio con caratteristiche prevalentemente urbane all'esterno del consolidato storico. In figura 5.1 viene riportata la classifica funzionale viaria relativa all'ambito di studio, integrata nelle parti in cui la classificazione non è disponibile con le indicazioni dell'aggiornamento del PGTU del 2005 non ancora approvato.

5.11 La viabilità radiale principale che serve il settore urbano allo studio è costituita da:

- Via Casilina;
- Autostrada A1 Roma–Napoli;
- Via Tuscolana;
- Via Anagnina;
- Via del Fosso di S. Maura–Viale della Sorbona;
- Via Appia.

1 Strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato; per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e accelerazione. Sono riservate alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e hanno la funzione di evitare che il traffico di attraversamento transiti nel centro abitato.

2 Strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso gestite da impianto semaforico; per la sosta sono previste aree laterali esterne alla carreggiata con immissioni ed uscite concentrate. La funzione principale consiste nel garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti di lunga distanza all'interno del centro abitato.

3 Strade ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree esterne alla carreggiata dotate di corsia di manovra. Hanno la funzione di collegamento tra quartieri limitrofi e sono destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere.

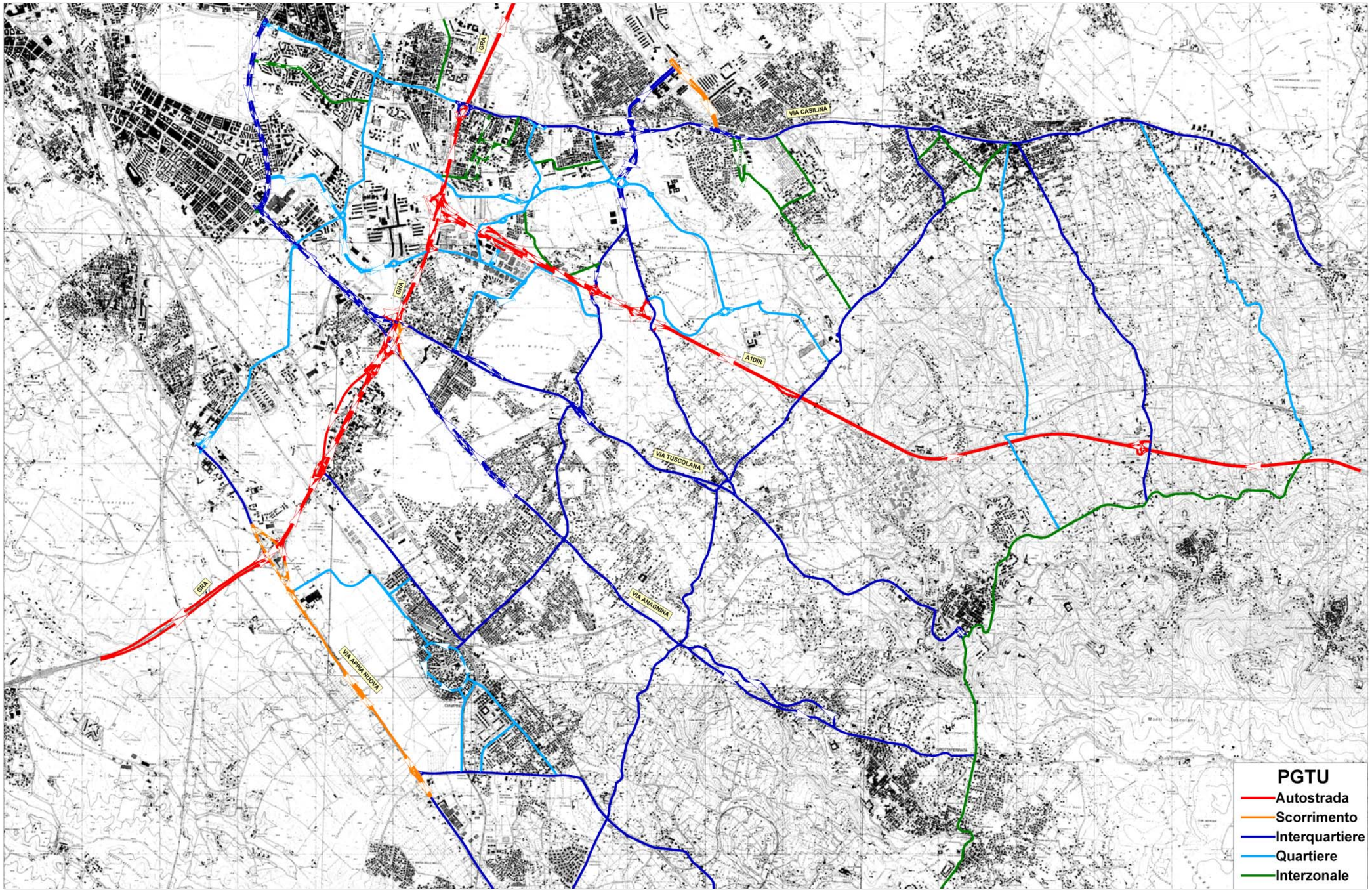
4 Strade ad uso pubblico destinate alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli anomali non facenti parte di altri tipi di strade. In questa categoria, in cui rientrano strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati, rientrano anche le strade pedonali e le strade parcheggio; non vi è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico.

5 Come sottotipo delle autostrade.

6 Come sottotipo delle strade di scorrimento.

7 Come sottotipo delle strade di quartiere.

FIGURA 5.1 AMBITO DI STUDIO: CLASSIFICA FUNZIONALE VIARIA DEL PGTU



5.12 Il limitare nord dell'ambito di studio coincide con Via Casilina che si estende per circa 3 km all'interno del GRA, dove è classificata dal PGTU di Roma come strada di quartiere, e per circa 12 Km fuori dal GRA, dove è classificata dal PGTU del Municipio VIII come strada interquartiere. L'asse stradale ha una sezione trasversale a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia, ad eccezione di brevi tratti dove le due direzioni vengono separate da spartitraffico e servite da due corsie. Ciò avviene nel tratto iniziale tra Viale Palmiro Togliatti e Viale della Bella Villa, tra Via di Tor Vergata e Via del Torraccio di Torrenova, tra Via di Torre Gaia e Via di Grotte Celoni. La ridotta sezione trasversale, la presenza di numerose intersezioni (molte delle quali semaforizzate) e l'attraversamento di numerosi insediamenti fanno sì che la capacità reale dell'asse stradale sia ridotta.

5.13 All'esterno del GRA si sviluppa la Diramazione Sud dell'Autostrada A1 Milano–Napoli, caratterizzata dalla presenza di tre svincoli all'interno dell'area di studio: Tor Vergata e Torrenova, senza stazione di esazione, e Monte Porzio Catone, con stazione di esazione. Tra i due svincoli si localizza la barriera di Roma Sud. L'asse viario, che attraversa l'area di studio per circa 13 km, è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia; nel tratto prossimo tra il GRA e lo svincolo di Torrenova è stato realizzato un sistema di viabilità complanare che consente gli scambi con la rete stradale limitrofa, mantenendo per le carreggiate autostradali la sola connessione con il GRA; le complanari presentano due corsie di marcia per direzione. A realizzazione ultimata le complanari si estenderanno sino alla barriera di Roma Sud e consentiranno l'accesso e l'uscita dal sistema autostradale attraverso un ulteriore svincolo.

5.14 Tra l'Autostrada Roma–Napoli e Via Casilina corre, sempre in senso radiale, l'asse costituito da Via del Fosso di S. Maura e Viale della Sorbona. Tale sistema risulta dalla riqualificazione di una strada esistente (Via del Fosso di S. Maura), che parte dal cuore di Torre Spaccata e sottopassa il GRA senza connessione diretta, e dalla realizzazione di una nuova strada (Viale della Sorbona), che dal GRA raggiunge le aree dell'Università di Tor Vergata; la funzione riconosciuta dal PGTU del Municipio VIII è di strada di quartiere. La sezione trasversale è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia.

5.15 A sud dell'asse autostradale, Via Tuscolana attraversa l'area di studio sia internamente che esternamente al GRA. Il tratto interno al GRA, con una lunghezza di poco inferiore ai 2,5 km, è classificato dal PGTU come asse interquartiere. La sezione trasversale ha due carreggiate separate, con tre corsie di marcia per direzione tra Viale Togliatti e Osteria del Curato. Nel tratto che costeggia Osteria del Curato ed il nodo intermodale di Anagnina le carreggiate diventano quattro, di cui due in viadotto e due a raso, ciascuna con due corsie di marcia.

5.16 All'altezza del GRA dalla Via Tuscolana trova derivazione la Via Anagnina; entrambe attraversano l'area di studio fuori dal GRA per circa 10 km ancora con funzione interquartiere: la sezione trasversale è a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, le intersezioni sono prevalentemente regolate da semaforo e le svolte sono consentite attraverso viabilità laterale o con spazi appositi ricavati tra le due carreggiate.

5.17 Il limite sud dell'area di studio è dato da Via Appia per 1,5 km entro il GRA e per 8 km fuori dal GRA. Via Appia è classificata dal PGTU come asse interquartiere all'interno del GRA, mentre diviene di scorrimento al di fuori del GRA date le sue caratteristiche di sezione e di organizzazione delle intersezioni (carreggiate separate, due ampie corsie per senso di marcia ed intersezioni a livelli sfalsati).

5.18 Intersecando la viabilità radiale, i principali assi tangenziali vengono a determinare una struttura a maglia. Al contrario delle radiali, queste strade hanno un'origine relativamente recente; nell'area di studio, dal centro di Roma verso l'esterno, si hanno:

- Viale Palmiro Togliatti;
- Via delle Capannelle–Via di Torre Spaccata;
- Grande Raccordo Anulare;
- Via di Casal Morena–Via di Tor Vergata;
- Via della Cavona–Via di Passolombardo.

5.19 Viale Palmiro Togliatti, limitata oggi tra Via Tuscolana e Via Tiburtina, secondo gli strumenti di pianificazione urbana verrà ad essere parte del sistema tangenziale orientale dal GRA nord all'altezza dell'Autostrada Roma–Firenze al GRA sud all'altezza della Pontina. Il viale costituisce il bordo occidentale dell'area di studio per una lunghezza di 2,5 km lungo i quali si distinguono due tratte con caratteristiche di sezione trasversale differenti. La tratta settentrionale, tra Via Casilina e Via Filomusi Guelfi è a carreggiate separate con tre corsie per senso di marcia, mentre la tratta meridionale presenta solo due corsie per direzione con sosta laterale. Le intersezioni sono tutte a livello, regolate prevalentemente da impianto semaforico. Il PGTU attribuisce all'infrastruttura la classificazione interquartiere.

5.20 Il GRA è, con una estensione di oltre 60 km, la maggiore arteria tangenziale della città. Classificata dal PGTU come autostrada, risulta essere il maggiore elemento distributore del traffico stradale romano. L'intero percorso è a carreggiate separate, composte ciascuna da tre corsie e banchina di emergenza. Per lunghi tratti sono presenti anche carreggiate complanari (tra Tuscolana e Appia nella parte interessata dallo studio). Le intersezioni sono tutte a livelli sfalsati. Nel tratto che interessa l'area di studio si contano cinque uscite: Casilina, A1, Tuscolana–Anagnina, Ciampino, Appia.

5.21 Tra Viale Togliatti ed il GRA si posiziona l'asse Via di Torre Spaccata–Via delle Capannelle, cui il PGTU riconosce una funzione di quartiere. Si tratta di 6 km di elementi integranti della *Tangenziale delle Torri*, parallela al GRA, che conta anche:

- a nord Via di Settebagni, Via di Casal Boccone, Via del Casale di S. Basilio, Via di Tor Cervara, Via di Tor Sapienza, Via di Tor Tre Teste;
- a sud Via di Casal Rotondo, Via di Torricola, Via di Tor Pagnotta, Via dell'Acqua Acetosa Ostiense, Via di Decima.

5.22 L'intera *Tangenziale delle Torri* è caratterizzata da sezioni trasversali a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia e spesso in attraversamento di aree a densa urbanizzazione.

5.23 Il sistema trasversale Via di Tor Vergata–Via di Casal Morena–Via della Stazione di Ciampino si estende parallelo ed esterno al GRA, con un percorso di circa 9 km e mette in comunicazione Via Appia con Via Casilina servendo direttamente Ciampino e l'Università di Tor Vergata. Pur con una funzione interquartiere attribuibile nella sua interezza, le caratteristiche sono riconducibili a due distinte tipologie stradali: a nord dell'A1 sezione a due carreggiate con due corsie per senso di marcia e carreggiate complanari per favorire le manovre di svolta, a sud dell'A1 carreggiata unica a una corsia per direzione.

5.24 Tra Via Appia e Via di Tor Vergata si trova un secondo sistema trasversale costituito da Via del Sassone–Via Doganale–Via della Cavona–Via di Passolombardo, che collega Marino e le aree della Casilina passando per lo svincolo autostradale di Torrenova. Anche in questo caso si tratta di un sistema di tipo interquartiere, per estensione della funzionalità attribuita a Via di Passolombardo nel PGTU del Municipio VIII. Si tratta di assi stradali con sezione trasversale a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia.

5.25 La restante viabilità nell'area di studio, con funzioni di tipo prettamente locale, ha caratteristiche assai differenziate. Si passa da sistemi con caratteristiche funzionali elevate e struttura relazionale avanzata nell'ambito degli insediamenti pianificati, in particolare all'interno del GRA e nel comprensorio di Tor Vergata, a sistemi con caratteristiche funzionali di basso livello e mancanza di relazione gerarchica tra i diversi elementi, tipica dei nuclei di origine spontanea in particolare all'esterno del GRA.

5.26 Maggiori dettagli sulla viabilità di interesse per lo studio sono riportati nell'allegato A, dove per ciascuna direttrice stradale vengono fornite una o più schede descrittive in base alle diverse caratteristiche della sezione trasversale, dello stato di conservazione e del livello delle attrezzature lungo il tracciato. In ciascuna scheda sono riportate informazioni sull'asse stradale (lunghezza, classifica funzionale, contesto di inserimento, attività a lato strada, caratteristiche dell'asse stradale, caratteristiche delle intersezioni) e sulla sezione trasversale (corsie, marciapiedi, piste ciclabili, sosta, trasporto pubblico). Le informazioni alfanumeriche sono accompagnate dalla localizzazione su mappa, dalla rappresentazione della sezione trasversale prevalente e da un'immagine esemplificativa.

Livelli di utilizzazione della rete stradale

5.27 Per caratterizzare lo stato della circolazione sulla rete stradale dell'ambito di studio è stata effettuata una campagna di indagine al fine di fornire un quadro puntuale dello stato della viabilità nello scenario attuale, da utilizzare per la calibrazione e validazione dei modelli di traffico.

5.28 Contestualmente ai sopralluoghi eseguiti per la catalogazione delle caratteristiche geometriche delle infrastrutture viarie (di cui all'allegato A), sono state osservate qualitativamente le condizioni di deflusso nell'area.

5.29 Successivamente, con apposita campagna, si è proceduto all'osservazione quantitativa dei flussi di traffico in transito sulle principali arterie stradali nei periodi di punta dei giorni tipo feriale e festivo.

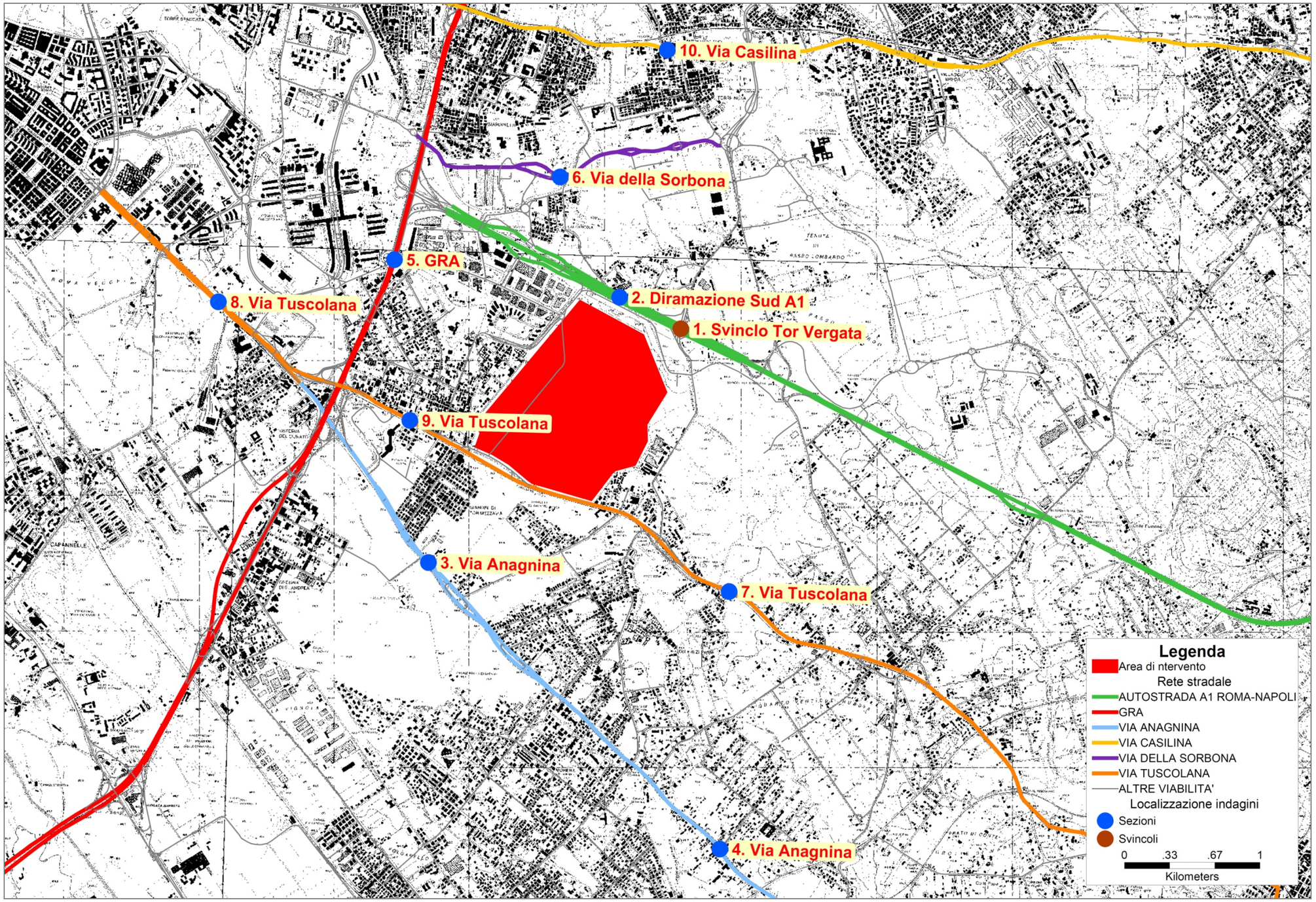
5.30 Le osservazioni hanno riguardato, nel complesso, il rilievo delle singole manovre allo svincolo di Tor Vergata sulla Diramazione Sud dell'A1 ed il rilievo dei flussi di traffico su nove sezioni stradali sulle viabilità di maggiore importanza per l'area. Nello specifico, le localizzazioni delle indagini effettuate sono (figura 5.2):

- Via Casilina (altezza Via Antonio Galtarossa);
- Via della Sorbona (altezza Via Stanford);
- Diramazione Sud A1 (altezza Via di Tor Vergata);
- Svincolo Diramazione Sud A1-Via di Tor Vergata;
- GRA (tra Tuscolana ed A1);
- Via Tuscolana (tra Via delle Capannelle e Viale Palmiro Togliatti);
- Via Tuscolana (altezza Via Gasperina);
- Via Tuscolana (altezza Via Antonio Anile);
- Via Anagnina (altezza via Albidona);
- Via Anagnina (altezza Vicolo Anagnino).

5.31 I rilevi di traffico sono stati effettuati nella fascia della mattina tra le 7.00 e le 9.00 di un giorno feriale tipo, e nella fascia della sera tra le 17.00 e le 19.00 di un giorno festivo tipo. Per ogni direzione/manovra il rilievo è stato eseguito distinguendo quattro classi veicolari: autovetture, motocicli, mezzi pesanti, bus-pullman. Per il dettaglio delle indagini si rimanda all'allegato B, di seguito si riportano solamente delle considerazioni di carattere complessivo.

5.32 In linea generale, la posizione dell'area di studio rispetto al contesto territoriale romano, accompagnata da un elevato grado di infrastrutturazione di livello sia urbano/metropolitano sia nazionale/internazionale, fanno sì che i livelli di traffico sulla rete stradale siano tra i più elevati riscontrati nella capitale e che si verifichino con relativa costanza nel tempo. La presenza di due tra gli assi tangenziali più importanti dell'area romana, il GRA e Viale Palmiro Togliatti, producono una struttura della mobilità intraGRA prevalentemente di tipo tangenziale. Tali sistemi sono alimentati dalle numerose infrastrutture radiali dell'area, che dai Castelli Romani penetrano fino all'interno del GRA. Per meglio dire, la viabilità radiale viene utilizzata in modo sostanziale per accedere ai principali distributori di traffico trasversali che consentono di raggiungere la restante parte della città senza passare per le aree centrali e solo in parte per penetrare nel consolidato urbano storico.

FIGURA 5.2 LOCALIZZAZIONE DELLE SEZIONI DI INDAGINE SUI FLUSSI VEICOLARI



5.33 Le indagini effettuate mostrano, sul totale delle sezioni osservate, un prevalere dei flussi mattutini feriali rispetto a quelli serali festivi (figura 5.3). Risulta in controtendenza il dato relativo alla Diramazione Sud dell'Autostrada A1 sulla quale i flussi di traffico rilevati nel periodo serale festivo superano di quasi il 27% i flussi mattutini feriali. Su tale infrastruttura si concentra, infatti, l'incremento di carico derivato dalla mobilità del fine settimana in ingresso ed in uscita da Roma.

5.34 Differenze tra i due periodi di osservazione si evidenziano anche riguardo alla composizione delle correnti veicolari. In entrambi i periodi le autovetture rappresentano la quota più rilevante, pari all'87% la mattina feriale ed al 95% la sera festiva (figura 5.4). L'incremento di autovetture che si registra passando dal giorno feriale a quello festivo è bilanciato da una forte riduzione degli altri mezzi di trasporto, in particolare i mezzi a due ruote scendono dal 9% al 3%, mentre i mezzi pesanti e i bus nella sera festiva non superano il 2% complessivo.

5.35 Entrando nello specifico delle singole infrastrutture radiali, la Diramazione Sud dell'A1 ha fatto segnare, come detto, i carichi maggiori nella fascia serale festiva, con picchi di circa 2.400 veicoli/ora sulla carreggiata in direzione Roma; mentre sulla carreggiata in direzione Napoli i flussi si riducono a circa 1.800 veicoli/ora (sezione 2). I residui margini di capacità rendono il deflusso generalmente buono.

5.36 Lo svincolo di Tor Vergata è la connessione più prossima all'area di intervento, tale da consentire lo scambio tra la viabilità ordinaria e la viabilità complanare all'autostrada. A differenza di quanto detto per le carreggiate autostradali, la connessione presenta il carico maggiore durante la fascia mattutina feriale, nella quale transitano sullo svincolo circa 3.350 veicoli in punta oraria. Tale valore si riduce a poco meno di 3.000 unità nella punta oraria serale festiva. Le manovre di maggior peso sono gli attraversamenti sul ponte di Via di Tor Vergata che scavalca l'autostrada (in senso tangenziale).

5.37 Si evidenzia che nella punta mattutina i flussi di traffico risultano elevati anche sulla complanare in direzione Roma.

5.38 Su Via Anagnina i rilievi hanno evidenziato flussi di traffico stabili nei due periodi di osservazione, con scostamenti inferiori al 2%. Il traffico si intensifica avvicinandosi al GRA, con incrementi complessivi che raggiungono quasi l'80% passando dalla sezione all'altezza del confine comunale alla sezione prossima al GRA. I flussi di traffico di maggiore entità si denotano sempre in direzione Roma, con sbilanciamenti più evidenti durante la punta mattutina, quando i veicoli orari raggiungono le 2.500 unità in direzione della capitale mentre sono poco superiori alle 1.000 nella direzione opposta (sezione 3).

FIGURA 5.1 VEICOLI TOTALI RILEVATI ALLE SEZIONI STRADALI OSSERVATE (CON RIFERIMENTO ALLA FIGURA 5.2)

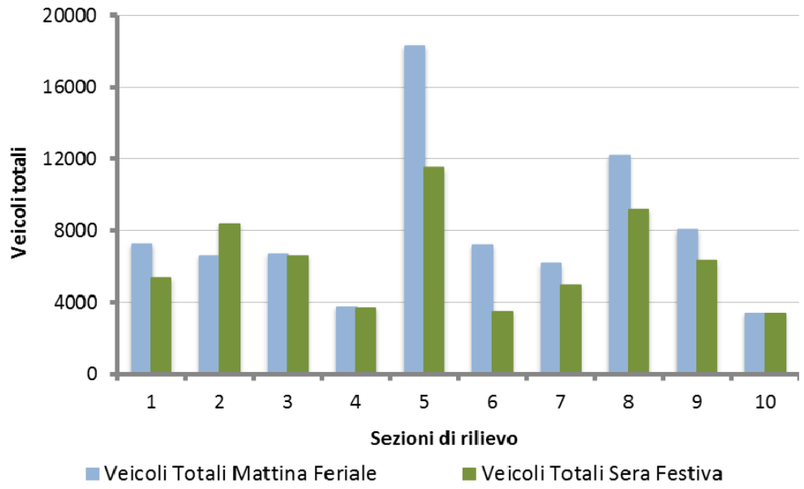
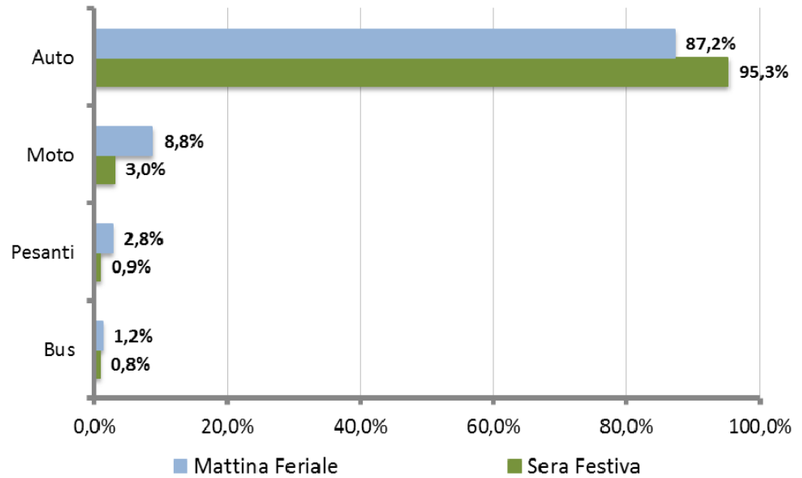


FIGURA 5.2 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE CLASSI VEICOLARI ALLE SEZIONI STRADALI OSSERVATE



5.39 Anche su Via Tuscolana il carico veicolare si incrementa notevolmente con l'avvicinarsi al centro cittadino. Occorre sottolineare che all'interno del GRA al flusso presente su Via Tuscolana si va ad aggiungere quello proveniente da Via Anagnina, raggiungendo valori massimi, durante la punta oraria della mattina feriale, superiori a 3.600 veicoli/ora in direzione centro ed a 2.300 nella direzione opposta (sezione 8).

5.40 A differenza di quanto registrato su Via Anagnina, il traffico festivo serale presente su Via Tuscolana è inferiore del 20% circa rispetto a quello della mattina feriale.

5.41 Sia su Via Anagnina che su Via Tuscolana non si sono manifestati rallentamenti consistenti durante i periodi di rilievo.

5.42 Spostandosi a nord dell'asse autostradale sono stati conteggiati i flussi in transito su Via della Sorbona, infrastruttura radiale che, insieme a Via del Fosso di Santa Maura, penetra da Via di Tor Vergata fino all'interno del GRA.

5.43 L'infrastruttura è utilizzata in prevalenza per effettuare spostamenti sistematici diretti dall'area della Casilina al centro cittadino. Tale utilizzo è evidenziato dalla forte variazione del traffico tra la fascia mattutina feriale e quella serale festiva, con una riduzione complessiva superiore al 50%.

5.44 I carichi massimi permangono sempre in direzione Roma, con la punta di quasi 2.300 veicoli/ora la mattina feriale, accompagnati da deflusso rallentato. Alla sera festiva i transiti in direzione Roma scendono a circa 1.300 senza difficoltà di deflusso (sezione 6).

5.45 Ancora più a nord, Via Casilina presenta la minore variazione tra flussi feriali mattutini e festivi serali (inferiore all'1%). La ridotta sezione trasversale, la presenza di numerose intersezioni (molte delle quali semaforizzate), l'attraversamento di numerosi insediamenti fanno sì che la capacità reale dell'asse stradale sia ridotta. Dai rilievi (sezione 10) la correnti veicolari non eccedono mai i 1.000 veicoli orari per direzione di marcia.

5.46 Relativamente alla viabilità tangenziale, il GRA ha mostrato il carico di maggiore intensità nelle ore mattutine feriali accompagnato da forti rallentamenti, in particolar modo in carreggiata interna. Alla sera festiva il carico decresce, con conseguente miglioramento delle condizioni di deflusso.

5.47 Sugli altri percorsi tangenziali esterni al GRA la qualità del deflusso è generalmente buona, ad eccezione di tratti con limitata capacità che attraversano aree densamente urbanizzate.

5.48 Si rimanda all'allegato B per un maggior approfondimento dei dettagli relativi alle singole sezioni stradali sottoposte a rilievo.

Struttura e caratteristiche della rete del trasporto pubblico

5.49 La struttura attuale del trasporto pubblico nell'area di studio (figura 5.5) ha il suo fulcro nell'importante nodo intermodale di Anagnina e risente sia della conformazione delle reti infrastrutturali sia della collocazione periferica dell'area stessa.

5.50 Il nodo di scambio rappresenta il capolinea, oltre che della linea A della metropolitana, di un insieme di direttrici extraurbane. Le singole direttrici, che sintetizzano il servizio di più linee distinte, sono: Casilina, A1, Tuscolana, Anagnina, Appia. Alle suddette direttrici va aggiunto un servizio per il traffico passeggeri aeroportuale tra Anagnina e l'aerostazione di Ciampino che serve anche il comune dell'hinterland romano.

5.51 Va inoltre ricordato che alcune linee che percorrono Via Casilina e Via Appia effettuano capolinea al nodo intermodale di Ponte Mammolo, all'estremo nord-est della linea B della metropolitana, così come alcune linee che percorrono Via Appia effettuano capolinea al nodo intermodale di EUR Fermi, all'estremo sud-ovest della stessa linea B.

5.52 La funzione di collegamento ad elevata frequenza con le aree centrali della città è ricoperta da tre linee su ferro:

- linea A della metropolitana Anagnina–Battistini, che corre parallelamente a Via Tuscolana;
- linee regionali FR4 dei Castelli e FR6 del Frusinate, parallele a Via Appia;
- linea in concessione Roma Laziali–Pantano, che corre parallelamente a Via Casilina (attualmente sostituita da servizi su gomma per via dei lavori di trasformazione in linea C della metropolitana).

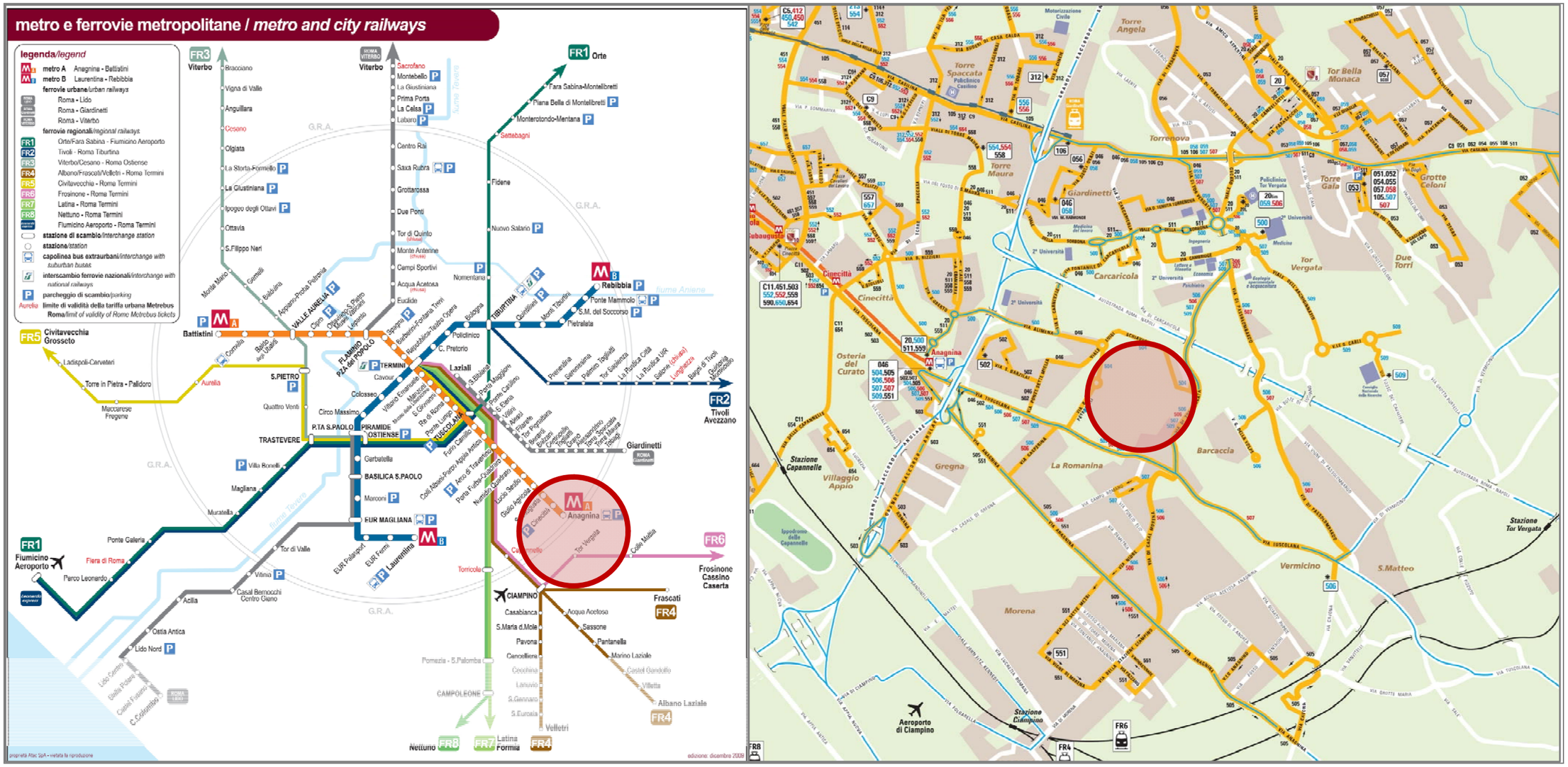
5.53 A completamento del sistema vi sono, in prossimità dell'area di intervento, 12 linee su gomma della rete urbana (046, 20, 500, 502, 503, 505, 506, 507, 511, 551, 553, 559) che ricoprono funzione di adduzione alle stazioni delle linee su ferro, in particolare della metropolitana (figura 5.5).

5.54 La linea A della metropolitana ha il suo capolinea più vicino all'area di studio al nodo di Anagnina. La linea viaggia dapprima in galleria superficiale sotto Via Tuscolana e poi in galleria profonda sotto Via Appia sino a portarsi alla stazione Termini. Il percorso attraversa le aree del centro storico sino a Piazzale Flaminio; quindi scavalcato il Tevere, prosegue sotto Viale Giulio Cesare, Via Baldo degli Ubaldi e Via di Boccea sino a raggiungere il nodo terminale di Mattia Battistini.

5.55 Sulla linea sono presenti 27 stazioni su una lunghezza complessiva di circa 18 km. Il servizio è effettuato con materiale rotabile metropolitano tradizionale (figura 5.6); nel giorno feriale tipo (tra le 5.30 e le 21.00) vengono effettuate 276 corse per direzione con una frequenza media giornaliera di un treno ogni 3,5 minuti; nel giorno festivo il numero di corse giornaliere scende a 186 con un passaggio ogni 5 minuti in media.

5.56 Attualmente la chiusura del servizio avviene alle 21.00 a seguito dei lavori di ammodernamento e potenziamento della rete metropolitana. Nel periodo notturno il servizio è sostituito da due linea su gomma dell'ATAC: MA1 Termini-Anagnina ed MA2 Battistini-Termini, che ribattono il percorso della linea su ferro.

FIGURA 5.5 AMBITO DI STUDIO: RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO (ATAC)



5.57 All'interno del GRA le linee ferroviarie regionali FR4 ed FR6 si muovono sugli stessi binari in modo sostanzialmente parallelo alla Via Appia Nuova con sola fermata a Capannelle, raggiungendo subito al di fuori del GRA Ciampino, dove i percorsi si separano. Questo tratto è lungo circa 14 km ed è a doppio binario.

5.58 La linea FR4 è costituita dall'insieme di tre linee distinte che a Ciampino si separano e proseguono a semplice binario su percorsi di 10 km per Frascati, 15 km per Albano Laziale, 28 km per Velletri.

5.59 La linea FR6 da Ciampino prosegue a doppio binario in territorio regionale per 130 km verso Frosinone e Cassino parallelamente all'Autostrada A1 Roma–Napoli e alla Via Casilina, che continua a costeggiare anche fuori dalla regione sino quasi a Napoli.

5.60 Il materiale rotabile utilizzato è molto differenziato e va da convogli tradizionali tradizionale (motrice più vagoni) ai treni TAF (elettrotreno con carrozze a due piani, figura 5.7).

5.61 Il tratto comune dei binari tra Termini e Ciampino è utilizzato, ad esclusione di alcuni treni di interesse sovraregionale della linea di Cassino, nel giorno feriale da 70 treni per direzione con una frequenza media dei passaggi di un treno ogni 15 minuti e nel giorno festivo da 35 treni per direzione con una frequenza media dei passaggi di un treno ogni 30 minuti.

FIGURA 5.6 TRENO IN SERVIZIO SULLA LINEA A DELLA METROPOLITANA

FIGURA 5.7 TRENO IN SERVIZIO SULLE LINEE FERROVIARIE REGIONALI FR4/FR6

Previsioni di sviluppo

5.62 Il sistema della mobilità del PRG (Figura 5.8), scaturito dagli studi per l'armonizzazione dello strumento urbanistico con i piani di settore (PROIMO, PUM, PGTU), segue i criteri di pianificazione definiti nei documenti dell'Unione Europea e nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

5.63 La rete del trasporto pubblico, organizzata come rete di autobus di adduzione intorno a direttrici ad elevata capacità su ferro e corridoi di superficie con elevate prestazioni, può agire da catalizzatore di uno sviluppo compatto delle zone attraversate.

5.64 Nell'area di studio tre sono gli elementi della rete in sede propria rispetto ai quali sono stati definiti programmi di potenziamento: la metropolitana linea C, il prolungamento della metropolitana linea A e le linee ferroviarie regionali.

5.65 La Linea C della metropolitana attraverserà la capitale collegando il quadrante nordovest al quadrante sudest. Attualmente è in corso la realizzazione di una prima parte del *Tracciato Fondamentale*, per la quale è stato già definito un piano dei finanziamenti attraverso la confluenza di risorse statali, comunali e regionali.

5.66 Tale tracciato è lungo 25,5 km e prevede la realizzazione di 30 stazioni. Partendo dalla zona Clodio/Mazzini la linea snoda il suo percorso verso sudest, dapprima in zona centrale sottopassando il quartiere Prati, il Tevere, l'ansa barocca del Centro Storico lungo Corso Vittorio Emanuele II fino a piazza Venezia, il Colosseo e S. Giovanni, e successivamente in zona semiperiferica, sottopassando i quartieri Appio, Pigneto, Centocelle, Alessandrino e proseguendo lungo la via Casilina oltre il GRA. Da qui, in zona periferica, il percorso dalla stazione Torre Angela si porta in superficie ricalcando il tracciato della ferrovia esistente Laziali-Pantano fino al limite orientale del territorio comunale e con l'ultima stazione, Pantano appunto, appena all'interno del territorio del Comune di Montecompatri.

5.67 Relativamente alla linea A della metropolitana è in fase di studio l'ipotesi di un prolungamento da Anagnina, con servizio leggero, fino alla stazione di Torre Angela della linea C. Il tracciato sarà complessivamente di 7 km e prevede la ristrutturazione ed il potenziamento del nodo di scambio di Anagnina e la realizzazione di nuovi nodi di scambio (Ponte Linari, Autostrada A1).

5.68 Sulle linee ferroviarie regionali FR4 ed FR6 sono previsti potenziamenti infrastrutturali per consentire un miglioramento del servizio odierno, in particolare il quadruplicamento dei binari tra Roma Casilina e Ciampino.

5.69 I corridoi di superficie consentiranno di attivare nel breve termine un servizio ad alte prestazioni quanto a portata, velocità, sicurezza e comfort con vettori di diversa natura (metro leggeri, tram, ecc.). In aggiunta ai 50 km di rete tramviaria esistente a prevalente servizio delle aree centrali, il PRG prevede l'istituzione di 14 servizi per complessivi 200 km in sede dedicata soprattutto lungo la grande viabilità periferica. Tra di essi nell'area di studio è indicata la realizzazione del corridoio Ciampino-La Rustica.

5.70 Gli studi in corso indicano la possibilità che questo corridoio, sia per motivi di vincoli archeologici e paesaggistici che per opportunità puramente trasportistiche, possa essere sostituito dalla metropolitana leggera Anagnina-Torre Angela prolungata a nord verso Tor Bella Monaca e La Rustica e a sud verso Lucrezia Romana e Capannelle (per poi eventualmente riportarsi ancora verso Ciampino).

5.71 Il nuovo PRG prefigura nuovi nodi di scambio più accessibili dal punto di vista ciclabile e pedonale; essi offriranno una pluralità di servizi grazie alla presenza di attrezzature terziarie complementari ed all'integrazione con altre funzioni urbane. Nell'area di studio è prevista, come detto, la realizzazione di due nuovi di scambio: Ponte Linari e Autostrada A1.

5.72 Il disegno della rete viaria è definito secondo un modello di riferimento teso ad una ricerca dell'equilibrio delle scelte tra il trasporto individuale e quello collettivo. Sono state indicate le opportune integrazioni tra le diverse reti nei nodi di scambio e il potenziamento delle accessibilità degli stessi nodi.

5.73 La rete stradale quindi, con un incremento limitato a pochi essenziali tratti che completano l'intelaiatura portante, è classificata per conseguire minori impatti nelle zone residenziali, un deflusso più regolare, ed evitare prestazioni che possano ridurre la competizione del trasporto pubblico.

5.74 Al di là della viabilità a diretto servizio dei nuovi insediamenti, il PRG (figure 1.3 e 5.8) ed il PSMS (figure 1.4-1.6) contengono alcuni interventi di importanza rilevante riassunti in figura 5.9:

- la penetrazione urbana di scorrimento delle complanari alla Diramazione Sud dell'A1 Milano–Napoli;
- il completamento del sistema delle stesse complanari dal GRA sino alla barriera di Roma Sud;
- il completamento del sistema tangenziale di Viale Togliatti, con realizzazione di tunnel sia a nord, per il ricongiungimento con il sistema dei viadotti in zona Serpentara, sia a sud, per la connessione con la viabilità dell'EUR;
- la ristrutturazione di Via Tuscolana all'interno del GRA e di Via Anagnina al di fuori dell'anello tangenziale;
- la realizzazione della viabilità pedemontana prevista dal PRUSST dei Castelli.

FIGURA 5.8 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA: ESTRATTO DELL'ELABORATO SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' – VERSIONE ADOTTATA

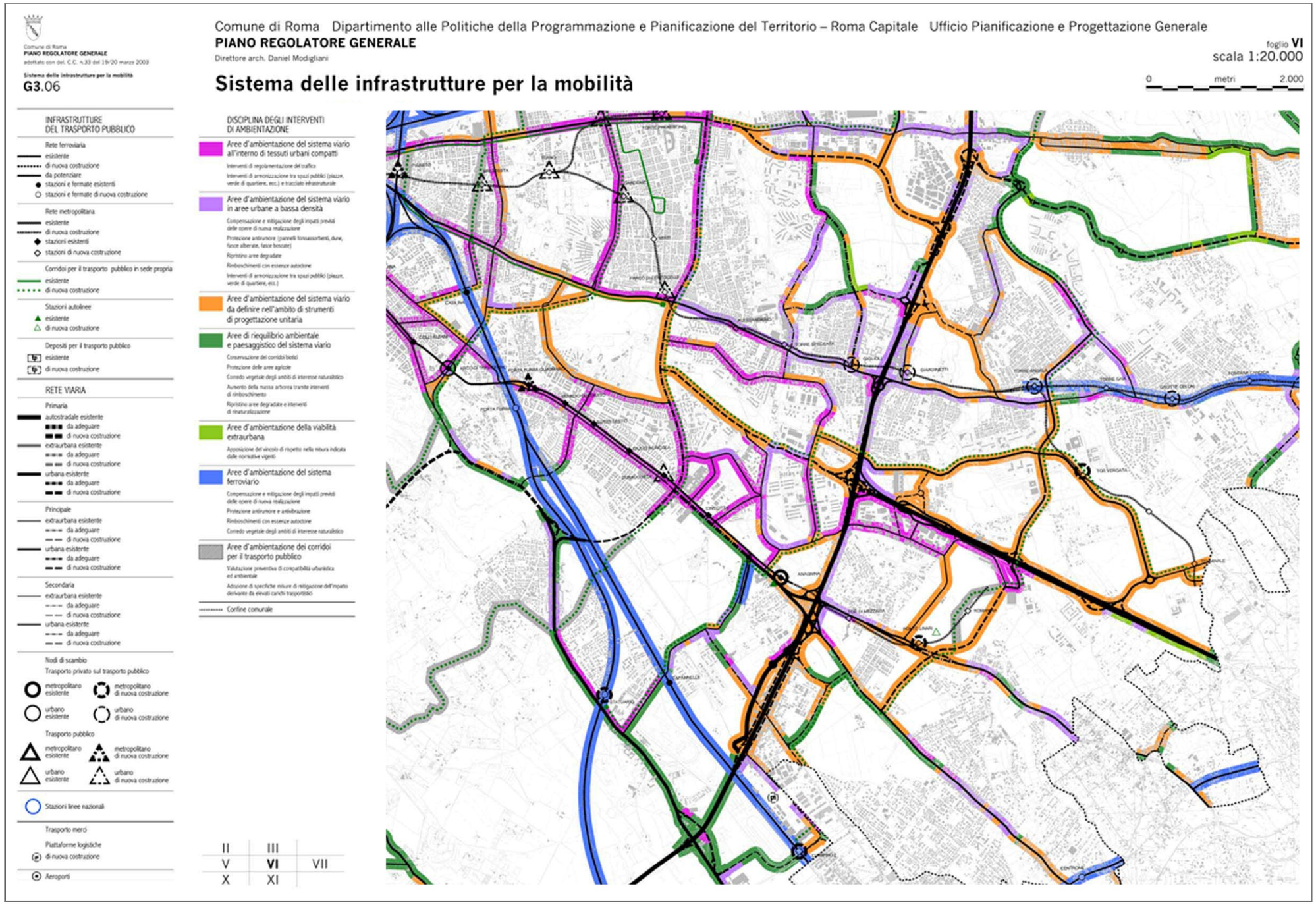
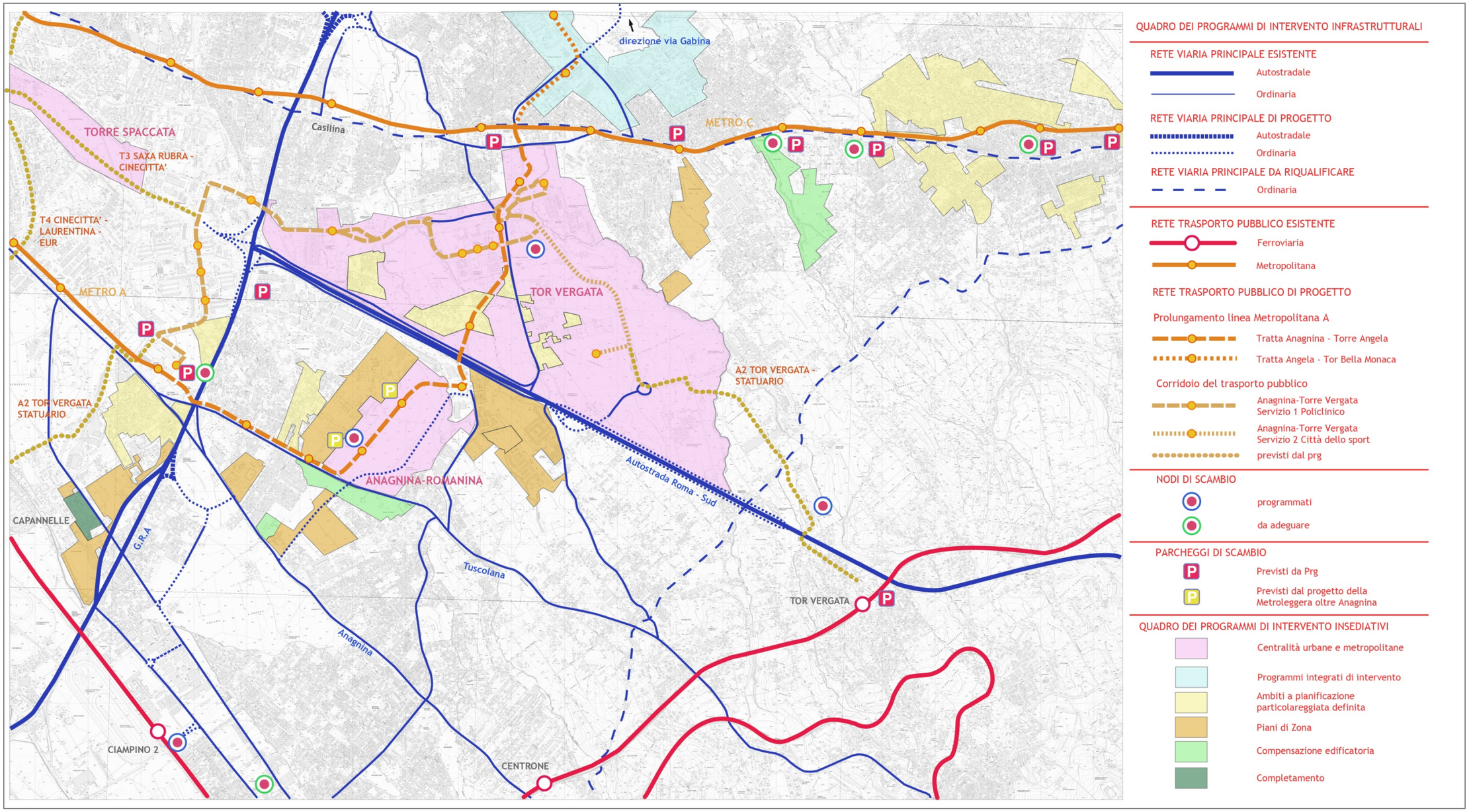


FIGURA 5.9 QUADRO DI SINTESI DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI NELL'AMBITO DI STUDIO DAGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE



Grafo e scenari di simulazione

5.75 Per le analisi di traffico lo schema di rete viene realizzato in forma di grafo, costituito dalla viabilità principale dell'area di studio e dagli elementi di viabilità locale che consentono l'ingresso e l'uscita degli spostamenti dalle zone di traffico.

5.76 La rete stradale schematizzata nel grafo del modello di simulazione è una successione di archi, che vengono descritti in base alle loro caratteristiche fisiche e geometriche. In particolare, ad ogni arco della rete stradale sono associate le caratteristiche della strada, specificando: il numero di corsie, la lunghezza, la capacità di trasporto e la velocità di deflusso a rete scarica.

5.77 Il modello realizzato per la rete esistente (figura 5.10) conta 109 centroidi, che generano ed attraggono il traffico prodotto dalle diverse zone in cui è stato ripartito il territorio, ed è composto da 3.884 archi e 1.512 nodi.

5.78 Nello scenario di progetto sono stati aggiunti centroidi, archi e nodi in relazione all'inserimento nel modello di offerta delle infrastrutture proposte relativamente alla centralità di Romanina, nonché gli altri interventi previsti dagli strumenti di programmazione nell'area di studio (figura 5.11). In tale scenario il modello di rete risulta composto da 144 centroidi, 4.488 archi e 1.734 nodi.

FIGURA 5.10 GRAFO DI OFFERTA: SCENARIO ATTUALE

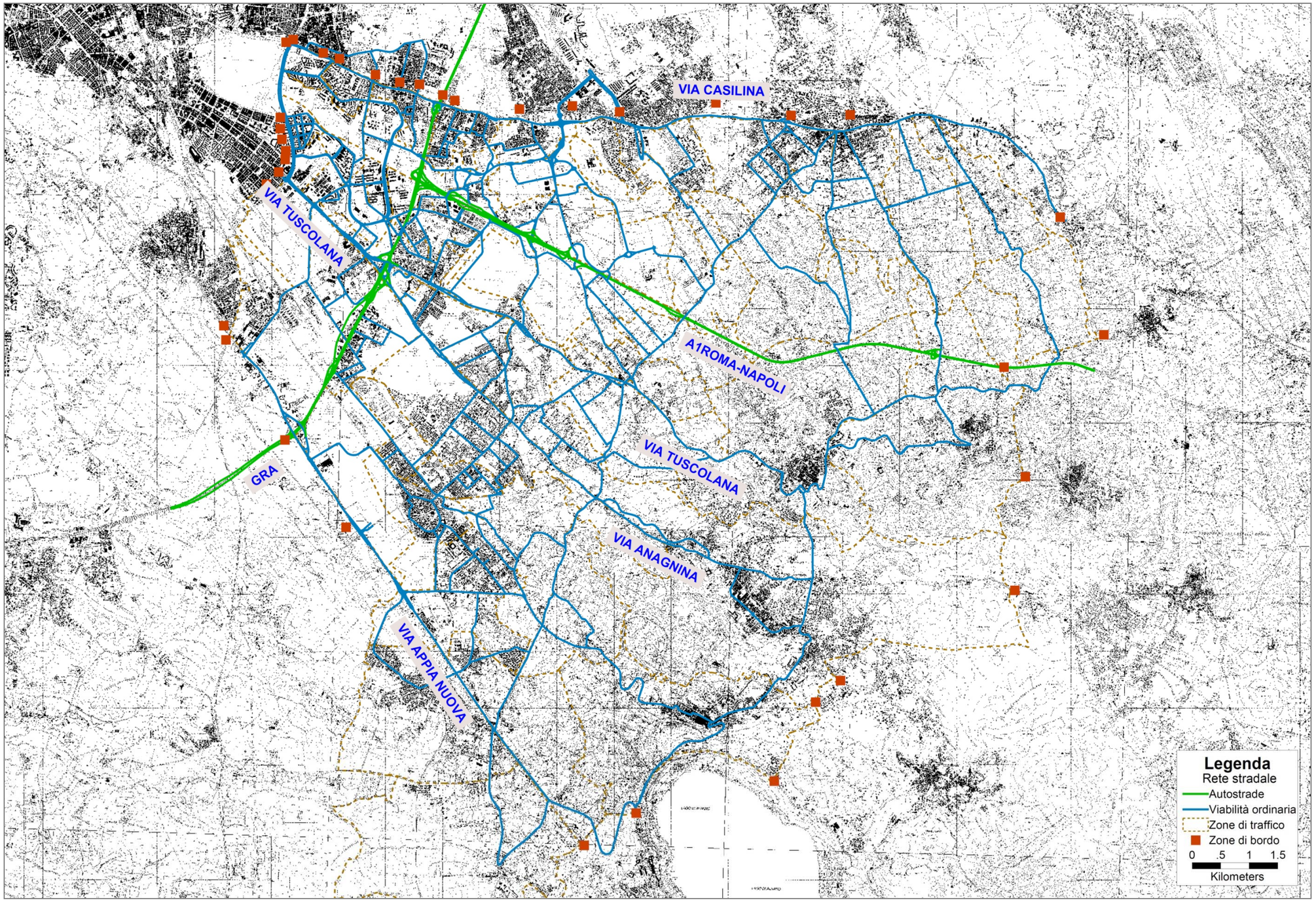
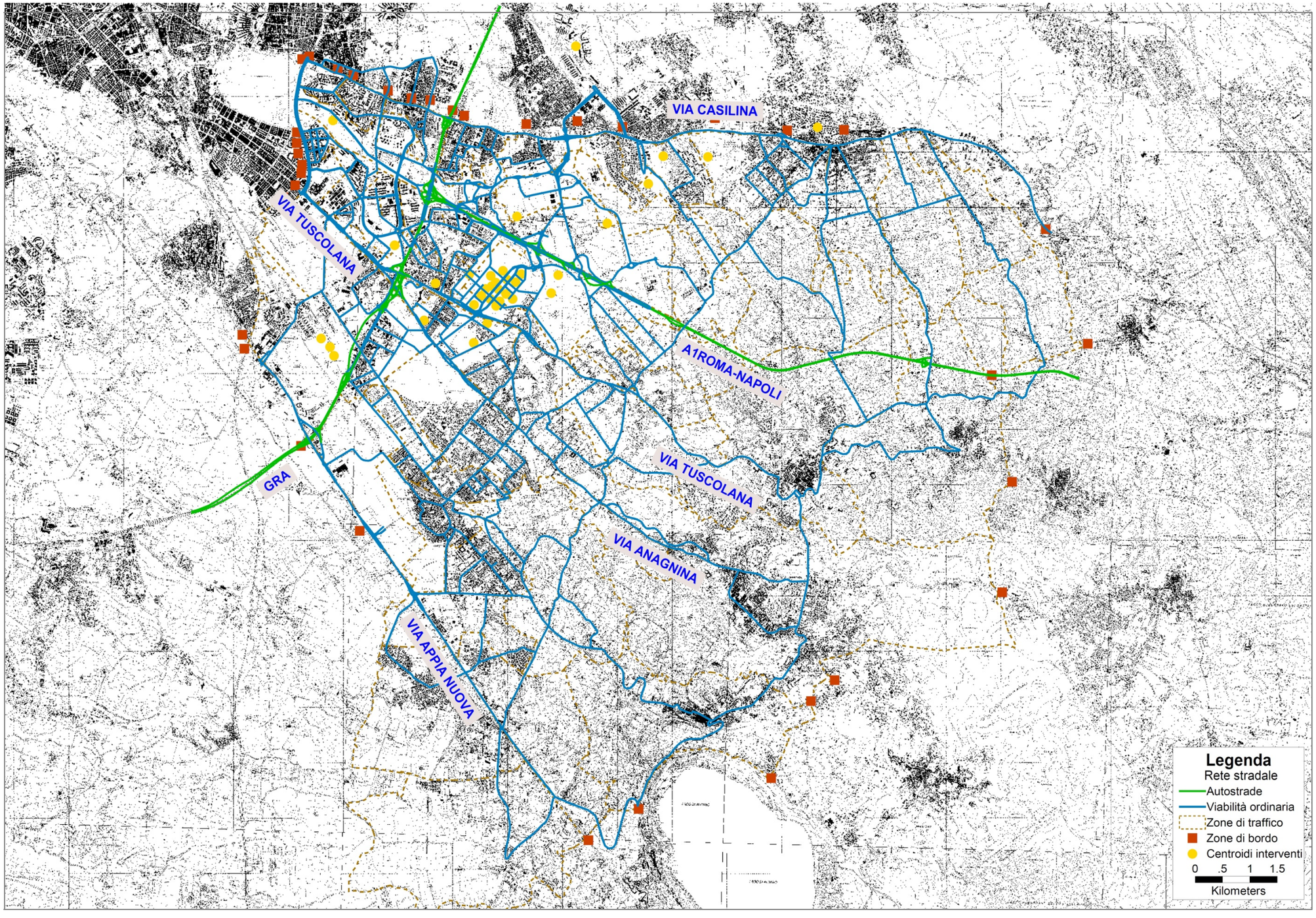


FIGURA 5.11 GRAFO DI OFFERTA: SCENARIO DI PROGETTO



6 Assetto dei flussi di traffico

Cenni metodologici

6.1 La verifica ha preso avvio dall'analisi delle caratteristiche della mobilità nell'intero ambito di studio. Per questo scopo è stato realizzato un modello di macrosimulazione per riprodurre, allo stato di fatto, ed analizzare, nello scenario di previsione, i flussi di traffico negli intervalli di punta e la loro distribuzione sulla rete che serve la porzione di territorio considerato.

6.2 Si è poi focalizzata l'attenzione sulla viabilità proposta a servizio dell'ambito di intervento ed i relativi nodi di connessione con i sistemi viari esistenti (Autostrada A1 a nord, Via di Tor Vergata a est, Via Tuscolana a sud, Via Petrocelli a ovest) secondo quanto descritto al capitolo *Programma di intervento*.

6.3 Relativamente alla viabilità di progetto è stato implementato un modello di microsimulazione che riproduce il movimento dei singoli veicoli, istante per istante, e le interferenze tra i veicoli stessi.

6.4 Il modello di macrosimulazione ha fornito allo strumento di microsimulazione una sottomatrice della domanda di mobilità, che individua il numero di veicoli e loro origine e destinazione al livello locale. Attraverso la microsimulazione si è riusciti quindi a ricostruire fedelmente i flussi di traffico, i tempi di percorrenza e i livelli di servizio sulla porzione di rete stradale interessata dall'insediamento oggetto di studio.

La valutazione della domanda di mobilità

6.5 Lo studio si è concentrato sulla verifica delle condizioni più gravose per il sistema stradale, ovvero i periodi di punta del mattino feriale e della sera festiva. Gli orizzonti temporali di simulazione sono lo stato di fatto e lo scenario di progetto (medio/lungo periodo). Dal punto di vista della domanda di mobilità gli scenari considerano:

- per lo stato di fatto la domanda che attualmente interessa la porzione di rete considerata, comprendendo gli spostamenti interni all'area di studio, quelli di scambio con l'esterno, nonché gli spostamenti di attraversamento;
- per lo scenario di medio/lungo periodo il sommarsi alla precedente della domanda della centralità della Romanina e di quella legata al completamento degli interventi previsti dagli strumenti di programmazione nell'ambito di studio.

6.6 La determinazione della domanda attuale di mobilità su strada tiene in considerazione le valutazioni effettuate nell'ambito degli studi sul sistema dei trasporti propedeutici alla redazione del nuovo PRG, estraendo prima le sottomatrici relative all'area di studio dal database di livello metropolitano utilizzato dagli uffici comunali e modificandole, successivamente, in base ai flussi di traffico osservati nel corso delle indagini effettuate ad hoc per questo studio.

6.7 La determinazione della domanda nello scenario di previsione è stata effettuata tenendo conto della dipendenza della mobilità dall'assetto territoriale, considerando le variazioni nella consistenza della popolazione e del numero di addetti nell'area di studio così come discendono dalla programmazione del Comune di Roma.

6.8 Allo stato attuale la mobilità su strada nell'area di studio risulta di poco superiore a 58mila veicoli equivalenti nell'ora di punta mattutina feriale, mentre scende a poco meno di 49mila equivalenti nell'ora di punta serale festiva. All'orizzonte temporale di medio/lungo periodo, considerando il traffico indotto dal completamento dei programmi del PRG, la mobilità stradale nell'ora di punta mattutina feriale, in termini veicolari equivalenti, è di circa 80mila spostamenti (+37%), mentre nell'ora di punta serale festiva supera i 59mila spostamenti (+21%).

La macrosimulazione

6.9 Per simulare gli effetti che la domanda generata dal nuovo insediamento avrà sul sistema viario dell'area di studio è stato implementato un modello di simulazione di livello macroscopico utilizzando il software VISUM (Ptv AG, Karlsruhe) che incorpora:

- un modello di domanda, che consente la schematizzazione della domanda di mobilità su base territoriale;
- un modello di offerta, che permette di rappresentare la rete di trasporto e le sue caratteristiche prestazionali;
- un modello di assegnazione, che stima l'equilibrio tra domanda di mobilità e offerta di trasporto fornendo una configurazione dei flussi sugli elementi di rete.

6.10 La domanda di mobilità è schematizzata nella forma di matrici Origine/Destinazione (OD) con riferimento alla suddivisione in zone dell'area di studio, come descritta in dettaglio in *zoning e scenari di simulazione*. Relativamente alla suddivisione territoriale adottata sono state elaborate due matrici, una relativa all'ora di punta del mattino feriale (7.30–8.30) ed una relativa all'ora di punta della sera festiva (18.00-19.00). Le matrici sono state espresse in veicoli equivalenti, considerando ciascun veicolo pesante pari a tre volte un veicolo leggero e due motocicli al pari di un'autovettura.

6.11 L'offerta stradale è schematizzata nella forma di grafo di rete composto da una successione di archi che vengono descritti in base alle loro caratteristiche fisiche, geometriche e funzionali, come anticipato in g*rafo e scenari di simulazione*.

6.12 L'assegnazione di rete consiste nel calcolo dell'equilibrio che si instaura tra domanda ed offerta. Tenendo conto delle prestazioni di ciascun elemento del sistema di offerta, il modello individua i possibili itinerari ed il relativo livello di utilizzazione, definendo di conseguenza una configurazione dei flussi sulla rete.

6.13 La procedura utilizzata è l'assegnazione di equilibrio deterministico. Si tratta di un processo iterativo che mira ad ottenere l'equilibrio sulla rete, come enunciato nel principio di Wardrop: "*in condizioni di equilibrio il traffico si distribuisce in modo tale che nessun utente possa ridurre il costo dello spostamento cambiando percorso*".

6.14 Per *costo generalizzato dello spostamento* si intende la somma dei costi generalizzati degli archi che compongono il percorso stesso, ovvero la lunghezza dell'itinerario con gli eventuali costi monetari connessi ed il tempo di viaggio. I primi due parametri dipendono esclusivamente dalle caratteristiche fisiche della rete stradale, mentre il tempo di viaggio è influenzato dai flussi di veicoli che utilizzano gli archi.

6.15 L'assegnazione, che presuppone che gli utenti siano a conoscenza dello stato della rete e che ne abbiano la stessa percezione, è basata su un algoritmo per la ricerca degli itinerari ottimi, dove ogni itinerario è calcolato minimizzando la funzione di costo:

$$C_{gen} = F_t \times t + F_1 \times C_1 + ... + F_n \times C_n$$

dove C_{gen} è il costo dello spostamento, t è il tempo di viaggio, C_i è il generico termine di costo monetario, F_i sono i coefficienti della funzione.

6.16 Il modello utilizzato per il presente studio si basa sul solo tempo di viaggio, poiché in ambito urbano questa variabile assume un peso preponderante rispetto alle voci di costo chilometrico per l'uso del veicolo (ammortamento, consumi, imposte, ecc.).

6.17 A rete scarica il tempo di percorrenza è funzione solo della velocità massima consentita dai limiti di circolazione, mentre in presenza di altri veicoli la velocità è inferiore e dipende dal livello di congestione. Il tempo di percorrenza ad un determinato livello di flusso viene determinato con una funzione detta *capacity restraint* (funzione CR), che descrive la relazione tra flusso e capacità di una strada. Le formule utilizzate da VISUM sono note come funzioni HCM (dal testo USA di riferimento Highway Capacity Manual).

6.18 Posto che sulla rete si muovano N sistemi di trasporto (indicando con i il sistema generico), che qi sia il flusso veicolare attinente al sistema i-esimo e che qp sia un volume di fondo non compreso nella matrice OD, il flusso di arco viene espresso dalla funzione:

$$q = \sum_{i=1}^{N} q_i + q_p \quad q = \sum_{i=1}^{N} q_i + q_p$$

6.19 Il tempo di percorrenza viene calcolato per ogni arco con la formula:

$$t_a = t_0 \times \left(1 + a\left(\frac{q}{q_{\max} \times c}\right)^b\right)$$

dove t_a è il tempo di percorrenza dell'arco in presenza del flusso q, t_0 è il tempo di percorrenza a rete scarica, q_{max} è la capacità dell'arco stradale, a, b, c sono i parametri della funzione il cui valore varia con la tipologia stradale.

La microsimulazione

6.20 Per simulare nel dettaglio la rete nell'intorno del comparto oggetto di studio è stato utilizzato il software TransModeler (Caliper Corporation, USA), uno strumento di microsimulazione dinamica che offre la possibilità di riprodurre il comportamento delle componenti di traffico, permettendo di osservare il risultato dei calcoli effettuati tramite una rappresentazione in *real time*.

6.21 In sintesi TransModeler permette di analizzare in tempo reale i flussi di traffico, la formazione di code e i fenomeni di congestione. Oltre alle rappresentazioni grafiche, lo strumento fornisce report numerici sia al livello di rete sia con dettaglio del singolo veicolo per singolo istante di marcia, mettendo a disposizione strumenti efficaci per l'analisi e la verifica delle scelte infrastrutturali adottate.

6.22 Il grafo utilizzato per la microsimulazione, nello scenario di completa attuazione degli interventi, riguarda l'intera viabilità di progetto interna all'area di intervento nonché le relative connessione agli assi viari esistenti: lo svincolo Via di Tor Vergata-A1 a nord e Via Tuscolana a sud.

6.23 La zonizzazione dello stato di fatto conta 27 centroidi di cordone, derivanti dal taglio dell'area di microsimulazione dal modello di scala maggiore, rappresentativi dei punti di connessione dalla restante parte di rete stradale, a cui si aggiungono quattro centroidi su cui si concentrano gli spostamenti relativi ad altrettante zone di traffico interne. Nel lungo termine le zone di traffico totali diventano 87, comprendendo anche i comparti di nuova realizzazione per la centralità della Romanina.

6.24 Alle zone individuate sono state associate matrici OD per le ore di punta del mattino feriale e della sera festiva, calcolate come parzializzazione delle matrici del modello di macrosimulazione.

6.25 Il montante di mobilità relativo allo scenario di progetto risulta pari a circa 22.800 veicoli equivalenti/ora nel periodo di punta mattutino feriale ed a circa 17.700 veicoli equivalenti/ora nel serale festivo.

Scenario attuale: calibrazione del modello

Stima della domanda

6.26 Le matrici della mobilità attuale su strada sono state ricostruite a partire dalle matrici di area metropolitana utilizzate nel corso degli studi sul sistema dei trasporti propedeutici alla redazione del PRG. Gli uffici tecnici dell'ATAC, responsabili di tali studi, hanno fornito le sottomatrici relative all'area di studio. Tali sottomatrici sono state sottoposte a procedura di calibrazione in base alle osservazioni disponibili.

6.27 La calibrazione è stata basata sulla riproduzione dei flussi di traffico osservati nella campagna di indagine appositamente effettuata, della quale si riportano i risultati dettagliati nell'allegato B.

6.28 Sono stati caricati nel modello i dati di 28 sezioni di rilievo monodirezionali, comprendendo le rampe dello svincolo di Tor Vergata dell'A1. Il modello è stato considerato calibrato in base ai seguenti parametri statistici:

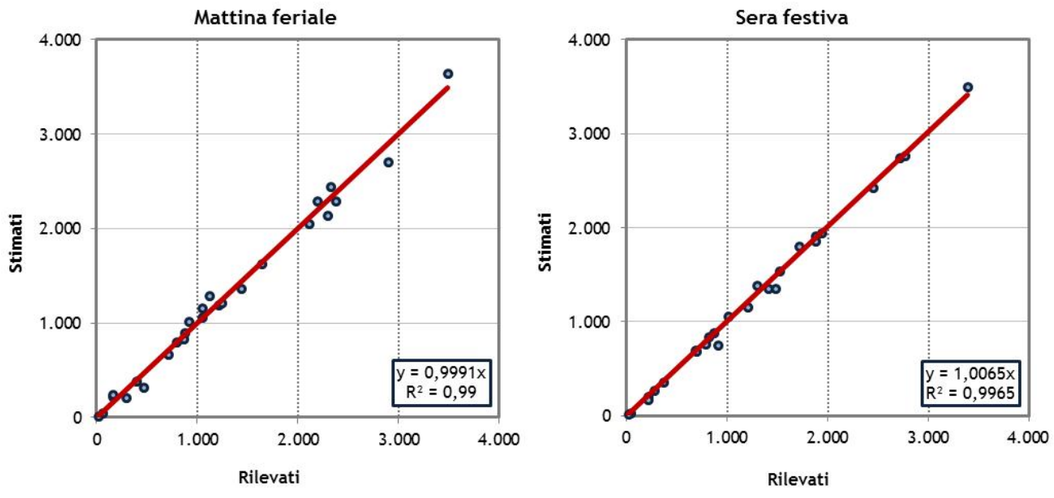
- coefficiente di correlazione ρ^2 (indice di Bravais-Person) - fornisce una misura della dipendenza tra due variabili che si considera elevata per valori superiori a 0,88; la calibrazione del modello della Romanina si ritiene ottima, dato che per i due periodi di punta la correlazione tra flussi osservati e simulati l'indice assume valori pari a 0,99 (figura 6.1);
- rapporto tra calcolato e misurato - i valori di traffico calcolati mediante modello devono essere vicini ai valori rilevati; in una buona calibrazione il coefficiente di correlazione della retta di regressione lineare deve essere prossimo a 1; nel caso in esame il confronto tra flussi simulati e osservati hanno rette con coefficiente pari 0,9991 nella punta mattutina feriale e pari a 1,0065 nella punta serale festiva;
- indice GEH – in relazione all'insieme degli archi per i quali si dispone di valori osservati e simulati, è formalizzato dalla letteratura di settore nell'espressione:

$$GEH = \sum_{i=1}^{n} \sqrt{\frac{(f_{simulato} - f_{osservato})^2}{0.5 \times (f_{simulato} + f_{osservato})}}$$

e deve assumere valori inferiori ad 8 per una buona calibrazione; nel caso in esame il GEH complessivo si attesta su valori pari a 0,033 la mattina e 0,558 la sera.

6.29 Le matrici ottenute dalla calibrazione, espresse in veicoli equivalenti, contano 58.595 spostamenti nella punta mattutina feriale (7.30-8.30) e 48.834 in quella serale festiva (18.00-19.00).

FIGURA 6.1 CALIBRAZIONE DEL MODELLO: RAPPORTO TRA FLUSSI RILEVATI E SIMULATI



La macrosimulazione: assetto dei flussi nell'area di studio

6.30 Le simulazioni dello stato di fatto evidenziano, in accordo con la campagna di indagine effettuata, le caratteristiche della mobilità nell'area di studio, fortemente caratterizzata da spostamenti radiali effettuati tra l'hinterland e l'area urbana della capitale, a ridosso della quale i flussi veicolari si distribuiscono dagli assi radiali verso le infrastrutture tangenziali per raggiungere le altre aree della città. Nelle figure 6.2 e 6.3 sono riportati i flussogrammi scaturiti delle simulazioni dei periodi di punta analizzati.

6.31 L'area di studio è caratterizzata da livelli di traffico sulla rete stradale tra i più elevati riscontrati nella capitale, e sono inoltre relativamente costanti nel tempo. La presenza di due tra gli assi tangenziali più importanti dell'area romana, il GRA e Viale Palmiro Togliatti, producono una struttura della mobilità intraGRA prevalentemente di tipo tangenziale. Tali sistemi sono alimentati dalle numerose infrastrutture radiali dell'area, che dai Castelli Romani penetrano fino all'interno del GRA. Per meglio dire, la viabilità radiale viene utilizzata in modo sostanziale per accedere ai principali distributori di traffico trasversali che consentono di raggiungere la restante parte della città senza passare per le aree centrali e solo in parte per penetrare nel consolidato urbano storico.

6.32 In entrambe le punte orarie simulate i flussi di traffico radiali di maggior intensità si concentrano sulla diramazione sud dell'A1. Tale infrastruttura è quella con le caratteristiche funzionali migliori, consentendo elevate velocità di percorrenza e capacità. Il sistema è utilizzato sia per spostamenti di media-lunga percorrenza, transitando sulle carreggiate centrali con il pagamento del pedaggio alla barriera Roma Sud, sia per spostamenti di breve percorrenza, utilizzando la viabilità complanare con accesso libero dagli svincoli di Tor Vergata e Torrenova.

6.33 Sulle carreggiate centrali i volumi di traffico di maggiore intensità si riscontrano, a differenza di quanto si vedrà relativamente alle altre infrastrutture, durante la punta serale festiva. Nella sezione immediatamente a monte del GRA transitano circa 2.400 veicoli equivalenti/ora in direzione dell'anello tangenziale e circa 1.850 in direzione sud. La mattina feriale il traffico complessivo si riduce dell'8% circa, con il transito di circa 2.250 veicoli equivalenti orari in direzione nord e circa 1.650 nella direzione opposta. In termini qualitativi, visti i carichi contenuti per lo standard autostradale, il deflusso non presenta generalmente rallentamenti, ad eccezione di episodi legati a congestioni presenti sulle infrastrutture a valle, come ad esempio il GRA.

6.34 La distribuzione giornaliera del traffico sulle carreggiate centrali dell'autostrada denota il duplice utilizzo della stessa: per spostamenti provenienti da aree più lontane dal centro cittadino, concentrati nei giorni festivi e sull'asse primario, e da spostamenti sistematici nei giorni feriali, di lunghezza più contenuta e distribuiti in misura maggiore sulle carreggiate non a pedaggio. Tale situazione trova conferma dai carichi veicolari presenti sulla viabilità complanare, più sostenuti durante la mattina feriale, con punte superiori ai 1.350 equivalenti/ora in direzione Roma e pari a circa 1.200 equivalenti/ora nella direzione opposta, rispetto alla sera festiva, dove il carico non supera i 1.000 equivalenti/ora in entrambe le direzioni.

FIGURA 6.2 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MACROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE

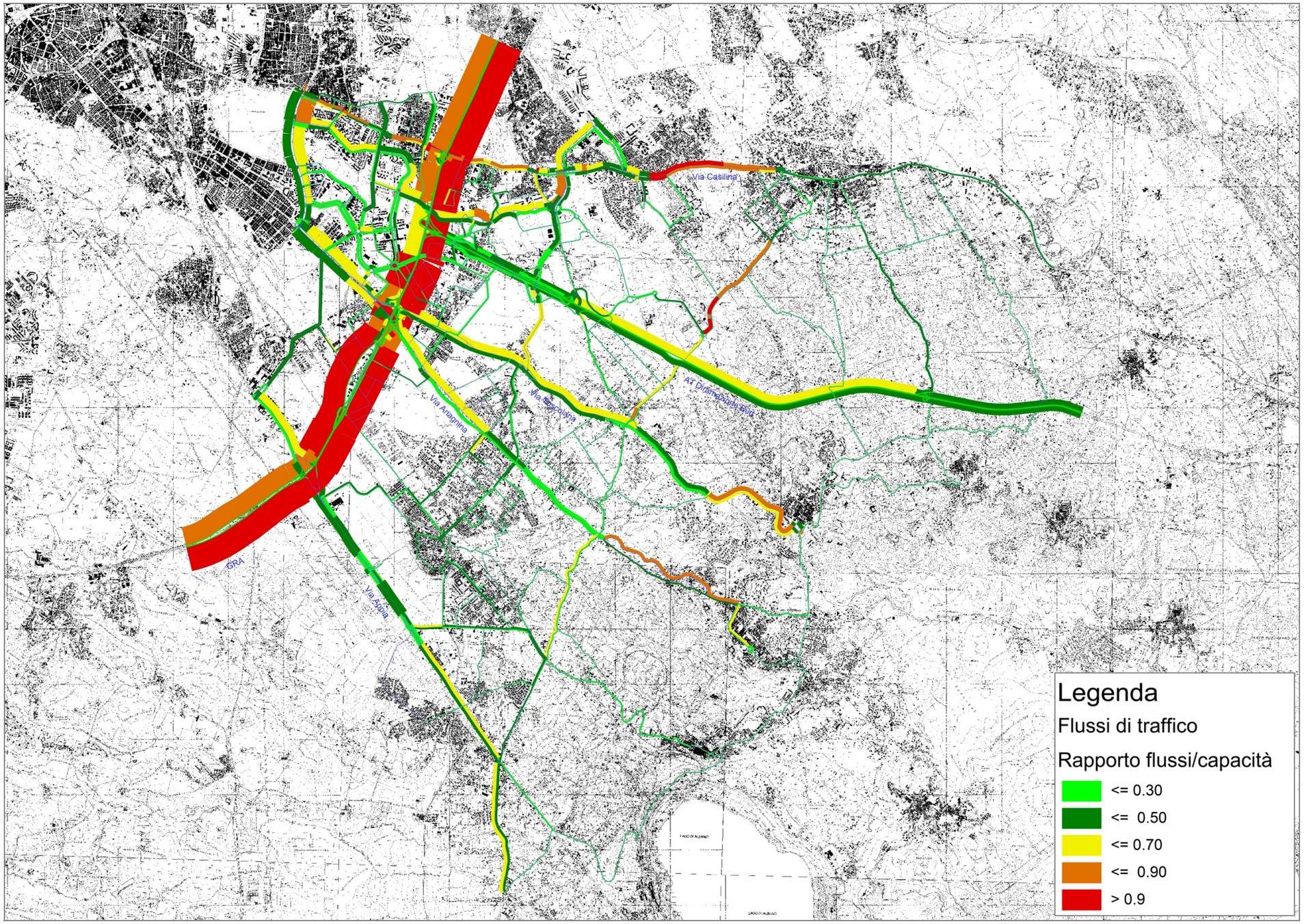
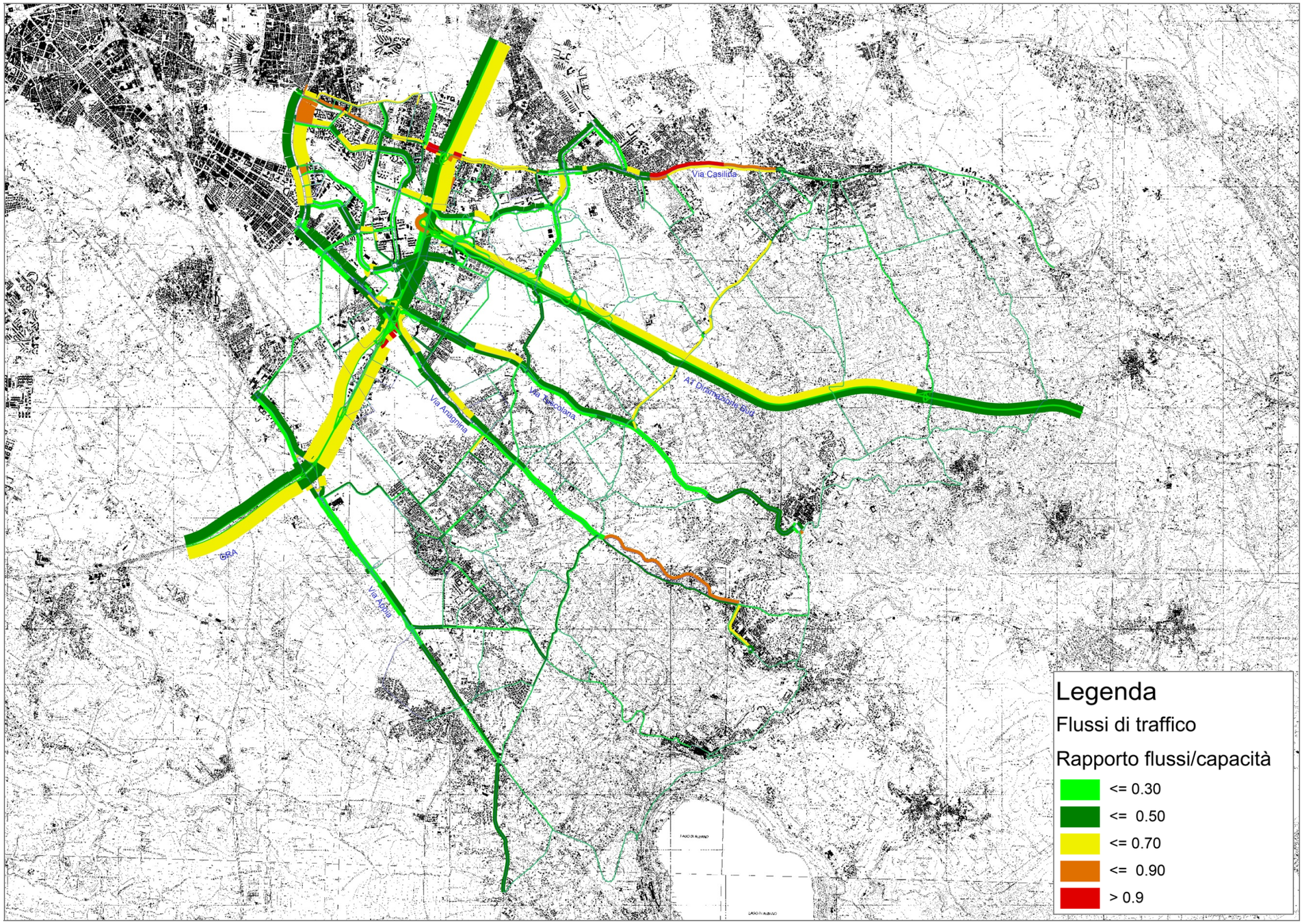


FIGURA 6.3 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MACROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA



6.35 In prossimità dell'ambito di intervento le complanari autostradali trovano connessione allo svicolo di Tor Vergata, tale da consentire scambi in tutte le direzioni con Via di Tor Vergata. Le rampe maggiormente utilizzate sono le due proveniente e diretta al GRA, con flussi di traffico costituiti da alcune centinaia di veicoli equivalenti. Le due rampe sul lato sud, invece, sono interessate da carichi di entità estremamente ridotta, dell'ordine di alcune decine di veicoli.

6.36 Spostandosi a sud, il sedime di intervento è lambito da Via Tuscolana, che da Frascati penetra fino al centro cittadino di Roma. Nel tratto extraGRA il traffico sull'infrastruttura mostra caratteristiche omogenee tra i due periodi di punta analizzati. In primo luogo, in entrambe le ore di punta, mattina feriale e sera festiva, i flussi di traffico sono squilibrati tra i due sensi di marcia, con carico prevalente in direzione Roma e con un maggiore scostamento durante la punta mattutina. In secondo luogo, il carico si mostra crescente, in entrambe le direzioni di marcia, avvicinandosi al GRA.

6.37 Percorrendo il tratto compreso tra Via di Passo Lombardo ed il GRA durante la punta mattutina, il flusso di traffico va incrementandosi da circa 2.000 veicoli/ora fino ai circa 2.800 in direzione Roma, mentre si presenta sufficientemente bilanciato nella direzione opposta, attestandosi tra i 1.200 ed i 1.350 veicoli/ora. Nella punta serale festiva il carico si riduce mediamente di oltre il 20%, con correnti veicolari comprese tra 1.550 e 1.950 equivalenti orari in direzione Roma e tra 900 e 1.250 equivalenti orari in direzione sud, sempre crescenti avvicinandosi al GRA.

6.38 Tra il GRA e l'area dei Castelli Romani, Via Anagnina attraversa il territorio di studio con tracciato pressoché parallelo a quello di Via Tuscolana, mostrando caratteristiche qualitative della mobilità coerenti con quanto precedentemente descritto per Via Tuscolana stessa. Si riscontrano comunque degli scostamenti tra le due strade: Il carico medio sull'Anagnina è più contenuto, con riduzioni medie del 30% la mattina feriale e del 10% la sera festiva. Inoltre, l'entità del traffico medio su Via Anagnina non si discosta eccessivamente tra le due punte orarie considerate.

6.39 Tra Via della Cavona (prosecuzione a sud di Via di Passo Lombardo) ed il GRA il carico sull'Anagnina è sempre crescente percorrendola verso Roma, con valori di 1.050-2.300 veicoli/ora durante la mattina feriale e 1.050-2.100 veicoli/ora la sera festiva. Muovendosi nella direzione opposta, come analizzato per Via Tuscolana, il carico si riduce allontanandosi dal GRA. La tendenza si inverte però tra la punta feriale e festiva, con i flussi di entità maggiore alla sera festiva, 700-1.350 equivalenti/ora, rispetto alla mattina feriale, 600-1.150 equivalenti/ora.

6.40 Superato il GRA, Via Tuscolana e Via Anagnina convergono in unica infrastruttura con elevate capacità. I flussi di traffico si incrementano notevolmente rispetto all'area extraGRA, raggiungendo i valori massimi durante la punta mattutina feriale. Tra il nodo multimodale di Anagnina e Via di Torre Spaccata il carico si attesta sui 3.650 veicoli/ora in direzione centro, mentre non supera i 2.450 veicoli/ora nella direzione opposta. Analogamente alle tratte esterne, i flussi serali festivi si riducono, attestandosi sui 2.800 e 1.800 veicoli/ora, rispettivamente in direzione centro ed in direzione GRA.

6.41 Nei tratti extraGRA di Tuscolana ed Anagnina non si manifestano criticità nel deflusso, se non lievi rallentamenti a monte delle principali intersezioni semaforizzate. Superato il GRA il sommarsi delle correnti veicolari determina riduzioni della qualità del deflusso con conseguenti rallentamenti, in particolar modo in direzione del centro cittadino.

6.42 A nord dell'asse autostradale si notano flussi di traffico elevati sul sistema radiale costituito da Via di Tor Vergata-Viale della Sorbona-Via del Fosso di Santa Maura, tale da consentire la penetrazione all'area intraGRA, e quindi al sistema tangenziale della Togliatti, per gli spostamenti originati dalle zone della Casilina e di Tor Bella Monaca.

6.43 Il flusso di traffico più rilevante si riscontra la mattina feriale in direzione Roma, quando i carichi su Via della Sorbona sono dell'ordine di 2.000-2.700 veicoli/ora, provenienti, come detto, dalle aree nord-est. Nella direzione opposta il carico è decisamente più contenuto, attestandosi sui 1.000-1.350 veicoli/ora. Il traffico si riduce durante la punta serale festiva su entrambe le direzioni di marcia, con valori nelle sezioni di maggior carico pari a circa 2.000 e 700 veicoli/ora, rispettivamente in direzione GRA ed in direzione Via di Tor Vergata. Visti i carichi, si manifestano ritardi nel deflusso solamente per brevi periodi in direzione Roma nella punta feriale.

6.44 Via Casilina mostra, a seguito della sua conformazione e della capacità offerta, carichi veicolari più contenuti rispetto alle altre infrastrutture radiali dell'area. Nella tratta esterna al GRA, i flussi di traffico in direzione Roma risultano dell'ordine di 700-1.000 veicoli/ora, mentre si riducono a 600-800 veicoli/ora nella direzione opposta.

6.45 Relativamente ai sistemi tangenziali, il maggiore per importanza è senz'altro il GRA, che nell'area di studio presenta quattro connessioni: Appia, Tuscolana-Anagnina, A1 e Casilina. Durante la punta feriale l'infrastruttura lavora a capacità, mostrando rallentamenti e code in entrambe le carreggiate. Nella punta festiva serale i flussi di traffico si riducono consentendo il transito dei veicoli senza congestioni.

6.46 Spostandosi in prossimità dell'ambito di intervento, il sistema tangenziale più importante è costituito dagli assi viari di: Viale Oxford-Via di Tor Vergata-Via di Casal Morena, tale da connettere le aree a nord della Via Casilina con l'abitato di Ciampino a sud.

6.47 Il tratto con i flussi di maggior consistenza è quello compreso tra Via Casilina e l'A1. In questo tratto le caratteristiche viarie sono tali da servire notevoli quantitativi di traffico, distribuendo il carico su tre delle principali arterie radiali: Via Casilina, Via della Sorbona e la Diramazione Sud dell'A1. Il flusso principale è, in entrambe le punte considerate, in direzione sud, con le sezioni di massimo carico localizzate a nord della rotatoria con Via della Sorbona, sulla quale le correnti veicolari si ripartiscono tra i due sistemi, tangenziale e radiale. I carichi monodirezionali massimi sono pari a 2.650 veicoli/ora nella punta mattutina ed a 2.000 veicoli/ora in quella serale.

6.48 Sul tratto che sovrappassa l'A1 (svincolo di Tor Vergata) i flussi di traffico sono pari a 800-1.100 veicoli per direzione di marcia in entrambi i periodi di simulazione. Superato questo punto la capacità infrastrutturale offerta dal sistema si riduce e, contestualmente, si riducono in modo progressivo i carichi veicolari.

La microsimulazione: assetto dei flussi nell'area di studio

6.49 Al fine di analizzare in dettaglio le caratteristiche della mobilità in prossimità dell'area di intervento, è stato implementato un modello di simulazione microscopico della rete viaria allo stato di fatto. Tale modello (figure 6.4-6.11) comprende il reticolo viario circostante l'area in cui si andrà ad inserire la centralità della Romanina, costituito dal fascio autostradale a nord, da Via Tuscolana a sud, da Via di Tor Vergata ad est e da Via Petrocelli ad ovest. I risultati delle simulazioni sono messi in luce in termini di flussi di traffico (veicoli equivalenti orari), livelli di servizio, velocità medie di percorrenza (km/h) e numero medio di veicoli in coda. Quest'ultimo parametro definisce la qualità del deflusso stradale, classificandolo in sei classi denominate da A (deflusso libero) a F (deflusso congestionato), sulla base dei ritardi temporali accumulati dai veicoli.

6.50 Le simulazioni dello stato di fatto hanno avuto la finalità di calibrare i parametri comportamentali alla base del modello microscopico, tali da determinare le caratteristiche del movimento dei veicoli su strada, delle loro reciproche interazioni e, conseguentemente, del deflusso veicolare sulla rete viaria.

6.51 I risultati delle simulazioni nei due periodi di punta hanno mostrato una distribuzione dei flussi di traffico sulla rete coerente con i rilievi effettuati e con i risultati delle simulazioni macroscopiche; velocità di percorrenza e caratteristiche del deflusso sono qualitativamente in accordo con le reali condizioni di circolazione.

6.52 In linea generale, le condizioni di deflusso attuali dell'area analizzata sono buone. I carichi veicolari sugli assi radiali sono consistenti ma non si evidenziano comunque criticità evidenti sui tratti infrastrutturali sottoposti a microsimulazione. Gli spostamenti tangenziali risultano notevolmente più contenuti.

6.53 I flussi di traffico di maggiore intensità si concentrano, in entrambe le ore di punta, sulle carreggiate centrali dell'autostrada. La concentrazione massima si manifesta, come evidenziato dalla macrosimulazioni, durante la punta serale festiva con circa 2.400 veicoli equivalenti/ora in direzione Roma e circa 1.850 nella direzione opposta. Nell'area considerata il deflusso autostradale si presenta buono ed incondizionato (LOS A). Occorre evidenziare che nelle sezioni immediatamente precedenti alla connessione con il GRA si possono riscontrare, saltuariamente, rallentamenti conseguenti al deflusso congestionato sull'anello tangenziale.

6.54 Sulla viabilità complanare il carico veicolare è più contenuto con i valori più intensi la mattina feriale (picchi di 1.300 veicoli/ora) e minori la sera festiva (picchi di 650 veicoli/ora). Anche su tale viabilità il deflusso è buono (LOS A) con velocità medie comprese tra i 65 e gli 80 km/h.

6.55 Via Tuscolana presenta flussi di traffico maggiori sulla carreggiata in direzione centro, con massimi di 2.700 e 2.200 veicoli/ora, rispettivamente, nella punta mattutina e nella punta serale. Nella direzione opposta di marcia il carico risulta più omogeneo tra i due picchi orari, con valori massimi che si attestano sui 1.700 veicoli orari direzionali. Sul tratto infrastrutturale in questione i veicoli mantengono velocità mediamente superiori ai 65 km/h, con riduzioni concentrate nelle sezioni a monte degli incroci semaforizzati (come quello con Via Gasperina), dove scendono a valori anche inferiori ai 30 km/h. I livelli di servizio permangono comunque accettabili (LOS B e C) ed i veicoli accodati sugli approcci semaforizzati non superano le 15 unità.

6.56 I due assi tangenziali, Via di Tor Vergata e Via Petrocelli, sono percorsi da flussi di traffico molto più contenuti. Il carico più intenso si manifesta durante la punta mattutina feriale su Via di Tor Vergata, con circa 700 veicoli/ora nella direzione più gravosa. Il carico su Via Petrocelli risulta abbastanza stabile nelle due ore di picco, con circa 400-500 veicoli orari nella direzione di maggior carico. I veicoli percorrono le due infrastrutture, viste le caratteristiche viari, mantenendo velocità pari a circa 50 km/h che scendono a valori inferiori solamente in prossimità delle intersezioni. Il deflusso si mantiene buono (LOS A) senza la formazione di code consistenti.

6.57 Nell'assetto viario attuale il nodo più rilevante è quello di Tor Vergata. I livelli di servizio si mantengono buoni (LOS A e LOS B). Le velocità di percorrenza sono in linea con le caratteristiche viarie, con valori inferiori ai 50 km/h e, localmente, ai 30 km/h come sull'intersezione semaforizzata presente su Via di Tor Vergata immediatamente a nord dell'autostrada, e sul sistema viario che connette Via Schiavonetti con Via di Tor Vergata. Sulle medesime localizzazioni si manifestano code moderate, formate da meno di 15 veicoli sugli approcci semaforizzati di Via di Tor Vergata e da meno di 5 veicoli sugli approcci della rotatoria di Via Schiavonetti.

FIGURA 6.4 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE - FLUSSI VEICOLARI EQUIVALENTI ORARI

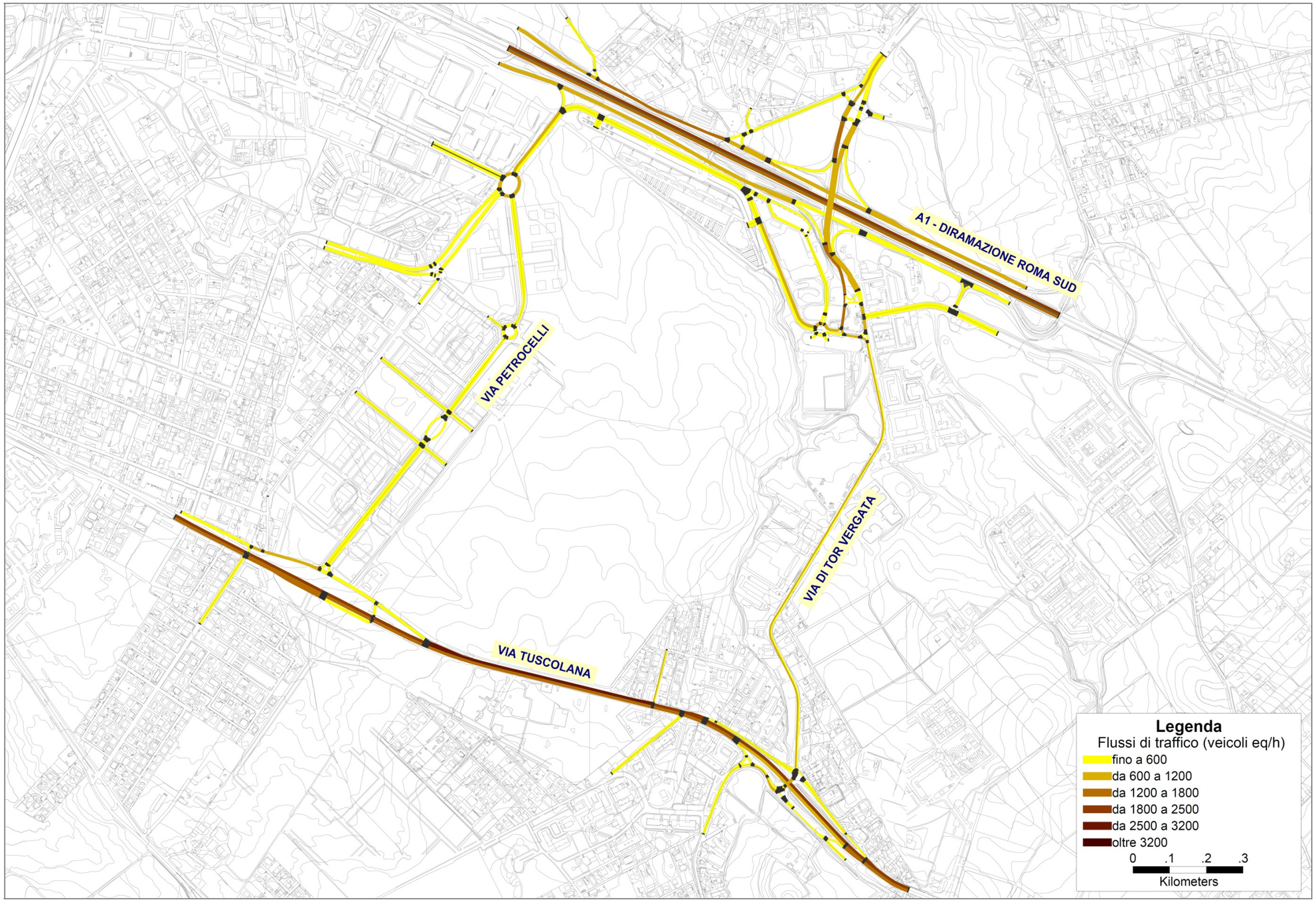


FIGURA 6.5 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE - LIVELLI DI SERVIZIO

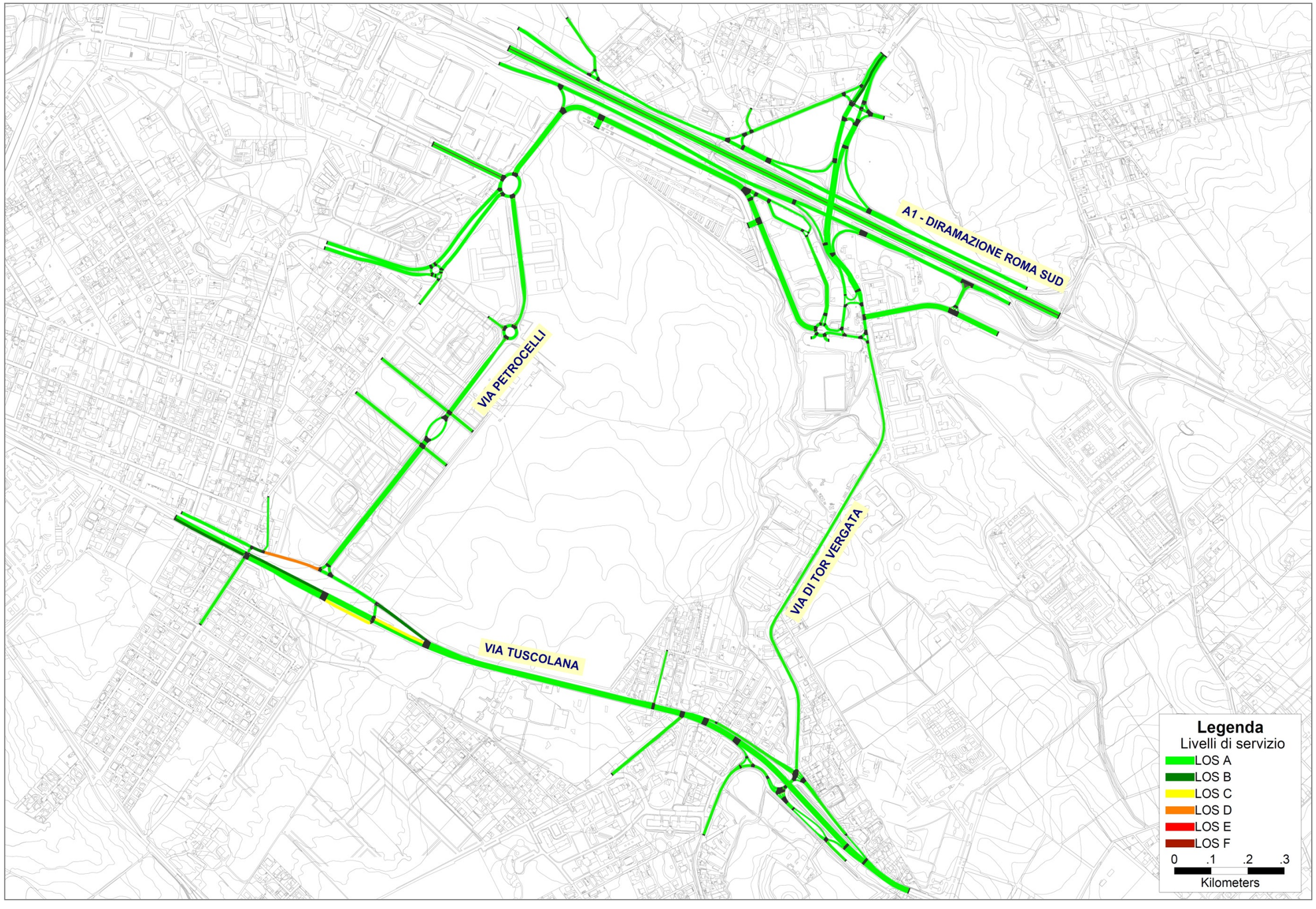


FIGURA 6.6 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE – VELOCITA' MEDIE DI PERCORRENZA

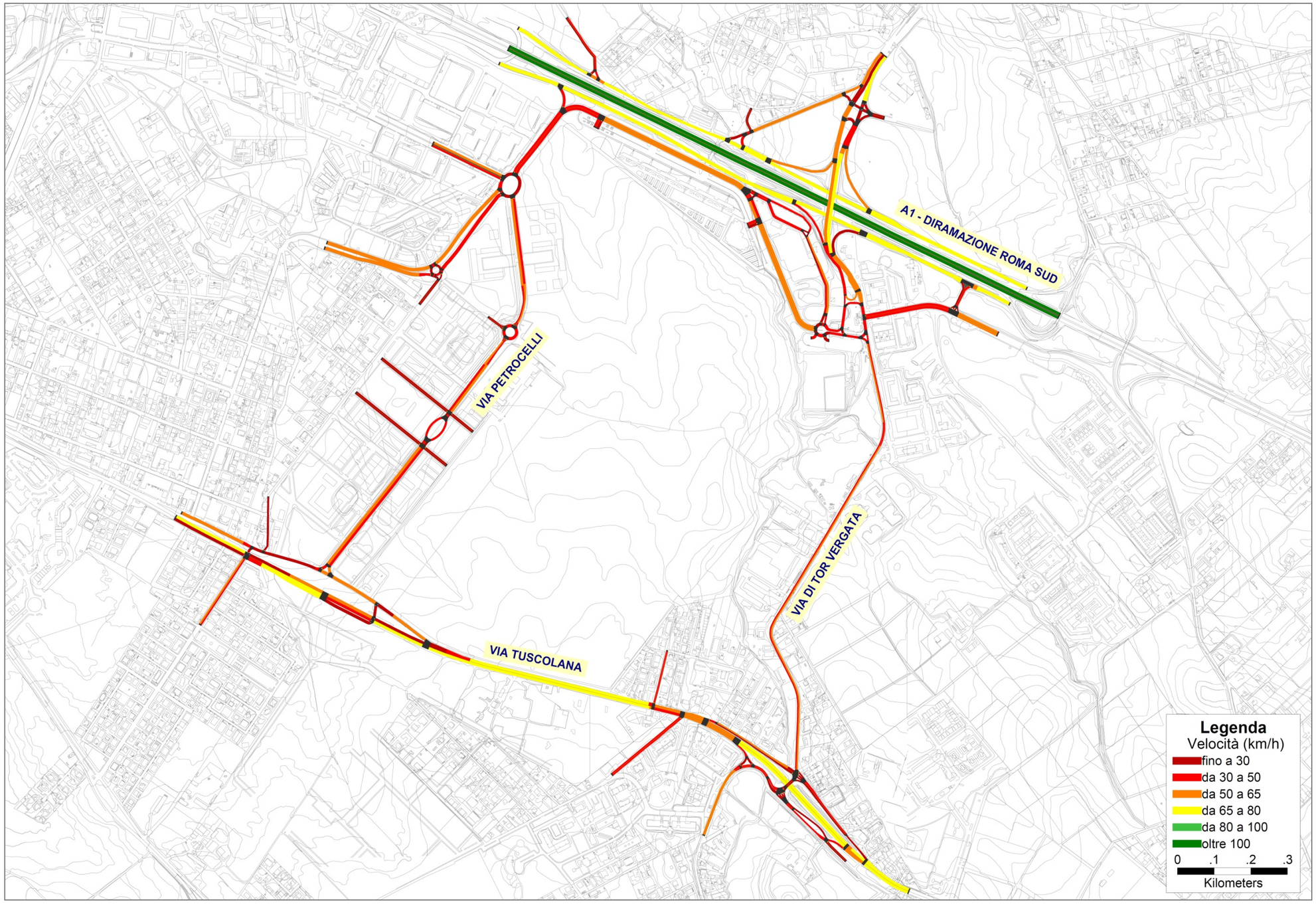


FIGURA 6.7 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE - NUMERO MEDIO DEI VEICOLI IN CODA

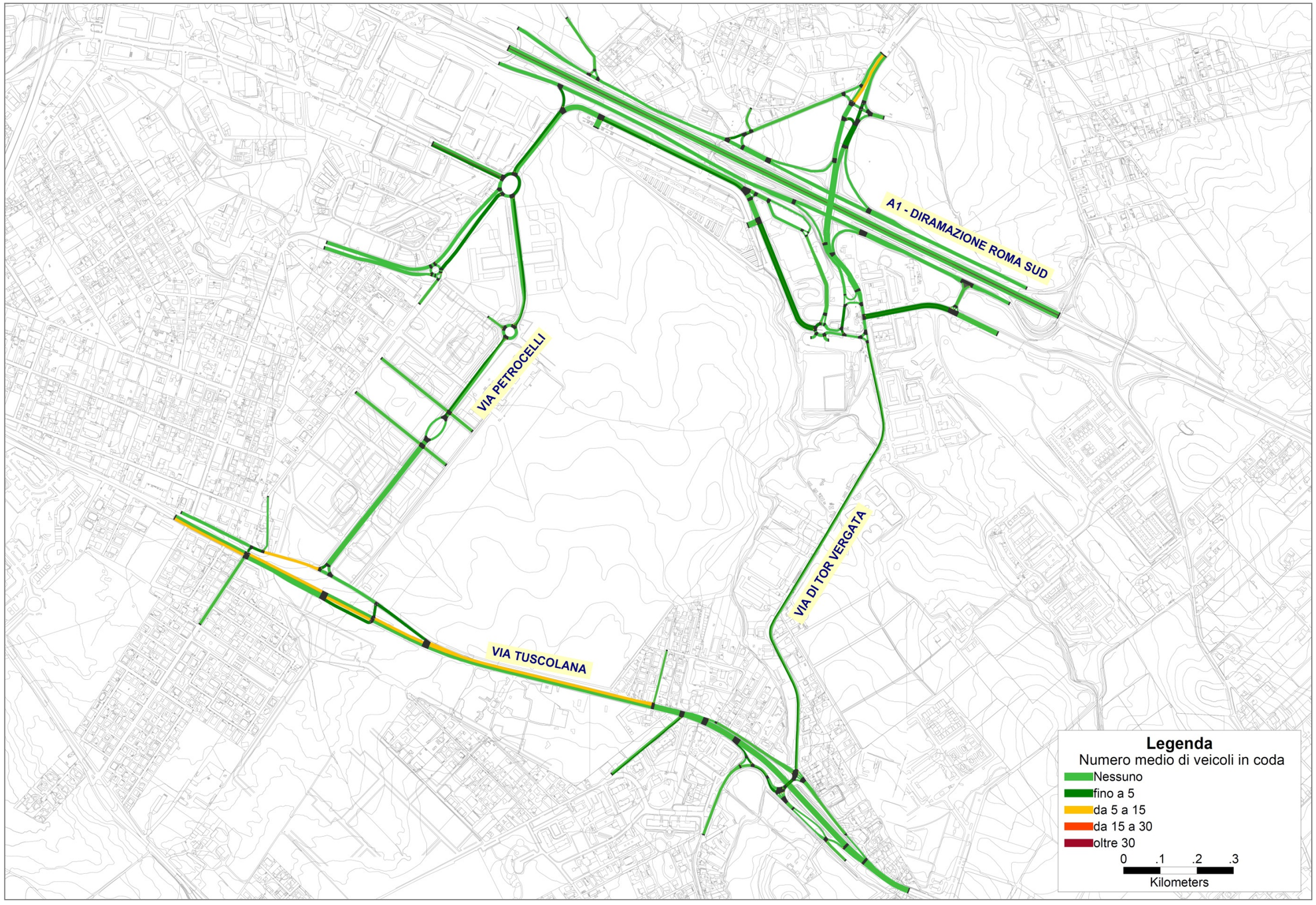


FIGURA 6.8 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA - FLUSSI VEICOLARI EQUIVALENTI ORARI

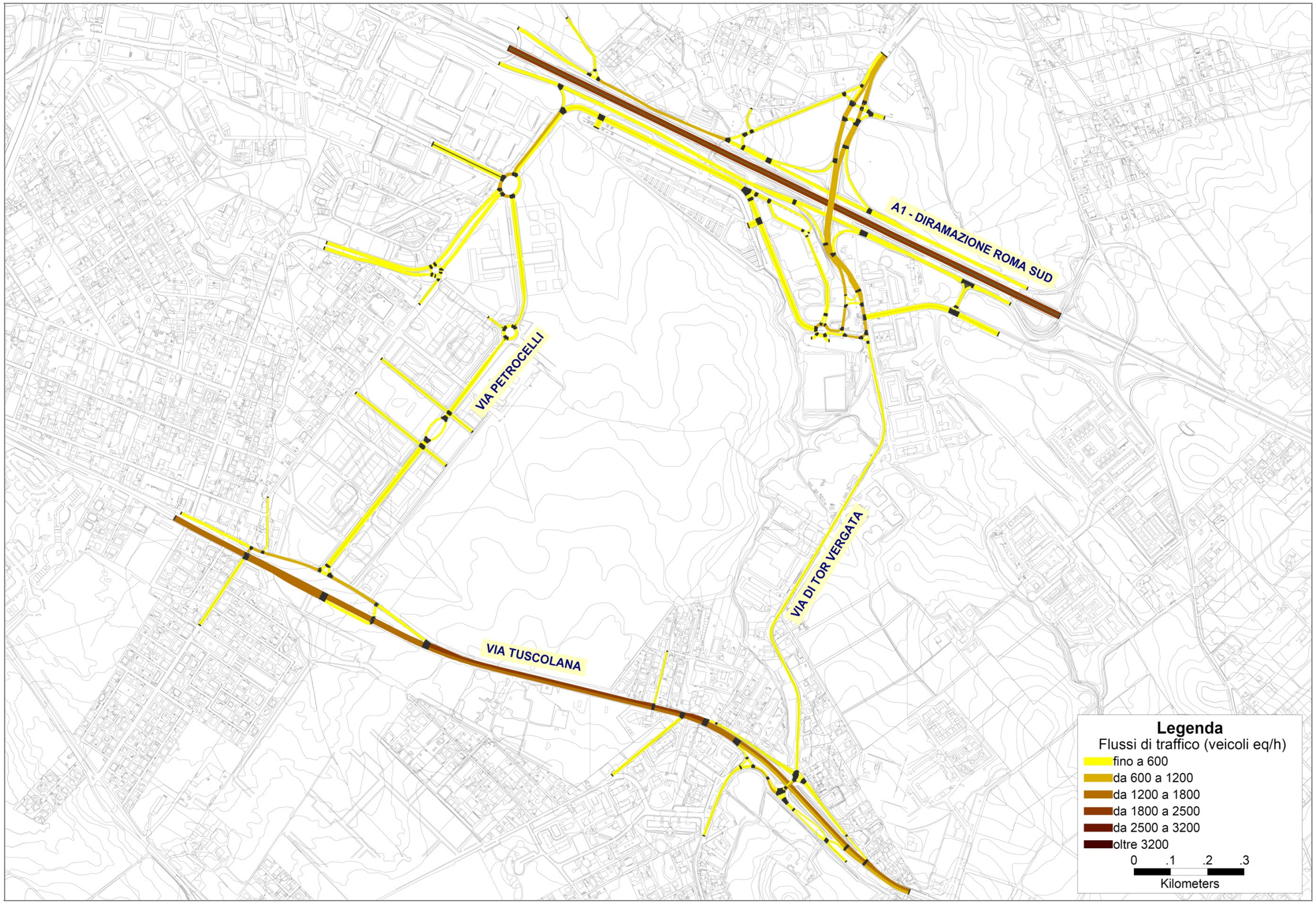


FIGURA 6.9 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA - LIVELLI DI SERVIZIO

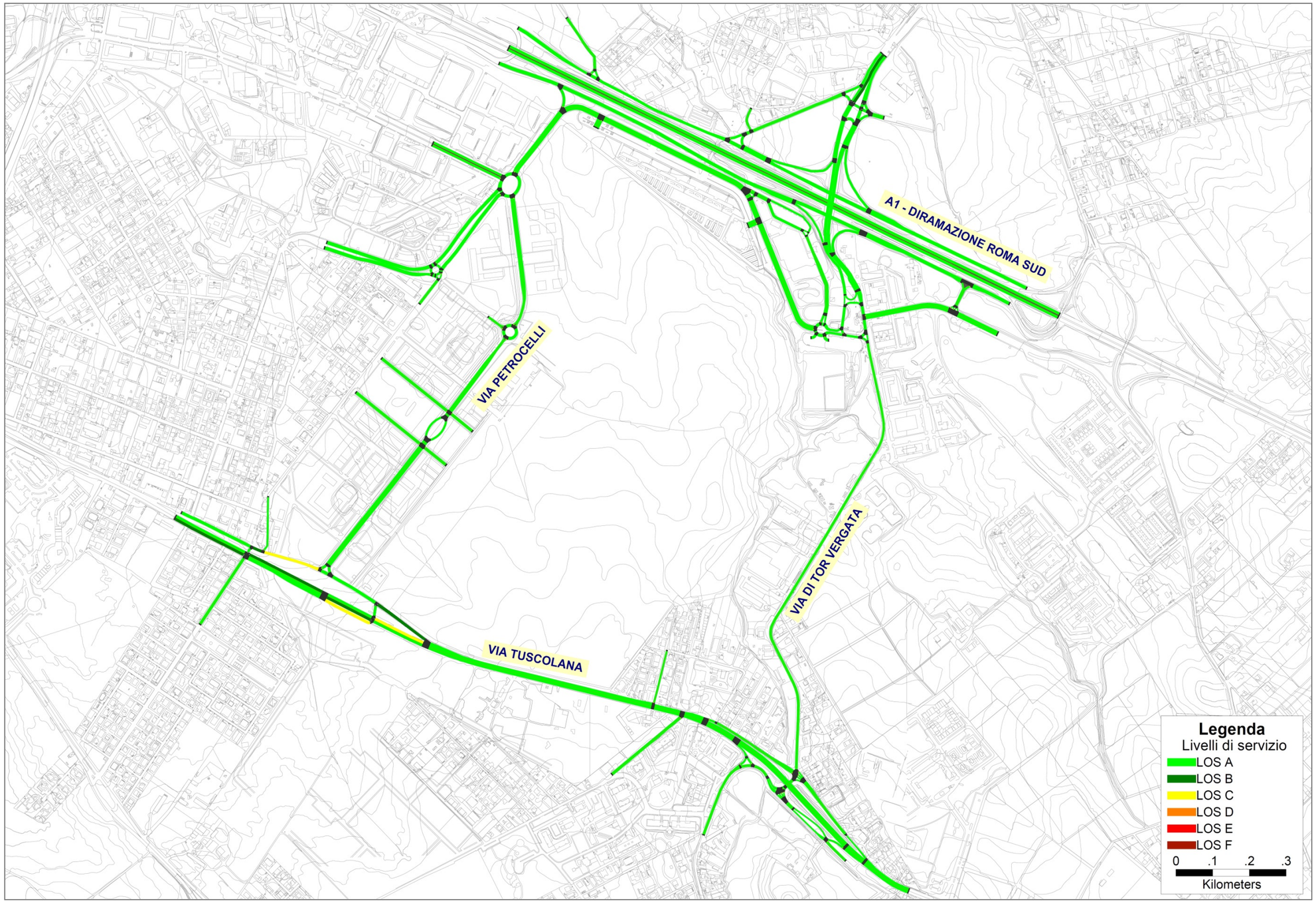


FIGURA 6.10 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA – VELOCITA' MEDIE DI PERCORRENZA

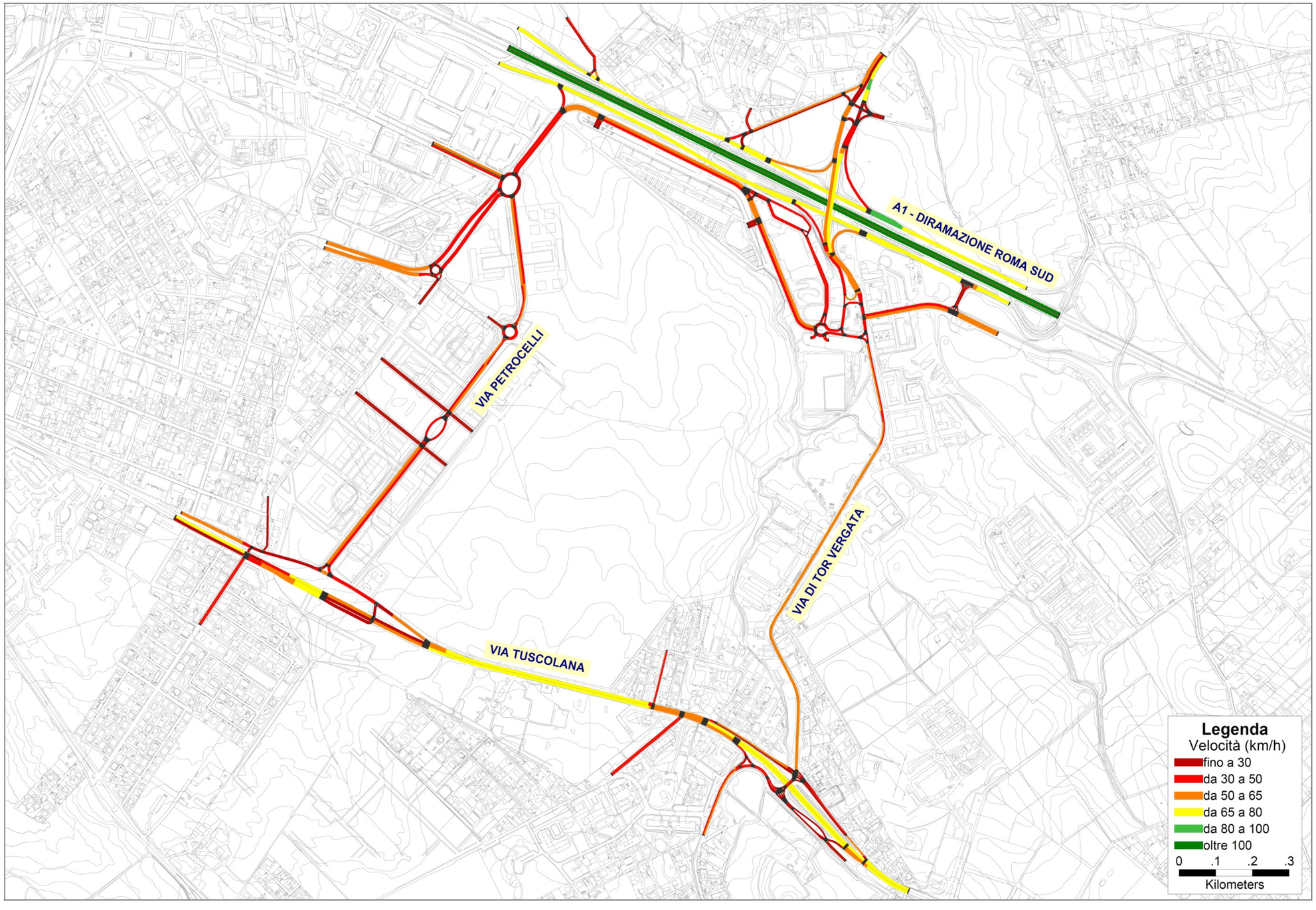
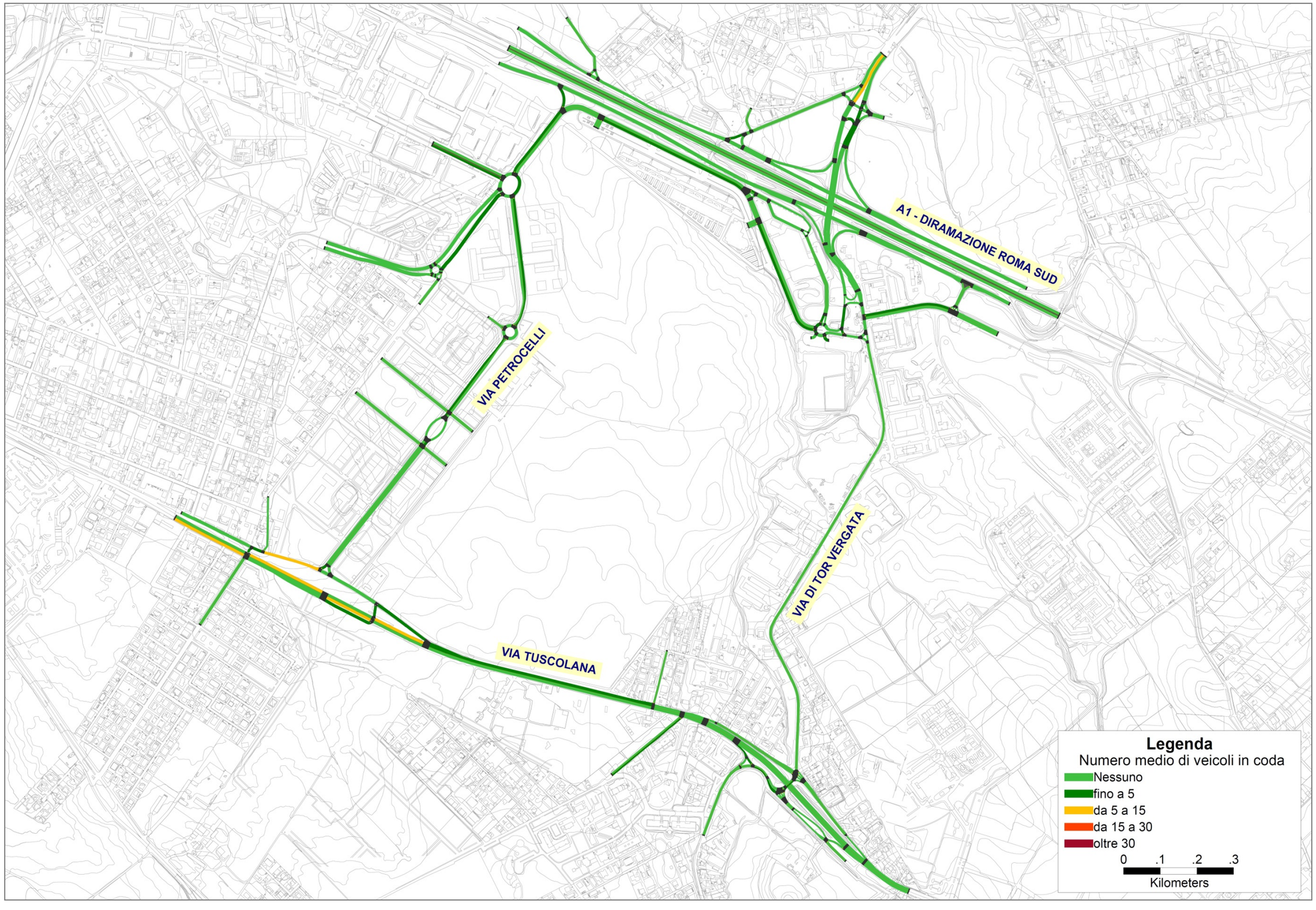


FIGURA 6.11 SCENARIO ATTUALE: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA - NUMERO MEDIO DEI VEICOLI IN CODA



Scenario di progetto

Stima della domanda per la Centralità della Romanina

6.58 Lo scenario di progetto considerato è relativo ad un orizzonte temporale di medio/lungo periodo nel quale si considera realizzata sia la centralità della Romanina che gli altri progetti programmati nell'area di studio.

6.59 Il progetto della centralità prevede la realizzazione complessiva di 600.777 m^2 di SUL, di cui 555.700 m^2 privata e 45.077 m^2 pubblica (tabella 6.1).

SUL Privata della Centralità della Romanina

6.60 Le superfici private si caratterizzano prevalentemente per la presenza di comparti aventi destinazione d'uso residenziale: 388.990 m^2 (pari al 65% del totale), corrispondenti a circa 10.400 abitanti insediabili in relazione ai 37,5 m^2/abitante indicati dalle NTA del Nuovo PRG (tabella 6.2).

6.61 Un'altra quota rilevante della SUL privata è rappresentata dai comparti direzionali e per servizi che, nel complesso, superano i 100mila m^2. Si è stimato che tali attività daranno lavoro ad un numero di addetti superiore alle 4.000 unità.

6.62 Ulteriori 50.000 m^2 di superficie sono occupati da insediamenti commerciali, distinti equamente tra medie strutture di vendita e negozi di vicinato. Il numero di addetti che presumibilmente sarà impiegato nelle attività di vendita supera le 1.400 unità; mentre si è stimato un movimento di visitatori di poco inferiore alle 10.500 unità nel giorno feriale tipo e di circa 12.300 unità nel giorno festivo tipo.

6.63 I restanti m^2 di SUL privata hanno destinazione d'uso turistico-ricettiva.

6.64 Per stimare la mobilità prodotta dai nuovi insediamenti si è fatto riferimento ai dati progettuali quanto a superfici da edificare, distinte per tipologia funzionale, dai quali è stato possibile dapprima ricavare il numero di residenti, addetti e visitatori che vi graviteranno. Attraverso coefficienti desunti dalla letteratura e considerando le caratteristiche della mobilità romana come risultano da precedenti indagini dell'Amministrazione Comunale, sono stati successivamente stimati gli spostamenti generati ed attratti dalla realizzazione dei comparti privati sia a livello giornaliero sia nelle ore di punta. Nelle tabelle 6.3-6.8 sono riportate le principali ipotesi adottate per la stima degli spostamenti.

6.65 In altre parole, per ciascun comparto privato che compone il progetto della centralità, sono stati in prima istanza stimati i movimenti giornalieri; da qui, attraverso coefficienti di trasformazione giorno-punta caratteristici della realtà romana, sono stati calcolati per ciascuna zona il numero di spostamenti in entrata ed in uscita nell'ora di punta mattutina feriale e nell'ora di punta serale festiva.

TABELLA 6.1 CENTRALITÀ DELLA ROMANINA: DESTINAZIONI D'USO E SUL

Centralità Romanina		
	Destinazione	**SUL (m^2)**
SUL PRIVATA	Residenziale	388.990
	Negozi al piano terra (<250 m^2)	25.000
	Commerciale 2	25.000
	Direzionale	76.710
	Turistico-Ricettivo	15.000
	Servizi al piano terra	25.000
	Totale privato	*555.700*
SUL PUBBLICA	Didattica e specializzazione	5.500
	Formazione e lavoro	1.000
	Negozi di artigianato, artistico e musicale	3.500
	CEFME	6.000
	Fonopoli città della musica	14.077
	Abitazioni collettive	15.000
	Totale pubblico	*45.077*
	Totale	**600.777**

TABELLA 6.2 CENTRALITÀ DELLA ROMANINA: COMPARTI E SUL PRIVATE

Centralità Romanina – Comparti privati							
Comparto	*Residenziale*	*Turiostico - Ricettivo*	*Negozi al piano terra*	*Commerciale 2*	*Direzionale*	*Servizi al piano terra*	**Superfici Totali (m^2)**
R1	50.000					5.000	**55.000**
Z5			2.200		13.000		**15.200**
ZR2	65.500		3.000			4.000	**72.500**
ZR3	13.250			2.5000	41.210		**79.460**
ZR4	60.740		3.000			4.000	**67.740**
R2	16.000						**16.000**
Z4			6.800		22.500		**29.300**
ZR5	26.750		4.000			1.000	**31.750**
ZR7	25.750		3.000			1.000	**29.750**
Z6		15.000					**15.000**
ZR6	65.500		3.000			4.000	**72.500**
ZR8	65.500					6.000	**71.500**
Totali	*388.990*	*15.000*	*25.000*	*25.000*	*76.710*	*25.000*	*555.700*

TABELLA 6.3 IPOTESI PER LA STIMA DELLA DOMANDA: SPOSTAMENTI DEI RESIDENTI E DEI VISITATORI DEI RESIDENTI

Residenti		*Fonte*
Residenti Roma	2.546.804	Censimento ISTAT 2001
SUL per abitante (m^2)	37,5	NTA 2008 (NPRG)
Dimensione media delle famiglie (persone)	2,46	ISTAT 2007
Concentrazione ora di punta mattino uscita da casa	18,29%	Indagini STA 1999
Concentrazione ora di punta mattino rientro a casa	1,61%	
Concentrazione ora di punta sera uscita da casa	5,52%	
Concentrazione ora di punta sera rientro a casa	7,78%	
Quota modale trasporto privato	60%	Ipotesi di studio
Riempimento medio vetture (persone/veicolo)	1,15	Indagini STA 1999
Visitatori dei residenti		*Fonte*
Residenti Roma	2.546.804	Censimento ISTAT 2001
Visite giornaliere a parenti/amici	255.696	Indagini STA 1999
Visite per residente	0,1	
Concentrazione ora di punta mattino arrivo per visita	2,27%	Indagini STA 1999
Concentrazione ora di punta mattino partenza da visita	1,37%	
Concentrazione ora di punta sera arrivo per visita	11,59%	
Concentrazione ora di punta sera partenza da visita	9,72%	
Quota modale trasporto privato	60%	Ipotesi di studio
Riempimento medio vetture (persone/veicolo)	1,15	Indagini STA 1999

TABELLA 6.4 IPOTESI PER LA STIMA DELLA DOMANDA: SPOSTAMENTI DEGLI ADDETTI E DEI VISITATORI DELLE STRUTTURE DIREZIONALI E DEI SERVIZI

Addetti direzionale/servizi		*Fonte*
SUL per addetto da letteratura (mq)	25	
Giorni annui lavorativi	260	
Giorni di ferie	22	
Giorni annui di assenza	7,4	Report Pan-Europeo Health & Benefit 2008 di Mercer
Riduzione per assenze	88,69%	
Concentrazione ora di punta mattino feriale partenze dal lavoro	1,25%	Indagini STA 1999
Concentrazione ora di punta mattino feriale arrivi al lavoro	33,55%	
Concentrazione ora di punta sera feriale partenze dal lavoro	13,88%	
Concentrazione ora di punta feriale sera arrivi al lavoro	1,37%	
Quota modale trasporto privato	60,0%	Ipotesi di studio
Riempimento medio vetture (persone/veicolo)	1,15	Indagini STA 1999
Visitatori direzionale/servizi		*Fonte*
Addetti nel Comune di Roma	1.098.172	Censimento ISTAT 2001
Spostamenti giornalieri per visite di lavoro	205.039	Indagini STA 1999
Spostamenti giornalieri di visitatori per addetto	0,19	
Concentrazione ora di punta mattino partenza da visita	4,59%	
Concentrazione ora di punta mattino arrivo per visita	9,95%	
Concentrazione ora di punta sera partenza da visita	7,52%	
Concentrazione ora di punta sera arrivo per visita	1,61%	
Quota modale trasporto privato	60%	Ipotesi di studio
Riempimento medio vetture (persone/veicolo)	1,15	Indagini STA 1999

TABELLA 6.5 IPOTESI PER LA STIMA DELLA DOMANDA: SPOSTAMENTI DEGLI ADDETTI DELLE STRUTTURE COMMERCIALI

Addetti grandi strutture di vendita		*Fonte*
Superficie media per addetto	50	Federdistribuzione 2005
Giorni annui lavorativi	365	Report Pan-Europeo Health & Benefit 2008
Giorni festivi	60	
Giorni annui di ferie	22	
Giorni annui di assenza	7,4	
Riduzione per riposi, festività, ferie e assenze	75,5%	
Primo turno	8.00-14.30	Ipotesi di studio
Secondo turno	14.30-21.00	
Concentrazione ora di punta mattino partenza	0,00%	
Concentrazione ora di punta mattino arrivo	50,00%	
Concentrazione ora di punta sera partenza	0,00%	
Concentrazione ora di punta sera arrivo	0,00%	
Quota modale trasporto privato	60%	Ipotesi di studio
Riempimento medio autoveicoli	1,15	Indagini STA 1999
Addetti commercio diffuso		*Fonte*
Superficie media per addetto	25	
Giorni annui lavorativi	310	Report Pan-Europeo Health & Benefit 2008
Giorni annui di ferie	22	
Giorni annui di assenza	7,4	
Riduzione per riposi, festività, ferie e assenze	90,5%	
Orario mattina	9.00-13.00	Ipotesi di studio
Orario pomeriggio	16.00-20.00	
Concentrazione ora di punta mattino partenza	0,00%	
Concentrazione ora di punta mattino arrivo	100,00%	
Concentrazione ora di punta sera partenza	0,00%	
Concentrazione ora di punta sera arrivo	0,00%	
Quota modale trasporto privato	60%	Ipotesi di studio
Riempimento medio autoveicoli	1,15	Indagini STA 1999

TABELLA 6.6 IPOTESI PER LA STIMA DELLA DOMANDA: SPOSTAMENTI DEI VISITATORI DELLE STRUTTURE COMMERCIALI

Visitatori grandi strutture di vendita		*Fonte*
Fatturato annuo al metro quadro (Euro)	4.000	Federdistribuzione 2005
Scontrino medio (Euro)	30	
Scontrini per visitatore	1,25	
Arrivi settimanali	41.026	Indagini STA 1999
Concentrazione ora di punta mattino feriale partenza	0,00%	
Concentrazione ora di punta mattino feriale arrivo	0,00%	
Concentrazione ora di punta sera feriale partenza	9,53%	
Concentrazione ora di punta sera feriale arrivo	10,96%	
Concentrazione ora di punta mattino fine settimana partenza	4,77%	
Concentrazione ora di punta mattino fine settimana arrivo	7,37%	
Concentrazione ora di punta sera fine settimana partenza	12,51%	
Concentrazione ora di punta sera fine settimana arrivo	13,15%	
Quota modale trasporto privato	85,0%	Ipotesi di studio
Riempimento medio feriale autoveicoli	1,68	Indagini STA 1999
Visitatori commercio diffuso		*Fonte*
Fatturato annuo al metro quadro (Euro)	2.000	Federdistribuzione 2005
Scontrino medio (Euro)	25	
Scontrini per visitatore	1	
Arrivi settimanali	30.796	Indagini STA 1999
Concentrazione ora di punta mattino feriale partenza	0,00%	
Concentrazione ora di punta mattino feriale arrivo	0,00%	
Concentrazione ora di punta sera feriale partenza	9,53%	
Concentrazione ora di punta sera feriale arrivo	10,96%	
Concentrazione ora di punta mattino fine settimana partenza	4,77%	
Concentrazione ora di punta mattino fine settimana arrivo	7,37%	
Concentrazione ora di punta sera fine settimana partenza	12,51%	
Concentrazione ora di punta sera fine settimana arrivo	13,15%	
Quota modale trasporto privato	50,0%	Ipotesi di studio
Riempimento medio feriale autoveicoli	1,15	Indagini STA 1999

6.66 Si mette in evidenza che la ripartizione modale per spostamenti di carattere sistematico, quali quelli effettuati da residenti ed addetti, è stata valutata al 60% su trasporto privato ed al 40% su trasporto pubblico, in linea con i livelli attuali per l'area in questione. In via cautelativa, quindi, non si è tenuto conto negli scenari di previsione di un prevedibile incremento della quota modale sul trasporto collettivo, conseguenza della realizzazione della metropolitana leggera che attraverserà la centralità con due stazioni lungo la spina centrale.

6.67 In sintesi si è stimato che la SUL privata determinerà l'insediamento di circa 10.400 residenti, la presenza di circa 5.600 addetti ed il movimento, nel giorno feriale medio, di circa 12.800 visitatori.

SUL Pubblica della Centralità della Romanina

6.68 Il progetto della centralità prevede la realizzazione di una SUL pubblica per un totale di 45.077 m^2.

6.69 Queste superfici, distribuite su quattro distinti comparti (tabella 6.9) sono destinate alla realizzazione di edifici residenziali, per la didattica e la formazione, per artigianato e servizi e per attività dello spettacolo e dell'intrattenimento.

6.70 La superficie maggiore, 15.000 m^2, è destinata alla costruzione di edifici per abitazioni collettive, nelle quali, secondo le norme in vigore, possono essere insediati 400 abitanti.

6.71 Le strutture per lo spettacolo e l'intrattenimento coprono una superficie di poco superiore ai 14.000 m^2, mentre alle attività didattiche e formative sono destinati complessivamente 12.500 m^2. La restate superficie è occupata da spazi legati ad attività artigianali, artistiche e musicali.

6.72 Per stimare la mobilità prodotta dai nuovi insediamenti si è fatto riferimento alle stesse ipotesi precedentemente esposte per le SUL private. Ipotesi differenti sono state assunte in merito alla ripartizione modale attribuita agli studenti delle attività didattiche, per i quali, in linea con dati attuali, è stato attribuito il 60% del totale degli spostamenti al trasporto collettivo ed il 40% a quello privato.

6.73 Per la stima degli spostamenti legati alle strutture per lo spettacolo si è ipotizzato, in via cautelativa, di utilizzare i parametri relativi ad edifici direzionali nel calcolo feriale mattutino. Al contrario, per la sera festiva, si è ipotizzato il riempimento totale della sala (complessivi 2.500 posti) con l'arrivo degli spettatori concentrato nell'ora di punta. Anche tale ipotesi si ritiene cautelativa, visto che l'inizio di spettacoli serali avviene normalmente oltre le 21.00, con un arrivo degli spettatori concentrato nelle due ore precedenti, quindi non in sovrapposizione con la fascia oraria di punta 18.00-19.00.

6.74 In sintesi si è stimato che la SUL pubblica determinerà l'insediamento di circa 400 residenti, la presenza di circa 1.200 addetti e 250 visitatori; oltre ai 2.500 spettatori per gli eventuali spettacoli serali.

TABELLA 6.7 IPOTESI PER LA STIMA DELLA DOMANDA: VISITATORI DEGLI ADDETTI DELLE STRUTTURE COMMERCIALI

Visitatori per addetti		*Fonte*
Addetti Roma	1.098.172	Censimento ISTAT 2001
Visite giornaliere per lavoro/affari	205.039	Indagini STA 1999
Visite per addetto	0,19	
Concentrazione ora di punta mattino partenza da visita	4,59%	Indagini STA 1999
Concentrazione ora di punta mattino arrivo per visita	9,95%	
Concentrazione ora di punta sera partenza da visita	7,52%	
Concentrazione ora di punta sera arrivo per visita	1,61%	
Quota modale trasporto privato	60%	Ipotesi di studio
Riempimento medio autoveicoli	1,15	Indagini STA 1999

TABELLA 6.8 IPOTESI PER LA STIMA DELLA DOMANDA: VEICOLI MERCI A SERVIZIO DELLE STRUTTURE COMMERCIALI

Merci strutture commerciali		*Fonte*
Mezzi pesanti giornalieri ogni 1000 mq di vendita	2	
Periodo di carico/scarico merci dalle 7.00 alle 19.00 (ore)	12	
Flusso medio orario ogni 1000 mq di vendita	0,167	
Equivalenti per mezzo pesante	3	

TABELLA 6.1 CENTRALITÀ DELLA ROMANINA: COMPARTI E SUL PUBBLICHE

Centralità Romanina – Comparti pubblici						
Comparto	*Residenziale collettivo*	*Didattica e formazione*	*Artigianato, arti e cultura*	*Servizi*	*Strutture per lo spettacolo*	**Superfici Totali (m^2)**
R1	15.000					**15.000**
Z1				6.000		**6.000**
Z2					14.077	**14.077**
Z3		6.500	3.500			**10.000**
Totali	*15.000*	*6.500*	*3.500*	*6.000*	*14.077*	*45.077*

Stima degli spostamenti veicolari prodotti dagli interventi nell'area di studio

6.75 Dalla stima degli individui insediabili e dei visitatori attratti dalla realizzazione della centralità è stato possibile determinare, attraverso l'utilizzo dei coefficienti già descritti, gli spostamenti prodotti in termini veicolari equivalenti nelle punte orarie.

6.76 Nello scenario di progetto, inoltre, sono stati considerati anche gli spostamenti generati dagli ulteriori interventi previsti dagli strumenti di programmazione per l'area di studio, così come riportato in *Assetto del territorio/Previsioni di sviluppo.*

6.77 Vista la presenza di diverse grandi strutture commerciali all'interno dell'area di studio, sia esistenti sia di previsione, si è ritenuto plausibile ipotizzare una limitazione della capacità attrattiva delle singole strutture, considerando una sovrapposizione della capacità attrattiva delle grandi strutture di vendita considerate nell'insieme. Ciò si è tradotto in un contenimento del 25% dei visitatori complessivamente attraibili nell'ambito di studio rispetto a quelli desumibili in base ai coefficienti di stima normalmente utilizzati (di cui alle tabelle sopra riportate).

6.78 Di controparte, per mantenere un adeguato margine di cautela, si è ipotizzato che i negozi di vicinato della centralità della Romanina siano anch'essi attrattori di spostamenti veicolari effettuati da visitatori originati da aree esterne, per una quota pari al 50% del totale stimato. I negozi di tale tipologia vengono normalmente frequentati dagli abitanti delle aree in cui si collocano e, per tale motivo, non vengono considerati produttori di spostamenti veicolari aggiuntivi.

6.79 Anche per le superfici destinate a servizi è lecito aspettarsi che buona parte di esse siano rivolte agli abitanti delle medesime aree, e che quindi una parte preponderante degli spostamenti diretti a tali strutture siano effettuati senza l'utilizzo di veicoli o quanto meno siano limitati all'interno dell'area. Per tenere conto di tale aspetto e per mantenere ipotesi cautelative è stato considerato che il 15% degli spostamenti dei visitatori dei servizi abbia origine all'interno dell'intervento, senza generare traffico aggiuntivo, e che il restante 85% provenga dal resto dell'area di studio.

6.80 Nel calcolo dei movimenti veicolari si è considerato un riempimento totale della sala per spettacoli nella sera festiva, ipotizzando che l'85% degli spettatori utilizzi il mezzo privato con un riempimento pari a due individui per auto.

6.81 In sintesi si può riassumere che la realizzazione della centralità di Romanina determinerà, nel suo complesso, un incremento del traffico stradale pari a circa 1.180 veicoli generati e 1.490 attratti nell'ora di punta della mattina feriale (7.30-8.30) ed a circa 1.000 veicoli generati e 2.180 attratti nell'ora di punta della sera festiva (18.00-19.00).

6.82 Ad essi si aggiungono gli incrementi di traffico prodotti dalla realizzazione di tutti gli altri interventi nell'area di studio, complessivamente quantificabili (utilizzando le medesime ipotesi descritte per l'intervento oggetto di analisi) in quasi 19.000 spostamenti veicolari equivalenti durante la punta mattutina feriale ed in poco più di 7.100 durante la punta serale festiva.

La macrosimulazione: assetto dei flussi nell'ambito di studio

6.83 Nelle simulazioni dello scenario di progetto si è tenuto conto di tutti gli interventi e delle nuove infrastrutture previste dagli strumenti di programmazione nell'ambito di studio.

6.84 Gli interventi legati alla realizzazione della centralità della Romanina sono tra quelli di maggiore importanza nel settore urbano. Il progetto si contraddistingue per la realizzazione di una spina centrale ortogonale rispetto ai sistemi della A1 (a nord) e della Tuscolana (a sud). Lungo la spina si sviluppano due infrastrutture lineari che percorrono tutta l'area di intervento, connettendosi agli esistenti sistemi radiali di bordo (A1-Tor Vergata e Tuscolana). La maggiore delle due infrastrutture corre a livello interrato senza connessioni interne alla centralità. La seconda infrastruttura, di caratteristiche locali, percorre il sedime di intervento a livello superficiale. A questo livello sono previsti gli accessi ai comparti edilizi, con l'apertura di diverse rampe per parcheggi interni, nonché le connessioni con le viabilità ortogonali alla spina centrale.

6.85 La maglia viaria della centralità si completa con assi stradali locali che si connettono a viabilità esistenti, quali Via di Tor Vergata e Via Petrocelli, e sui quali si affacciano alcuni dei comparti di progetto.

6.86 Relativamente alla domanda di mobilità le matrici attuali sono state incrementate degli spostamenti indotti dai nuovi insediamenti: centralità di Romanina e gli altri presenti nell'area di studio, cosi come descritto nel paragrafo precedente.

6.87 Le caratteristiche dei flussi dell'intera area mantengono, nello scenario di progetto, elementi simili a quanto osservato per lo stato attuale, in particolare il peso preponderante degli spostamenti radiali tra l'hinterland e l'area urbana della capitale. Nelle figure 6.12 e 6.13 si riportano i flussogrammi delle simulazioni dei periodi di punta.

6.88 La rete viaria della Romanina viene percorsa da due differenti tipologie di traffico.

6.89 In primo luogo, sulla viabilità di progetto sono presenti spostamenti di scambio, prodotti dall'insediamento e con origine/destinazione esterna allo stesso. Tali spostamenti, di entità non trascurabile visto il peso insediativo, utilizzano la viabilità superficiale della centralità, che consente loro di raggiungere o lasciare i diversi comparti. Sulla viabilità esterna gli utenti seguono l'andamento generale della mobilità dell'area.

6.90 La seconda tipologia di traffico è di attraversamento. La creazione del livello interrato della spina centrale realizza di fatto un nuovo sistema tangenziale. L'infrastruttura si pone in continuità con Via di Tor Vergata (a nord dell'autostrada) ed il nuovo asse viario di Anagnina E1 (a sud di Via Tuscolana). Tale nuovo sistema permette, quindi, la connessione tra Tor Bella Monaca ed Anagnina, tagliando i vari assi radiali. Come detto la mobilità prevalente dell'area è sulle direttrici radiali e per tale motivo i carichi prevedibili sulla trasversale non sono di entità elevata. Ad ogni modo il nuovo itinerario richiama un quantitativo di traffico all'interno delle gallerie della spina, costituito da veicoli che (originati o diretti da aree poste a nord o sud della Romanina) le percorrono per effettuare spostamenti tangenziali di distribuzione tra assi radiali principali.

FIGURA 6.12 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MACROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE

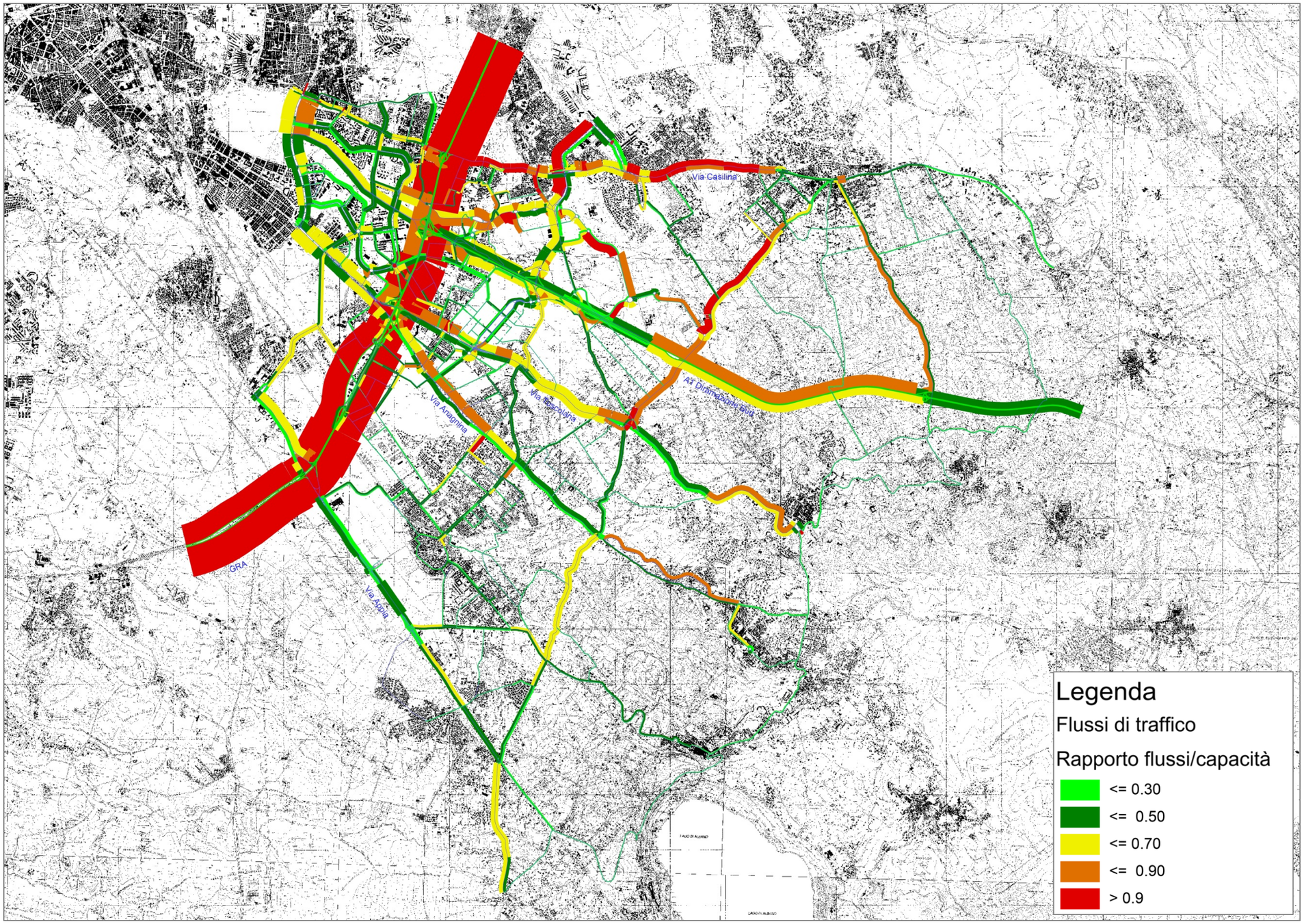
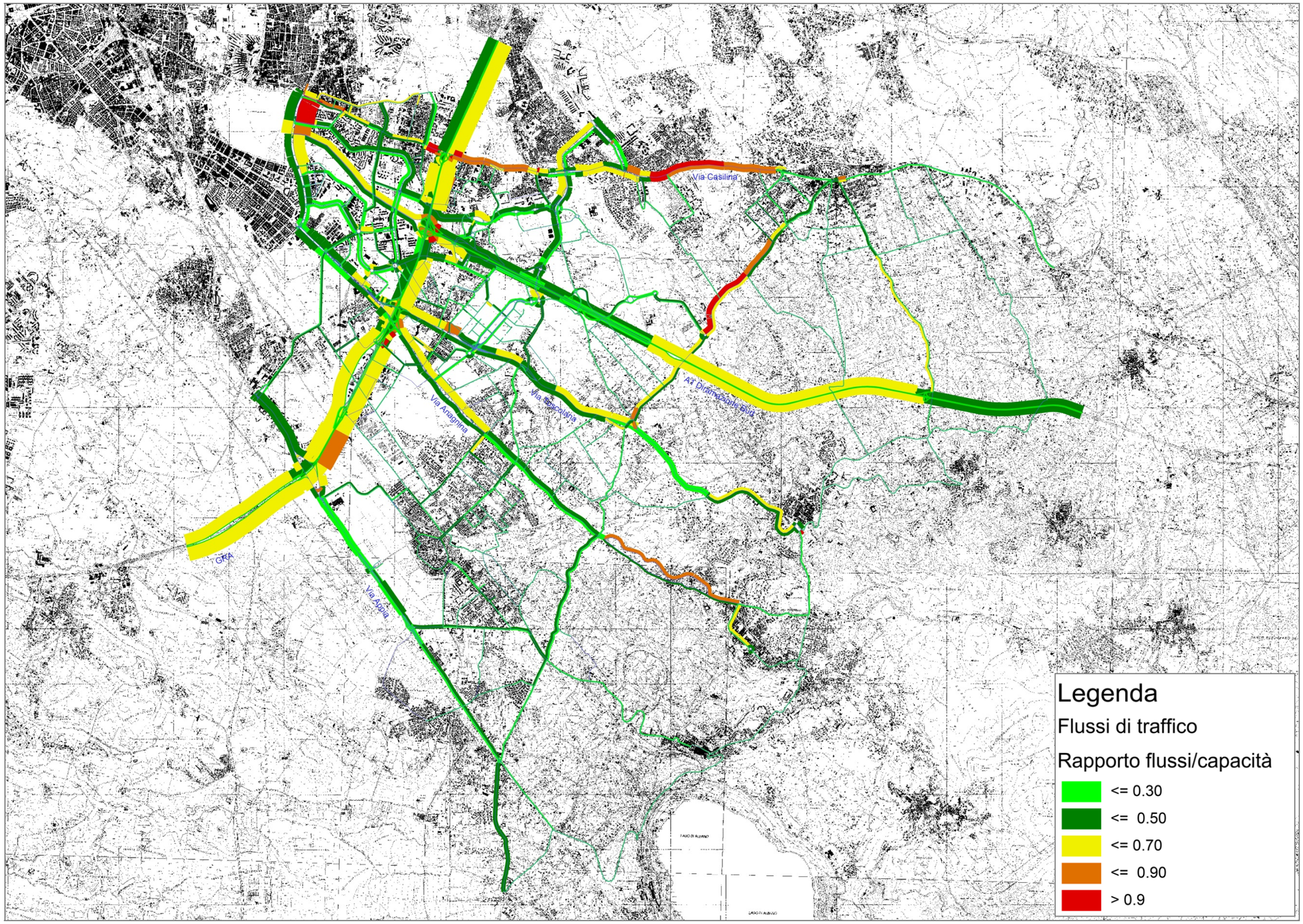


FIGURA 6.13 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MACROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA



6.91 La parte maggiore degli spostamenti di scambio con la centralità interessa Via Tuscolana e Via Alimena-Via Mazzolani. Successivamente una parte permane su tali assi, percorrendoli verso il centro cittadino o verso i castelli, mentre un'altra parte si distribuisce sugli assi tangenziali quali il GRA, Viale Palmiro Togliatti, Via di Vermicino. La restante quota degli spostamenti di scambio utilizza il nuovo percorso tangenziale (Tor Vergata- Romanina-Anagnina E1) per raggiungere gli assi viari più lontani.

6.92 All'interno della centralità gli assi con il maggior carico risultano le viabilità di spina. In termini assoluti i flussi di progetto non presentano valori elevati. I picchi si riscontrano durante la punta mattutina feriale, sia per un maggiore tasso di mobilità generale sia per il traffico prodotto dall'intervento che, essendo costituito per la maggioranza da insediamenti residenziali e direzionali, produce la punta in tale intervallo.

6.93 A livello superficiale il traffico ha un andamento discontinuo per via delle numerose intersezioni e connessioni con i parcheggi presenti. I flussi più intensi si rilevano durante la punta mattutina con circa 800 veicoli/ora nella sezione di maggior carico, valore che scende a circa 600 veicoli/ora nella punta serale festiva. Si riscontra che in entrambi gli intervalli considerati i flussi maggiori si localizzano nel primo tratto della carreggiata in direzione nord (immediatamente dopo l'uscita dalla rotatoria dello svincolo sud).

6.94 Nei tunnel si raggiungono, durante la punta mattutina feriale, valori dei flussi di traffico di quasi 1.300 veicoli/ora in direzione nord e di 900 veicoli/ora in direzione sud. Nella fascia festiva serale i flussi diminuiscono e si inverte l'andamento del traffico, con il carico massimo pari a circa 700 veicoli/ora in direzione sud, mentre scende a circa 500 veicoli/ora in direzione nord.

6.95 Gli altri assi viari della centralità assumono una funzione prettamente distributiva del traffico locale, con flussi di entità modesta. I valori più elevati si riscontrano nel tratto della trasversale nord in prossimità della connessione con Via Petrocelli, dove il carico massimo mattutino non supera i 500 veicoli/ora per direzione, mentre alla sera festiva si raggiungono picchi di 800 veicoli orari direzionali. Valori così elevati alla sera derivano dalla sovrapposizione, al traffico dell'ora di punta, degli arrivi dei visitatori della struttura di spettacolo e intrattenimento, i cui ingressi si concentrano sulla trasversale. L'assetto infrastrutturale consente, ad ogni modo, di assorbire il traffico sia di scambio sia di attraversamento senza raggiungere carichi eccessivi in relazione alle capacità.

6.96 Ai bordi dell'area di intervento vi è un intensificazione dei flussi viari dovuti alla concentrazione degli stessi sui nodi di connessione con la viabilità esterna, quali quello con Via di Tor Vergata (svincolo nord) e quello con Via Tuscolana (svincolo sud). I flussi di maggiore intensità si convogliano sullo svincolo nord (formato da un bilanciere a doppia rotatoria) anche per via della vicinanza con la connessione autostradale di Tor Vergata. Durante l'ora di punta della mattina feriale sul sistema transitano più di 5.000 veicoli equivalenti che scendono a poco più di 3.500 durante l'ora di punta della sera festiva. La rotatoria più carica dello svincolo è quella che si connette con Via di Tor Vergata, interessata da flussi massimi sull'anello pari a circa 2.800 veicoli/ora la mattina e 2.000 veicoli/ora la sera.

6.97 Lo svincolo sud, anch'esso un bilanciere con due rotatorie a cavallo di Via Tuscolana, è percorso da un traffico più contenuto: circa 3.400 veicoli/ora nella punta mattutina feriale e circa 2.200 nella punta serale festiva. La rotatoria con il numero massimo di transiti sull'anello è quella a sud della Tuscolana, con valori massimi poco inferiori ai 2.200 veicoli/ora durante la mattina ed inferiori ai 1.200 veicoli/ora durante la sera.

6.98 Uscendo dall'area di intervento i flussi di traffico radiali di maggior intensità permangono sulla Diramazione Sud dell'A1. Il sistema è utilizzato sia per spostamenti di media-lunga percorrenza, transitando sulle carreggiate centrali con il pagamento del pedaggio alla barriera Roma Sud, sia per spostamenti di breve percorrenza, utilizzando la viabilità complanare, completata nello scenario di progetto fino alla barriera di Roma Sud.

6.99 Sulle carreggiate centrali i carichi sono equivalenti nelle due fasce orarie considerate, pari a circa 2.350 veicoli/ora in direzione Roma ed a 1.750 veicoli/ora nella direzione opposta, con variazioni modeste rispetto ai picchi attuali.

6.100 Al contrario si riscontrano notevoli incrementi di traffico sulla viabilità complanare (valori più che raddoppiati rispetto allo stato attuale) che mostra i carichi di maggiore intensità, in entrambi gli intervalli simulati, sulla carreggiata in direzione sud. Ciò è riconducibile sia al prolungamento delle infrastrutture, che ai numerosi interventi previsti all'esterno del GRA (quali ad esempio il polo universitario di Tor Vergata) tali da richiamare volumi elevati di traffico dalle aree centrali. I flussi maggiori si manifestano durante la punta mattutina, con circa 3.300 e 2.800 veicoli/ora nelle sezioni di maggior carico, rispettivamente, in direzione sud ed in direzione nord. Alla sera festiva i carichi si moderano, con 2.500 e 1.900 veicoli/ora, sempre in direzione sud ed in direzione nord.

6.101 Via Tuscolana è contraddistinta in entrambe le fasce orarie, al pari dello stato attuale, da flussi di traffico squilibrati tra le due direzioni di marcia, nettamente prevalenti in direzione del GRA. Nel tratto compreso tra Via del Passo Lombardo ed il GRA il carico è crescente in direzione della capitale con valori compresi tra 2.300 e 3.550 veicoli/ora durante la mattina (incremento del 22% circa rispetto allo stato di fatto), e compresi tra 1.800 e 3.100 durante la punta della sera (incremento del 40% circa rispetto allo stato di fatto). La direzione sud è caratterizzata da valori di traffico più omogenei: 1.600-1850 veicoli/ora la mattina (incremento del 35% circa rispetto allo stato attuale) e 1.300-1.500 veicoli/ora la sera (incremento del 30% circa rispetto allo stato attuale).

6.102 Il traffico su Via Anagnina risulta, come per lo stato attuale, mediamente più contenuto rispetto a Via Tuscolana. La corrente prevalente è sempre quella in direzione GRA con flussi compresi, nel tratto Via della Cavona-GRA, tra 1.500 e 3.100 veicoli/ora la mattina feriale e punte maggiori dove si sovrappongono correnti che effettuano inversioni di marcia (incremento del 35% circa rispetto allo stato di fatto) e tra 1.500 e 2.600 veicoli/ora la sera festiva (incremento del 30% circa rispetto allo stato di fatto). In uscita da Roma gli incrementi di traffico rispetto all'attuale toccano il 30% circa, i transiti più rilevanti si riscontrano la sera con 1.150-1.550 veicoli/ora, mentre la mattina si attestano mediamente sui 950-1.400 veicoli/ora, con punte localizzate che toccano i 1.800 veicoli orari (esclusivamente nei tratti in cui si effettuano inversioni di marcia).

6.103 Superato il GRA, Via Tuscolana e Via Anagnina convergono in unica infrastruttura. Le variazioni dei carichi veicolari rispetto allo stato di fatto sono sensibilmente più contenute se confrontate con le tratte extraGRA: comprese tra il 4% ed il 10% la mattina e prossime allo zero la sera. In particolare, tra il nodo multimodale di Anagnina e Via di Torre Spaccata i flussi della mattina feriale si attestano sui 3.800 veicoli/ora in direzione centro, mentre non superano i 2.700 veicoli/ora nella direzione opposta. I flussi serali si riducono, attestandosi sui 2.800 e 1.800 veicoli/ora, rispettivamente in direzione centro ed in direzione GRA.

6.104 Sul sistema radiale Via di Tor Vergata-Viale della Sorbona-Via del Fosso di Santa Maura i flussi di traffico più rilevanti si riscontrano al mattino feriale, quando i carichi su Via della Sorbona sono dell'ordine di 2.100-2.900 veicoli/ora (incrementi del 5% rispetto allo stato di fatto). Nella direzione opposta i transiti aumentano notevolmente rispetto all'attuale, raggiungendo in alcune sezioni valori di picco di 3.400 veicoli/ora. Il traffico si riduce durante la punta serale festiva su entrambe le direzioni di marcia, con valori nelle sezioni di maggior carico pari a circa 2.050 e 1.250 veicoli/ora, rispettivamente, in direzione GRA ed in direzione Via di Tor Vergata.

6.105 Via Casilina sarà interessata da incrementi dei flussi veicolari rispetto allo stato attuale. In particolare, nella tratta immediatamente esterna al GRA, i flussi di traffico della mattina si attestano sui 1.200-1.650 veicoli/ora in entrambe le direzioni di marcia. Alla sera il carico si attesta su 800-1.300 e 1.000-1.100 veicoli/ora, rispettivamente, in direzione Roma ed in direzione opposta.

6.106 Relativamente ai sistemi tangenziali, nello scenario di progetto si consolida l'importanza dell'asse Viale Oxford-Via di Tor Vergata-Romanina-Anagnina E1.

6.107 Il tratto interessato dai flussi di traffico di maggior consistenza rimane quello compreso tra Via Casilina e l'A1. In questo tratto le caratteristiche viarie sono tali da servire notevoli quantitativi di traffico, distribuendo il carico sulle principali arterie radiali: Via Casilina, Via della Sorbona e Diramazione Sud dell'A1. Il flusso principale è, in entrambe le punte, in direzione sud, con le sezioni di massimo carico localizzate a nord della rotatoria con Via della Sorbona, sulla quale le correnti veicolari si ripartiscono tra i due sistemi, tangenziale e radiale. I carichi massimi arrivano a 4.000 veicoli/ora nella punta mattutina e a 2.500 veicoli/ora in quella serale. I forti incrementi rispetto a quanto attualmente riscontrato sono legati, come per altre infrastrutture, agli interventi previsti ed in modo particolare all'Università di Tor Vergata.

6.108 A valle della rotatoria con Via della Sorbona il carico veicolare decresce rapidamente. Sul tratto che scavalca l'A1 i flussi di traffico sono pari a 1.900-2.100 e 1.100-1.500 veicoli per direzione di marcia, rispettivamente nell'ora di punta mattutina feriale e serale festiva. Anche in questa sezione sono evidenti gli incrementi rispetto allo stato attuale.

6.109 Superato questo punto i flussi di traffico si dividono su due sistemi: la nuova spina centrale di Romanina (con picchi orari di 1.300 veicoli) ed il proseguimento di Via di Tor Vergata (con picchi orari inferiori ai 1.000 veicoli).

6.110 Il nuovo percorso tangenziale non viene caricato, quindi, in modo eccessivo per tutta la sua estensione, mostrando quantitativi di traffico che si riducono spostandosi verso sud. A conferma di questo, i flussi di traffico che transitano sul tratto finale di Anagnina E1 non superano i 900 veicoli/ora nei periodi di massimo carico.

La microsimulazione: assetto dei flussi nell'ambito di intervento

6.111 La microsimulazione dello scenario di progetto è stata effettuata sulla medesima area territoriale considerata per lo stato di fatto, all'interno della quale si va ad inserire la rete infrastrutturale della centralità della Romanina.

6.112 Le simulazioni hanno mostrato (figure 6.14-6.21) una distribuzione dei flussi di traffico sulla rete concorde con quanto emerso in fase di macrosimulazione. Si fa presente che nel modello microscopico le gallerie stradali di spina della centralità sono state tracciate disassate rispetto alla viabilità di superficie, al fine rendere leggibili i risultati.

6.113 La viabilità della centralità si mostra idonea ad assorbire sia i flussi della centralità sia quelli in attraversamento. I carichi maggiori si riscontrano nei tunnel di spina, utilizzati per gli spostamenti di attraversamento. Tali carreggiate, infatti, si connettono solo allo svincolo nord (Tor Vergata) ed a quello sud (Tuscolana) senza alcun allaccio interno alla centralità. I flussi massimi si verificano la mattina feriale con quasi 1.300 veicoli/ora in direzione nord e 900 in direzione sud. Nel festivo serale il carico massimo diminuisce e si inverte la direzione, con circa 700 veicoli/ora in direzione sud e 500 veicoli/ora in direzione nord. Il deflusso è buono (LOS A) con velocità di percorrenza elevate.

6.114 La viabilità superficiale di spina viene percorsa da flussi minori e di entità variabile visti i numerosi accessi ad aree private. I picchi massimi si attestano sui 900 veicoli/ora la mattina ed i 700 veicoli/ora la sera. La velocità di percorrenza si mantiene contenuta, mediamente tra i 40 ed i 50 km/h, in linea con il contesto urbano, caratterizzato da edifici residenziali e commerciali che si affacciano sulla strada, oltre alla presenza di incroci e rampe di connessione con aree private. Le condizioni di deflusso sono buone (LOS A) senza formazione di code rilevanti.

6.115 Sulla restante viabilità interna alla centralità i livelli di traffico sono più contenuti. Solamente nel tratto adiacente a Via Petrocelli della trasversale nord si concentrano quantitativi di traffico più consistenti dovuti alla presenza degli ingressi alla struttura per lo spettacolo e l'intrattenimento.

6.116 Il deflusso sulla viabilità secondaria della centralità è buono (LOS A–B) con formazione di code molto limitate e con velocità di percorrenza medie dell'ordine dei 40 km/h. Esclusivamente sulle trasversali si riscontrano, a monte delle connessioni con le strade di spina, decadimenti della qualità del deflusso (LOS C-D-E). I veicoli presenti sulle trasversali devono lasciare il passo a quelli che percorrono la spina (con diritto di precedenza e quantitativamente maggiori), accumulando i ritardi evidenziati. Tutto ciò determina, comunque, code di scarsa lunghezza, formate da pochi veicoli, senza ingenerare fenomeni di congestione.

FIGURA 6.14 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE - FLUSSI VEICOLARI EQUIVALENTI ORARI

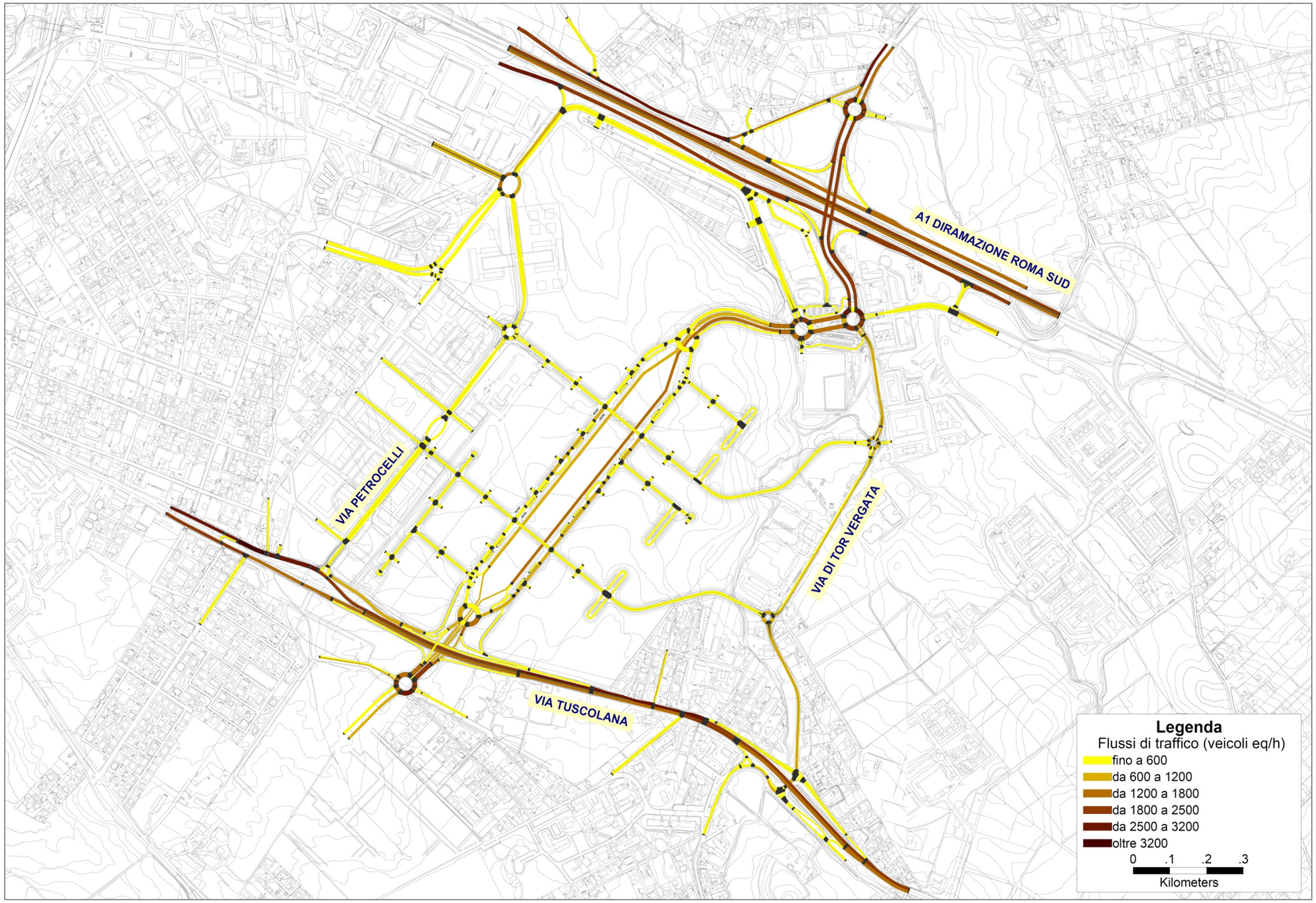


FIGURA 6.15 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE - LIVELLI DI SERVIZIO

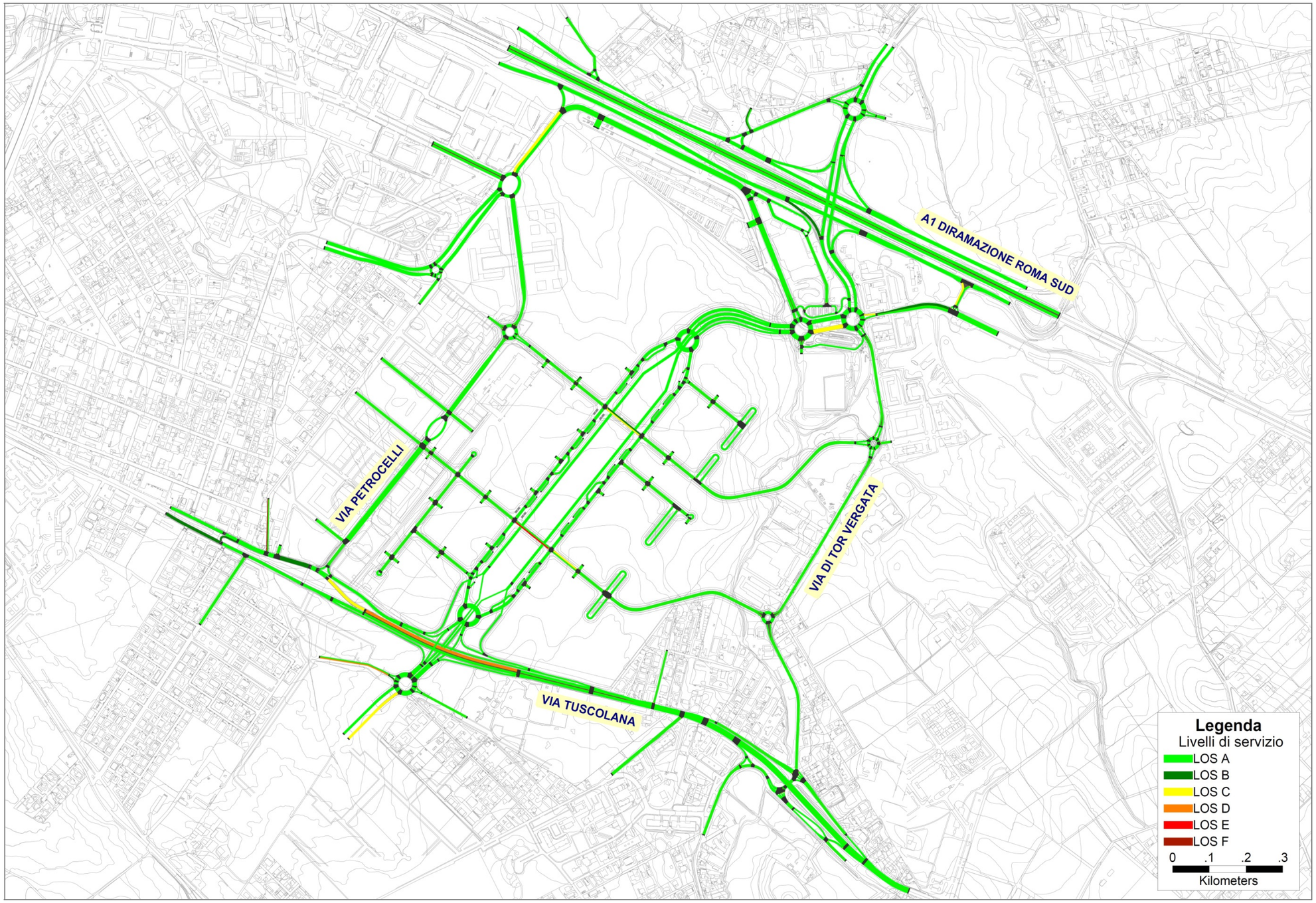


FIGURA 6.16 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE – VELOCITA' MEDIE DI PERCORRENZA

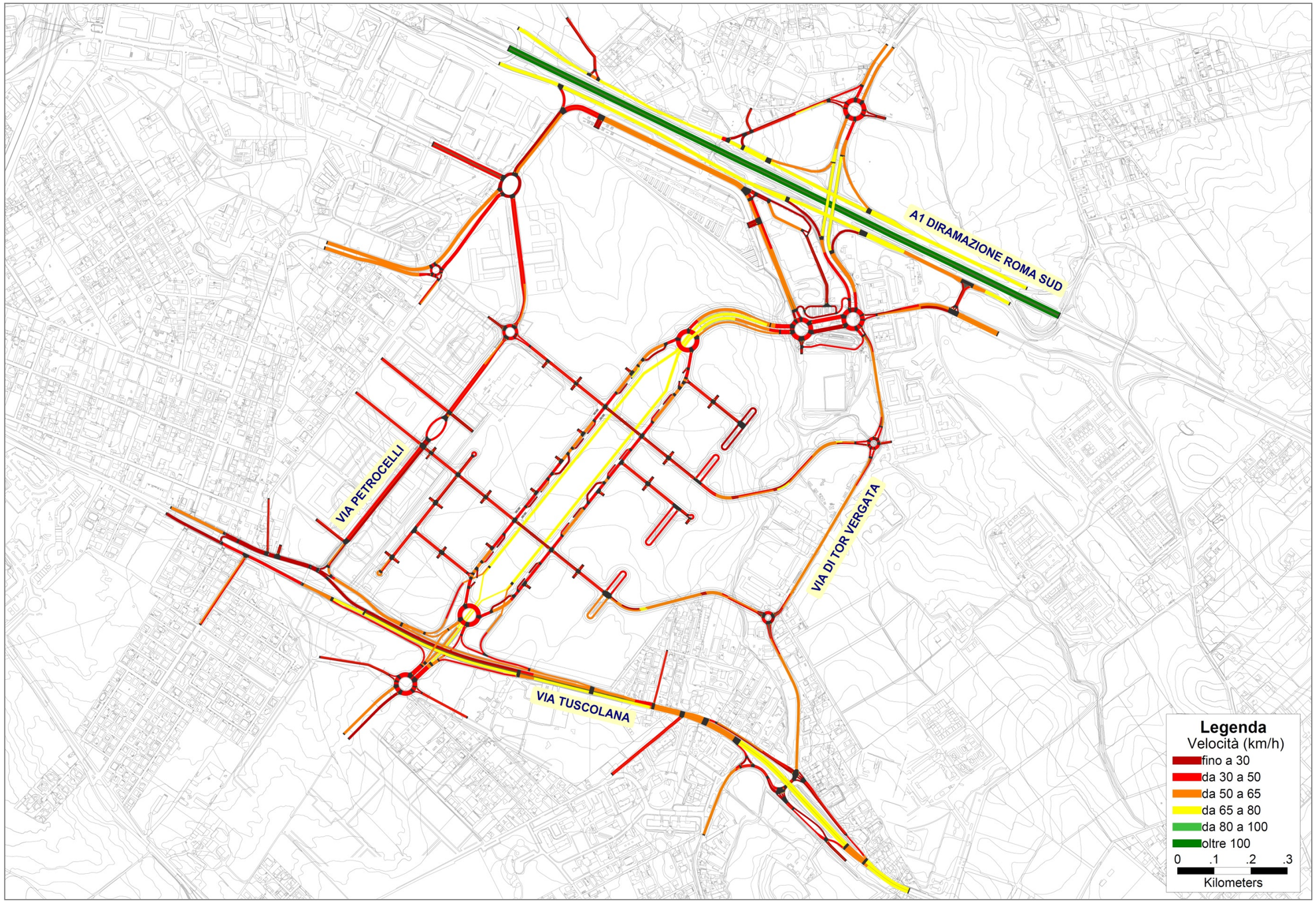


FIGURA 6.17 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA MATTINA FERIALE - NUMERO MEDIO DEI VEICOLI IN CODA

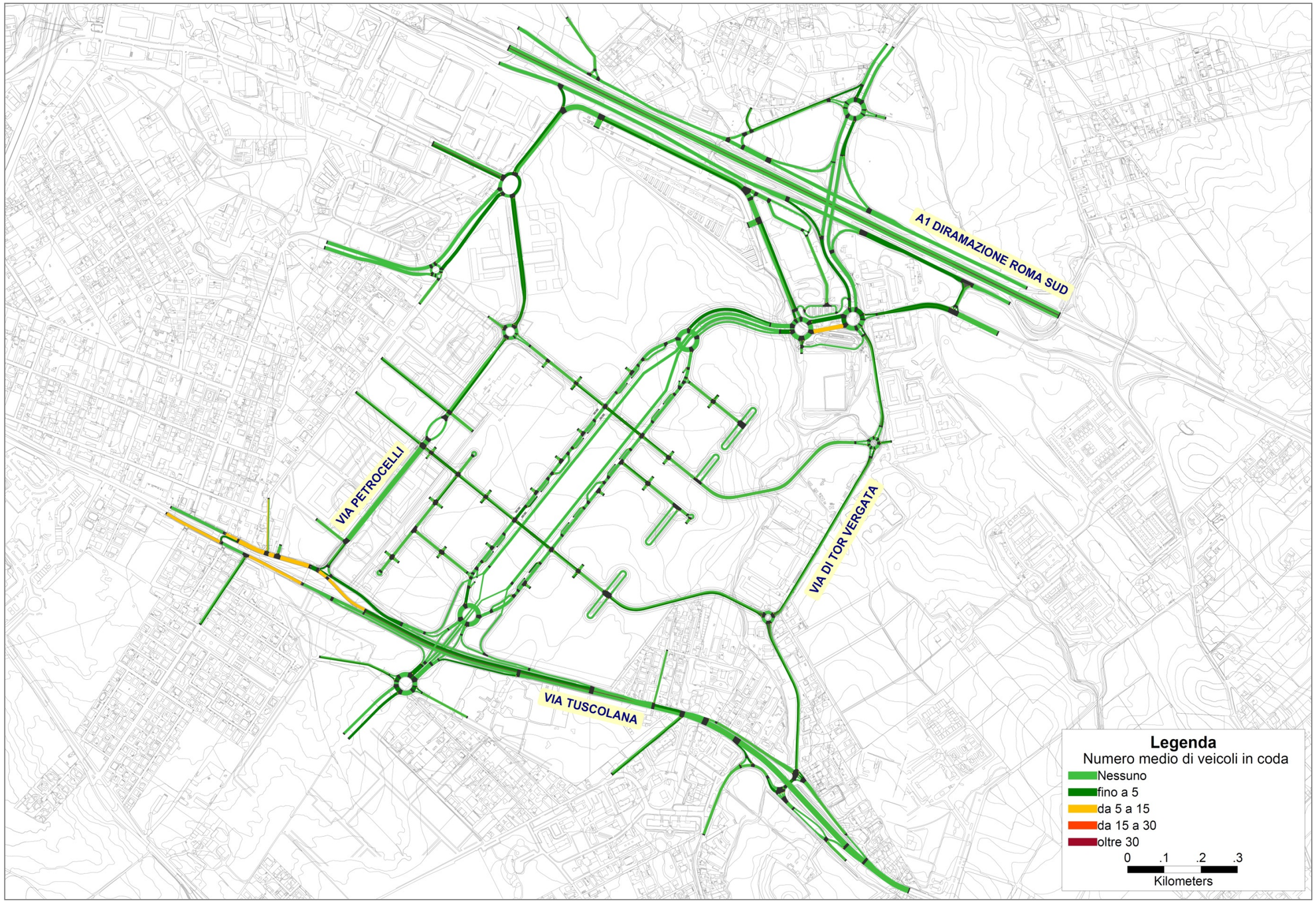


FIGURA 6.18 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA - FLUSSI VEICOLARI EQUIVALENTI ORARI

FIGURA 6.19 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA - LIVELLI DI SERVIZIO

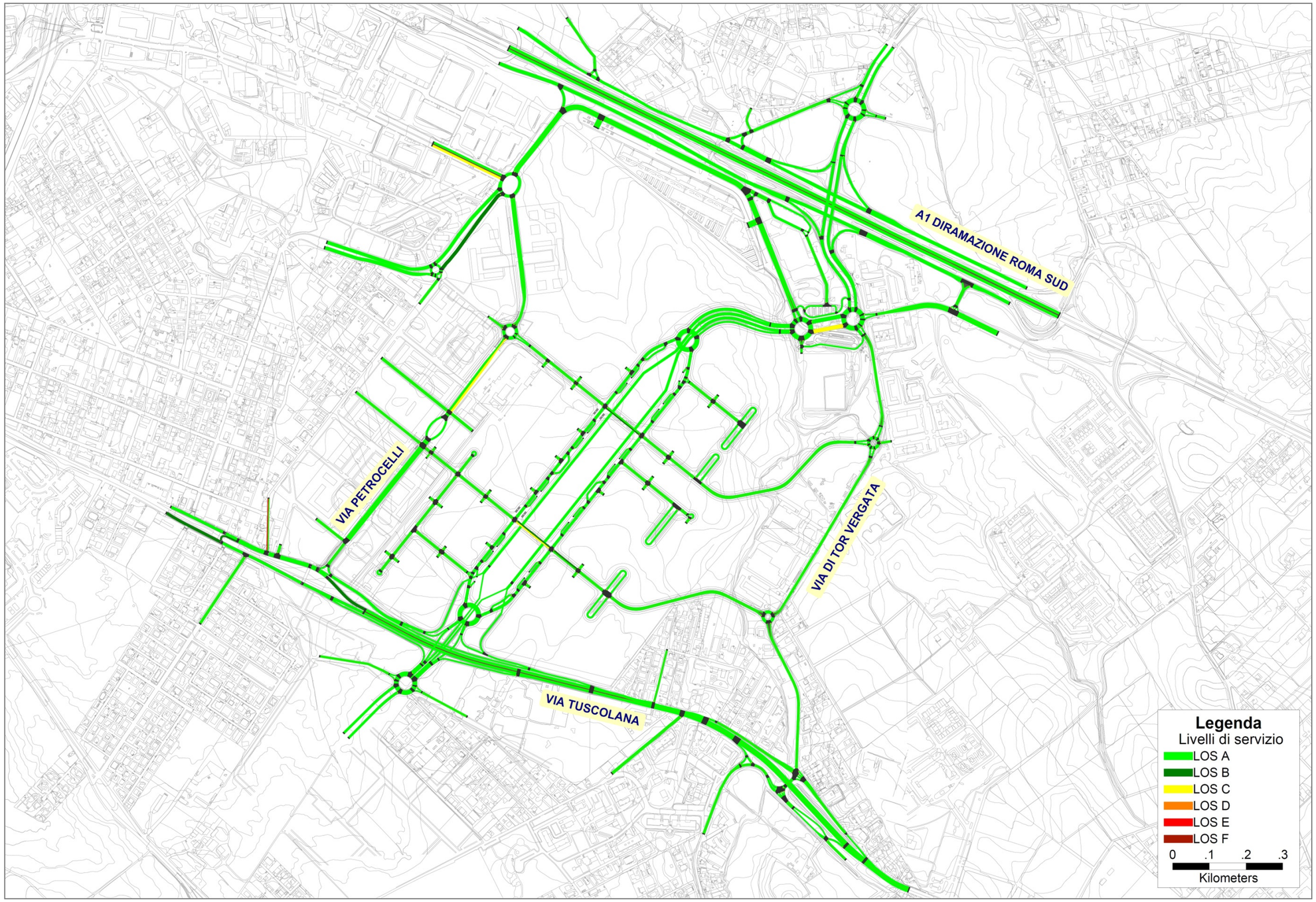


FIGURA 6.20 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA – VELOCITA' MEDIE DI PERCORRENZA

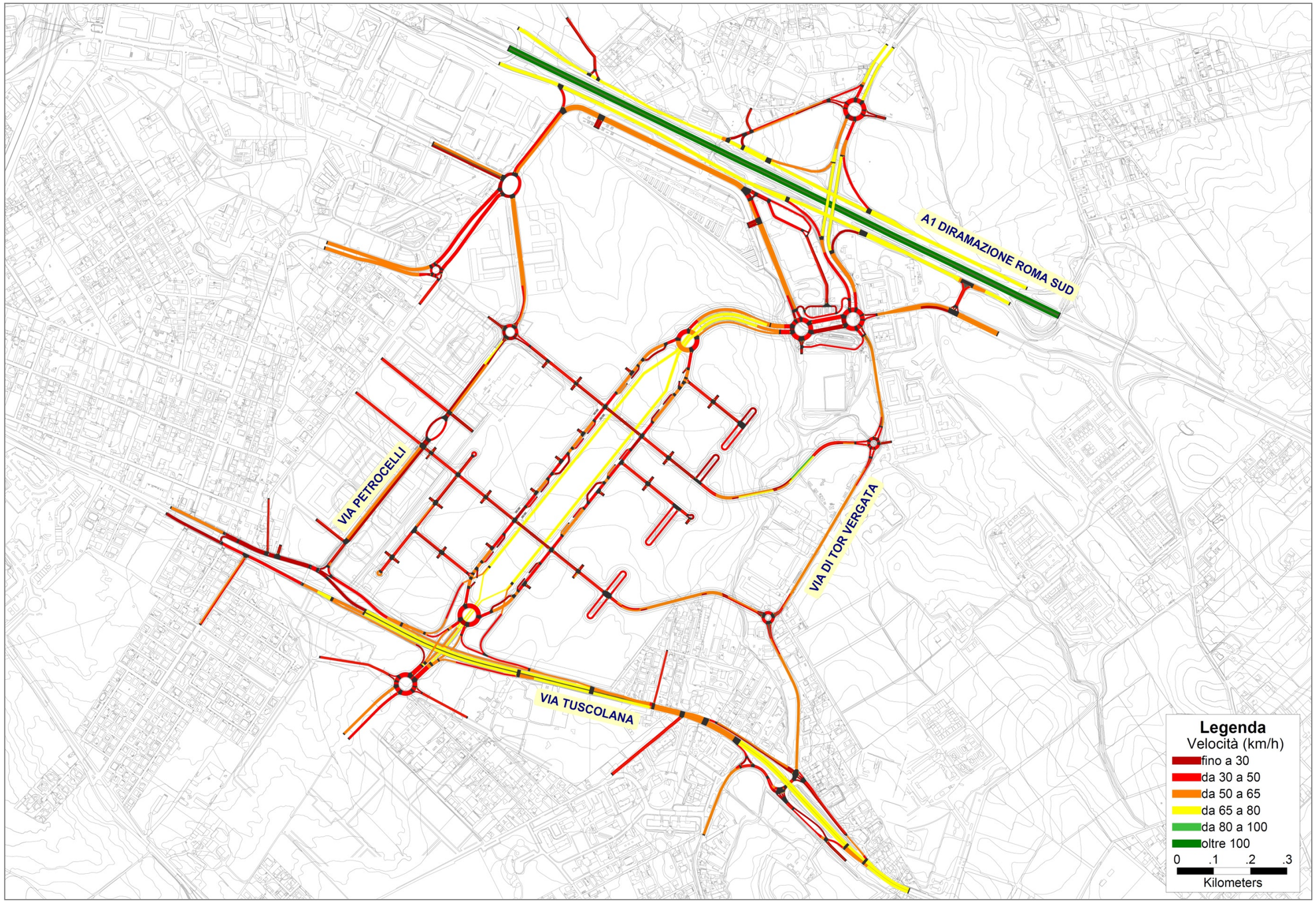
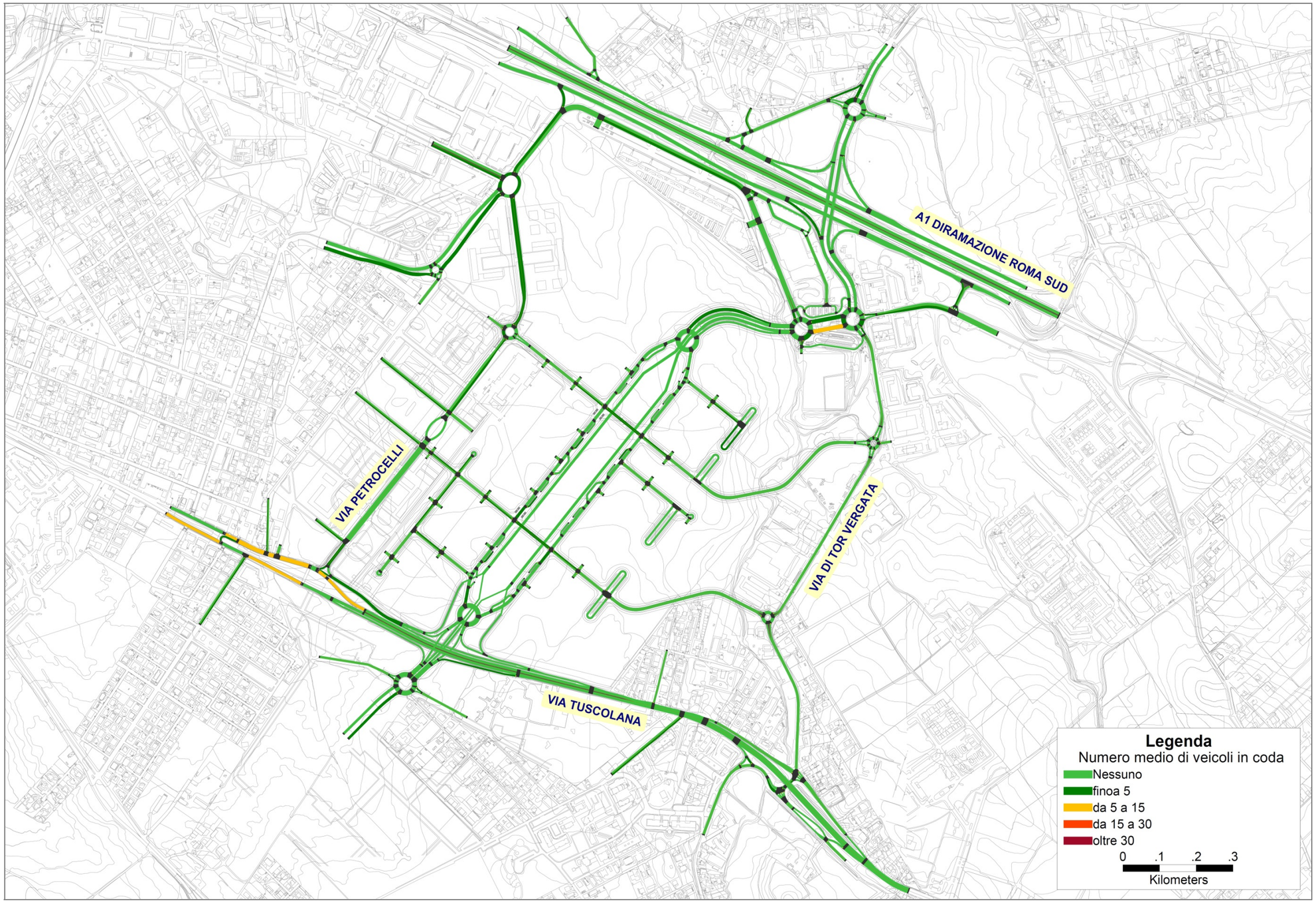


FIGURA 6.21 SCENARIO DI PROGETTO: SIMULAZIONE DI LIVELLO MICROSCOPICO DELL'ORA DI PUNTA DELLA SERA FESTIVA - NUMERO MEDIO DEI VEICOLI IN CODA



6.117 Si fa presente che i ritardi sulle trasversali, sebbene di limitato impatto al deflusso sulla rete, potrebbero essere ridotti attraverso l'introduzione di impianti semaforici. Tale regolazione del traffico potrebbe garantire una migliore progressione delle correnti veicolari, nonché migliorare gli standard di sicurezza per i pedoni che intendono attraversare le carreggiate viarie per raggiungere la spina di edifici centrali (commercio, direzionale, residenze).

6.118 La viabilità della centralità dialoga con la rete infrastrutturale esterna principalmente attraverso gli svincoli di Tor Vergata (nord) e di Tuscolana (sud). Entrambi gli svincoli sono formati da due rotatorie a bilanciere, sulle quali approcciano la infrastrutture provenienti dalla centralità, oltre a Via di Tor Vergata e Via Schiavonetti (per la connessione nord), e le rampe di Via Tuscolana e la viabilità di E1 Anagnina (per la connessione sud).

6.119 I carichi maggiori si concentrano sullo svincolo nord che nella punta mattutina gestisce fino a 5.000 veicoli/h. Nel complesso il sistema non mostra difficoltà nell'assorbire il carico veicolare, il livelli di servizio sono da buoni a discreti (LOS A-C) e le code contenute (generalmente inferiori alle cinque unità veicolari).

6.120 Il carico maggiore si riscontra sulla rotatoria di Via di Tor Vergata con punte di 2.800 veicoli/ora sull'anello di circolazione e 2.100 veicoli/ora sull'approccio nord di Via di Tor Vergata. Le correnti veicolari maggiori sono quelle provenienti da Via di Tor Vergata nord, dirette all'interno della centralità o in attraversamento della rotatoria, e quella in uscita dalla centralità diretta verso Tor Vergata nord. L'assetto dei flussi sulla rotatoria determina ritardi, peraltro accettabili, esclusivamente sull'approccio proveniente dalla centralità (LOS C) e sull'approccio di Via Penna (LOS B-C). Agli approcci si formano code di poche unità veicolar, senza comunque estendersi sino agli incroci a monte.

6.121 Sullo svincolo sud transita un minor numero di automezzi, con il massimo di 3.400 veicoli/ora nella punta mattutina feriale. I livelli di servizio sono da buoni a sufficienti (LOS A-D) ed i veicoli in coda agli approcci sono in numero limitato.

6.122 I flussi di traffico più intensi si registrano sulla rotatoria a sud della Tuscolana con la punta durante la mattina feriale di 2.200 veicoli/ora sull'anello e di 1.200 veicoli/ora sull'approccio proveniente dalla centralità. La corrente veicolare predominate è in direzione della Romanina. La qualità del deflusso sulla rotatoria è buona, gli unici ritardi si evidenziano la mattina sugli approcci della viabilità di E1 Anagnina a causa del tempo speso dai veicoli per immettersi nella corrente veicolare già presente sull'anello. Il livello di servizio è tra C e D, con code comunque contenute (inferiori alle cinque unità).

6.123 All'esterno della centralità i carichi maggiori si concentrano sull'asse autostradale dell'A1, mantenendo picchi analoghi allo stato attuale sulle carreggiate centrali e con incrementi rilevanti sulle viabilità complanari. La qualità del deflusso non si discosta comunque dallo stato di fatto, con livelli di servizio buoni (LOS A) e velocità in linea con gli standard autostradali sulle carreggiate centrali e comprese tra 65 ed 80 km/h su quelle complanari.

6.124 Su Via Tuscolana (a sud della centralità) i flussi di traffico dello scenario di progetto si incrementano notevolmente rispetto allo stato di fatto. Nel tratto in corrispondenza dell'intervento il carico massimo si registra sulla carreggiata in direzione Roma, superando i 3.200 veicoli/ora durante l'ora di punta della mattina feriale. L'elevato flusso trova difficoltà nella sua progressione in direzione del GRA a causa dei ritardi dovuti agli impianti semaforici presenti tra Via Petrocelli e Via Finiguerra, utilizzati per gli attraversamenti pedonali (anche in corrispondenza della futura stazione della metropolitana leggera) e per le inversioni di marcia. Le velocità di percorrenza a monte degli impianti semaforici scende al disotto dei 30-40 km/h con livelli di servizio che si attestano tra le classi B e D e code comunque non eccessive, formate da non più di 15 veicoli. Durante la punta pomeridiana i ritardi si attenuano notevolmente (deflusso di livello A-B) per via della riduzione del carico veicolare. Sulla carreggiata in direzione dei Castelli Romani il carico è più moderato, ed il deflusso a monte degli impianti semaforici è buono (LOS B) in entrambe le punte orarie.

6.125 I rallentamenti evidenziati su Via Tuscolana, pur non determinando congestioni gravi, potrebbero essere ridotti migliorando l'interazione tra flussi pedonali e veicolari, ovvero limitando la presenza di impianti semaforici. In primo luogo, potrebbe essere valutata l'ipotesi di realizzare gli accessi al sistema metropolitano leggero all'esterno delle carreggiate di Via Tuscolana, invece che tra le due carreggiate stesse, come attualmente previsto dal progetto di Roma Metropolitane. In questo modo gli accessi al sistema collettivo sarebbero maggiormente fruibili da parte degli utenti, si creerebbero degli attraversamenti pedonali protetti e si eliminerebbero le interferenze al deflusso veicolare. Analogamente potrebbe essere valutato, in sedi diverse, l'introduzione di passerelle pedonali per gli altri attraversamenti.

7 Conclusioni

7.1 Il presente studio è stato redatto con l'obiettivo di verificare gli impatti prodotti sul sistema stradale dall'attuazione della centralità della Romanina, la cui realizzazione è prevista, dal PRG del Comune di Roma, nel territorio del Municipio X esternamente al Grande Raccordo Anulare. L'area di intervento copre una superficie territoriale di circa 930mila m^2 ed è delimitata a nord dall'Autostrada A1 (diramazione Roma Sud), a sud da Via Tuscolana, ed ovest da Via Petrocelli e ad est da Via di Tor Vergata.

7.2 Per la centralità sono già stati redatti in passato studi di traffico, a valle dei quali, però, sono intervenute variazioni sostanziali dell'impianto urbanistico. Le modificazioni sono dettate, primariamente, dai contenuti di due memorie di Giunta del Comune di Roma:

- indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nelle Centralità "Anagnina-Romanina" - 4 ottobre 2010;
- attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianificare; indirizzi operativi, criteri e criticità - 20 ottobre 2010.

7.3 Tali memorie prevedono la possibilità di incrementare la potenzialità edificatoria delle centralità da pianificare, con una quota di Superficie Utile Lorda (SUL) premiale da attribuire ai proprietari promotori delle centralità, quale corrispettivo per il contributo offerto ai fini del conseguimento e del buon esito degli obiettivi pubblici e di interesse pubblico prefissati.

7.4 Sulla base di queste ultime indicazioni la SUL totale di progetto per la centralità risulta ora pari a 600.777 m^2, di cui 555.700 m^2 destinati ad insediamenti privati e 45.077 m^2 per interventi pubblici. Quasi il 65% della SUL privata da realizzare avrà destinazione residenziale (388.990 m^2), mentre la restante parte sarà destinata ad interventi commerciali, direzionali, ricettivi, per la didattica e per lo spettacolo.

7.5 Lo studio trasportistico prende, quindi, le mosse da questi nuovi dati di progetto e mira a determinare le modifiche dell'entità della domanda di mobilità su strada e dei livelli di utilizzazione degli elementi della rete viaria nel settore urbano direttamente interessato dal programma urbanistico, compreso tra Via Casilina a nord, Via Appia a sud, Viale Palmiro Togliatti-Via delle Capannelle ad ovest, ed il territorio dei Colli Albani ad est. In tale contesto sono state aggiornate le analisi precedentemente pubblicate, partendo da una revisione dell'attuale situazione viabilistica nell'area di studio, nonché dai programmi di edificazione ed infrastrutturazione territoriale.

7.6 L'analisi fornisce il quadro attuale della mobilità su strada e si proietta ad un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, in cui si considerano realizzati, oltre alla centralità della Romanina, gli interventi previsti dal nuovo PRG. Gli impatti sulla rete sono verificati in relazione alla punta della mattina di un giorno feriale tipo e della sera di un giorno festivo tipo.

7.7 Le attività preliminari hanno riguardato il rilievo delle caratteristiche funzionali della rete viaria nell'area di studio, effettuata mediante appositi sopralluoghi. Parallelamente è stata condotta una campagna di conteggio dei flussi di traffico sulle principali infrastrutture stradali dell'area, relativamente alle fasce di punta dei giorni tipo feriale e festivo, al fine di ricostruire le caratteristiche della mobilità nel settore urbano allo studio.

7.8 Le simulazioni di livello macroscopico dello stato di fatto evidenziano, in accordo con i sopralluoghi effettuati, che la mobilità nell'ambito di studio è caratterizzata da spostamenti radiali effettuati tra l'hinterland e l'area urbana della Capitale, a ridosso della quale i flussi veicolari si distribuiscono tra i sistemi radiali di penetrazione e sistemi tangenziali di distribuzione. Infatti la presenza di due tra gli assi tangenziali più importanti dell'area romana, il GRA e Viale Palmiro Togliatti, producono una struttura della mobilità intraGRA prevalentemente di tipo tangenziale: tali sistemi sono alimentati dalle numerose infrastrutture radiali dell'area, che dai Castelli Romani penetrano fino all'interno del GRA. I livelli di traffico sono elevati e relativamente costanti nel tempo.

7.9 In prossimità dell'area di intervento i carichi maggiori si concentrano sulle radiali di bordo: l'autostrada a nord e Via Tuscolana a sud. Sulla prima le correnti di traffico sono sufficientemente equilibrate, con prevalenza sulla carreggiata in direzione GRA; i flussi di traffico maggiori si riscontrano, a differenza delle altre infrastrutture, la sera festiva per via della componente di traffico del fine settimana. Su tratto extraGRA di Via Tuscolana i flussi di traffico sono squilibrati tra i due sensi di marcia, con carico prevalente in direzione Roma e crescente, in entrambe le direzioni di marcia, avvicinandosi al GRA.

7.10 A valle delle simulazione macroscopiche si è focalizzata l'attenzione sulla porzione di rete circostante l'area di intervento, mediante l'implementazione di un modello di traffico microscopico. L'analisi ha evidenziato condizioni di deflusso buone sull'autostrada e la presenza di rallentamenti contenuti sulle carreggiate di Via Tuscolana, localizzati a monte delle principali intersezioni semaforizzate.

7.11 Per analizzare lo scenario di progetto è stata stimata la domanda di mobilità prodotta dai nuovi insediamenti previsti dagli strumenti di programmazione per l'area di studio. Per la sola centralità di Romanina si è stimato l'insediamento di circa 10.800 residenti, la presenza di circa 6.800 addetti ed il movimento, nel giorno feriale medio, di circa 13.500 visitatori; oltre ai 2.500 spettatori per gli spettacoli serali del polo dello spettacolo.

7.12 In sintesi si può riassumere che la centralità di Romanina determinerà, nel suo complesso, un incremento del traffico stradale pari a quasi 2.700 veicoli equivalenti tra generati ed attratti nell'ora di punta della mattina feriale ed 3.200 nell'ora di punta della sera festiva. Ad essi si aggiungono gli incrementi di traffico prodotti dagli altri

interventi nell'area di studio, quantificabili in quasi 19.000 spostamenti equivalenti nella punta mattutina feriale ed in poco più di 7.100 nella punta serale festiva.

7.13 Nelle simulazioni dello scenario di progetto le caratteristiche della mobilità dell'intera area, pur presentando significativi incrementi del traffico rispetto allo stato di fatto, mantengono elementi di similitudine rispetto allo stato attuale, quali il peso preponderante degli spostamenti radiali su quelli tangenziali. In tale contesto si inserisce la rete viaria della Romanina che, per le sue caratteristiche, viene percorsa da due differenti tipologie di traffico.

7.14 In primo luogo, sulla viabilità di progetto sono presenti spostamenti di scambio con origine/destinazione esterna all'insediamento della Romanina. Tali spostamenti, di entità non trascurabile visto il peso insediativo, utilizzano la nuova viabilità superficiale all'interno della centralità, e seguono l'andamento generale della mobilità all'esterno dell'area.

7.15 La seconda tipologia di traffico è di attraversamento. Il livello interrato della spina centrale realizza di fatto un nuovo sistema tangenziale: l'infrastruttura si pone in continuità con Via di Tor Vergata (a nord dell'autostrada) ed il nuovo asse viario di Anagnina E1 (a sud di Via Tuscolana). Tale sistema permette, quindi, la connessione tra Tor Bella Monaca ed Anagnina, tagliando i vari assi radiali. Poiché come detto la mobilità prevalente dell'area è sulle direttrici radiali, per tale motivo i carichi prevedibili sulla trasversale non sono di entità elevata.

7.16 Scendendo ad una scala di maggior dettaglio, l'assetto viario della centralità si è mostrato idoneo ad assorbire sia i flussi generati dall'intervento stesso che quelli in attraversamento all'area. I carichi maggiori si riscontrano sulle due carreggiate interrate di spina, utilizzate per gli spostamenti di attraversamento. Le viabilità superficiale di spina e le trasversali vengono percorse da flussi di minore intensità. Ne conseguono condizioni buone di deflusso senza formazione di code rilevanti.

7.17 Si riscontrano, esclusivamente sulle trasversali, a monte delle connessioni con le due carreggiate di spina, lievi peggioramenti della qualità del deflusso tali da generare code di estensione comunque modesta, senza giungere a fenomeni di congestione. Si fa presente che tali ritardi, di limitato impatto al deflusso di rete, potrebbero essere ridotti attraverso l'introduzione di impianti semaforici. Tale regolazione del traffico potrebbe garantire una migliore progressione delle correnti veicolari, nonché migliorare gli standard di sicurezza per i pedoni che attraversano le carreggiate viarie per raggiungere i diversi comparti all'interno dell'insediamento.

7.18 I punti di connessione tra la viabilità della centralità e la rete esterna avviene, principalmente, attraverso gli svincoli di Tor Vergata (a nord) e di Tuscolana (a sud). Entrambi gli svincoli sono strutturati come sistemi a bilanciere con doppia rotatoria sui quali approcciano, oltre alle infrastrutture che attraversano la centralità, Via di Tor Vergata e Via Schiavonetti per la connessione nord e le rampe di Via Tuscolana e la viabilità di E1 Anagnina per la connessione sud. Nel complesso i sistemi viari riescono ad assorbire il carico veicolare mantenendo livelli di servizio buoni o al massimo discreti e code limitate.

7.19 All'esterno della centralità, sul tratto di Via Tuscolana adiacente al sedime di intervento i flussi di traffico dello scenario di progetto si incrementano notevolmente rispetto allo stato di fatto. Si evidenziano, esclusivamente nella punta mattutina, difficoltà nella progressione della corrente veicolare in direzione del GRA a causa dei ritardi dovuti agli impianti semaforici presenti in corrispondenza di Via Petrocelli e Via Finiguerra, utilizzati per gli attraversamenti pedonali (anche in corrispondenza della futura stazione della metropolitana leggera) e per le inversioni di marcia. Le velocità di percorrenza sono modeste ed il deflusso localmente mediocre.

7.20 Tali rallentamenti, pur non determinando fenomeni di congestione grave, potrebbero essere contenuti migliorando l'interazione tra flussi pedonali e veicolari. In primo luogo, potrebbe essere valutata l'ipotesi di realizzare gli accessi al sistema ferroviario leggero all'esterno delle carreggiate di Via Tuscolana, invece che tra le due carreggiate stesse, come attualmente previsto dal progetto di Roma Metropolitane. In questo modo gli accessi al sistema collettivo sarebbero maggiormente fruibili da parte degli utenti, si creerebbero degli attraversamenti pedonali protetti e si eliminerebbero parzialmente le interferenze al deflusso veicolare. Analogamente potrebbe essere valutato, in sedi diverse, l'introduzione di passerelle in quota per gli altri attraversamenti pedonali.

7.21 La sostenibilità del programma urbanistico della centralità della Romanina, nelle quantità e nelle funzioni proposte, risulta quindi dimostrata in relazione all'assetto territoriale ed infrastrutturale programmato. Eventuali criticità puntuali minori, che potenzialmente interessano la rete stradale analizzata, possono essere risolti prevalentemente con soluzioni di disciplina del traffico.

7.22 Alla luce di quanto esposto, ed in conseguenza delle modifiche proposte per l'offerta stradale, l'impatto dell'intervento risulta del tutto compatibile rispetto alle caratteristiche del traffico sia attuali sia di previsione.

A La rete stradale nell'ambito di studio

A.1 La rete stradale principale che caratterizza l'area di studio (compresa tra Via Casilina a nord, Via Appia a sud, Viale Palmiro Togliatti-Via delle Capannelle ad ovest, ed il territorio dei Colli Albani ad est) può essere ricondotta ad una maglia strutturata per direttrici radiali e tangenziali.

A.2 Le radiali principali, mostrate nel successivo quadro sinottico con tonalità di rosso, hanno funzioni varie, da quella autostradale a quella interquartiere:

- Anagnina;
- Tuscolana;
- A1 Roma–Napoli;
- Fosso di S. Maura/Sorbona.

A.3 Le tangenziali principali, rappresentate nel quadro sinottico con tonalità di blu, ricoprono anch'esse ruoli funzionali diversi:

- Torre Spaccata
- Grande raccordo Anulare;
- Gasperina/Sette Miglia;
- Casal Morena/Tor Vergata;
- Cavona/Passolombardo

A.4 Alla maglia principale si connette una viabilità di livello locale, tra cui spiccano alcuni assi per livello di utilizzazione e caratteristiche funzionali. Questi ultimi, individuati ed osservati per la costruzione del grafo di offerta da utilizzare nella fase di simulazione, sono stati rappresentati nel quadro sinottico con tonalità di verde diverse in base alla collocazione nelle seguenti quattro aree:

- Cinecittà Est/Torre Spaccata;
- Romanina;
- Carcaricola/Tor Vergata;
- Morena/Quarto Rubbie.

A.5 Complessivamente la rete osservata ha uno sviluppo di circa 105 km così suddiviso in termini funzionali: 22,8 km di autostrade, 6,9 km di strade di scorrimento, 56,5 km di strade interquartiere, 6,2 km di strade di quartiere, 11,2 km di strade interzonali.

A.6 Di seguito per ciascuna direttrice vengono fornite una o più schede esplicative per singole tratte con diverse caratteristiche di collocazione territoriale, sezione trasversale, stato di conservazione e livello delle attrezzature.

A.7 In ciascuna scheda sono riportate le seguenti informazioni: dati generali (lunghezza e dimensione media della sezione trasversale), collocazione e attività prevalenti a lato strada, caratteristiche generali dell'asse stradale e delle intersezioni, composizione della sezione trasversale.

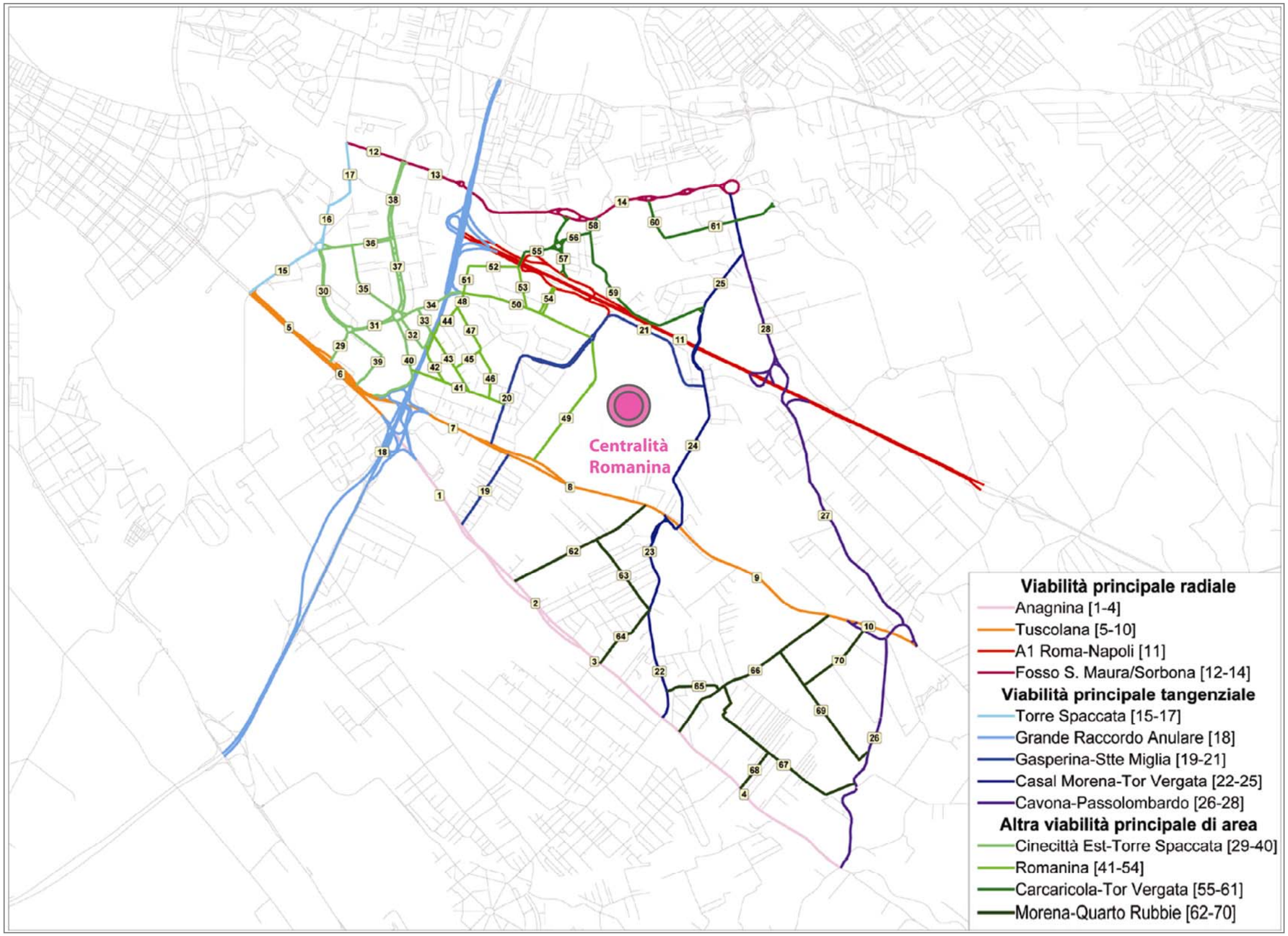
A.8 I dati generali sono accompagnati da una rappresentazione cartografica schematica, in cui viene data indicazione anche della localizzazione dell'intervento allo studio, e da immagini esemplificative di quanto riportato in forma testuale.

A.9 Alcune voci sulla composizione della piattaforma stradale sono oggetto di approfondimento in specifici prospetti. Sono fornite informazioni di dettaglio sulla sosta legale e illegale, sugli spazi pedonali e ciclabili, sulle fermate del trasporto pubblico.

A.10 Le informazioni sono espresse in forma di misure (lunghezza e dimensioni trasversali), di giudizi (del tipo A = alto/buono, M = medio, B = basso/scarso in relazione a problematiche di visibilità, di agibilità, di stato delle attrezzature, ecc.) o di presenza (dati di tipo *dummy* che indicano l'essere o meno di specifici elementi quali illuminazione, passi carrabili, ecc.).

A.11 Nell'ordine sono riportate dapprima le schede delle direttrici radiali, procedendo da sud a nord, a seguire le schede delle direttrici tangenziali, procedendo da ovest ad est, e a chiudere le strade locali maggiormente utilizzate per accedere alla rete principale. Per le radiali suddivise in più tratte l'ordine espositivo procede dal centro verso la periferia, mentre per le tangenziali l'ordine va dalla tratta più a sud a quella più a nord.

FIGURA A.1 QUADRO SINOTTICO DELLE SCHEDE SUI RILIEVI DELL'OFFERTA STRADALE



SCHEDA A.1 VIA ANAGNINA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Grande Raccordo Anulare
A:	Via Gasperina
Lunghezza:	1350 m
Sezione:	17.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	•
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	2	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

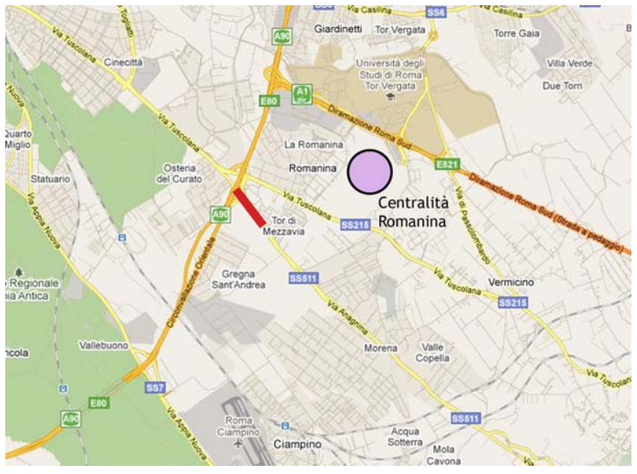
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale	•	•
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.2 VIA ANAGNINA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Gasperina		
A:	Via dei Sette Metri		
Lunghezza:	1665 m	Sezione:	23.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	4	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	1.00 m	1.00 m
Sosta legale		•
Marciapiedi		•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		•
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		•
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		•
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		4.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

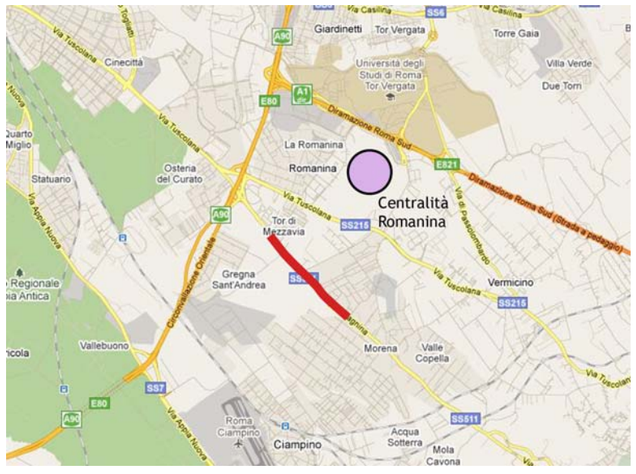
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Presenza di aree per la sosta tra le due carreggiate che rendono lo spartitraffico a larghezza variabile.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.3 VIA ANAGNINA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via dei Sette Metri
A:	Via di Casal Morena
Lunghezza:	765 m
Sezione:	25.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	12	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali	•	Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale	•	
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	5.00 m	3.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

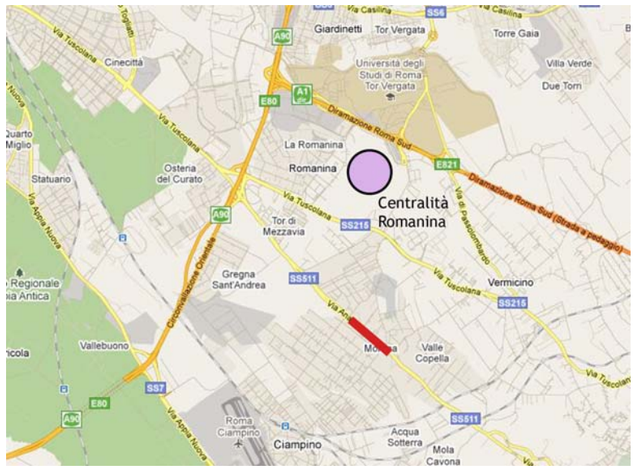
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.4 VIA ANAGNINA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via di Casal Morena		
A:	Via della Cavona		
Lunghezza:	2000 m	Sezione:	19.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	•
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali	•	Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	3	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.00 m	1.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

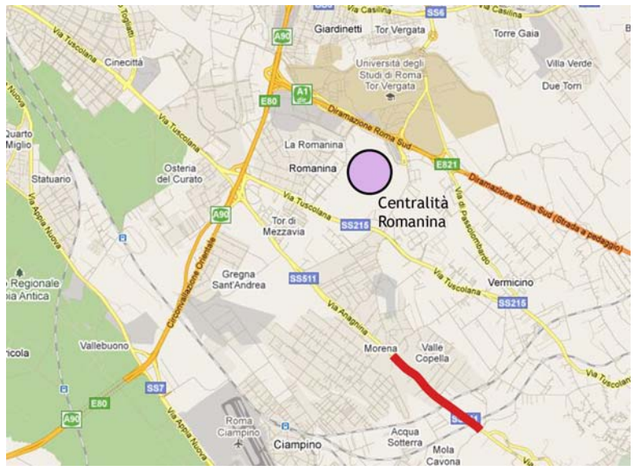
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		•
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.5 VIA TUSCOLANA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via di Torre Spaccata		
A:	Via Otello Stefanini		
Lunghezza:	925 m	Sezione:	28.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati	•	Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	1	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	3	3
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		•
Presenza a tratti	•	
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	B	B

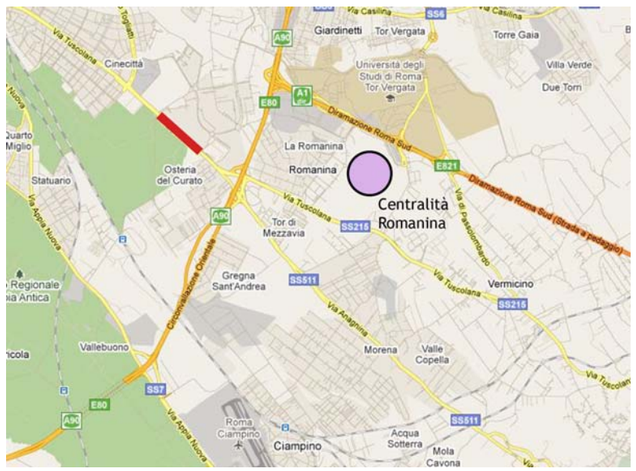
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Nella direzione da Via Stefanini a Via della Capannelle è presente una corsia aggiuntiva dedicata alla svolta a destra su Via di Torre Spaccata
Il tratto terminale verso Via Stefanini accoglie al centro della carreggiata le rampe di accesso al successivo tratto in viadotto verso il GRA

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.6 VIA TUSCOLANA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Otello Stefanini
A:	Grande Raccordo Anulare
Lunghezza:	745 m
Sezione:	33.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	•
Grandi uffici pubblici	•	Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali	•	Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	7	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti	3	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2 + 2	2 + 2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto	•	
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale	•	
Arredo funzionale	A	M

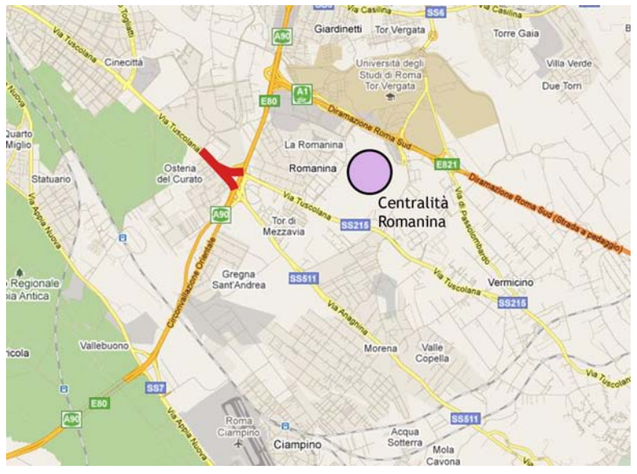
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Direzione A: ampio parcheggio - nodo di scambio; lato sinistro corsia di decelerazione (3.50 metri), adibita a sosta.
Illuminazione presente solo nella parte in viadotto.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.7 VIA TUSCOLANA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Grande Raccordo Anulare		
A:	Via Gasperina		
Lunghezza:	1040 m	Sezione:	22.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	3.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

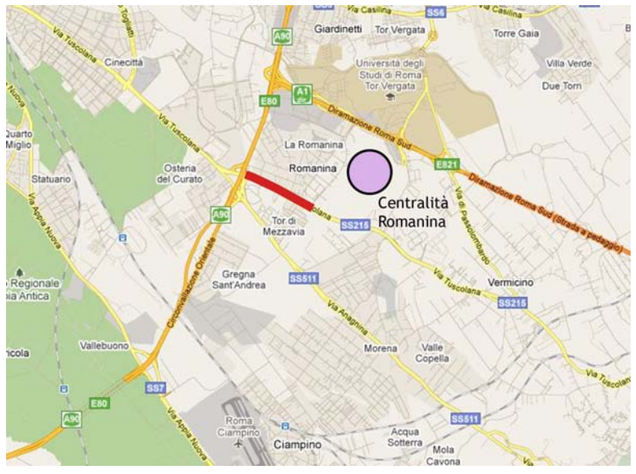
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale	•	•
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.8 VIA TUSCOLANA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Gasperina		
A:	Via di Casal Morena		
Lunghezza:	1455 m	Sezione:	26.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali	•	Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	2	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	3	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2 + 1	2 + 1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	1.00 m	1.00 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

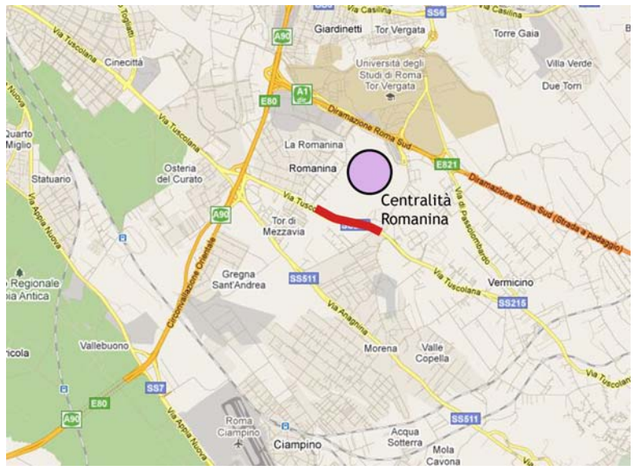
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra	•	•
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale	•	•
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.9 VIA TUSCOLANA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via di Casal Morena		
A:	Via dell'Acqua Acetosa Anagnina		
Lunghezza:	1710 m	Sezione:	20.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali	•	Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	2	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.75 m	0.75 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00	
Larghezza area non pavimentata		2.00

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

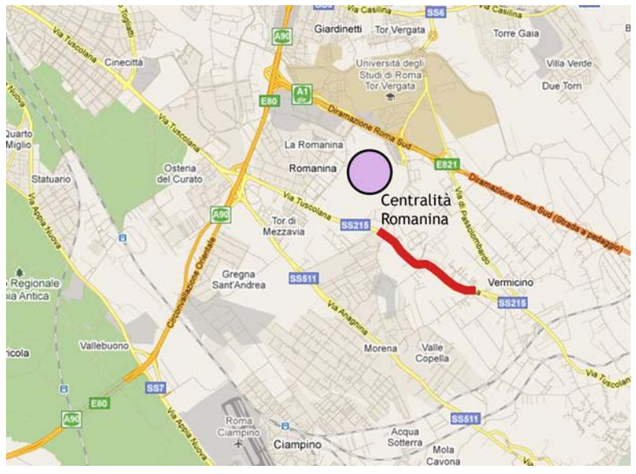
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.10 VIA TUSCOLANA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via dell'Acqua Acetosa Anagnina		
A:	Via della Cavona		
Lunghezza:	815 m	Sezione:	17.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	3	Visibilità per i pedoni	
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

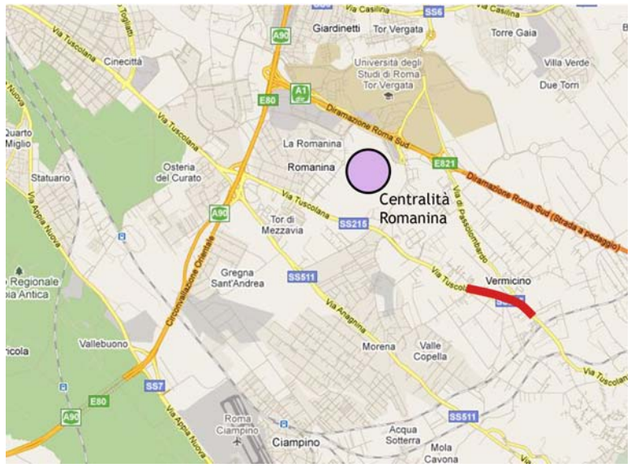
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale	•	•
Arredo funzionale	B	B

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.11 DIRAMAZIONE SUD A1 ROMA-NAPOLI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Grande Raccordo Anulare		
A:	Barriera Roma Sud		
Lunghezza:	5380 m	Sezione:	22.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	A
Controstrade/laterali	•	Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	A
A raso		Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	1	Visibilità per i pedoni	
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	2.50 m	2.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

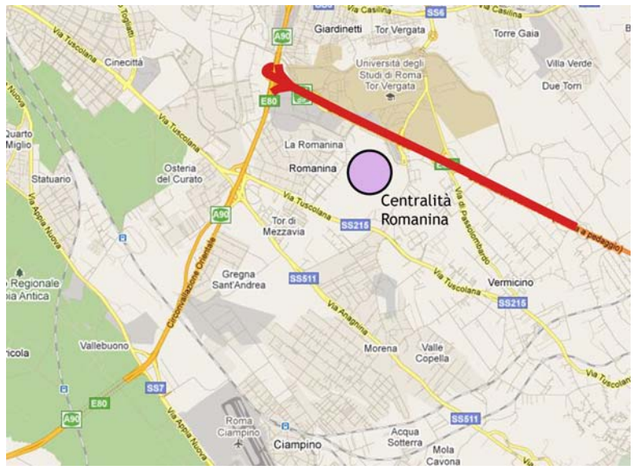
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Illuminazione a tratti.
Controstrade presenti tra il GRA e lo svincolo di Tor Vergata con due corsie per senso di marcia

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.12 VIA DEL FOSSO DI SANTA MAURA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via di Torre Spaccata		
A:	Viale Antonio Ciamarra		
Lunghezza:	510 m	Sezione:	15.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati	•	Industrie	•
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	2	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.25 m	3.25 m
Banchina laterale	0.25 m	0.25 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	4.00 m	4.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

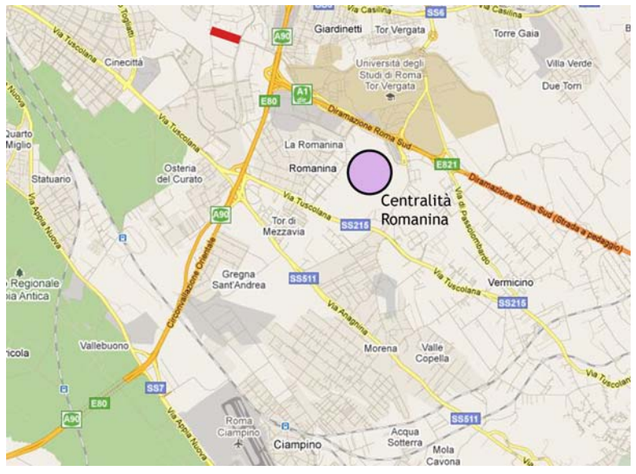
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.13 VIA DEL FOSSO DI SANTA MAURA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Viale Antonio Ciamarra
A:	Viale della Sorbona
Lunghezza:	580 m
Sezione:	25.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile	•	
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	3.00 m	3.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata	2.50	
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

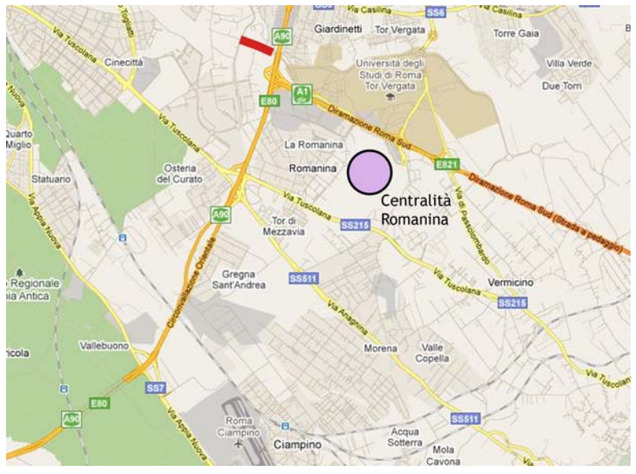
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.14 VIALE DELLA SORBONA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via del Fosso di S. Maura
A:	Via di Tor Vergata
Lunghezza:	2515 m
Sezione:	23.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio – bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio – media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio – alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso – una carreggiata		Pavimentazione	A
Doppio senso – due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	3	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		•
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.50 m	2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		•
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

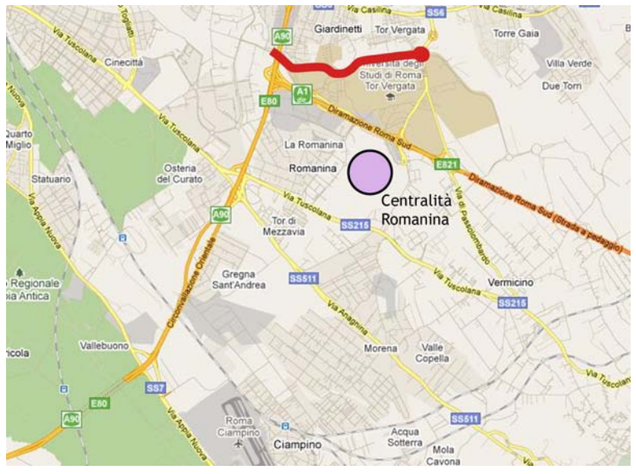
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Spartitraffico di larghezza variabile per consentire l'inserimento di sistemi rotatori.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.15 VIA DI TORRE SPACCATA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Raimondo Scintu
A:	Via Tuscolana
Lunghezza:	700 m
Sezione:	14.10 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	•
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri		Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	4.50 m	4.50 m
Banchina laterale	0.30 m	0.30 m
Sosta legale		•
Marciapiedi		•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto	•	
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		•
Sosta a spina		•
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.00 m	2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

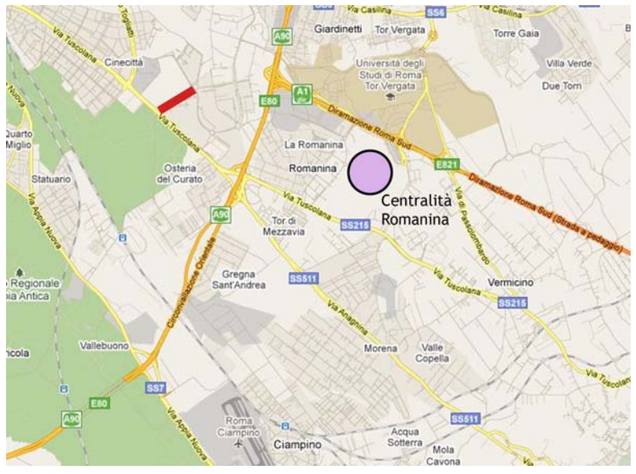
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		•
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.16 VIALE BRUNO PELIZZI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Raimondo Scintu		
A:	Via di Torre Spaccata		
Lunghezza:	405 m	Sezione:	26.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto	•	•
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.50 m	2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

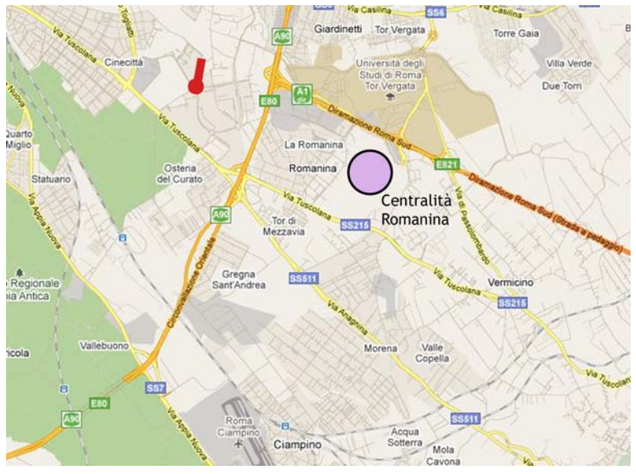
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.17 VIA TORRE SPACCATA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Viale Bruno Pelizzi
A:	Via del Fosso di Santa Maura
Lunghezza:	650 m
Sezione:	10.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati	•	Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		•
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		2.50 m

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

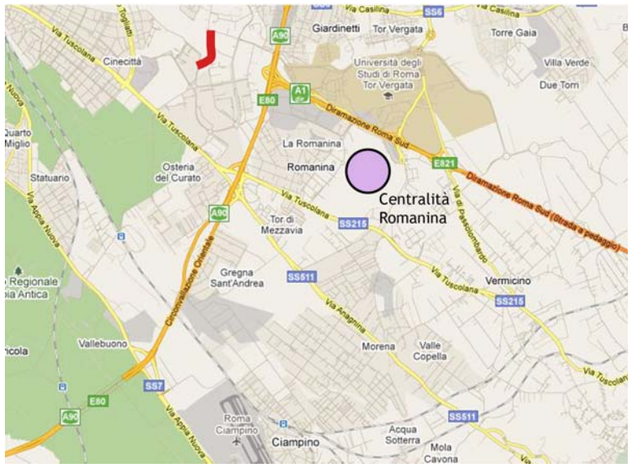
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.18 GRANDE RACCORDO ANULARE

1. Percorso (direzione A)

Da:	Uscita 18 Casilina		
A:	Uscita 23 Appia		
Lunghezza:	6400	Sezione:	32.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	A
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate	•	Percezione delle intersezioni	A
A raso		Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	1	Visibilità per i pedoni	
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	3	3
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	2.50 m	2.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

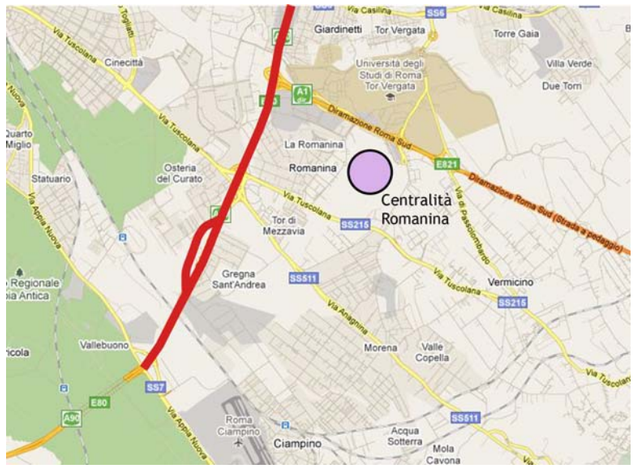
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Controstrade presenti in corrispondenza dello svincolo con l'A1

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.19 VIA GASPERINA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tuscolana
A:	Via Anagnina
Lunghezza:	730 m
Sezione:	11.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	•
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	19	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	4.00 m	4.00 m
Banchina laterale		
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico	•	
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.50 m	1.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

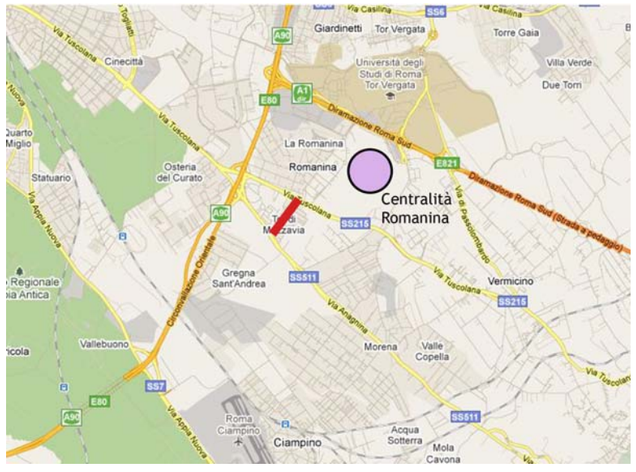
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Sosta in linea su ambo i lati non indicata da segnaletica orizzontale

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.20 VIA PONTE DI SETTE MIGLIA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tuscolana		
A:	Viale Luigi Schiavonetti		
Lunghezza:	900 m	Sezione:	11.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio – bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio – media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio – alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso – una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso – due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	8	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		•

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		•
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale	•	
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

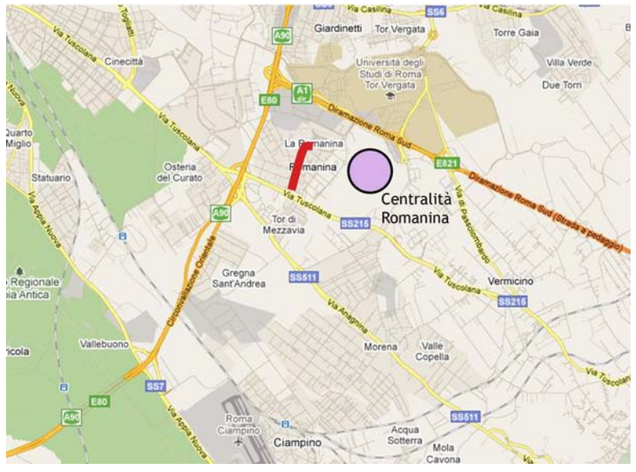
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Direzione A: assenza marciapiedi.
Tratto finale verso via Schiavonetti si allarga con marciapiedi e parcheggi ambo i lati.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.21 VIALE LUIGI SCHIAVONETTI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Ponte di Sette Miglia		
A:	Via Bernardino Alimena		
Lunghezza:	2055 m	Sezione:	29.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	4	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	1.00 m	1.00 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.50 m	2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

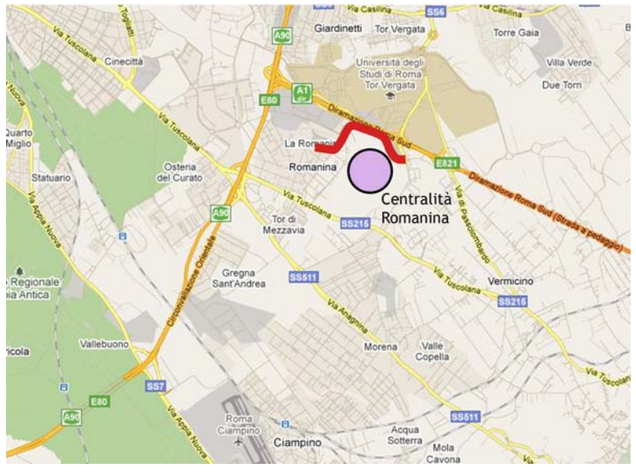
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Spartitraffico a larghezza variabile

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.22 VIA DI CASAL MORENA

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Publio Elio
A: Via Anagnina
Lunghezza: 975 m Sezione: 10.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri		Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.25 m	3.25 m
Banchina laterale	2.00 m	2.00 m
Sosta legale		•
Marciapiedi		•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		B

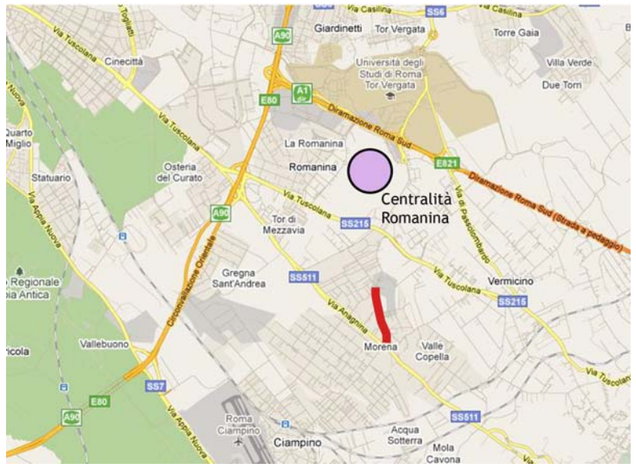
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Una banchina non è pavimentata

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.23 VIA DI CASAL MORENA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tuscolana		
A:	Via Publio Elio		
Lunghezza:	970 m	Sezione:	10.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	9	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto	•	•
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		2.00 m
Larghezza area non pavimentata	1.50 m	

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

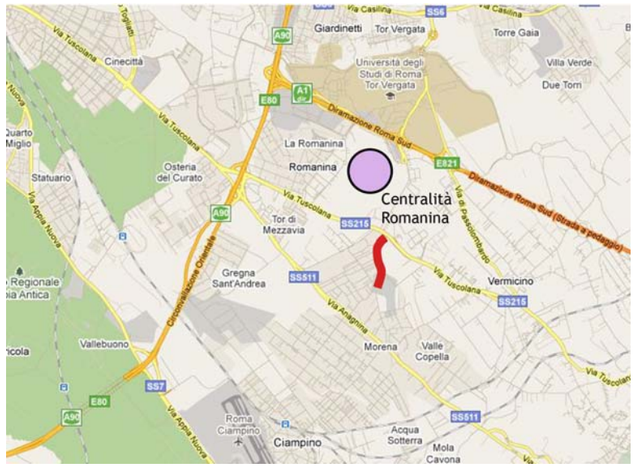
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	B	B

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.24 VIA TOR VERGATA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Tratto A1 Roma - Napoli
A:	Via Tuscolana
Lunghezza:	1730 m
Sezione:	14.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	•
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	1.00 m	1.00 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata	2.00 m	5.00 m

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra	•	•
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	B	B

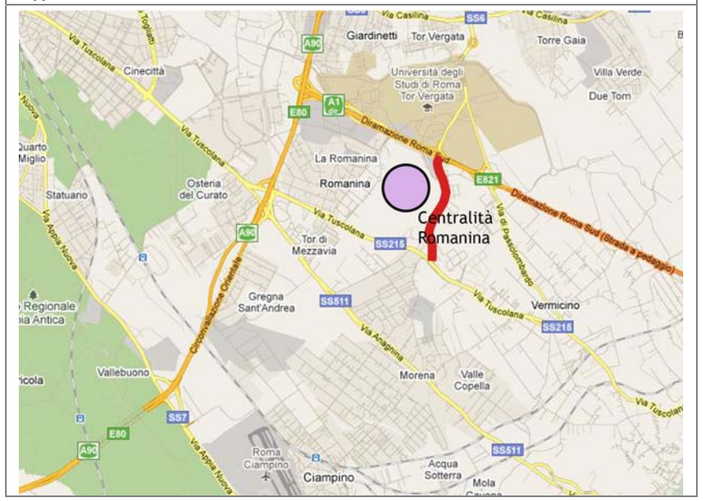
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Presenza di alcuni cantieri aperti.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.25 VIA TOR VERGATA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Viale della Sorbona (angolo via Barzilai)
A:	Tratto A1 Roma - Napoli
Lunghezza:	1480 m
Sezione:	14.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	8	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	3	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	6.00 m	6.00 m
Banchina laterale	1.00 m	1.00 m
Sosta legale		
Marciapiedi		•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		•
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale	•	
Arredo funzionale	M	M

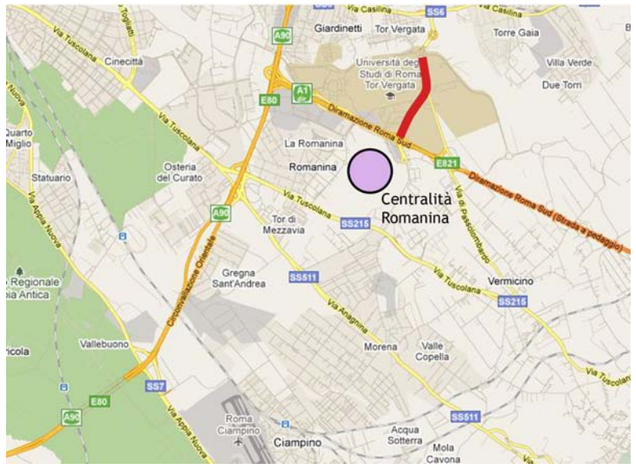
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei	•	•

NOTE

Presenza controviale direzione A con fermata COTRAL ed ATAC e marciapiede (1.5 m)

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.26 VIA DELLA CAVONA

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Anagnina
A: Via Tuscolana
Lunghezza: 2215 m Sezione: 8.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra	•	
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

In prossimità di Via Tuscolana il tratto stradale si allarga, diventa pianeggiante, con presenza di insediamenti residenziali a bassa densità

Mappa

Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.27 VIA DI PASSOLOMBARDO

1. Percorso (direzione A)

Da:	Tratto autostradale Roma - Napoli		
A:	Via Tuscolana		
Lunghezza:	2725 m	Sezione:	7.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina	•	
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

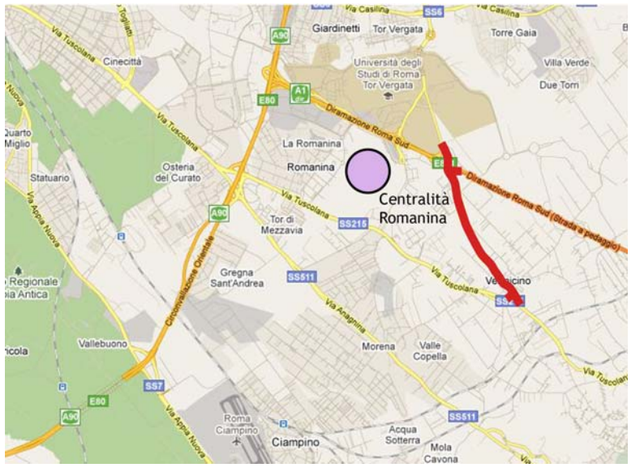
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Su alcuni tratti si affaccino insediamenti di dimensioni ridotte.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.28 VIA DI PASSOLOMBARDO

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tor Vergata		
A:	Tratto autostradale Roma - Napoli		
Lunghezza:	1040 m	Sezione:	9.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	8	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	2	Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo		
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

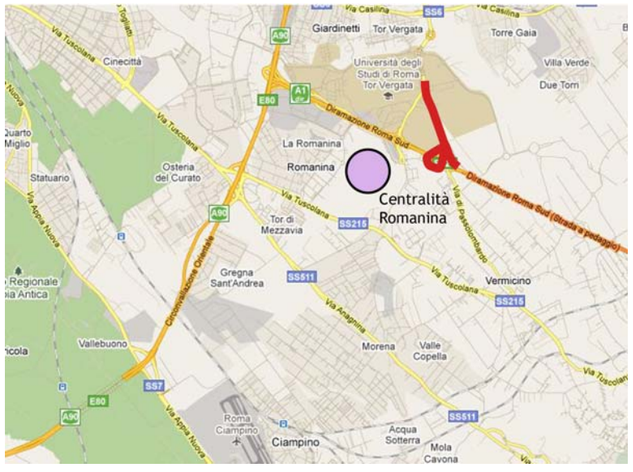
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.29 VIA OTELLO STEFANINI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Piazza Ettore Viola
A:	Via Tuscolana
Lunghezza:	310 m
Sezione:	13.10 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	
Corsia preferenziale		1
Larghezza corsie	2.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.30 m	0.30 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		•
Arredo funzionale		

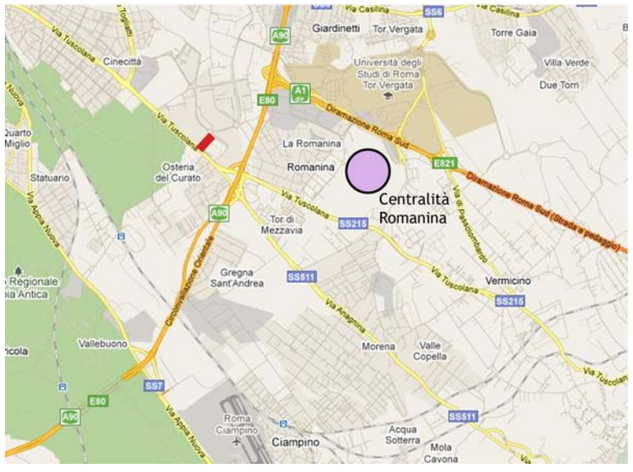
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Nodo di interscambio sul lato A

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.30 VIA WALTER PROCACCINI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Piazza Ettore Viola		
A:	Via di Torre Spaccata		
Lunghezza:	800 m	Sezione:	29.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	4	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	5.50 m	3.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

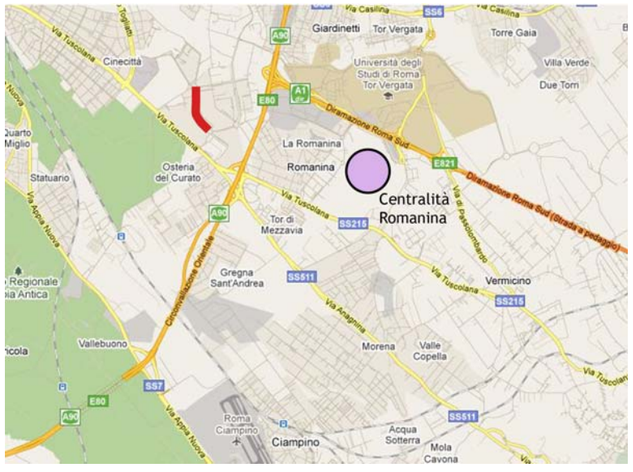
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Presenza spartitraffico (larghezza 5 m.)

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.31 VIA ANDREA MONETA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Piazza Fabio Sabatini
A:	Piazza Ettore Viola
Lunghezza:	485 m
Sezione:	27.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	2	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		•
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	5.50 m	3.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		•
Presenza a tratti		2.50 m
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

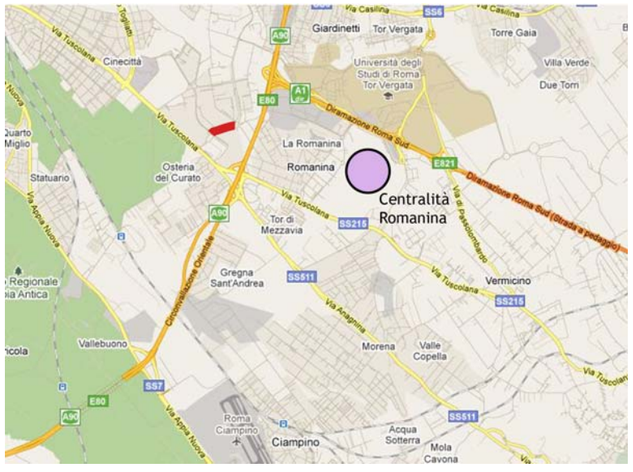
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.32 VIA UBALDO COMANDINI – VIA EMILIO BRUSA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Ignazio Scimonelli		
A:	Piazza Fabio Sabatini		
Lunghezza:	480 m	Sezione:	7.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio – bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio – media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio – alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso – una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso – due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	4	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	
Banchina laterale	0.75 m	0.75 m
Sosta legale	•	
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

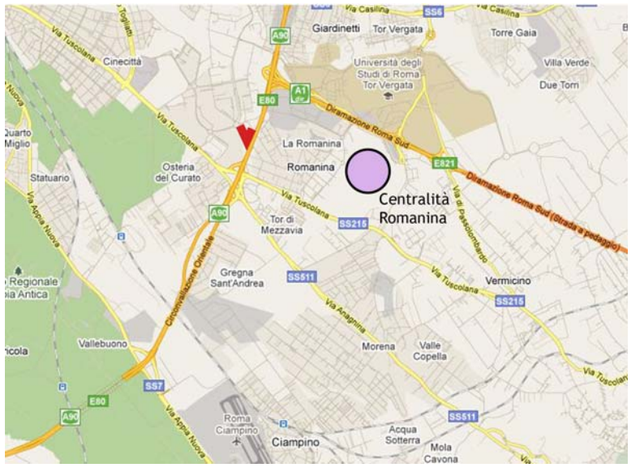
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Banchina non pavimentata

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.33 VIA IGNAZIO SCIMONELLI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Ulderico Mazzolani
A: Via Emilio Brusa
Lunghezza: 230 m Sezione: 7.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	4	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	
Banchina laterale	0.75 m	0.75 m
Sosta legale	•	
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

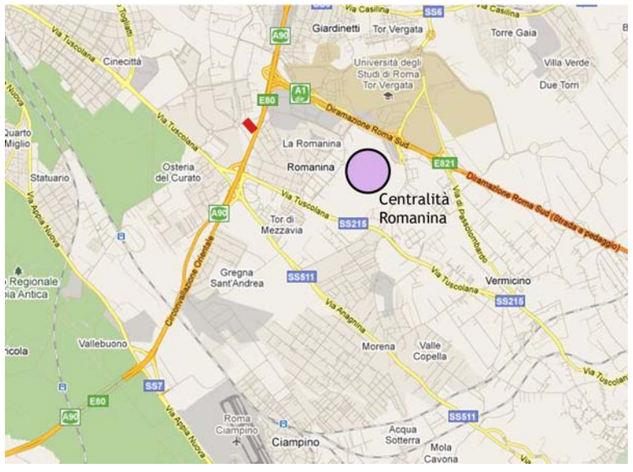
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Sosta in banchina

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.34 VIA ULDERICO MAZZOLANI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Piazza Fabio Sabatini		
A:	Via Bernardino Alimena		
Lunghezza:	580 m	Sezione:	17.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	A
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	2.50 m	2.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap	•	•
Larghezza area pavimentata	3.00 m	3.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

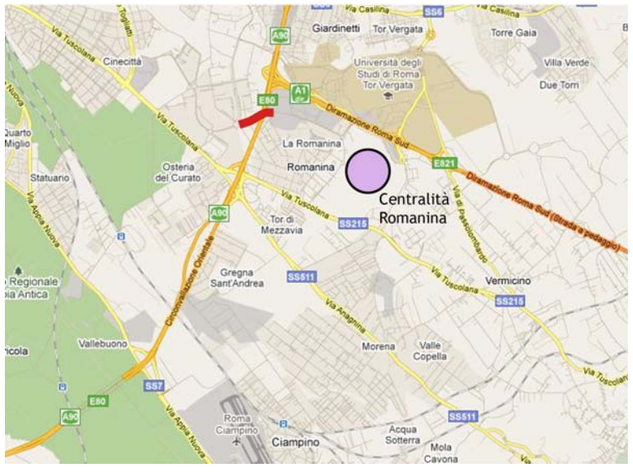
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.35 VIA STEFANO OBERTO

1. Percorso (direzione A)

Da:	Viale Bruno Rizzieri		
A:	Piazza Fabio Sabatini		
Lunghezza:	745 m	Sezione:	16.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		2.00 m
Larghezza area non pavimentata	2.00 m	

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

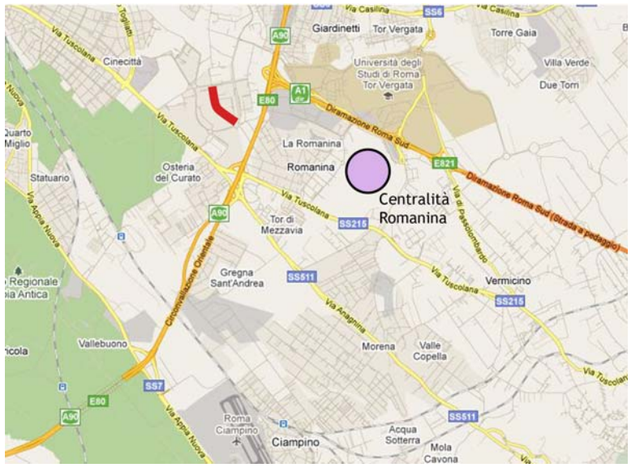
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.36 VIALE BRUNO RIZZIERI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Viale Antonio Ciamarra		
A:	Via Walter Procaccini		
Lunghezza:	600 m	Sezione:	21.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici	•	Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	3	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.25 m	3.25 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		•
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap	•	•
Larghezza area pavimentata	2.50 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

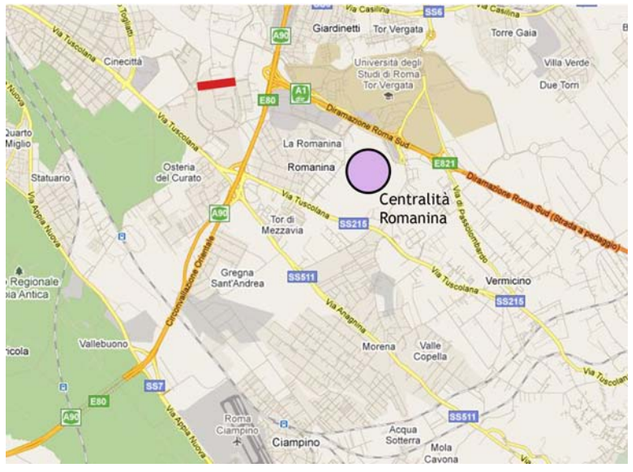
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.37 VIALE ANTONIO CIAMARRA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Viale Bruno Rizzieri		
A:	Piazza Fabio Sabatini		
Lunghezza:	655 m	Sezione:	50.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	•
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	7	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine	•	•
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		•
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila	•	•
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico	•	
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	3.00 m	3.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

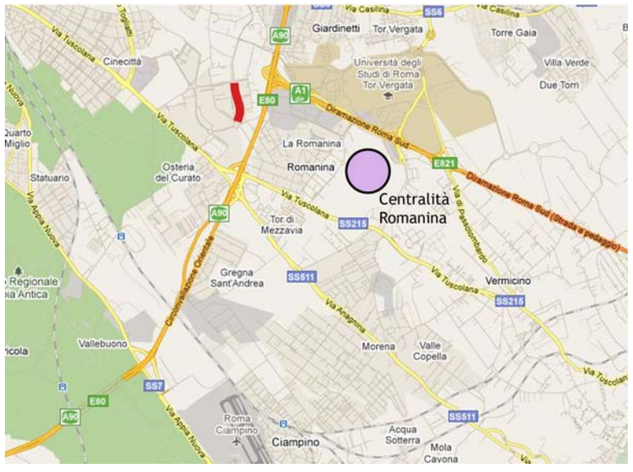
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.38 VIALE ANTONIO CIAMARRA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via del Fosso di Santa Maura		
A:	Viale Bruno Rizzieri		
Lunghezza:	665 m	Sezione:	26.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	•
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.75 m	3.75 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		•
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.50 m	2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		•
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

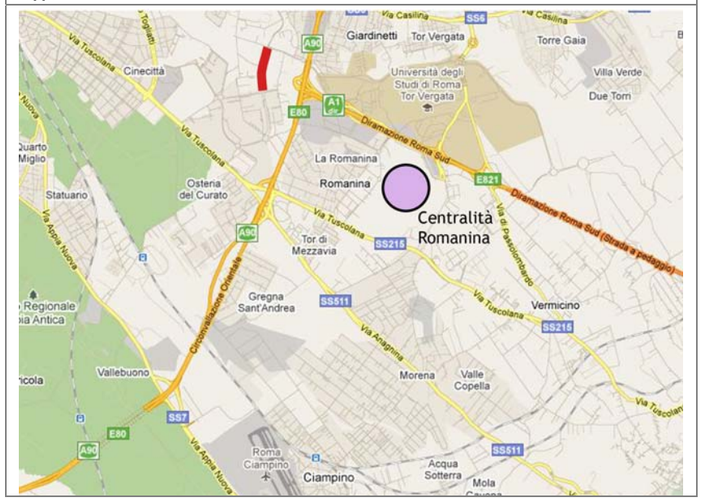
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Presenza spartitraffico (2.00 m.). Prima parte del tratto poco urbanizzato.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.39 VIA VINCENZO GIUDICE

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tuscolana		
A:	Piazza Ettore Viola		
Lunghezza:	675 m	Sezione:	13.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	2	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile	•	
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto	•	•
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap	•	•
Larghezza area pavimentata	2.50 m	2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

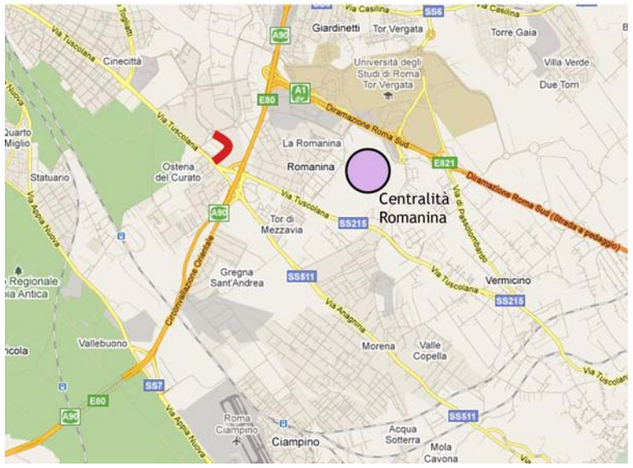
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Nel tratto più vicino a Via Tuscolana sosta in linea a lato strada che riduce lo spazio disponibile per la circolazione, in alcuni punti anche a una sola corsia. Parallelamente corre la viabilità interna al nodo di Anagnina. Cantieri aperti per la realizzazione di un corridoio per la mobilità. (con tratti stradali in parte non percorribili)

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.40 VIA GIACOMO DELITALA

1. Percorso (direzione A)

Da: Piazza Fabio Sabatini
A: Via Tuscolana
Lunghezza: 915 m Sezione: 7.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	2	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

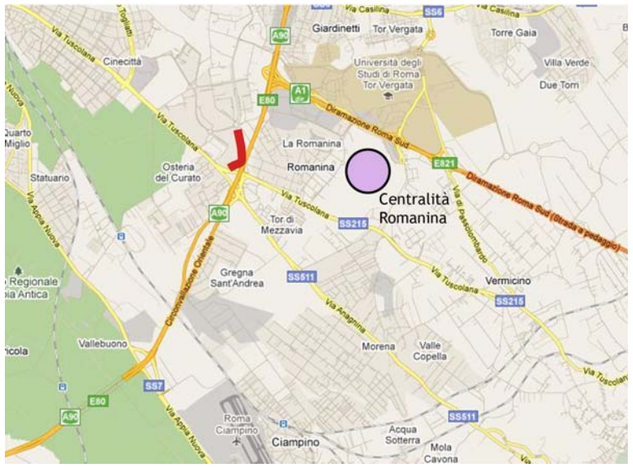
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.41 VIA SALVATORE BARZILAI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Giuseppe Devers
A:	Via Ponte di Sette Miglia
Lunghezza:	860 m
Sezione:	20.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	7	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale	•	
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.50 m	2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

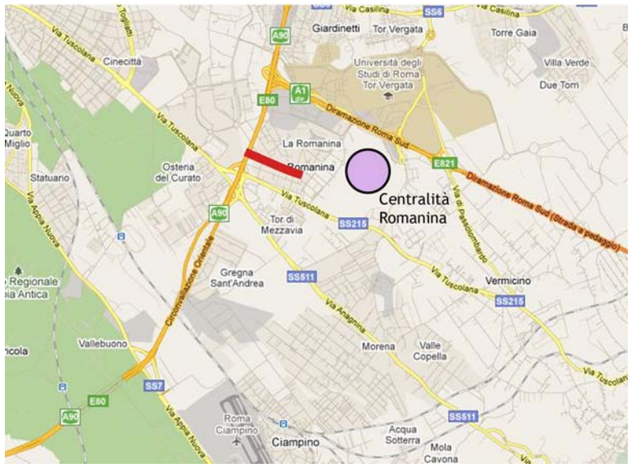
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		•
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		B

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.42 VIA UBALDO COMANDINI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Pietro Rosano
A: Via Salvatore Barzilai
Lunghezza: 360 m Sezione:

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale		
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.50 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

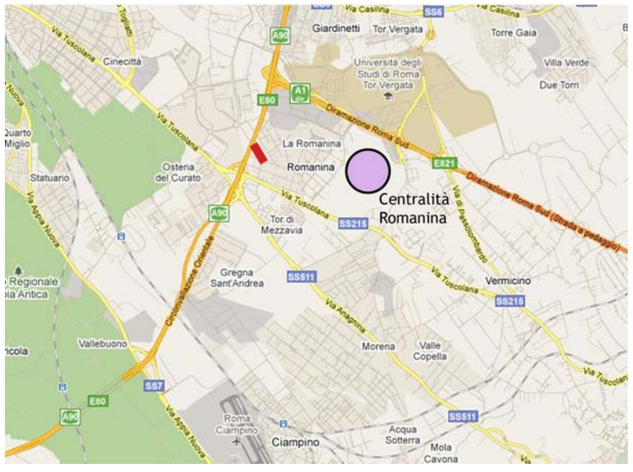
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	B	

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei	•	

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.43 VIA IGNAZIO SCIMONELLI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Salvatore Barzilai		
A:	Via Emilio Brusa		
Lunghezza:	610 m	Sezione:	16.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	8	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

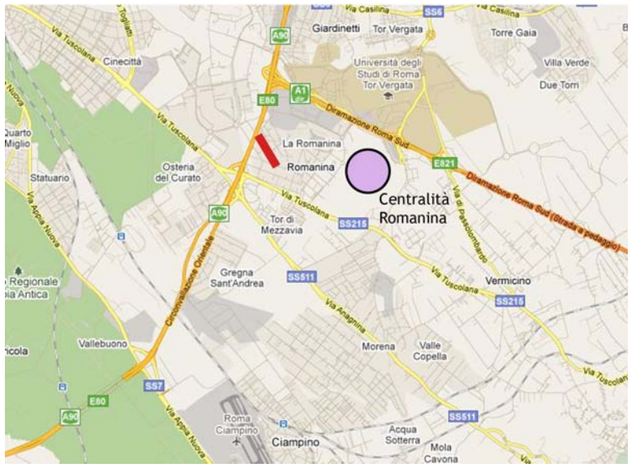
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.44 VIA ALESSANDRO STOPPATO – VIA PIETRO ROSANO

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Vincenzo Manzini		
A:	Via Ubaldo Comandini		
Lunghezza:	495 m	Sezione:	6.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio – bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio – media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio – alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso – una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso – due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	10	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

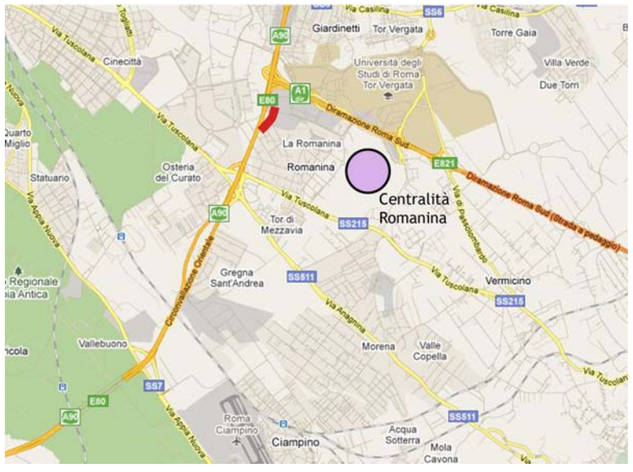
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.45 VIA GIUSEPPE GREGORACI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Vincenzo Manzini
A: Via Ignazio Scimonelli
Lunghezza: 280 m Sezione: 8.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	11	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

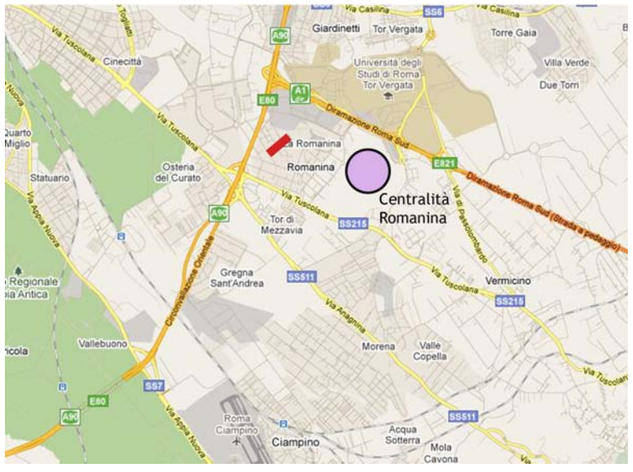
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.46 VIA AGOSTINO BERENINI – VIA CARLO COCCORESE

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Salvatore Barzilai
A: Via Ignazio Scimonelli
Lunghezza: 440 m Sezione: 8.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio – bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio – media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio – alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso – una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso – due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

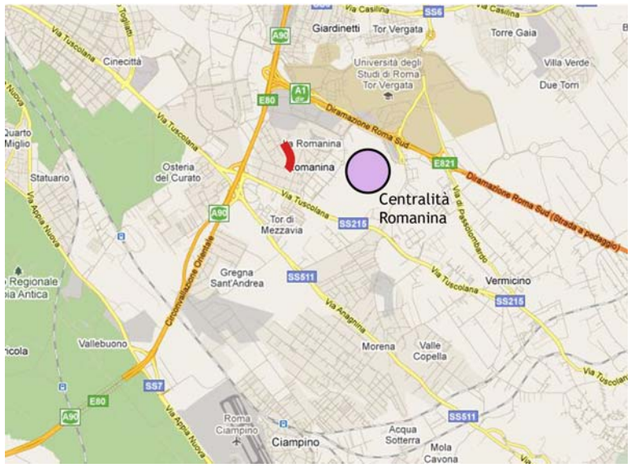
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.47 VIA VINCENZO MANZINI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Giuseppe Gregoraci
A: Via Alessandro Stoppato
Lunghezza: 410 m Sezione: 12.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

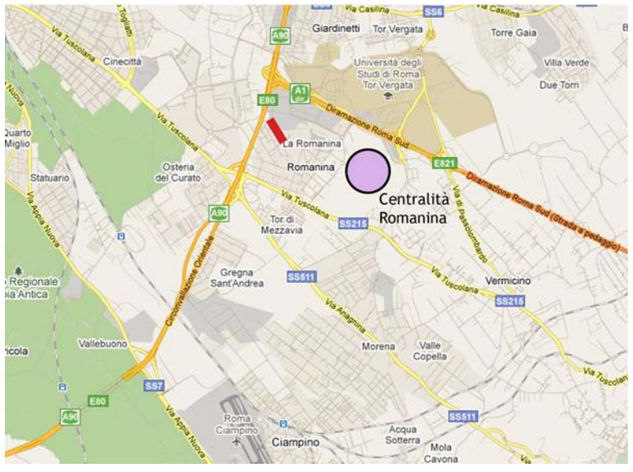
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.48 VIA ORAZIO RAIMONDO

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Bernardino Alimena
A: Via Alessandro Stoppato
Lunghezza: 145 m Sezione:

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	•
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	14	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	0.75 m	0.75 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

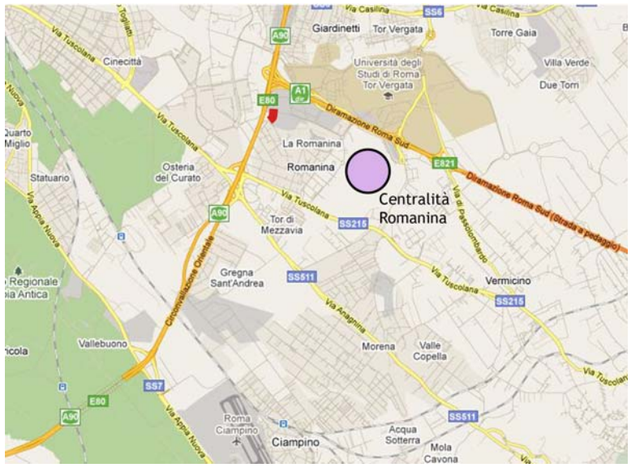
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Sosta in linea per brevi tratti e presenza di contenitori RSU in banchina

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.49 VIA BIAGIO PETROCELLI

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tuscolana		
A:	Via Luigi Schiavonetti		
Lunghezza:	1240 m	Sezione:	16.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali	•	Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	1	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	A
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	5.00 m	5.00 m
Banchina laterale		
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile	•	
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura	•	•

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	
Larghezza area non pavimentata		2.00 m

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

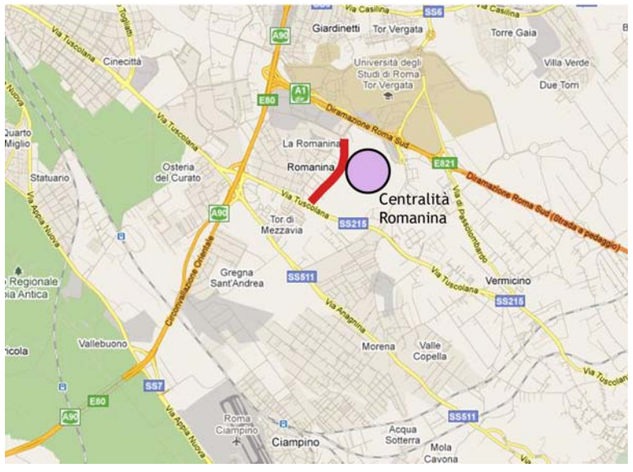
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	•	

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.50 VIA BERNARDINO ALIMENA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Grande Raccordo Anulare		
A:	Via Luigi Schiavonetti		
Lunghezza:	1345 m	Sezione:	25.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	•
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale		
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina	•	
Sosta a pettine		•
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra	•	•
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	B	B

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa

Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.51 VIA ORAZIO RAIMONDO

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Bernardino Alimena		
A:	Via Enrico Ferri		
Lunghezza:	240 m	Sezione:	9.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione	•	Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	•
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	4	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	5.00 m	
Banchina laterale		
Sosta legale	•	•
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

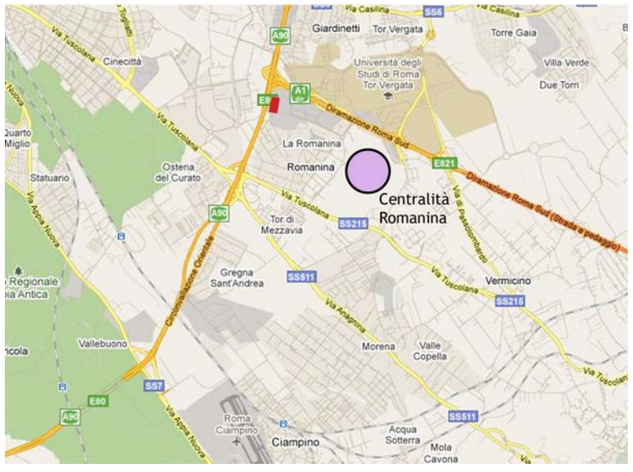
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.52 VIA ENRICO FERRI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Orazio Raimondo
A: Via Emanuele Carnevale
Lunghezza: 430 m Sezione:

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	•
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	
Banchina laterale		
Sosta legale		•
Marciapiedi		•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		•
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale	•	
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

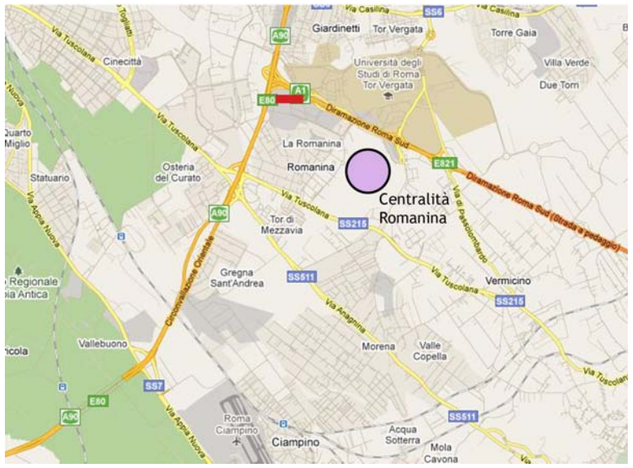
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.53 VIA EMANUELE CARNEVALE

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via del Fontanile di Carcaricola		
A:	Via Bernardino Alimena		
Lunghezza:	365 m	Sezione:	20.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	•
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	5	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo		
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	4.00 m	4.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		•
Sosta a spina		•
Sosta a pettine	•	
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	
Presenza a tratti		•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.50 m	1.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

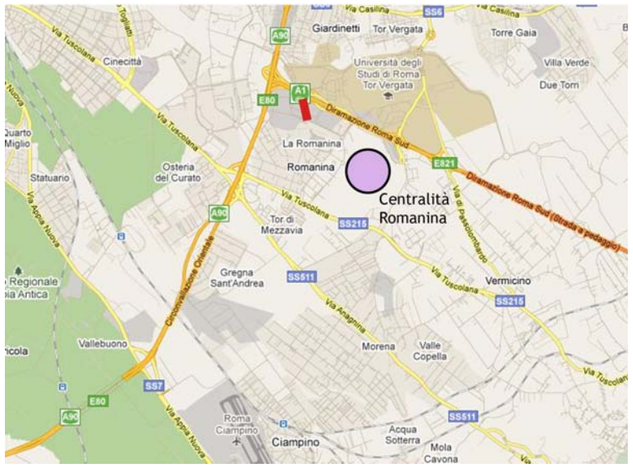
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.54 VIA FRANCESCO ANTOLISEI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Bernardino Alimena
A: Complanari A1 Roma-Napoli
Lunghezza: 250 m Sezione: 30.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	8	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine	•	•
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

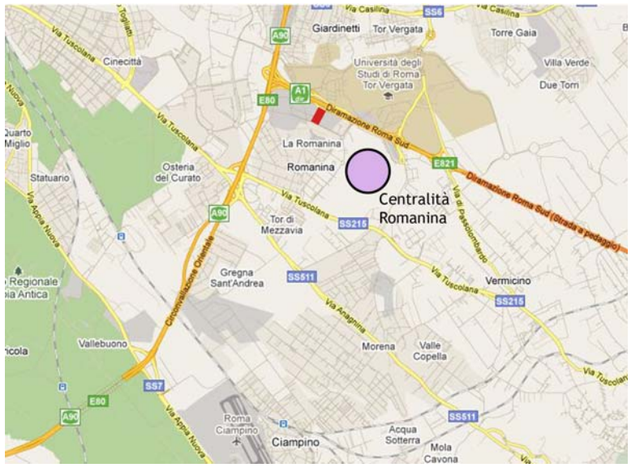
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Sosta possibile su area di parcheggio all'interno dello spartitraffico

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.55 VIA DEL FONTANILE DI CARCARICOLA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Stanford		
A:	Via Enrico Ferri		
Lunghezza:	420 m	Sezione:	17.50 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	7	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	2	2
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.25 m	3.25 m
Banchina laterale	0.25 m	0.25 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		•
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.50 m	1.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

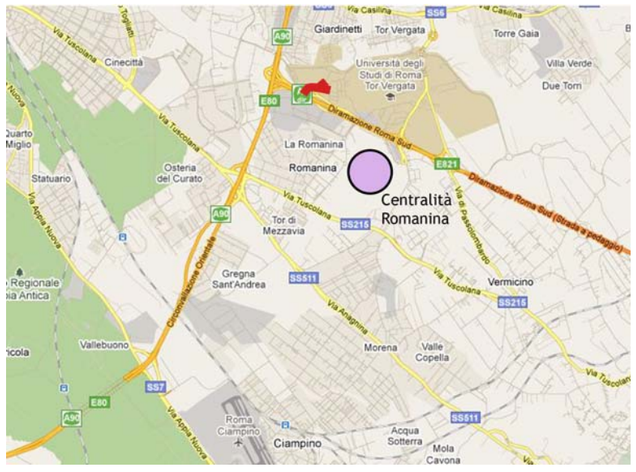
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.56 VIA DEL FONTANILE DI CARCARICOLA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Stanford		
A:	Viale della Sorbona		
Lunghezza:	285 m	Sezione:	7.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	11	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

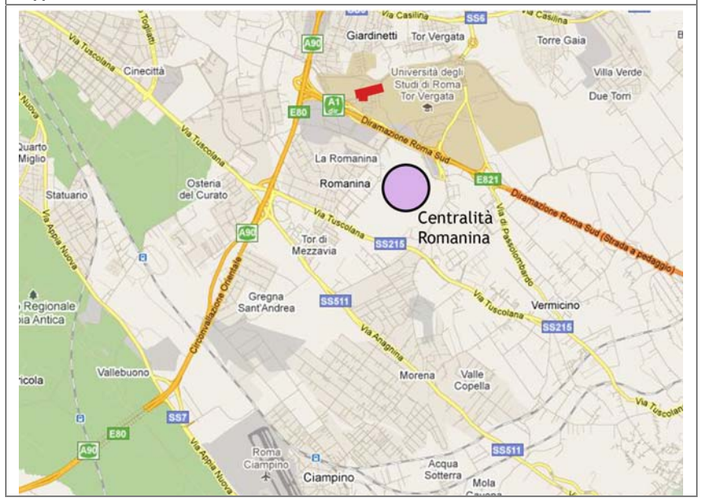
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale	•	
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.57 VIA STANFORD

1. Percorso (direzione A)

Da:	Viale della Sorbona		
A:	Via Motta		
Lunghezza:	620 m	Sezione:	11.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	3	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	2.00 m	2.00 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

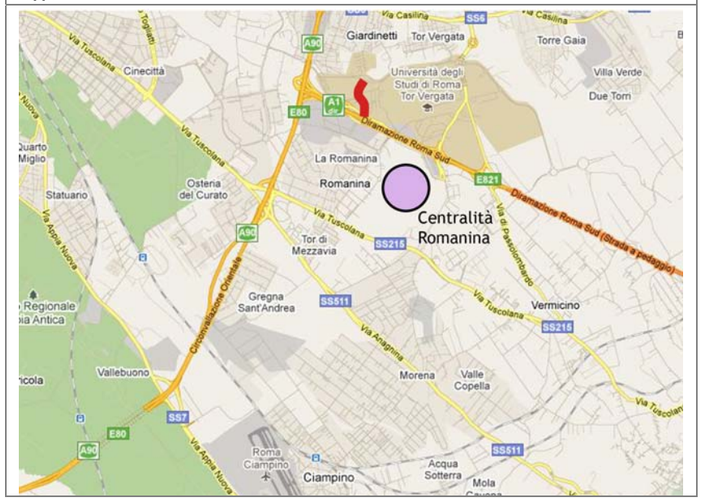
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.58 VIA DI CARCARICOLA

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Francesco Tensi
A: Viale della Sorbona
Lunghezza: 145 m Sezione: 8.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	7	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale	•	•
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea	•	•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

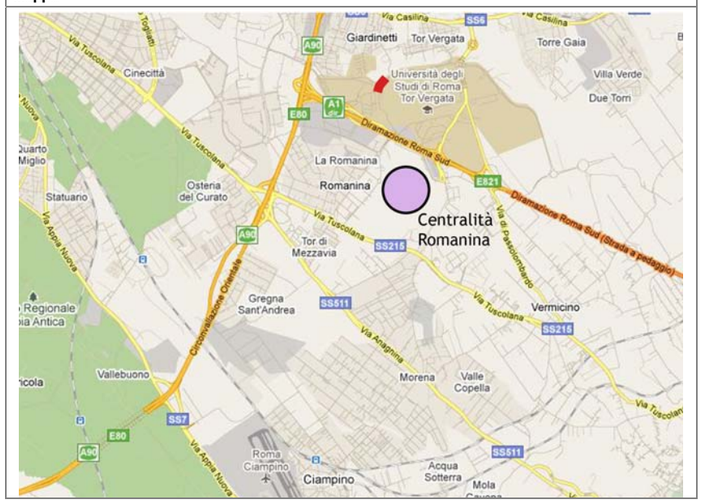
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.59 VIA FRANCESCO TENSI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via del Fontanile di Carcaricola
A: Via di Tor Vergata
Lunghezza: 1515 m Sezione:

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo		
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	1.00 m	1.00 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

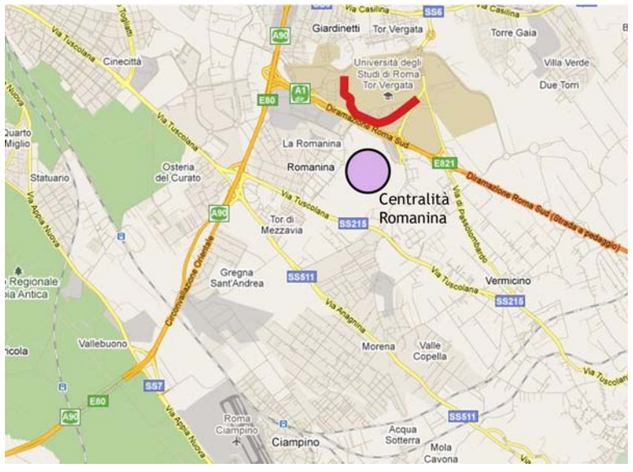
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Banchina non pavimentata

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.60 VIA COLUMBIA

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Cambridge
A: Viale della Sorbona
Lunghezza: 360 m Sezione: 14.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	A
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	A
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	1.50 m	1.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

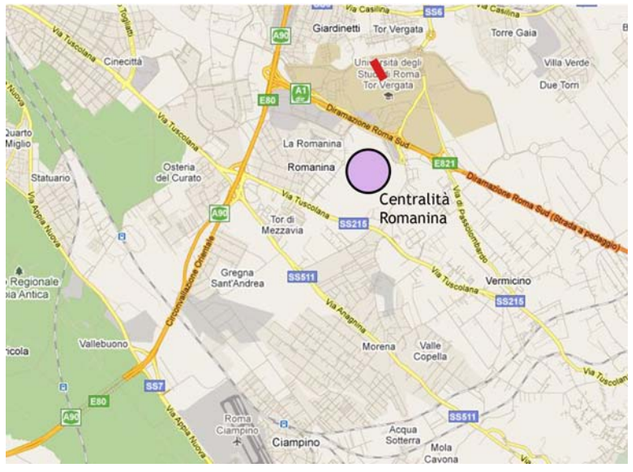
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.61 VIA CAMBRIDGE

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Columbia		
A:	Via di Tor Vergata		
Lunghezza:	1045 m	Sezione:	14.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze		Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	A
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	A
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	1	Visibilità per i pedoni	A
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	M
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.50 m	3.50 m
Banchina laterale	1.50 m	1.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi	•	•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua	•	•
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	2.00 m	2.00 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

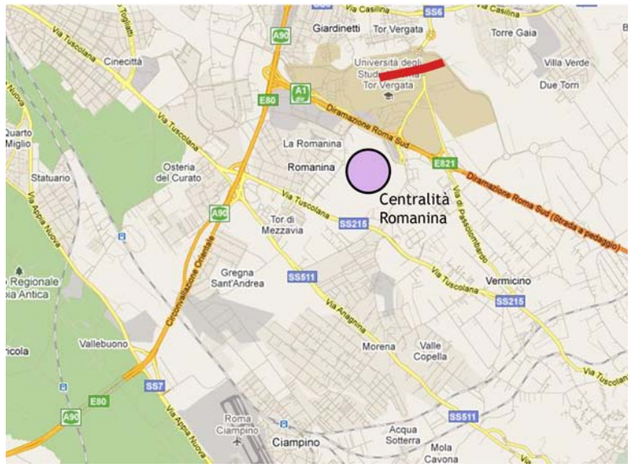
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	M

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.62 VIA DI CAMPO ROMANO

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tuscolana		
A:	Via Anagnina		
Lunghezza:	1320 m	Sezione:	9.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati	•	Industrie	
Altre attività di servizio	•	Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	6	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		•
Marciapiedi		•
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		•
Sosta a spina		
Sosta a pettine		•
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		•
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		2.50 m
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

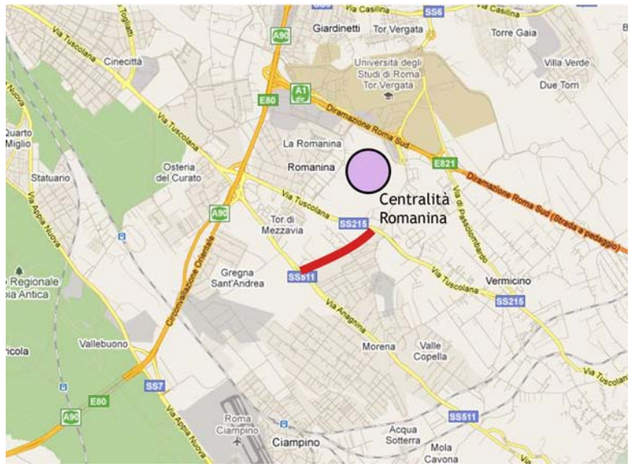
	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.63 VIA PUBLIO ELIO

1. Percorso (direzione A)

Da: Via di Campo Romano
A: Via di Casal Morena
Lunghezza: 765 m Sezione: 5.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	20	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	2.50 m	2.50 m
Banchina laterale		
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		•
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

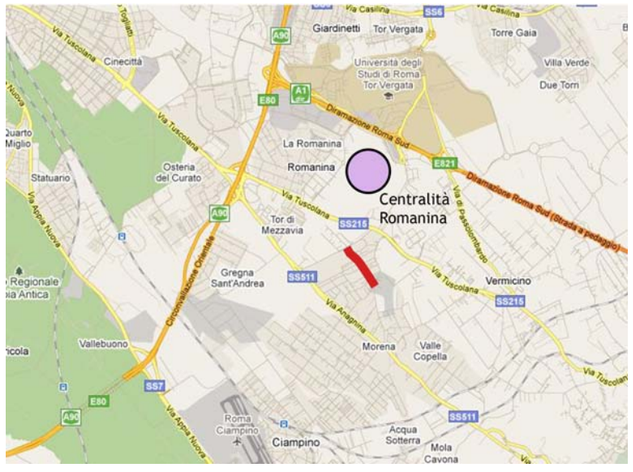
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Presenza area dedicata alla sosta tra via Gioia Tauro e via Botricello.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.64 VIA NIOBE

1. Percorso (direzione A)

Da: Via di Casal Morena
A: Via Anagnina
Lunghezza: 655 m Sezione: 5.50 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico	•	Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	B
Intersezioni ogni 1000 metri	9	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	
Banchina laterale	0.25 m	0.25 m
Sosta legale	•	
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea	•	
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

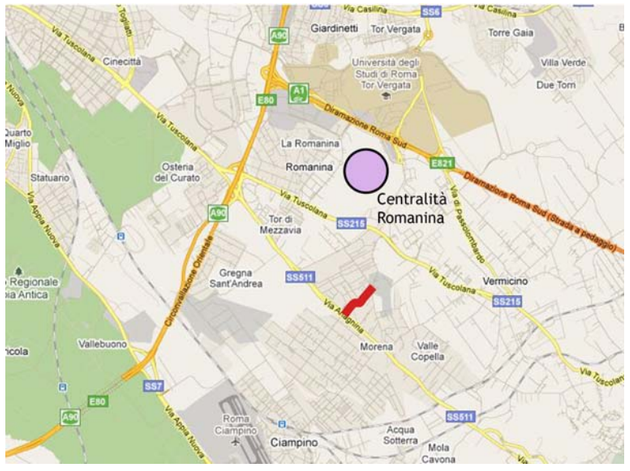
	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		•
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		B

12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.65 VIA ROGHUDI

1. Percorso (direzione A)

Da: Via di Casal Morena
A: Via Acqua Acetosa Anagnina
Lunghezza: 480 m Sezione: 6.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata		Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate	•	Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	10	Visibilità per i pedoni	B
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale		
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto	•	
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

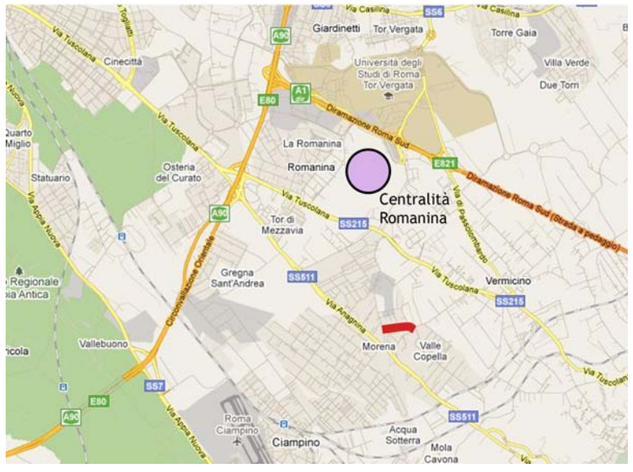
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Assenza di divieto di sosta per entrambe le direzioni: un eventuale parcheggio ostruisce di fatto il passaggio di autoveicoli in entrambe le direzioni.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.66 VIA ACQUA ACETOSA ANAGNINA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Tuscolana		
A:	Via di Quarto Rubbie		
Lunghezza:	1675 m	Sezione:	8.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri		Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	1.00 m	1.00 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

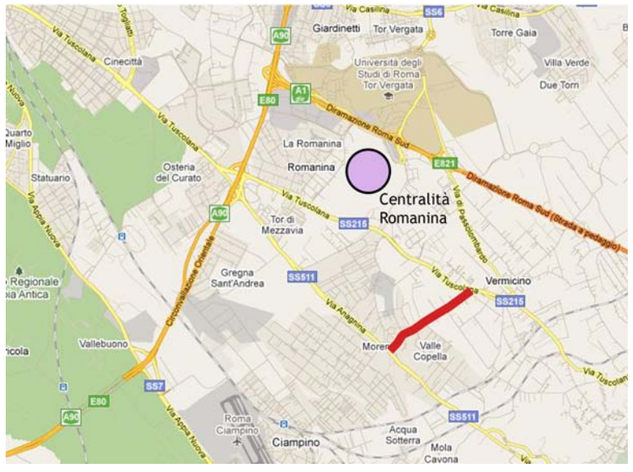
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Assenza di divieto di sosta per entrambe le direzioni: un eventuale parcheggio ostruisce di fatto il passaggio di autoveicoli in entrambe le direzioni.

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.67 VIA DEL FOSSO DI S. ANDREA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Acqua Acetosa Anagnina		
A:	Via della Cavona		
Lunghezza:	1730 m	Sezione:	7.00 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	B
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	15	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti	1	Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	3.00 m	3.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti	•	
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.50 m	
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		•
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		M

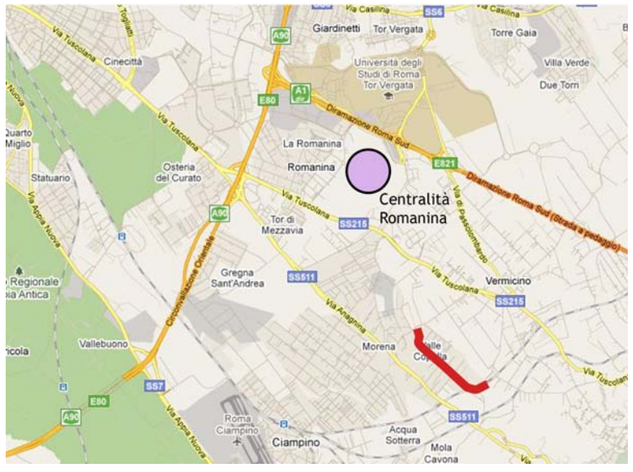
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Contenitori RSU e sosta in linea all'altezza dei passi carrabili occupano parte della sede carrabile

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.68 VICOLO ANAGNINO

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via del Fosso di S. Andrea
A:	Via Anagnina
Lunghezza:	400 m
Sezione:	7.75 m

2. Localizzazione

Urbana	•	Extraurbana	

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	M
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	A
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	M
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	M
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	3	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	2.75 m	2.75 m
Banchina laterale	0.50	0.25
Sosta legale		
Marciapiedi	•	
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali	•	•
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua	•	
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata	1.50 m	
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra	•	
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale	M	

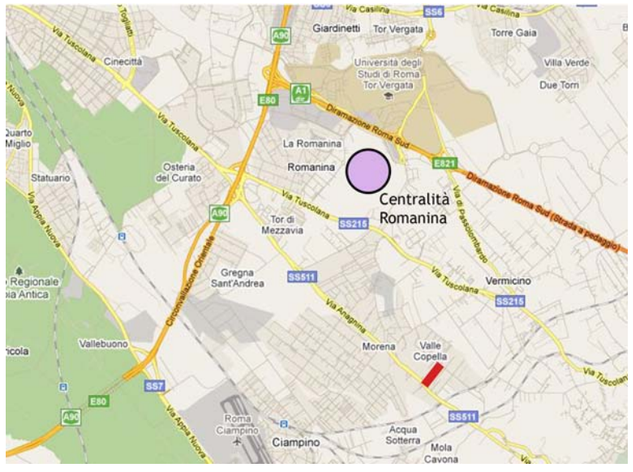
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		•

NOTE

Contenitori RSU e sosta in linea sul lato in direzione B occupano parte della sede carrabile

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.69 VIA XXII RUBBIA

1. Percorso (direzione A)

Da:	Via Acqua Acetosa Anagnina		
A:	Via della Cavona		
Lunghezza:	1275 m	Sezione:	5.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	3	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	*Direzione B*
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	2.00 m	2.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	*Direzione B*
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	*Direzione B*
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	*Direzione B*
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

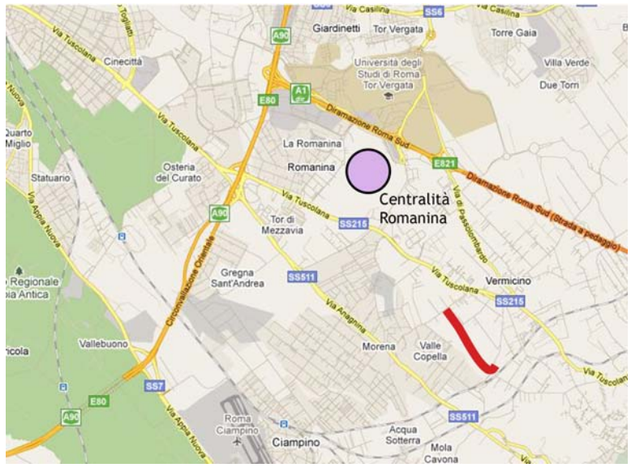
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	*Direzione B*
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Strada in territorio di Frascati
Banchina non pavimentata
Le auto in sosta all'altezza dei passi carrabili impegnano parte della carreggiata

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

SCHEDA A.70 VIA CRISTIANO DI MAGONZA

1. Percorso (direzione A)

Da: Via Tuscolana
A: Via XXII Rubbia
Lunghezza: 710 m Sezione: 5.00 m

2. Localizzazione

Urbana		Extraurbana	•

3. Attività a lato strada

Residenze	•	Commercio - bassa densità	
Istituti di istruzione		Commercio - media densità	
Grandi uffici pubblici		Commercio - alta densità	
Grandi uffici privati		Industrie	
Altre attività di servizio		Attività rurali	•

4. Asse stradale

Senso unico		Pendenza	B
Doppio senso - una carreggiata	•	Pavimentazione	M
Doppio senso - due carreggiate		Segnaletica	B
Controstrade/laterali		Illuminazione	•

5. Intersezioni

Sfalsate		Percezione delle intersezioni	B
A raso	•	Visibilità per i conducenti	M
Intersezioni ogni 1000 metri	4	Visibilità per i pedoni	M
Semafori presenti		Agibilità per i mezzi pesanti	B
Semafori pedonali		Presenza di passi carrabili	•

6. Sezione trasversale

	Direzione A	Direzione B
Corsie in traffico promiscuo	1	1
Corsia preferenziale		
Larghezza corsie	2.00 m	2.00 m
Banchina laterale	0.50 m	0.50 m
Sosta legale		
Marciapiedi		
Pista ciclabile		
Percorso pedonale protetto		
Attraversamenti pedonali		
Alberatura		

7. Sosta legale

	Direzione A	Direzione B
Sosta in linea		
Sosta a spina		
Sosta a pettine		
Sosta a pagamento		
Segnaletica e corsie di manovra		
Stalli per portatori di handicap		
Stalli per carico/scarico merci		

8. Sosta illegale

	Direzione A	Direzione B
Sosta a lato strada in zona con divieto		
Sosta in doppia fila		
Sosta su marciapiede o altro spazio pedonale		
Sosta su fermata del trasporto pubblico		
Sosta su stalli per portatori di handicap o per carico/scarico merci		

9. Marciapiedi

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Accessibilità per portatori di handicap		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

10. Pista ciclabile

	Direzione A	Direzione B
Presenza continua		
Presenza a tratti		
Larghezza area pavimentata		
Larghezza area non pavimentata		

11. Fermate del trasporto pubblico

	Direzione A	Direzione B
In sede stradale non segnalata a terra		
In sede stradale segnalata a terra		
In ansa riservata al di fuori della sede stradale		
Arredo funzionale		

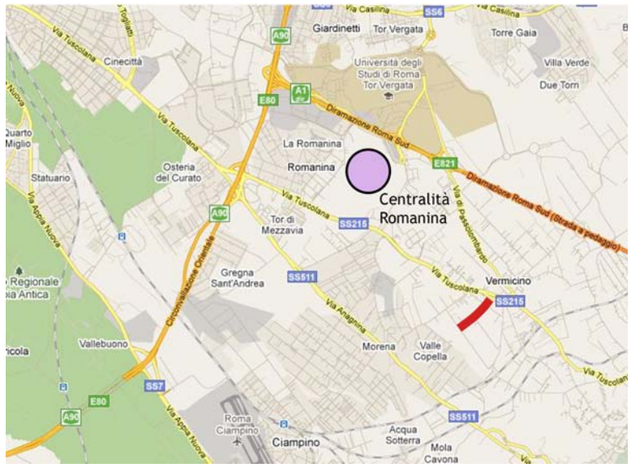
12. Ostacoli alla circolazione

	Direzione A	Direzione B
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli permanenti		
Riduzione della sezione per la presenza di ostacoli temporanei		

NOTE

Strada in territorio di Frascati
Banchina non pavimentata

Mappa



Visuale 1

Visuale 2

B Rilievo dei flussi di traffico nell'ambito di studio

B.1 L'analisi trasportistica ha richiesto di indagare l'entità dei flussi di traffico e lo stato della circolazione sulla rete stradale odierna. A tal proposito è stata condotta una campagna di rilievi di traffico su alcune delle sezioni poste nell'area di studio.

B.2 La campagna di indagini ha riguardato un totale di una intersezione e nove sezioni all'interno dell'ambito di studio (figura B.1).

- Intersezione 1: Sovrappasso Tor Vergata – A1;
- Sezione 2: Diramazione A1 (altezza cavalcavia Via di Tor Vergata);
- Sezione 3: Via Anagnina (altezza Via Albidona);
- Sezione 4: Via Anagnina (altezza Vicolo Anagnino);
- Sezione 5: GRA (fra via Tuscolana e innesto A1);
- Sezione 6: Via della Sorbona (altezza Via Stanford);
- Sezione 7: Via Tuscolana (altezza Via Antonino Anile);
- Sezione 8: Via Tuscolana (altezza Via Otello Stefanini);
- Sezione 9: Via Tuscolana (altezza centro commerciale Anagnina);
- Sezione 10 : Via Casilina (altezza Via Antonio Galtarossa).

B.3 Tali sezioni sono state sottoposte ad osservazione sia la mattina di un giorno feriale tipo, per un periodo di due ore consecutive tra le 7.00 e le 9.00, sia la sera di un giorno festivo tipo, tra le 17.00 e le 19.00. Attraverso l'elaborazione di tali informazioni è stato possibile ricostruire la mobilità feriale mattutina e festiva serale nell'ambito di studio ed individuare, altresì, gli intervalli orari di punta.

B.4 In corrispondenza dell'intersezione 1 sono state rilevate le singole manovre possibili nei due periodi di picco, mentre sulle sezioni stradali l'indagine ha posto l'attenzione sulle correnti di traffico nelle due direzioni di marcia. I veicoli conteggiati sono stati classificati in quattro distinte classi veicolari: autovetture, motocicli, mezzi pesanti e bus.

B.5 Nelle schede seguenti sono riportati i dettagli dei rilievi eseguiti relativamente a tutte le localizzazioni sottoposte ad osservazione, distinti per periodo mattutino feriale e serale festivo.

B.6 Ad ogni scheda sono associate figure relative alla localizzazione del punto di indagine, nonché alcune elaborazioni di sintesi in merito alla composizione veicolare del flusso di traffico ed al suo andamento temporale.

FIGURA B.1 LOCALIZZAZIONE DELLE SEZIONI E INTERSEZIONI SOTTOPOSTE A RILIEVO DEL TRAFFICO

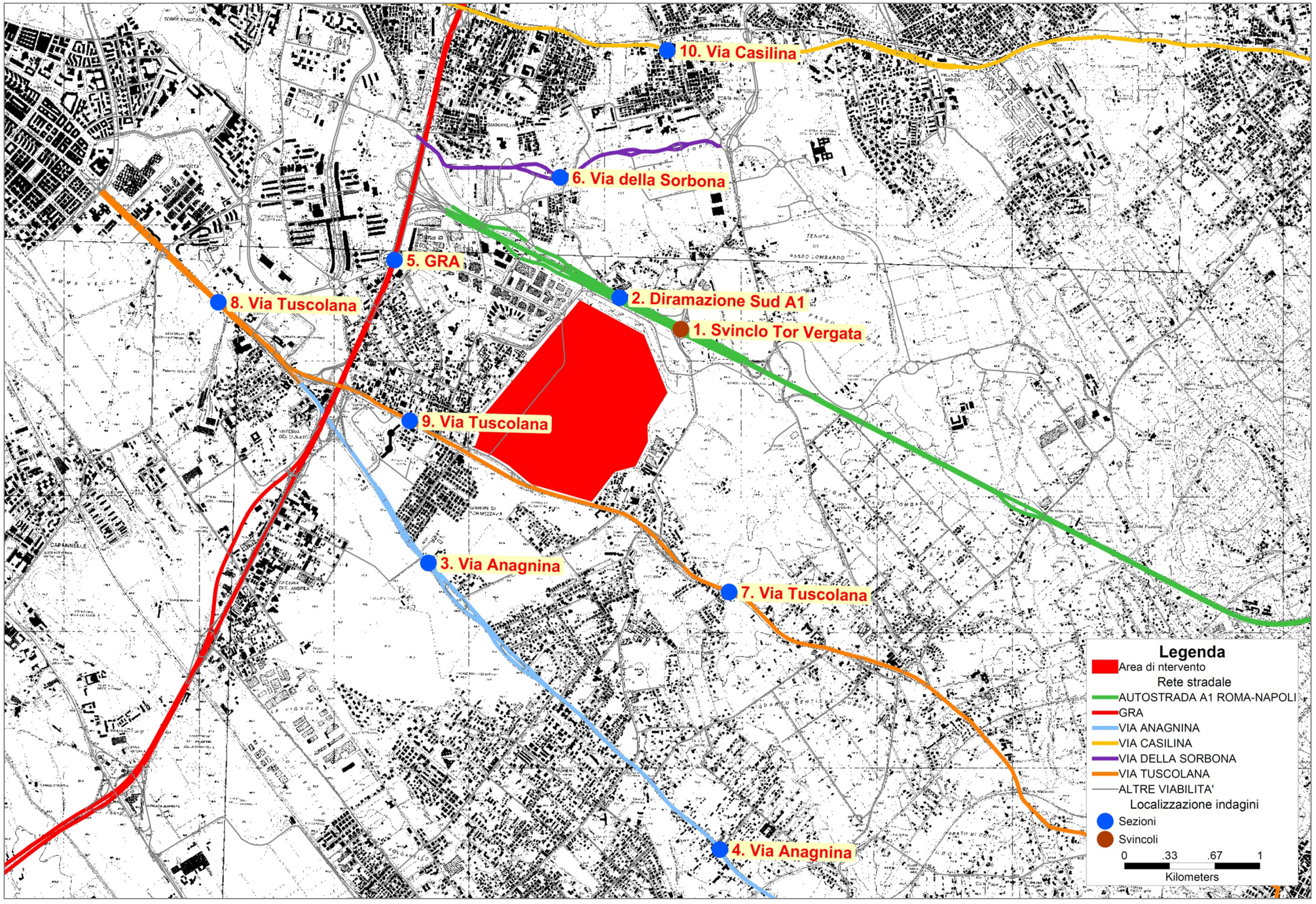


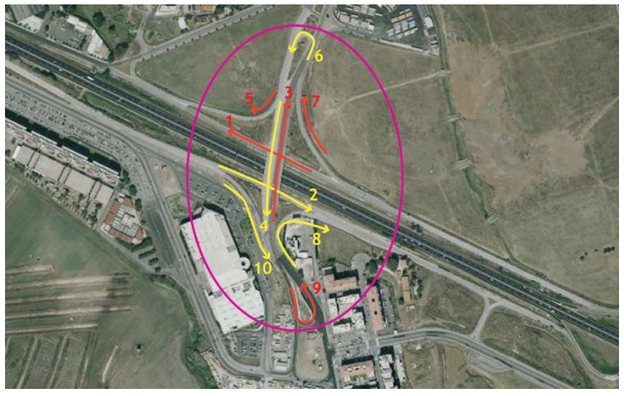
TABELLA B.1 INTERSEZIONE 1: SOVRAPPASSO TOR VERGATA - A1. RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

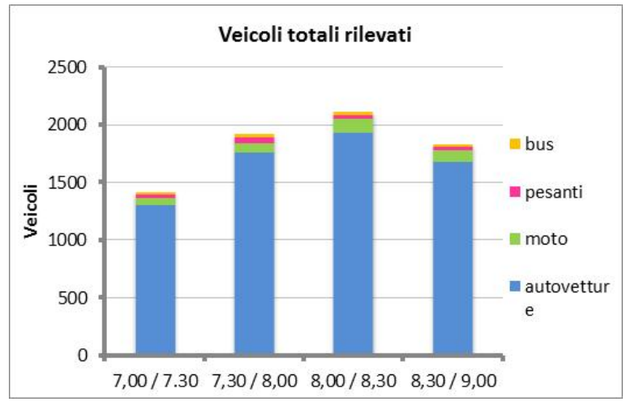
Periodo di osservazione	Manovra 1				Manovra 5				Manovra 9				Manovra 10			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
7.00-7.30	282	10	2	0	84	9	6	0	54	0	2	0	134	15	2	134
7.30-8.00	415	16	2	2	90	13	6	0	81	6	3	1	192	3	4	192
8.00-8.30	398	40	4	4	144	7	8	1	58	8	1	1	222	10	9	222
8.30-9.00	285	18	0	0	150	21	6	3	47	4	0	0	168	18	8	168
Totale	1380	84	8	6	468	50	26	4	240	18	6	2	716	46	23	716

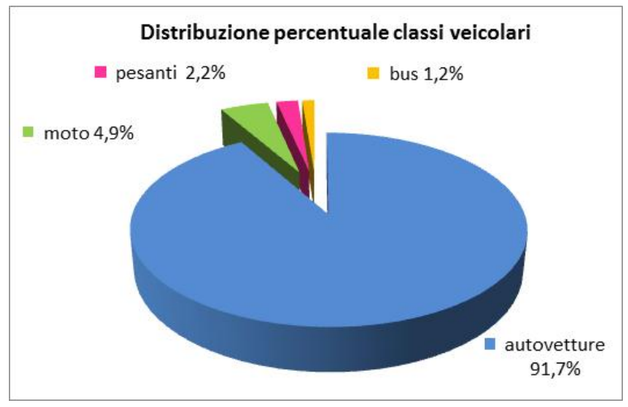
	Manovra 2				Manovra 6			
7.00-7.30	168	2	4	2	72	3	0	0
7.30-8.00	158	4	6	5	51	6	7	2
8.00-8.30	185	8	2	2	72	6	0	0
8.30-9.00	117	4	4	1	84	9	0	0
Totale	628	18	16	10	279	24	7	2

	Manovra 3				Manovra 7			
7.00-7.30	181	12	6	3	9	0	0	0
7.30-8.00	288	16	4	9	9	0	0	0
8.00-8.30	363	18	8	6	5	0	0	0
8.30-9.00	352	14	6	8	11	0	0	0
Totale	1184	60	24	26	34	0	0	0

	Manovra 4				Manovra 8			
7.00-7.30	313	3	13	11	12	0	4	0
7.30-8.00	461	17	16	10	18	0	2	0
8.00-8.30	460	18	4	8	29	0	2	0
8.30-9.00	452	16	8	6	13	0	0	0
Totale	1686	54	41	35	72	0	8	0







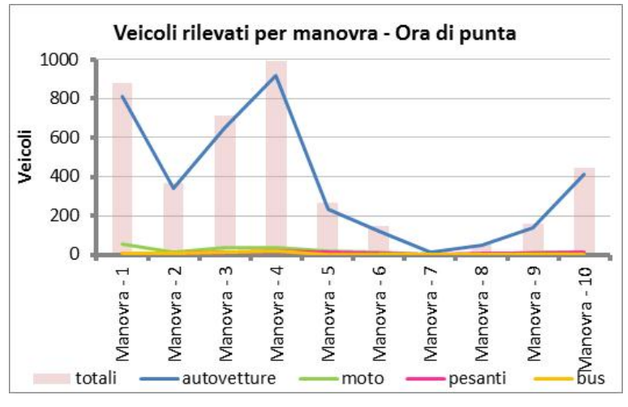


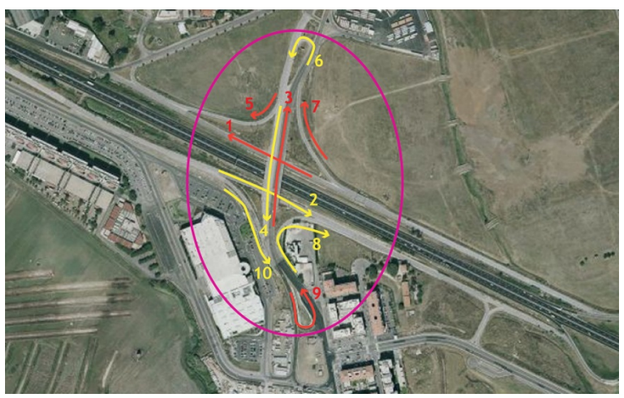
TABELLA B.2 INTERSEZIONE 1: SOVRAPPASSO TOR VERGATA - A1. RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

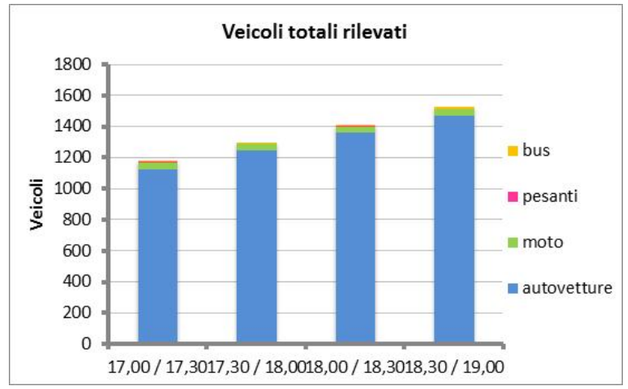
Periodo di osservazione	Manovra 1				Manovra 5				Manovra 9				Manovra 10			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30	170	4	0	0	70	0	0	0	54	4	0	0	134	7	0	0
17.30-18.00	162	0	0	0	111	0	0	0	36	4	0	1	130	2	0	0
18.00-18.30	182	0	0	0	105	0	0	0	38	2	0	1	79	0	0	0
18.30-19.00	178	0	0	0	102	0	0	0	24	2	0	0	135	2	0	0
Totale	692	4	0	0	388	0	0	0	152	12	0	2	478	11	0	0

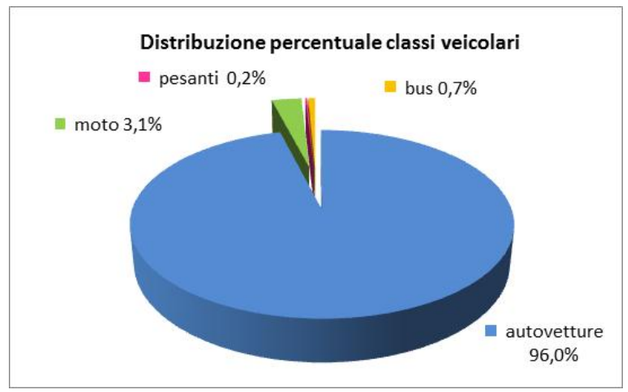
	Manovra 2				Manovra 6			
17.00-17.30	106	0	0	0	60	0	3	0
17.30-18.00	108	0	0	0	63	3	0	0
18.00-18.30	128	8	0	0	48	3	0	0
18.30-19.00	136	2	0	0	57	0	0	0
Totale	478	10	0	0	228	6	3	0

	Manovra 3				Manovra 7			
17.00-17.30	218	16	0	7	7	0	0	0
17.30-18.00	221	10	1	2	14	0	0	0
18.00-18.30	362	12	2	5	9	0	0	0
18.30-19.00	397	16	0	8	9	0	0	0
Totale	1198	54	3	22	39	0	0	0

	Manovra 4				Manovra 8			
17.00-17.30	273	12	0	2	32	2	0	0
17.30-18.00	368	23	0	1	33	0	0	0
18.00-18.30	394	13	1	4	17	0	0	0
18.30-19.00	407	20	3	7	22	2	0	0
Totale	1442	68	4	14	104	4	0	0







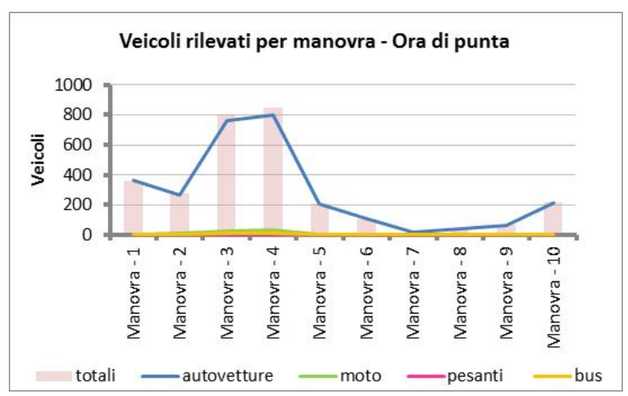
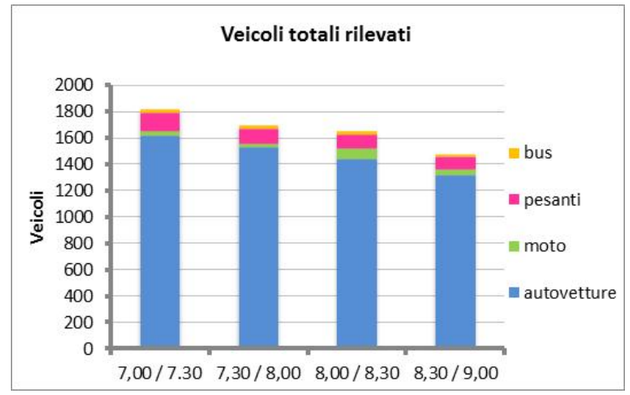
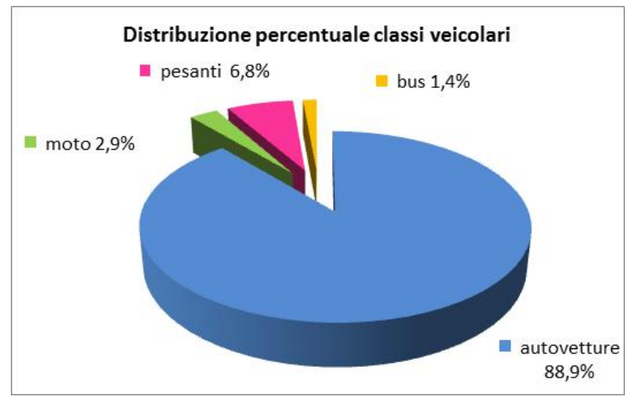


TABELLA B.3 SEZIONE 2: DIRAMAZIONE A1 (ALTEZZA CAVALCAVIA VIA DI TOR VERGATA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

Periodo di osservazione	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
Manovra 1				
7.00-7.30	996	28	67	5
7.30-8.00	932	26	50	12
8.00-8.30	824	69	56	12
8.30-9.00	688	43	26	12
Totale	3440	166	199	41
Manovra 2				
7.00-7.30	624	6	72	18
7.30-8.00	596	4	62	14
8.00-8.30	616	12	49	14
8.30-9.00	630	4	70	7
Totale	2466	26	253	53
Manovra 3				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				
Manovra 4				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				
Manovra 5				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				
Manovra 6				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				
Manovra 7				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				
Manovra 8				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				
Manovra 9				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				
Manovra 10				
7.00-7.30				
7.30-8.00				
8.00-8.30				
8.30-9.00				
Totale				





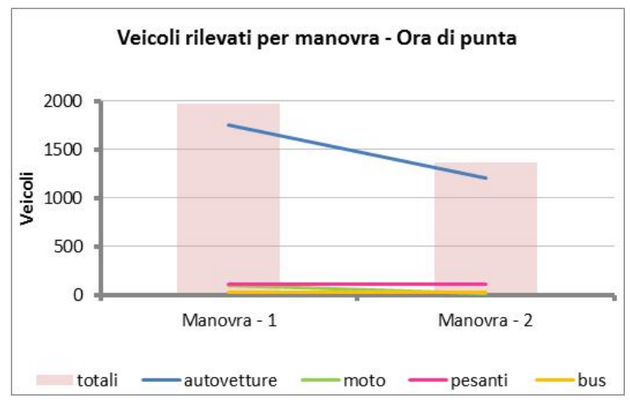


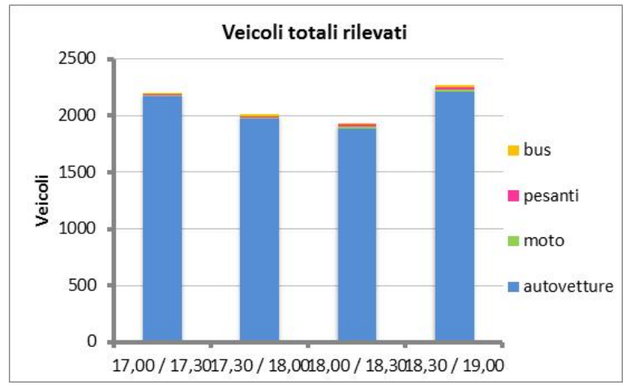
TABELLA B.4 SEZIONE 2: DIRAMAZIONE A1 (ALTEZZA CAVALCAVIA VIA DI TOR VERGATA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

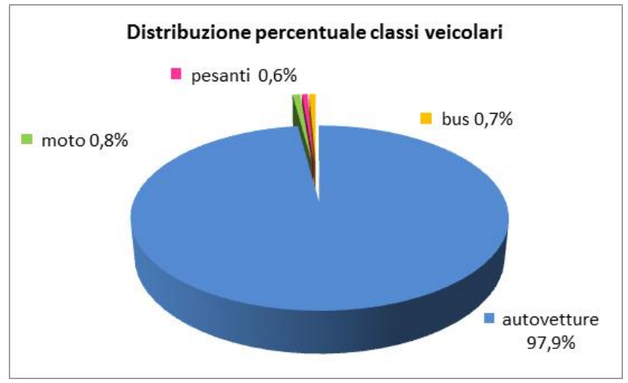
Periodo di osservazione	Manovra 1				Manovra 5				Manovra 9				Manovra 10			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30	1249	10	4	0												
17.30-18.00	1156	10	3	13												
18.00-18.30	1086	14	10	2												
18.30-19.00	1236	18	14	10												
Totale	4727	52	31	25												

	Manovra 2				Manovra 6			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30	920	6	4	4				
17.30-18.00	816	2	6	8				
18.00-18.30	805	6	3	10				
18.30-19.00	974	4	6	11				
Totale	3515	18	19	33				

	Manovra 3				Manovra 7			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								

	Manovra 4				Manovra 8			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								





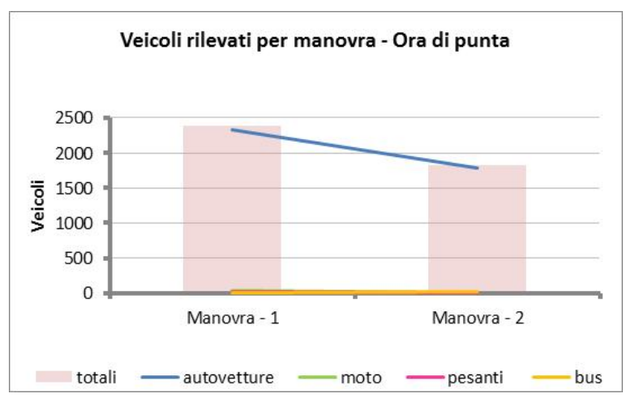


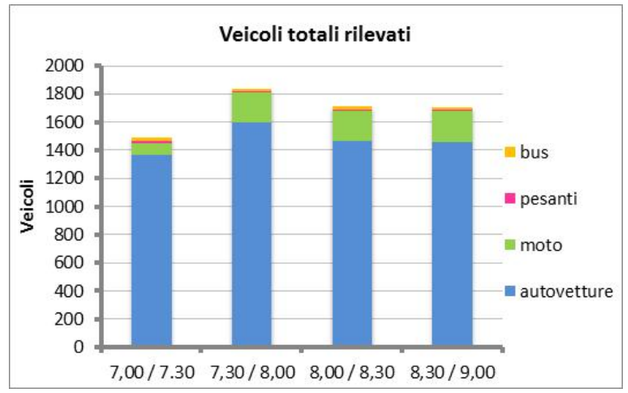
TABELLA B.5 SEZIONE 3: VIA ANAGNINA (ALTEZZA VIA ALBIDONA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

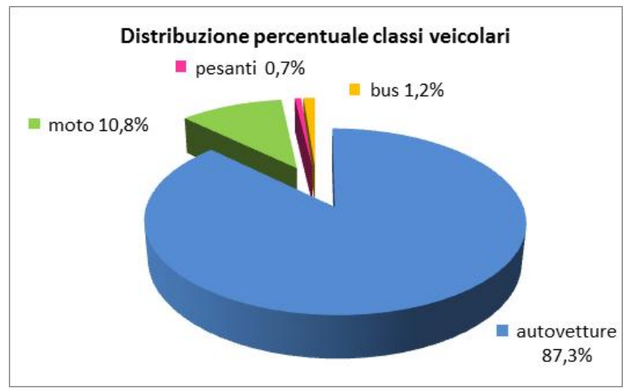
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
7.00-7.30	946	69	7	15												
7.30-8.00	1161	167	6	5												
8.00-8.30	980	162	2	10												
8.30-9.00	867	170	4	16												
Totale	3954	568	19	46												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
7.00-7.30	423	9	12	12				
7.30-8.00	436	48	4	8				
8.00-8.30	484	54	8	8				
8.30-9.00	589	51	3	7				
Totale	1932	162	27	35				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								





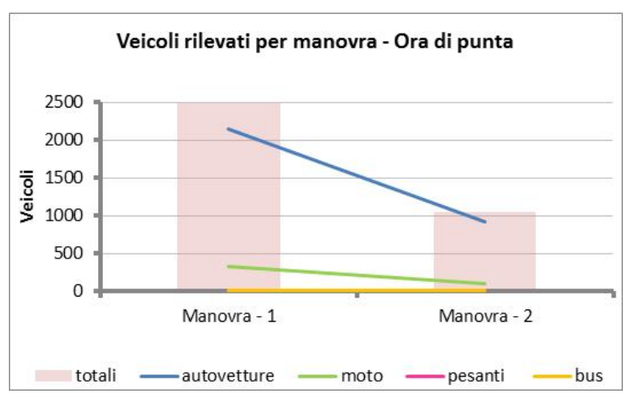


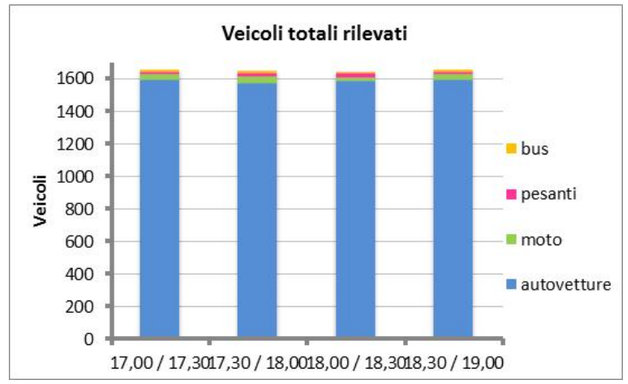
TABELLA B.6 SEZIONE 3: VIA ANAGNINA (ALTEZZA VIA ALBIDONA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

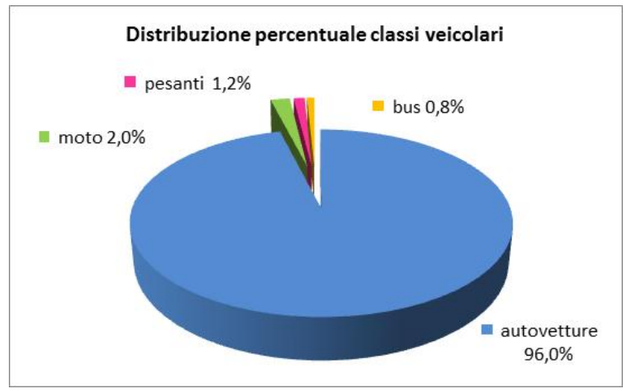
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
17.00-17.30	848	22	8	6												
17.30-18.00	836	14	16	8												
18.00-18.30	912	12	12	4												
18.30-19.00	928	18	8	4												
Totale	3524	66	44	22												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
17.00-17.30	746	18	6	8				
17.30-18.00	742	27	3	6				
18.00-18.30	676	9	16	4				
18.30-19.00	668	14	8	11				
Totale	2832	68	33	29				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								





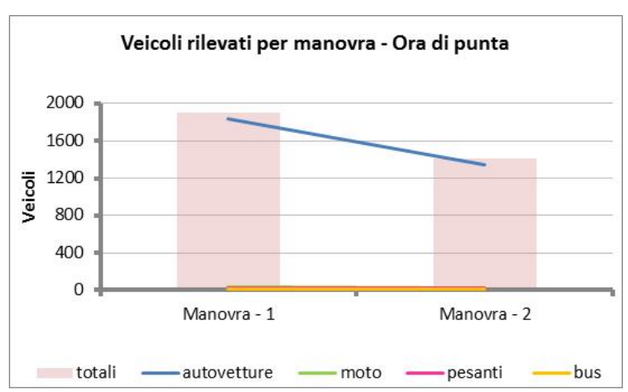


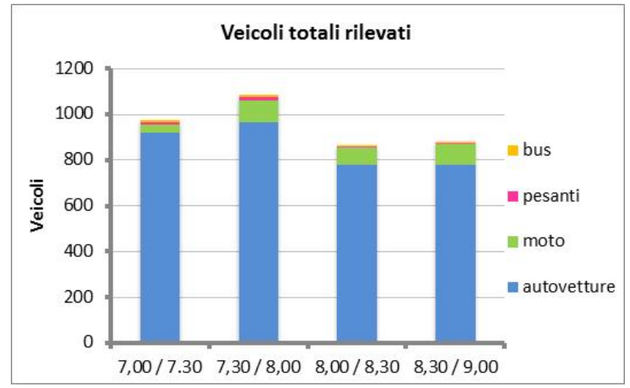
TABELLA B.7 SEZIONE 4: VIA ANAGNINA (ALTEZZA VICOLO ANAGNINO). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

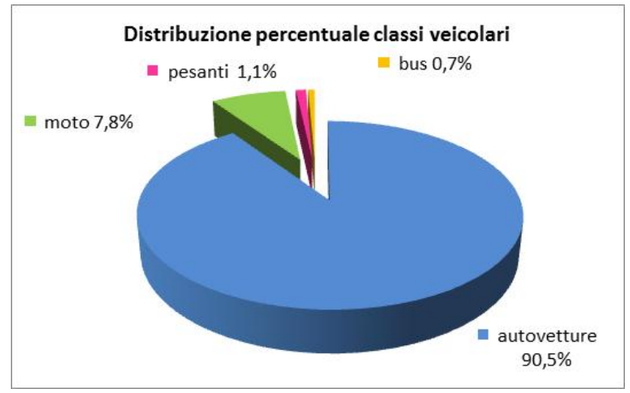
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
7.00-7.30	671	27	2	6												
7.30-8.00	630	67	7	4												
8.00-8.30	477	50	4	1												
8.30-9.00	582	66	4	4												
Totale	2360	210	17	15												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
7.00-7.30	245	11	9	3				
7.30-8.00	335	29	8	2				
8.00-8.30	300	24	4	4				
8.30-9.00	198	22	2	2				
Totale	1078	86	23	11				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								





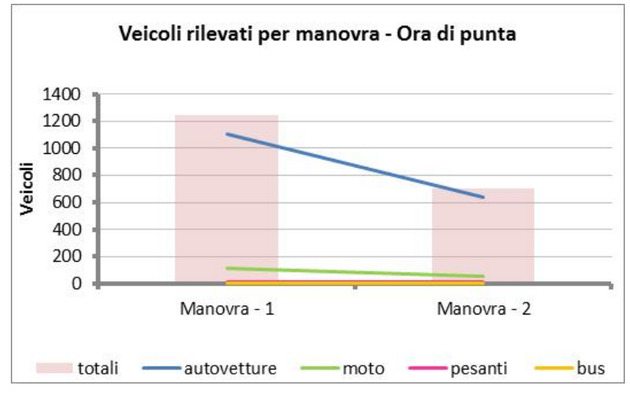
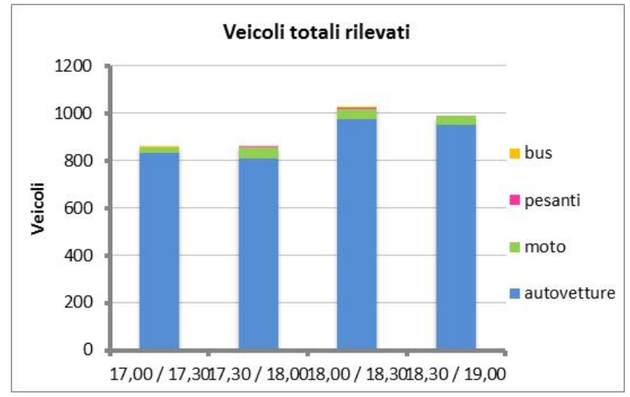
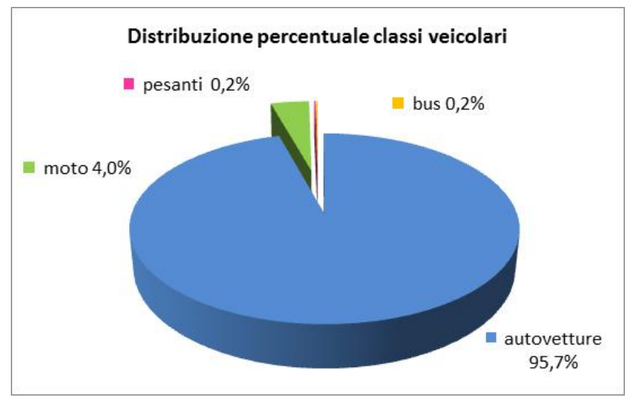


TABELLA B.8 SEZIONE 4: VIA ANAGNINA (ALTEZZA VICOLO ANAGNINO). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

Periodo di osservazione	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
Manovra 1				
17.00-17.30	389	10	0	2
17.30-18.00	510	24	2	0
18.00-18.30	611	22	2	0
18.30-19.00	566	18	0	0
Totale	2076	74	4	2
Manovra 2				
17.00-17.30	445	14	0	2
17.30-18.00	301	22	0	0
18.00-18.30	366	22	2	2
18.30-19.00	388	16	0	0
Totale	1500	74	2	4
Manovra 3				
17.00-17.30				
17.30-18.00				
18.00-18.30				
18.30-19.00				
Totale				
Manovra 4				
17.00-17.30				
17.30-18.00				
18.00-18.30				
18.30-19.00				
Totale				
Manovra 5				
Manovra 6				
Manovra 7				
Manovra 8				
Manovra 9				
Manovra 10				





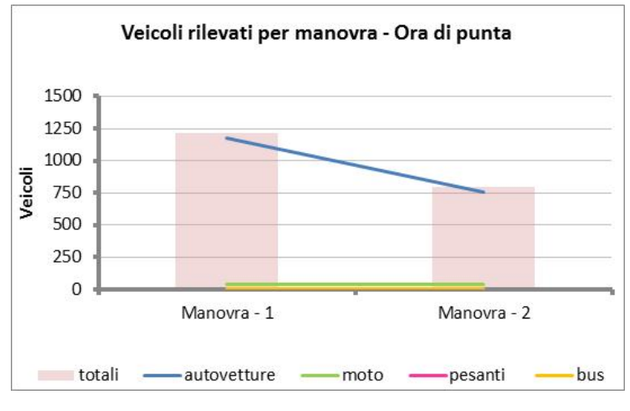


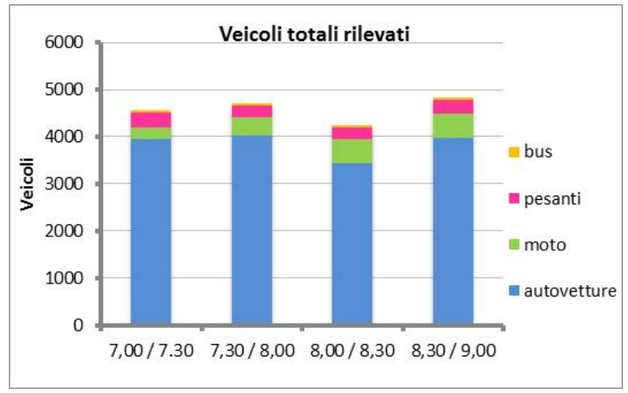
TABELLA B.9 SEZIONE 5: GRA (FRA VIA TUSCOLANA E INNESTO A1). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

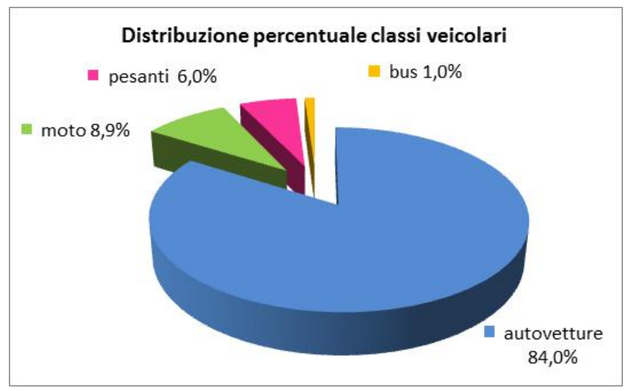
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
7.00-7.30	2476	122	176	22												
7.30-8.00	2674	160	144	20												
8.00-8.30	2040	238	116	21												
8.30-9.00	2528	240	151	28												
Totale	9718	760	587	91												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
7.00-7.30	1484	114	149	20				
7.30-8.00	1342	226	110	28				
8.00-8.30	1404	268	126	31				
8.30-9.00	1454	272	130	22				
Totale	5684	880	515	101				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								





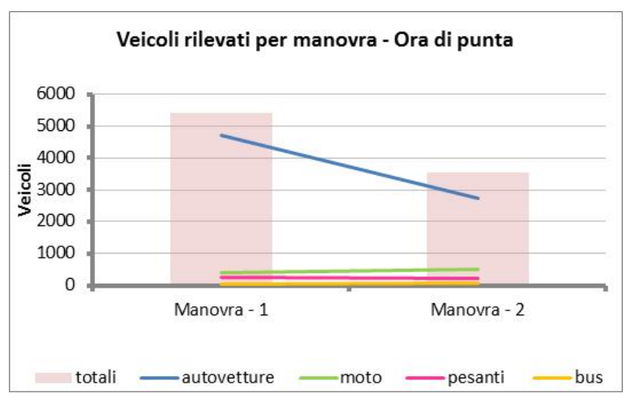


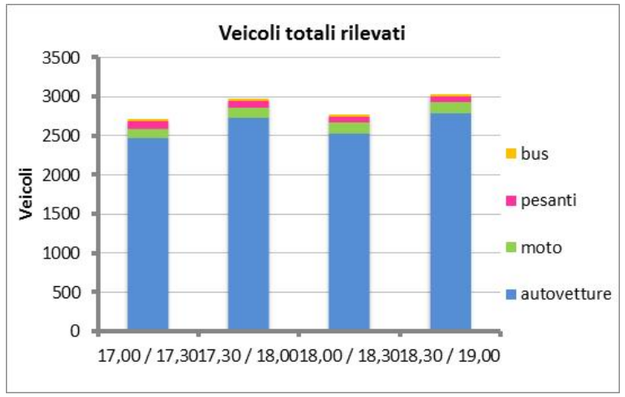
TABELLA B.10 SEZIONE 5: GRA (FRA VIA TUSCOLANA E INNESTO A1). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

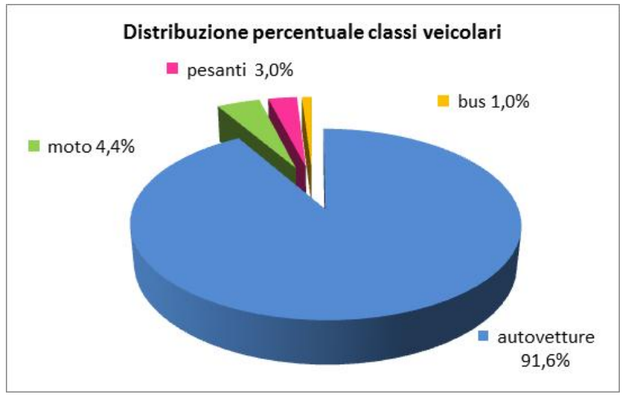
Periodo di osservazione	Manovra 1				Manovra 5				Manovra 9				Manovra 10			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30	1267	65	52	18												
17.30-18.00	1510	63	46	18												
18.00-18.30	1429	68	45	22												
18.30-19.00	1528	76	42	12												
Totale	5734	272	185	70												

	Manovra 2				Manovra 6			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30	1213	52	39	10				
17.30-18.00	1231	55	52	10				
18.00-18.30	1108	70	31	8				
18.30-19.00	1269	60	33	18				
Totale	4821	237	155	46				

	Manovra 3				Manovra 7			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								

	Manovra 4				Manovra 8			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								





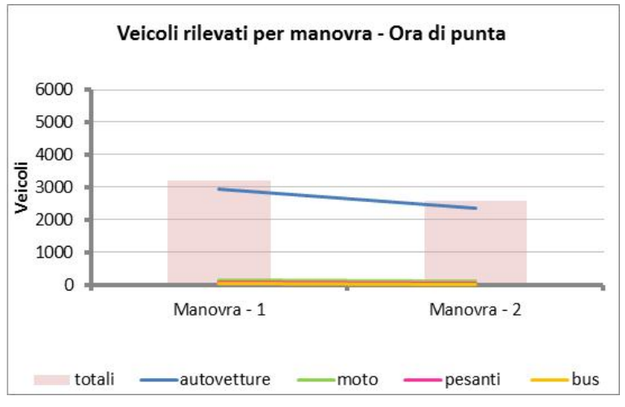


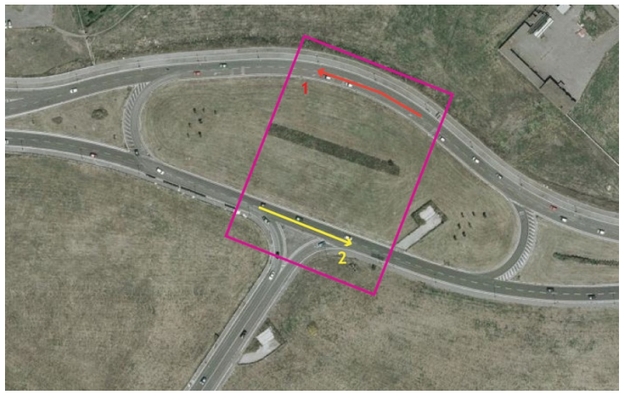
TABELLA B.11 SEZIONE 6: VIA DELLA SORBONA (ALTEZZA VIA STANFORD). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

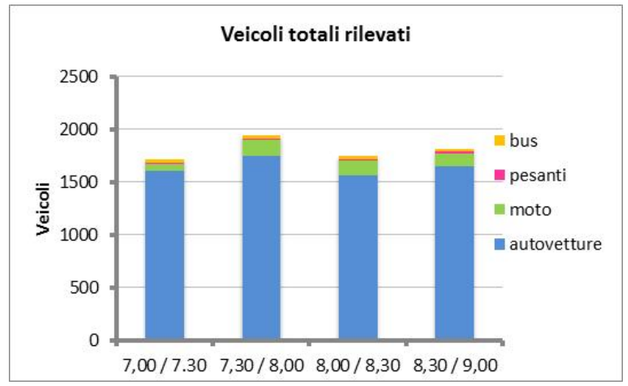
Periodo di osservazione	Manovra 1				Manovra 5				Manovra 9				Manovra 10			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
7.00-7.30	1219	46	2	22												
7.30-8.00	1114	86	2	26												
8.00-8.30	929	90	3	22												
8.30-9.00	996	54	9	14												
Totale	4258	276	16	84												

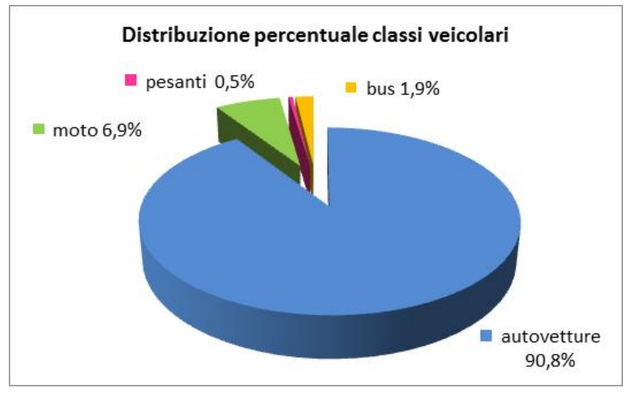
Periodo di osservazione	Manovra 2				Manovra 6			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
7.00-7.30	386	24	4	14				
7.30-8.00	640	64	6	12				
8.00-8.30	632	60	3	13				
8.30-9.00	654	72	4	14				
Totale	2312	220	17	53				

Periodo di osservazione	Manovra 3				Manovra 7			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4				Manovra 8			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								







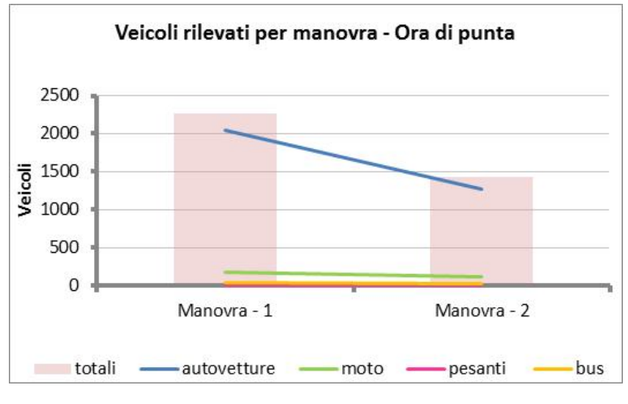
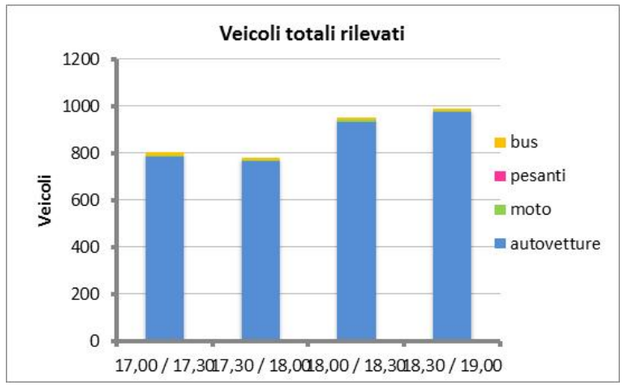


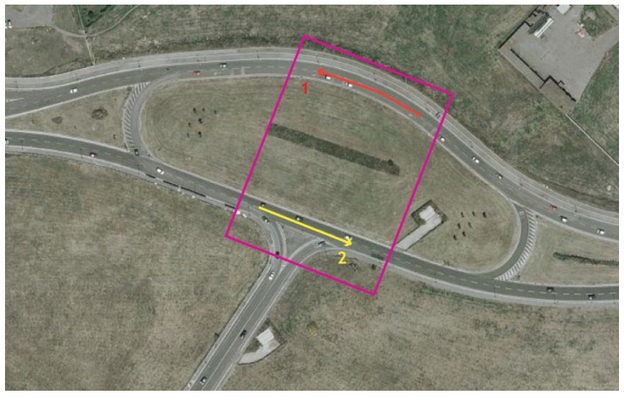
TABELLA B.12 SEZIONE 6: VIA DELLA SORBONA (ALTEZZA VIA STANFORD). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
17.00-17.30	492	4	0	6												
17.30-18.00	472	4	0	6												
18.00-18.30	614	6	0	8												
18.30-19.00	640	2	0	5												
Totale	2218	16	0	25												

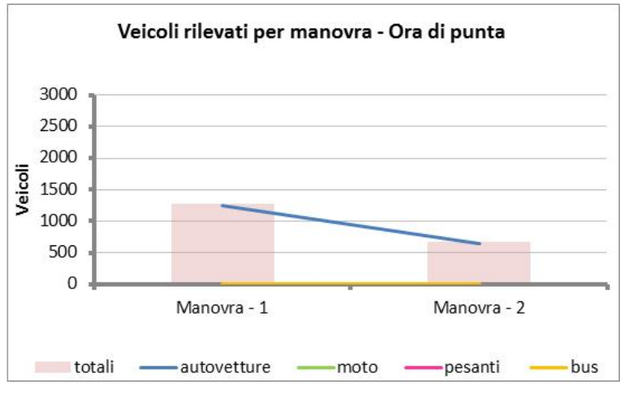


Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
17.00-17.30	292	4	0	8				
17.30-18.00	294	1	0	6				
18.00-18.30	318	4	0	5				
18.30-19.00	335	2	0	6				
Totale	1239	11	0	25				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								



Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								



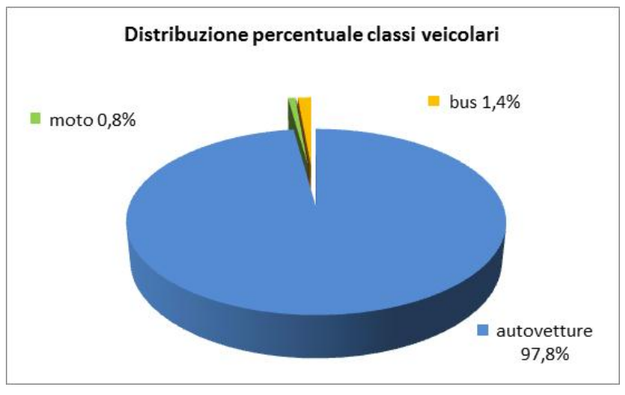


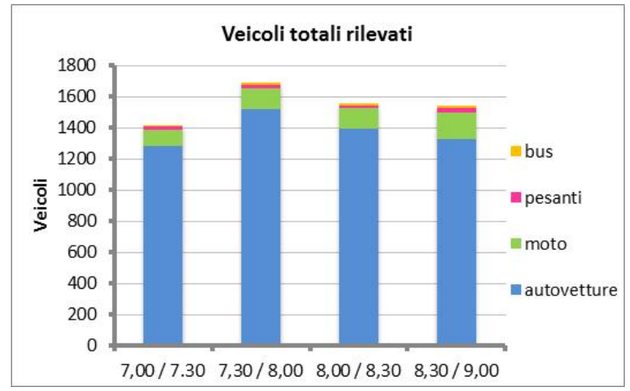
TABELLA B.13 SEZIONE 7: VIA TUSCOLANA (ALTEZZA VIA ANTONINO ANILE). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

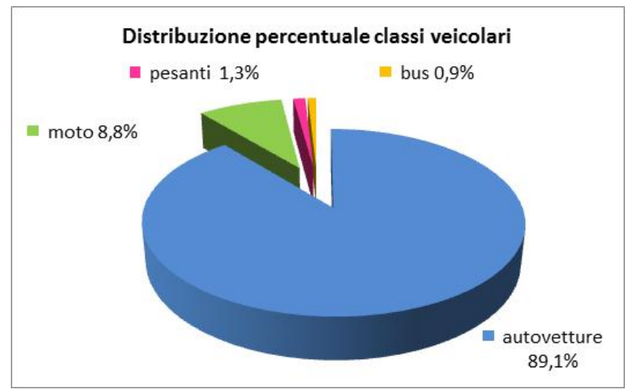
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
7.00-7.30	918	77	14	6												
7.30-8.00	926	105	14	8												
8.00-8.30	939	112	9	13												
8.30-9.00	805	122	16	12												
Totale	3588	416	53	39												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
7.00-7.30	363	28	6	2				
7.30-8.00	591	30	6	8				
8.00-8.30	454	23	2	1				
8.30-9.00	522	49	11	4				
Totale	1930	130	25	15				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								





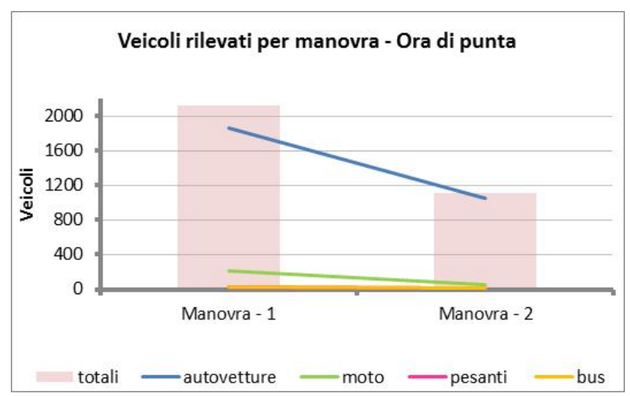


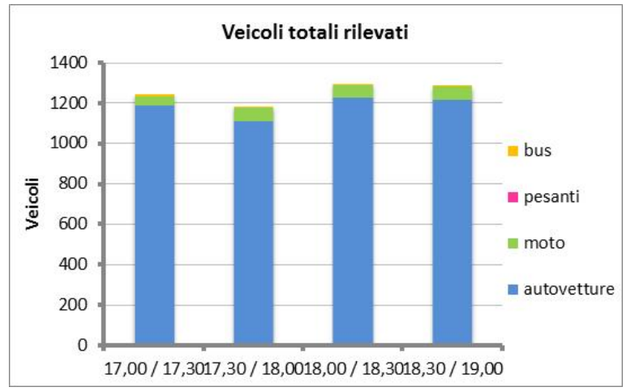
TABELLA B.14 SEZIONE 7: VIA TUSCOLANA (ALTEZZA VIA ANTONINO ANILE) RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

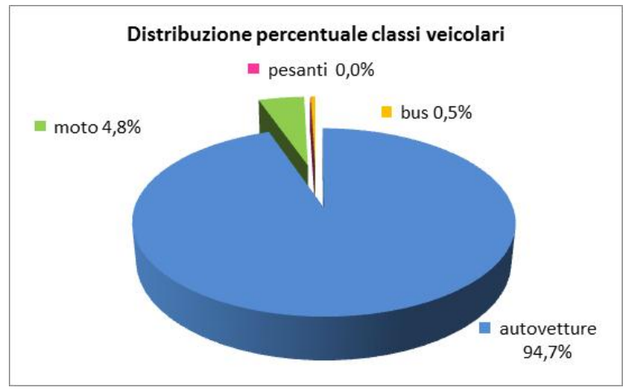
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
17.00-17.30	718	15	0	6												
17.30-18.00	648	28	0	4												
18.00-18.30	745	32	0	1												
18.30-19.00	735	33	0	2												
Totale	2846	108	0	13												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
17.00-17.30	468	30	2	4				
17.30-18.00	464	38	0	2				
18.00-18.30	480	34	0	2				
18.30-19.00	482	30	0	2				
Totale	1894	132	2	10				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								





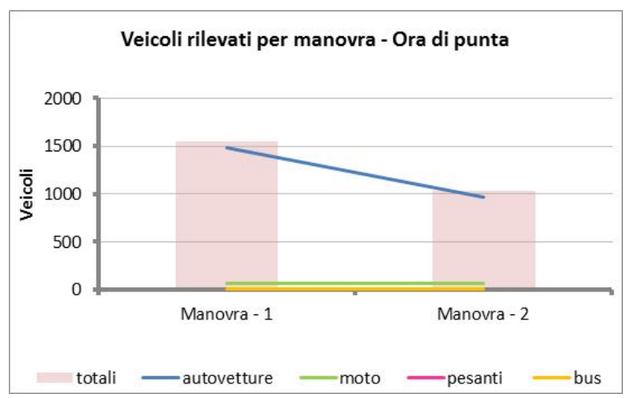


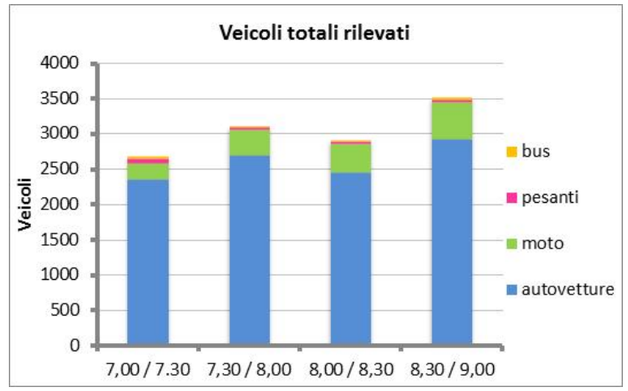
TABELLA B.15 SEZIONE 8: VIA TUSCOLANA (ALTEZZA CIVICO 1091B - ENTRO GRA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

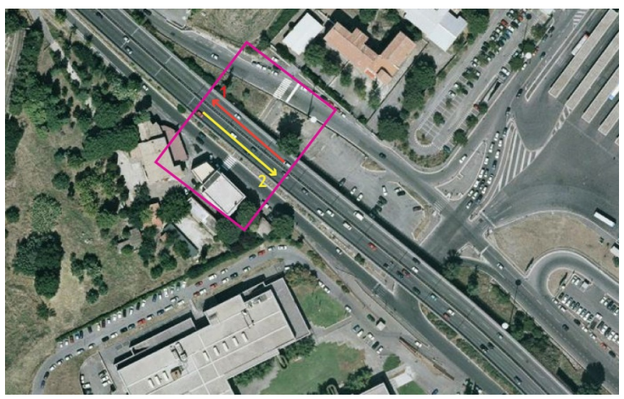
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
7.00-7.30	1482	161	32	21												
7.30-8.00	1626	246	12	12												
8.00-8.30	1462	270	18	7												
8.30-9.00	1592	313	20	10												
Totale	6162	990	82	50												

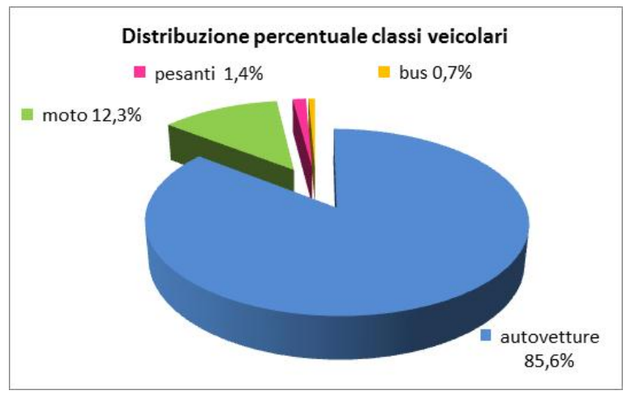
Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
7.00-7.30	878	69	26	11				
7.30-8.00	1066	110	22	6				
8.00-8.30	991	138	13	6				
8.30-9.00	1339	197	26	10				
Totale	4274	514	87	33				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								







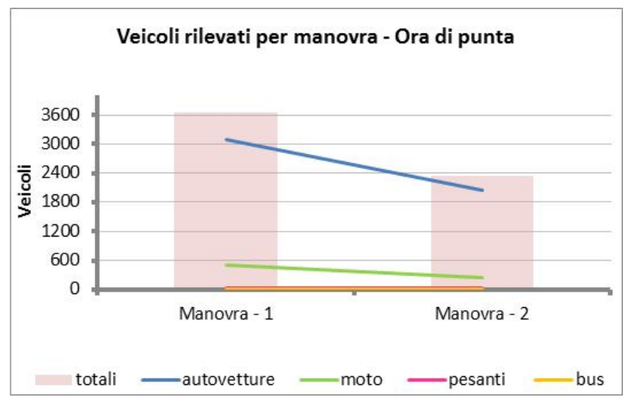


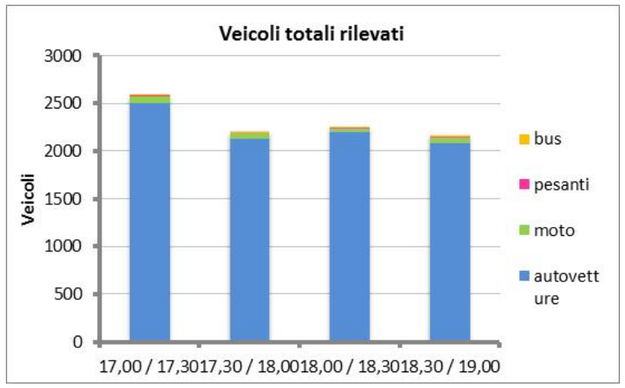
TABELLA B.16 SEZIONE 8: VIA TUSCOLANA (ALTEZZA CIVICO 1091B - ENTRO GRA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

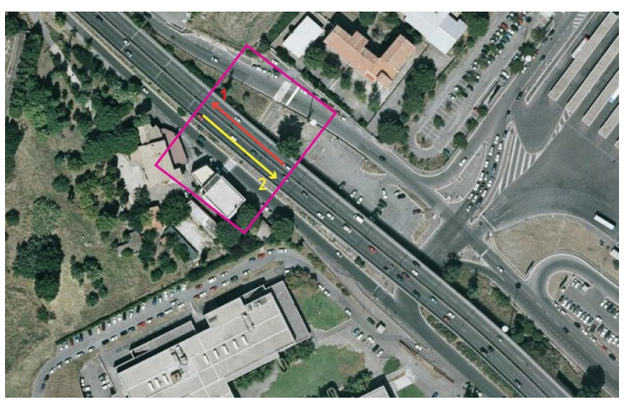
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
17.00-17.30	1366	46	8	3												
17.30-18.00	1266	38	1	3												
18.00-18.30	1238	34	1	9												
18.30-19.00	1424	54	1	10												
Totale	5294	172	11	25												

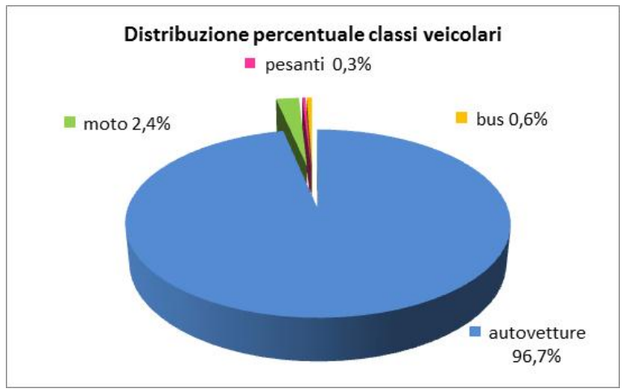
Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
17.00-17.30	1140	22	7	10				
17.30-18.00	868	16	3	4				
18.00-18.30	960	6	8	10				
18.30-19.00	668	4	3	4				
Totale	3636	48	21	28				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								







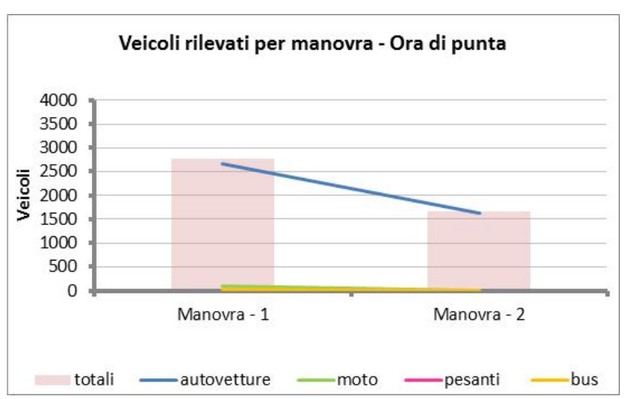


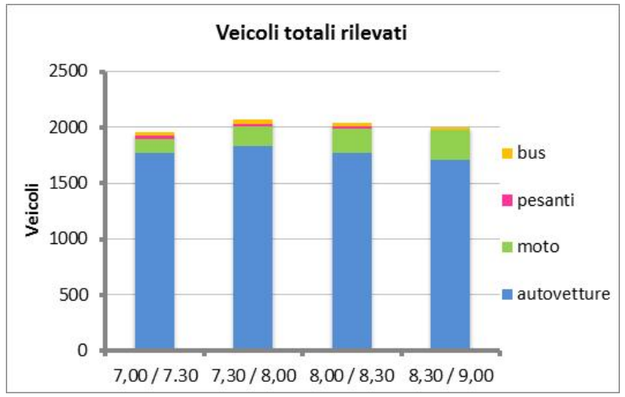
TABELLA B.17 SEZIONE 9: VIA TUSCOLANA (ALTEZZA CENTRO COMMERCIALE ANAGNINA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

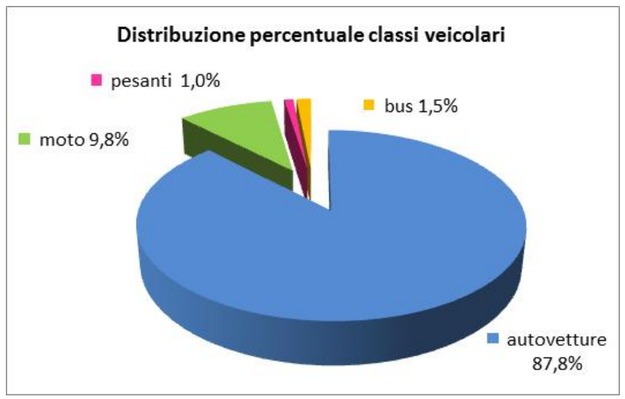
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
7.00-7.30	1420	109	20	24												
7.30-8.00	1330	158	14	23												
8.00-8.30	1192	168	19	16												
8.30-9.00	1060	217	3	7												
Totale	5002	652	56	70												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
7.00-7.30	351	18	11	7				
7.30-8.00	504	22	4	18				
8.00-8.30	584	46	4	14				
8.30-9.00	649	52	2	12				
Totale	2088	138	21	51				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								





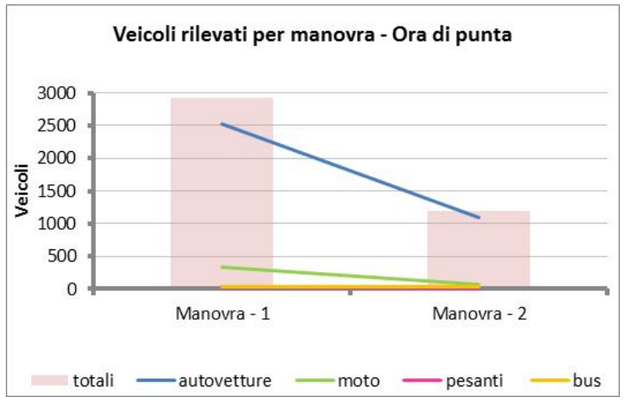


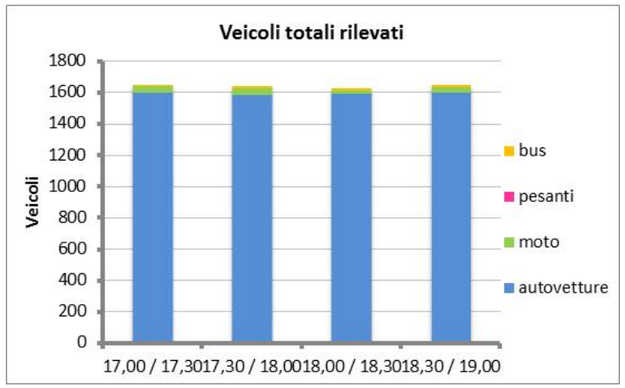
TABELLA B.18 SEZIONE 9: VIA TUSCOLANA (ALTEZZA CENTRO COMMERCIALE ANAGNINA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

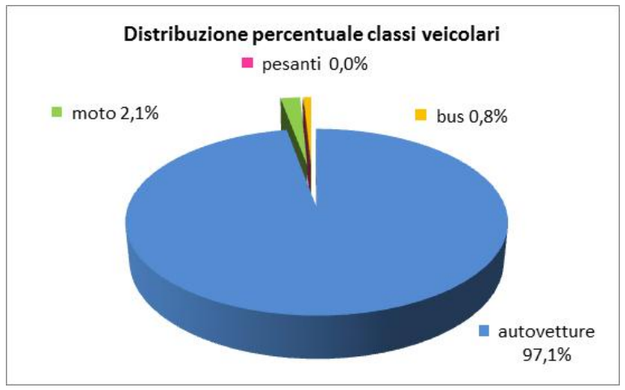
Periodo di osservazione	Manovra 1				Manovra 5				Manovra 9				Manovra 10			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30	848	21	0	6												
17.30-18.00	836	14	0	8												
18.00-18.30	912	13	0	4												
18.30-19.00	928	18	0	4												
Totale	3524	66	0	22												

	Manovra 2				Manovra 6			
	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus	Autovetture	Motocicli	Pesanti	Bus
17.00-17.30	746	18	0	8				
17.30-18.00	742	27	0	6				
18.00-18.30	676	10	0	5				
18.30-19.00	668	14	0	12				
Totale	2832	69	0	31				

	Manovra 3				Manovra 7			
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								

	Manovra 4				Manovra 8			
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								





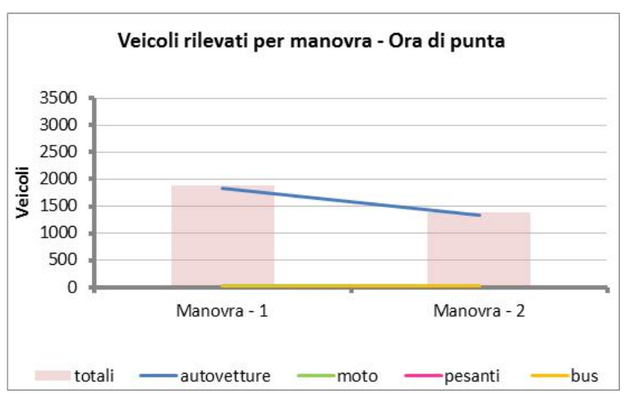


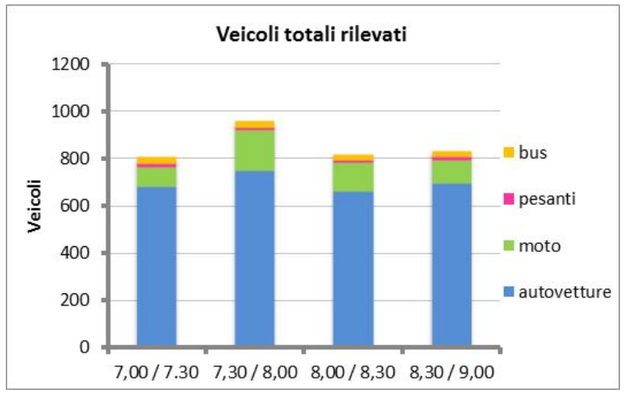
TABELLA B.19 SEZIONE 10: VIA CASILINA (ALTEZZA VIA ANTONIO GALTAROSSA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA MATTINA DEL GIORNO FERIALE TIPO (7.00-9.00)

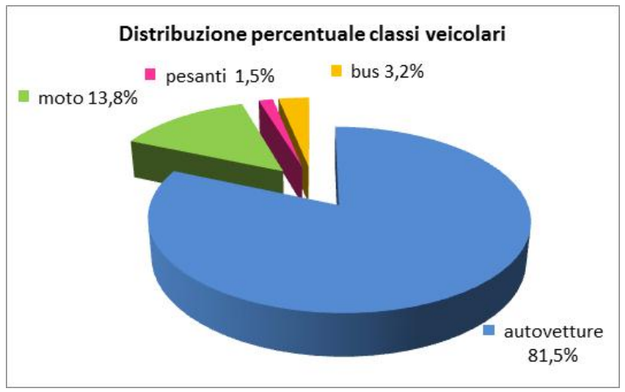
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
7.00-7.30	398	54	6	12												
7.30-8.00	382	125	6	14												
8.00-8.30	317	98	3	13												
8.30-9.00	326	80	8	14												
Totale	1423	357	23	53												

Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
7.00-7.30	284	30	10	16				
7.30-8.00	368	48	4	14				
8.00-8.30	348	22	6	14				
8.30-9.00	371	17	8	12				
Totale	1371	117	28	56				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
7.00-7.30								
7.30-8.00								
8.00-8.30								
8.30-9.00								
Totale								





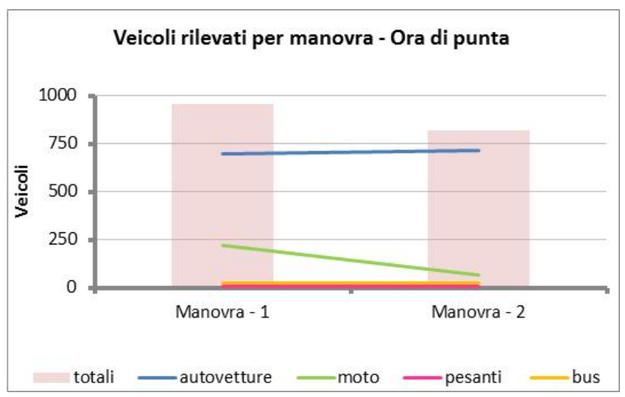


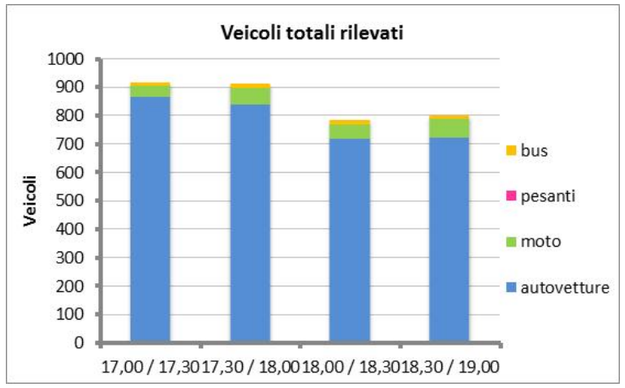
TABELLA B.20 SEZIONE 10: VIA CASILINA (ALTEZZA VIA ANTONIO GALTAROSSA). RILIEVO DELLA FASCIA DI PUNTA DELLA SERA DEL GIORNO FESTIVO TIPO (17.00-19.00)

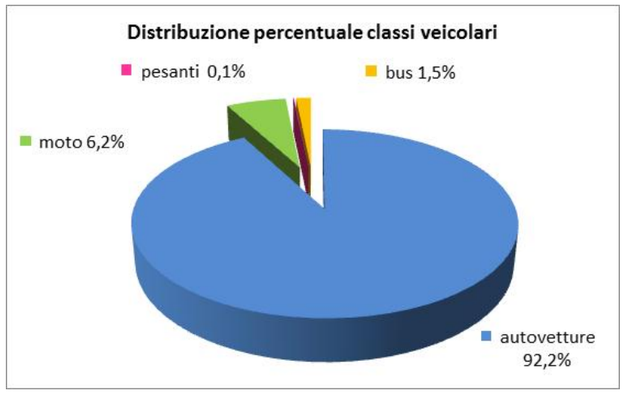
Periodo di osservazione	Manovra 1 Autovetture	Manovra 1 Motocicli	Manovra 1 Pesanti	Manovra 1 Bus	Manovra 5 Autovetture	Manovra 5 Motocicli	Manovra 5 Pesanti	Manovra 5 Bus	Manovra 9 Autovetture	Manovra 9 Motocicli	Manovra 9 Pesanti	Manovra 9 Bus	Manovra 10 Autovetture	Manovra 10 Motocicli	Manovra 10 Pesanti	Manovra 10 Bus
17.00-17.30	451	14	0	8												
17.30-18.00	499	34	0	8												
18.00-18.30	430	32	0	8												
18.30-19.00	399	36	1	5												
Totale	1779	116	1	29												

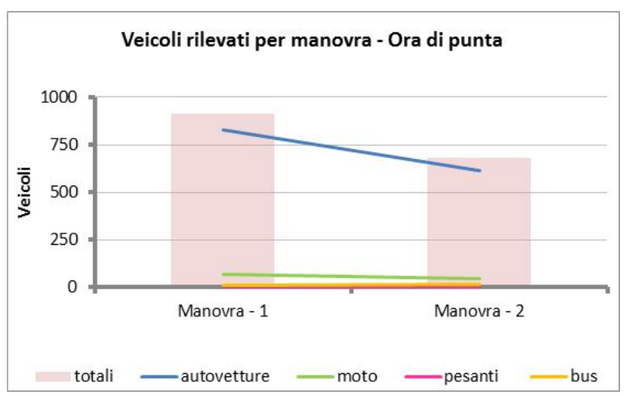
Periodo di osservazione	Manovra 2 Autovetture	Manovra 2 Motocicli	Manovra 2 Pesanti	Manovra 2 Bus	Manovra 6 Autovetture	Manovra 6 Motocicli	Manovra 6 Pesanti	Manovra 6 Bus
17.00-17.30	418	22	1	4				
17.30-18.00	340	26	1	6				
18.00-18.30	290	20	0	8				
18.30-19.00	326	28	0	6				
Totale	1374	96	2	24				

Periodo di osservazione	Manovra 3 Autovetture	Manovra 3 Motocicli	Manovra 3 Pesanti	Manovra 3 Bus	Manovra 7 Autovetture	Manovra 7 Motocicli	Manovra 7 Pesanti	Manovra 7 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								

Periodo di osservazione	Manovra 4 Autovetture	Manovra 4 Motocicli	Manovra 4 Pesanti	Manovra 4 Bus	Manovra 8 Autovetture	Manovra 8 Motocicli	Manovra 8 Pesanti	Manovra 8 Bus
17.00-17.30								
17.30-18.00								
18.00-18.30								
18.30-19.00								
Totale								







Roma Capitale

PROGETTO CENTRALITA' ROMANINA

Nuova proposta sulla base degli indirizzi operativi delle memorie di Giunta Comunale

-04/10/10 "Indirizzi operativi per la localizzazione di uno spazio destinato allo spettacolo e intrattenimento musicale con finalità sociali nella centralità Anagnina-Romanina".
-20/10/10 "L'attuazione delle centralità urbane e metropolitane da pianifcare. Indirizzi operativi, criteri e criticità".

Progetto:

RISCO Manuel Salgado + Studio Risco con NPK

Contributi specialistici

Ambiente
Ecosistemi S.r.l.
Dana Vocino, Silvano Falocco

Geologia
INGEO – Centro per lo studio della geologia applicata all'ingegneria
Giorgio Cappai

Mobilità
Steer Davies Gleave

Archeologia
ERMA S.r.l.
Maria Grazia Cecchini

Raffaello 2001 Srl
Gruppo Scarpellini
REAL ESTATE

00186 Roma - Corso Rinascimento, 19
tel- +39 06 6868951/2/3/5 - fax +39 06 6868954