



ROMA CAPITALE

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica- Direzione Programmazione e Pianificazione del territorio
U.O. Programmazione degli Interventi di Trasformazione urbana

MUNICIPIO ROMA XV

ACCORDO DI PROGRAMMA art.34 DECRETO LEGGE 18/08/2000 n° 267
PROGRAMMA URBANISTICO PER L'AREA DI MONTE DELLE PICHE
E COMPENSAZIONE DI CASAL GIUDEO E CASALE MONTARELLI

MONTE DELLE PICHE

DATA

OTTOBRE 2011

PROPONENTE:

Italsac 90 S.r.l.
NII S.r.l.

PROGETTISTA:

arch. RICCARDO ARMEZZANI

PROPRIETA':

Magliana s.r.l.
Chiusdino House S.n.c.di Barile Roberto & C.
Pallaracci Agnese
Pallaracci Angela

collaboratrice:

arch. PAOLA ALUNNI

studio arch. RICCARDO ARMEZZANI
Via Dodecaneso, civ.37 00144 Roma
tel+39.06.54649206 fax +39.06.54220773
e-mail:info@studioarmezani.it

AGGIORNAMENTI

DATA	REV.
Dicembre 2005	1
Aprile 2006	2
Febbraio 2007	3
Luglio 2010	4
Novembre 2010	5
Aprile 2011	6
Ottobre 2011	7

SCALA

ALLEGATO

C2

RELAZIONE SULLA MOBILITA'

ELENCO ALLEGATI:

- A1 - Estratto di P.R.G.Previgente 1965 area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- A2 - Variante di P.R.G. Previgente -Piano delle certezze- area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- A3 - Estratto di P.R.G. Vigente area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- A4 - Estratto di P.R.G.Previgente 1965 (MONTE DELLE PICHE)
- A5 - Variante di P.R.G.Previgente -Piano delle certezze (MONTE DELLE PICHE)
- A6 - Estratto di P.R.G. Vigente (MONTE DELLE PICHE)
- A7 - Relazione tecnica illustrativa
- A8 - Norme tecniche di attuazione
- A9 - Relazione di previsione di massima delle spese
- A10 - Relazione dell'indagine di tipo geologico
- A11 - Relazione dell'indagine di tipo vegetazionale
- B1- Planimetria catastale e proprietà (MONTE DELLE PICHE)
- B2- Planimetria catastale e Proprietà area in cessione (CASAL GIUDEO, CASALE MONTARELLI)
- B3- Certificati catastali
- B4- Tipo di frazionamento
- C1-Inquadramento infrastrutturale
- C2-Relazione sulla mobilità**
- C3-Rete viaria e parcheggi pubblici
- C4-Stato di fatto
- D-Zonizzazione su base catastale
- E- Verde e servizi pubblici
- F- Superfici private
- G1 - Esecutivo planivolumetrico
- G2 - Planivolumetrico indicativo
- H- Planimetria delle preesistenze storiche e dei vincoli



Comune di Roma
Municipio XV

Accordo di Programma art. 34 Decreto Legge 18.08.2000 n. 267
Programma urbanistico per l'area di Monte delle Picche e
compensazione di Casal Giudeo e Casale Montarelli

Relazione sulla mobilità

Ottobre 2010

Redatto per:

ITALSAC 90 S.r.l.
Via Barnaba Oriani, 114
00197 Roma

Redatto da:

Steer Davies Gleave
Via Sicilia, 154
00187 Roma, Italia

+39 06 42016169
www.steerdaviesgleave.com



INDICE

1	INTRODUZIONE	4
	Obiettivi dello studio	4
	Il progetto	4
	Struttura del documento	8
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
	Assetto attuale	Errore. Il segnalibro non è definito.
	<i>Caratteri generali dell'area di studio</i>	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
	<i>Storia dello sviluppo insediativo</i>	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
	<i>Sistema insediativo attuale</i>	<i>Errore. Il segnalibro non è definito.</i>
	Previsioni di sviluppo	19
3	IL SISTEMA DEI TRASPORTI	27
	Rete stradale	27
	Rete del trasporto pubblico	30
4	ASSETTO DEI FLUSSI DI TRAFFICO SU STRADA	33
	I traffici attuali in prossimità dell'area di intervento	33
	<i>Intersezione Via delle Vigne - Via di Vigna Girelli</i>	<i>34</i>
	<i>Intersezione Via delle Vigne - Via di Generosa</i>	<i>35</i>
	<i>Intersezione Via delle Vigne - Via della Magliana</i>	<i>37</i>
	<i>Sezione Via di Generosa</i>	<i>38</i>
	<i>Sezione Via del Fosso della Magliana</i>	<i>40</i>
	I traffici prodotti dall'intervento	41
5	SIMULAZIONI DEL TRAFFICO	43
	Stato di fatto	44
	Scenario di progetto di breve termine	52
	Scenario di progetto di lungo termine	60
6	CONCLUSIONI	68

FIGURE

FIGURA 1.1	LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	4
FIGURA 1.2	AREA DI INTERVENTO: STATO DI FATTO	5
FIGURA 1.3	PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE VIA DI BRAVETTA - IPOTESI CON DISCIPLINA DI PRECEDENZA ALLE INTERSEZIONI	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.



FIGURA 2.1	AREA DI STUDIO: INQUADRAMENTO	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.	
FIGURA 2.2	AREA DI STUDIO: RIPRESA SATELLITARE		12
FIGURA 2.3	AREA DI STUDIO: AREE NATURALI PROTETTE		14
FIGURA 2.4	AREA DI STUDIO: MODALITÀ ATTUATIVE DELLO SVILUPPO INSEDIATIVO		15
FIGURA 2.5	AREA DI STUDIO: SISTEMA INSEDIATIVO ATTUALE		16
FIGURA 2.6	ASSETTO DEMOGRAFICO DELL'AREA DI STUDIO: RESIDENTI		17
FIGURA 2.7	ASSETTO DEMOGRAFICO DELL'AREA DI STUDIO: ADDETTI		18
FIGURA 2.8	AREA DI STUDIO: ELABORATO SISTEMI E REGOLE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA - VERSIONE APPROVATA (ESTRATTO FOGLI P3-16/17)		22
FIGURA 2.9	PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA - VERSIONE ADOTTATA: SCENARIO DEL MUNICIPIO ROMA XV		23
FIGURA 2.10	PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA - VERSIONE ADOTTATA: SCENARIO DEL MUNICIPIO ROMA XVI		24
FIGURA 2.11	AREA DI STUDIO: INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA (CON RIFERIMENTO ALLA TABELLA 2.1)		25
FIGURA 3.1	CLASSIFICA FUNZIONALE VIARIA NELL'AREA DI STUDIO (SINTESI DEL PGTU E DEL NUOVO PRG)	ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.	
FIGURA 3.2	LA RETE ROMANA DEL TRASPORTO PUBBLICO		31
FIGURA 3.3	LA RETE ROMANA DEL TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO		32
FIGURA 4.1	LOCALIZZAZIONE DELLE SEZIONI DI RILIEVO		33
FIGURA 4.2	FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI VIGNA GIARELLI		34
FIGURA 4.3	COMPOSIZIONE VEICOLARE SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI VIGNA GIARELLI		35
FIGURA 4.4	FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI GENEROSA		36
FIGURA 4.5	COMPOSIZIONE VEICOLARE SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI GENEROSA		36
FIGURA 4.6	FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DELLA MAGLIANA		37
FIGURA 4.7	COMPOSIZIONE VEICOLARE SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DELLA MAGLIANA		38
FIGURA 4.8	SEZIONE VIA DI GENEROSA		39
FIGURA 4.9	COMPOSIZIONE VEICOLARE SULLA SEZIONE DI VIA DI GENEROSA		39
FIGURA 4.10	SEZIONE VIA DEL FOSSO DELLA MAGLIANA		40
FIGURA 4.11	COMPOSIZIONE VEICOLARE SULLA SEZIONE DI VIA DEL FOSSO DELLA MAGLIANA		41



FIGURA 5.1	FLUSSI DI TRAFFICO, STATO DI FATTO, PUNTA DELLA MATTINA	46
FIGURA 5.2	FLUSSI DI TRAFFICO, STATO DI FATTO, PUNTA DEL POMERIGGIO	47
FIGURA 5.3	LIVELLI DI SERVIZIO, STATO DI FATTO, PUNTA DELLA MATTINA	48
FIGURA 5.4	LIVELLI DI SERVIZIO, STATO DI FATTO, PUNTA DEL POMERIGGIO	49
FIGURA 5.5	VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, STATO DI FATTO, PUNTA DELLA MATTINA	50
FIGURA 5.6	VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, STATO DI FATTO, PUNTA DEL POMERIGGIO	51
FIGURA 5.7	FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA	54
FIGURA 5.8	FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO	55
FIGURA 5.9	LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA	56
FIGURA 5.10	LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO	57
FIGURA 5.11	VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA	58
FIGURA 5.12	VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO	59
FIGURA 5.13	FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA	62
FIGURA 5.14	FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO	63
FIGURA 5.15	LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA	64
FIGURA 5.16	LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO	65
FIGURA 5.17	VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA	66
FIGURA 5.18	VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO	67

TABELLE

TABELLA 4.1	MOBILITA' PRODOTTA DALLA RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE EDILIZIE RESIDENZIALI	42
-------------	---	----

ALLEGATI

ALLEGATO A	- FOTOGRAFIE STRADE	72
ALLEGATO B	- PERCORSI LINEE ATAC	83

1 Introduzione

Obiettivi dello studio

- 1.1 La Società ITALSAC 90 S.r.L. ha presentato all'Amministrazione Comunale il programma urbanistico "Monte delle Piche" per la realizzazione di edifici residenziali su due aree localizzate in prossimità di Via Chiusdino e Via della Magliana nel Comune di Roma.
- 1.2 Steer Davies Gleave è stata incaricata di redigere lo studio trasportistico per valutare l'impatto del nuovo intervento sul sistema della mobilità.
- 1.3 L'analisi ha fornito un quadro sintetico dello stato di fatto e dello scenario di previsione; gli impatti sulla rete sono messi in luce in relazione ai periodi di punta della mattina e della sera del giorno tipo feriale, in termini di flussi e livelli di servizio. E' stata prodotta, inoltre, un'ipotesi di organizzazione delle sedi stradali, comprensiva di piano della segnaletica.

Il progetto

- 1.4 L'intervento oggetto di analisi si colloca nel Municipio Roma XV, internamente al GRA, internamente al GRA, in una zona compresa tra Via delle Vigne, Via della Magliana, Via del Fosso della Magliana e Via Portuense (vedi Figura 1.1 e Figura 1.2).

FIGURA 1.1 LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

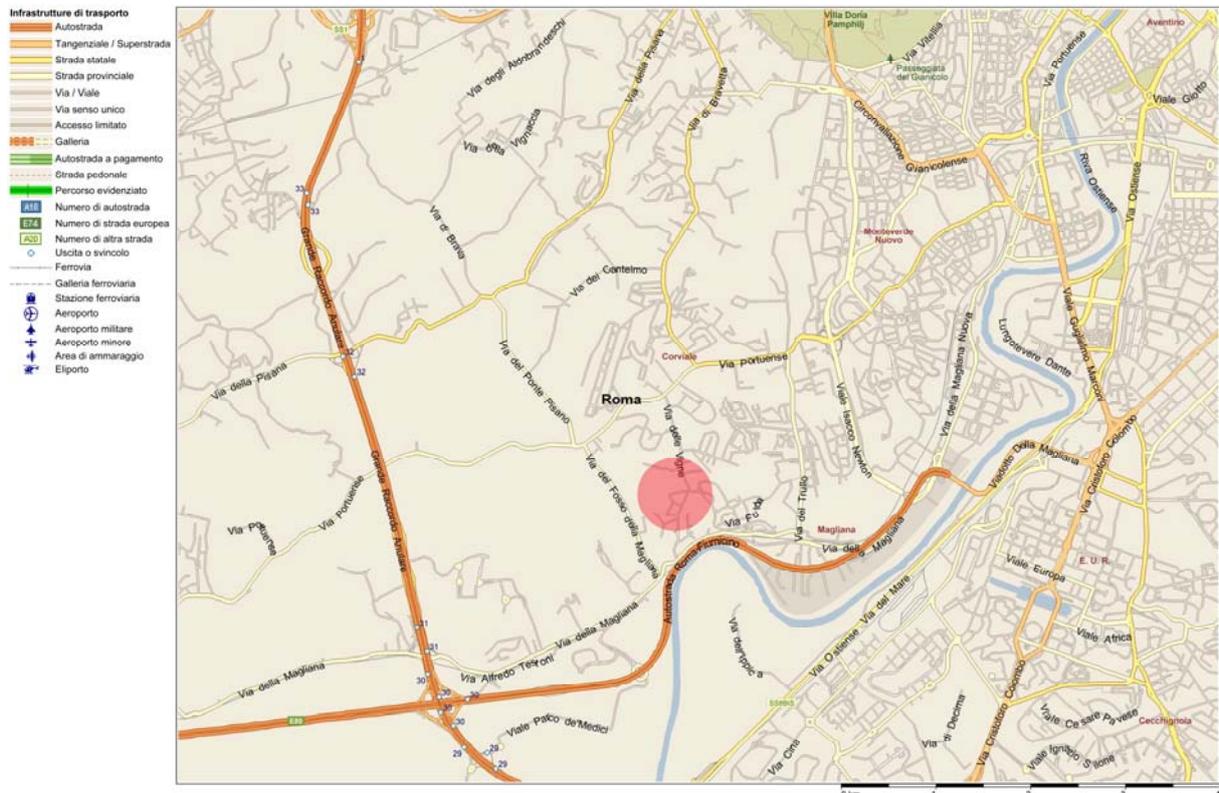


FIGURA 1.2 AREA DI INTERVENTO: STATO DI FATTO



- 1.5 Il progetto riguarda la realizzazione di un complesso di edifici residenziali da costruirsi su due distinte aree. La prima, denominata "A", è adiacente a Via Chiusdino e Via Manciano ed è direttamente connessa a Via delle Vigne; la seconda, denominata "B", localizzata in località Monte delle Piche ed ha accessi tramite viabilità dedicata su Via della Magliana e per mezzo di varchi carrabili su Via delle Vigne.
- 1.6 Per entrambe le aree si prevede una destinazione d'uso completamente residenziale con la realizzazione di palazzine e villette a schiera di differenti dimensioni ed altezze comprese tra i 3 ed i 5 piani. La Superficie Utile Lorda (SUL) totale abitativa, è pari a 21.209 mq, suddivisa in 6.992 mq per l'area "A" e 14.217 mq per l'area "B".
- 1.7 I nuovi edifici residenziali ospiteranno 565 persone, considerando una disponibilità di 37,5 mq per abitante secondo quanto indicato delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG. La ripartizione di SUL tra le due aree individuate determinerà l'insediamento di 186 abitanti nella nell'area "A" e di 379 abitanti nell'area "B".
- 1.8 Gli standard urbanistici richiesti da norma riguardano la realizzazione di servizi per funzioni di pubblica utilità destinate, prevalentemente, agli abitanti dell'area stessa.
- 1.9 Gli interventi sul sistema viario pubblico hanno come obiettivo la sistemazione dei tratti stradali prospicienti le aree di intervento, con il fine di rispettare o, dove ciò non risultasse possibile dato che si opera su una maglia viaria preesistente, avvicinare gli standard tecnici e funzionali e di sicurezza di norma. A tale scopo ambito è stato redatto un piano della segnaletica delle infrastrutture viarie di interesse (Figure 1.3.A e 1.3.B).

FIGURA 1.3.A PROGRAMMA URBANISTICO MONTE DELLE PICHE - SISTEMAZIONI STRADALI E PIANO DELLA SEGNALETICA AREA "A" - VIA CHIUSDINO (1:1000)

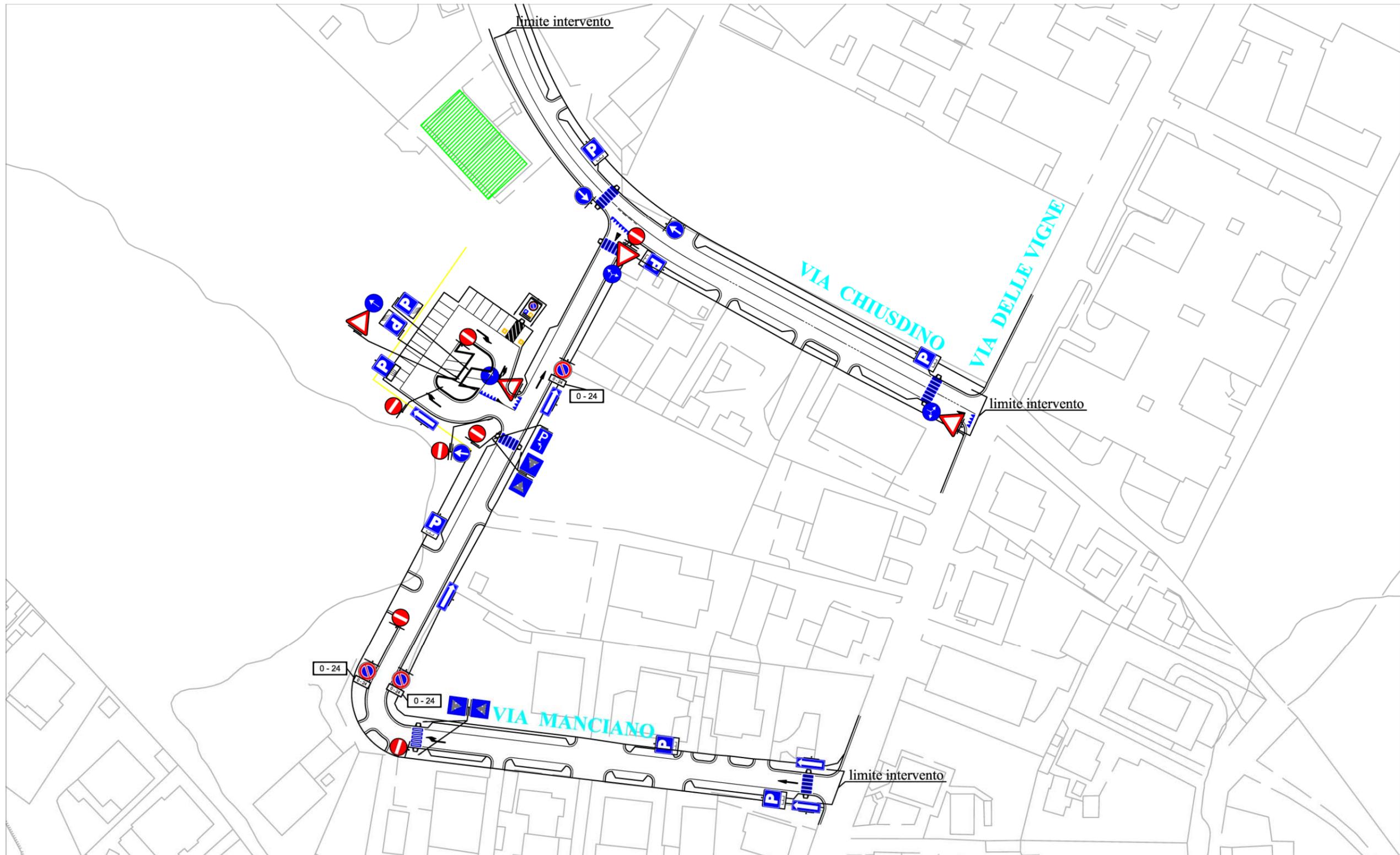
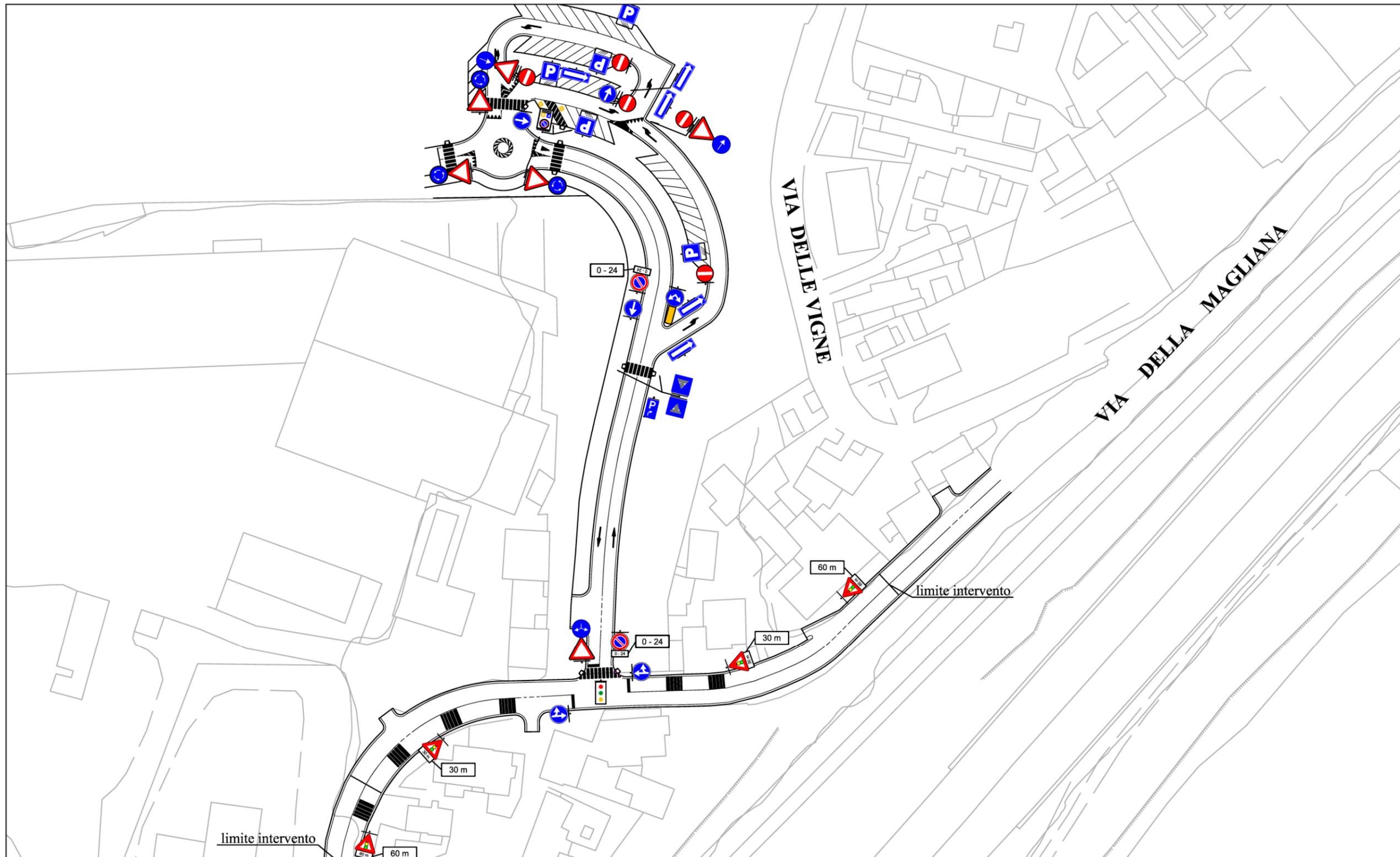


FIGURA 1.3.B PROGRAMMA URBANISTICO MONTE DELLE PICHE - SISTEMAZIONI STRADALI E PIANO DELLA SEGNALETICA - AREA "B" MONTE DELLE PICHE (1:1000)





Struttura del documento

- 1.10 Il presente studio di traffico ha analizzato l'impatto sulla viabilità della realizzazione dei nuovi interventi residenziali in via Chiusdino e via delle Vigne.
- 1.11 In particolare, è stato ricostruito lo stato di fatto, anche mediante sopralluoghi in loco per verifiche geometrico-funzionali sulle infrastrutture e rilevamenti di traffico, al fine di definire le caratteristiche della mobilità e della domanda di trasporto nell'area di studio.
- 1.12 Successivamente, sono state stimate le modifiche di carattere locale della domanda di mobilità su strada e dei livelli di utilizzazione della rete viaria ad un orizzonte temporale di breve periodo, in cui si considera realizzato il solo intervento oggetto di studio, e di lungo termine, prendendo in considerazione anche gli altri interventi previsti al contorno.
- 1.13 Si è proceduto, quindi, ad una verifica modellistica, di tipo microscopico, degli scenari di progetto, comprensivi degli incrementi della domanda di mobilità indotti dagli interventi, degli adeguamenti geometrici ipotizzati per la riorganizzazione delle sedi stradali e del piano della segnaletica.
- 1.14 La relazione si articola nei seguenti capitoli:
- | Capitolo 2: illustra l'inquadramento territoriale del progetto in relazione agli strumenti di pianificazione comunale;
 - | Capitolo 3: descrive il sistema dei trasporti su strada interessato dall'intervento;
 - | Capitolo 4: descrive i flussi di traffico attuali e la stima della domanda di mobilità indotta dall'intervento;
 - | Capitolo 5: descrive le verifiche condotte per stimare l'impatto sulla mobilità dell'intervento;
 - | Capitolo 6: illustra le principali conclusioni.



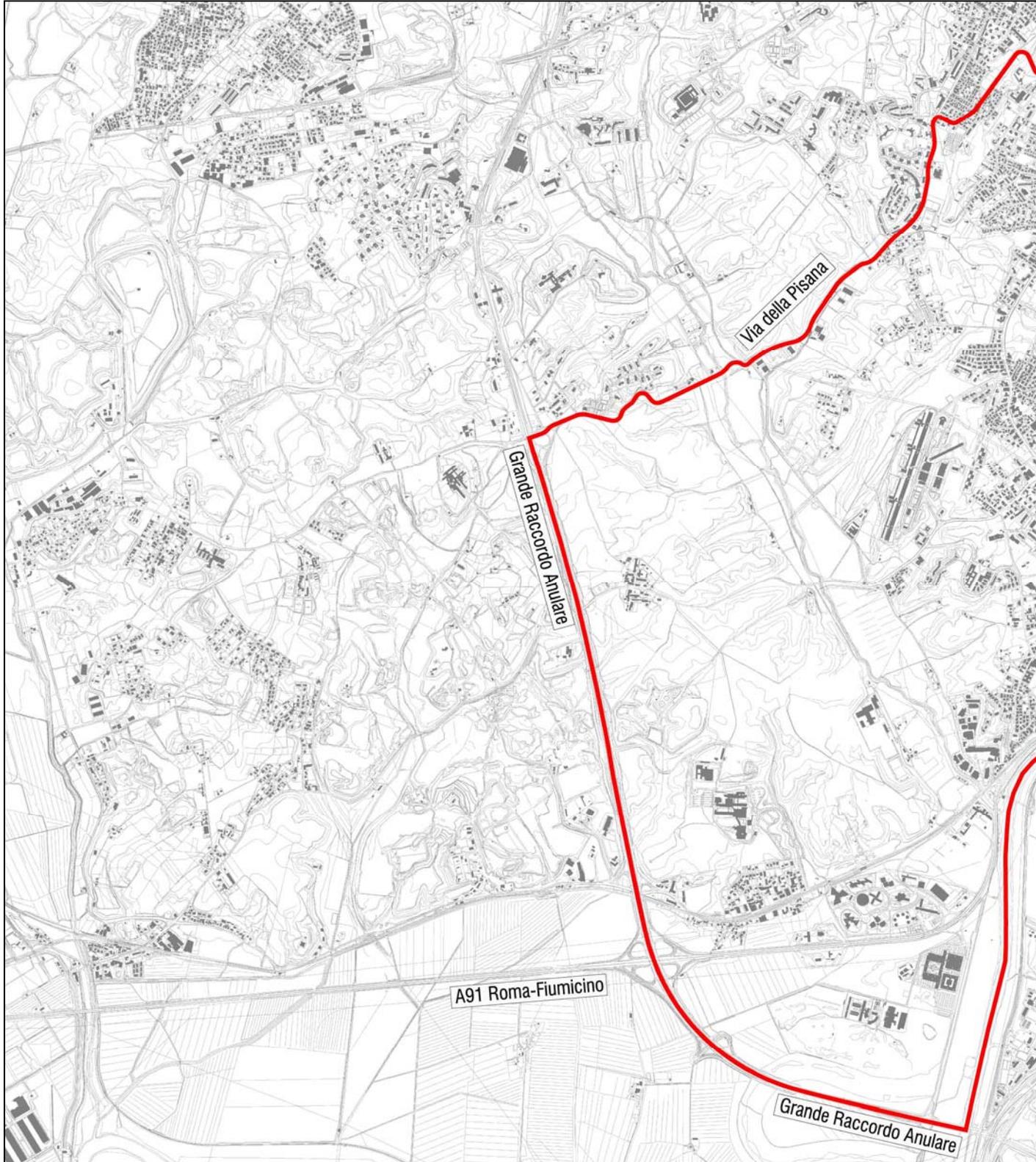
2 Inquadramento territoriale

Assetto attuale

Caratteri generali dell'area di studio

- 2.1 Lo studio prende in considerazione l'ambito urbano, di cui all'inquadramento territoriale di **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, localizzato nel settore ovest del territorio del Comune di Roma che interessa porzioni dei municipi Roma XV e Roma XVI.
- 2.2 Il territorio deve la sua conformazione ai fenomeni eruttivi del vulcano Sabatino, attivo tra i 700mila ed i 300mila anni fa, ed all'azione erosiva dei numerosi corsi d'acqua che, scorrendo prevalentemente con andamento nord-sud in direzione della valle del Tevere, hanno prodotto incisioni nei friabili sedimenti di sabbia e argilla e nei banchi tufacei circostanti (le valli dei fossi Marana, di Papa Leone, di Affogalasio, della Bravetta, della Magliana, etc.).

IL PAESAGGIO NATURALE DELL'AREA, COME MOSTRATO DALLA RIPRESA SATELLITARE DI
FIGURA 2.1 AREA DI STUDIO: INQUADRAMENTO





2.3 Figura 2.2, è scandito pertanto da dolci rilievi incisi dal reticolo idrografico. E' l'aspetto tipico della campagna romana in cui aree pianeggianti di ampiezza variabile, occupate prevalentemente da coltivazioni e prati o pascoli, si alternano a colline e piccole valli ricoperte, sui versanti più ripidi, da formazioni boschive.

2.4 Nel complesso si tratta di un'area caratterizzata da una notevole valenza naturalistica e paesaggistica come segnalato dalla presenza delle aree naturali protette rappresentate nella Figura 2.3.

Storia dello sviluppo insediativo

2.5 L'ambito territoriale si caratterizza per uno sviluppo insediativo antichissimo legato alla presenza dei numerosi corsi d'acqua e alla fertilità dei suoli che hanno favorito l'agricoltura e il pascolo.

2.6 L'area mantiene caratteri sostanzialmente rurali fino alla bonifica del 1910 che permette lo sviluppo delle attività agricole e la costruzione dei relativi insediamenti rurali sparsi nella campagna. Le uniche presenze precedenti sono i due forti, Bravetta e Portuense realizzati nella seconda metà del 1800.

2.7 Il primo passo del processo insediativo urbano è rappresentato dalla costruzione, a partire dagli anni '20, del complesso ospedaliero San Camillo-Forlanini. Dagli anni '30 inizia anche la realizzazione del complesso del Buon Pastore che, nato per ospitare un convento, ha poi accolto diversi servizi, sia sanitari che scolastici. Il primo insediamento residenziale, la Borgata del Trullo, risale al 1939 ed era destinato ad ospitare i molti italiani rientrati dall'estero a seguito dell'avvicinarsi della II guerra mondiale e che funzionò anche come "residenza temporanea" dei cittadini del Rione Monti, sfollati per la costruzione di Via dei Fori Imperiali. La borgata fu realizzata in adiacenza ai precedenti impianti produttivi e militari che usufruivano della vicinanza della ferrovia per gli approvvigionamenti.

2.8 Nel dopoguerra ha inizio lo sviluppo insediativo moderno (Figura 2.4) che, ad esclusione del quartiere Monteverde Nuovo, si realizza in maniera sostanzialmente spontanea per nuclei isolati, a carattere prevalentemente residenziale, lungo le principali viabilità: Via Portuense, Via di Bravetta, Via del Casaletto e via Affogalasino.

2.9 Tale processo prosegue fino agli '60 realizzando la gran parte degli insediamenti spontanei nelle zone di Bravetta, Trullo e Pino-Lecce. Il fenomeno è confermato dalla forte presenza di zone F1 di ristrutturazione urbanistica nel PRG del 1962. Parallelamente all'intensificarsi degli insediamenti residenziali, la presenza della ferrovia e la realizzazione dell'autostrada per l'aeroporto di Fiumicino facilitano l'inserimento di attività produttive lungo Via della Magliana.

2.10 Nel decennio successivo, invece, lo sviluppo insediativo è stimolato dall'intervento pubblico che attraverso i due Piani per l'Edilizia Economica e Popolare (PEEP), realizza diversi Piani di Zona dei quali il più famoso è quello di Corviale.

2.11 Da quel momento in poi il processo insediativo presenta un carattere eterogeneo, vengono realizzati interventi di diversa natura. Prosegue, infatti, lo sviluppo spontaneo residenziale, soprattutto nella zona di Monte delle Capre. Si realizzano alcuni interventi privati sia residenziali che direzionali come quello della Muratella e dell'Alitalia. Aumenta, infine, la dotazione diffusa di attrezzature commerciali per la grande distribuzione, produttive e di servizio.



Sistema insediativo attuale

- 2.12 Come descritto nel paragrafo precedente, l'area ha subito un processo formativo a carattere fortemente frammentario ed eterogeneo e tale caratteristica rimane leggibile nei caratteri morfologici e qualitativi del sistema insediativo come attualmente si presenta (Figura 2.5).
- 2.13 La morfologia è discontinua, seguendo modelli insediativi diversi, privi di reciproca integrazione e di identità. Tale risultato è stato condizionato inoltre dalla particolare morfologia del territorio che, a causa del suo andamento orografico, non ha permesso uno sviluppo continuo delle parti urbane lasciando inedificate, a causa delle eccessive pendenze, le valli create dai fossi che scorrono in direzione nord-sud.
- 2.14 Il carattere prevalente è quello della città spontanea ormai stratificata, costituita prevalentemente da palazzine e villini, mentre sono facilmente riconoscibili gli insediamenti pianificati di ispirazione razionalista e prevalentemente residenziali, caratterizzati da edifici di 6-8 piani e dalla tipologia variabile che non si relazionano direttamente con la viabilità principale. All'interno del sistema è, infatti, difficile individuare localizzazioni prevalenti con l'unica eccezione dell'area produttiva lungo via della Magliana. In ultimo deve essere evidenziata l'emergenza morfologica di Corviale che si impone fortemente sul carattere dell'ambiente urbano.
- 2.15 Dal punto di vista insediativo, nell'area circoscritta a nord da Via della Pisana, a sud del Tevere ad est dall'asse di Via del Trullo ed ad ovest del GRA sono insediati, al censimento 2001, circa 43.500 residenti (Figura 2.6). La densità abitativa è pari, mediamente, a circa 2.000 abitanti/kmq. Le attività produttive danno lavoro, nella medesima area, a circa 28.000 addetti, con una densità media pari a circa 1.300 addetti/kmq (Figura 2.7).
- 2.16 Per quanto concerne gli spazi pubblici la zona ne è complessivamente carente: non vi sono piazze o luoghi qualificati adibiti a momenti d'incontro e di scambio sociale, per lo svago e per il tempo libero. Vi sono grandi 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.
- 2.17 Una verifica della dotazione dei servizi evidenzia un livello sufficiente dei servizi di base alla residenza, anche se tale sufficienza viene raggiunta a fatica negli insediamenti abusivi di più recente realizzazione. Altra valutazione scaturisce, invece, in relazione ai servizi di livello superiore per i quali il riferimento principale restano le aree più centrali.
- 2.18 A conclusione dell'analisi del sistema è necessaria una specifica valutazione degli spazi pubblici. Gli insediamenti pianificati dalla pubblica amministrazione presentano una dotazione generalmente soddisfacente sotto il profilo quantitativo, mentre il livello qualitativo risulta carente in conseguenza di una manutenzione discontinua e di una scarsa identità dei luoghi. Gli insediamenti pianificati su iniziativa privata hanno invece una buona dotazione di aree verdi ma una scarsa dotazione di spazi pubblici, che in genere è compensata da una qualità medio-alta degli spazi privati di uso pubblico. La situazione più carente si riscontra negli insediamenti sorti spontaneamente, in cui è necessario evidenziare una carenza degli spazi pubblici in relazione sia agli aspetti quantitativi sia a quelli qualitativi.



FIGURA 2.1 AREA DI STUDIO: INQUADRAMENTO

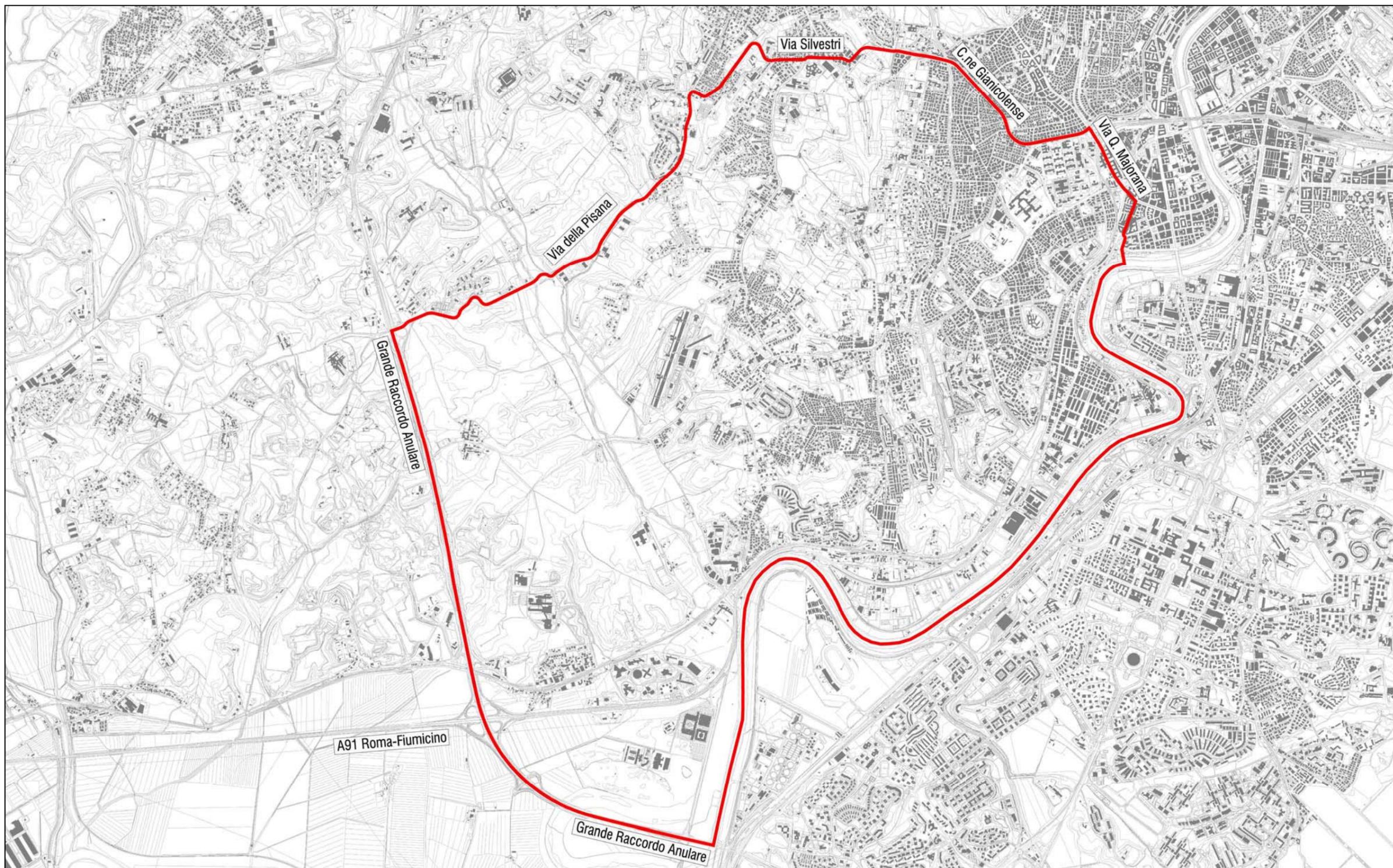




FIGURA 2.2 AREA DI STUDIO: RIPRESA SATELLITARE

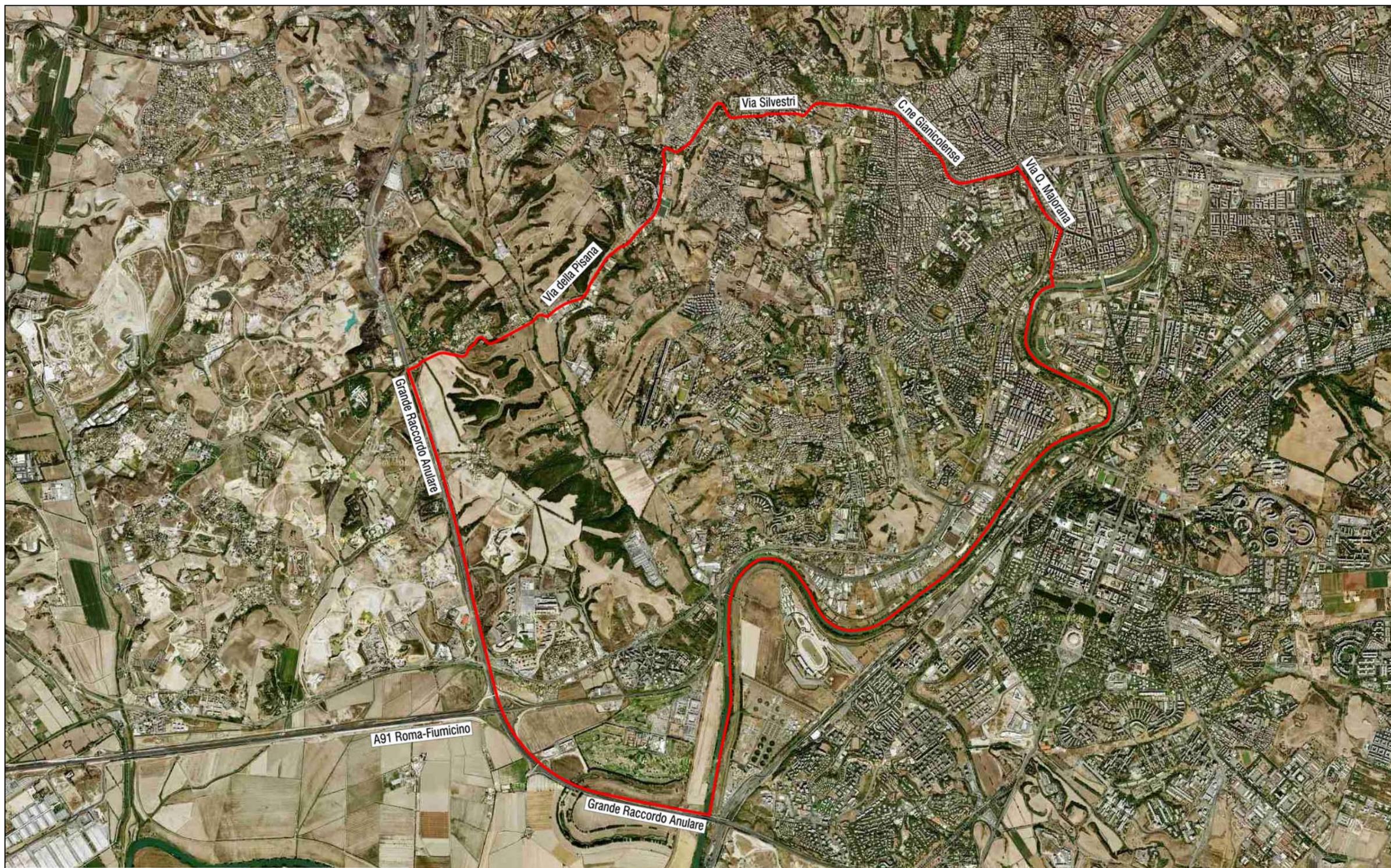


FIGURA 2.3 AREA DI STUDIO: AREE NATURALI PROTETTE

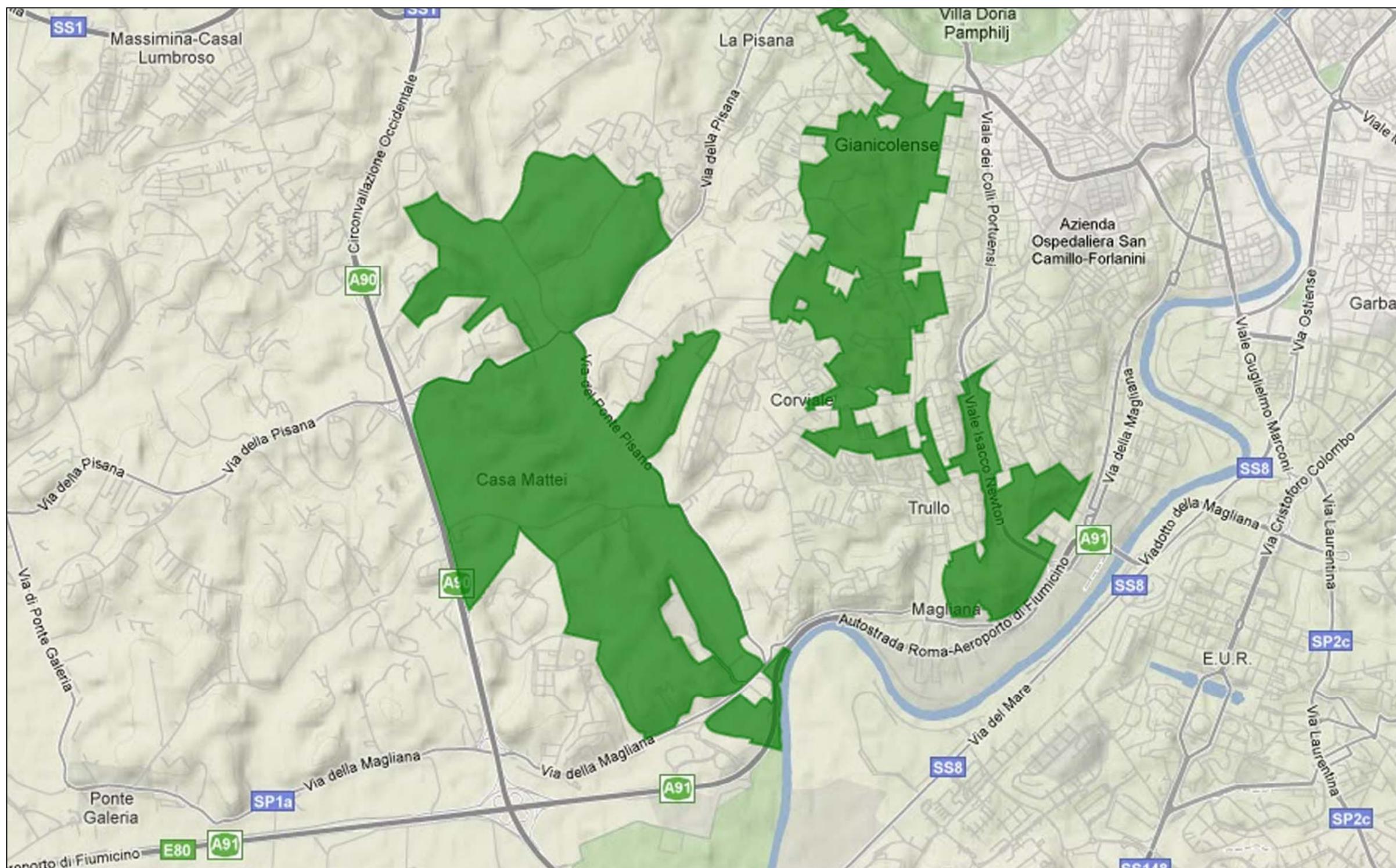


FIGURA 2.4 AREA DI STUDIO: MODALITÀ ATTUATIVE DELLO SVILUPPO INSEDIATIVO

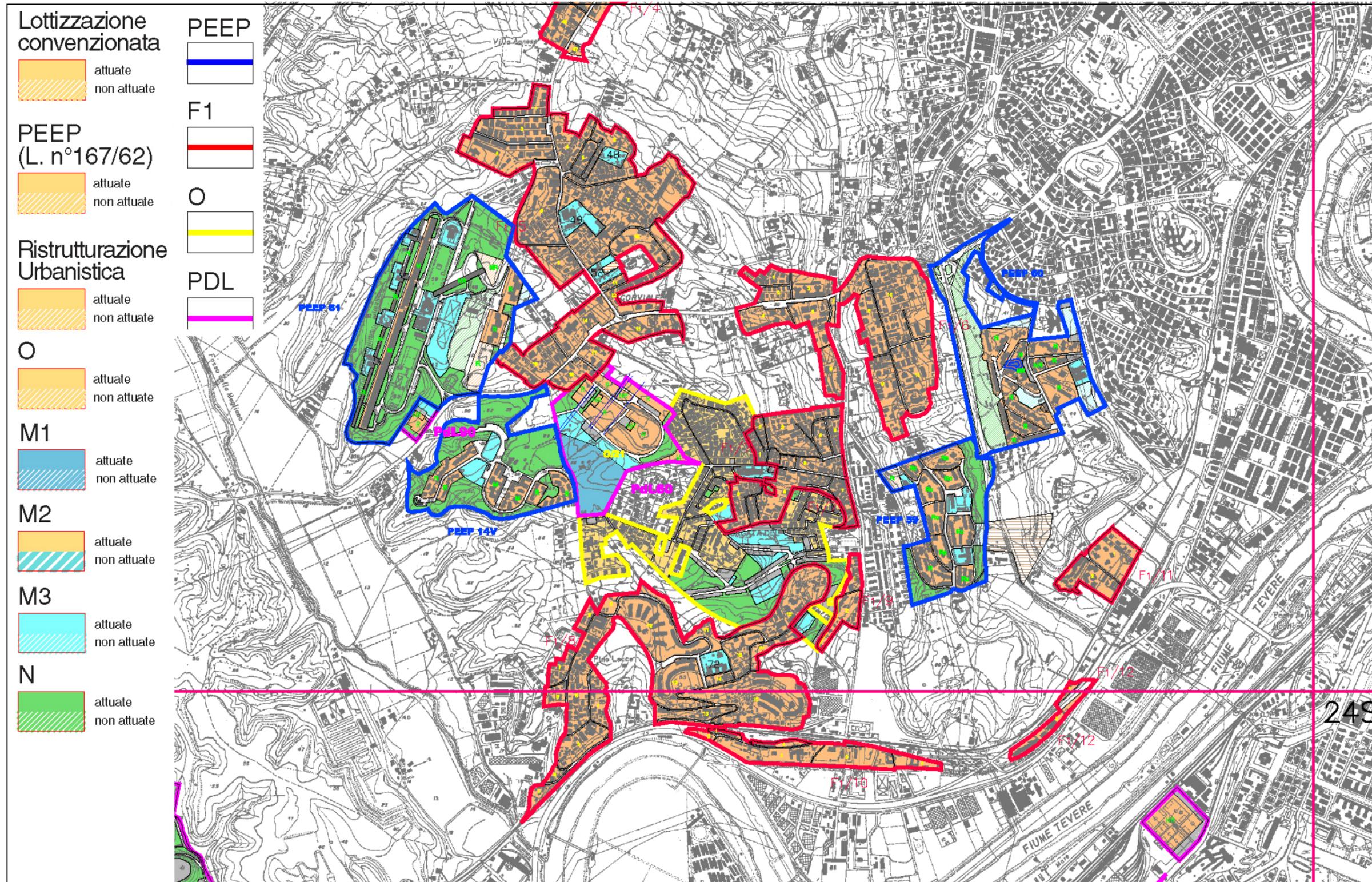




FIGURA 2.5 AREA DI STUDIO: SISTEMA INSEDIATIVO ATTUALE

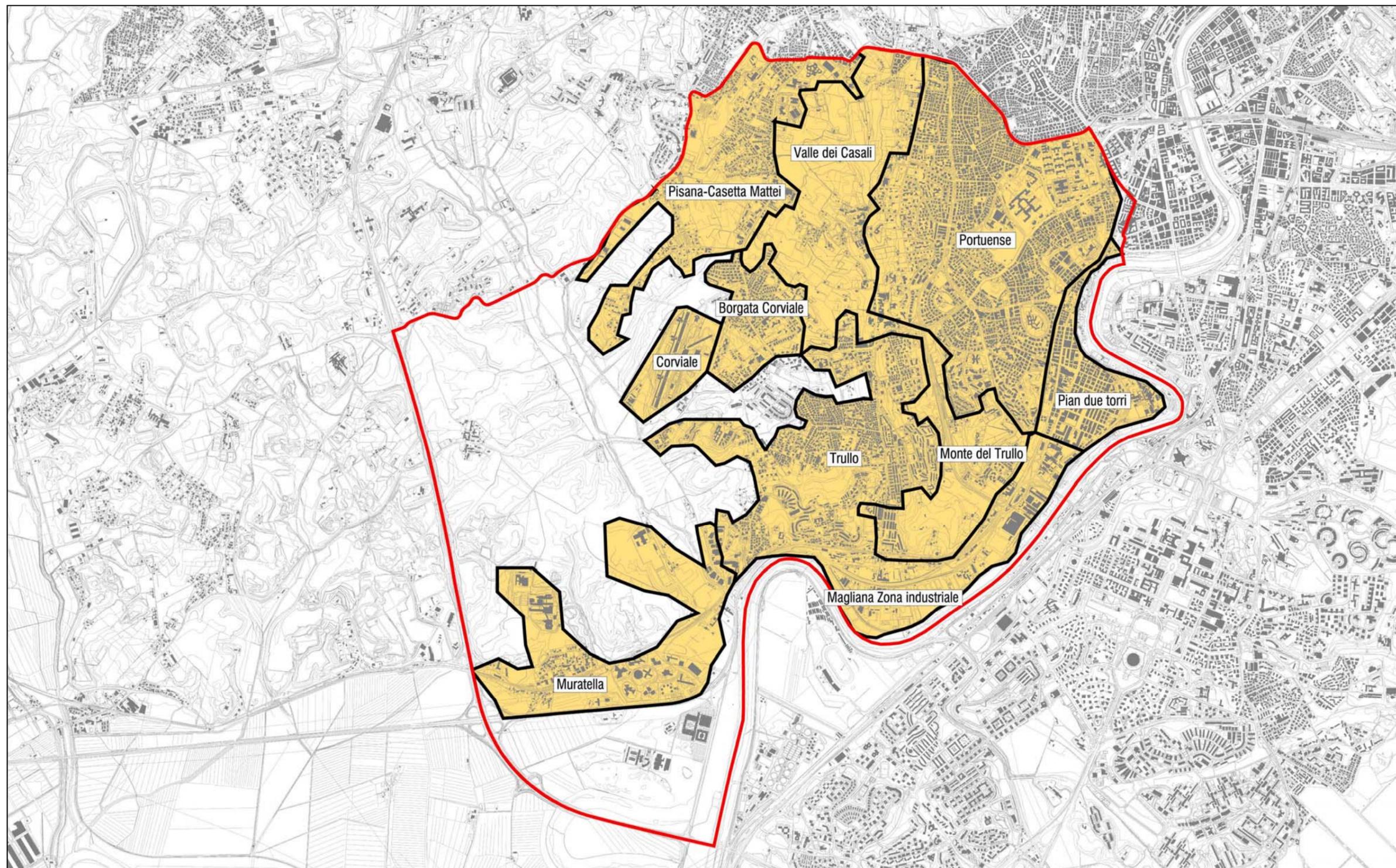




FIGURA 2.6 ASSETTO DEMOGRAFICO DELL'AREA DI STUDIO: RESIDENTI

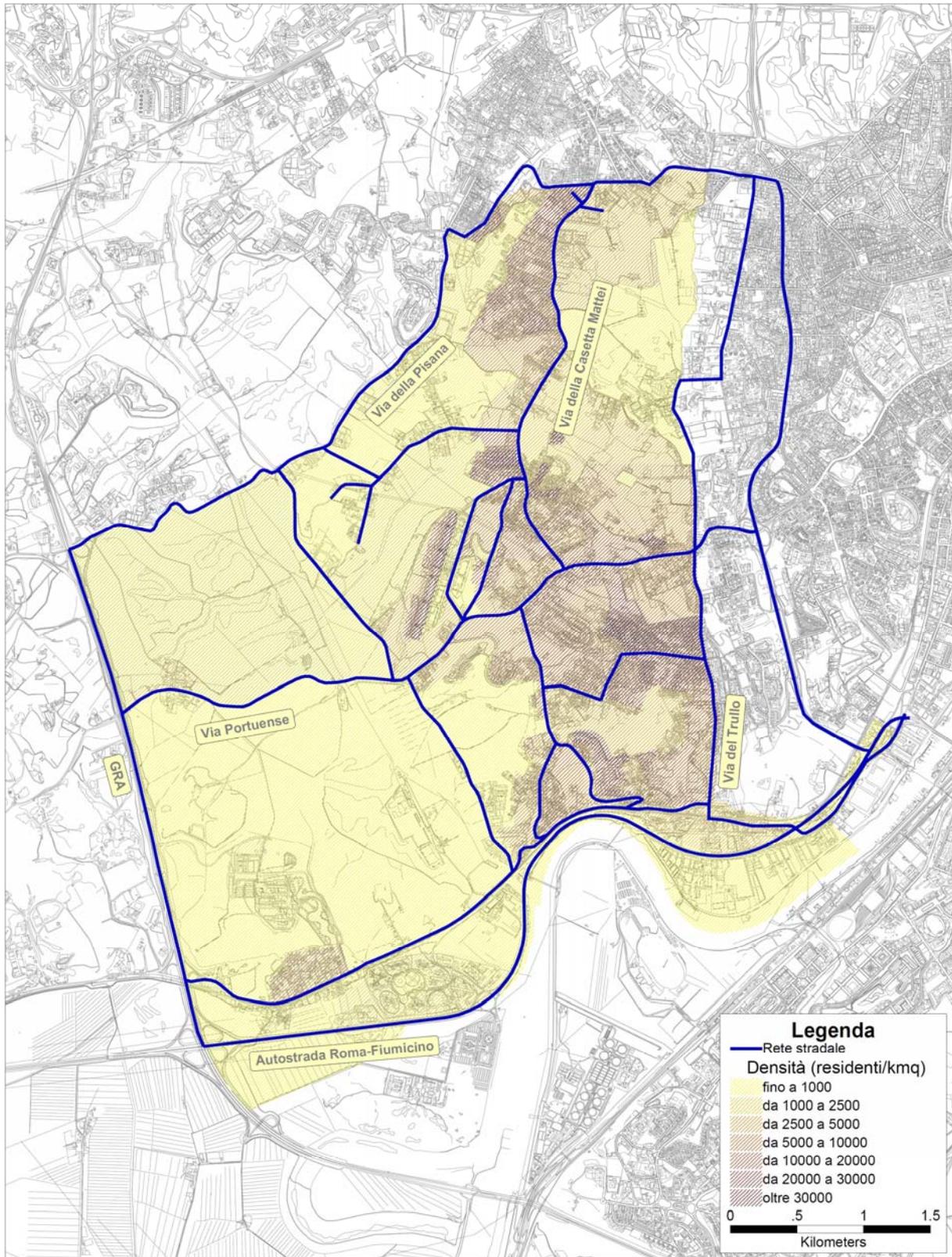
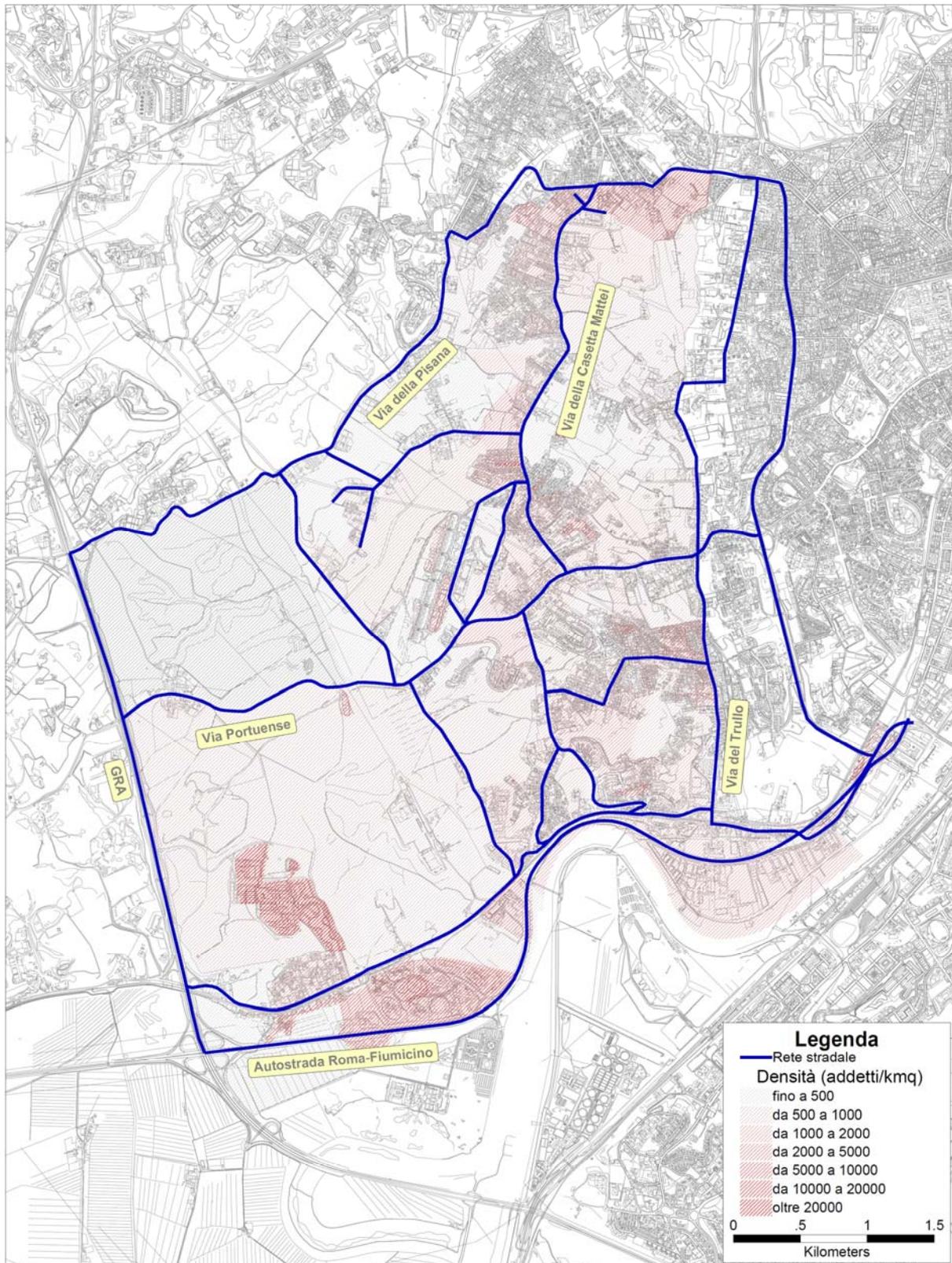




FIGURA 2.7 ASSETTO DEMOGRAFICO DELL'AREA DI STUDIO: ADDETTI





Previsioni di sviluppo

- 2.19 Dopo diversi anni di gestazione il Consiglio Comunale il 12 febbraio 2008, con deliberazione n. 18, ha approvato¹ il Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Roma² in conformità alle modifiche ed adeguamenti concordati nell'accordo di pianificazione³ 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.
- 2.20 Con questo atto l'Amministrazione Comunale ha contribuito a chiarire e semplificare il complesso regime urbanistico pre-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.
- 2.21 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.
- 2.22 Risulta quindi 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 2.8) e negli elaborati degli Scenari dei Municipi (Figura 2.9 e Figura 2.10). A chiarimento dei dati forniti è necessario segnalare che allo stato attuale le tavole con il disegno definitivo del Piano approvato sono ancora in corso di redazione pertanto si è scelto di presentare esclusivamente l'elaborato relativo alla "Individuazione delle modifiche e integrazioni - componenti ad esito", in quanto considerato più rappresentativo, anche se l'istruttoria è stata effettuata attraverso una lettura incrociata di tutti gli altri elaborati di Sistemi e Regole. Per quanto riguarda, invece, i dati dimensionali e funzionali degli interventi di trasformazione urbanistica citati è necessario segnalare che, a causa del particolare stato degli elaborati di PRG, potrebbero aver subito alcune modifiche non ancora pubblicate dagli uffici competenti del Comune di Roma.
- 2.23 La localizzazione degli interventi risulta abbastanza diffusa sul territorio anche se si riscontrano inevitabilmente alcune concentrazioni nelle aree adiacenti gli insediamenti esistenti ed in corrispondenza dell'intersezione tra il GRA e l'autostrada Roma-Fiumicino. La presenza delle due Aree Naturali Protette riduce, inoltre, la disponibilità di aree trasformabili.
- 2.24 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 tre 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.



- 2.25 La prima 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 Definita⁴ (APPD) del PRG e gli interventi previsti nei PRU⁵:
- | Piani di Lottizzazione;
 - | Piani di Zona;
 - | Piani particolareggiati per le Zone O;
 - | Programmi di Recupero Urbano ex articolo 11 Legge 493/93.
- 2.26 La seconda 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.
- 2.27 Di questa famiglia fanno parte:
- | le Centralità Urbane e Metropolitane⁶ (CUEM) da pianificare;
 - | gli Ambiti a Trasformazione Ordinaria⁷ Integrati (ATOI) o prevalentemente Residenziali (ATOR).
- 2.28 La terza ed ultima famiglia è costituita da tutte quelle potenzialità trasformatrici 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

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 morfotopologica, 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"*.



considerarsi puramente indicativa in quanto risultato di fattori che trovano definizione certa esclusivamente in fase di attuazione. In questa famiglia rientrano:

- | i Nuclei di edilizia ex abusiva⁸ (NP);
- | i Programmi Integrati⁹ (PRINT).

2.29 Il complesso delle diverse trasformazioni urbanistiche in corso di attuazione, programmate e previste è riassunto nel quadro generale riportato in Tabella 2.1 e rappresentato in Figura 2.11. Naturalmente 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 terza famiglia si ricorda che i dati quantitativi devono necessariamente essere considerati come indicativi per loro specifica natura.

⁸ 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"*.

⁹ 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 2.8 AREA DI STUDIO: ELABORATO SISTEMI E REGOLE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA - VERSIONE APPROVATA (ESTRATTO FOGLI P3-16/17)

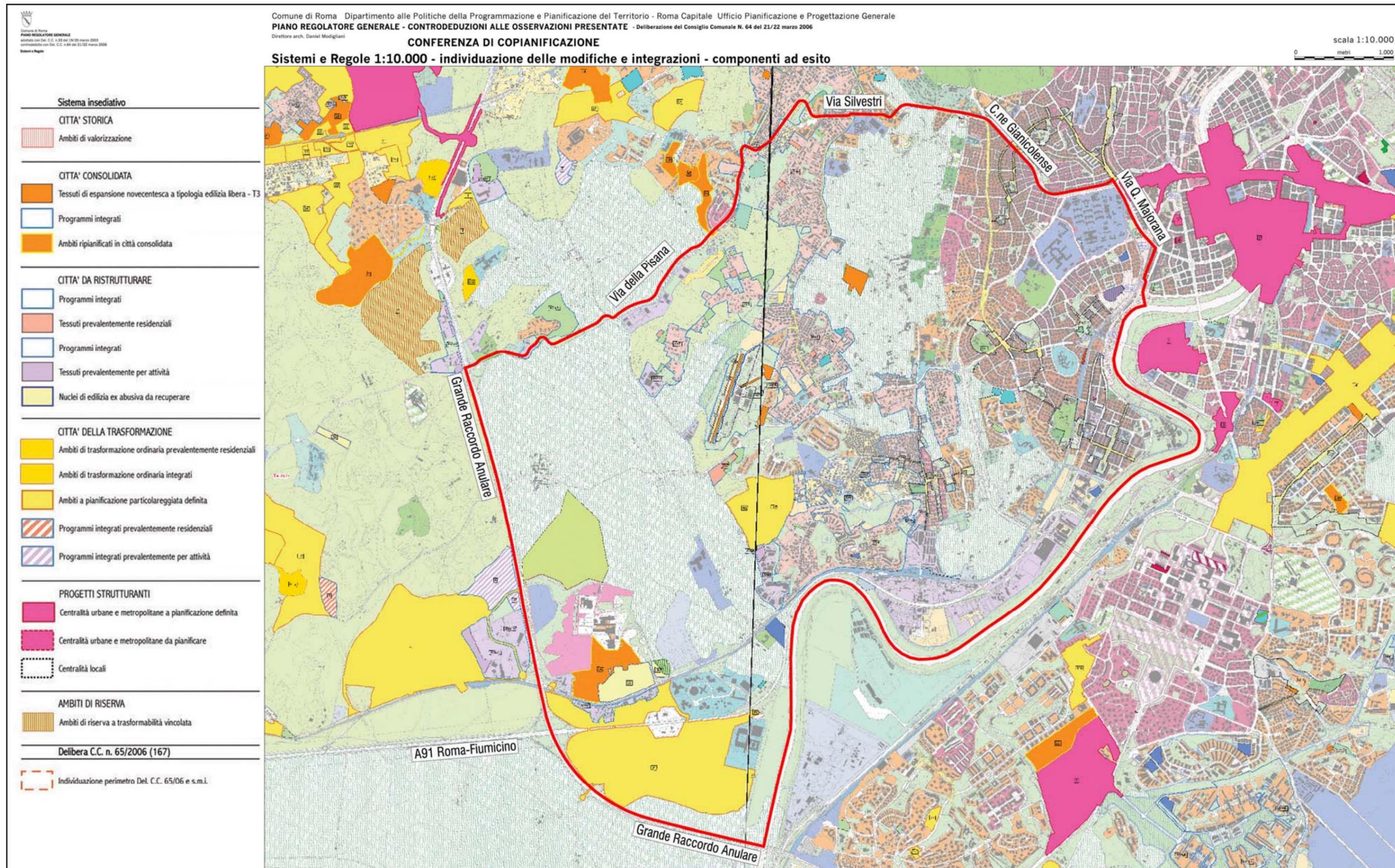




FIGURA 2.9 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA - VERSIONE ADOTTATA: SCENARIO DEL MUNICIPIO ROMA XV

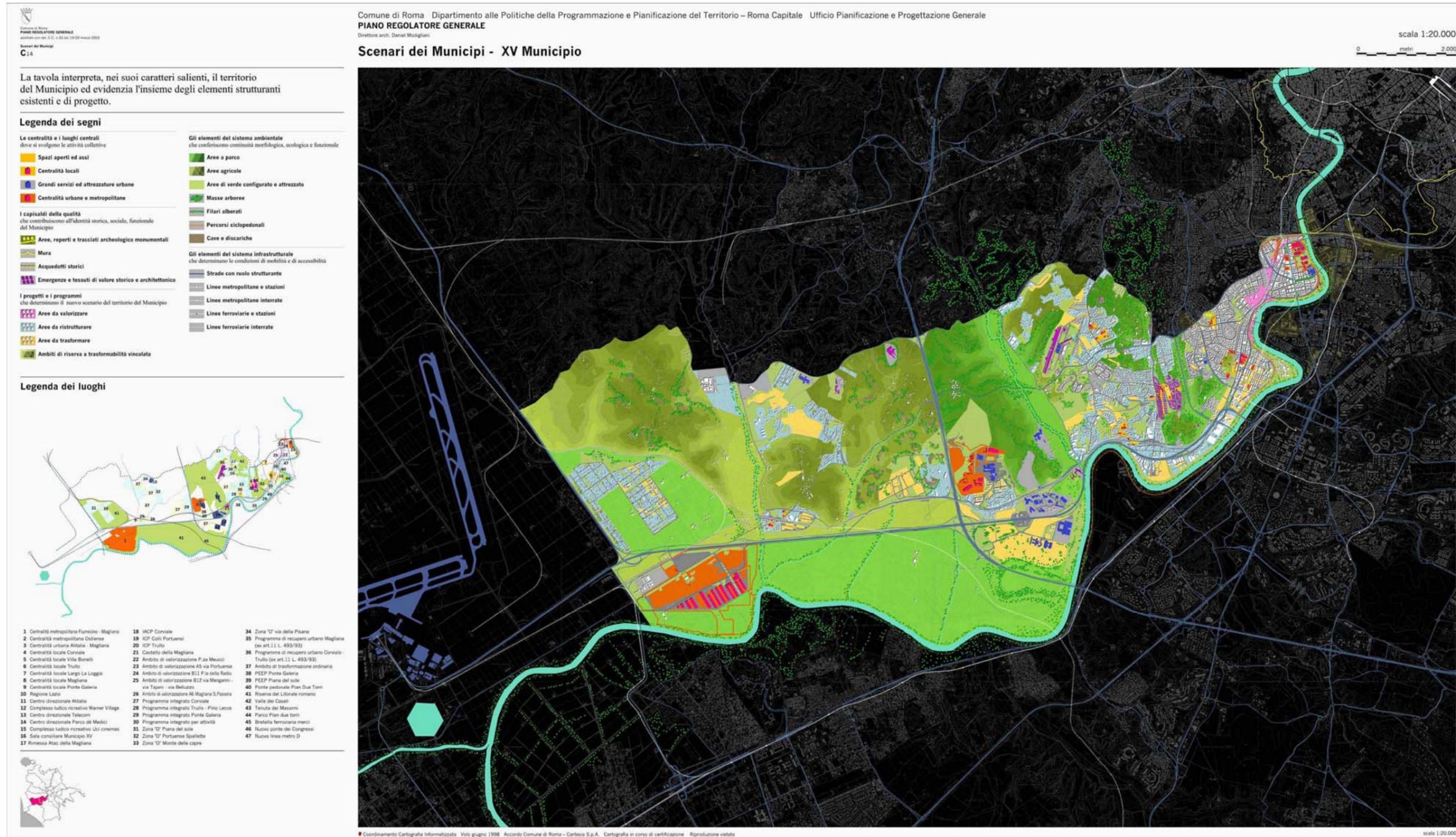




FIGURA 2.10 PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA - VERSIONE ADOTTATA: SCENARIO DEL MUNICIPIO ROMA XVI

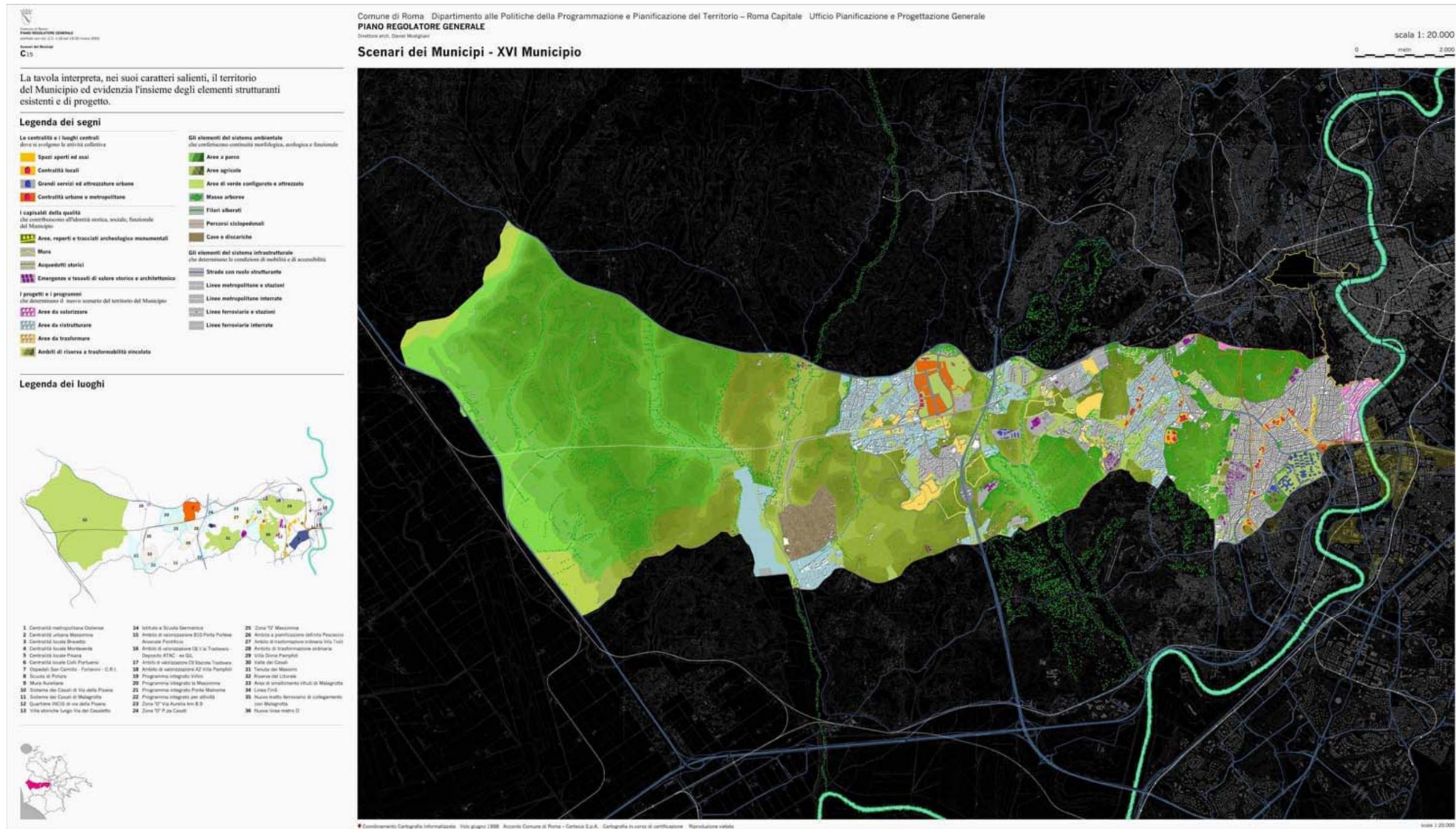


FIGURA 2.11 AREA DI STUDIO: INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA (CON RIFERIMENTO ALLA TABELLA 2.1)

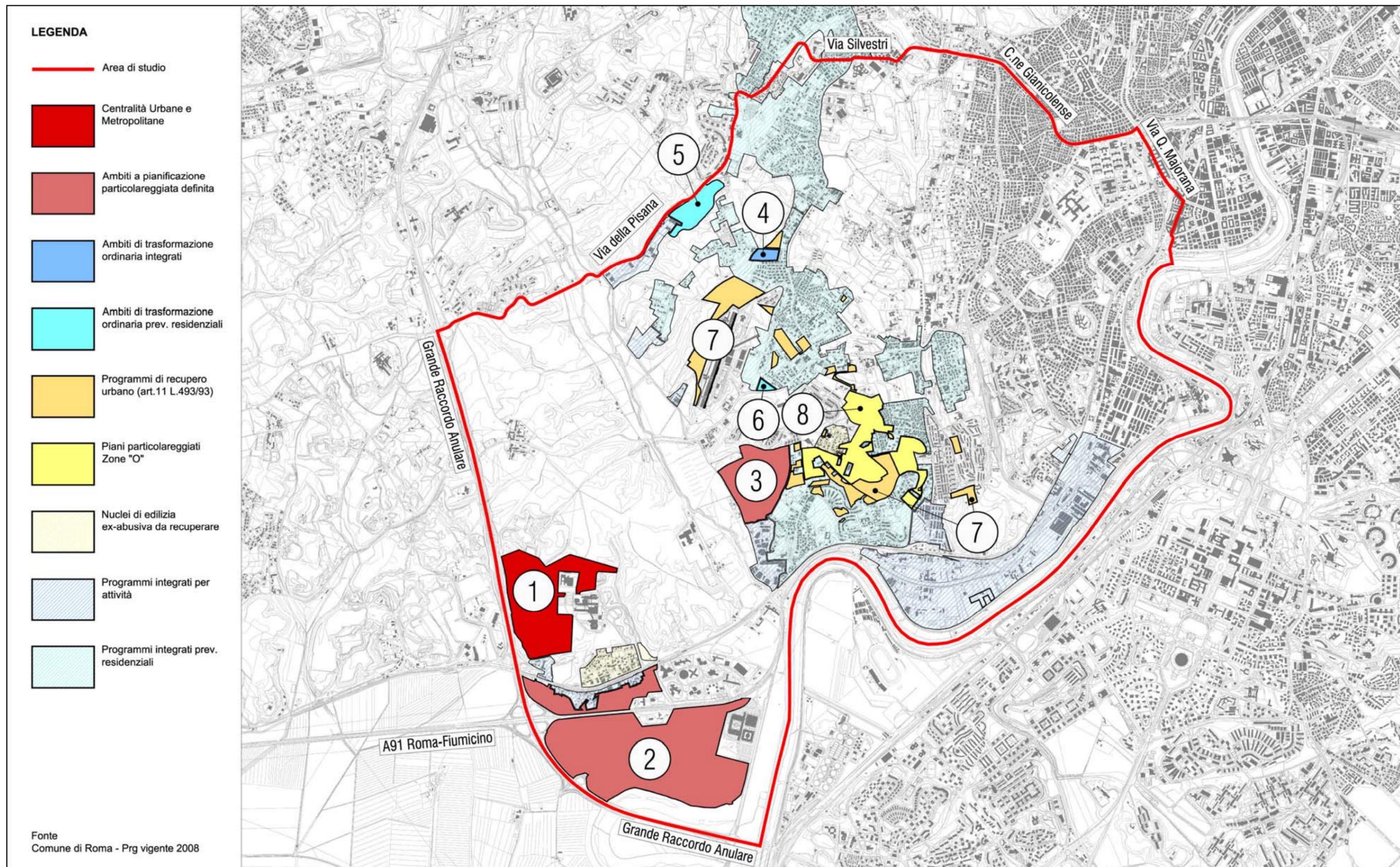




TABELLA 2.1 AREA DI STUDIO: INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO REGOLATORE GENERALE DI ROMA

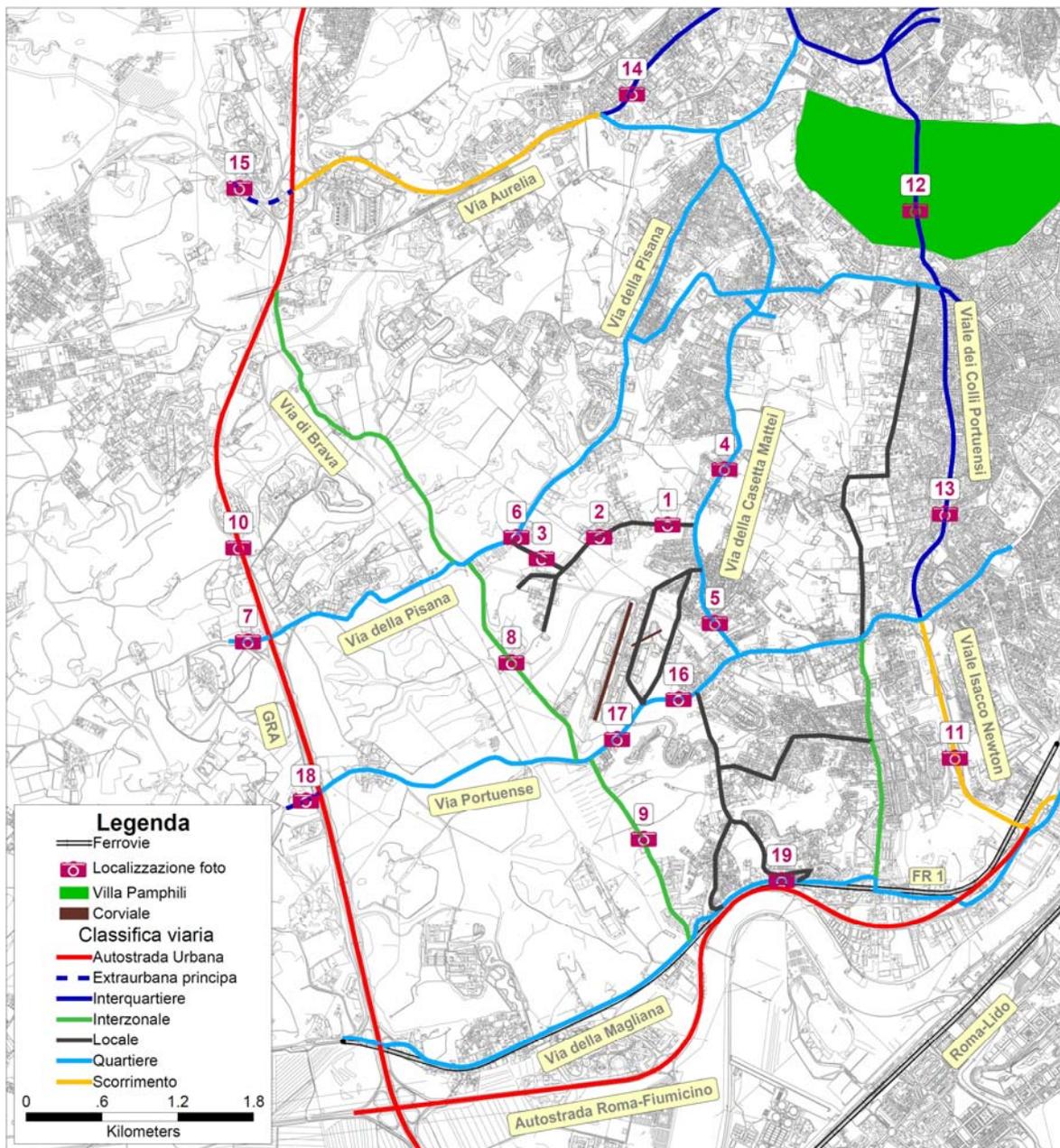
riferimento	municipio	codice	denominazione	Volumetria da edificare			
				residenziale	non residenziale	flessibile	totale
				mc	mc	mc	mc
CENTRALITA' URBANE E METROPOLITANE [CUEM]							
1	XV	CUEM	<i>Alitalia - Magliana</i>	150.000	348.509	0	498.509
			<i>Totale CUEM</i>	150.000	348.509	0	498.509
AMBITI A PIANIFICAZIONE PARTICOLAREGGIATA DEFINITA [APPD]							
2	XV	APPD	<i>Muratella</i>	215.000	435.000	0	650.000
3	XV	APPD	<i>Via delle Vigne</i>	86.968	13.045	0	100.013
			<i>Totale ATO</i>	301.968	448.045	0	750.013
AMBITI A TRASFORMAZIONE ORDINARIA [ATOR - ATOI]							
4	XV	ATOI 13	<i>Villa Agnese</i>	13.692	9.128	22.821	45.641
5	XV	ATOR 21	<i>Via della Pisana</i>	5.190	1.298	6.488	12.975
6	XV	ATOR 22	<i>Corviale</i>	1.936	484	2.420	4.840
			<i>Totale ATO</i>	20.818	10.910	31.728	63.456
PROGRAMMI DI RECUPERO URBANO (EX ART.11 L. 493/93) [PRU]							
7	XV	PRU	<i>Corviale</i>	277.230	418.919	0	696.149
			<i>Totale PRU</i>	277.230	418.919	0	696.149
PIANI PARTICOLAREGGIATI ZONE O							
8	XV	P.P. ZO 21	<i>Monte delle Capre</i>	40.970	530	0	41.500
			<i>Totale ZONE O</i>	40.970	530	0	41.500
NUCLEI DI EDILIZIA EX-ABUSIVA [NP]							
	XV	NP 6	<i>Ponte Galeria - Via Portuense Km 14</i>	1.920	480		2.400
	XV	NP 7	<i>Casali della Muratella - Consorzio</i>	16.320	4.080		20.400
	XV	NP 10	<i>Monte delle Capre - Via Coreglia A</i>	14.400	3.600		18.000
	XV	NP 4	<i>Via di Monte Stallonara</i>	4.320	1.080		5.400
	XV	NP 5	<i>Consorzio Nuova Marani</i>	1.440	360		1.800
	XVI	NP 1	<i>S. Cecilia</i>	14.400	3.600		18.000
	XVI	NP 4	<i>Torre Massimi-Via della Vignaccia</i>	480	120		600
			<i>Totale NP</i>	53.280	13.320	0	66.600
NUCLEI DI EDILIZIA EX-ABUSIVA [NP] E PROGRAMMI INTEGRATI [PRINT]							
	XV	PRINT - att			213.126		213.126
	XVI	PRINT - att			45.961		45.961
	XV	PRINT - res		90.508	106.683		197.190
	XVI	PRINT - res		53.998	89.672		143.671
			<i>Totale NP+PRINT</i>	144.506	455.442	0	599.948
TOTALE GENERALE				988.772	1.695.675	31.728	2.716.175

3 Il sistema dei trasporti

Rete stradale

- 3.1 Le aree di intervento sono localizzate, rispettivamente, in prossimità di Via Chiusdino, vicino all'intersezione tra Via delle Vigne e Via di Generosa, ed in prossimità di Via della Magliana, nel tratto compreso tra Via delle Vigne e Via del Fosso della Magliana.
- 3.2 In Errore. L'autoriferimento non è valido per un segnalibro. è rappresentata la classificazione viaria proposta dal PGTU del Comune di Roma e le localizzazioni delle immagini degli elementi di rete riportate nell'allegato A.

FIGURA 3.1 CLASSIFICA FUNZIONALE VIARIA NELL'AREA DI STUDIO (PGTU)





- 3.3 Via Chiusdino è una strada locale che si richiude su Via delle Vigne ed è attualmente circondata da aree inedificate ed alcuni edifici residenziali (foto 1 e 2) .
- 3.4 Via delle Vigne è la strada di maggiore importanza per gli attraversamenti nelle immediate vicinanze dell'intervento e può essere considerata come prosecuzione del percorso tangenziale costituito da Via della Casetta Mattei-Via di Bravetta-Via Aurelia Antica-Via di Torre Rossa. Tale sistema si colloca in una posizione intermedia rispetto ai percorsi più esterni, come quello costituito da Via del Fosso della Magliana-Via di Ponte Pisano-Via di Brava e dal GRA, e quelli più interni come quello formato da Viale Isacco Newton-Viale dei Colli Portuensi-Via Leone XIII (vedi **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).
- 3.5 I sistemi tangenziali suddetti formano la maglia di connessione tra tre sistemi radiali della rete principale per il settore sud-ovest della capitale: Via Aurelia a nord, Via Portuense e Via della Magliana a sud.
- 3.6 Entrando nello specifico delle caratteristiche geometrico-funzionali, Via delle Vigne, classificata locale dal PGTU, si estende in direzione nord-sud, tra Via Portuense e Via della Magliana, con una corsia di marcia per direzione. Il primo tratto, tra Via Portuense e Via di Generosa (foto 3), è dotata di marciapiedi laterali, non prevede la sosta lungo strada, ed attraversa un'area prevalentemente verde con isolati episodi residenziali e commerciali. Il trasporto pubblico effettua fermate sulla sede stradale. Il tratto successivo, fino a Via della Magliana (foto 4 e 5), attraversa un'area con maggiore densità abitativa. La sede stradale si restringe progressivamente con tratti in cui la sosta dei veicoli è consentita, in linea, ai margini della carreggiata. I marciapiedi sono presenti a tratti senza garantire la continuità lineare ed i veicoli pubblici effettuano la sosta in carreggiata. Le caratteristiche suddette, la presenza di sosta illegale sui margini laterali e l'andamento piano-altimetrico della strada determinano condizioni di deflusso modeste.
- 3.7 L'asse formato da Via della Casetta Mattei e Via di Bravetta (foto 6 e 7), classificate dal PGTU come strade di quartiere, si presenta ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, la sosta è generalmente consentita in linea ai margini della sede stradale. Le intersezioni con la viabilità laterale sono tutte a raso e regolate, nella maggioranza dei casi, a precedenza, ad eccezione delle intersezioni di maggiori dimensioni, come quella con Via di Poggio Verde (a sud dell'accesso di Via dei Cantelmo) regolate con semaforo. Il movimento pedonale è consentito dai marciapiedi posti ai due lati della carreggiata (assenti per alcuni tratti limitati) e da semafori a chiamata per gli attraversamenti. Il trasporto pubblico su gomma effettua fermate in sede stradale. Gli affacci sulla strada sono costituiti per lo più da edifici residenziali e da esercizi per il commercio al dettaglio. Il sistema tangenziale di Via di Bravetta-Via della Casetta Mattei si completa a nord con Via Aurelia Antica (limitatamente ad un tratto della strada) e Via di Torre Rossa. Entrambe sono ad unica carreggiata e non prevedono auto in sosta. Via Aurelia Antica si differenzia da Via di Torre Rossa per la maggiore larghezza della sede stradale, tale da consentire, in alcuni tratti, la marcia di due veicoli affiancati per direzione.
- 3.8 In area più centrale, il sistema tangenziale di Viale Isacco Newton-Viale dei Colli Portuensi-Via Leone XIII, offre una elevata capacità essendo costituito per intero da carreggiate distinte per direzione di marcia, ognuna a due corsie. Ai lati di Via Newton sono presenti aree verdi ed edifici isolati (foto 8), mentre Via Leone XIII attraversa il parco di Villa Pamphili (foto 9). Il sistema è classificato come interquartiere fino all'intersezione con Via Portuense, mentre il tratto meridionale è di scorrimento. Le sedi stradali sono dotate di corsie di dimensioni importanti e sono munite di marciapiedi. Via dei Colli



- Portuensi (interquartiere) attraversa un'area densamente popolata ed, ai lati delle carreggiate, sono presenti numerose attività commerciali. Le corsie di marcia (foto 10) sono di dimensioni minori ed è consentita la sosta sui margini destri delle carreggiate, per alcuni tratti in linea, per altri a spina.
- 3.9 Il sistema tangenziale Via del Fosso della Magliana-Via di Ponte Pisano-Via di Brava (foto 11 e 12) connette Via della Magliana (a sud) alla zona in prossimità di Via Aurelia (a nord), intersecando Via Portuense e Via della Pisana. Il sistema è classificato, per la sua interezza, come interzonale, ed è caratterizzato da unica carreggiata con una corsia per senso di marcia. Il tratto di Via del Fosso della Magliana è l'unico con la presenza di marciapiedi sui due margini della carreggiata ed, inoltre, si caratterizza anche da dimensioni delle corsie di marcia leggermente superiori rispetto ai tratti successivi. I mezzi pubblici effettuano fermata sull'asse stradale. Il sistema attraversa un'area prevalentemente non edificata con limitata presenza di capannoni commerciali, concentrati prevalentemente su Via del Fosso della Magliana.
- 3.10 Dal nodo Via del Ponte Pisano-Via di Brava devia il sistema di Via della Pisana (classificata di quartiere). L'infrastruttura connette il GRA a Via di Bravetta-Via Aurelia Antica. Il primo tratto della strada, tra Via di Bravetta e Via San Giovanni Eudes (foto 13), si presenta simile a quanto descritto per Via di Bravetta-Via della Casetta Mattei: unica carreggiata, una corsia per senso di marcia e sosta laterale consentita in linea. Il tratto finale, a cavallo del GRA (foto 14), è caratterizzato da una limitata presenza di insediamenti laterali, le corsie hanno dimensioni maggiori ed è vietata la sosta. Su tutta l'infrastruttura, il trasporto pubblico effettua sosta in sede stradale.
- 3.11 Ancora più ad ovest si colloca il GRA. Nella tratta occidentale la sezione trasversale conta quattro carreggiate (foto 15); le due centrali, a tre corsie per senso di marcia, garantiscono il deflusso del traffico di lunga percorrenza; le due laterali, a due corsie per senso di marcia, permettono le connessioni con la viabilità incidente per mezzo dei diversi svincoli (Aurelia, Pescaccio, Pisana, Magliana e Roma-Fiumicino).
- 3.12 I sistemi radiali di Via Portuense e Via della Magliana vengono a chiudere la maglia dei percorsi principali.
- 3.13 Via Portuense connette il centro della città, zona Ostiense, al porto di Fiumicino. Il PGTU assegna all'infrastruttura le caratteristiche di quartiere internamente al GRA, e interquartiere all'esterno (foto 16, 17 e 18). Il tratto tra Ponte Galeria e Corviale si presenta ad unica carreggiata con una corsia per direzione, in assenza di sosta laterale. In tale tratto la strada sovrappassa il GRA senza connessione ed attraversa zone verdi e cave con scarsa presenza di edifici laterali, in assenza di arredo urbano. Successivamente, la strada entra in un'area, fino all'intersezione con Via del Trullo, maggiormente urbanizzata, attrezzata con marciapiedi per il transito dei pedoni. La sede stradale permane ad unica carreggiata, con due corsie di marcia, e sosta ai margini della stessa.
- 3.14 A sud dell'intervento corre il sistema radiale della Magliana, che da Ponte Galeria (esternamente al GRA) penetra all'interno del tessuto cittadino fino alla zona Marconi. Nell'area di studio (foto 19 e 20), l'infrastruttura, classificata di quartiere, è ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, contraddistinta dalla presenza non continua di marciapiedi di dimensione ridotta. Sul lato nord della carreggiata vi sono episodiche presenze residenziali ed alcuni accessi delle strade provenienti da Colle del Sole. Sul lato sud la carreggiata è affiancata dal fascio di binari della linea regionale FR1.



Rete del trasporto pubblico

- 3.15 L'intervento si posiziona in un'area servita, fondamentalmente, dal trasporto pubblico su gomma. Su via delle Vigne e Via della Magliana transitano le linee urbane gestite da ATAC S.p.A., in particolare le linee 128, 228, 719, 773 e 786, che effettuano fermata in prossimità delle aree di intervento (vedi Figura 3.2).
- 3.16 Tali linee presentano le caratteristiche di seguito riportate, mentre nell'allegato B si riporta il dettaglio dei percorsi.
- I **linea 128**: effettua servizio tra la zona Magliana, immediatamente all'interno del GRA, e l'area di San Paolo, percorrendo, prevalentemente, Via della Magliana; durante la settimana feriale ed il sabato vengono effettuate oltre 80 corse per direzione che si riducono a 30 la domenica;
 - I **linea 228**: ha origine in zona Monte delle Piche e percorrendo Via della Magliana, Via del Trullo e Via Portuense termina la corsa alla stazione Trastevere; durante le giornate feriali ed il sabato sono previste 45 corse per direzione che si riducono a 36 la domenica;
 - I **linea 719**: effettua servizio tra l'area della Piramide, con capolinea in Piazzale dei Partigiani e la rimessa ATAC di Via della Magliana in prossimità di Parco de' Medici; il servizio prevede 105 corse per direzione nei giorni feriali, 75 il sabato e 23 la domenica;
 - I **linea 773**: percorre Circonvallazione Gianicolense e Via Portuense, collegando la Stazione Trastevere con la Zona di Colle del Sole in prossimità di Via di Generosa; il servizio prevede circa 60 corse direzionali nelle giornate feriali che scendono a 44 il sabato, mentre la domenica non viene effettuato il servizio.
 - I **linea 786**: esclusivamente nelle giornate festive le corse della linea effettuano servizio tra Colle del Sole e la Stazione Trastevere, transitando nella zona di Corviale, Casetta Mattei e Portuense; il servizio prevede circa 50 corse giornaliere nelle due direzioni di marcia.
- 3.17 A poca distanza dall'area di intervento è localizzata la stazione ferroviaria Magliana, interessata dalla linea FR1 che viaggia tra l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino e Fara Sabina/Orte a nord. La linea transita, tra le altre, per le stazioni Tiburtina, Trastevere ed Ostiense, con un servizio che per gran parte della giornata prevede una frequenza di un treno ogni 15 minuti.
- 3.18 La rete metropolitana viaggia ad una distanza maggiore ed è accessibile (vedi Figura 3.3), a nord, tramite la stazione Cornelia della linea A e, a sud, tramite la stazione Magliana della linea B. Alla stazione Magliana è possibile accedere anche alla linea Roma Lido che collega il centro di Roma (stazione Ostiense) ad Ostia.



FIGURA 3.2 LA RETE ROMANA DEL TRASPORTO PUBBLICO





FIGURA 3.3 LA RETE ROMANA DEL TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

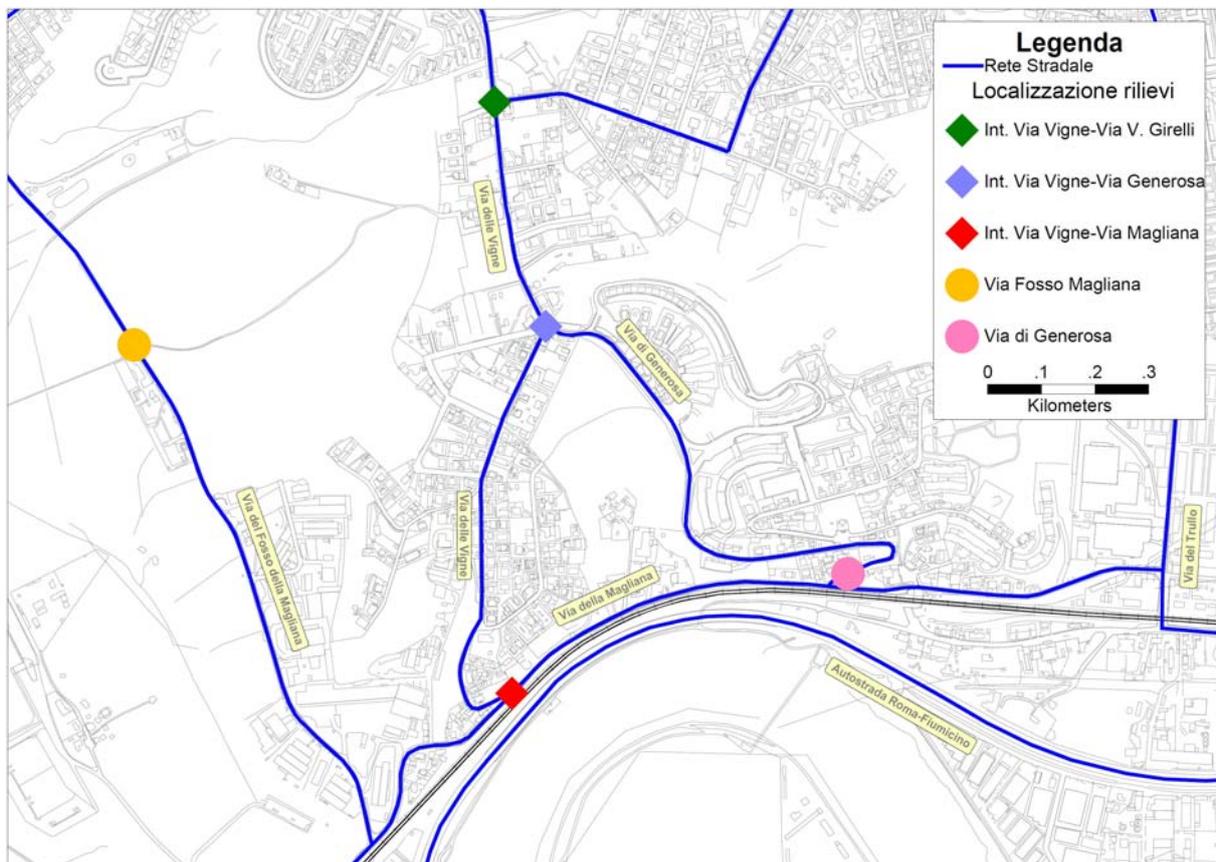


4 Assetto dei flussi di traffico su strada

I traffici attuali in prossimità dell'area di intervento

- 4.1 Al fine di ricostruire la mobilità dello stato di fatto, sono stati effettuati rilievi di traffico su tre intersezioni e due sezioni rilevanti per l'area di studio, come riportato in Figura 4.1:
- | Intersezione Via delle Vigne - Via di Vigna Girelli;
 - | Intersezione Via delle Vigne - Via di Generosa;
 - | Intersezione Via delle Vigne - Via della Magliana;
 - | Via di Generosa;
 - | Via del Fosso della Magliana.
- 4.2 Le indagini sono state condotte nell'ora di punta della mattina, tra le 8:00 e le 9:00, e del pomeriggio, tra le 18:00 e le 19:00, di un giorno feriale tipo. La domanda di trasporto è espressa in veicoli equivalenti, somma di autovetture, motoveicoli (considerati come 0,5 auto), e veicoli pesanti (considerati come 2,5 auto).

FIGURA 4.1 LOCALIZZAZIONE DELLE SEZIONI DI RILIEVO



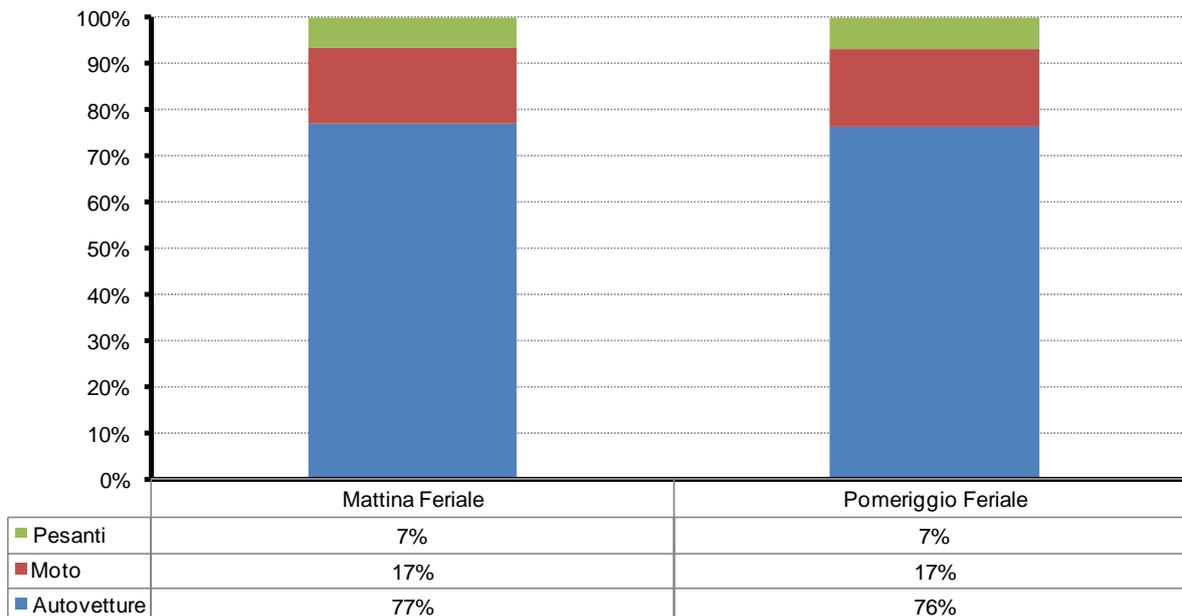
Intersezione Via delle Vigne - Via di Vigna Girelli

- 4.3 L'intersezione tra Via delle Vigne e Via di Vigna Girelli (Figura 4.2), regolata con disciplina di precedenza, è posizionata circa 400 metri a nord di Via Chiusdino, dove è prevista la realizzazione dell'area "A" dell'intervento.
- 4.4 Nelle due ore di punta, l'intersezione è risultata attraversata da circa 1.760 veicoli/h la mattina e circa 2.200 il pomeriggio. Le manovre più cariche sono gli attraversamenti su Via delle Vigne, che presentano valori analoghi nei due sensi di marcia. In particolare, la mattina si attestano sui 450 veicoli/h per direzione, mentre la sera crescono fino a 550-600 veicoli/h per senso.
- 4.5 Dal punto di vista della composizione veicolare (Figura 4.3) non si riscontrano variazioni sostanziali tra la mattina ed il pomeriggio. Le autovetture rappresentano il 76-77% del totale dei veicoli in transito, mentre le moto si attestano sul 17%. I mezzi pesanti ed i bus hanno un peso limitato pari, complessivamente, al 7%.
- 4.6 In termini qualitativi non si riscontrano, in entrambe le fasce analizzate, fenomeni di congestione. Sull'approccio di Via di Vigna Girelli sono presenti, episodicamente, code in immissione su Via delle Vigne.

FIGURA 4.2 FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI VIGNA GIRELLI



FIGURA 4.3 COMPOSIZIONE VEICOLARE SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI VIGNA GIRELLI



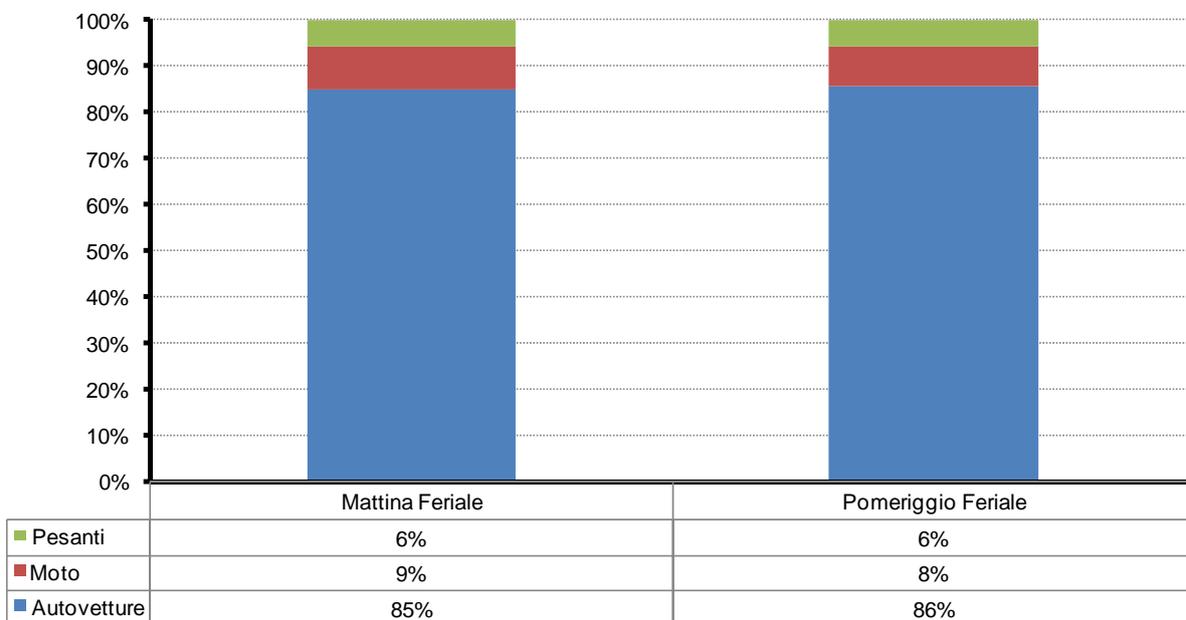
Intersezione Via delle Vigne - Via di Generosa

- 4.7 L'intersezione tra Via delle Vigne e Via di Generosa (Figura 4.4), regolata con disciplina di precedenza, è posizionata in corrispondenza di Via Chiusdino.
- 4.8 Nelle due ore di punta, l'intersezione è risultata attraversata da circa 1.440 veicoli/h la mattina, e da circa 1.750 veicoli/h il pomeriggio. I flussi di traffico più intensi sono relativi alle manovre di scambio tra Via delle Vigne lato nord e Via di Generosa. La mattina sono circa 500 veicoli/h che svoltano a sinistra da Via delle Vigne a Via di Generosa e circa 350 che effettuano la manovra inversa. Al pomeriggio, le medesime manovre vengono effettuate, rispettivamente, da 600 e 450 veicoli/h.
- 4.9 Dal punto di vista della composizione veicolare (Figura 4.5) non si riscontrano variazioni sostanziali tra la mattina ed il pomeriggio. Le autovetture rappresentano l'85-86% del totale dei veicoli in transito, mentre le moto si attestano tra l'8% ed il 9%. I mezzi pesanti ed i bus hanno un peso limitato pari, complessivamente, al 6%.
- 4.10 In termini qualitativi si riscontrano dei ritardi sull'approccio nord di Via delle Vigne, con formazione saltuaria di code. Tale fenomeno è dovuto alla conformazione dell'intersezione, caratterizzata da spazi geometrici ridotti ed ulteriormente limitati da veicoli in sosta in carreggiata.

FIGURA 4.4 FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI GENEROSA



FIGURA 4.5 COMPOSIZIONE VEICOLARE SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DI GENEROSA



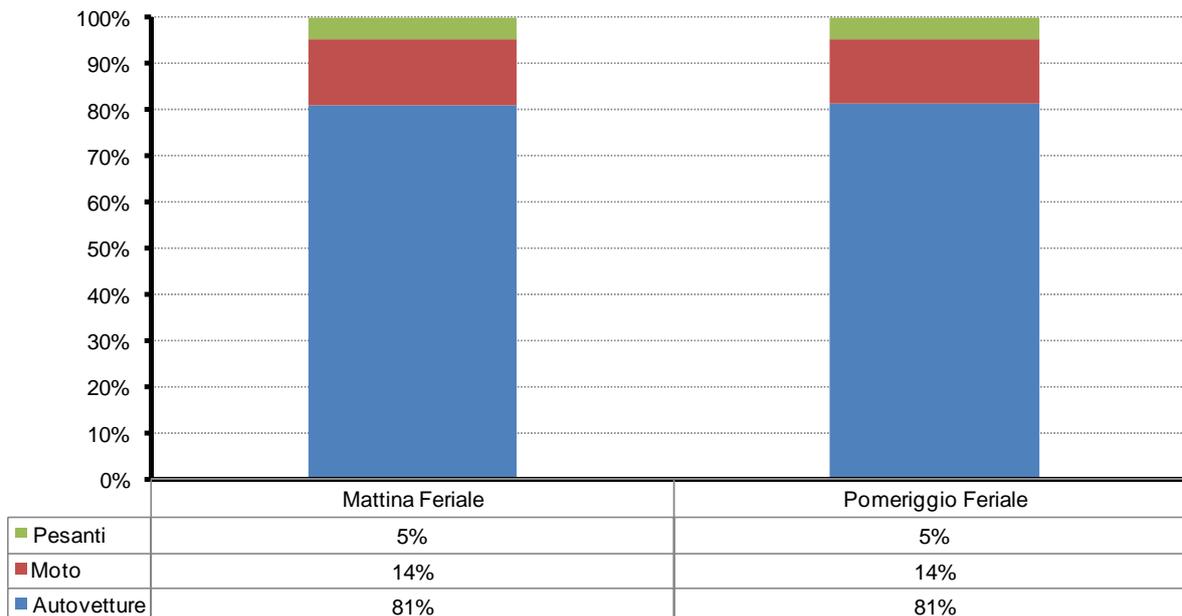
Intersezione Via delle Vigne - Via della Magliana

- 4.11 L'intersezione tra Via delle Vigne e Via della Magliana (Figura 4.6), regolata con disciplina di precedenza, si trova a circa 200 metri a nord dell'accesso all'area di intervento "B".
- 4.12 Nelle due ore di punta, l'intersezione è risultata attraversata da circa 1.550 veicoli/h la mattina, e da circa 1.870 veicoli/h il pomeriggio. I flussi di traffico più intensi sono relativi agli attraversamenti su Via della Magliana, con circa 700-850 veicoli/h in direzione centro, e circa 300-350 veicoli/h in direzione GRA.
- 4.13 Dal punto di vista della composizione veicolare (Figura 4.7) non si riscontrano variazioni sostanziali tra la mattina ed il pomeriggio. Le autovetture rappresentano l'81% del totale dei veicoli in transito, mentre le moto si attestano al 14%. I mezzi pesanti ed i bus hanno un peso limitato pari, complessivamente, al 5%.
- 4.14 In termini qualitativi non si riscontrano fenomeni di congestione. Sono presenti accodamenti saltuari di un numero limitato di veicoli sull'approccio di Via delle Vigne, causati dalle modeste dimensioni dell'intersezione e dai ridotti raggi di curvatura, tali da imporre velocità molto contenute per effettuare le manovre desiderate.

FIGURA 4.6 FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DELLA MAGLIANA



FIGURA 4.7 COMPOSIZIONE VEICOLARE SULL'INTERSEZIONE VIA DELLE VIGNE-VIA DELLA MAGLIANA



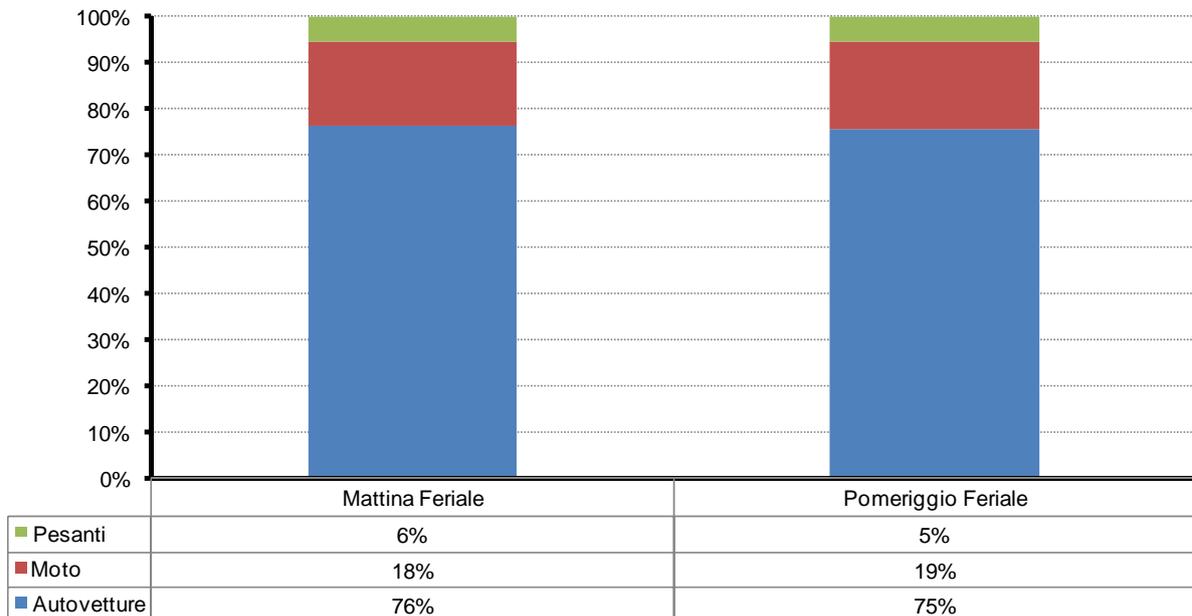
Sezione Via di Generosa

- 4.15 La sezione su Via di Generosa è posizionata immediatamente a monte dell'intersezione con Via della Magliana (Figura 4.8).
- 4.16 La strada è risultata attraversata, durante la punta della mattina, da circa 380 veicoli/h in direzione Via della Magliana e da circa 160 veicoli/h nella direzione opposta. Nella punta pomeridiana il carico veicolare cresce leggermente, con circa 480 veicoli/h in direzione di Via della Magliana e circa 180 veicoli/h nella direzione opposta.
- 4.17 Dal punto di vista della composizione veicolare (Figura 4.9) non si riscontrano variazioni sostanziali tra la mattina ed il pomeriggio. Le autovetture rappresentano il 75-76% del totale dei veicoli in transito, mentre le moto si attestano al 18-19%. I mezzi pesanti ed i bus hanno un peso limitato pari, complessivamente, al 5-6%.
- 4.18 In termini qualitativi non si riscontrano fenomeni di congestione sul tratto di strada indagato.

FIGURA 4.8 SEZIONE VIA DI GENEROSA



FIGURA 4.9 COMPOSIZIONE VEICOLARE SULLA SEZIONE DI VIA DI GENEROSA



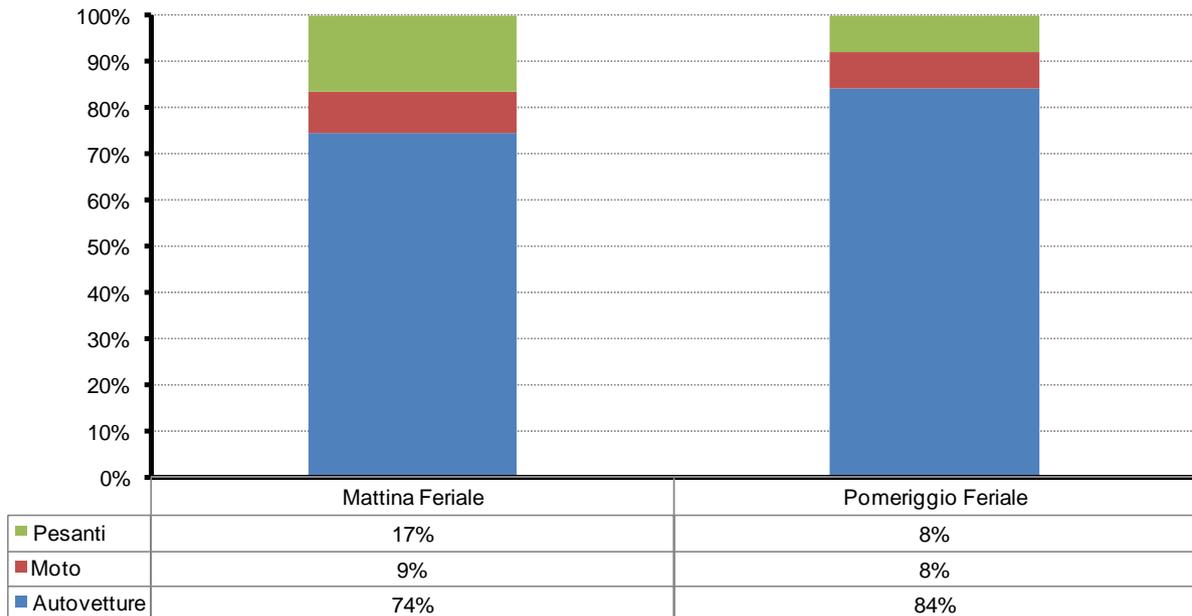
Sezione Via del Fosso della Magliana

- 4.19 La sezione su Via del Fosso della Magliana è posizionata in prossimità di Via Tavernelle di Val di Pesa (Figura 4.10).
- 4.20 La strada è attraversata, durante la punta della mattina, da circa 350 veicoli/h in direzione Via Portuense e da circa 450 veicoli/h nella direzione opposta. Nella punta pomeridiana il carico veicolare è bilanciato nei due sensi di marcia, con circa 450 veicoli/h per direzione.
- 4.21 Dal punto di vista della composizione veicolare (Figura 4.11) le autovetture rappresentano il 74% del totale transitante durante la mattina, percentuale che si incrementa all'84% nel pomeriggio. Al contrario, i mezzi pesanti risultano maggiori nella mattina che nel pomeriggio, con percentuali, rispettivamente, del 17% ed 8%. I veicoli a due ruote rappresentano in entrambi i periodi l'8-9% del totale.
- 4.22 In termini qualitativi non si riscontrano fenomeni di congestione sul tratto di strada indagato.

FIGURA 4.10 SEZIONE VIA DEL FOSSO DELLA MAGLIANA



FIGURA 4.11 COMPOSIZIONE VEICOLARE SULLA SEZIONE DI VIA DEL FOSSO DELLA MAGLIANA



I traffici prodotti dall'intervento

- 4.23 Il Programma Urbanistico oggetto di studio prevede l'edificazione di due aree, la prima, denominata "A", adiacente a Via Chiusdino e Via Manciano; la seconda, denominata "B", in località Monte delle Picche con accesso diretto da a Via della Magliana.
- 4.24 Per entrambe le aree si prevede una destinazione d'uso completamente residenziale con la realizzazione di edifici di differenti dimensioni ed altezze comprese tra i 3 ed i 7 piani. La Superficie Utile Lorda totale abitativa, è pari a 21.209 mq, suddivisa in 6.992 mq per l'area "A" e 14.217 mq per l'area "B".
- 4.25 I nuovi edifici residenziali ospiteranno 565 individui, considerando una disponibilità di 37,5 mq per abitante secondo quanto indicato delle Norme Tecniche di Attuazione 2008 del PRG. La ripartizione di SUL tra le due aree individuate determinerà l'insediamento di 186 abitanti nell'area "A" e di 379 abitanti nell'area "B".
- 4.26 La stima della domanda di mobilità indotta dal programma urbanistico è stata condotta sulla base delle risultanze delle indagini svolte dalla STA Società Trasporti Automobilistici S.p.A. (oggi ATAC), nel 1999, per conto del Comune di Roma. Secondo tali dati, le abitazioni producono spostamenti in ragione della popolazione insediata, in particolare:
- | la mobilità giornaliera è data dalla somma dei movimenti dei residenti, che effettuano giornalmente 0,98 spostamenti/persona sia in uscita da casa sia in rientro, e di coloro che si recano presso le abitazioni per una visita, ovvero 0,10 persone/residente in andata e ritorno al giorno;
 - | la mobilità dei residenti si concentra nell'ora di punta della mattina per una quota pari al 18,29% del montante giornaliero in uscita e all'1,61% in rientro, mentre nell'ora di punta della sera le quote sono rispettivamente pari al 5,52% e al 7,78%;

- I la mobilità dei visitatori è molto contenuta al mattino, pari al 2,27% del totale giornaliero in arrivo ed all'1,37% in partenza, mentre è più consistente alla sera, con l'11,59% in arrivo e il 9,72% in partenza.
- 4.27 Considerando i 565 residenti insediabili previsti per l'intervento in questione si prevede una mobilità complessiva giornaliera di circa 554 spostamenti di andata ed altrettanti di ritorno effettuati dai residenti insediati, oltre a circa 57 arrivi ed altrettante partenze di persone giunte per una visita.
- 4.28 Si ipotizza che:
- I gli spostamenti su mezzo privato siano pari all'85% del totale, la lontananza delle principali linee ferroviarie metropolitane non consente di ipotizzare, nel breve periodo, percentuali elevate di utilizzo del mezzo pubblico;
- I il riempimento medio delle autovetture sia pari ad 1,15 persone per veicolo, secondo quanto riscontrato nella media degli spostamenti sistematici a Roma.
- 4.29 Da quanto detto si ricava, per entrambe le aree di intervento ("A" e "B"), una mobilità di autovetture, nei periodi di picco, pari a circa 76 veicoli generati e 8 attratti nella punta del mattino, e 27 veicoli generati e 37 attratti nella punta della sera. Nella Tabella 4.1 sono riportati i valori di generati/attratti distinti per le due aree di intervento.

TABELLA 4.1 MOBILITA' PRODOTTA DALLA RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE EDILIZIE RESIDENZIALI

Area	Ora di punta mattina feriale		Ora di punta sera feriale	
	Spostamenti originati	Spostamenti attratti	Spostamenti originati	Spostamenti attratti
Area "A"	25	3	9	12
Area "B"	51	5	18	25
Totale	76	8	27	37

- 4.30 La superficie residenziale di Programma richiede, come da norma, la realizzazione di standard destinati a servizi, suddivisi tra le due aree di intervento. Tale superfici ospiteranno funzioni di pubblica utilità destinate agli abitanti delle aree stesse. Per tale motivo e sulla base delle limitate dimensioni previste, si presume che i servizi di standard avranno un effetto prettamente locale con generazione ed attrazione di spostamenti, effettuati, presumibilmente, senza utilizzare mezzi di trasporto.



5 Simulazioni del traffico

- 5.1 Per effettuare le necessarie verifiche trasportistiche e per stimare i livelli di utilizzo della rete di trasporto circostante l'area di studio sono stati implementati dei modelli di simulazione microscopica del traffico.
- 5.2 Per l'implementazione dei modelli e per le successive analisi, è stato utilizzato il simulatore dinamico, TransModeler, con il quale lo stato della circolazione è esaminato con il dettaglio del moto del singolo veicolo.
- 5.3 Il microsimulatore considera i comportamenti dei guidatori, le caratteristiche della flotta veicolare e la logica che soggiace al funzionamento dei sistemi di segnalamento variabili nel tempo, per determinare il movimento dei veicoli sulla rete. Il flusso è rappresentato dall'insieme dei singoli veicoli e dei relativi guidatori, le cui caratteristiche determinano il modo di spostarsi da origine a destinazione. La simulazione dinamica consente di valutare, inoltre, gli effetti sul deflusso stradale dei disturbi generati da fermate del trasporto pubblico, movimento di veicoli in sosta, movimento pedonale ed analoghi.
- 5.4 In primo luogo è stato messo a punto il modello dello stato di fatto, con il fine di calibrare e riprodurre le reali condizioni di deflusso in prossimità dell'area di studio, sulla base dei risultati delle indagini effettuate.
- 5.5 Successivamente, è stato preparato un modello per lo scenario di progetto di breve termine, caratterizzato dalla sovrapposizione, alla viabilità ed alla domanda di mobilità attuale, del progetto di sistemazione viaria dell'area di intervento e della domanda di mobilità indotta dallo stesso. Infine, è stato predisposto un modello per lo scenario di progetto di lungo termine, nel quale è stato considerato un incremento di domanda ulteriore, non direttamente legato all'intervento oggetto di studio.
- 5.6 Sia per lo stato attuale che per gli scenari di progetto sono state effettuate le simulazioni del traffico nell'ora di punta della mattina e del pomeriggio feriale.
- 5.7 La domanda di trasporto è espressa in termini di autoveicoli equivalenti, somma di autovetture, motoveicoli (considerati come 0,5 auto), mezzi pesanti e bus (considerati come 2,5 auto).
- 5.8 I risultati delle simulazioni sono stati valutati in termini di livelli di servizio sulla rete, determinati dai ritardi nelle percorrenze rispetto ai tempi a flusso nullo. In accordo con l'HCM (Highway Capacity Manual), relativamente ad intersezioni non semaforizzate in ambito urbano, sono state utilizzate sei classi di deflusso, da A ad F, decrescenti al crescere del ritardo:
 - I LOS A, ritardo inferiore a 10 secondi;
 - I LOS B, ritardo compreso tra 10 e 15 secondi;
 - I LOS C, ritardo compreso tra 15 e 25 secondi;
 - I LOS D, ritardo compreso tra 25 e 35 secondi;
 - I LOS E, ritardo compreso tra 35 e 50 secondi;
 - I LOS F, ritardo superiore ad 50 secondi.



Stato di fatto

- 5.9 Le simulazioni dello stato di fatto hanno mostrato condizioni di deflusso buone su Via delle Vigne e Via della Magliana in prossimità delle aree deputate alla realizzazione delle nuove strutture residenziali. I risultati di sintesi delle simulazioni sono riportati dalla Figura 5.1 alla Figura 5.6.
- 5.10 Via delle Vigne è la viabilità principale che taglia l'area di studio lungo l'asse nord-sud, connettendo le radiali Via Portuense e Via della Magliana. Il primo tratto, tra via Portuense e Via di Vigna Girelli, presenta le migliori caratteristiche geometriche ed è percorsa da punte massime di 900 veicoli/h per direzione di marcia. A nord dell'intersezione con Via di Vigna Girelli, si verificano, particolarmente durante la punta della mattina, code a monte dell'intersezione semaforica con Via Portuense.
- 5.11 Procedendo in direzione sud le caratteristiche geometriche di Via delle Vigne peggiorano progressivamente, con riduzioni della larghezza della carreggiata e forti dislivelli altimetrici.
- 5.12 La tratta compresa tra Via di Vigna Girelli e Via di Generosa (in prossimità di Via Chiusdino) presenta i flussi di traffico più intensi, in entrambe le ore di punta, in direzione sud, pari a circa 700-800 veicoli/h. L'intersezione con Via di Generosa comporta rallentamenti della corrente di traffico su Via delle Vigne in approccio all'intersezione, con velocità medie che scendono al disotto di 10 km/h e livelli di servizio mediocri (Los D). Tale fenomeno non è da imputare all'entità dei flussi di traffico gravitanti sul nodo, quanto alla sua conformazione geometrica, che impone decelerazioni ai guidatori per effettuare le manovre desiderate. Sulla direzione contraria il carico veicolare è dell'ordine di 550-700 veicoli/h senza ritardi nel deflusso, con velocità di 40-50 km/h e Los A.
- 5.13 A valle dell'intersezione Via delle Vigne-Via di Generosa, i flussi di traffico si suddividono tra le due infrastrutture, che hanno funzionalità simili, attraversando l'area di Monte delle Piche e connettendosi, al loro estremo sud, a Via della Magliana. Per tale motivo, nella tratta tra Via di Generosa e Via della Magliana, i transiti su Via delle Vigne si riducono notevolmente nei due picchi orari. Il senso di marcia più carico è in direzione Via della Magliana, con 300-450 veicoli/h mentre, nella direzione opposta, i flussi di traffico non superano i 300 veicoli/h. Il deflusso è generalmente buono (Los A), ma le caratteristiche plano-altimetriche, i numerosi accessi laterali e la presenza di auto in sosta limitano le velocità di percorrenza a valori inferiori a 40 km/h.
- 5.14 Su tale tratta ricadono le connessioni con Via Chiusdino e Via Manciano, sulle quali graviterà in parte una delle aree di intervento (area "A"). Le due strade vengono percorse esclusivamente da veicoli diretti e provenienti dai fabbricati presenti.
- 5.15 Le principali intersezioni presenti su Via delle Vigne in prossimità delle aree di intervento sono quelle con Via di Generosa e Via della Magliana. L'intersezione Vigne-Generosa è attraversata, da circa 1.400 veicoli/h la mattina e da circa 1.600 veicoli/h il pomeriggio, con gli unici ritardi concentrati, come precedentemente descritto, sull'approccio nord di Via delle Vigne. L'intersezione Vigne-Magliana è interessata da carichi lievemente maggiori, pari a circa 1.500 e 1.800 veicoli/h, rispettivamente, nella punta mattutina e nella punta pomeridiana. Sull'intersezione si verificano ritardi limitati e code saltuarie, dovute alla difficoltà di effettuare le manovre da e per Via delle Vigne visti gli spazi ristretti ed i ridotti raggi di curvatura.



- 5.16 L'asse di Via della Magliana rappresenta il limite inferiore dell'area di studio e su tale infrastruttura è previsto uno degli accessi all'area di intervento denominata "B". L'accesso in questione è localizzato nella tratta compresa tra l'intersezione con Via delle Vigne e quella con Via del Fosso della Magliana e risulta interessata, nei periodi di punta, da flussi di traffico compresi tra 800 e 950 veicoli/h in direzione centro e tra 600 e 700 veicoli/h in direzione GRA. Il deflusso è buono (Los A) con velocità generalmente comprese tra 40 e 50 km/h viste anche le pendenze longitudinali della strada.
- 5.17 Procedendo sull'infrastruttura in direzione centro i carichi veicolari presentano riduzioni e le condizioni di deflusso sono buone. Al contrario, in direzione GRA, oltre l'intersezione con Via del Fosso della Magliana, si verificano rallentamenti e formazioni di code a causa delle attese per il transito nel sottopasso ferroviario in connessione con Via Morselli.



FIGURA 5.1 FLUSSI DI TRAFFICO, STATO DI FATTO, PUNTA DELLA MATTINA

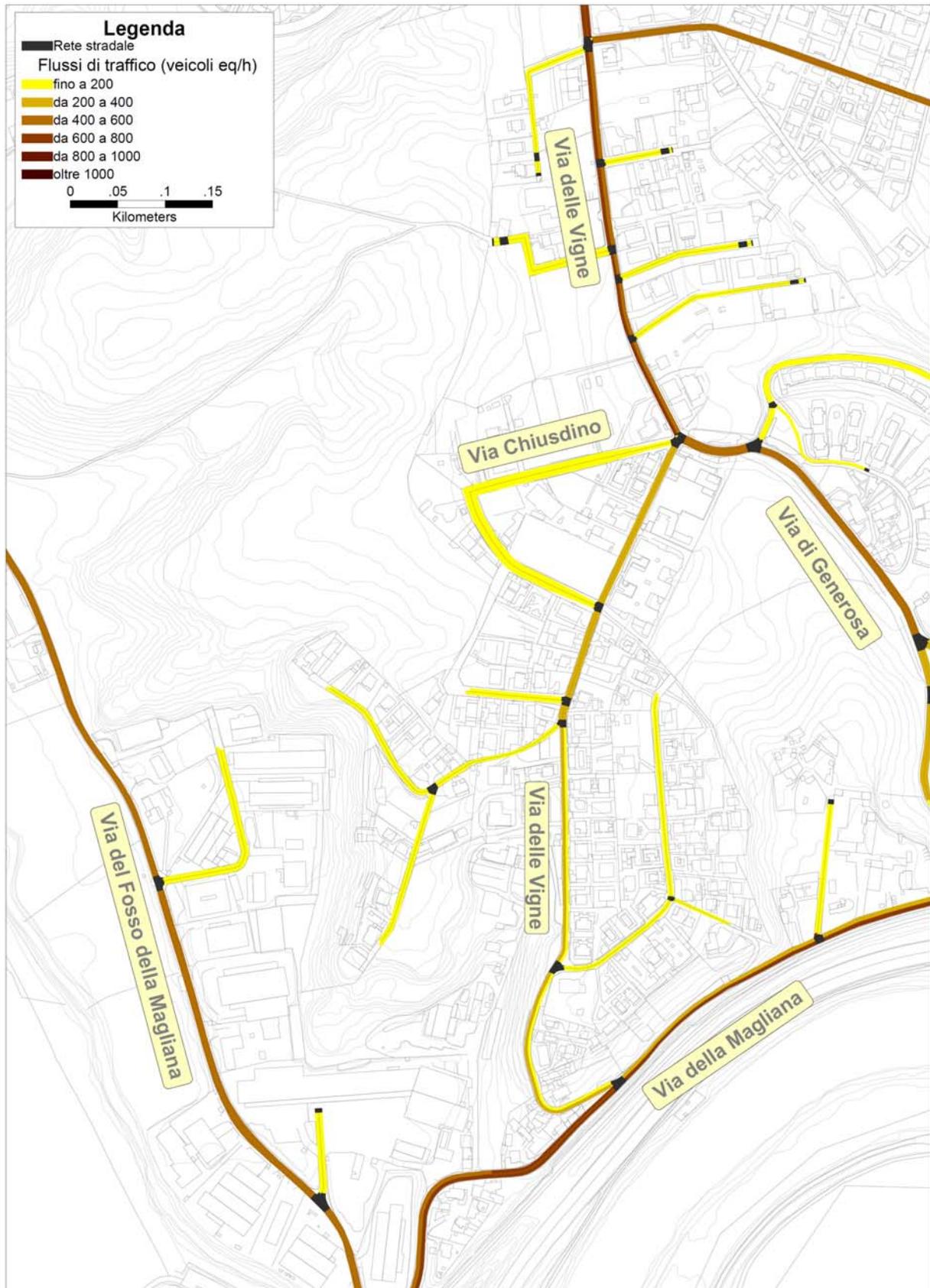




FIGURA 5.2 FLUSSI DI TRAFFICO, STATO DI FATTO, PUNTA DEL POMERIGGIO

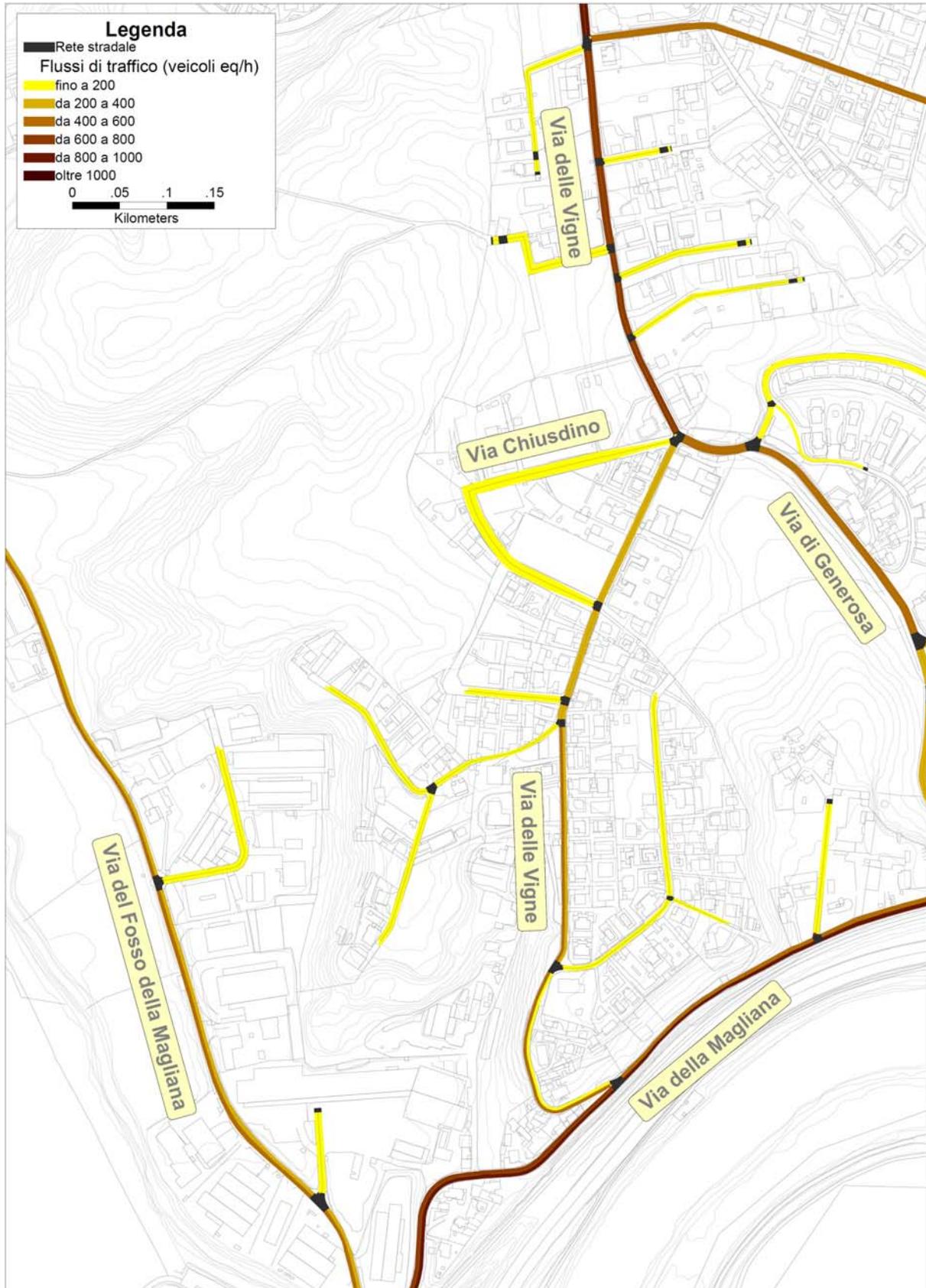




FIGURA 5.3 LIVELLI DI SERVIZIO, STATO DI FATTO, PUNTA DELLA MATTINA

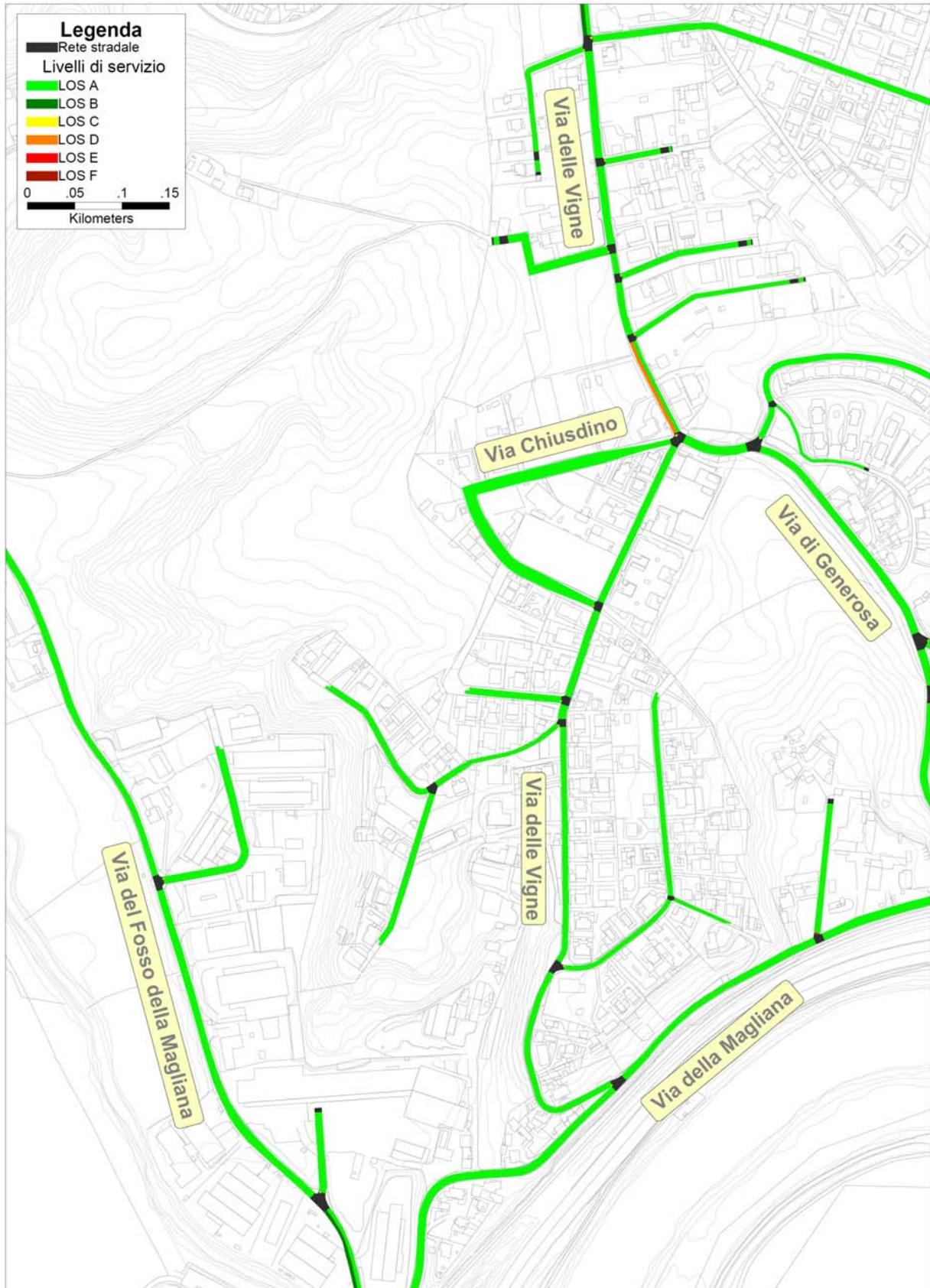




FIGURA 5.4 LIVELLI DI SERVIZIO, STATO DI FATTO, PUNTA DEL POMERIGGIO

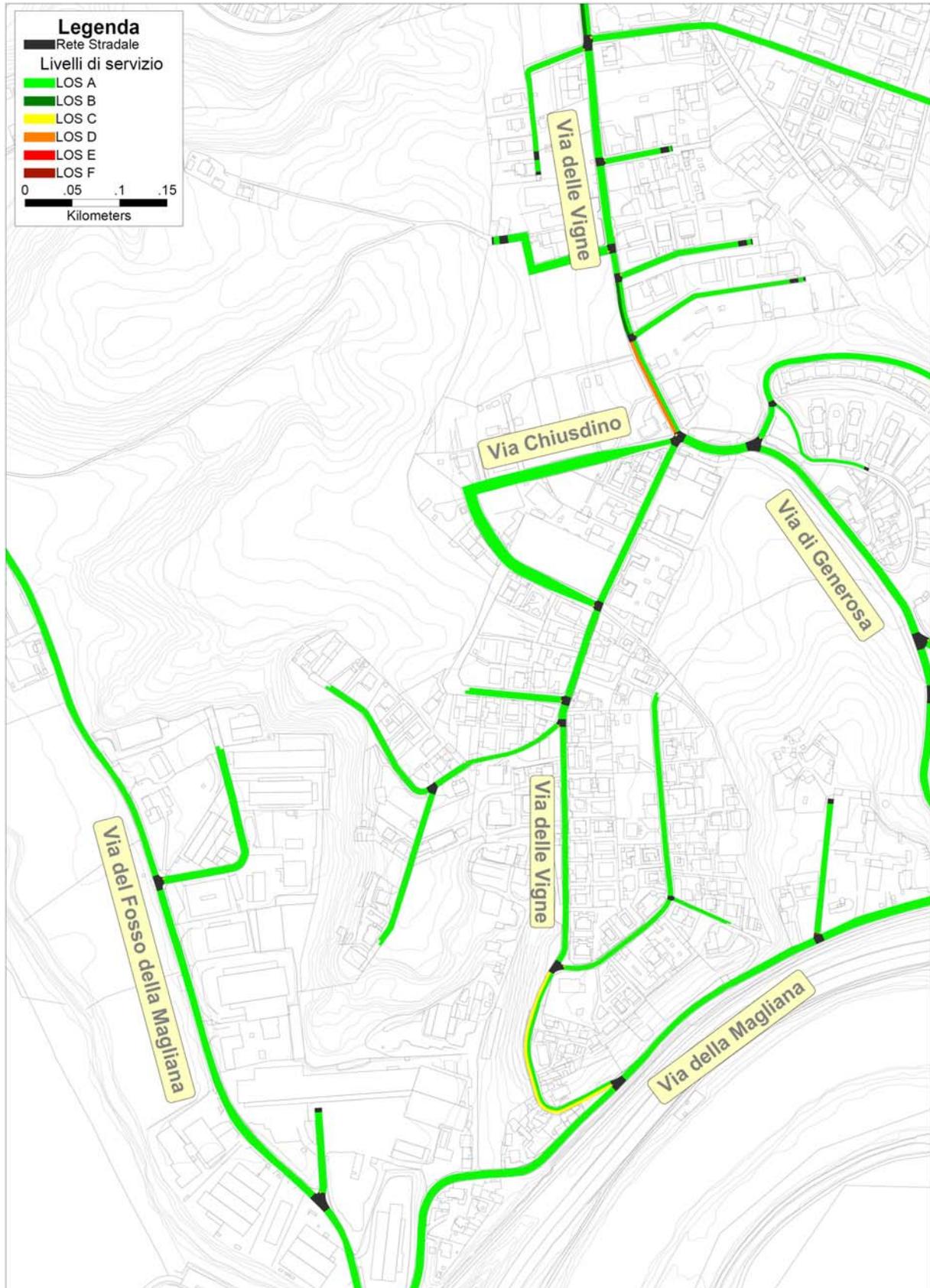




FIGURA 5.5 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, STATO DI FATTO, PUNTA DELLA MATTINA

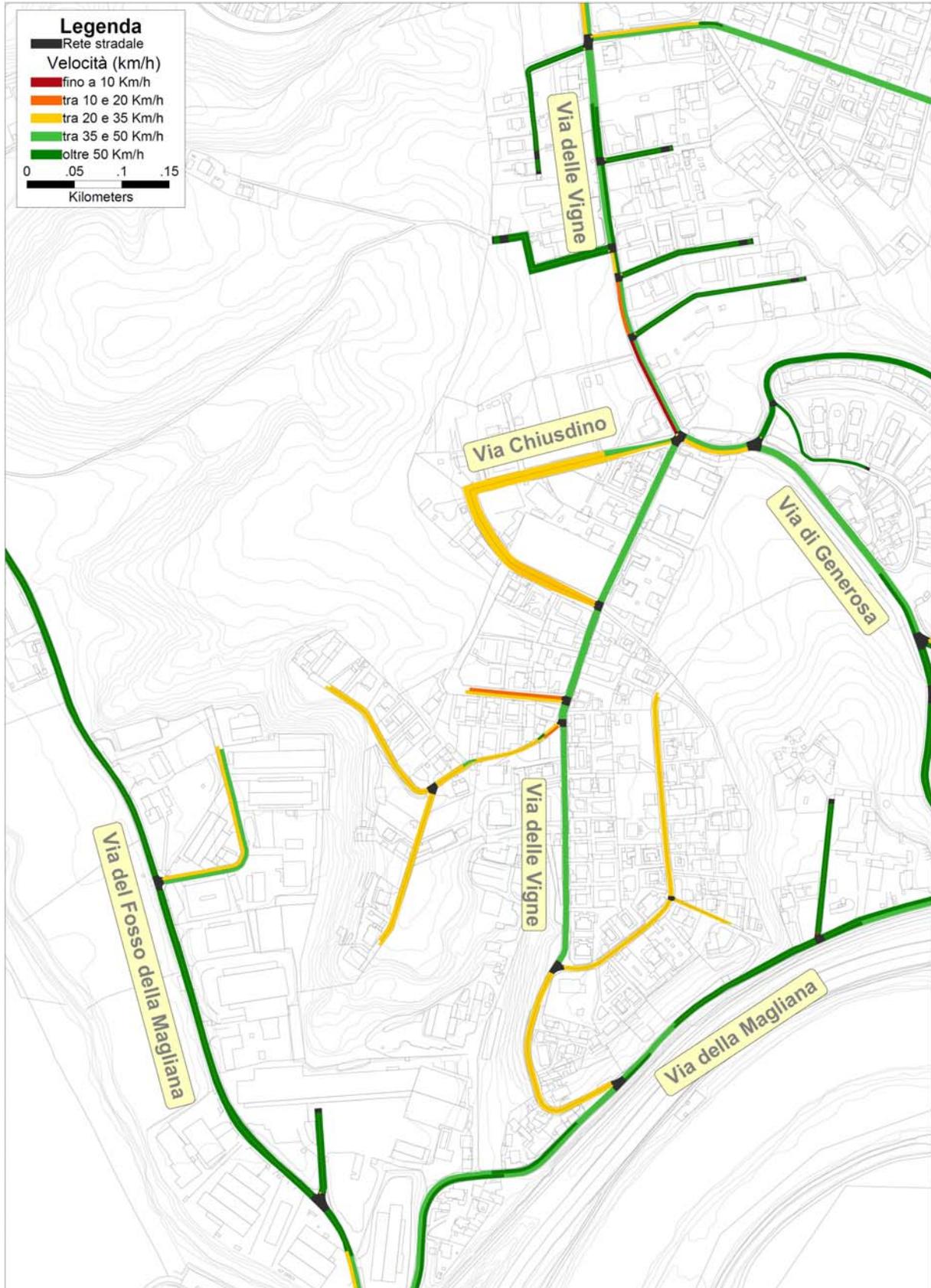
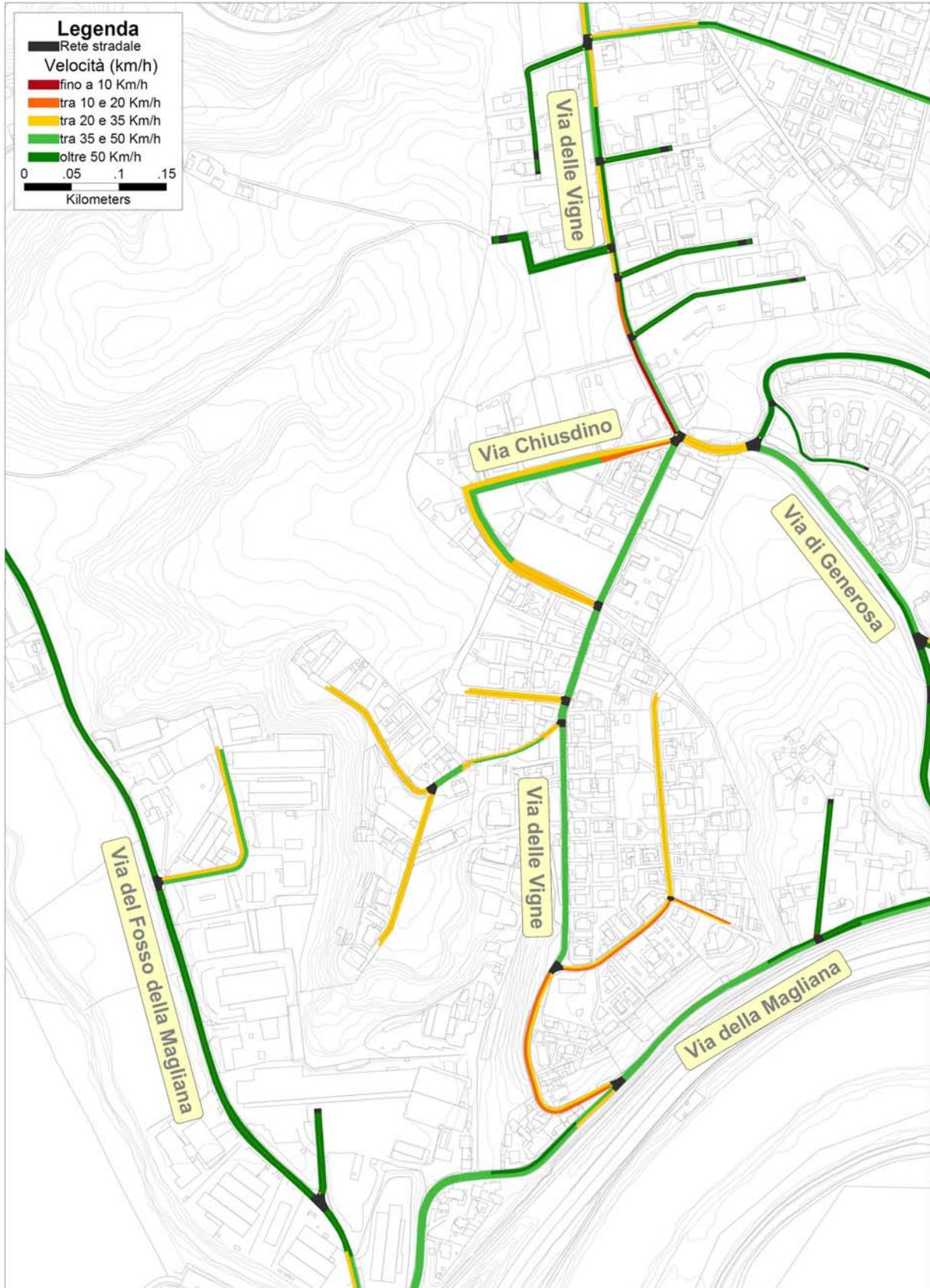




FIGURA 5.6 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, STATO DI FATTO, PUNTA DEL POMERIGGIO





Scenario di breve termine

- 5.18 Nello scenario di breve termine sono stati inseriti gli interventi oggetto di studio, individuati sulle due aree "A" e "B", localizzate ed accessibili, rispettivamente, da Via Chiusdino/Via Maciano e da Via delle Vigne/Via della Magliana.
- 5.19 Le simulazioni del traffico hanno evidenziato risultati molto simili tra lo stato attuale e di progetto, in particolar modo in termini di carichi veicolari. Ciò è conseguenza del limitato incremento veicolare indotto dalla realizzazione dell'intervento oggetto di studio, pari, complessivamente, a 84 veicoli nell'ora di punta della mattina ed a 64 in quella serale. I risultati di sintesi delle simulazioni sono riportati nelle Figure dalla Figura 5.7 alla Figura 5.12.
- 5.20 Via delle Vigne è interessata da carichi veicolari molto simili a quelli descritti allo stato attuale. La tratta compresa tra Via di Vigna Giarelli e Via di Generosa (in prossimità di Via Chiusdino) presenta i flussi di traffico più intensi, in entrambe le ore di punta, in direzione sud, pari a circa 700-800 veicoli/h. Permangono i rallentamenti in approccio all'intersezione con Via di Generosa a seguito della conformazione geometrica del crocevia, tale da limitare le velocità di percorrenza a valori inferiori a 10 km/h con livello di servizio mediocre (Los D). Sulla direzione contraria il carico veicolare è dell'ordine di 600-700 veicoli/h senza ritardi nel deflusso, con velocità di 40-50 km/h e Los A.
- 5.21 A valle dell'intersezione Via delle Vigne-Via di Generosa, i flussi di traffico si suddividono tra le due infrastrutture e, di conseguenza, sulla successiva tratta di Via delle Vigne (tra Via di Generosa e Via della Magliana) i transiti veicolari si riducono notevolmente in entrambi i picchi orari. Il senso di marcia più carico è in direzione Via della Magliana, con 300-450 veicoli/h mentre, nella direzione opposta, i flussi di traffico non superano i 300 veicoli/h. Il deflusso è generalmente buono (Los A), ma le caratteristiche plano-altimetriche, i numerosi accessi laterali e la presenza di auto in sosta limitano le velocità di percorrenza a valori inferiori a 40 km/h.
- 5.22 Sulla tratta ricadono le intersezioni con Via Chiusdino e Via Manciano, su cui si connette l'area di intervento "A". Il traffico sulle due strade è limitato ai veicoli diretti e provenienti dai fabbricati presenti nelle aree interne. L'incremento di carico legato all'area "A" non influisce in modo apprezzabile sul deflusso di Via delle Vigne.
- 5.23 Le principali intersezioni presenti su Via delle Vigne in prossimità delle aree di intervento sono quelle con Via di Generosa e Via della Magliana. I flussi di attraversamento delle intersezioni mostrano variazioni di poco conto rispetto allo stato di fatto. L'intersezione Vigne-Generosa è attraversata, da circa 1.400 veicoli/h la mattina e da circa 1.600 veicoli/h il pomeriggio, con gli unici ritardi concentrati, come sopra descritto, sull'approccio nord di Via delle Vigne. L'intersezione Vigne-Magliana è interessata da carichi lievemente maggiori, pari a circa 1.500 e 1.800 veicoli/h, rispettivamente, nella punta mattutina e nella punta pomeridiana. Permangono sull'intersezione alcuni ritardi e code saltuarie dovute alla difficoltà di effettuare le manovre di svolta.
- 5.24 Sul tratto di Via della Magliana tra l'intersezione con Via delle Vigne e quella con Via del Fosso della Magliana è posizionato l'accesso dell'area di intervento "B". Anche in tale caso l'incremento di domanda dovuto alle nuove realizzazioni è limitato e non provoca variazioni rilevanti del carico veicolare rispetto allo stato di fatto. Nei periodi di punta i flussi di traffico risultano compresi tra 800 e 950 veicoli/h in direzione centro e tra 650 e



750 veicoli/h in direzione GRA. Il deflusso è buono (Los A) con velocità generalmente comprese tra 40 e 50 km/h viste anche le pendenze longitudinali della strada.

- 5.25 Procedendo sull'infrastruttura in direzione centro i carichi veicolari presentano riduzioni e le condizioni di deflusso sono buone. Al contrario, in direzione GRA, oltre l'intersezione con Via del Fosso della Magliana, si verificano rallentamenti e formazioni di code a causa delle attese per il transito nel sottopasso ferroviario in connessione con Via Morselli.
- 5.26 In termini complessivi le condizioni di carico della rete sono analoghe a quelle dello stato attuale. Gli incrementi di domanda legati ai nuovi insediamenti non sono tali da indurre peggioramenti rilevanti nel deflusso stradale.



FIGURA 5.7 FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA

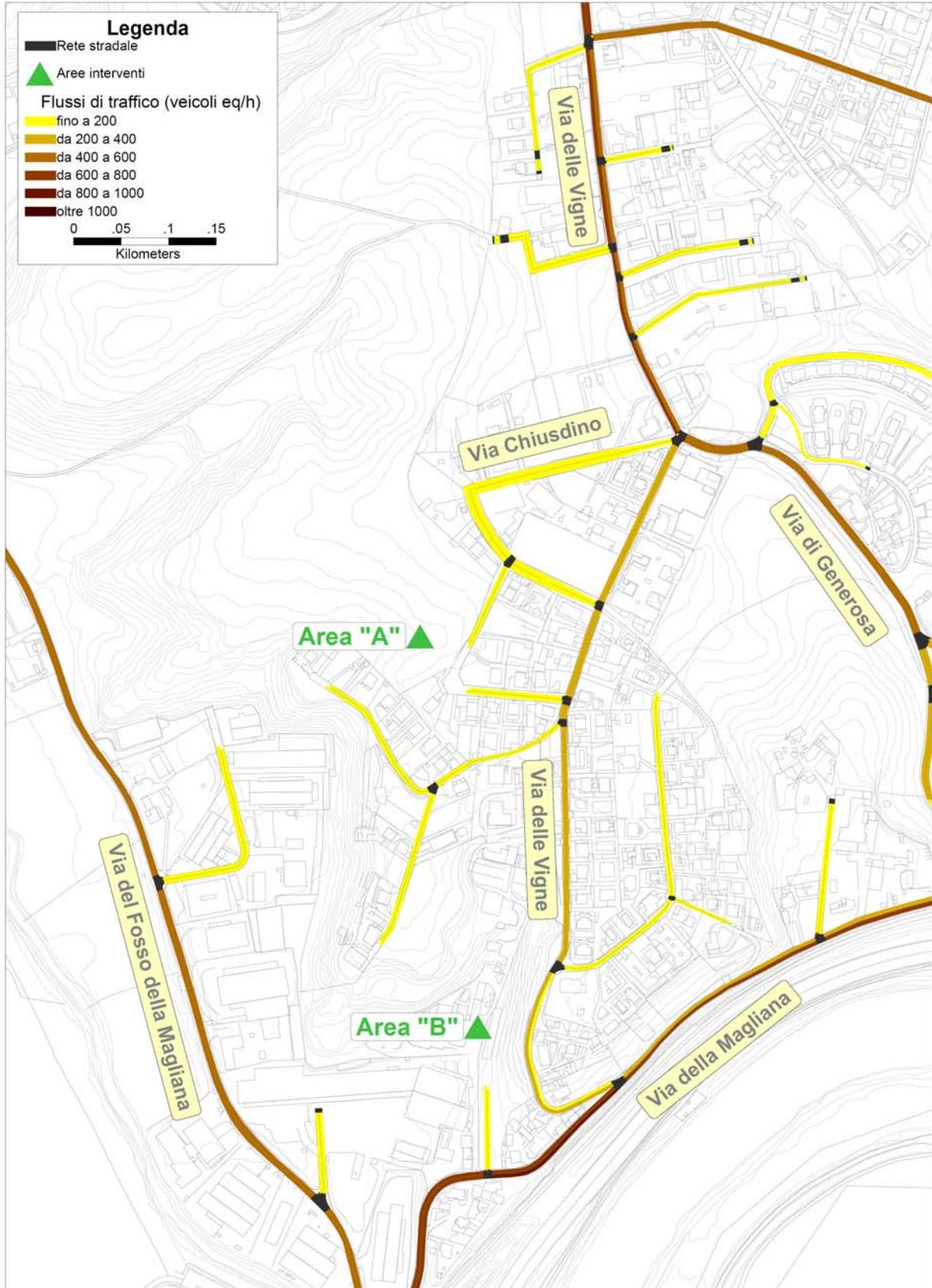




FIGURA 5.8 FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO

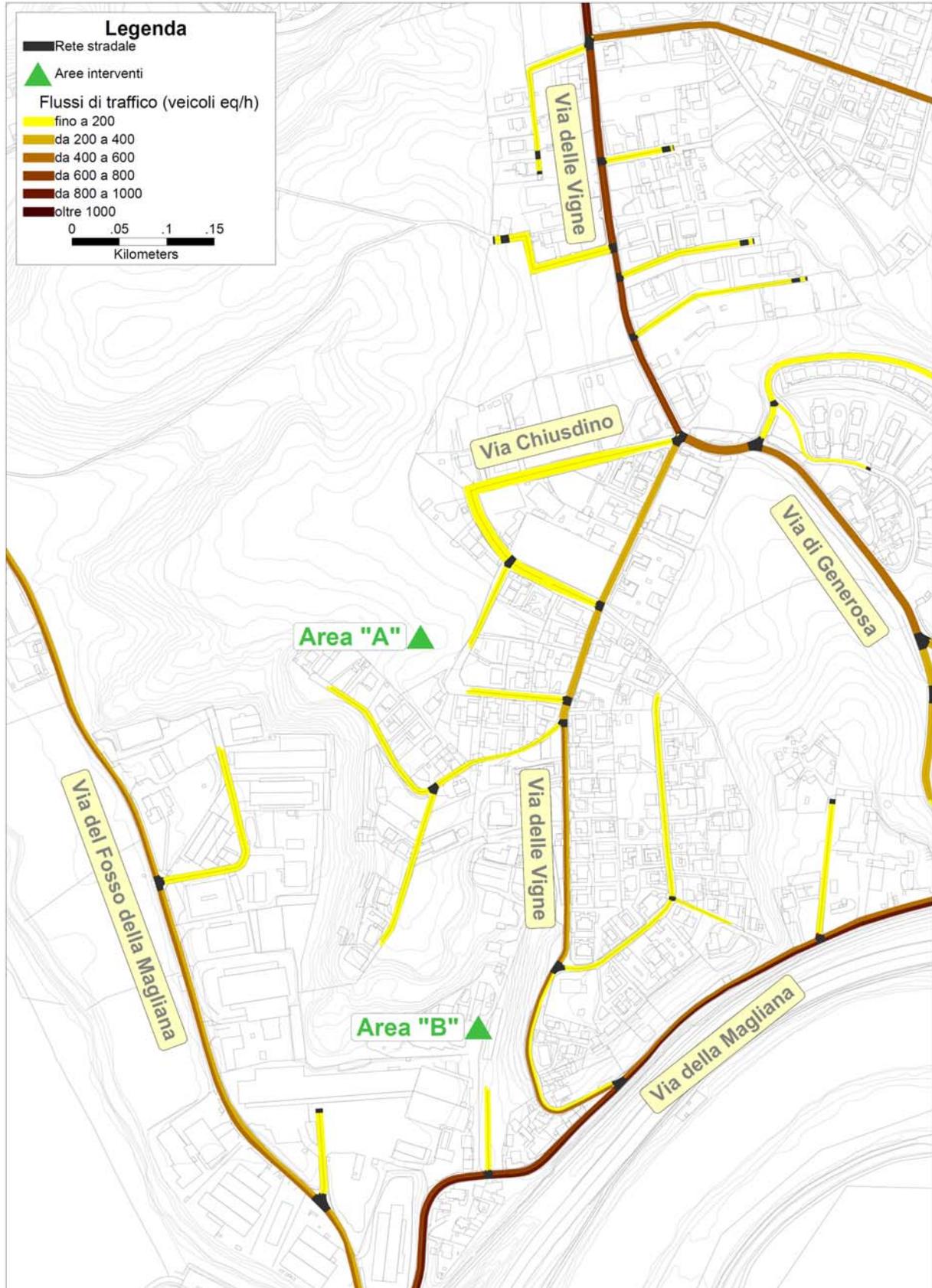




FIGURA 5.9 LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA

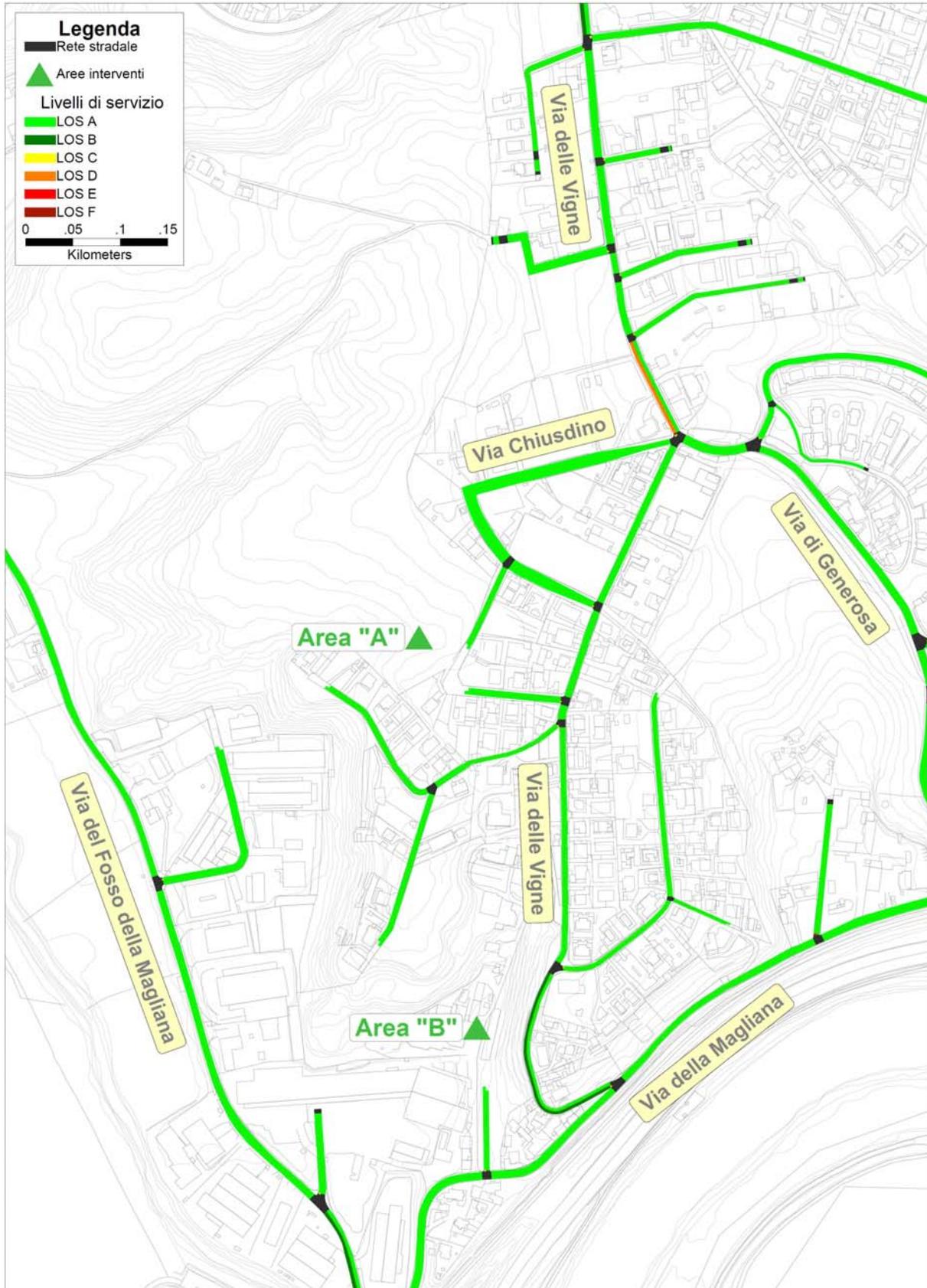




FIGURA 5.10 LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO

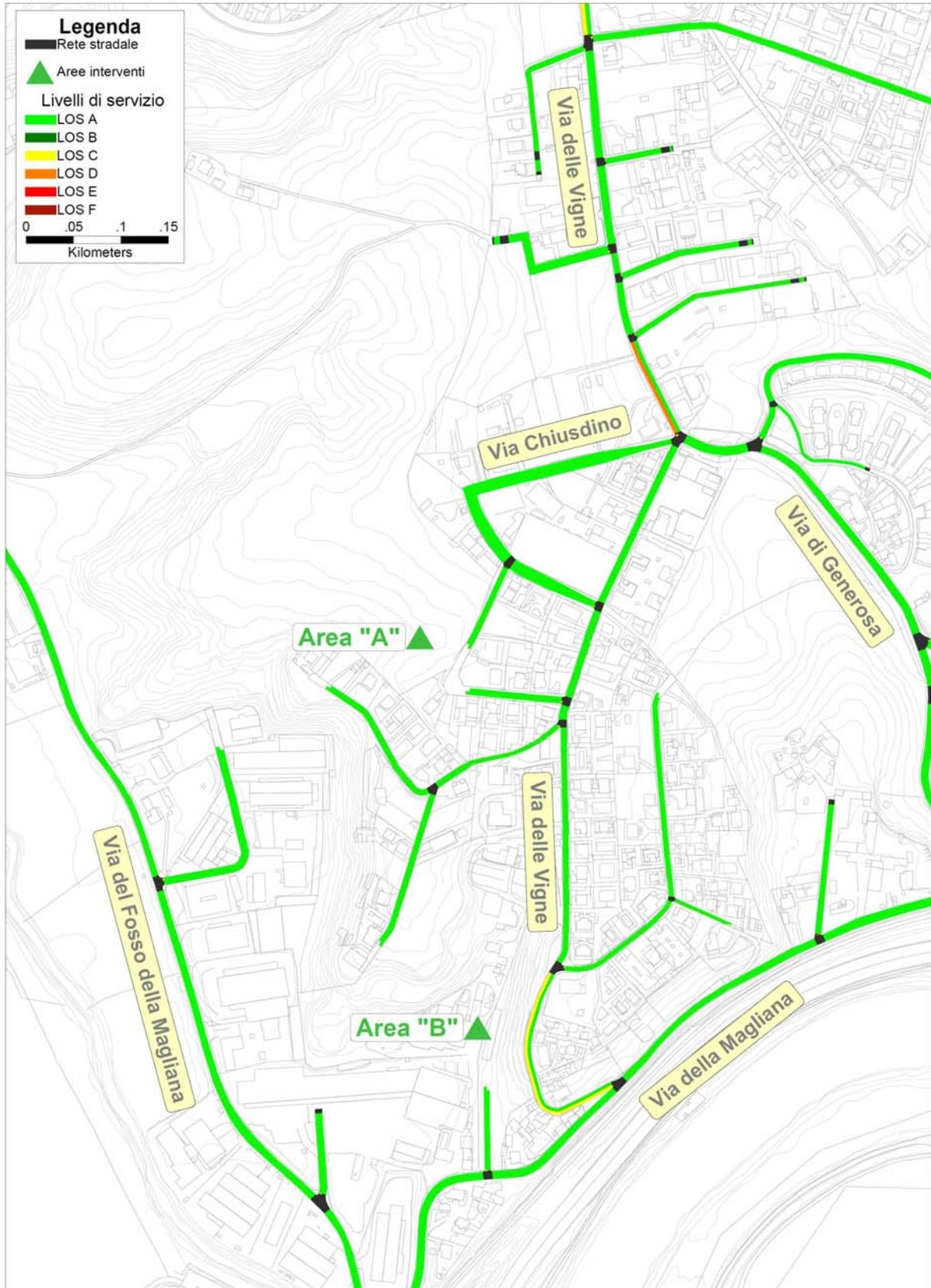




FIGURA 5.11 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA

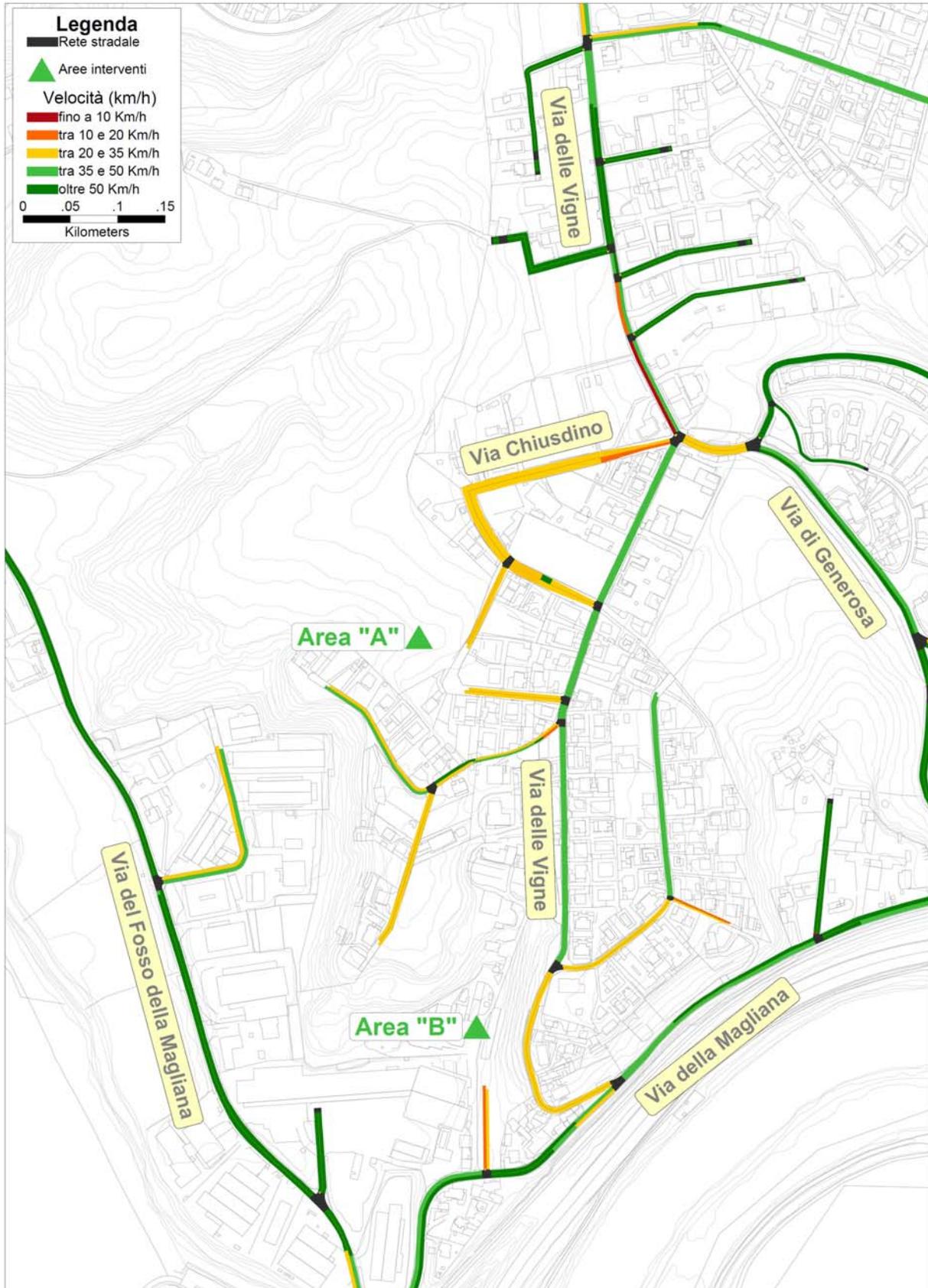
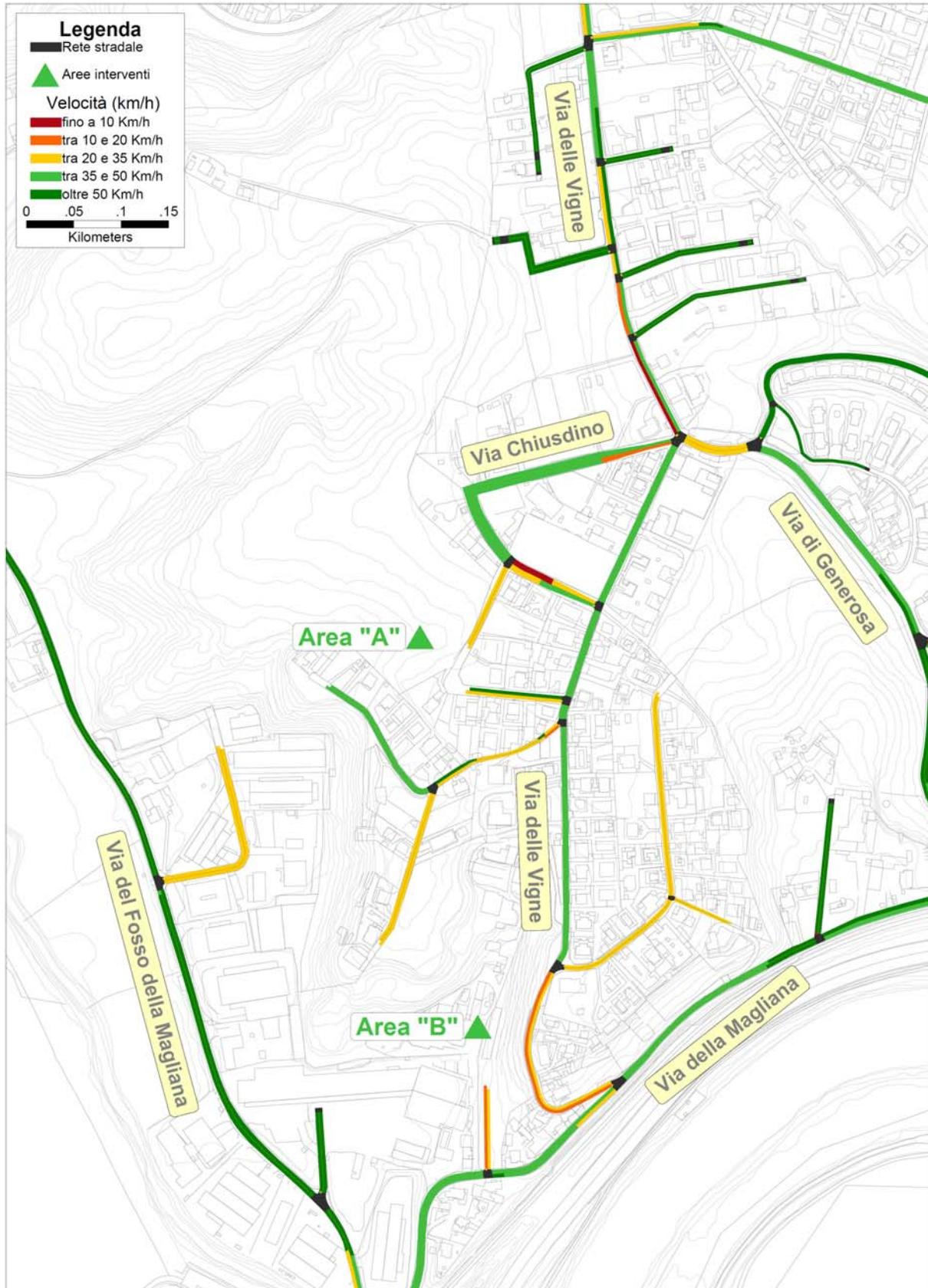




FIGURA 5.12 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI BREVE TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO





Scenario di lungo termine

- 5.27 Nello scenario di lungo termine è stato considerato realizzato, oltre l'intervento oggetto di studio, l'ATO di Via delle Vigne con la relativa viabilità di connessione tra Via del Fosso della Magliana, Via delle Vigne e Via del Trullo. In aggiunta a questi interventi puntuali è stato considerato un incremento generalizzato, rispetto al breve termine, della matrice di domanda nell'area di studio, commisurato agli interventi di previsione.
- 5.28 La configurazione della rete di lungo termine determina, con il collegamento viario Fosso della Magliana-Vigne-Trullo, una redistribuzione dei flussi di traffico nell'area. In particolare, il nuovo asse viario assorbe una parte dei flussi di traffico che dalle aree esterne di Portuense e Magliana si dirigono verso la zona del Trullo. Il collegamento, assorbe, inoltre, parte dei flussi di traffico attualmente presenti su Via di Vigna Girelli, unico collegamento, allo stato di fatto, tra Via delle Vigne e Via del Trullo. Sulla nuova infrastruttura è previsto anche un ingresso/uscita con l'area di intervento "A".
- 5.29 I risultati delle simulazioni, riportati in dettaglio nelle Figure dalla Figura 5.13 alla Figura 5.18, hanno mostrato condizioni di deflusso sufficienti sulla rete.
- 5.30 Entrando nello specifico, Via delle Vigne è interessata, nella tratta compresa tra Via di Vigna Girelli e Via di Generosa da flussi di traffico dell'ordine di 600-700 veicoli/h direzionali durante la punta della mattina. Il pomeriggio si registra, in direzione Via Portuense, un incremento del carico veicolare nella punta della mattina nei confronti sia dello stato attuale sia breve termine, con circa 900 veicoli/h, legato a spostamenti generati dall'ATO. In termini qualitativi permangono i rallentamenti nella direzione di Via di Generosa con velocità che si riducono, in alcuni tratti, sotto i 10 km/h, in condizioni di deflusso comprese tra Los B e C. La direzione opposta non mostra ritardi significativi (Los A) con velocità di percorrenza comprese tra 15 e 50 km/h. La connessione tra Via delle Vigne e la nuova viabilità ha avuto l'effetto di distribuire i ritardi legati ai rallentamenti su più tronchi stradali, determinando tempi di attesa mediamente più contenuti sulle singole tratte.
- 5.31 Sul successivo tratto, tra Via di Generosa e Via della Magliana, i transiti veicolari si riducono notevolmente in entrambi i picchi orari. Il senso di marcia più carico permane quello in direzione Via della Magliana, con 350-500 veicoli/h (leggermente superiore al breve termine) mentre, nella direzione opposta, i flussi di traffico non superano i 300 veicoli/h. Il deflusso è generalmente buono (Los A), ma le caratteristiche plano-altimetriche, i numerosi accessi laterali e la presenza di auto in sosta limitano le velocità di percorrenza a valori generalmente inferiori a 40 km/h.
- 5.32 Le principali intersezioni presenti su Via delle Vigne in prossimità delle aree di intervento sono quelle con Via di Generosa e Via della Magliana. I flussi di attraversamento delle intersezioni mostrano variazioni contenute rispetto al breve termine. L'intersezione Vigne-Generosa è attraversata, da circa 1.400 veicoli/h la mattina e da circa 1.600 veicoli/h il pomeriggio, con gli unici ritardi concentrati, come precedentemente descritto, sull'approccio nord di Via delle Vigne. L'intersezione Vigne-Magliana è interessata da carichi lievemente maggiori, pari a circa 1.500 e 1.900 veicoli/h, rispettivamente, nella punta mattutina e nella punta pomeridiana. Permangono sull'intersezione formazioni saltuarie di code per effettuare le manovre da e per Via delle Vigne a causa degli spazi ristretti e dei ridotti raggi di curvatura.



- 5.33 Il tratto di Via della Magliana caratterizzato dall'accesso all'area di intervento "B", tra l'intersezione con Via delle Vigne e quella con Via del Fosso della Magliana, è interessato, nei due picchi giornalieri, da 750-950 veicoli/h in direzione centro e da 550-700 veicoli/h in direzione GRA. Il deflusso è sufficiente (compreso tra Los A e C) con velocità medie tra i 20 e 50 km/h. Il carico veicolare, malgrado gli incrementi di domanda, si riduce leggermente rispetto al breve termine grazie all'apertura del nuovo collegamento tra Via del Fosso della Magliana e Via del Trullo.
- 5.34 In termini complessivi gli incrementi di carico considerati nel lungo termine vengono assorbiti senza difficoltà dalla rete che conserva, grazie anche alla realizzazione dell'asse dell'ATO Via delle Vigne, standard di deflusso sufficienti e non peggiorativi rispetto al breve termine.



FIGURA 5.13 FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA

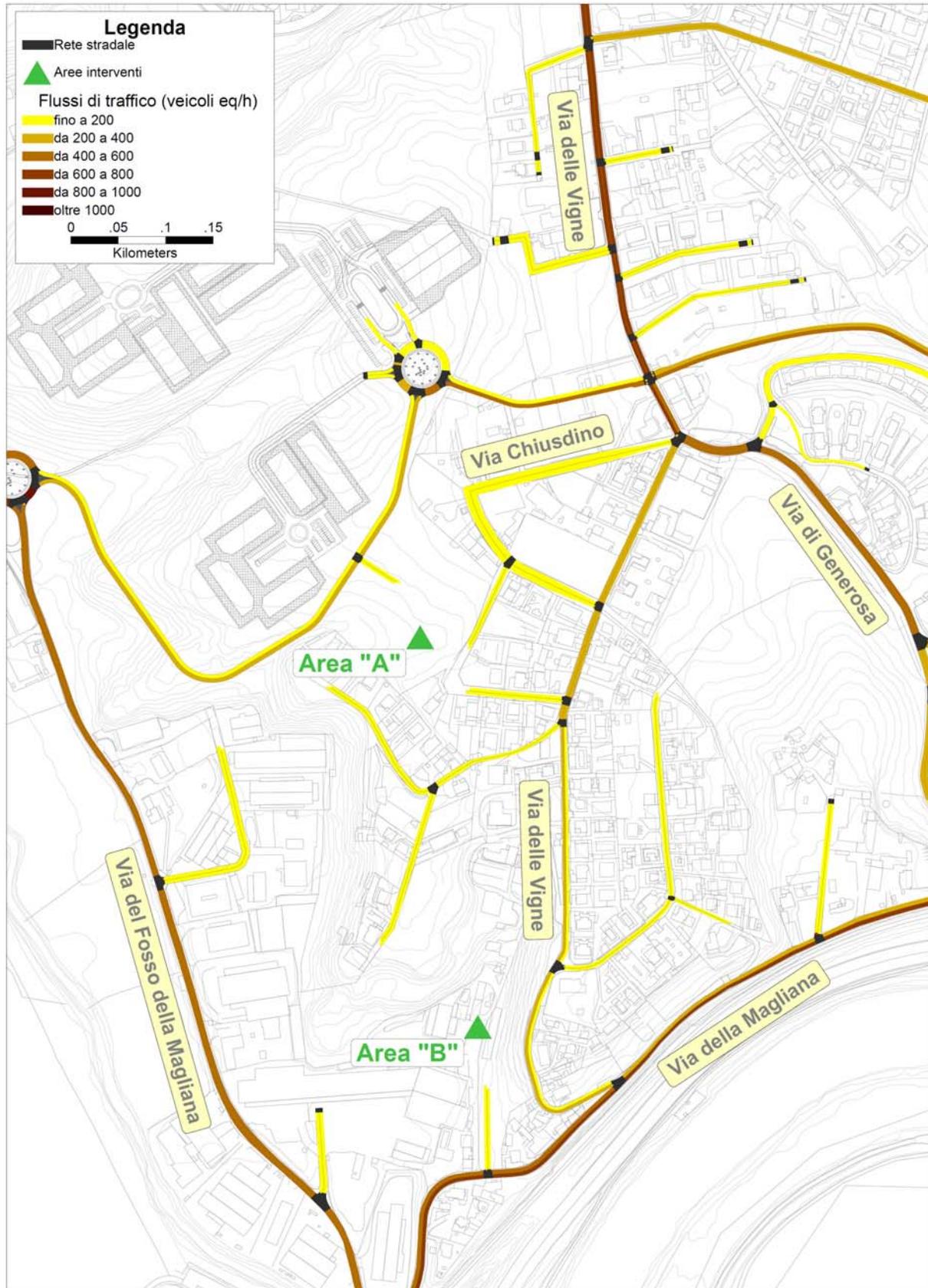




FIGURA 5.14 FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO

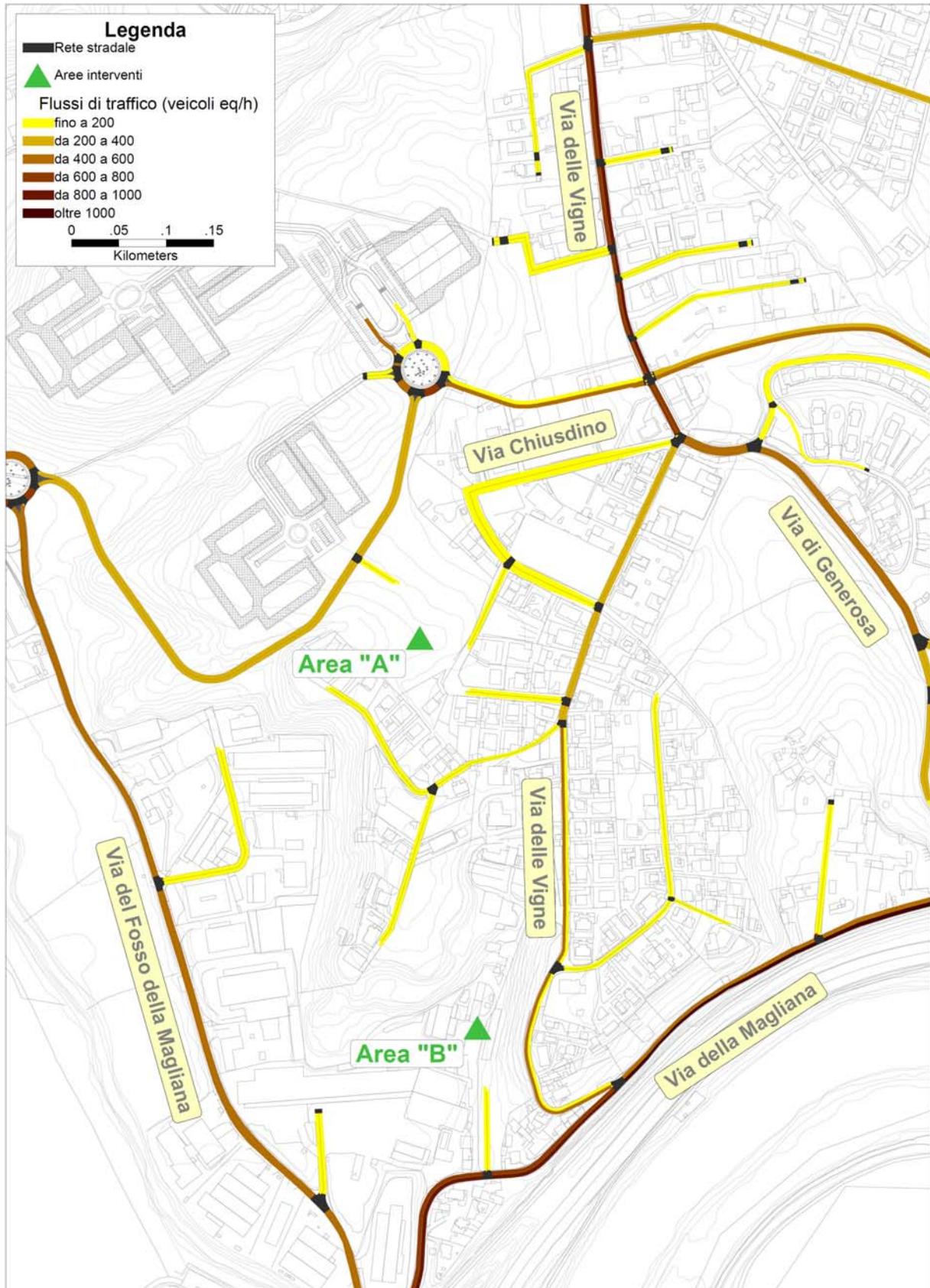




FIGURA 5.15 LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA

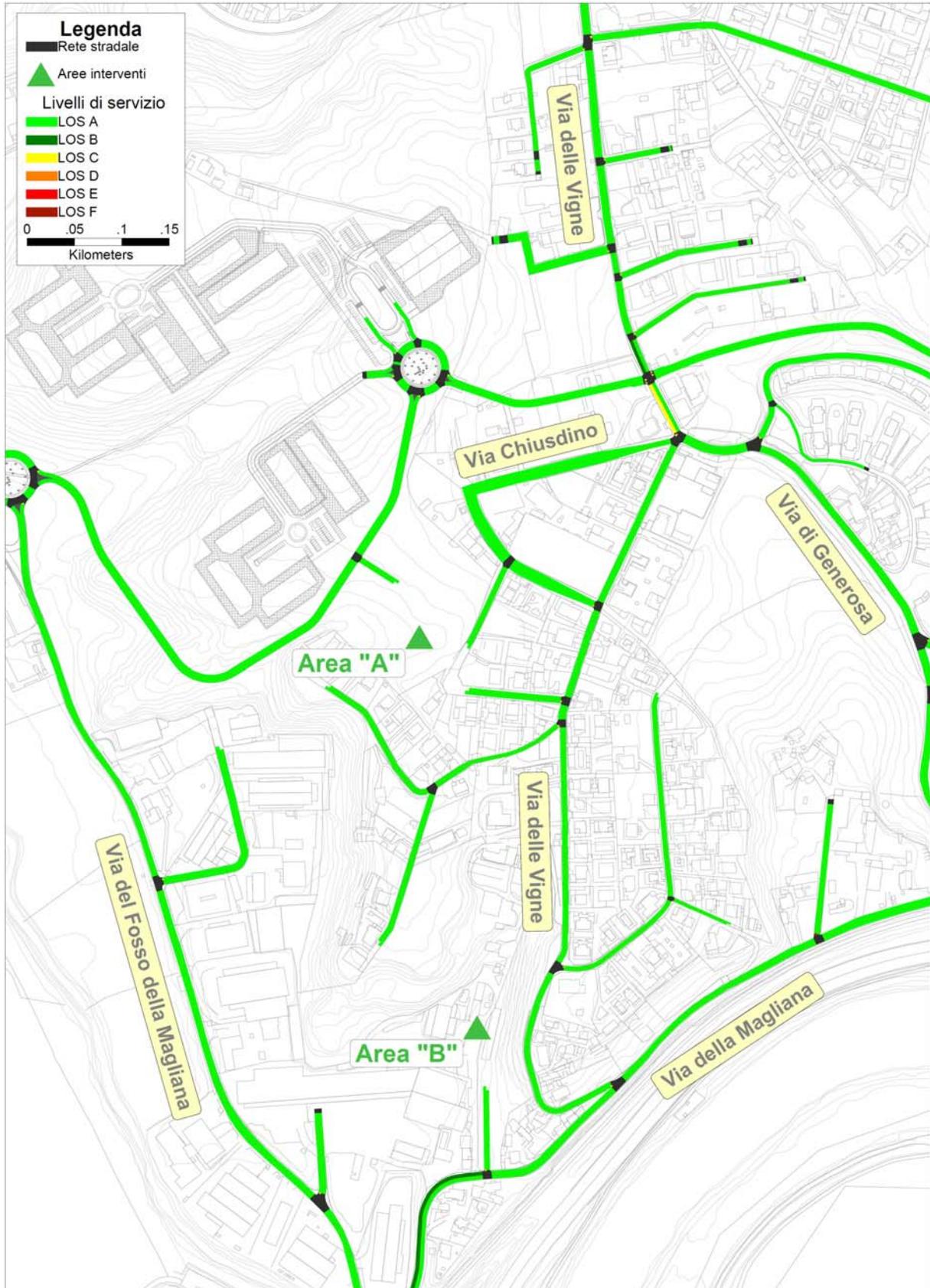




FIGURA 5.16 LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO

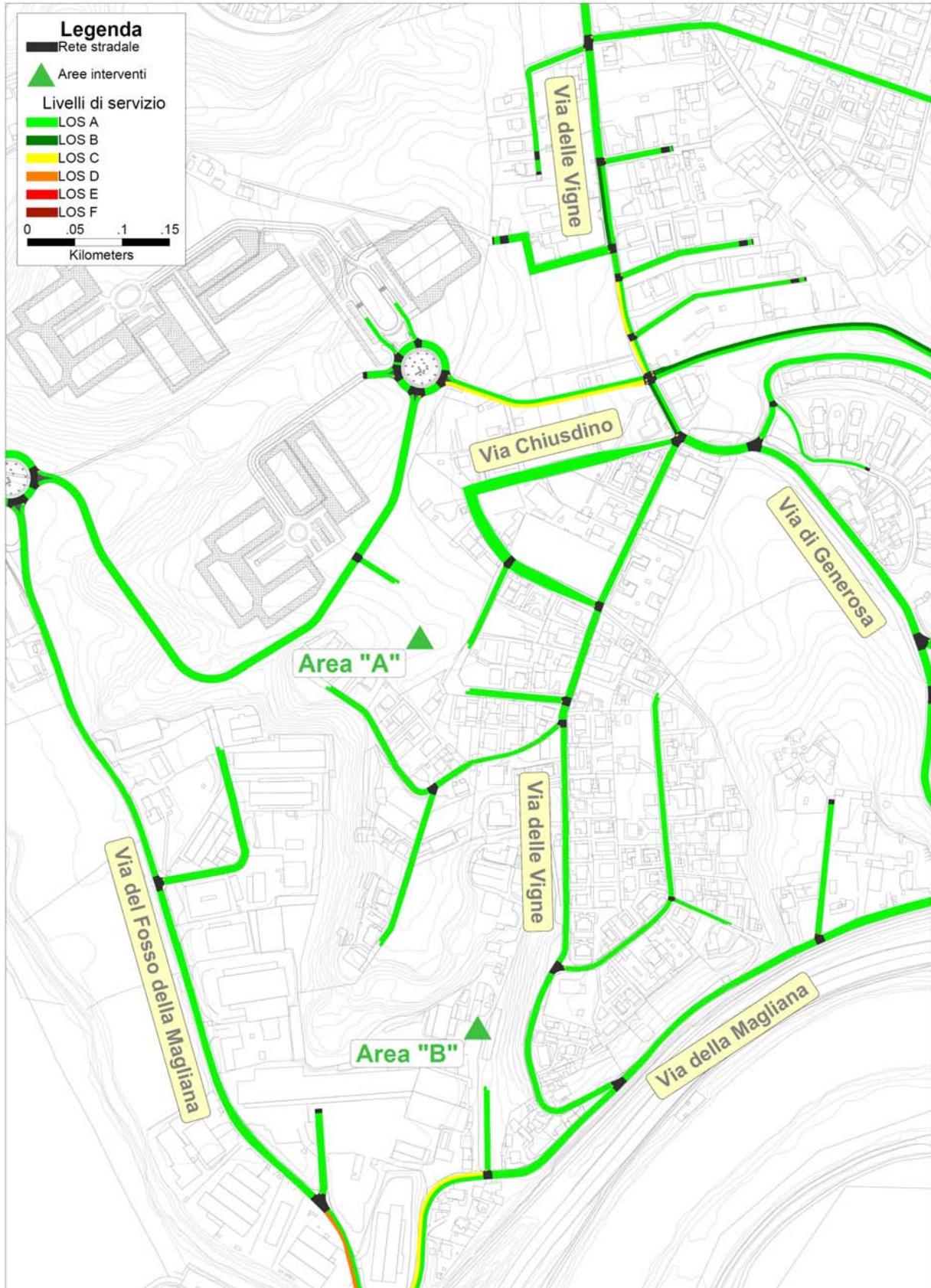




FIGURA 5.17 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA

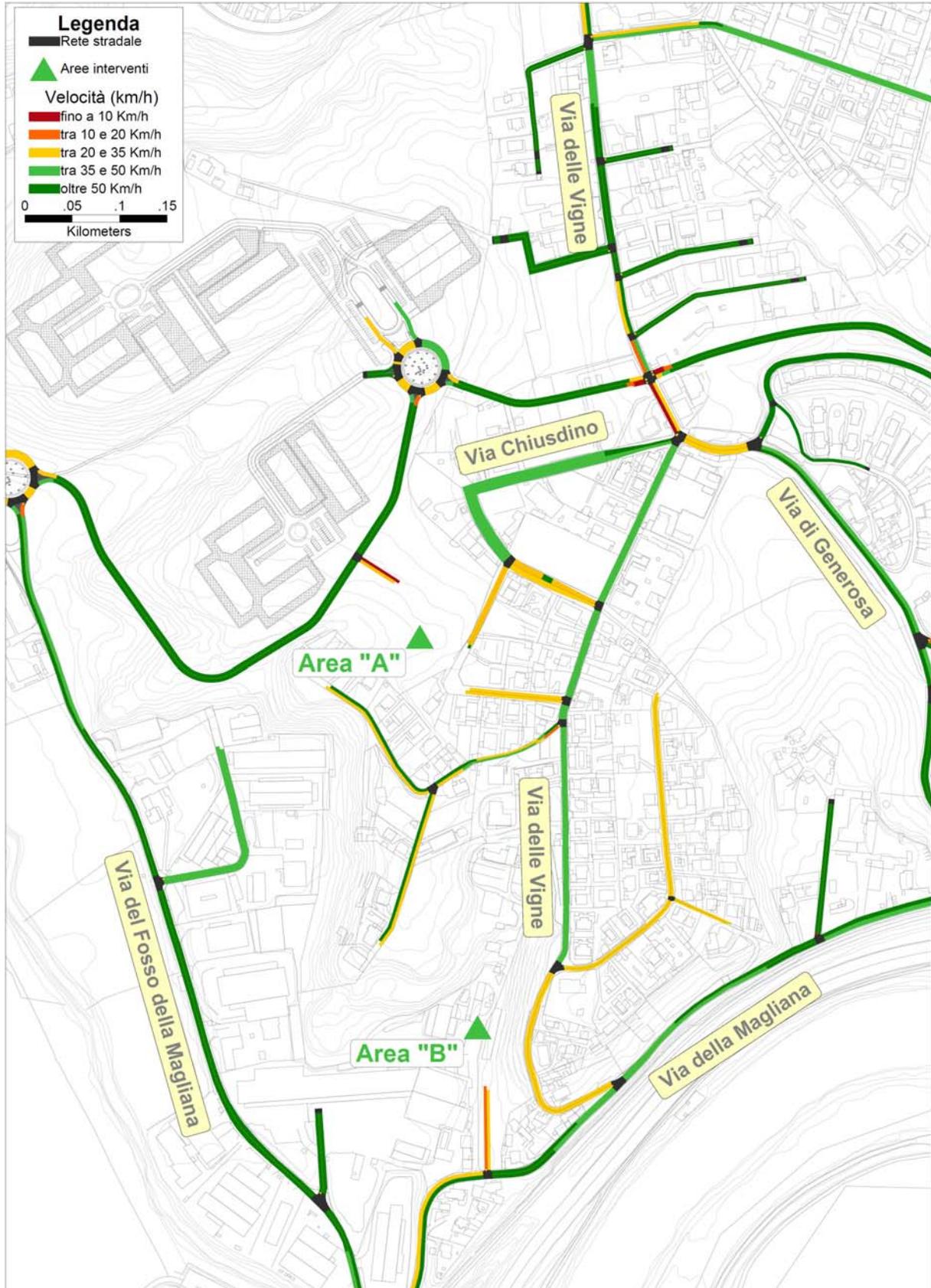
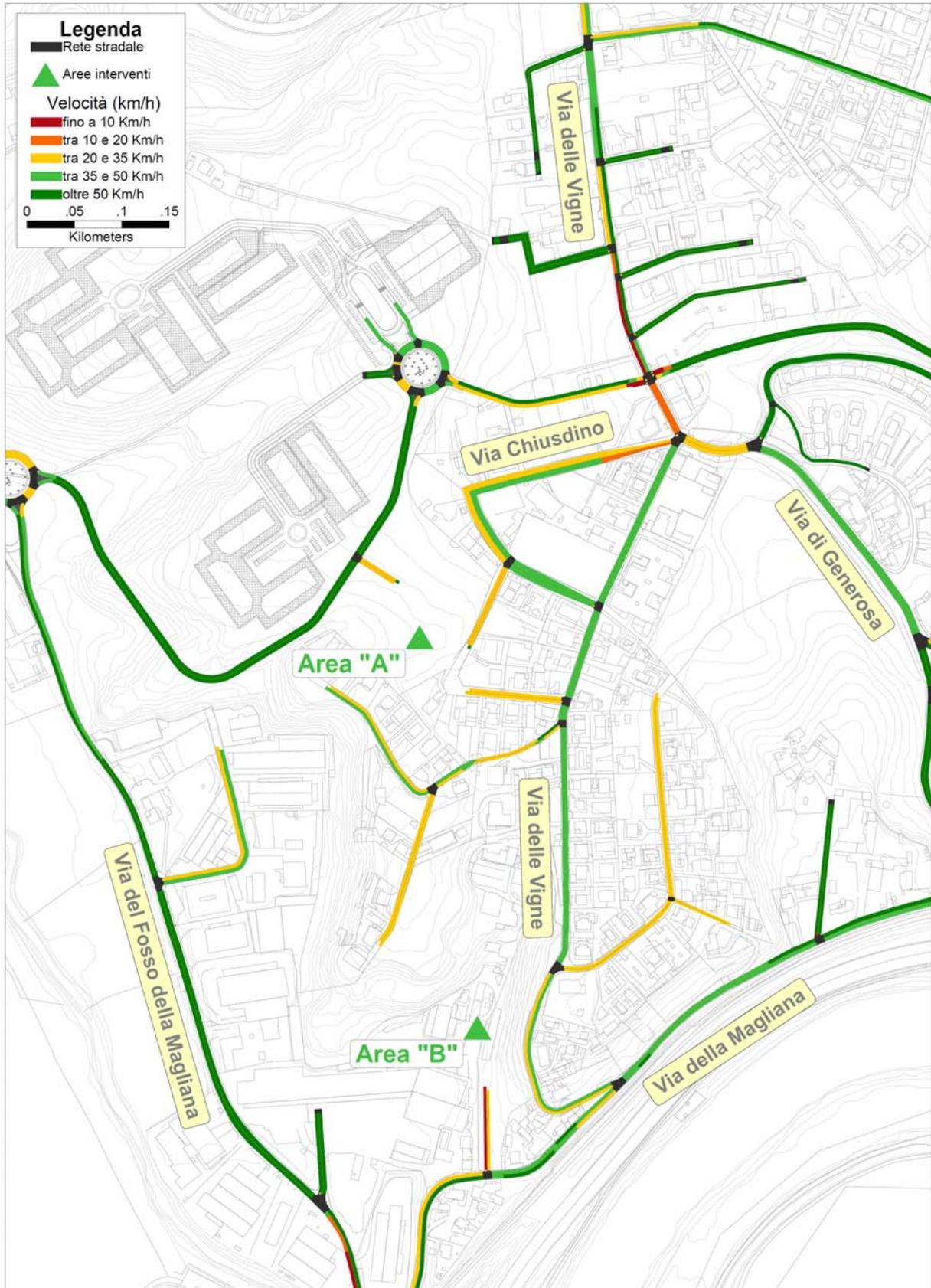




FIGURA 5.18 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DEL POMERIGGIO





6 Conclusioni

- 6.1 La Società ITALSAC 90 S.r.L. ha presentato all'Amministrazione Comunale il programma urbanistico "Monte delle Piche" per la realizzazione di edifici residenziali su due aree localizzate in prossimità di Via Chiusdino e Via della Magliana nel Comune di Roma.
- 6.2 Questo studio si è posto l'obiettivo di fornire un quadro sintetico dello stato di fatto e degli impatti dell'intervento sulla rete nello scenario di previsione, in relazione ai periodi di punta della mattina e della sera del giorno tipo feriale. E' stata prodotta, inoltre, un'ipotesi di organizzazione delle sedi stradali, comprensiva di piano della segnaletica.
- 6.3 Il programma riguarda la realizzazione di un complesso di edifici residenziali per un totale di 21.209 mq di SUL, da costruirsi su due distinte aree. La prima, denominata "A", è adiacente a Via Chiusdino; la seconda, denominata "B", è accessibile da Via della Magliana. Per entrambe le aree si prevede la realizzazione di palazzine e villette a schiera di differenti dimensioni ed altezze comprese tra i 3 ed i 7 piani. La SUL totale è suddivisa tra le due aree con, rispettivamente, 6.992 mq per l'area "A" e 14.217 mq per l'area "B".
- 6.4 I nuovi edifici ospiteranno 565 individui, considerando una disponibilità di 37,5 mq per abitante secondo quanto indicato delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG. Gli standard urbanistici richiesti da norma impongono, inoltre, la realizzazione di servizi per ospitare funzioni di pubblica utilità destinate, prevalentemente, agli abitanti dell'area.
- 6.5 Per la redazione dello studio è stata condotta, da principio, un'analisi degli strumenti programmatici del Comune di Roma, con il fine di valutare il contesto di studio.
- 6.6 Successivamente, sono stati effettuati una serie di sopralluoghi per effettuare rilievi quantitativi, sui movimenti veicolari, e qualitativi, sulla tipologia di deflusso stradale. In tal modo è stato possibile ricostruire le caratteristiche della domanda di mobilità dell'area di studio allo stato di fatto e determinarne le criticità presenti.
- 6.7 Dalle indagini sul campo e dalle simulazioni dello stato di fatto sono emerse condizioni di deflusso generalmente buone sull'area in questione ed in particolare sull'asse di Via delle Vigne. Sulla tratta compresa tra Via di Vigna Girelli e Via di Generosa (in prossimità di Via Chiusdino), l'infrastruttura presenta i flussi di traffico maggiori in direzione sud, pari a circa 700-800 veicoli/h. Su tale senso di marcia si registrano rallentamenti generati dalla presenza dell'intersezione con Via di Generosa, che determina riduzioni delle velocità medie e livelli di servizio mediocri. Tale fenomeno non è da imputare all'entità dei flussi di traffico che gravitano sul nodo, quanto alla sua conformazione geometrica, che impone decelerazioni ai guidatori per effettuare le manovre desiderate. Sulla direzione contraria il carico veicolare è inferiore e non si registrano ritardi significativi.
- 6.8 A valle dell'intersezione Via delle Vigne-Via di Generosa, fino all'intersezione con Via della Magliana, i transiti su Via delle Vigne si riducono notevolmente nei due picchi orari, con flussi massimi dell'ordine di 450 veicoli/h. Il deflusso è generalmente buono, ma le caratteristiche plano-altimetriche, i numerosi accessi laterali e la presenza di auto in sosta limitano le velocità di percorrenza. Su tale tratta ricadono le connessioni con Via Chiusdino e Via Manciano, sulle quali graviterà una delle aree di intervento (area "A"). Le due strade vengono percorse esclusivamente da veicoli diretti e provenienti dai fabbricati presenti.



- 6.9 Sull'asse di Via della Magliana è previsto l'accesso della seconda area di intervento (area "B"). L'accesso in questione è localizzato nella tratta compresa tra l'intersezione con Via delle Vigne e quella con Via del Fosso della Magliana che risulta interessata, nei periodi di punta, da flussi di traffico massimi di 950 veicoli/h in direzione centro e 700 veicoli/h in direzione GRA con condizioni di deflusso buone.
- 6.10 Al fine di valutare gli scenari di progetto è stata condotta una stima della domanda di mobilità che sarà prodotta dal programma urbanistico in esame. Dalle superfici di progetto e da dati storici inerenti la mobilità romana è stato possibile desumere che le strutture residenziali previste produrranno un totale, tra spostamenti generati ed attratti, di circa 84 veicoli/h nella punta del mattino e circa 64 veicoli/h nella punta serale. Le superfici destinate a servizi pubblici, per le loro caratteristiche e dimensioni, avranno un effetto prettamente locale ed attrarranno un numero limitato di visitatori, provenienti dagli insediamenti circostanti, presumibilmente senza utilizzare mezzi di trasporto.
- 6.11 La simulazione dello scenario di breve termine, considerando attuato il solo intervento oggetto di studio, hanno evidenziato risultati molto simili allo stato attuale, in particolar modo in termini di carichi veicolari. Ciò è conseguenza del limitato incremento della domanda di mobilità indotta dalla sua dell'intervento, tale da non determinare variazioni apprezzabili dei flussi di traffico e non indurre peggioramenti rilevanti nel deflusso.
- 6.12 Successivamente è stato analizzato lo scenario di lungo termine, che, oltre all'intervento oggetto di studio, ha considerato realizzato l'ATO di Via delle Vigne con la viabilità di connessione tra Via del Fosso della Magliana, Via delle Vigne e Via del Trullo. In aggiunta a questi interventi puntuali è stato considerato un incremento generalizzato, rispetto al breve termine, della matrice di domanda commisurato agli altri interventi programmati.
- 6.13 La configurazione della rete di lungo termine ha determinato, con il collegamento viario Fosso della Magliana-Vigne-Trullo, una redistribuzione dei flussi di traffico nell'area. In particolare, il nuovo asse viario assorbe una parte dei flussi di traffico che dalle aree esterne di Portuense e Magliana si dirigono verso la zona del Trullo. L'infrastruttura assorbe, inoltre, parte dei flussi di traffico attualmente presenti su Via di Vigna Girelli, unico collegamento, allo stato di fatto, tra Via delle Vigne e Via del Trullo. Sulla nuova viabilità è previsto anche un varco dell'area di intervento "A".
- 6.14 In termini complessivi gli incrementi di carico considerati sono stati assorbiti senza difficoltà dalla rete che conserva, grazie anche alla realizzazione del nuovo asse viario, standard di deflusso sufficienti e non peggiorativi rispetto al breve termine.
- 6.15 In particolare, nella tratta di Via delle Vigne compresa tra Via di Vigna Girelli e Via di Generosa si registrano incrementi di traffico rilevanti principalmente nella punta pomeridiana, legati a spostamenti generati dall'ATO Via delle Vigne. In termini qualitativi permangono i rallentamenti nella direzione dell'intersezione con di Via di Generosa. Sul tratto successivo, fino a Via della Magliana i transiti veicolari rimangono contenuti in entrambi i picchi orari con deflusso generalmente buono.
- 6.16 Il tratto di Via della Magliana tra l'intersezione con Via delle Vigne e quella con Via del Fosso della Magliana, su cui insiste l'accesso all'area di intervento "B", è interessato da riduzioni del traffico rispetto al breve termine, malgrado gli incrementi di domanda, grazie all'apertura del collegamento tra Via del Fosso della Magliana e Via del Trullo.



- 6.17 Le valutazioni effettuate consentono di concludere, quindi, che il programma urbanistico "Monti delle Piche" produce una domanda di mobilità limitata, tale da non determinare sovraccarichi sulla rete e deterioramenti nella qualità del deflusso rispetto alle attuali condizioni di circolazione.



ALLEGATI



Allegato A - Repertorio fotografico della rete stradale



FOTO 1 - VIA CHIUSDINO IN PROSSIMITÀ DI VIA DI GENEROSA



FOTO 2 - VIA CHIUSDINO





FOTO 3 - VIA DELLE VIGNE IN PROSSIMITÀ DI VIA DI VIGNA GIRELLI



FOTO 4 - VIA DELLE VIGNE IN PROSSIMITÀ DI VIA CHIUSDINO





FOTO 5 - VIA DELLE VIGNE IN PROSSIMITÀ DI VIA CHIUSDINO



FOTO 6 - VIA DELLA CASETTA MATTEI A NORD DELL'INTERSEZIONE CON VIA DI POGGIO VERDE





FOTO 7 - VIA DELLA CASSETTA MATTEI A SUD DELL'INTERSEZIONE CON VIA DI POGGIO VERDE



FOTO 8 - VIA ISACCO NEWTON, TRA VIA PORTUENSE E LA ROMA-FIUMICINO





FOTO 9 - VIA LEONE XIII



FOTO 10 - VIA DEI COLLI PORTUENSI





FOTO 11 - VIA DEL PONTE PISANO



FOTO 12 - VIA DEL FOSSO DELLA MAGLIANA





FOTO 13 - VIA DELLA PISANA ALL'INTERNO DEL GRA



FOTO 14 - VIA DELLA PISANA ALL'ESTERNO DEL GRA





FOTO 15 - IL GRA TRA VIA DELLA MAGLIANA E VIA AURELIA



FOTO 16 - VIA PORTUENSE IN PROSSIMITÀ DELL'INTERSEZIONE CON VIA DELLA CASETTA MATTEI





FOTO 17 - VIA PORTUENSE IN PROSSIMITÀ DELL'INTERSEZIONE CON VIA DEL FOSSO DELLA MAGLIANA



FOTO 18 - VIA PORTUENSE ALL'ALTEZZA DEL GRA





FOTO 19 - VIA DELLA MAGLIANA ALL'ALTEZZA DI VIA DI GENEROSA



FOTO 20 - VIA DELLA MAGLIANA ALL'ALTEZZA DI VIA DELLE VIGNE





Allegato B - Percorsi linee ATAC



FIGURA B. 1 LINEA ATAC 128 (ANDATA IN ALTO E RITORNO IN BASSO)





FIGURA B. 2 LINEA ATAC 228 (ANDATA IN ALTO E RITORNO IN BASSO)





FIGURA B. 3 LINEA ATAC 719 (ANDATA IN ALTO E RITORNO IN BASSO)



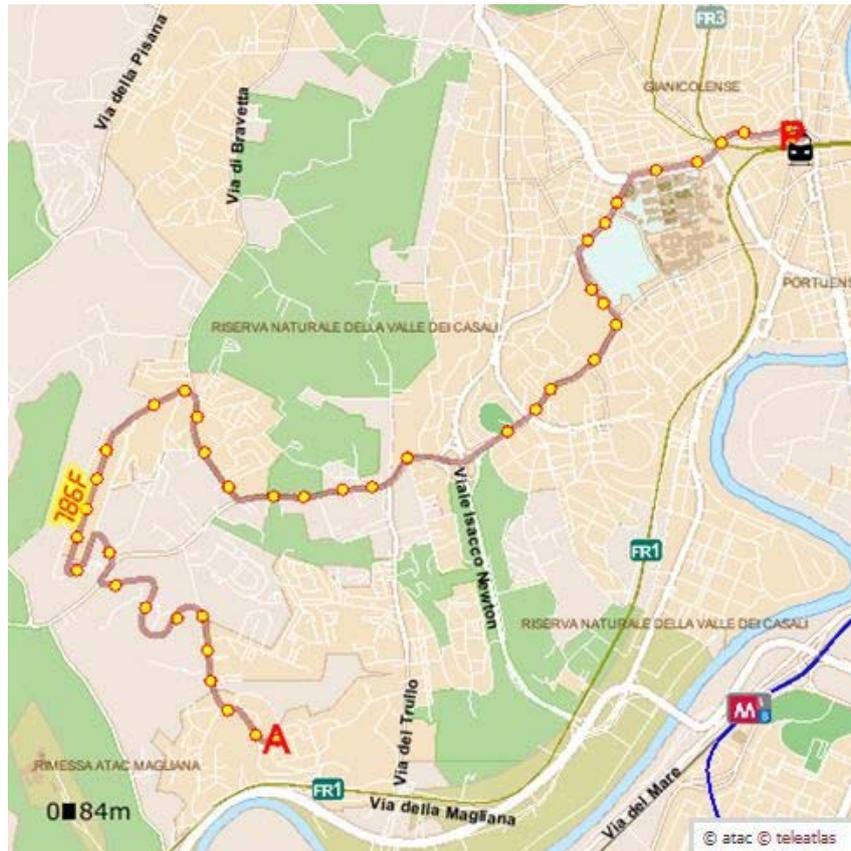


FIGURA B. 4 LINEA ATAC 773 (ANDATA IN ALTO E RITORNO IN BASSO)





FIGURA B. 5 LINEA ATAC 786 FESTIVO (ANDATA IN ALTO E RITORNO IN BASSO)





Roma Capitale
Municipio XV

Accordo di Programma art. 34 Decreto Legge 18.08.2000 n. 267
Programma urbanistico per l'area di Monte delle Picche e
compensazione di Casal Giudeo e Casale Montarelli

Integrazione alla relazione sulla mobilità

Ottobre 2011

Redatto per:

ITALSAC 90 S.r.l.
Via Barnaba Oriani, 114
00197 Roma

Redatto da:

Steer Davies Gleave
Via Sicilia, 154
00187 Roma, Italia

+39 06 42016169
www.steerdaviesgleave.com



INDICE

1	INTRODUZIONE.....	3
	Il programma urbanistico	3
2	PROPOSTA DI MODIFICA DELL'ASSETTO VIARIO	5
3	VERIFICA MICROSCOPICA DEL NUOVO ASSETTO VIARIO	9
	Verifica dello Scenario di lungo termine	9

FIGURE

Figura 1.1	Localizzazione dell'intervento	3
Figura 1.2	Area di intervento: stato di fatto	4
Figura 2.1	Proposta di organizzazione della rete stradale per l'intervento in localita' Monte delle Piche	5
Figura 2.2	Nuova proposta di organizzazione della rete stradale per l'intervento in localita' Monte delle Piche: tracciati e sezioni tipo	7
Figura 2.3	Nuova proposta di organizzazione della rete stradale per l'intervento in localita' Monte delle Piche: segnaletica	8
Figura 3.1	Flussi di traffico, scenario di Lungo termine, punta della mattina	12
Figura 3.2	Flussi di traffico, scenario di Lungo termine, punta della sera	13
Figura 3.3	Velocità medie di percorrenza, scenario di lungo termine, punta della mattina	14
Figura 3.4	Velocità medie di percorrenza, scenario di lungo termine, punta della sera	15
Figura 3.5	Livelli di servizio, scenario di Lungo termine, punta della mattina	16
Figura 3.6	Livelli di servizio, scenario di Lungo termine, punta della sera	17
Figura 3.7	Veicoli mediamente in coda, scenario di Lungo termine, punta della mattina	18
Figura 3.8	Veicoli mediamente in coda, scenario di Lungo termine, punta della sera	19
Figura 3.9	Fotogramma della simulazione durante la punta della mattina, scenario di Lungo termine	20
Figura 3.10	Fotogramma della simulazione durante la punta della sera, scenario di Lungo termine	20

1 Introduzione

- 1.1 Nel 2010 Steer Davies Gleave è stata incaricata dalla Società ITALSAC 90 S.r.l. di redigere uno studio trasportistico per valutare l'impatto che produrrà la realizzazione del Programma Urbanistico "Monte delle Piche" sul sistema della mobilità.
- 1.2 A valle della presentazione degli elaborati progettuali è stata prodotta una nuova ipotesi dell'assetto viario di Via della Magliana, relativamente al tratto compreso tra Via delle Vigne e Via del Fosso della Magliana, su richiesta degli uffici comunali. Tale nuova proposta ha avuto lo scopo di migliorare gli standard qualitativi e di sicurezza sul tratto di Via della Magliana nel quale si andrà ad inserire l'accesso principale di uno degli insediamenti oggetto di studio.
- 1.3 La presente integrazione si propone, quindi, di valutare tale nuovo assetto viabilistico in relazione allo scenario di lungo termine, il più gravoso in termini della domanda di mobilità. In analogia con la precedente verifica, le analisi sono state condotte utilizzando un modello di simulazione microscopica del traffico. E' stata prodotta, inoltre, una proposta preliminare di organizzazione delle sedi stradali ed il relativo piano della segnaletica.

Il programma urbanistico

- 1.4 L'intervento oggetto di analisi si colloca nel Municipio Roma XV, internamente al GRA, in una zona compresa tra Via delle Vigne, Via della Magliana, Via del Fosso della Magliana e Via Portuense (vedi Figura 1.1 e [Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.](#)).

FIGURA 1.1 LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

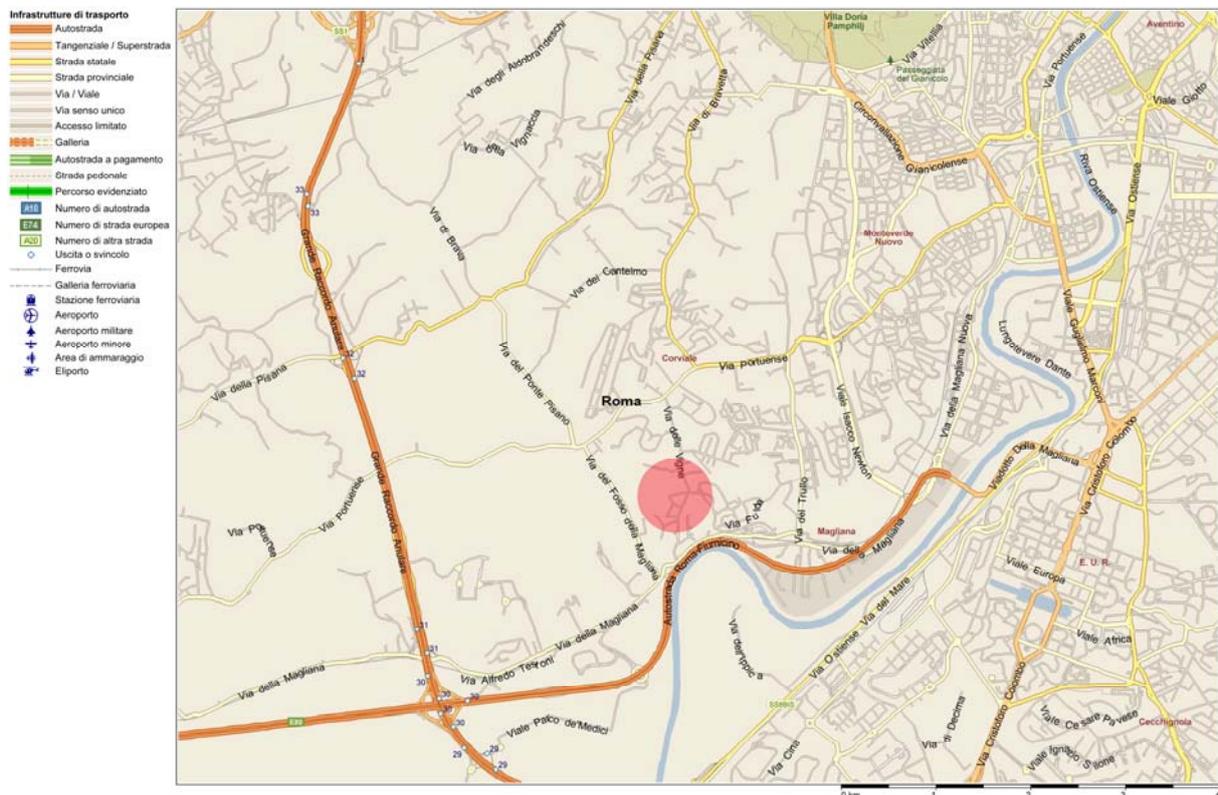


FIGURA 1.2 AREA DI INTERVENTO: STATO DI FATTO

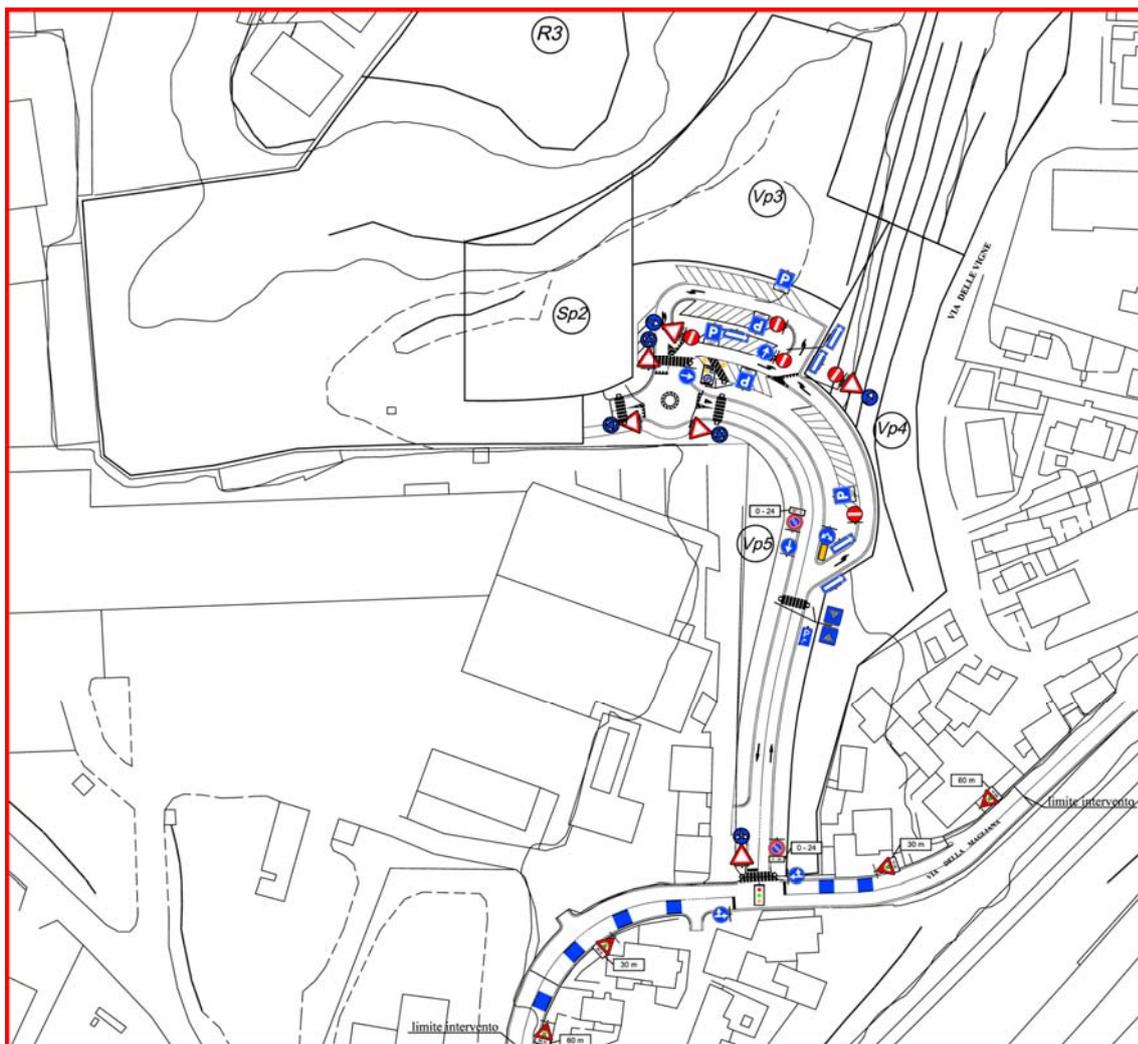


- 1.5 Il progetto riguarda la realizzazione di un complesso di edifici residenziali da costruirsi su due distinte aree. La prima, denominata "A", è adiacente a Via Chiusdino e a Via Manciano ed è direttamente connessa a Via delle Vigne; la seconda, denominata "B", è situata in località Monte delle Piche ed ha accessi tramite viabilità dedicata su Via della Magliana e per mezzo di varchi carrabili su Via delle Vigne.
- 1.6 Per entrambe le aree si prevede una destinazione d'uso completamente residenziale con la realizzazione di edifici di differenti dimensioni, con altezze comprese tra i 3 ed i 5 piani. La Superficie Utile Lorda (SUL) totale abitativa, è pari a 21.209 mq, suddivisa in 6.992 mq per l'area "A" e 14.217 mq per l'area "B".
- 1.7 I nuovi edifici residenziali ospiteranno 565 persone, considerando una disponibilità di 37,5 mq per abitante secondo quanto indicato delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG. La ripartizione di SUL tra le due aree individuate determinerà l'insediamento di 186 abitanti nella nell'area "A" e di 379 abitanti nell'area "B".
- 1.8 Gli standard urbanistici richiesti da norma riguardano la realizzazione di servizi per funzioni di pubblica utilità destinate, prevalentemente, agli abitanti dell'area stessa.

2 Proposta di modifica dell'assetto viario

- 2.1 Il programma urbanistico è stato sottoposto ad un primo esame durante la Conferenza dei Servizi interna degli uffici tecnici di Roma Capitale.
- 2.2 L'esito di tale esame è diverso per le due aree interessate dal programma:
- | per l'area A, adiacente a Via Chiusdino, sono stati richiesti alcuni correttivi minori nel merito delle geometrie di alcuni punti singolari e del piano della segnaletica;
 - | per l'area B, in località Monte delle Piche, è stato evidenziato che l'accesso su Via della Magliana, nei modi in cui è stato proposto, presenta significative criticità dal punto di vista della sicurezza per la circolazione.
- 2.3 L'intervento di Monte delle Piche prevede una nuova strada locale a fondo cieco che si innesta su Via della Magliana (Figura 2.1), tra Via delle Vigne e Via del Fosso della Magliana, in un tratto caratterizzato da un flesso di tracciato in forte pendenza e con visibilità ridotta per la presenza di edifici immediatamente adiacenti all'asse stradale.

FIGURA 2.1 PROPOSTA DI ORGANIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE PER L'INTERVENTO IN LOCALITA' MONTE DELLE PICHE





- 2.4 Per ovviare a tali limitazioni dei livelli di sicurezza è stata proposta l'adozione di un impianto semaforico ed un'organizzazione della segnaletica orizzontale e verticale che garantisca l'opportuno preavviso dell'intersezione, tale da ovviare alla carente visibilità generata dalle geometrie di Via della Magliana.
- 2.5 In sede di esame del progetto, gli interventi proposti per garantire la sicurezza della circolazione sono stati ritenuti insufficienti ed è stata pertanto avanzata la richiesta di una diversa soluzione.
- 2.6 Tale soluzione è stata individuata in una configurazione a senso unico della sede di Via della Magliana tra il distributore di carburanti appena a sud dell'intersezione con Via delle Vigne e l'intersezione con Via del Fosso della Magliana e nella realizzazione di un nuovo allineamento stradale a senso unico in direzione inversa lungo il sedime della ferrovia FR1. L'adozione dei sensi unici, eliminando le manovre di svolta a sinistra in corrispondenza dell'innesto della nuova viabilità locale e riconducendole in altro punto come manovre indirette, permette di conseguire i voluti livelli di sicurezza. La soluzione individuata, relativamente alle geometrie e alla segnaletica stradale, è mostrata alle Figure 2.2 e 2.3.
- 2.7 I due tratti a senso unico, inoltre, ben si sposano con la riorganizzazione in rotatoria dell'intersezione di Via della Magliana e Via del Fosso della Magliana, prevista nell'ambito del progetto urbanistico ATO Via delle Vigne in corso di convenzionamento.
- 2.8 Da un punto di vista altimetrico la sede attuale di Via della Magliana scende verso il fondo valle con una pendenza variabile tra il 5% ed il 6%, il senso unico inverso verso Via delle Vigne può salire sino alla quota di colmo con una pendenza massima del 7%. Tale pendenza rientra nei parametri massimi previsti per le strade di quartiere, ma supera il 5% massimo stabilito per la stessa tipologia di strade percorse da mezzi pubblici. Va comunque rimarcato che lungo i tratti interessati dalla proposta di intervento non sono presenti fermate del trasporto pubblico e quindi gli effetti negativi della pendenza sulla marcia dei veicoli del servizio collettivo non risentono significativamente di tale superamento dei limiti previsti.
- 2.9 La configurazione proposta consente la manovrabilità di mezzi pesanti semiarticolati lungo i due sensi unici di Via della Magliana e del nuovo tratto stradale parallelo alla ferrovia. Permane il divieto di accesso di mezzi pesanti di grandi dimensioni sulla nuova viabilità locale.
- 2.10 Rispetto alla precedente versione del progetto è stata inoltre inserita una pista ciclabile che corre in fregio alla nuova viabilità locale e alle aree verdi che la costeggiano.

3 Verifica microscopica del nuovo assetto viario

- 3.1 Per effettuare la verifica trasportistica del nuovo assetto viario di Via della Magliana si è ricorsi, analogamente a quanto accaduto nello studio 2010, ad un modello microscopico di simulazione del traffico.
- 3.2 Il modello utilizzato è il simulatore dinamico TransModeler, con il quale lo stato della circolazione viene esaminato con il dettaglio del moto del singolo veicolo. In particolare, per determinare il movimento dei veicoli sulla rete vengono considerati i comportamenti dei guidatori, le caratteristiche della flotta veicolare e la logica che soggiace al funzionamento dei sistemi di segnalamento variabili nel tempo. Il flusso è rappresentato dall'insieme dei singoli veicoli e dei relativi guidatori, le cui caratteristiche determinano il modo di spostarsi da origine a destinazione. La simulazione dinamica consente di valutare, inoltre, gli effetti sul deflusso stradale dei disturbi generati da fermate del trasporto pubblico, movimento di veicoli in sosta, movimento pedonale ed analoghi.
- 3.3 Per la presente verifica integrativa è stato analizzato lo scenario di lungo termine, il più gravoso in termini della domanda di mobilità. Le simulazioni sono state effettuate nelle ore di punta della mattina e della sera di un giorno feriale. La domanda di trasporto è espressa in termini di autoveicoli equivalenti, somma di autovetture, motoveicoli (considerati come 0,5 auto), mezzi pesanti e bus (considerati come 2,5 auto).
- 3.4 I risultati delle simulazioni sono stati valutati in termini di flussi di traffico, velocità medie di percorrenza, veicoli in coda e livelli di servizio sulla rete. Quest'ultimo indicatore si basa sui ritardi nelle percorrenze rispetto ai tempi a flusso nullo. In accordo con l'HCM (Highway Capacity Manual), relativamente ad intersezioni non semaforizzate in ambito urbano, sono state utilizzate sei classi di deflusso, da A ad F, decrescenti all'aumentare del ritardo:
- I LOS A, ritardo inferiore a 10 secondi;
 - I LOS B, ritardo compreso tra 10 e 15 secondi;
 - I LOS C, ritardo compreso tra 15 e 25 secondi;
 - I LOS D, ritardo compreso tra 25 e 35 secondi;
 - I LOS E, ritardo compreso tra 35 e 50 secondi;
 - I LOS F, ritardo superiore ad 50 secondi.

Verifica dello Scenario di lungo termine

- 3.5 Nello scenario esaminato è stato considerato realizzato (come nelle precedenti valutazioni) il programma urbanistico oggetto di studio, tale da determinare un incremento contenuto della domanda di mobilità rispetto allo stato di fatto, quantificato in 84 veicoli nell'ora di punta della mattina ed in 64 veicoli in quella serale, nel complesso di generazioni ed attrazioni.
- 3.6 Oltre all'intervento di Monte delle Piche è stato ipotizzato ultimato l'ATO di Via delle Vigne con la relativa viabilità di connessione tra Via del Fosso della Magliana, Via delle Vigne e Via del Trullo.



- 3.7 In aggiunta a questi interventi puntuali è stato considerato, in via cautelativa, un incremento generalizzato della matrice di domanda nell'area di studio, commisurato agli interventi di previsione.
- 3.8 Come già specificato in sede di studio trasportistico la configurazione della rete di lungo termine determina, con l'attuazione del collegamento viario Fosso della Magliana-Vigne-Trullo, una redistribuzione dei flussi di traffico nell'area. In particolare, il nuovo asse stradale assorbe una parte dei flussi di traffico che dalle aree esterne di Portuense e Magliana si dirigono verso la zona del Trullo.
- 3.9 Nelle presenti verifiche l'assetto generale dell'area di studio non subisce modifiche funzionali e, per tale motivo, la distribuzione generale dei carichi sulla rete non presenta modifiche sostanziali rispetto alle precedenti analisi effettuate (alle quali si rimanda per approfondimenti).
- 3.10 La sistemazione viaria proposta in questa sede per Via della Magliana consiste nella realizzazione di una nuova carreggiata da realizzarsi parallelamente al fascio dei binari ferroviari. In tal modo l'attuale carreggiata di Via della Magliana verrà regolata a senso unico in direzione GRA, mentre la corrente veicolare opposta troverà destinazione sulla carreggiata di nuova realizzazione. La proposta infrastrutturale è motivata dalla volontà di ottenere maggiori standard di sicurezza in prossimità della nuova connessione con l'area di intervento denominata "B". Tale connessione è localizzata nella sezione sotto esame e si inserisce, nell'attuale configurazione di Via della Magliana, in un tratto a doppio senso di marcia, compreso tra due curve planimetriche e su una livelletta in pendenza. Il nuovo assetto, al contrario, propone l'immissione della viabilità proveniente dall'intervento su un tratto a senso unico eliminando, di fatto, le svolte in sinistra. Tali manovre potranno essere comunque effettuate, in maniera indiretta, tramite i ritorni di marcia previsti nei punti in cui Via della Magliana si sdoppia in due carreggiate.
- 3.11 A completamento dell'assetto viario di lungo termine è prevista la trasformazione dell'attuale intersezione tra Via della Magliana e Via del Fosso della Magliana in un sistema rotatorio.
- 3.12 Entrando nello specifico dei risultati delle simulazioni (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**-**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) l'entità dei flussi di traffico non si discosta eccessivamente dalle precedenti verifiche.
- 3.13 Nel tratto di Via della Magliana interessato dalla nuova configurazione infrastrutturale, la corrente veicolare di maggiore intensità è quella in direzione Trullo, con punte di 800 veicoli/ora la mattina e di 1.000 veicoli/ora la sera. In direzione GRA il carico è minore, inferiore ai 700 veicoli/ora nei momenti di maggiore intensità. Il tratto in questione viene percorso a velocità dell'ordine dei 50km/h, elevate in considerazione delle caratteristiche stradali. Il livello di servizio è buono (LOS A) senza formazione di code, se non a monte delle intersezioni e comunque mai superiori ai cinque veicoli accodati.
- 3.14 Al termine del nuovo tratto infrastrutturale la carreggiata di Via della Magliana torna ad essere unica e si immette nella rotatoria di intersezione con Via del Fosso della Magliana. La connessione viene attraversata da circa 2.200 veicoli/ora durante la punta mattutina che salgono a circa 2.450 in quella serale. Il livello di servizio è buono (LOS A-B), le velocità sugli archi in approccio scendono sotto i 20 km/h la mattina, mentre sono lievemente superiori la sera, con l'eccezione di quello di Via del Fosso della Magliana, percorso dai veicoli a velocità medie modeste, inferiori ai 10 km/h, per cedere la



precedenza al flusso già presente in rotatoria e diretto verso il GRA.

- 3.15 I veicoli accodati agli approcci non superano mai le cinque unità. La connessione a rotatoria consente sicuramente di migliorare le condizioni di deflusso e di incrementare gli standard di sicurezza, laddove, oggi, l'intersezione a "T" mostra alcuni limiti.
- 3.16 Superata Via del Fosso della Magliana, i flussi di traffico su Via della Magliana si incrementano in entrambi gli intervalli orari. In direzione centro il carico è costante e poco superiore ai 1.100 veicoli/ora, mentre la corrente in direzione GRA si attesta sugli 800 veicoli orari la mattina e sui 1.000 la sera. In tale tratto permangono, analogamente allo stato di fatto, rallentamenti in direzione GRA causati dalle attese per il transito nel sottopasso ferroviario in connessione con Via Morselli (per dirigersi verso la zona di Parco de' Medici e quindi il GRA). L'effetto si riscontra durante la sera, quando l'intensità dei veicoli in direzione GRA si incrementa. In tale periodo il deflusso scende a livelli mediocri (LOS D) e la corrente veicolare si muove a velocità ridotta (20-30 km/h). Si rileva, ad ogni modo, che i rallentamenti non coinvolgono né il nuovo sistema rotatorio né il tratto di Via della Magliana per il quale si ipotizza il nuovo assetto viario.
- 3.17 Le restanti infrastrutture dell'area di studio non presentano variazioni rilevanti rispetto a quanto descritto in sede di verifica trasportistica, alla quale si rimanda per maggiori dettagli.
- 3.18 In conclusione, il nuovo sistema viario proposto per Via della Magliana si inserisce nel contesto infrastrutturale senza modificare l'assetto generale della mobilità. Si raggiunge l'obiettivo prefissato del miglioramento degli standard di sicurezza in prossimità della viabilità proveniente dall'area di intervento "B". Tutto questo si accompagna a condizioni di deflusso buone, ottenute anche grazie alla sistemazione della connessione con Via del Fosso della Magliana.



FIGURA 3.1 FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA





FIGURA 3.2 FLUSSI DI TRAFFICO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA SERA





FIGURA 3.3 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA





FIGURA 3.4 VELOCITÀ MEDIE DI PERCORRENZA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA SERA





FIGURA 3.5 LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA





FIGURA 3.6 LIVELLI DI SERVIZIO, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA SERA





FIGURA 3.7 VEICOLI MEDIAMENTE IN CODA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA MATTINA

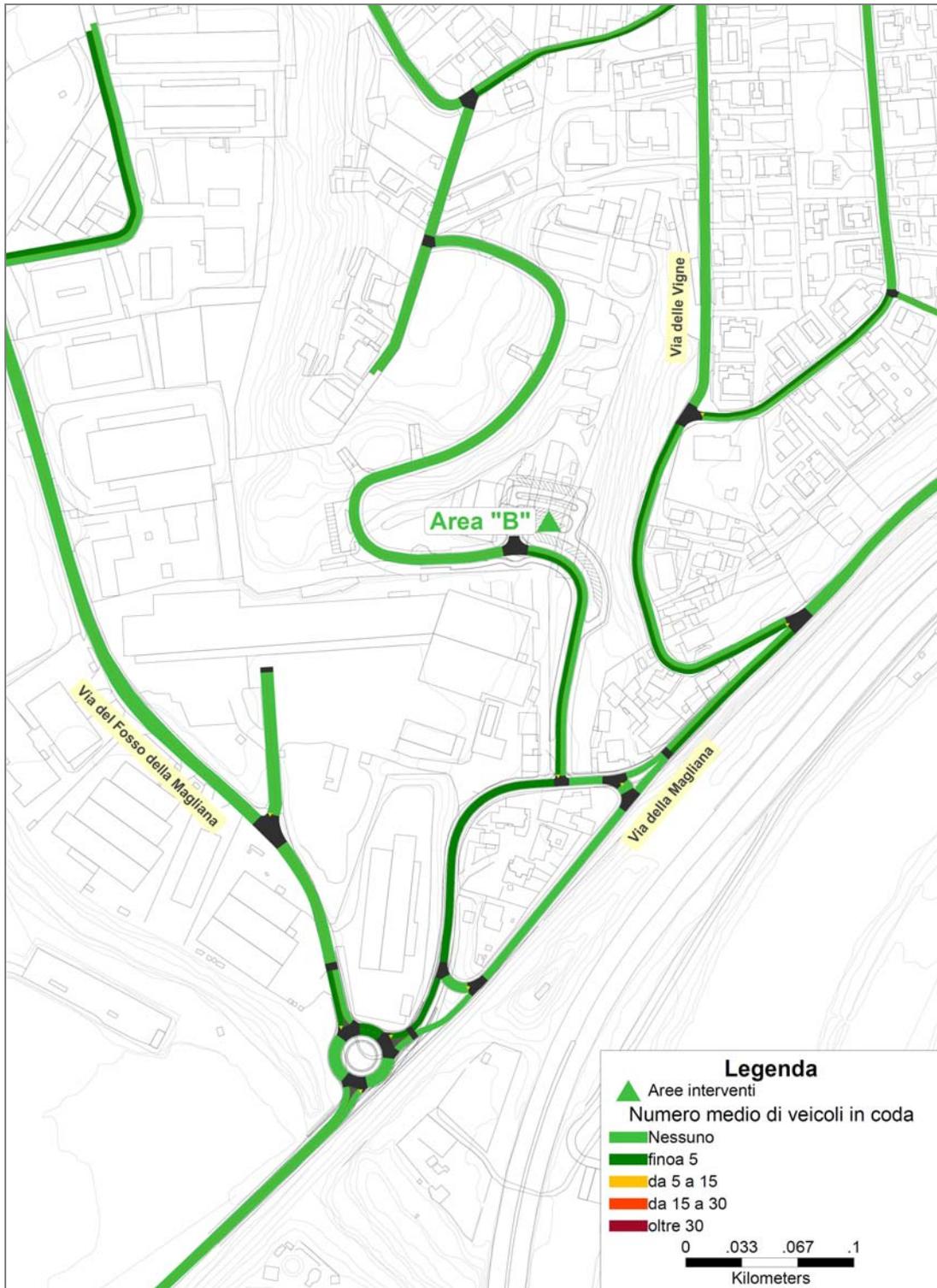




FIGURA 3.8 VEICOLI MEDIAMENTE IN CODA, SCENARIO DI LUNGO TERMINE, PUNTA DELLA SERA



FIGURA 3.9 FOTOGRAMMA DELLA SIMULAZIONE DURANTE LA PUNTA DELLA MATTINA,
SCENARIO DI LUNGO TERMINE

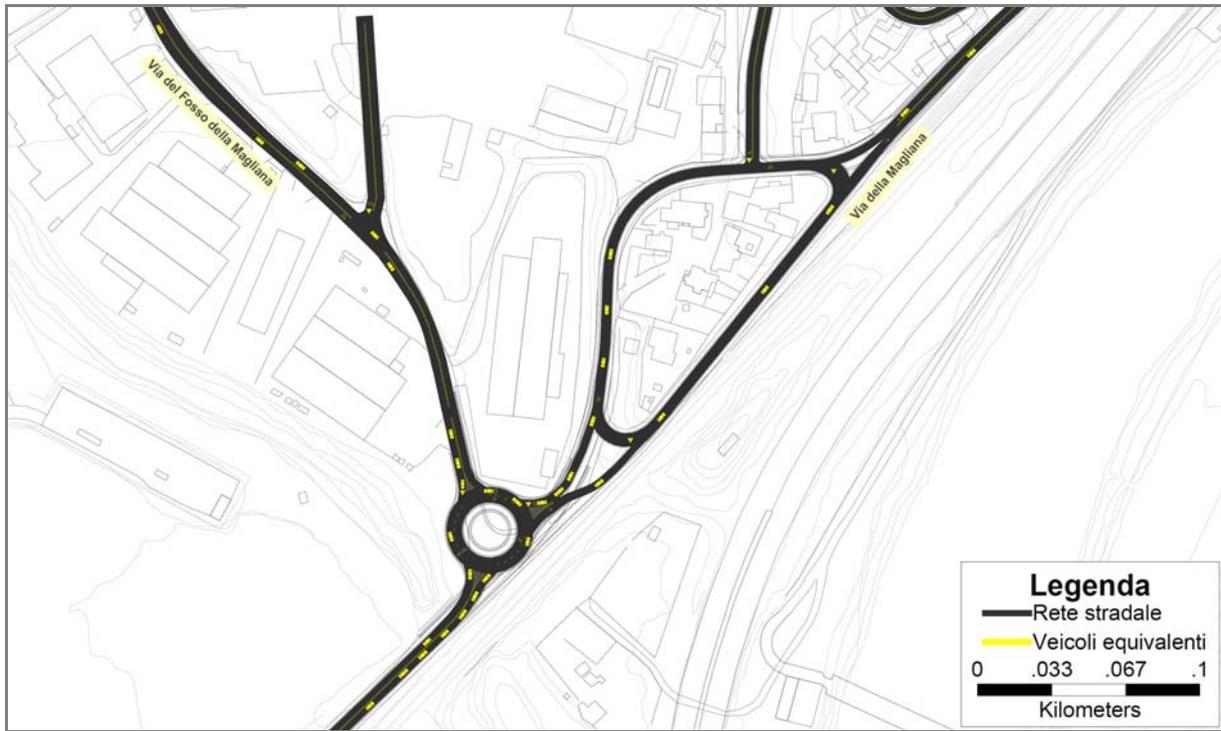


FIGURA 3.10 FOTOGRAMMA DELLA SIMULAZIONE DURANTE LA PUNTA DELLA SERA,
SCENARIO DI LUNGO TERMINE

