



ROMA CAPITALE

DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA
U.O. CITTA' PERIFERICA

PIANO ESECUTIVO PER IL RECUPERO URBANISTICO DEL NUCLEO N. 12.3 - "FOSSO DELLA CASTELLUCCIA"

MUN.

XII

COMMITTENTI

CONSORZIO "COLLI DELLA CASTELLUCCIA"

COORDINAMENTO TECNICO

ASSOCIAZIONE "A.R.C."

PROGETTAZIONE

Arch. RICCARDO BONIFAZI
TEL.3298132108
E-MAIL:riccardo.bonifazi@mail.wind.it

Arch. MAURO CIARAFFONI
TEL.3472655918
E-MAIL:posta@studioarchitettociaraffoni.190.it

Geom. ALFONSO M. MARINI
TEL.0671353198 - 3355962032
E-MAIL:geo.marini@tiscalinet.it

Geom. MAURIZIO MAZZA
TEL.3939252757
E-MAIL:info@studiotecnicomazza.it

ASSOCIAZIONE
"ARC"

Il Presidente
Franco Marinotti

CONSORZIO
"CASTELLUCCIA"

Il Presidente del Consorzio
Carlo Ungaro

Direttore Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica Ing. Errico Stravato

Coordinamento Tecnico - Amministrativo:

Direttore U.O. Città Periferica Ing. Tonino Egiddi

Arch. Michela Poggipollini

Arch. Maurizio Santilli

Funz. Geom. Marco Fattori

Funz. Geom. Cosma Damiano Vecchio

Funz. Geom. Mauro Zanini

Funz. Serv. Tec. Sist. Graf. Emanuela Morseletto

Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Bruno De Lorenzo

Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Anna Panaiotti

Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Rossella Sbarigia

Istrut. Tec. Sist. Graf. Fabio De Minicis

Istrut. Tec. Sist. Graf. Irene Torniai

Geom. Isabella Castellano

Geom. Sergio Durastante

Geom. Mauro Ciotti

Geom. Rufina Cruciani

Geom. Rita Napolitano

Geom. Antonio Nardone

Geom. Maria Cristina Ria

Funz. Dir. Amm.: Paolo Di Mario, Eugenia Girolami; Funz. Amm. Floriana D'Urso, Anna Medaglia; Istr. Amm. Monja Cesari, Simonetta Gambadori;

Oper. Serv. Supp. Cust. Daniela Astrologo

Supporto Tecnico - Amministrativo R.p.R. S.p.A.:

Arch. Cristina Campanelli; Geom. Massimo Antonelli; Tec. Aerof. Alessandro Cugola; Istrut. Ammin.: Maurizio Barelli, Fabrizio Pirazzoli

Tavola n.

12.2

RELAZIONE SULLA MOBILITA'

Agg.menti:

File:TAV.12.2CASTELLUCCIA

**PIANO ESECUTIVO per il RECUPERO URBANISTICO
NUCLEO n.12.3 – Fosso della Castelluccia**

Progetto della VIABILITA'

PIANO ESECUTIVO per il RECUPERO URBANISTICO NUCLEO n.12.3 – Fosso della Castelluccia

Progetto della VIABILITA'

Relazione tecnica - Studio di traffico

Indice

Nota metodologica

Criticità Attuali

Inquadramento Generale

Le Interconnessioni – I Nodi

Nuove proposte per la viabilità privata

Considerazioni generali

Connessioni locali fuori Toponimo

Rimozione delle Criticità

Costruzione del tessuto “a Rete”

Percorsi pedonali e adeguamento delle sezioni stradali

Sezioni stradali tipo

Trasporto Pubblico - Proposte di linee future

Elenco elaborati

Tav 12.2.1 Viabilità – Inquadramento Generale 1:5.000

Tav 12.2.2 Progetto Viabilità Privata - 1:2.000

PIANO ESECUTIVO per il RECUPERO URBANISTICO NUCLEO n.12.3 – Fosso della Castelluccia

Progetto della VIABILITA'

Nota metodologica

Il presente studio della viabilità è parte integrante del Piano Esecutivo per il Recupero Urbanistico del nucleo n.12.3 - Fosso della Castelluccia.

In particolare, lo studio illustra gli aspetti della proposta progettuale della viabilità con l'obiettivo di valutarne l'integrazione della realizzazione del nuovo assetto urbanistico con la mobilità interna dell'area del nucleo di Colli della Castelluccia e le sue interazioni con la viabilità del contesto generale in cui è inserito il Toponimo.

Questo studio di settore s'inserisce nell'ambito dell'analisi più complessiva alla scala urbana con la redazione degli altri studi di settore volti alla valutazione degli impatti urbanistici, paesaggistici e ambientali cui questa proposta di viabilità ha fatto riferimento, risultando pertanto con questi compatibile.

Gli interventi infrastrutturali sulla viabilità del comprensorio, qui proposti, sono coerenti con il vigente PRG e nel rispetto del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) in uno scenario complessivo con orizzonte temporale di medio periodo, valutando gli effetti della nuova sistemazione urbana con lo scopo di ricostruire il tessuto di connessione a rete, oggi inesistente, tra le diverse aree in cui è costituito il Piano di Recupero Urbano.

Criticità Attuali

La viabilità attuale del comprensorio è causa di criticità in corrispondenza dell'unica connessione con la viabilità principale esistente costituita da via Castelluccia San Paolo che si innesta su via Castel di Leva, oggi causa di interferenze nelle ore di congestione di traffico con le note conseguenze sulla stessa fluidità delle vie principali.

E' a tutti percepibile l'assenza di un progetto unitario del regime di circolazione del traffico privato e della sosta.

L'assenza di uno studio dei percorsi pedonali, la totale assenza di marciapiedi, con la conseguente incolumità dei passanti, specie delle fasce più deboli (anziani, mamme con i bambini, etc.).

E' da evidenziare la criticità di accesso alle aree del nucleo 12.3 assicurata dal solo collegamento di via Castelluccia San Paolo non tanto per la viabilità ordinaria ma per situazioni straordinarie di emergenza per la difficile accessibilità da parte dei mezzi di soccorso (ambulanze, mezzi di soccorso dei VVF, forze dell'ordine, etc.) alle aree interne.

In fine è completamente assente la raccolta delle acque meteoriche, motivo di regolari allagamenti delle zone dove la pioggia non riesce a defluire.

Tali circostanze aggravano ancora di più la "sicurezza urbana" del Comprensorio.

Inquadramento Generale

Per la redazione del progetto sono state eseguite approfondite analisi con verifica sul posto dell'effettiva realizzabilità delle proposte individuando le puntuali soluzioni qui illustrate.

Il progetto della sistemazione viaria riguarda la riorganizzazione della mobilità privata all'interno del Toponimo inserita in un contesto urbano racchiuso tra:

- L'Agro Romano in cui è completamente inserito il Toponimo e
- Via della Cecchignola e via di Castel di Leva (parte), a Ovest.

Strade che afferiscono, non molto distanti dal nucleo 12.3, dalla grande viabilità urbana de:

- L'autostrada del Grande Raccordo Anulare, a nord, nel tratto tra via della Cecchignola e via Ardeatina

e

- Via Ardeatina, a est.

A sud e sud-est il Toponimo è confinante con la barriera fisico-ambientale costituita dal Fosso della Castelluccia.

Tale vincolo non è facilmente attraversabile non tanto per le difficoltà orografiche - che sarebbero superabili, quanto per le caratteristiche ambientali e paesaggistiche dei luoghi.

Circostanze favorevoli alla mobilità è l'assenza di traffico merci per la mancata presenza di attività commerciali e produttive rilevanti.

Molto scarso, o pressochè assente, è il traffico pesante, mentre è presente localmente, con destinazione le aree artigianali, un traffico di piccolo cabotaggio costituito da furgoni;

E' anche irrilevante la presenza di sosta selvaggia non regolamentata.

Non si riscontra il fenomeno negativo dei sensi unici alternati, data la sufficiente ampiezza delle sedi stradali.

Il Toponimo si trova nel pieno contesto dell'Agro Romano su un'area isolata leggermente collinare, collegata alla città per il tramite di via Castelluccia San Paolo a partire dall'unica immissione presente su via Castel di Leva

Il miglioramento di queste interferenze con la viabilità principale è stato affrontato nel presente progetto di traffico, con i seguenti accorgimenti:

Aumento delle relazioni interne all'area del Toponimo, realizzando dei collegamenti tra strade oggi non connesse, chiudendo degli anelli della rete di viabilità, con conseguente ripartizione del traffico sulla viabilità generale :

1. Nuova strada di collegamento a doppio senso (stesse caratteristiche geometriche A riportate su tavola 12.2.2) in uscita tra il nodo "1" e il nodo "2".

Questa connessione consentirà di fluidificare la viabilità in entrata/uscita dalle varie parti del Comprensorio.

2. La realizzazione, nel toponimo di via Castel di Leva, del nuovo asse stradale (oggi via Filippo de Filippi) a doppio senso a nord-ovest del Toponimo, di raccordo tra via Caselluccia S. Paolo, dal nodo "2" al nodo "3" via Castel di Leva, consentendo di aprire al quartiere una seconda via di uscita più breve su via della Cecchignola verso il centro di Roma.
3. Tale collegamento consentirà di diminuire la pressione sul nodo "4" su via di Castel di Leva, creando così una viabilità alternativa.
La nuova strada consentirà, inoltre, di realizzare un'ulteriore via di uscita per il Toponimo di Castelluccia S. Paolo, diminuendo la pressione sulla viabilità del Toponimo di Castel di Leva.

Le Interconnessioni – I Nodi

Inoltre, per assicurare il funzionamento del sistema nella sua generalità devono essere aggiunte le Interconnessioni che, se omogenee, collegano strade della stessa Rete e, se disomogenee, collegano, di norma, strade appartenenti a Reti di livello funzionale adiacente.

Si individuano le seguenti classi, riportate sulla Tav. 1 di Inquadramento Generale:

di Interconnessione Principale con la viabilità di contesto dell'area: tra Rete Principale e Rete secondaria.

Nodi contrassegnati con i numeri: 1, 2, 3, 4

Tali Nodi hanno caratteristiche tecniche diverse a seconda della classe funzionale cui appartengono.

Nuove proposte per la viabilità privata

Considerazioni generali

Lo schema di circolazione attuale del trasporto privato è riportato nella Tavola 2.2.2 che riporta come sfondo lo stato attuale illustrato con la cartografia della Regione Lazio (volo 2002), sulla quale sono stati sovrapposti gli interventi di nuova viabilità e di adeguamento di quella esistente.

La Tav.2.2.2 riporta in grigio le strade di progetto del Toponimo indicando per ciascun tratto il tipo di sezione stradale proposto.

Su tutte le strade di progetto si valuterà l'opportunità, dove la sezione stradale lo consente, di regolamentare la sosta lungo strada per mancanza di spazio.

La quota di posti auto sarà garantita negli appositi spazi destinati a parcheggio (riportati nella Tav.2.2.2), distribuiti e dimensionati come da normativa urbanistica vigente.

Connessioni locali fuori Toponimo

Una particolare attenzione meritano i nodi stradali identificati con i numeri "2", "3" e "4", fuori dal progetto di viabilità del Toponimo, ma di interesse per la viabilità di accesso al Nucleo Colli della Castelluccia, che sarebbe opportuno regolamentare meglio rispetto alla situazione attuale.

Come già introdotto nelle considerazioni precedenti, grande rilevanza riveste l'ampliamento della strada di collegamento a doppio senso di marcia (caratteristiche geometriche A riportate su tavola 12.2) in uscita tra il nodo "1" e il nodo "2". Meglio, sarebbe realizzare un impianto a rotazione sul nodo "2".

Questa connessione consentirà di fluidificare la viabilità in entrata/uscita dalle varie parti del Comprensorio.

Rimozione delle Criticità

La proposta di razionalizzazione dell'esistente viabilità tende a rimuovere le criticità sopra rilevate, attraverso le seguenti linee guida:

1. Costruzione di un tessuto "a Rete"
2. Percorsi pedonali e adeguamento delle sezioni stradali

Costruzione di un tessuto "a Rete"

Costruzione di un tessuto "a Rete" della viabilità interna al Comprensorio. Oggi, a parte rari casi, lo schema delle comunicazioni, nato spontaneamente, frutto di improvvisate soluzioni locali non programmate, è del tipo "a pettine": strade senza sbocco,

obbligatoriamente a senso unico alternato, estemporaneo e casuale, che si staccano da una viabilità principale.

Imprescindibile, quindi, la realizzazione di connessioni che consentano una circolarità della mobilità, con la chiusura di “anelli” e i collegamenti, oggi inesistenti, tra parti, anche vicine, del Comprensorio.

In questo senso vengo realizzate tre nuove strade. In particolare i collegamenti tra:

1. Via dell'ape regina e via Gioacchino de Angeli d'Ossat, su percorso alto già tracciato;
2. Via dell'ape regina e via Gioacchino de Angeli d'Ossat, su percorso basso, a servizio delle aree di futura edificazione;
3. Via dell'ape regina e via Gioacchino de Angeli d'Ossat, su percorso ad est in pendenza;

richiudendo, così, la rete dei collegamenti esistenti, realizzando percorsi alternativi ad anello.

Percorsi pedonali e adeguamento delle sezioni stradali

E' prevista la revisione di tutte le sezioni stradali, prevedendo l'allargamento della sede carrabile e la realizzazione di marciapiedi, oggi pressoché inesistenti.

La proposta della nuova viabilità del Toponimo è stata elaborata sulla base del Nuovo Codice della Strada e del PGTU vigente.

La tipologia di rete stradale cui si fa riferimento è limitata ai tre tipi:

- c). Rete Secondaria (di penetrazione) per strade extraurbane secondarie e urbane di quartiere;

Movimento servito: Penetrazione verso la rete locale;

Entità dello spostamento: Distanza ridotta;

Funzione del territorio: Interlocale in ambito extraurbano, di quartiere in ambito urbano;

Componenti di traffico: Tutte

- d). Rete Locale (di accesso) per strade locali extraurbane e strade locali urbane

Movimento servito: Accesso;

Entità dello spostamento: Breve distanza;

Funzione del territorio: Interlocale in ambito extraurbano, interna al quartiere in ambito urbano;

Componenti di traffico: Tutte

Ai due livelli funzionali di Rete sopracitati deve essere aggiunto, inoltre, il Livello Terminale, che si identifica con le strutture predisposte alla sosta dei veicoli, limitate anche a poche unità di superficie, e che risulta caratterizzato nel modo seguente:

Livello Terminale

Movimento servito: Sosta;

Entità dello spostamento: Nulla;

Funzione del territorio: Locale;

Componenti di traffico: Tutte salvo limitazioni specifiche.

Sezioni stradali tipo

Il progetto di viabilità prevede tre sezioni stradali tipo:

Sezione "A"

Strada a due corsie – doppio senso di marcia.

Larghezza Totale:	12,50 metri
Sezione carrabile:	8,50 metri
Marciapiedi su entrambi i lati:	2,00 metri

Sezione "B"

Strada a due corsie – doppio senso di marcia.

Larghezza Totale:	10,50 metri
Sezione carrabile:	6,50 metri
Marciapiedi su entrambi i lati:	2,00 metri

Sezione "C"

Strada a una corsie – doppio senso di marcia.

Larghezza Totale:	9,00 metri
Sezione carrabile:	6,00 metri
Marciapiedi su entrambi i lati:	1,50 metri

Sezione "D"

Strada ad una corsia – doppio senso di marcia.

Larghezza Totale:	8,50 metri
Sezione carrabile:	4,50 metri
Marciapiedi su entrambi i lati:	2,00 metri

Sezione "E"

Strada ad una corsia – unico senso di marcia.

Larghezza Totale:	6,00 metri
Sezione carrabile:	3,50 metri

In tutti i casi di non sarà consentita la sosta lungo strada, tranne nella sezione A.

Sono previste aree di parcheggio ad hoc dimensionate e localizzate in base alle norme urbanistiche vigenti.

Piste Ciclabili

Pur auspicando l'aumento dell'utilizzo della bicicletta nell'ambito del territorio del Toponimo di Castelluccia, non sono previste piste ciclabili per la difficoltà di ipotizzare sezioni stradali più ampie in grado di accogliere una pista ciclabile.

Ciononostante l'uso della bicicletta, nel sistema di viabilità proposto, non è escluso e può essere incentivato, per la presenza dei dossi di rallentamento "30 km/h" dove questo mezzo di trasporto è reso compatibile con la velocità delle auto.

Nelle strade a doppio senso a sezione tipo "A", l'uso della bici può essere reso compatibile con chi va a piedi, sui marciapiedi, dato anche dalla relativa minore frequentazione di pedoni prevista.

Per il resto le ampie aree verdi presenti (tutelate paesaggisticamente) quali quelle lungo il fosso della Castelluccia, e così via, è auspicabile una loro fruizione con l'utilizzo di sentieri in terra battuta consentendo, così, il godimento di aree di interesse ambientale altrimenti escluse.

Trasporto Pubblico - Proposte di linee future

L'ATAC attualmente non svolge servizio urbano all'interno del Toponimo per le difficoltà evidenziate: le dimensioni stradali e la mancanza di esito e continuità delle stesse che impedisce il ritorno e la circolarità dei collegamenti.

Le linee urbane presenti transitano esclusivamente su:

via di Castel di Leva:

Linea 218

Linea 044

via Ardeatina:

Linea 702

In futuro, con la realizzazione delle nuove strade, che risolvono gli impedimenti attuali, potrebbe istituirsi un servizio di una "Circolare di quartiere" (linea ad anello) realizzata con mini Bus elettrici, compatibile con le Zone 30, che facciano da collegamento le attività

commerciali su via di Castel di Leva, consentendo il trasbordo sulle linee ATAC principali (218 e 044), minimizzando così anche l'obbligo di prendere la macchina per gli spostamenti interni verso il centro del nucleo di Caste di Leva e il centro di Roma.



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012





23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012





23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012





23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012



23 04 2012

