



# ROMA CAPITALE

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

## PIANO ESECUTIVO PER IL RECUPERO URBANISTICO DEL NUCLEO N. 12.4 - "VIA CASTEL DI LEVA"

<b>MUN.</b>  <b>XII</b>	<b>COMMITTENTI</b>		
	CONSORZIO "TOPONIMO VIA CASTEL DI LEVA" 12.4		
	COORDINAMENTO TECNICO		
	ASSOCIAZIONE "A.R.C."		
	PROGETTAZIONE		
	Arch. RICCARDO BONIFAZI TEL.3298132108 E-MAIL:riccardo.bonifazi@mail.wind.it	ASSOCIAZIONE "ARC"  Il Presidente Franco Marinotti	CONSORZIO "CASTEL DI LEVA"  Il Presidente del Consorzio Roberto Petetti
	Geom. MAURIZIO MAZZA TEL.3939252757 E-MAIL:info@studiotecnicomazza.it		
Geom. ALFONSO M. MARINI TEL.0671353198 - 3355962032 E-MAIL:geo.marini@tiscalinet.it			

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. Tecn. Sist. Graf. Fabio De Minicis

Istrut. Tecn. Sist. Graf. Irene Torniai

Geom. Isabella Castellano

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.12.2CASTEL DI LEVA

**PIANO ESECUTIVO per il RECUPERO URBANISTICO  
NUCLEO n.12.4 – via Castel di Leva**

**Progetto della VIABILITA'**

marzo 2012

**PIANO ESECUTIVO per il RECUPERO URBANISTICO  
NUCLEO n.12.4 – via Castel di Leva**

**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”

Realizzazione delle “ISOLE AMBIENTALI – ZONE 30”

Percorsi pedonali e adeguamento delle sezioni stradali

Sezioni stradali tipo

Piste Ciclabili

**Trasporto Pubblico - Proposte di linee future**

Elenco elaborati

Tav 1 Viabilità – Inquadramento Generale 1:5.000

Tav 2 Progetto Viabilità Privata - Trasporto Pubblico 1:2.000

# PIANO ESECUTIVO per il RECUPERO URBANISTICO NUCLEO n.12.4 – via Castel di Leva

## Progetto della VIABILITA'

### Nota metodologica

Il presente studio della viabilità è parte integrante del Piano Esecutivo per il Recupero Urbanistico del nucleo n.12.4 - via Castel di Leva. 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 Caste di Leva 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 un scenario complessivo con orizzonte temporale di medio periodo, valutando gli effetti della nuova sistemazione urbana con lo scopo di ricostruire (o meglio: costruire) 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 diverse criticità, non più rinviabili, in corrispondenza delle "connessioni" con la viabilità principale esistente, oggi causa di gravi interferenze 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.).

Altra grave situazione riscontrata, riguarda l'aspetto della sicurezza in senso lato, la difficile accessibilità da parte dei mezzi di soccorso (ambulanze, mezzi di soccorso dei VVF, forze dell'ordine, etc.) alle aree interne.

Allo stato attuale ci sono zone praticamente interdette per la ristrettezza delle strade, per la presenza di veicoli in sosta e per essere strade senza uscita.

Strade che sono dei "cul de sac" e per questo obbligatoriamente a senso unico alternato su sezioni stradali assolutamente fuori norma.

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 già precaria "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 in un contesto urbano racchiuso tra:

- L'autostrada del Grande Raccordo Anulare, a nord, nel tratto tra via della Cecchignola e via Ardeatina;
- Via della Cecchignola e via di Castel di Leva (parte), a Ovest;
- Via Ardeatina, a est;
- L'Agro Romano, a sud.

L'asse centrale del Toponimo è costituito da via di Castel di Leva (strada considerata Grande Viabilità da parte di Roma Capitale) dall'immissione di via della Cecchignola fino a via di Torre S. Anastasia. E' un asse con orientamento nord-ovest/sud-est, che da nome al Toponimo, a cui afferiscono molte delle strade della viabilità di entrata / uscita dal Nucleo Urbano in studio.

Allo stato attuale, queste risultano essere le uniche vie di accesso a gran parte del Comprensorio, per l'assenza di connessioni di raccordo interno. Si riscontrano, pertanto, notevoli interferenze con la viabilità ordinaria di attraversamento di via di Castel di Leva nei nodi contrassegnati con i numeri "6", "7", "8" nella Tavola 1.

Ancora più gravi sono le interferenze attuali con la via Ardeatina (anch'essa Strada di Grande Viabilità per Roma Capitale) nei nodi "2" e "3", dove le immissioni, tutte a raso, non sono regolamentate neanche con segnaletica orizzontale.

Inoltre sono consentite tutte le manovre di svolta a sinistra, per tutte le percorrenze, con strade afferenti che sono obbligatoriamente tutte a doppio senso di marcia in quanto di "penetrazione" e unico accesso alle singole proprietà non avendo esito in altro modo.

Circostanze aggravate da una serie di fenomeni negativi co-presenti:

1. Transito di traffico pesante (TIR e furgoni) sull'Ardeatina per la vicinanza dello svincolo del GRA in direzione delle aree industriali di Pomezia;
2. Molto del traffico pesante ha, come origine/destinazione le aree produttive artigianali e i centri commerciali e grandi punti vendita al dettaglio e ingrosso che, pur esterni al Toponimo, sono ad esso adiacenti, compromettendo la fluidità del traffico delle autovetture;
3. Presenza di attività commerciali di prossimità (negozi, bar, trattorie, benzinaio, etc), a ridosso dell'intersezioni "2" e "3";
4. Sosta selvaggia, non regolamentata;
5. Sensi unici alternati, non regolamentati, obbligati, come già detto, dalle condizioni urbane presenti, dipendenti esclusivamente dalla buona volontà ed educazione dei conducenti;

Il miglioramento di queste interferenze è stato 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 quattro nuove strade di collegamento con conseguente ripartizione del traffico sulla viabilità generale:

1. Un nuovo asse stradale che consenta la comunicazione tra le due parti del Comprensorio oggi non comunicanti: quella di nord-est: località Dispensa Molino e i Magri, (oggi obbligate, appunto, ad uscire su via Ardeatina), e quella più propriamente di Castel di Leva.  
Tale asse sarà a doppio senso, con sezione a norma del Nuovo Codice della Strada e del PGTU, con limite di velocità a 50Km/h, ed è la naturale prosecuzione dell'attuale via Vittore Ghiliani, attraversando il fosso di Tor Pagnotta, fino a raggiungere via di Castel di Leva in corrispondenza del nodo contrassegnato con il numero "9".  
La nuova strada costituirà una alternativa alle interferenze sui nodi "1", "2" e "3" sull'Ardeatina poiché metterà in rete la viabilità minore, interna, del nodo "C", realizzando, così, quella circolarità di percorrenza in grado di fluidificare il traffico.
2. Nuova strada di collegamento a doppio senso (stesse caratteristiche geometriche di quella precedente) tra il nodo "D" e la viabilità presente al nodo "E".  
Anche questa connessione consentirà di mettere in connessione aree, oggi separate, creando un ulteriore anello, aumentando così le possibilità di entrata/uscita tra le varie parti del Comprensorio.
3. Un nuovo asse stradale (oggi via Filippo de Filippi) a doppio senso (stesse caratteristiche geometriche delle precedenti) a sud-ovest del Toponimo, di raccordo tra via Caselluccia S. Paolo, nodo "11" fino a via Castel di Leva, nodo "10", consentendo contemporaneamente le connessioni di quartiere, nodo "F", e via Antonio Zanoni.
4. Tale collegamento consentirà di diminuire la pressione sui nodi "6", "7" e "8" su via di Castel di Leva, creando 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.

I nodi "1", "4" e "5", ancorché fuori dall'area del Toponimo, vengono evidenziati per essere comunque ulteriori nuovi punti di entrata/uscita della viabilità interna, raggiungibili con le nuove connessioni di progetto.

In fine, si coglie l'occasione per evidenziare la particolare attuale criticità del nodo "1", che non viene qui affrontato poiché esula dal presente progetto, ma che si sente l'obbligo di segnalare all'attenzione dell'Amministrazione Capitolina per una sua radicale soluzione.

Da anni sono state elaborate dall'ANAS, di concerto con l'allora Comune di Roma, proposte che vedono la realizzazione delle Complanari al GRA nel tratto in questione, nonché la definitiva soluzione dello svincolo GRA/Ardeatina ma, a tutt'oggi, non risultano significativi passi concreti per la loro realizzazione.

La proposta di viabilità del Toponimo qui illustrata, un po' aiuta, diminuendo la pressione sul nodo, se non altro eliminando l'obbligo del senso unico alternato improvvisato e affidato alla buona volontà dei cittadini utenti, ma non risolve.

Ci si vuole rendere disponibili ad affrontare congiuntamente con l'A.C. ipotesi di buon senso, da realizzarsi a basso costo che razionalizzino la circolazione sulla via Ardeatina eliminando e/o riducendo e/o regolamentando le svolte a sinistra causa dei rallentamenti sull'Ardeatina e, conseguentemente, sull'entrata/uscita dal Toponimo.

Ulteriore approfondimento è da farsi sulle percorrenze del traffico pesante, valutando la possibilità di percorsi strategicamente alternativi (per es. su via Laurentina per le destinazioni Pomezia/S. Palomba).

## 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:

- **Interconnessione Principale:** tra Rete Principale e Rete secondaria: Nodi contrassegnati con i numeri: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
- **Interconnessione Locale:** nella stessa Rete Locale (o secondaria): Nodi contrassegnati con le lettere: A, B, C, D, E, F.

Tali Nodi o Interconnessioni 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 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 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 NON sarà consentita la sosta lungo strada per mancanza di spazio.

La sosta sarà garantita negli appositi spazi destinati a parcheggio (riportati nella Tav.2), distribuiti nei quartieri e dimensionati come da normativa urbanistica vigente.

### Connessioni locali fuori Toponimo

Una particolare attenzione meritano i nodi "A" e "B", fuori dal progetto di viabilità del Toponimo, ma di interesse per la viabilità .

Questi sono due sottopassi dell'Autostrada GRA.

Il nodo "A", oggi non percorribile perché senza esito dall'altra parte del GRA (all'interno) e usato come discarica abusiva improvvisata a cielo aperto.

Per questa strada, una volta pulita e asfaltata realizzando le canalizzazioni per il deflusso delle acque meteoriche, potrebbe essere aperta con percorrenza a senso unico in entrata a Roma, alleggerendo, così, il traffico sui via di Castel di Leva/via Cecchignola, nelle ore di punta del mattino.

Il sottopasso "B", anch'esso da asfaltare realizzando le canalizzazioni per il deflusso delle acque meteoriche, è invece impropriamente utilizzato su percorsi oltre GRA su aree private non asfaltate. La sua sistemazione con apertura ufficiale al pubblico transito costituirebbe un by-pass specialmente quando l'Ardeatina è completamente bloccata.

Entrambi questi nodi "A" e "B" esulano dalla realizzazione della viabilità del Toponimo, ma se l'Amministrazione Capitolina ne affrontasse la soluzione potrebbe aiutare a rendere più fluido il traffico dell'area dell'Ardeatina.

### 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. Realizzazione delle "ISOLE AMBIENTALI – ZONE 30"
3. 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.

## Realizzazione delle “ISOLE AMBIENTALI – ZONE 30”

Realizzazione delle “ISOLE AMBIENTALI – ZONE 30” ai sensi del Nuovo Codice della Strada e del PGTU vigente.

L’esposizione delle strategie connesse all’uso di discipline di limitazione del traffico motorizzato individuale rientra nella logica più generale di utilizzo di tecniche particolari di organizzazione della circolazione veicolare all’interno delle “Isole Ambientali (insieme di strade locali ricomprese all’interno delle maglie di viabilità principale – come è il caso in esame), ai fini del recupero della vivibilità ambientale – più rapido possibile – per tutta l’area urbana.

Per tali “Isole” si prevede – in generale – il sistematico uso delle limitazioni della velocità veicolare a 30Km/h (Zone 30).

Inoltre, secondo quanto già rilevato, possono essere organizzate (singolarmente o assemblate) come **ZTL**, oppure comprendere al loro interno (o in toto) Aree Pedonali (AP), o ambienti semi-pedonalizzati, nei quali la precedenza ai pedoni rimane vincolata alla sola regola di “cedere il passo”. (punto 6.2 delle “Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004).

Le aree interne al Toponimo sono oggi caratterizzate da una “qualità ambientale” di un certo pregio che va mantenuta, migliorata e sostenuta eliminando, ove presenti, le attuali cause di congestione da traffico dovute alla precarietà della rete stradale e alla “supremazia” delle percorrenze dei veicoli sui percorsi pedonali.

La realizzazione di nuove strade, l’allargamento di quelle esistenti, facilitando la percorribilità, fa aumentare la pericolosità e può far degradare la qualità ambientale in termini di rumore e frequentazione.

Pertanto il miglioramento delle percorrenze deve essere fatto garantendo un miglioramento del requisito ambientale.

Si propone di realizzare la viabilità del Toponimo accompagnandola con provvedimenti di traffico e di circolazione che elevino contemporaneamente la qualità ambientale con la realizzazione delle “Isole Ambientali – Zone 30” così come previsto dal Nuovo Codice della Strada e ripreso nel PGTU e dalle “Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2004).

Norme improntate sulla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, sulla riduzione dell’inquinamento acustico e atmosferico, e al rispetto dell’ambiente.

In sostanza le Isole Ambientali, cui si vuole con questo progetto far ricadere praticamente tutte le aree interne alla zonizzazione del Toponimo, sono aree pedonali, con frequentazione consentita ai veicoli con l’obbligo di non superare la velocità di 30Km/h, ricordando ai conducenti di trovarsi in zone di rispetto in cui chi va a piedi o in bicicletta ha la precedenza.

Tale regime di circolazione consente, inoltre di costruttivamente di risolvere alcune criticità delle attuali sezioni stradali difficilmente ampliabili per le condizioni e i vincoli esistenti.

Ciò viene suggerito dalle stesse indicazioni del Ministero delle Infrastrutture in attuazione dell’Art.13 del D.Lgvo 30 aprile 1992 n.285 (Nuovo Codice della Strada) e s.m.i..

## 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.

Larghezza Totale:	9,00 metri
Sezione carrabile:	6,50 metri
Marciapiedi su entrambi i lati:	1,25 metri

### Sezione "B"

Strada a due corsie a doppio senso nelle Isole Ambientali – Zona 30.

Larghezza Totale:	6,500 metri
Sezione carrabile:	4,50 metri
Marciapiedi su entrambi i lati:	1,20 metri

### Sezione "C"

Strada a una corsie a senso unico alternato nelle Isole Ambientali – Zona 30.

Larghezza Totale:	4,75 metri
Sezione carrabile:	2,75 metri
Marciapiedi su entrambi i lati:	1,00 metro

In tutti i casi di non sarà consentita la sosta lungo strada.

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 Castel di Leva, 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 delle "Isole Ambientali – Zona 30" dove questo mezzo di trasporto è reso compatibile per la definizione stessa di Zona 30.

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 di Tor Pagnotta, per esempio, o quelle di S. Anastasia 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

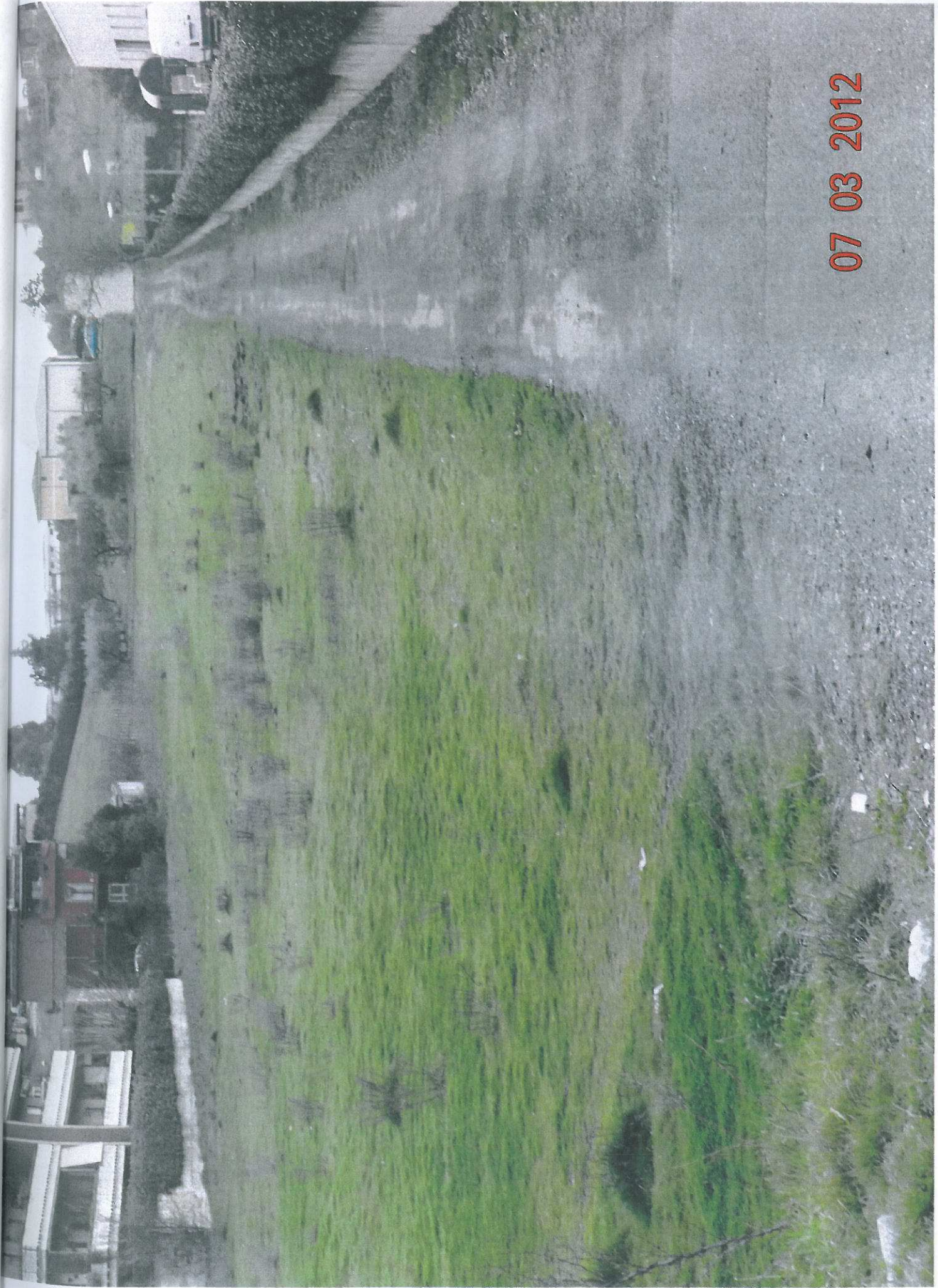
In futuro, con la realizzazione delle nuove strade, che risolvono gli impedimenti attuali, potrebbe istituirsi un servizio di una "Circolare di quartiere" (linea ad anello) realizzata con mini Bus elettrici, compatibile con le Zone 30, che facciano da collegamento tra via Ardeatina e via di Castel di Leva attraversando le aree interne, minimizzando così anche l'obbligo di prendere la macchina per gli spostamenti interni verso le zone commerciali e con negozi.



zona  
**30**  
Z.T.P.P.

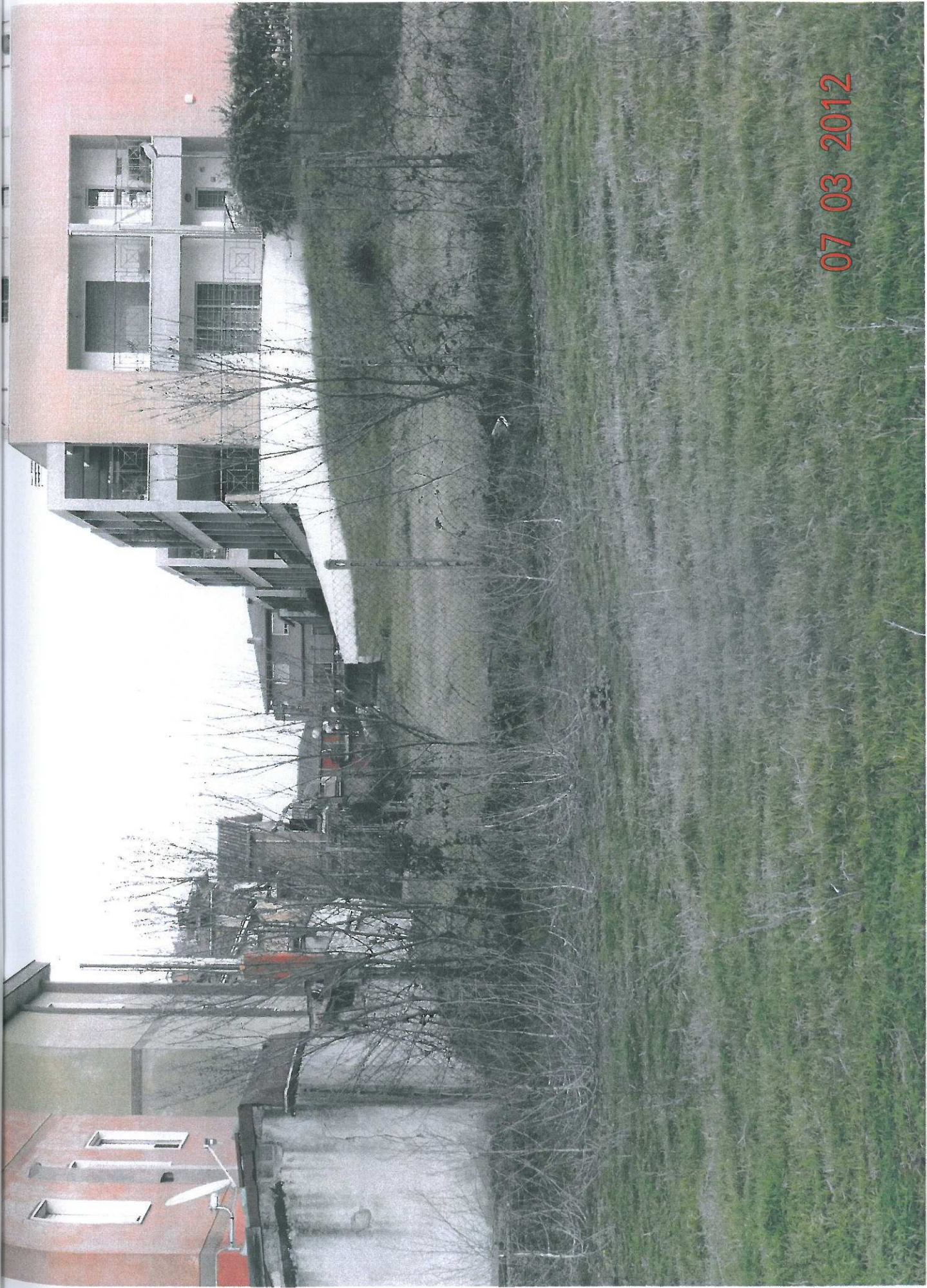
zona a traffico  
pedonale  
privilegiato

27 03 2012



07 03 2012

07 03 2012





07 03 2012

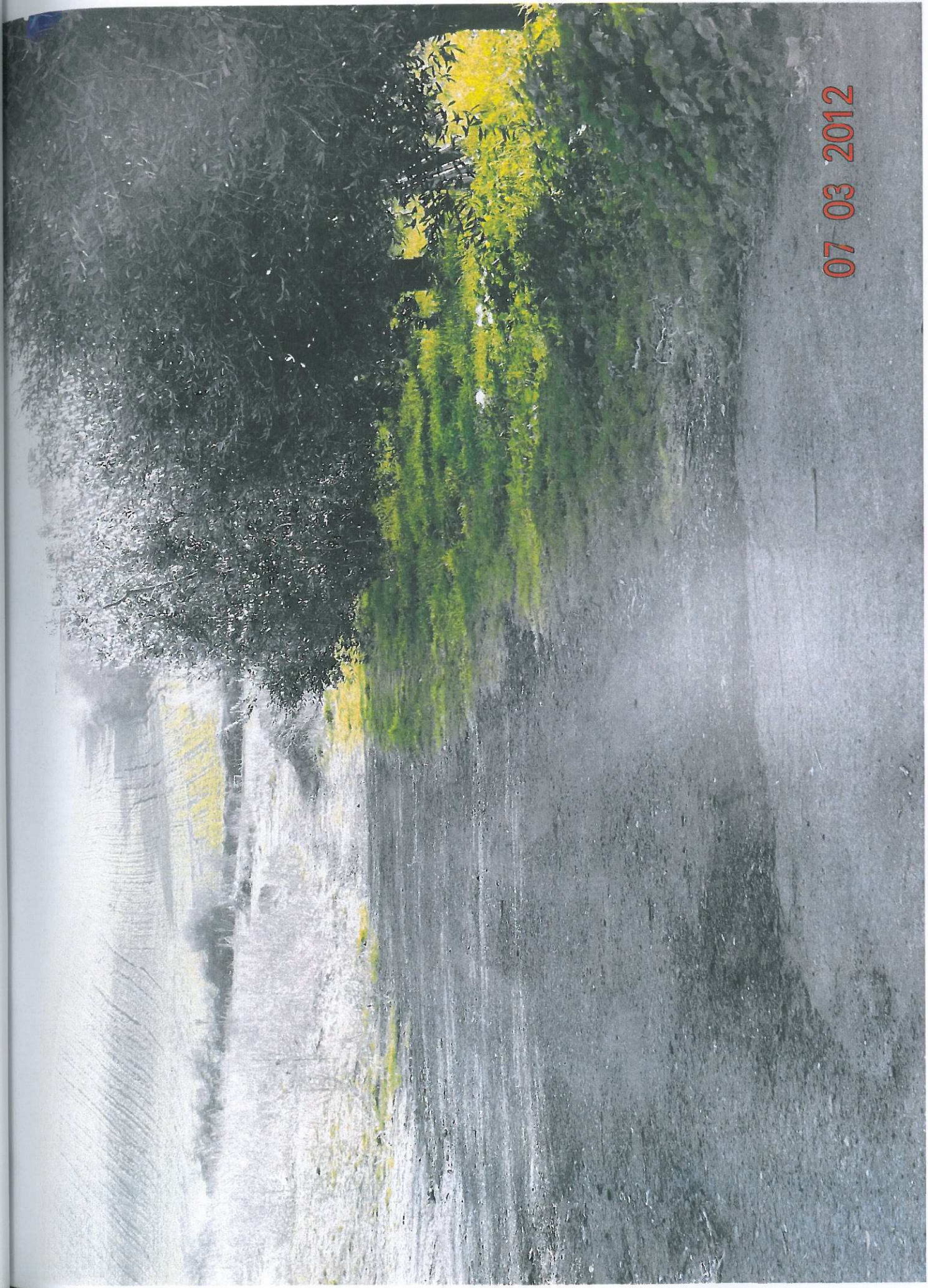




07 03 2012



07 03 2012



07 03 2012

07 03 2012





07.03.2012

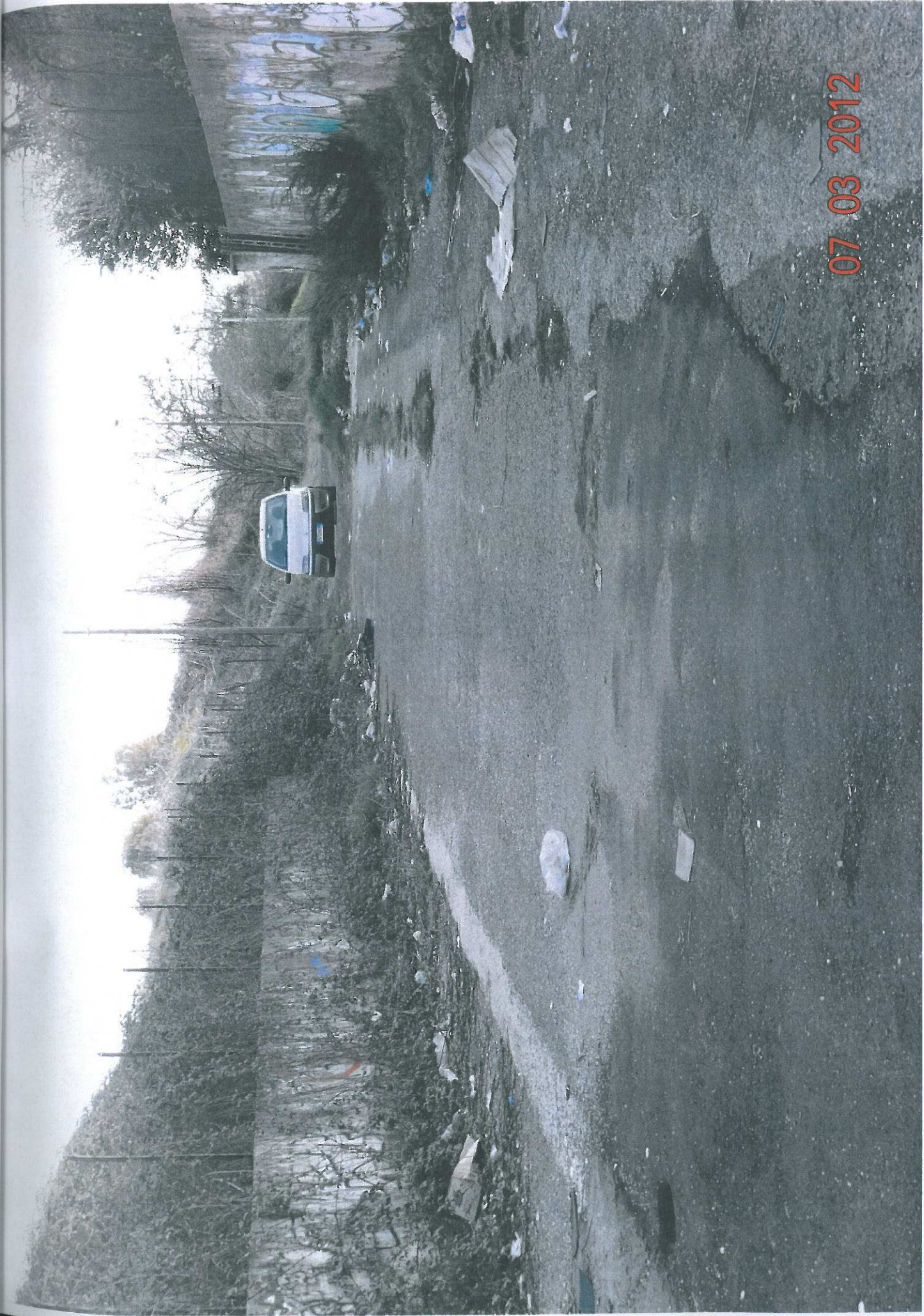
07 03 2012





07 03 2012





07 03 2012



07 03 2012

07 03 2012





07 03 2012