



ROMA CAPITALE

DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA
DIREZIONE TRASFORMAZIONE URBANA
U.O. RIQUALIFICAZIONE DIFFUSA

PIANO ESECUTIVO PER IL RECUPERO URBANISTICO NUCLEO N° 12.10 "VIA ARDEATINA - VILLA BALBOTTI"

MUN.
IX

COMMITTENTI

Nominativo: CONSORZIO "PAGLIAN CASALE - CERTOSA"

Indirizzo della sede legale: Vicolo della Stazione di Pavona n° 28, 00134 - Roma

Rappresentante Legale: CESIDIO ERAMO, Vicolo della Stazione di Pavona 28, 00134 - Roma,
Tel 06/71302607

Nominativo: CONSORZIO DEI PROPRIETARI DEI FONDI LIBERI, A COMPLETAMENTO ED ALTRI
"CERTOSA - PAGLIAN CASALE"

Indirizzo della sede legale: VIA CAIVANO N° 50, 00134 - ROMA

Rappresentante Legale: FRANCESCO ARONA, Via Giulia di Gallese 1, 00151 - Roma, Tel 06/58230182

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Arch. Vincenzo Ambrosiano

Arch. Lucio Ambrosiano

Arch. Longo Domenico

Arch. Maura Ambrosiano

Arch. Valentina Parente

Arch. Domenico Sostero

Arch. Umberto Renzi

Arch. Francesco Rocca

Sede legale: Via Casale le Allodole n° 24, 00134 - Roma; Tel 06/7194104, Fax 06/7194497, Email studioambrosiano@libero.it

Direttore Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica Dott.ssa Anna Maria Graziano

Coordinamento Tecnico - Amministrativo:

Direttore U.O. Riqualificazione Diffusa Ing. Antonello Fatello

Funz. Geom. Marco Fattori

Funz. Geom. Cosma Damiano Vecchio

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

Istrut. Tecn. Sist. Graf. Infor. Territ. Fabio De Minicis

Istrut. Tecn. Sist. Graf. Infor. Territ. Irene Torniai

Geom. Isabella Castellano

Geom. Mauro Ciotti

Geom. Rita Napolitano

Geom. Antonio Nardone

Funz. Amm. Floriana D'Urso

Istr. Amm. Monja Cesari

Istr. Amm. Lidia Dominijanni

Istr. Amm. Francesca Giannini

Tavola n.

12.2

**ELABORATI PROPEDEUTICI ALL'ACQUISIZIONE DEI PARERI
PREVISTI DALLE LEGGI: Relazione sulla Mobilità**

Data: 31/08/10

Aggiornamenti: 15/03/13

File: Tav 12.2 - Relaz Mobilità

ROMA CAPITALE

Municipio IX

Piano Esecutivo per il Recupero Urbanistico
Nucleo n. 12.10 “Via Ardeatina – Villa Balbotti”

RELAZIONE SULLA MOBILITA’

SOGGETTO PROPONENTE: CONSORZIO “PAGLIAN CASALE - CERTOSA”
E “CERTOSA – PAGLIAN CASALE

TECNICO INCARICATO: ARCHITETTO VINCENZO AMBROSIANO

DATA : 15/03/2013

INQUADRAMENTO GENERALE

Il territorio oggetto di studio si colloca tra Via della Stazione di Pavona a Sud e la Via Ardeatina a Ovest, a ridosso di Pavona, dell'insediamento industriale di Santa Palomba e dell'area residenziale a bassa densità di "Palazzo Morgana.

Il territorio circostante inoltre è interessato dalla presenza di un'area per un Piano di Edilizia Economica e Popolare (C31 "Villa Balbotti") e di aree per un Programma Integrato, tutte a Sud.

La viabilità di distribuzione interna al quartiere è caratterizzata dalla presenza di un'estesa rete di strade locali ad uso pubblico (si vedano le foto aeree allegate), in alcuni casi con sezioni già adatte al doppio senso di marcia.

INQUADRAMENTO DELLA VIABILITA' PUBBLICA E PRIVATA AL CONTORNO

La via principale su cui gravita il comprensorio è **Via della Stazione di Pavona** (si veda la tavola allegata), strada extraurbana facente parte di un continuum stradale che collega Albano con Torvajonica, che lambisce tangenzialmente a Sud il Toponimo e a cui si riversano alcune strade del quartiere. Vi è poi, sempre tangenzialmente, sul lato ovest **Via Ardeatina**, su cui si riversano altre strade del comprensorio in esame.

ANALISI INTERNA E INTERFERENZE CON L'ESTERNO

Le strade interne al "Toponimo" sono proposte tutte come pubbliche, tranne Via Parolise, Via Postiglione, Via Contursi Terme, Via Auletta, Via Salerno e parte di Vicolo della Stazione di Pavona e di Via Cannalunga; sono in maggior parte esistenti ma da adeguare come viabilità pubblica (si veda la tavola allegata).

Da Nord a Sud tali strade avranno le seguenti caratteristiche:

- **Via Cusano Mutri**: avrà una sezione media iniziale di 8 ml per il senso unico di marcia, fino all'incrocio con il prolungamento di via Angri, per poi presentare una sezione media di 8,5 ml per il doppio senso di marcia, con rotatoria e parcheggio finale; presenterà un'altra area a parcheggio nel tratto intermedio;
- **Via Angri**: avrà una sezione media di 8 ml per il senso unico di marcia, con un nuovo tratto stradale di prolungamento fino a Via Cusano Mutri; presenterà un'area a parcheggio nel tratto intermedio;
- **Via Villaricca**: avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, con un nuovo tratto stradale di prolungamento fino a Vicolo della Stazione di Pavona; sarà servita da diverse aree a parcheggio lungo il suo tratto poiché è una delle arterie di attraversamento, fondamentale per l'intero comprensorio; prevederà un raccordo adeguato sia su Via della Stazione di Pavona che su Via Ardeatina, sulle quali si innesta a raso;
- **Via Bonea**: avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, con un nuovo tratto stradale pubblico di distribuzione locale, con rotatoria e parcheggio

finale, oggetto di trasformazione di una strada privata esistente; sarà servita da diverse aree a parcheggio lungo il suo tratto poiché servirà una zona a forte sviluppo;

- **Via Rocca Bascerana:** avrà una sezione media di 6,0 ml per il senso unico di marcia; prevederà un breve prolungamento nel tratto finale che la collegherà con Via Caivano;
- **Via Caivano:** avrà una sezione media iniziale di 6,0 ml per il senso unico di marcia fino all'incrocio con Via Rocca Bascerana, per poi presentare una sezione media di 8,5 ml per il doppio senso di marcia fino all'incrocio con Via Bonea; presenterà un'area a parcheggio nel tratto intermedio;
- **Via Caposele:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, con un nuovo tratto stradale di prolungamento fino a Via Casavatore; presenterà un'area a parcheggio sia nel tratto iniziale che in quello intermedio;
- **Via Pietrelcina:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia; sarà servita da diverse aree a parcheggio lungo il suo tratto poiché è un'altra delle arterie di attraversamento, fondamentale per l'intero comprensorio; prevederà un raccordo adeguato a Via della Stazione di Pavona, sulla quale si innesta a raso e a "T";
- **Via Torrecuso:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia;
- **Via Tortorella:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia, con un sostanziale prolungamento che ne premetterà l'uscita su Via Pietrelcina, da cui peraltro inizia; presenterà un'area a parcheggio nel tratto iniziale;
- **Via Casavatore:** avrà una sezione iniziale media di 12,5 ml per poi avere una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia con un nuovo tratto stradale di prolungamento fino a Via Calitri, dopo l'incrocio con Via Caposele; presenterà un'area a parcheggio sia nel tratto iniziale che in quello intermedio;
- **Via Cannalonga:** avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, con un nuovo tratto stradale di prolungamento fino a Via Calitri; presenterà un'area a parcheggio nel tratto intermedio; prevederà un raccordo adeguato a Via Ardeatina, sulla quale si innesta a raso e a "T";
- **Via Calitri:** avrà una sezione iniziale media di 8,0 ml per il senso unico di marcia per poi avere una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia con un nuovo tratto stradale di prolungamento fino a Via Buonabitacolo; prevederà un raccordo adeguato a Via Ardeatina, sulla quale si innesta a raso e a "T";
- **Via Buonabitacolo:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia e presenterà un'area a parcheggio nel tratto iniziale;
- **Via Casalbuono:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia, con un sostanziale prolungamento che ne premetterà l'uscita su Via Buonabitacolo; presenterà un'area a parcheggio nel tratto finale;
- **Vicolo della Stazione di Pavona.** Sarà divisa in tre parti: il primo tratto, da Via della stazione di Pavona alla Nuova Via che parte da Via della Stazione di Pavona (Prima Traversa destra di Via della Stazione di Pavona provenendo da Pavona), avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, con un'area a capolinea di autobus nel tratto intermedio e un raccordo adeguato a Via della Stazione di Pavona, sulla quale si innesta a raso e a "T"; il secondo tratto rimarrà privato; il terzo

tratto, da Via Villaricca alla Nuova Via che parte da Via Roccarainola, avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia e presenterà una traversa pedonale, di servizio al parco previsto in un'area limitrofa;

- **Via Roccarainola:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia e presenterà un'area a parcheggio nel tratto iniziale;

- **Nuova Via, da Via Roccarainola a Vicolo della Stazione di Pavona:** avrà una sezione media di 8,0 ml per il senso unico di marcia e presenterà un'area a parcheggio sia nel tratto iniziale che nel tratto intermedio; quest'ultimo parcheggio presenterà un percorso pedonale che lo metterà in comunicazione con l'abitato circostante in maniera più diretta;

- **Nuova Via, da Via della Stazione di Pavona a Vicolo della Stazione di Pavona:** avrà una sezione media di 8,5 ml per il doppio senso di marcia e sarà creato sfruttando i vari tracciati sterrati esistenti; presenterà un'area a parcheggio sia nel tratto intermedio che nel tratto finale e un nuovo collegamento viario con Vicolo della Stazione di Pavona, con sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia; prevederà un raccordo adeguato a Via della Stazione di Pavona, sulla quale si innesta a raso e a "T";

Nuova Via, da Via della Stazione di Pavona, Seconda Traversa destra di Via della Stazione di Pavona provenendo da Pavona: avrà una sezione media di 10,5 ml per il doppio senso di marcia, con rotatoria finale; presenterà un'area a parcheggio nel tratto iniziale e prevederà un raccordo adeguato a Via della Stazione di Pavona, sulla quale si innesta a raso e a "T";

Non esiste attualmente alcuna linea di trasporto pubblico interna al Consorzio. Verrà quindi a tale scopo realizzato sia un capolinea di autobus all'inizio di Vicolo della Stazione di Pavona, sia un insieme omogeneo e distribuito di slarghi stradali per la fermata di autobus, al fine di servire meglio l'intero quartiere.

CARICHI URBANISTICI

La proposta di Piano, di circa 57 ha, prevede l'insediamento di circa 1.575 nuovi abitanti rispetto agli attuali 760, per una densità abitativa interna totale di circa 41 ab/ha, più alta di circa 3 volte quella attuale. Il Piano inoltre prevede la creazione di 28 comparti a concentrazione edificatoria e una destinazione non abitativa pari al 10% del totale della nuova volumetria (che è di 188.305 mc circa) mentre l'esistente non abitativo è pari a 18.580 mc circa.

Per ciò che concerne le opere di urbanizzazione è prevista la realizzazione di: un asilo nido, una scuola materna, due centri per attrezzature di interesse comune, sei parchi giochi per bambini per un totale di 7.885 mq circa, due parchi liberi per un totale di 5.000 mq circa e quattro aree per attività sportive di 17.085 mq circa, aree a parcheggio distribuite lungo tutta la viabilità per un totale di 29.680 mq circa e la ristrutturazione appunto della viabilità interna esistente.

La densità di traffico attuale interna (da rilievo) si attesta intorno ai circa 35 veicoli/ora di media; ipotizzandone quindi un incremento di 3 volte, si ottiene una previsione di circa 105 veicoli/ora.

ANALISI DELLA SICUREZZA PEDONALE E VEICOLARE

La viabilità interna verrà ristrutturata conformemente al Nuovo Codice della Strada. La conformazione del “Toponimo” infatti permette di adeguare la viabilità esistente in alcuni casi a quella di una strada a doppio senso di marcia con sezione media di 12,5 ml, in altri casi a quella di una strada a doppio senso di marcia con sezione media di 10,5 ml (o minima di 8,5 ml), in altri infine a quella di una strada a senso unico di marcia con sezione media di 8,0 ml (o minima di 6 ml); verranno previsti: corsie da 3,25 ml e mediamente marciapiedi da 2,00 ml , per le strade a doppio senso, e corsia da 4,50 ml e mediamente marciapiedi da 1,75 ml, per le strade a senso unico. Gli incroci previsti permetteranno una buona visuale e la sicurezza veicolare e pedonale sarà garantita sia dalle caratteristiche spaziali della viabilità sia dalla presenza di eventuali dissuasori di velocità.

Inoltre sono previsti: un capolinea di autobus, aree a parcheggio e fermate per i mezzi pubblici quasi in ogni strada.

CONCLUSIONI

Dalle analisi e considerazioni svolte si può evincere che:

- Il Piano della viabilità, così come dimensionato, assorbirà i carichi urbanistici previsti nell'area: la superficie stradale infatti rappresenta il 15 % della superficie del Piano di Recupero;
- Tali carichi non andranno ad implementare sensibilmente le problematiche legate alla viabilità delle aree circostanti;
- Il trasporto pubblico dovrà in ogni caso essere riconsiderato, alla luce del fatto che attualmente non esiste alcuna linea pubblica e che alcune attività pubbliche previste dal nuovo Piano di Recupero Urbanistico avranno necessità di essere servite.

Roma, 15/03/2013

Il Tecnico



