



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

ROMA CAPITALE DIPARTIMENTO MOBILITÀ E TRASPORTI
23 GEN. 2017
Prot. N. QG..... 2346

**AI DIPARTIMENTO Programmazione e
Attuazione Urbanistica
Direzione**

Oggetto: Stadio in località Tor di Valle - progetto definitivo – Legge 27 dicembre 2013 n° 147
art1 comma 304. Parere di competenza.

In riferimento alla Conferenza dei Servizi, tenutasi sull'intervento in oggetto presso la Regione Lazio, ed ai relativi incontri dei tavoli tecnici per la definizione degli aspetti di viabilità e trasporto, che si sono svolti presso questo Dipartimento, al Ministero dei Trasporti e presso la Città Metropolitana nonché a tutti gli elaborati progettuali messi a disposizione sul BOX della Regione Lazio fino alla data del 27 dicembre 2016, di seguito si riporta il parere di competenza delle varie Direzioni di questo Dipartimento.

A - SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO

1 - TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI SUPERFICIE

il progetto presentato dal proponente non risulta adeguatamente sviluppato per gli aspetti legati al trasporto pubblico di linea.

Attualmente presso il capolinea di Tor di Valle di piazzale Tarantelli, antistante la stazione della linea Roma- Lido, sono attestate due linee del trasporto locale.

In un'ottica di incremento del livello di offerta del servizio di trasporto pubblico per la nuova struttura sportiva e dei nuovi attrattori di tipo commerciale e di tipo servizi-uffici e, in considerazione che il trasporto di linea locale debba garantire, ad un ampio quadrante della città, la possibilità di raggiungere direttamente la struttura senza scambiare ed impegnare le due linee del trasporto su ferro quali la metro B e la Roma Lido, si ritiene che le aree dedicate al TPL debbano essere attentamente dimensionate.

Si rileva che il progetto presentato preveda una riduzione funzionale delle aree adibite ai capolinea ed ai relativi utenti, con la modifica degli spazi dedicati alle attuali attestazioni in favore degli spazi dedicati alla viabilità che sottopassano la ferrovia, all'incremento delle aree di stazione e di accesso alla piastra pedonale, traslando l'attuale area dedicata al TPL in una sede meno agevole per l'utenza, con incremento dei percorsi pedonali e maggiori difficoltà al superamento dei dislivelli di quota.



Si ribadisce quanto detto in sede di tavolo tecnico, segnalando che nel progetto non è stata individuata nessuna modalità di accesso diretto e privilegiato del trasporto pubblico locale alla zona della piastra, da cui si accede alla struttura sportiva e ai servizi. Non si individuano, inoltre, aree dedicate a servizi di navette di tipo privato da dedicare a categorie protette per la redistribuzione dell'eventuale utenza proveniente dalla stazione ferroviaria.

L'area dei capolinea va rivista in modo che risulti di dimensioni adeguate al servizio richiesto, con possibilità di sorpasso per le vetture in stazionamento, con una viabilità di accesso al capolinea con pendenze non superiori al 5% così come previsto dalle buone norme di progettazione nonché dal PGTU.

Si rileva, infine, l'interferenza, non vincolante, con lo studio di fattibilità del nodo di scambio di Tor di Valle approvato con Ordinanza Commissariale n. 355 del 30 novembre 2010 che, ovviamente, in caso di realizzazione dell'intervento ora esaminato, andrà revocato

2 - SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO

Riguardo il tema della mobilità su ferro per il collegamento al nuovo stadio, dagli elaborati del progetto definitivo appare evidente che il proponente confermasse quale unica soluzione possibile quella della diramazione della Linea B da Magliana a Tor Di Valle, già adottata in fase di progetto preliminare, senza prendere nella dovuta considerazione le possibili alternative, come, invece, previsto nella Deliberazione A.C. n. 132/2014.

In tal proposito, il Dipartimento Mobilità trasmise al Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica, quale rappresentante unico dell'Amministrazione Capitolina, le note prot. n. 28241 del 06/09/2016 e n. 31490 del 04/10/2016 con cui evidenziava le notevoli criticità connesse alla diramazione della linea B, in termini di riduzione di funzionalità del Deposito di Magliana, di impatto estremamente negativo a livelli trasportistici sull'intera linea B, con riduzione della capacità di offerta ed incremento dei tempi di attesa ai capolinea ed un grave incremento dei costi fissi e di gestione, rimarcando la necessità di un approfondimento progettuale dell'alternativa relativa al potenziamento della ferrovia Roma-Lido, quale elemento fondamentale per la realizzazione dell'intero intervento.

In data 22 dicembre 2016, pervenuta il 29 dicembre, il proponente, ha fornito la documentazione integrativa richiesta ed, in particolare, il documento denominato "*Studio di Fattibilità- Relazione descrittiva della capacità di Trasporto della Roma-Lido*".



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

In tale relazione si ipotizza il potenziamento della ferrovia Roma-Lido, limitatamente al tratto Tor di Valle-Porta San Paolo, con l'impiego delle risorse già previste nella Deliberazione A.C. n. 132/2014 per la diramazione della linea B (ossia 50,45 mln di euro).

La proposta progettuale, in sintesi, prevede la realizzazione di due anelli:

- Anello corto TDV-PORTA SAN PAOLO a 4' (15 treni/h con capacità 1200 pax= 18.000 pax/h),
- Anello lungo – COLOMBO-PORTA SAN PAOLO a 12' (5 treni con capacità residua 900 pax = 4.500 pax/h).

La capacità teorica massima sarebbe pertanto di $18.000+4.500 = 22.500$ pax/h, pari a 20 treni/h, con una frequenza combinata di 3'.

Per garantire il livello di servizio richiesto, occorrono almeno 15 treni in servizio sulla linea, a fronte dei n. 10 treni attualmente disponibili. Tale incremento può ottenersi mediante l'acquisto di nuovi treni e/o la manutenzione dei treni attuali.

A seguito della consegna del suddetto documento, lo scrivente Dipartimento ha richiesto il supporto dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e della Società A.T.A.C. S.p.A., che hanno prodotto i seguenti documenti:

- 1) Documento di analisi ed osservazioni alla documentazione ed integrazione del Progetto definitivo Tor Di Valle/Stadio della A.S. Roma (rif. nota RSM prot. n. 2882 del 17/01/2017),
- 2) Roma – Lido – Progetto definitivo Tor Di Valle / Stadio della A.S. Roma – Verifica modello di esercizio (rif. nota RSM, prot. n. 1726 del 11/01/2017).

Dai suddetti documenti, redatti d'intesa con lo scrivente Dipartimento, emerge che la soluzione predisposta dal proponente per il potenziamento della Ferrovia Roma-Lido risulta condivisibile dal Dipartimento Mobilità e Trasporti in quanto rappresenta la soluzione che meglio risponde all'esigenza dell'utenza.

Dalla verifica del modello di esercizio, di cui al p.to 2) emerge che il fabbisogno del materiale rotabile ammonta a n. 17 treni (riserve escluse nella misura del 20%).

Il fabbisogno di n. 17 treni è stato determinato considerando, rispetto al modello di esercizio del proponente, il cambio banco secondo le norme e gli accordi esistenti ed il rallentamento, la fermata e la ripartenza della prevista fermata di Acilia Sud.

Per quanto sopra considerato, tale soluzione otterrebbe il consenso dell'Ufficio con le prescrizioni ed osservazioni di seguito riportate:



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

- 1) Sviluppo da parte del proponente, in accordo con la Regione Lazio proprietaria della ferrovia, del progetto definitivo completo della proposta contenuta nello "Studio di Fattibilità- Relazione descrittiva della capacità di Trasporto della Roma-Lido";
- 2) Inserimento nella suddetta proposta progettuale dell'intervento relativo alla S.S.E. ubicata all'interno del deposito di Magliana, in quanto necessario per il potenziamento della Ferrovia Roma;
- 3) Necessità di acquisire n. 7 treni (oltre le riserve nella misura del 20%) in aggiunta ai n. 10 treni attualmente disponibili facenti parte della flotta CAF serie 300 in servizio sulla Roma-Lido, che rappresenta l'unica dotazione che possiede accettabili standard di affidabilità;
- 4) Necessità di stralciare dall'importo complessivo dell'intervento, l'importo previsto per l'adeguamento della stazione Tor di Valle e della linea, in quanto di proprietà della Regione Lazio (tale importo potrebbe essere destinato all'acquisto di materiale rotabile);
- 5) Realizzazione dei lavori relativi all'aumento della sezione del cavo di alimentazione sino alla SSE di Torrino che alimenta il tratto di linea e relative opere accessorie.

B - SISTEMA DEL TRASPORTO PRIVATO

Di seguito vengono evidenziate le valutazioni relative al Sistema del Trasporto Privato suddivise per macrotematiche: Studio di traffico; Infrastrutture viarie di Progetto; Parcheggi; Legge Regionale 33/99; Sistema della ciclabilità.

Studio di Traffico

In relazione all'ultimo aggiornamento dello Studio di Traffico trasmesso dal proponente si rappresenta quanto segue.

Alcune delle osservazioni e delle richieste formulate con parere di merito e ribadite in Conferenza dei Servizi non sono state prese in considerazione.

- Nello scenario del mercoledì sera (partita turno infrasettimanale) di ingresso allo stadio (19.45-20.45) dove è prevista la sovrapposizione del traffico diretto allo stadio con quello in uscita dal Business Park, il traffico di base continua ad essere ipotizzato pari al 50% di quello mattutino direzione Roma. Era stato già evidenziato che tale assunzione appariva sottostimata poiché anche nelle ore serali il traffico in uscita da Roma già oggi genera un livello di utilizzazione dell'infrastruttura al limite della capacità. Il flusso totale di circa 900 veicoli orari stimato in direzione stadio doveva pertanto essere rivalutato alla luce delle condizioni di traffico reali della strada nelle fasce orarie scelte per effettuare le simulazioni.



• Non è stata presa in considerazione la richiesta di valutare ipotesi di ripartizione modale integrative rispetto a quella prevista nella deliberazione AC 132/2014. Tale verifica è stata più volte rappresentata e formalmente già esposta nei termini seguenti:

"In particolare lo studio del proponente assume che in occasione degli eventi sportivi il 50% degli arrivi avvenga su trasporto pubblico. In tal senso era stato osservato già nel 2015 che "sarà necessario valutare gli effetti generati da un evento festivo, considerando una ripartizione modale compresa fra il 20% e il 30% e non il 50% come indicato dal proponente, per tener conto del differente livello di efficienza della rete TPL rispetto alle prestazioni dell'ora di punta della mattina di un giorno feriale e della maggiore fluidità della rete stradale (il potenziamento dei soli servizi di accesso all'impianto sportivo come ad esempio il potenziamento della Roma Lido non garantisce un collegamento diretto più efficiente tra origine e destinazione dello spostamento".

E' evidente che tale osservazione mantiene la sua validità soprattutto considerando che vari tratti della rete stradale che accede al nuovo intervento risultano nelle simulazioni effettuate dal proponente al limite della congestione e quindi, qualora la ripartizione modale nella realtà dovesse avere valori sensibilmente inferiori all'ipotizzato 50%, le ricadute sulla funzionalità della rete sarebbero notevoli. L'obiettivo del 50% a favore del trasporto pubblico si ritiene possa essere raggiunto esclusivamente associando al programma di esercizio proposto per il TP un piano di gestione della sosta che preveda una elevata onerosità dei parcheggi dello stadio, un piano di tariffazione della sosta su strada in tutte le aree limitrofe da attuare nei giorni degli eventi oltre ad un controllo capillare per scoraggiare la sosta abusiva.

E' stato invece implementato lo studio di traffico, così come richiesto, con lo scenario che prevede la presenza del Ponte dei Congressi nella sua configurazione finale pianificata.

Sono presenti due scenari:

7:30 – 8:30 della mattina di un giorno feriale tipo con ingresso al Business Park;

19:45 – 20:45 della sera di un giorno feriale con ingresso stadio e uscita al Business Park.

L'assetto infrastrutturale degli scenari simulati prevede la presenza del Ponte dei Congressi compresi tutti gli svincoli sulla via del Mare nonché l'unificazione di quest'ultima con la via Ostiense.

Va evidenziato che il progetto del Ponte dei Congressi in corso di approvazione (prima fase) non prevede la realizzazione dell'intero complesso di svincolo con la via del Mare/via Ostiense né la sua unificazione. Tuttavia già in prima fase è prevista una rampa di immissione dal ponte direzione esterna direttamente sulla via del Mare a poche centinaia di metri dall'accesso viario al nuovo insediamento.

Le nuove simulazioni danno atto che il Ponte dei Congressi e l'unificazione della via del Mare/via Ostiense avranno effetti significativi sulla redistribuzione dei flussi e modificheranno sostanzialmente i livelli di accessibilità al nuovo stadio /Business Park.



In particolare si osserva che la quasi totalità dei flussi diretti al nuovo insediamento provenienti dal centro di Roma utilizzeranno prevalentemente la via del Mare con un incremento dei flussi rispetto all'attualità stimati la mattina in 2600 vetture ora in direzione esterna di cui 700 che impegnano la nuova rampa del Ponte dei Congressi verso la via del Mare (trattasi di rampa già realizzata in prima fase di attuazione del ponte).

Dal punto di vista dei livelli di servizio della rete stradale, va osservato che la realizzazione dei nuovi interventi viari avrà effetti in generale molto positivi. Le simulazioni mostrano infatti una redistribuzione dei flussi veicolari che vede molto alleggerita l'A91, quindi una forte mitigazione delle criticità evidenziate nello studio effettuato in precedenza dal proponente.

D'altra parte le ultime analisi presentate non fanno che confermare la forte attrattività dell'asse Ostiense-via del Mare per i flussi diretti al nuovo stadio e le simulazioni mostrano la saturazione della via del Mare/via Ostiense unificate nel tratto compreso tra la nuova rampa del Ponte dei Congressi e l'accesso al Business Park.

In conclusione, alla luce di quanto sopra rappresentato, si ritiene indispensabile che l'intervento di progetto si debba far carico dell'adeguamento del sistema via del Mare/via Ostiense anche nel tratto compreso tra l'intervento insediativo e il Nodo Marconi.

Infrastrutture viarie di progetto

La corografia generale dell'intervento di progettazione stradale comprende i seguenti interventi:

1. Svincolo "Parco dei Medici" –Autostrada A91;
2. Realizzazione nuovo collegamento viario tra Roma-Fiumicino e via Ostiense con Ponte sul Tevere ed intersezione semaforizzata;
3. Riunificazione via Ostiense-via del Mare nel tratto prospiciente l'intervento fino al GRA e interventi di messa in sicurezza delle viabilità via Ostiense e via del Mare nel tratto che va dalla fine dell'intervento fino alla rotatoria di collegamento con viale Marconi.
4. Viabilità interne di collegamento fra le infrastrutture principali e i parcheggi dei poli attrattivi: Stadio, Convivium, Business Park.

Dall'analisi della documentazione relativa ai singoli interventi sono emerse le seguenti osservazioni che di seguito vengono riportate:

1. Svincolo Parco dei Medici –Svincolo Autostradale A91

Per quanto riguarda lo svincolo autostradale, valutazioni di merito circa la soluzione progettuale proposta dovranno essere esplicitate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competente per la rete di interesse nazionale e da ANAS ente gestore dell'autostrada.



Risulta in ogni caso doveroso evidenziare che la soluzione di svincolo sull'A91 non prevede di attuare una relazione diretta fra "Parco dei Medici e l'intervento di progetto mediante rampe che possano connettere l'attuale rotonda con l'asse trasversale; si mantiene pertanto l'attuale esito sull'autostrada dei flussi veicolari diretti all'insediamento.

Sarà necessario chiarire, con l'apposita Convenzione, il limite di competenza fra la viabilità di interesse comunale e nazionale in quanto sussiste una relazione diretta fra le rampe di svincolo e il nuovo ponte sul Tevere che caratterizza l'esito del nuovo asse trasversale di collegamento con la via Ostiense/via del Mare adeguate.

2 Collegamento viario tra Roma-Fiumicino e via Ostiense con Ponte sul Tevere

L'asse trasversale di collegamento A91-via Ostiense/via del Mare unificate viene considerato come asse di quartiere.

Esso, partendo dal nuovo ponte sul Tevere, si connette direttamente con l'asse unificato di via Ostiense/via del Mare direzione GRA attraverso due viadotti svincolandosi dalla rotonda R2 sul quale sono invece convogliati i flussi transitanti su via Ostiense diretti e provenienti dal GRA e quelli che dall'asse sono diretti verso Roma Centro. Tale asse raccoglie le utenze dei parcheggi a raso P3 e P4, del parcheggio in multipiano P1 dei parcheggi del centro commerciale "Convivium" e della media struttura di vendita "As Roma Superstore". Alcune delle manovre più importanti di relazione fra l'asse trasversale e la viabilità interna di smistamento ai parcheggi viene gestita attraverso una intersezione semaforica con semaforo a tre fasi.

Intersezione semaforizzata:

Nel documento TDV_PD_G_GEN_00_TR_2360_1400_00_G000,00_SYS_00 -"Relazione risposta ai pareri, intersezione semaforizzata e svincolo A91", viene riportato lo studio di microsimulazione a supporto della funzionalità dell'impianto in relazione agli scenari di maggior carico veicolare. Tale studio conclude che "Le tre corsie di attestamento al semaforo, su tutti i rami afferenti, sono tali da garantire un facile smaltimento dei flussi anche nei momenti di massima affluenza. In particolare si osserva che gli accodamenti, in corrispondenza del semaforo, non sono mai tali da andare a influenzare il funzionamento delle rampe di svincolo." Ciò in risposta alle forti perplessità avanzate sia dal Dipartimento Mobilità e Trasporti sia dal Ministero delle Infrastrutture circa la funzionalità dell'intersezione negli scenari di massima affluenza all'area d'intervento che presentavano il concreto rischio di accodamenti sulle rampe autostradali.

Pur alla luce delle conclusioni della microsimulazione risulta necessario prescrivere una attenta e dettagliata progettazione dell'intersezione in oggetto e della fasizzazione semaforica che possa garantire un livello di esercizio adeguato ai flussi da disciplinare soprattutto negli scenari di massima affluenza.



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

Lungo l'asse trasversale in oggetto, il tratto che manifesta le maggiori criticità risulta essere quello adiacente al parcheggio P3. Su tale tratto risulta localizzato il tronco di scambio con la viabilità di servizio ai parcheggi caratterizzata da due corsie dalle quali effettuare lo scambio con l'asse principale. La presenza di due corsie da attraversare per effettuare lo scambio presenta criticità in relazione alla lunghezza del tronco di scambio non adeguata. Ciò anche in assenza di verifiche circa il livello di servizio dell'intersezione/scambio.

Su tale tratto risulta inoltre presente anche l'uscita dedicata ai Bus Turistici. La sua localizzazione in curva e la criticità della manovra di scambio, che risulta ancora più gravosa in presenza di bus, porta a prescrivere la chiusura dell'uscita dedicata ai Bus Turistici. Gli stessi potranno utilizzare altra uscita dedicata o promiscua con le autovetture localizzata sul versante opposto del parcheggio. Altra criticità da evidenziare è presente in esito al Ponte direzione autostrada. Il passaggio da tre a due corsie non può avvenire sul ponte.

Il traffico deve essere canalizzato a due corsie con adeguato anticipo prima dell'arrivo al ponte. Alla luce di tali osservazioni dovranno pertanto essere ricalibrati dimensionalmente e geometricamente sia il tronco di scambio che la canalizzazione di accesso al ponte anche alla luce della relazione con la viabilità a servizio dei parcheggi.

3 Riunificazione via Ostiense-via del Mare

A - Valutazioni sull'intervento Infrastrutturale

Il progetto prevede lungo questo "sistema viario" due tipologie di interventi infrastrutturali:

- o Adeguamento ed unificazione delle due viabilità via del Mare ed Ostiense con la realizzazione di tre rotatorie nel tratto fronteggiante l'insediamento urbanistico fino allo svincolo con il G.R.A.;
- o Interventi per la messa in sicurezza della via del Mare nel tratto compreso tra l'insediamento urbanistico ed il nodo di Marconi.

Il sistema stradale esistente via del Mare/Ostiense dal nodo Marconi al G.R.A., di competenza della Città Metropolitana, proprietaria dell'infrastruttura, è stata oggetto di un progetto di adeguamento/unificazione per l'intero sviluppo dal nodo Marconi ad Ostia che ha visto la collaborazione e condivisione dell'Amministrazione Comunale e dell'allora Provincia di Roma. L'obiettivo progettuale finalizzato al superamento delle criticità di capacità e sicurezza già attualmente presenti sul sistema stradale resta, per Roma Capitale, un obiettivo di interesse pubblico da perseguire con l'unificazione di Via del Mare/Via Ostiense in coerenza con il Piano Regolatore Generale che la prevede tra gli interventi della "Viabilità Principale" da adeguare.

Dalla verifica della documentazione progettuale prodotta dai proponenti si evidenzia che:

- o I flussi di base del traffico privato presenti anche nello Studio Trasportistico aggiornato, che interessano l'infrastruttura in direzione esterna la sera, come già segnalato, non sono aderenti alla realtà in quanto sottostimati;



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

o Il Ponte dei Congressi (in corso di approvazione) è inserito tra gli scenari simulati che evidenziano effetti significativi di redistribuzione dei flussi veicolari tra il l'autostrada A91 ed il sistema via del Mare/Ostiense previsto unificato con recupero delle condizioni di criticità dovuti ai flussi veicolari che interessano l'autostrada in assenza del Ponte ed incrementi critici (saturazione) dei carichi veicolari sull'asse Via del Mare/Via Ostiense unificati;

o Le simulazioni dello Studio Trasportistico aggiornato, come già segnalato, non tengono conto di valutazioni inerenti eventuali effetti di incremento del traffico privato generati da una diversa ripartizione modale ciò anche in presenza di una capacità di offerta corrispondente a quella prevista per il trasporto pubblico dalla Delibera 132/2015 dell'Assemblea Capitolina;

o Il tratto di viabilità previsto unificato dall'intervento nel tratto di estremità lato G.R.A. fronteggiante l'insediamento urbanistico risulta penalizzante i traffici veicolari provenienti dal centro e diretti al G.R.A. Viene compromesso pertanto l'obiettivo strategico di agevolare l'accesso al sistema tangenziale del G.R.A. cui funzione è rilevante rispetto al sistema di spostamenti urbani che devono avvenire prevalentemente attraverso l'uso di infrastrutture tangenziali a tutela delle aree interne. Per il tratto fronteggiante l'insediamento, di circa un chilometro di sviluppo, è prevista la realizzazione di tre rotonde finalizzate a disciplinare l'accesso alle aree e funzioni interne al nuovo insediamento urbano interrompendo irrimediabilmente la continuità della percorrenza dei flussi di traffico da e per il G.R.A..

Si ritiene pertanto necessario evidenziare che, fermo restando le competenze della Città Metropolitana e confermando che l'unificazione della Via del Mare/via Ostiense costituisce un obiettivo irrinunciabile per le motivazioni strategiche sopra segnalate connesso all'interesse pubblico, che la sostenibilità dell'intervento non può essere disgiunta dalla attuazione degli adeguamenti progettuali in tal senso finalizzati.

Inoltre va precisato che le risorse economiche necessarie per gli interventi da effettuare sulla via del Mare/Ostiense di proprietà di Città Metropolitana Roma Capitale, potranno essere attinti dagli oneri dovuti dal proponente, per l'urbanizzazione o per le cubature, a Roma Capitale solo se il tratto stradale potrà passare nel patrimonio comunale oppure venga previsto mediante debita Convenzione.

Analogamente, per gli interventi di connessione tra la A91, di proprietà dello Stato, e l'asse trasversale di collegamento con la via del Mare/Ostiense, in considerazione della funzionalità degli stessi elementi di connessione, dovrà essere curata una specifica convenzione che, per le sole rampe, preveda le modalità al caso necessarie.

B – Deroghe

L'infrastruttura stradale in oggetto, come detto, risulta di competenza della Città Metropolitana, pertanto eventuali deroghe al rispetto della normativa vigente dovranno essere sottoposte alla verifica e al parere di merito dell'Ente proprietario.



C – Cantierizzazione

La documentazione pervenuta riguarda essenzialmente i Piani di Sicurezza delle opere infrastrutturali.

Vista la rilevanza funzionale del sistema via del Mare/via Ostiense e dei flussi interessati, si ritiene necessario che vengano sempre garantite, durante tutte le fasi di cantierizzazione del sistema almeno due corsie per ogni senso di marcia. In ogni caso, le fasi di cantierizzazione intese come Macro e Micro dovranno, nel successivo approfondimento progettuale, essere supportate da uno specifico progetto di cantierizzazione e di analisi trasportistica.

4. Viabilità interne di collegamento fra le infrastrutture principali e i parcheggi dei poli attrattivi: Stadio, Convivium, Business Park: accessibilità ai parcheggi

La rete stradale “secondaria” interna permette l’accesso al sistema dei parcheggi e raccoglie e smista il traffico da e verso i vari accessi.

Una osservazione valida per tutti gli accessi ai parcheggi, soprattutto per quelli a raso, riguarda i varchi di uscita.

Il varco di uscita con accumulo per l’inserimento in carreggiata deve avvenire, per motivi di sicurezza a singola corsia e non a doppia così come proposto nel progetto per tutte le uscite, come da “corsie specializzate” DM 19 Aprile 2006.

Un tratto di viabilità che presenta notevole criticità risulta quello perimetrale del parcheggio P3 lato Stadio.

Su tale tratto sono concentrati in distanza limitata, a volte anche corrispondenti su ambo i lati della strada, numerosi varchi di accesso ai parcheggi ivi localizzati:

- due varchi di uscita dal parcheggio P3 (parcheggio a servizio dello Stadio),
- i varchi di accesso alla MSV “AS Roma Superstore”,
- il varco di ingresso e quello in uscita dal parcheggio multipiano in struttura P1 (parcheggio a servizio dello Stadio),
- le rampe di ingresso/uscita dal parcheggio interrato P13.

Anche se i parcheggi hanno funzioni differenti e possono avere tempi di utilizzazione differenti è necessario evidenziare che sia il parcheggio a raso P3 che il parcheggio multipiano P1 sono a servizio diretto dello stadio pertanto interessati all’esodo degli spettatori a fine partita. La loro localizzazione di corrispondenza sui due lati della strada provoca fenomeni di intasamento e accodamento che, per il parcheggio multipiano P1, possono risultare critici in relazione ad uno svuotamento in sicurezza. Peraltro il deflusso dei veicoli dal parcheggio risulta in ogni caso critico per la dislocazione dei posti auto proposta ovvero: due piani interrati e due in elevazione.

Altro punto particolarmente critico risulta essere la rotatoria R6. Questa raccoglie:



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

- i flussi dei parcheggi privati dello Stadio P9,P10,P11,
- i flussi di ingresso e uscita dal parcheggio P2 a servizio degli spettatori dello Stadio (due piani in interrato e tre in elevazione),
- i flussi di ingresso/uscita dal parcheggio interrato P12 (parcheggio privato dello Stadio).

Le osservazioni valide al punto precedente possono considerarsi valide anche nel caso in esame. Occorre segnalare la presenza di un numero di varchi e di una loro localizzazione sulla rotatoria incompatibili con la sicurezza e con le necessità di deflusso veicolare soprattutto in condizioni di massimo esodo (come da "Geometria delle Rotatorie" DM 19 Aprile 2006). In questo caso peraltro il parcheggio multipiano risulta composto da due piani interrati e tre in elevazione.

Parcheggi

Di seguito vengono riportate le osservazioni relative ai parcheggi. Nell'intervento di progetto sono presenti: parcheggi pubblici, privati, e privati di uso pubblico. Le osservazioni sono diversificate in relazione alla loro funzione e riguardano l'accessibilità e più approfonditamente la conformazione/distribuzione interna per quanto attiene i parcheggi pubblici.

Di seguito i parcheggi sono stati divisi in ordine alla loro tipologia:

1. Parcheggi a Raso;
2. Parcheggi Pluripiano in Struttura;
3. Parcheggi Interrati.

1. Parcheggi a Raso:

Parcheggio P3 (Pubblico)

Il parcheggio a raso P3 rappresenta lo standard pubblico per una piccola parte del comparto A1 –Stadio (P3p1) per la maggior parte rappresenta lo standard pubblico del comparto B1 Business Park (P3p2). E' funzionalmente diviso in 4 zone:

- P3a e P3d - parcheggio auto,
- P3c - parcheggio bus turistici e motorini,
- P3b - parcheggio motorini.

L'ingresso avviene dall'asse trasversale di collegamento via Ostiense/via del Mare – Autostrada attraverso una viabilità perimetrale che raccoglie tutti gli ingressi e le uscite che sono diversificate per tipologie di mezzo: moto, auto, bus.



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

L'uscita direzione autostrada è diretta. L'uscita direzione via Ostiense avviene attraverso l'intersezione semaforizzata.

Anche se solo in parte, tale parcheggio risulta standard dello stadio e, da quanto espresso nelle specifiche relazioni tematiche "analisi funzionalità dei bacini di sosta", esso sarà utilizzato completamente come offerta di parcheggio in relazione agli eventi sportivi.

Osservazioni:

L'ingresso dedicato a moto+Bus è estremamente pericoloso sia perché posto in curva e sia perché non fisicamente diviso per le due tipologie di utenza che è necessario invece, per motivi di sicurezza connessi alla visibilità e manovrabilità prevedere separate.

Circa la pericolosità dell'uscita dedicata ai soli Bus Turistici si rimanda a quanto già precedentemente espresso al punto 5 della macrotematica "Infrastrutture viarie di progetto".

Occorre uniformare e allineare le corsie trasversali e i percorsi interni delle sezioni del parcheggio P3 rispetto alla spina centrale al fine di evitare intersezioni interne sfalsate che penalizzano il deflusso.

Appare sottostimato un solo ingresso e una sola uscita (in promiscuo con le auto) per tutto il parcheggio moto (P3d).

I percorsi pedonali tracciati all'interno del parcheggio non sono risolti negli attraversamenti della viabilità lato stadio dove sussistono tutta una serie di rampe di ingresso e uscita da altri parcheggi.

Tali percorsi pedonali interni al parcheggio essendo a raso costituiscono di fatto un pericoloso intralcio all'esodo in uscita delle vetture a fine evento e caratterizzano situazioni di pericolo per l'utenza pedonale.

Parcheggio P4 (Pubblico)

Il parcheggio a raso P4 rappresenta lo standard pubblico del comparto B1 Business Park.

È funzionalmente un'unica area con un unico ingresso e un'unica uscita a due corsie.

Esso serve le provenienze da via Ostiense lato Roma e lato GRA oltre alle provenienze dall'autostrada tramite l'intersezione semaforizzata.

Anche se standard del comparto B1, da quanto espresso nelle specifiche relazioni tematiche "analisi funzionalità dei bacini di sosta", esso sarà utilizzato completamente come offerta di parcheggio in relazione agli eventi sportivi.

Osservazioni

Presenza di tronchi di scambio prima dell'ingresso al parcheggio e all'uscita dello stesso di limitata lunghezza di cui non risulta presente, nella documentazione trasmessa, alcuna verifica.



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

Parcheggio P5 (Pubblico)

Il parcheggio a raso P5 rappresenta lo standard pubblico del comparto B1 Business Park.

Il parcheggio è diviso funzionalmente in due parti P5a dedicato alle moto e P5b dedicato alle auto entrambi serviti da ingresso e uscita separati. L'accesso avviene dalla direzione via Ostiense/via del Mare - rotatoria R3 .

Anche se standard del comparto B1, da quanto espresso nelle specifiche relazioni tematiche "analisi funzionalità dei bacini di sosta", esso potrà, in caso di necessità, essere utilizzato come offerta di parcheggio in relazione agli eventi sportivi.

Osservazioni

L'accesso auto risulta localizzato troppo vicino alla rotatoria con possibilità di rigurgito e blocco della rotatoria e del traffico su via Ostiense.

Di tale aspetto la documentazione trasmessa non fornisce alcuna verifica che tenga conto anche della tipologia di gestione più idonea a scongiurare tale criticità.

Parcheggi P9 - P10 - P11- P14 (Privati)

I parcheggi P9-P11 e P14 risultano parcheggi privati dello Stadio, il parcheggio P10 risulta privato di Trigatoria, in ogni caso sono parcheggi privati del comparto A1, sono posti a livello -2 e sono accessibili attraverso un varco carrabile dalla rotatoria R6.

Accessibilità avviene solo da via Ostiense-via del Mare unificate.

Osservazioni

Così come già precedentemente evidenziato al punto 4 della macrotematica "Infrastrutture viarie di progetto" non è stato dato riscontro alla verifica del livello di servizio della rotatoria R6 che possa escludere scenari di congestione in esito agli eventi sportivi.

2 Parcheggi Pluripiano in Struttura

Parcheggio P1 (Pubblico)

Il parcheggio P1 è pluripiano in 5 piani dal livello -2 (ingresso/uscita) al livello +2.

Il parcheggio costituisce lo standard pubblico del comparto A1, principalmente dello Stadio, per i primi 4 piani e per l'ultimo piano rappresenta lo standard pubblico dello Stadio, di Trigatoria e Roma Village in tre porzioni.

L'accesso (ingresso /uscita) avviene dalla viabilità di distribuzione del parcheggio a raso P3.



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

Dalla relazione "analisi funzionalità dei bacini di sosta" si evince il funzionamento. Sono previsti di due tornelli di ingresso e 4 tornelli di uscita: due dedicati alle auto e due alle moto.

Esso sarà utilizzato negli eventi sportivi.

Osservazioni :

Mentre risulta chiara dalle planimetrie la rampa di ingresso al parcheggio che esita sul doppio tornello in ingresso. Non è chiaro il funzionamento in uscita. Sono presenti due rampe separate (una dedicata alle auto e una alle moto?).

Se è valida l'ipotesi della separazione delle rampe in auto e moto si deve in ogni caso predisporre che l'uscita sulla viabilità avvenga per una vettura alla volta attraverso l'utilizzo della corsia d'immissione. Tale uscita è poi immediatamente interferente con l'uscita delle moto. Parallelamente l'area è interessata all'uscita auto e moto dal parcheggio P3 posto sul lato opposto del fronte stradale. La presenza di troppi accessi e dei rischi di accodamento e intasamento è stata già evidenziata in relazione all'analisi della viabilità secondaria (punto 5 della macrotematica "Infrastrutture viarie di progetto").

Parcheggio P2 (pubblico)

Il parcheggio P2 è pluripiano in 6 piani dal livello -2 (ingresso/uscita) al livello +3.

Il parcheggio rappresenta lo standard pubblico del comparto A1 principalmente dello Stadio per i primi 4 piani e gli ultimi due piani rappresentano lo standard pubblico di Trigoria e Roma Village.

L'accessibilità avverrà dalla rotatoria R6 e pertanto da via del Mare-via Ostinese.

Secondo quanto riportato nella relazione "analisi funzionalità dei bacini di sosta" in casi di picco gli accessi possono essere disciplinati tutti e due in uscita dedicando il primo alle auto e il secondo alle moto.

Esso sarà utilizzato negli eventi sportivi.

Osservazioni :

Come già segnalato, sulla rotatoria sono presenti numerosi accessi. Il varco di uscita del parcheggio pluripiano risulta strettamente adiacente al varco di ingresso/uscita del parcheggio P12 (parcheggio privato dello stadio, localizzato al livello -1 e raggiungibile attraverso una lunghissima rampa che costeggia il parcheggio P2). E' inoltre presente un altro ingresso ad attività non definita. E' presente infine l'ingresso al complesso privato dello stadio (per le squadre) caratterizzato dai parcheggi privati (P9-P10-P11-P14).

Il numero degli accessi, la loro vicinanza e la loro funzione può determinare criticità e blocco della funzionalità della rotatoria negli eventi sportivi.



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

3 Parcheggi Interrati

Parcheggio P6 (privato)

Il parcheggio P6 rappresenta lo standard privato del comparto B1 Business Park. Si localizza sul livello -2 e sul livello -1.

L'accesso a tale parcheggio avviene sia da rampe svincolate dalla rotatoria R5 che da rampe nel tratto di strada che collega R5 a R3.

Esiste poi un accesso diretto da via Ostiense-via del Mare che risulta, incomprensibile dalle planimetrie.

Osservazioni:

Non avendo a disposizione piante del parcheggio non è chiarito il sistema interno di accessibilità ai vari piani.

Parcheggio P7 (Privato e Privato ad uso pubblico LR 33/99)

Vedi macrotematica Legge Regionale 33/99 - "Convivium"

Parcheggio P8 (Privato e Privato ad uso pubblico LR 33/99)

Vedi macrotematica Legge Regionale 33/99 – MSV "AS Roma Superstore"

Parcheggio P12 (Privato)

Parcheggio privato del comparto A1 interrato posto a livello -1 adiacente al piano superiore del parcheggio P7. Accessibile attraverso una lunga rampa che corre parallela al parcheggio P2 e che esita sulla rotatoria R6.

Accessibilità da via Ostiense-via del Mare.

Osservazioni

Accessi ravvicinati sulla rotatoria R6 possibilità di congestione durante gli eventi sportivi

Parcheggio P13 (Privato e Privato ad uso pubblico)



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

Parcheggio diviso in P13p1 e P13p2 con le due funzioni di privato e privato ad uso pubblico del comparto A1 (servizi e commerciale)

Posto a livello -2 adiacente al P7

Osservazioni

Il generico richiamo alla funzione commerciale di cui il parcheggio è standard (in parte) non consente di valutare l'eventuale necessità di rispondenza a quanto normato dalla LR33/99.

Legge Regionale 33/99

Osservazione Generale:

La localizzazione e l'articolazione dei parcheggi dell'intervento di progetto, anche in relazione alla loro funzione e destinazione, risulta estremamente complessa anche in virtù del fatto che ogni parcheggio fisico contiene in se parti e porzioni di differente funzione e destinazione.

Tale complessità si traduce anche in una complessità di accessibilità agli stessi non sempre completamente chiara e chiarita.

Le specifiche osservazioni di seguito riportate analizzano l'aspetto tematico relativo alla L.R. 33/99 e al rispetto della stessa legge da parte delle attività di vendita di seguito riportate.

"Convivium "

Il parcheggio pertinenziale P7 del convivium, ai sensi della L.R. 33/99, chiamato Privato ad uso pubblico è distribuito in parte alla quota -2L (-7.50) dove occupa tutto il perimetro e da dove avviene l'accesso da viabilità pubblica e una parte alla quota -1L (-4.10) dove ne viene dedicata solo una parte mentre l'altra è definita privata ai sensi dell'art.7-8 delle NTA.

Osservazioni:

la connessione carrabile fra i due piani avviene attraverso una rampa bidirezionale centrale e una rampa in salita perimetrale. Tale connessione soddisfa la legge regionale 33/99 solo se il parcheggio privato al livello -1 adiacente al parcheggio P7 risulta ad uso degli addetti al centro commerciale.

La rampa perimetrale di salita da -7.50 a -4.10 così come collocata genera pericoloso intralcio fra i flussi in risalita e i flussi in uscita dal parcheggio.

L'area di carico e scarico merci è accessibile da rampe separate dal trasporto privato a quota -7.50 nel rispetto della LR.

Osservazioni:



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

L'accessibilità dei mezzi pesanti avviene con rampe disciplinate all'inglese. Tale disciplina di circolazione deve essere opportunamente segnalata ed indirizzata fisicamente per evitare possibili percorsi in contromano che interessano peraltro tir e mezzi pesanti

MSV "AS Roma Superstore"

Il parcheggio pertinenziale viene definito ad uso esclusivo dell'attività di vendita, articolato in un singolo livello fuori terra e ubicato in un edificio separato dalla MSV e denominato P8. Viene inoltre rappresentato un percorso pedonale che dai parcheggi porta all'entrata della MSV.

Osservazioni:

L'accesso da viabilità pubblica al parcheggio non viene rappresentato se non in maniera schematica ne viene evidenziato se lo stesso risulta comune o no all'ingresso dei mezzi pesanti diretti all'area di carico/scarico merci. Ciò risulta in contrasto con quanto prescritto dalla LR.

L'area di carico e scarico merci risulta localizzata in adiacenza alla MSV.

Osservazioni:

l'accesso delle merci risulta in promiscuo con l'accesso dell'utenza veicolare. Il percorso dei mezzi pesanti verso l'area dedicata non è definito ne è chiarito se esso avviene in spazi adibiti anche alla pedonalità con conseguenti problematiche di interferenza e sicurezza.

L'ingresso al parcheggio non è realizzato in modo perpendicolare all'asse stradale, ciò costringe auto e mezzi pesanti ad effettuare difficoltose manovre di ingresso che si ripercuotono sulla circolazione veicolare. Va evidenziato inoltre che il varco di ingresso è posizionato al termine di una curva con evidente difficoltà di percezione da parte dell'utenza veicolare.

Attività di vendita nel Business Park

Non sono state fornite informazioni sufficienti a chiarire ai sensi della LR 33/99 se il "commerciale" presente nel Business Park possa configurarsi o meno come "negozi di vicinato" o se l'insieme delle attività ivi localizzate debbano costituire un unicum funzionale riconducibile alla tipologia di centro commerciale.

Non viene inoltre chiarito dove siano localizzati i parcheggi dedicati.

Sistema della Ciclabilità

Dalla documentazione trasmessa dal proponente, si rileva quanto di seguito rappresentato.

La "Ciclabilità" rappresentata non è considerata quale componente della mobilità (difatti compare marginalmente solo nella Relazione del Piano Trasportistico, quale descrizione dello



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

stato di fatto della rete ciclabile esistente, e nella Analisi del Sistema di Accessibilità, in cui sono dedicati solo paragrafi al Ponte ciclopedonale verso la Stazione della Magliana e alla Passerella pedonale di accesso alla Stazione Tor di Valle), ma bensì come componente intermodale (mezzo trasporto pubblico – bici), che deve essere supportata da una reale capacità del sistema infrastrutturale ad essa dedicato.

Risulta necessario pertanto evidenziare la carenza di elementi certi sia dal punto di vista della rete che dal punto di vista degli aspetti dimensionali dell'infrastruttura.

Sui percorsi ciclopedonali progettati ovvero:

- percorso ciclopedonale di interconnessione Torrino – Magliana,
- circuiti ciclopedonali secondari;

non sono indicate né le caratteristiche tipologiche (se prevista la separazione della sede in pedonale e ciclabile o se promiscua) né dimensionali (rappresentazione di sezioni trasversali tipologiche).

Alla luce di quanto sopra, di fatto mancano gli elaborati del progetto definitivo del sistema della ciclabilità.

Non sono rappresentati, inoltre, in scala adeguata, né il posizionamento né la quantità di parcheggi biciclette localizzati nelle aree prossime all'ingresso stadio.

La funzionalità del "sistema ciclabilità" risulta compromesso dalla mancanza di continuità del percorso ciclopedonale Torrino-Magliana in quanto l'esito della nuova passerella lato stazione Magliana risulta "interrotto" dalla previsione di utilizzo di una connessione verticale (scale e ascensore).

C – CONCLUSIONI

Sistema del Trasporto Pubblico Locale di Superficie

Si prescrive, per quanto riguarda l'aspetto del trasporto pubblico locale di superficie, che il progetto debba garantire un incremento del livello di offerta del capolinea di piazzale Tarantelli. L'area di capolinea da realizzare deve risultare di dimensioni adeguate alla domanda attesa, con possibilità di sorpasso delle vetture in stazionamento. La viabilità di accesso al capolinea non deve prevedere pendenze superiori al 5% ed i percorsi pedonali, di connessione con la struttura e con la stazione ferroviaria, debbono garantire la funzionalità, l'efficacia e la sicurezza dei passeggeri, con particolare riguardo per le categorie di utenza "debole".

Sistema del Trasporto Pubblico su Ferro



ROMA CAPITALE

Dipartimento Mobilità e Trasporti
Direzione

-(segue)-

Il parere favorevole al progetto definitivo dello Stadio della Roma in località Tor Di Valle è subordinato al recepimento delle prescrizioni ed osservazioni di seguito riportate:

- 1) Sviluppo da parte del proponente, in accordo con la Regione Lazio proprietaria della ferrovia, del progetto definitivo completo della proposta contenuta nello "Studio di Fattibilità-Relazione descrittiva della capacità di Trasporto della Roma-Lido";
- 2) Inserimento nella suddetta proposta progettuale dell'intervento relativo alla S.S.E. ubicata all'interno del deposito di Magliana, in quanto necessario per il potenziamento della Ferrovia Roma;
- 3) Necessità di acquisire n. 7 treni (oltre le riserve nella misura del 20%) in aggiunta ai n. 10 treni attualmente disponibili facenti parte della flotta CAF serie 300 in servizio sulla Roma-Lido, che rappresenta l'unica dotazione che possiede accettabili standard di affidabilità;
- 4) Necessità di stralciare dall'importo complessivo dell'intervento, l'importo previsto per l'adeguamento della stazione Tor di Valle e della linea, in quanto di proprietà della Regione Lazio (tale importo potrebbe essere destinato all'acquisto di materiale rotabile);
- 5) Realizzazione dei lavori relativi all'aumento della sezione del cavo di alimentazione sino alla SSE di Torrino che alimenta il tratto di linea e relative opere accessorie.

Sistema del Trasporto Privato

Alla luce delle risultanze emerse nello Studio di Traffico, fermo restando le competenze della Città Metropolitana, e restando altresì confermata che l'unificazione della Via del Mare/via Ostiense costituisce un obiettivo irrinunciabile per le motivazioni strategiche connesse all'interesse pubblico, la sostenibilità dell'intervento non può essere disgiunta dalla attuazione degli adeguamenti progettuali in tal senso finalizzati.

Si ritiene pertanto indispensabile che l'intervento di progetto si debba far carico dell'adeguamento del sistema via del Mare/via Ostiense anche nel tratto compreso tra l'intervento insediativo e il Nodo Marconi.

Analogamente, al fine di garantire una funzionale accessibilità alle aree interne dell'insediamento urbanistico, risulta indispensabile che vengano superate le criticità puntualmente segnalate nel parere di merito, operando idonei adeguamenti del sistema ciclabile, della viabilità interna e degli accessi carrabili ai parcheggi.

Per tutto quanto sopra espresso, il parere potrà essere considerato favorevole al superamento di tutte le criticità espresse.

Il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti

Ing. Maurizio Viola

