



Brevi manu con allegati  
Anticipata via pec

ASTRAL S.p.A.  
c.a. dell'Amministratore Unico  
Ing. Antonio MALLAMO

Ufficio Progettazione  
c.a. Il Responsabile  
Ing. Federico RANIERI

Area Progettazione, Lavori es Espropri  
c.a. Il Dirigente  
Ing. Giovanni TORRIERO

Il Direttore Generale  
c.a. Ing. Daniele LUCCI

Via del Pescaccio, 96/98  
00166 Roma  
[protocolloastral@pec.astralspa.it](mailto:protocolloastral@pec.astralspa.it)

e p.c. Roma Capitale  
Dipartimento Mobilità e Trasporti  
U.O. Infrastrutture per il Trasporto Pubblico  
c.a. del Dirigente Ing. Roberto COLUZZI  
c.a. Ing. Alessandro SCORRANO

Via Capitan Bavastro, 94  
00154 Roma  
[protocollo.mobilitatrasporti@pec.comune.roma.it](mailto:protocollo.mobilitatrasporti@pec.comune.roma.it)

Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.  
c.a. Ing. Alessandro FUSCHIOTTO

Via Luca Gaurico, 9/11  
00143 Roma  
[semaforica@pec.agenziamobilita.roma.it](mailto:semaforica@pec.agenziamobilita.roma.it)

ROMA 

ROMA METROPOLITANE S.r.l. (Società per la realizzazione delle Metropolitane della Città di Roma a r.l.)  
Sede: via Tuscolana 171/173 - 00182 Roma - tel. 06.454640100 - fax 06.454640111  
pec: protocollo@pec.romametropolitane.it  
Cap. Soc. Euro 2.500.000,00 i.v. - C.F., P. IVA e Reg. Impr. 05397401000 - R.E.A. 883542 Roma  
Società unipersonale soggetta a direzione e coordinamento da parte di Roma Capitale



*Me*



**Oggetto: Realizzazione del sistema di trasporto pubblico su sede propria di tipo filoviario, a capacità intermedia, a servizio dei corridoi Eur-Tor de' Cenci ed Eur Laurentina-Tor Pagnotta.**  
**CUP: E81I0800000005; CIG:0118243933.**

**Corridoio Eur Tor de' Cenci – variante di tracciato.**  
**Conferenza di Servizi ai sensi degli artt. 14 e 14ter della L.241/1990 del 27 novembre 2015 (prot.12664 del 12 novembre 2015; prot. 12727 del 13 novembre 2015; prot. 4782 del 28 giugno 2017).**

**Trasmissione documentazione integrativa.**

Con riferimento al parere trasmesso da codesta rispettabile società il 28 luglio u.s. (prot. 5586) e alle richieste successivamente pervenute, con la presente nota si trasmettono i seguenti documenti:

- versione estesa dello studio trasportistico redatto da Roma Servizi per la Mobilità (prot. 6397 del 14/09/2017) già trasmesso il 2 agosto u.s. (prot. 5727);
- revisione degli elaborati VX522B – Sub Tratta 2:  
Acqua Acetosa Ostiense – Sfiocco Pontina/Colombo – Intersezione Semaforizzata;  
VX423A – Sub Tratta 3: Sfiocco Pontina/Colombo – Piazza 25 marzo 1957.

In relazione agli elaborati succitati si specifica che la lunghezza del tronco di scambio fra via C.Colombo e via Pontina è pari a circa 550m ed il tratto di canalizzazione rigida del tratto in affiancamento fra le due arterie, in prossimità del nuovo semaforo, è stata fissata in circa 100m.

Al fine della chiusura della Conferenza di Servizi, si rimane in attesa del parere di competenza.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Procedimento

Arch. Margherita Meloni



S.O. Ingegneria della Mobilità

RM\_SERVMOB  
Roma Servizi per la Mobilità s.r.l.  
USCITA - 14/09/2017 - 0050764



ROMA CAPITALE  
DIPARTIMENTO Mobilità e Trasporti  
c.a. Ing. Roberto Coluzzi  
Fax 06.57.40.033  
PEC: protocollo.mobilitatrasporti@pec.comune.roma.it

E .p.c.  
Roma Metropolitane s.r.l.  
Rup Progettazione Corridoio TPL Tor de Cenci  
c.a. Arch. Margherita Meloni  
PEC: protocollo@pec.romametropolitane.it.

Roma, 13/09/2017  
AF/SB/cr

**Oggetto: integrazioni approfondimenti trasportistici variante di tracciato Colombo2 a servizio corridoio Eur - Tor de Cenci**

Con la presente si trasmette la versione estesa dello studio in oggetto, integrato con le informazioni richieste.

Cordiali saluti  
Il Responsabile della S.O.  
Ing. Alessandro Fuschiotto

Roma servizi per la mobilità S.r.l.  
Via di Vigna Murata, 60 00143 Roma  
(ingresso pedonale via L. Gaurico, 9)  
T +39 0646951 F +39 0646956660  
[www.agenziamobilita.roma.it](http://www.agenziamobilita.roma.it)

Società con socio unico soggetta alla direzione  
e coordinamento del Comune di Roma  
P.IVA e N. Iscrizione 10735431008 del 31/12/2009  
Cap.Soc.euro 10.000.000,00 REA 1253419

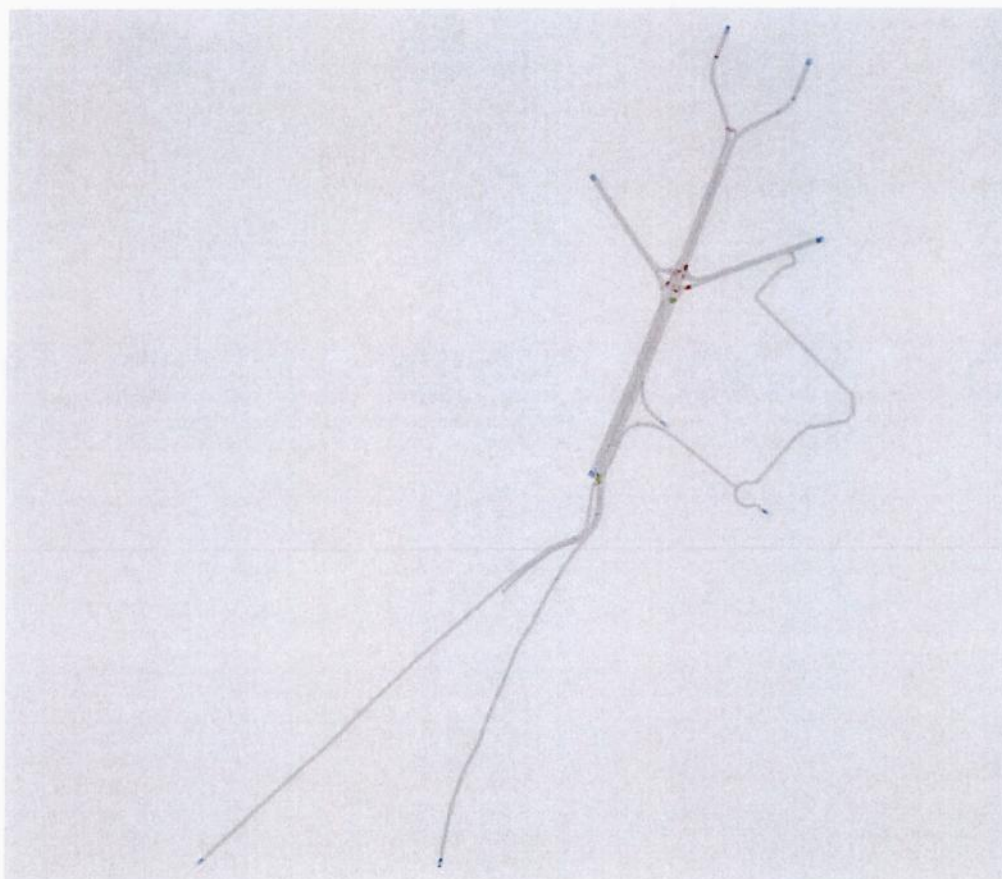


**Nota tecnica:**

**Costruzione dello scenario attuale**

È stata analizzata la rete stradale di Via Cristoforo Colombo e di Via Pontina, per la parte compresa tra il GRA e Via dell'Umanesimo, comprensiva degli instradamenti da e per Via Carlo Levi e per Viale dell'Oceano Pacifico e Viale dell'Oceano Atlantico.

Nella figura sottostante è rappresentata la rete modellizzata: in alto è possibile vedere il margine dell'intersezione di Via dell'Umanesimo, al centro l'intersezione di Piazzale 25 Marzo 1957, mentre in basso la Via Cristoforo Colombo e la Via Pontina al margine del GRA.



Nell'immagine seguente, un dettaglio della confluenza tra la Via Cristoforo Colombo e la Via Pontina nello scenario di progetto, mentre in alto è visibile l'intersezione tra Viale dell'Oceano Atlantico e Viale dell'Oceano Pacifico con Via Cristoforo Colombo.



È stato utilizzato il modello di microsimulazione Vissim calibrato ed integrato con le informazioni inerenti i flussi diretti e provenienti da Via Carlo Levi recentemente monitorati.

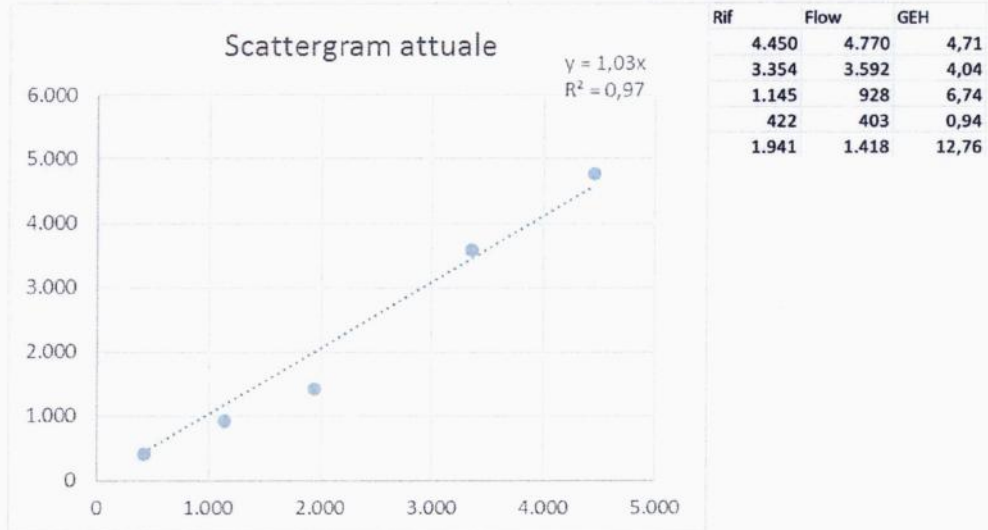
Il modello di domanda è stato ricostruito sulla base dei conteggi di traffico effettuati sul l'intersezione di Viale dell'Oceano Atlantico e Viale dell'Oceano Pacifico con Via Cristoforo Colombo e sulla ripartizione di tali flussi generati dalla Via Cristoforo Colombo e dalla Via Pontina in alimentazione del tratto stradale congiunto.

La domanda è stata caricata all'interno del modello sulla base di una matrice 7x7, che prevede complessivamente poco più di 11.000 spostamenti equivalenti.

Le alimentazioni della rete stradale è costituita dai seguenti centroidi: Via Cristoforo Colombo in direzione GRA (1), Viale Oceano Atlantico (2), Viale Oceano Pacifico (4), Via Cristoforo Colombo in direzione centro (31), Via Pontina in direzione centro (32), Via Carlo Levi (34).

			CC EUI	Atalnti	Pacific	CC in	SS148	Levi	Levi2
	11.155		1	2	4	31	32	33	34
	Name								
	Sum	4.784	1.921	452	998	1.851	0	1.150	
CC EUR	1	2.234	0	0	217	709	1.308	0	0
Atalntico	2	763	25	0	235	174	329	0	0
Pacifico	4	596	86	182	0	115	213	0	0
CC in	31	3.260	1.869	698	0	0	0	0	693
SS148 IN	32	3.858	2.476	925	0	0	0	0	457
Levi	33	443	328	115	0	0	0	0	0
Levi2	34	0	0	0	0	0	0	0	0

Nell'immagine seguente si riporta lo scattergram relativo agli spostamenti complessivi, che mostra una buona calibrazione del modello, pur a fronte di una sottostima di un contatore specifico: tali valori sono da ricondurre a fenomeni di congestione temporanea della corsia compresa tra il sovrappasso di Via Levi e Viale dell'oceano Atlantico, dovuti alla scarsa capacità, (nella realtà i veicoli utilizzano anche l'isola di traffico che separa le correnti veicolari e di conseguenza i flussi transitanti risultano maggiori del modellizzato).



Analizzando i valori del GEH si verifica infatti una scarsa rispondenza del flusso modellizzato per la corsia laterale in direzione oceano atlantico (ultima riga in tabella). Si è deciso di accettare la configurazione rappresentata, in quanto corrispondente alla reale disciplina di traffico presente su strada, piuttosto che rappresentare una capacità più elevata (modellizzando quindi un comportamento scorretto) al fine di riallineare i del modello.



S.O. Ingegneria della Mobilità

Le valutazioni sono state condotte sulla base di 5 diverse simulazioni in assegnazione dinamica, aventi differenti distribuzioni veicolari nel tempo (semi), mediandone quindi i risultati degli indicatori. Le simulazioni sono riferite all'ora di punta della mattina, a partire dalle ore 8:45, periodo per il quale si registrano i massimi flussi sulla rete stradale.

Le simulazioni sono state effettuate caricando la domanda definita in quattro diversi quarti d'ora, cui si aggiunge un ulteriore quarto d'ora iniziale di precarico della rete (dimensionato all'80% del primo intervallo di carico) ed un ultimo intervallo di scarico della rete.

#### Risultati Scenario attuale

Allo stato attuale si registra una velocità media sulla rete dell'ordine dei 30Km/h, con un ritardo medio dell'ordine dei 130sec/veh.

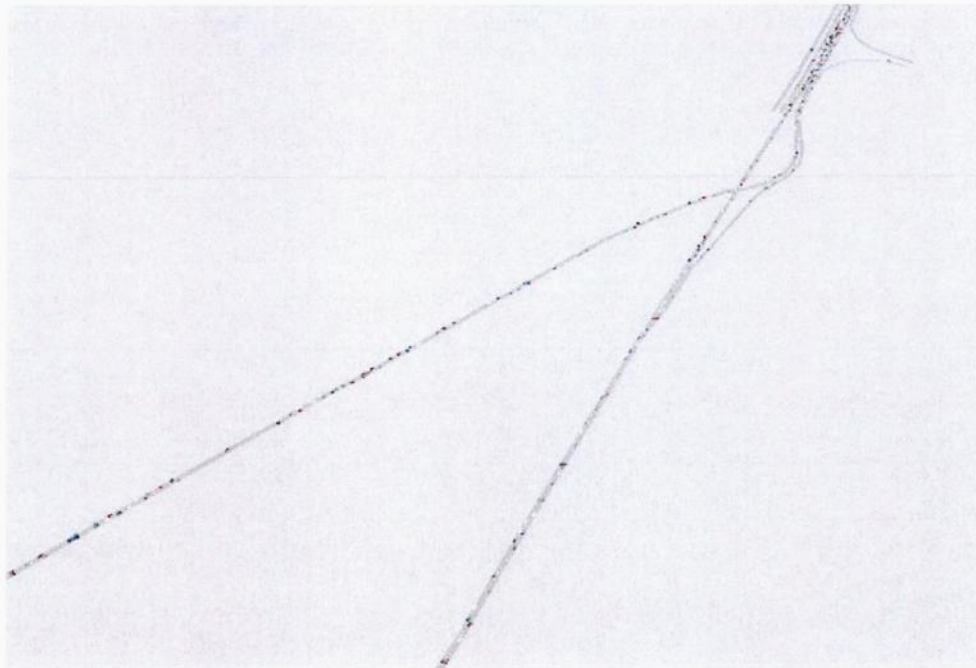
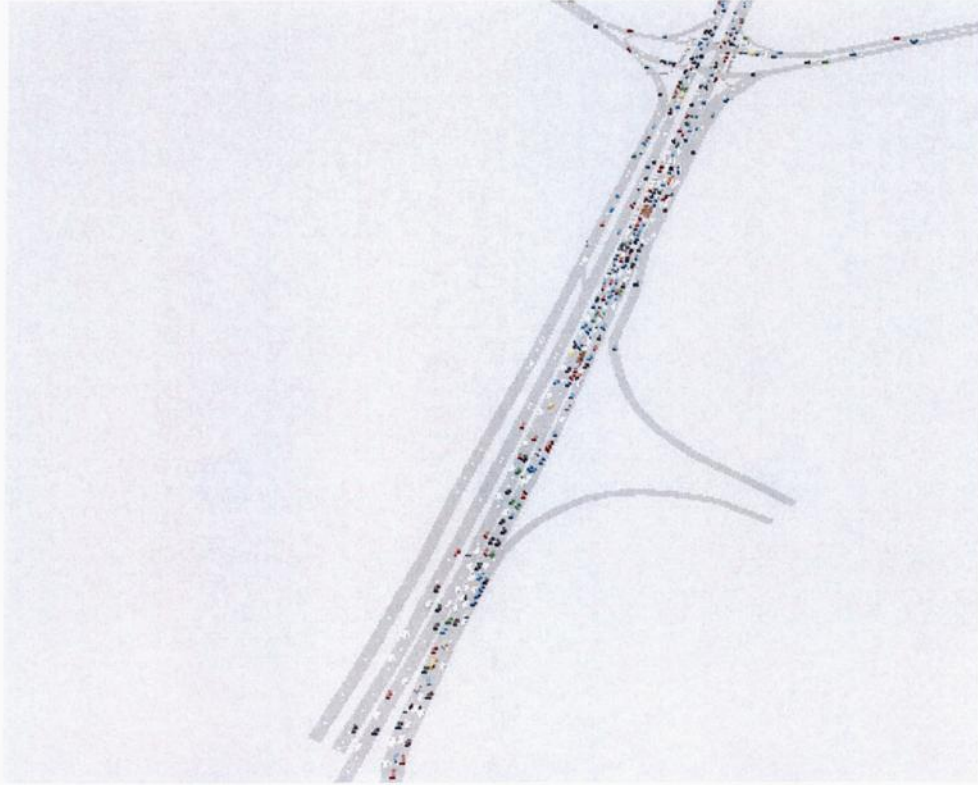
Per quanto concerne le code, sono considerate tali quelle durante le quali le velocità dei veicoli sono inferiori ai 5Km/h e non superiori ai 10. Qualora negli accodamenti si creino delle zone ove le velocità siano superiori ai 10Km/h con un headway superiore ai 20m, queste non sono più considerate ai fini dello sviluppo delle code. Inoltre, al fine di considerare il massimo sviluppo possibile è stato definito come limite superiore quello di 10Km.

Le code medie in attestamento all'impianto semaforico di Piazzale 25 Marzo 1957 sono dell'ordine dei 650m, ovvero risalgono dall'impianto semaforico fino confluenza della Via Cristoforo Colombo e della Via Pontina, con estensione massima dell'ordine dei 2,3km.

Dall'analisi del deflusso durante le simulazioni, si deve registrare come la presenza di canalizzazioni di traffico nel tratto tra Via Levi e Via dell'Oceano Atlantico, risulta definire un sistema estremamente rigido rispetto alla distribuzione dei flussi veicolari, motivo per il quale si evidenziano fenomeni di forte rallentamento in corrispondenza dell'inizio e della fine delle corsie di manovra che consentono ai flussi di spostarsi verso il margine sinistro della carreggiata per avvicinarsi all'impianto semaforico di Piazzale 25 Marzo 1957.

Tale comportamento provoca una forte riduzione della velocità nel tratto di confluenza di Via Cristoforo Colombo e Via Pontina, che si ripercuote cinematicamente nelle tratte a monte, con fenomeni di congestione.

Nelle immagini seguenti si riportano alcune risultanze visive della prima di 5 simulazioni, per lo stato attuale della rete stradale.







S.O. Ingegneria della Mobilità

### Scenario di progetto

Lo scenario di progetto è stato configurato in per tenere in considerazione il progetto di inserimento del corridoio Tor de Cenci, secondo la variante Colombo2, per valutare le prestazioni del nuovo impianto semaforico di scambio tra il corridoio e la Via Cristoforo Colombo. Pertanto il corridoio è stato modellizzato nel solo tratto di interesse, indicativamente tra Via di Decima e Via dell'Umanesimo.

Rispetto allo stato attuale, la domanda dello scenario di progetto è stata rivista considerando un incremento della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico derivante dalla presenza in esercizio del nuovo corridoio, con una riduzione complessiva degli spostamenti su mezzo privato stimata in 700 unità orarie, di cui 400 dalla SS148 e la restante quota da Via Cristoforo Colombo.

Sono state inoltre riviste le distribuzioni dei flussi sulla rete stradale in considerazione dell'eliminazione dell'attuale connessione diretta tra Via Cristoforo Colombo e Via Carlo Levi, considerando che quota parte di tali spostamenti utilizzerà viabilità alternativa extra GRA (tra Via di Mezzo Cammino e Via di Decima) o lo stesso GRA per raggiungere la SS148 in direzione Roma e da qui Via Levi, e solo una quota minore utilizzerà l'itinerario da Via dell'Oceano Atlantico, Via Cesare Pavese e Viale Ignazio Silone.

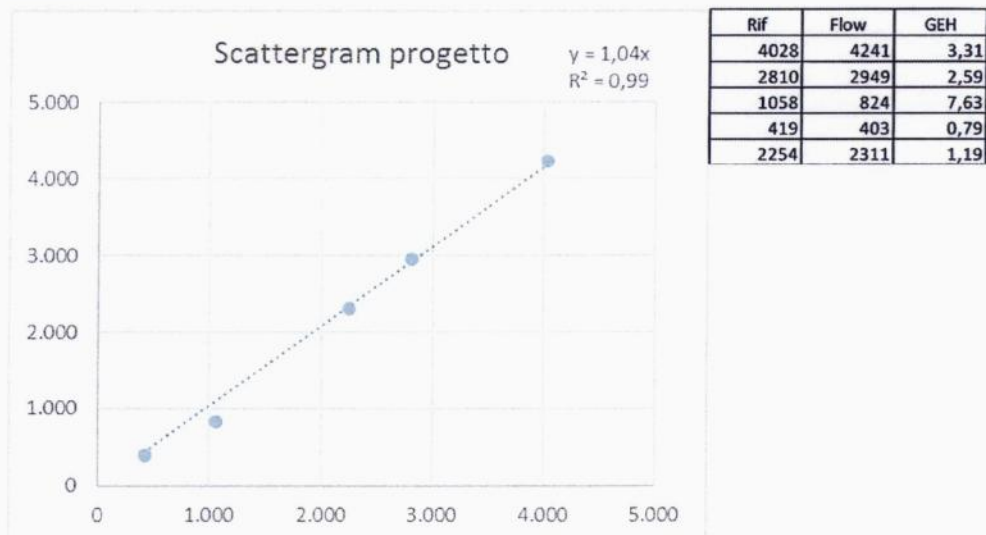
Sono inoltre state riviste le frequenze dei mezzi TPL da e per le zone servite dal corridoio, per tenere conto della riduzione del servizio su sede promiscua in favore di quella riservata, con esclusione delle linee a più ampio raggio.

In ragione di tali diverse distribuzioni sulla rete stradale, per quanto concerne la sola rete modellizzata, si considera un'ulteriore decremento della domanda di circa 255 unità.

La nuova matrice di domanda, corrispondente allo scenario di progetto che si sta analizzando, si stima corrisponda ad un totale di circa 10.600 spostamenti equivalenti.

		CC EUR	Atalntic	Pacificc	CC in	SS148	Levi	Levi2	
	10.623		1	2	4	31	32	33	34
	Name								
	Sum	4.432	1.828	452	998	1.851	0	1.063	
CC EUR	1	2.234	0	0	217	709	1.308	0	0
Atalntico	2	763	25	0	235	174	329	0	0
Pacifico	4	596	86	182	0	115	213	0	0
CC in	31	2.714	1.655	652	0	0	0	0	407
SS148 IN	32	3.873	2.399	819	0	0	0	0	656
Levi	33	442	267	175	0	0	0	0	0
Levi2	34	0	0	0	0	0	0	0	0

Complessivamente, considerando anche i riempimenti dei mezzi, la matrice di domanda dello scenario di progetto si riduce di circa 500 spostamenti equivalenti, rispetto a quella attuale.



Analizzando i valori del GEH si verifica infatti una buona rispondenza dei flussi modellizzati, seppur con un valore non perfettamente allineato del flusso della rampa in direzione di Via Carlo Levi. Tale variazione, dell'ordine delle 200 unità, è legata al fatto che i costi degli itinerari alternativi per Carlo Levi variano dinamicamente in fase di assegnazione, scostandosi dalle ipotesi di ripartizione statica preliminare.

Per quanto concerne il nuovo impianto semaforico di scambio tra Via Cristoforo Colombo ed il nuovo corridoio TPL, questo è stato configurato come attuato a distanza dai mezzi TPL al



S.O. Ingegneria della Mobilità

fine di garantire la marcia continua dei mezzi, mantenendo altrimenti il via libera al traffico privato. Inoltre tale impianto è stato messo in fase con quelle di Piazzale 25 Marzo 1957, al fine di minimizzare il numero degli stop per tutti i mezzi transitanti.

Sono inoltre state riviste le frequenze dei mezzi TPL da e per le zone servite dal corridoio, per tenere conto della riduzione del servizio su sede promiscua in favore di quella riservata, con esclusione delle linee a più ampio raggio.

Anche per lo scenario di progetto le valutazioni sono state condotte sulla base di 5 diverse simulazioni in assegnazione dinamica, aventi differenti distribuzioni veicolari nel tempo (semi), mediandone quindi i risultati degli indicatori. Le simulazioni sono sempre riferite all'ora di punta della mattina, come per lo scenario attuale.

Le simulazioni sono state effettuate caricando la domanda definita in quattro diversi quarti d'ora, cui si aggiunge un ulteriore quarto d'ora iniziale di precarico della rete, dimensionato all'80% del primo intervallo di carico ed un ultimo intervallo di scarico della rete.

Al fine di garantire il corretto funzionamento del tronco di scambio tra Cristoforo Colombo e Pontina, sono state apportate modifiche rispetto allo scenario progettuale fornito con l'elaborato VX522A. In particolare è stata eliminata la separazione fisica tra le due consolari a partire da circa 100m a valle del nuovo impianto semaforico, al fine di massimizzare lo sviluppo del tronco di scambio, fino al successivo impianto semaforico di Piazzale 25 Marzo 1957, per uno sviluppo complessivo di 550m.

Inoltre, al fine di mettere in sicurezza l'uscita di Via Carlo Levi, è stata prevista una separazione fisica che consenta l'utilizzo della rampa ai soli veicoli provenienti da Via Pontina, rendendone impossibile l'accesso per chi proviene da Via Cristoforo Colombo.

Tali modifiche hanno portato alla definizione di uno scenario di progetto modificato.

#### Risultati scenario di progetto modificato

Nello scenario di progetto modificato, si registra una velocità media sulla rete dell'ordine dei 40Km/h, con un ritardo medio dell'ordine dei 40sec/veh.

Come detto per lo scenario attuale, le code, sono considerate tali per velocità inferiori ai 5Km/h e non superiori ai 10. Qualora negli accodamenti si creino delle zone ove le velocità siano superiori ai 10Km/h con un headway superiore ai 20m, queste non sono più considerate ai fini dello sviluppo delle code.

Le code medie in attestamento all'impianto semaforico di Piazzale 25 Marzo 1957 sono dell'ordine dei 50m, con un'estensione massima che non risulta mai superare i 260m, valori non critici per il tronco di scambio nella configurazione simulata, in quanto corrispondenti ad un riempimento di circa il 50%.

Tale variazione rispetto allo scenario attuale è da ricondurre da un lato alla presenza del nuovo impianto semaforico di scambio carreggiate TPL-Colombo, che risulta regimare gli afflussi fornendo maggiori tempi per il cambio di corsia dei flussi provenienti da Via Pontina. Dall'altro le maggiori sezioni disponibili comportano un incremento delle velocità sulla rete, che consente di tenere in movimento i veicoli, limitando gli attuali effetti cinematici e di conseguenza lo sviluppo delle code vere e proprie.

Infatti dall'analisi del deflusso durante le simulazioni, si nota che la sezione stradale unificata già in uscita dal nuovo impianto semaforico del corridoio e la canalizzazione della rampa di Via Levi, consentono una migliore mobilità dei flussi veicolari, generando un deflusso veicolare leggermente più rapido rispetto a quello odierno, pur essendo presenti carichi elevati sulle tratte stradali di Colombo e Pontina in entrata a Roma.

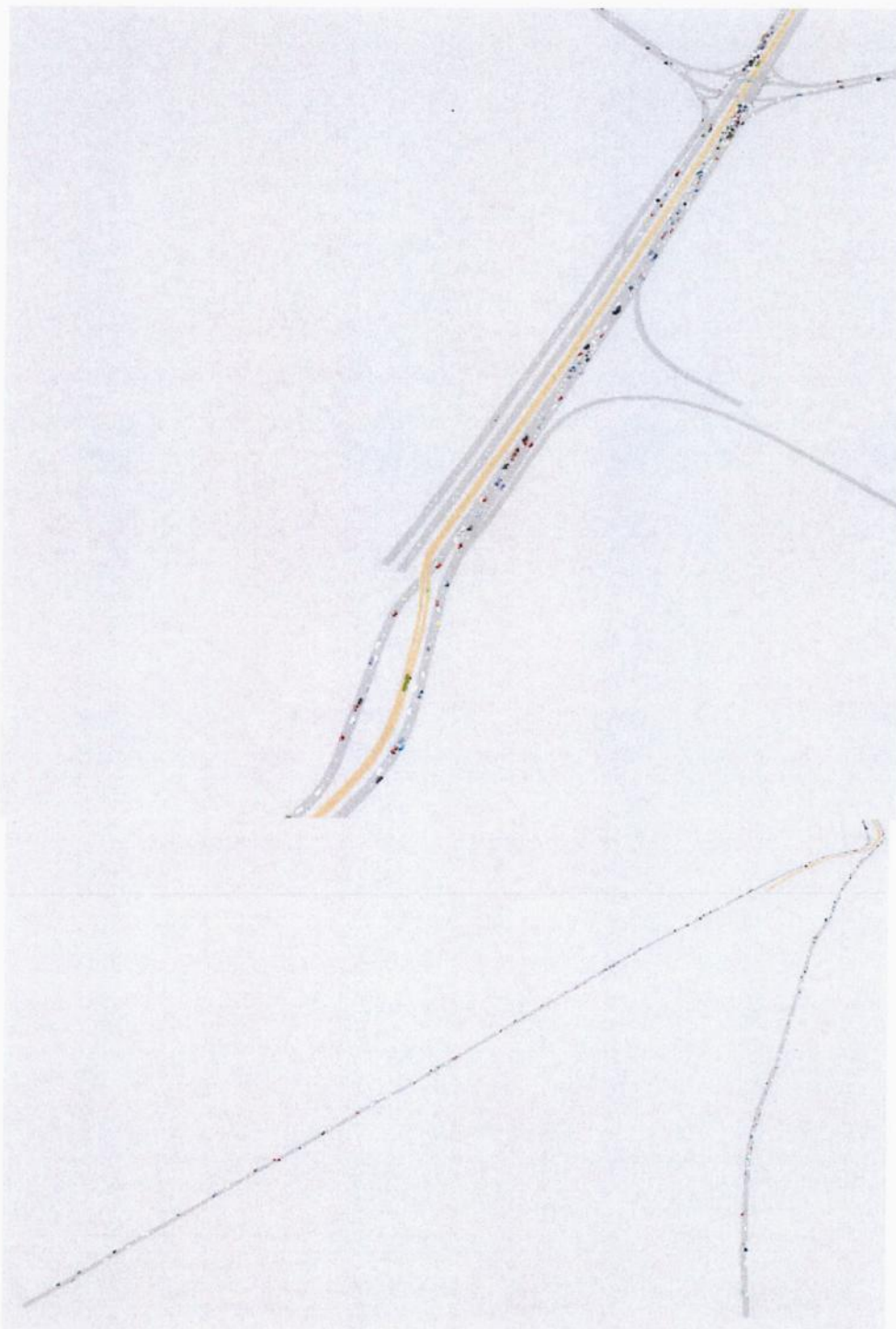
Globalmente lo scenario di progetto modificato comporta dei miglioramenti rispetto allo scenario attuale, pur a fronte di un leggero incremento delle distanze percorse, consentendo una riduzione del numero di veicoli rimasti in rete durante l'intervallo di scarico della stessa.

	<i>Attuale</i>	<i>Progetto</i>	<i>Var %</i>
<i>Velocità media</i>	32	43	36%
<i>Ritardo medio</i>	129	37	-71%
<i>Distanza percorsa</i>	25.287	26.734	6%
<i>Tempo su rete</i>	2.881.139	2.236.158	-22%

Per quanto concerne il nuovo impianto semaforico di scambio tra Via Cristoforo Colombo ed il nuovo corridoio TPL, si registrano delle code massime per il traffico privato dell'ordine dei 100m, corrispondenti a circa due terzi della distanza tra il nuovo impianto semaforico e la spalla in calcestruzzo del sottopasso della SS148 Pontina. Tale sviluppo unito alla scarsa visibilità delle condizioni di deflusso della strada, rendono auspicabile l'utilizzo di presidi atti a segnalare o rendere visibile la presenza di veicoli accodati, onde evitare problemi di sicurezza per l'utenza. Non si registrano fenomeni di accodamento sull'attiguo tratto di Via Pontina.

Nelle immagini seguenti si riportano alcune risultanze visive della prima di 5 simulazioni, per lo stato scenario di progetto modificato della rete stradale.





# ASTRAL



AZIENDA STRADE LAZIO SPA

ASTRAL SpA

PR Tit: \_\_\_\_\_  
Cl: \_\_\_\_\_  
2571/17/Prolav  
N. 0018830 28/07/2017 UOR: \_\_\_\_\_  
Tra \_\_\_\_\_



ROMA,

Spettabile  
Roma Metropolitane Srl  
c.a. RUP ing. Margherita Meloni  
Via Tuscolana, 171/173  
00182 Roma (RM)  
protocollo@pec.romametropolitane.it

**Oggetto:** Realizzazione del sistema di trasporto pubblico su sede propria di tipo filoviario, a capacità intermedia, a servizio dei corridoi Eur – Tor dé Cenci ed Eur Laurentina – Tor Pagnotta.

**Codice CUP:** E81108000000005; **CIG:** 0118243933

**Corridoio Eur Tor dé Cenci – variante di tracciato.**

**Parere per Conferenza di Servizi del 14.07.2017**

Facciamo seguito alla vs nota Registro Ufficiale U.04782.28-06-2017, pervenuta in ASTRAL S.p.A. al prot. 0016272 del 28.06.2017, con la quale viene indetta Conferenza di Servizi per l'approvazione delle opere di cui all'oggetto, e quanto emerso in sede di prima seduta tenutasi in data 14.07.2017, per comunicare quanto segue:

#### Premesso

- con legge regionale del 20.05.2002 n. 12 la Regione Lazio, in attuazione di quanto previsto dall'art. 194 della legge regionale 6 agosto 1999 n. 14, ha costituito l'Azienda Strade Lazio – ASTRAL S.p.A.;
- con Contratto di Servizio sottoscritto con firma digitale in data 30.06.2016, Reg. Cron. n. 19244 del 18.07.2016 la Regione Lazio ha affidato in regime di concessione la rete viaria regionale all'Azienda Strade Lazio – ASTRAL SpA.;

#### Visti:

- il D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 - "Nuovo Codice della Strada";
- il D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495- "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della Strada";

#### Considerato

- che il Comune di Roma, per mezzo di Roma Metropolitane s.r.l., ha in programma la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico su sede propria di tipo filoviario, a capacità intermedia, a servizio dei corridoi Eur – Tor dé Cenci ed Eur Laurentina – Tor Pagnotta;
- che le opere di cui all'oggetto rivestono un ruolo strategico di primaria importanza per il Comune di Roma;
- che le opere prevedono la modifica del tracciato e del profilo della S.R. 148 Pontina per quanto riguarda la corsia di marcia dir Roma, da circa il km 10+000 al km 13+000;
- che detta soluzione appare in forte contrasto con la fluidità presunta del traffico in dir Roma in quanto la nuova ipotesi progettuale prevede l'immissione della SR 148 Pontina, strada regionale in subordine alla via Cristoforo Colombo, strada comunale, quindi con una inversione dell'attuale gerarchia;
- che quindi in questa nuova ipotesi si possono creare forti rigurgiti al traffico nelle ore di punta;

Azienda Strade Lazio  
Astral Spa con Socio Unico  
Società soggetta a direzione e  
coordinamento della Regione Lazio

Sede operativa e legale  
Via del Pescaccio 96/98  
00166 Roma  
t. +39.06.5168.7516  
www.astralspa.it  
protocolloastral@pec.astralspa.it

p.iva 07244131004  
cf. 07244131004  
reg. imprese 07244131004  
rea 1020380  
capitale sociale  
€ 10.000.000,00 interamente  
versato



*[Handwritten signatures]*

*[Handwritten mark]*

- che questa Azienda ritiene necessario acquisire uno specifico studio del traffico, che evidenzi le interferenze tra i flussi di traffico proveniente dalla SR 148 Pontina e dalla Cristoforo Colombo, esteso almeno sino al G.R.A.;
- che in un precedente incontro presso la sede di Roma Metropolitane Srl è stata ipotizzata la presa in carico da parte del Comune di Roma, Città Metropolitana, del tratto di SR 148 Pontina tra il G.R.A. e l'intersezione con viale dell'Oceano Pacifico;

la scrivente ritiene, in via preliminare, di dover **SOSPENDERE** l'espressione del parere di propria competenza sino alla trasmissione delle seguenti integrazioni:

- Studio trasportistico della nuova ipotesi progettuale, con interessamento di tutte le viabilità affluenti ed esteso sino al G.R.A.;

Ricordando inoltre che l'autorizzazione finale, per opere che vadano ad interessare viabilità regionale, è competenza esclusiva di Astral S.p.A., si sottolinea come il parere della scrivente risulti assolutamente vincolante al fine dell'approvazione delle opere di cui all'oggetto.

La scrivente quindi, in virtù di quanto sopra, non si riterrà responsabile di eventuali future problematiche e/o contenziosi che dovessero manifestarsi a seguito di una conclusione del procedimento che non avrà tenuto conto di quanto richiesto da Astral S.p.A.

Distinti saluti

**Ufficio Progettazione**

Il Responsabile

Ing. Federico Ranieri

**Area Progettazione, Lavori ed Espropri**

Il Dirigente

Ing. Giovanni Torriero

**Il Direttore Generale**

Dr. Daniele Lucci

**L'Amministratore Unico**

Ing. Antonio Mallamo



## Meloni, Margherita

---

**Da:** Federico Ranieri <federico.ranieri@astralspa.it>  
**Inviato:** giovedì 7 settembre 2017 11:24  
**A:** Meloni, Margherita  
**Cc:** Daniele Lucci; Giovanni Torriero  
**Oggetto:** Corridoio Eur -Tor de' Cenci

Buongiorno dot.ssa Meloni

Abbiamo visionato la documentazione integrativa da voi trasmessa contenente lo studio trasportistico che aveva richiesto l'ing. Bajetti in sede di Conferenza di Servizi

Tuttavia dobbiamo rilevare che in realtà la documentazione trasmessa non è altro che le conclusioni dello studio ma non contiene tutti i dati e le simulazioni effettuate, abbiamo la necessità difatti di verificare i dati inseriti per lo studio al fine di verificarne poi i risultati,

inoltre nelle conclusioni si evidenzia chiaramente che lo studio è stato eseguito apportando delle modifiche al progetto presentato (sia nella separazione tra Pontina e Colombo che tra Pontina e via Levi), e abbiamo quindi la necessità di acquisire i disegni aggiornati sia in planimetria che in sezione al fine di valutare la reale fattibilità del progetto.

Il ns parere resterà quindi sospeso sino alla trasmissione delle integrazioni di cui sopra.

saluti



**ING. FEDERICO RANIERI**  
**UFFICIO PROGETTAZIONE**  
**RESPONSABILE**

**SEDE**

VIA DEL PESCACCIO, 96/98

00166 Roma

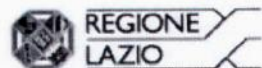
FISSO +39.06.5168.7703

CELL +39.334.6535214

Fax +39.06.5168.7531

✉ [FEDERICO.RANIERI@ASTRALSPA.IT](mailto:FEDERICO.RANIERI@ASTRALSPA.IT)

<http://WWW.ASTRALSPA.IT>



---

Questo messaggio è indirizzato al destinatario indicato e può contenere informazioni riservate, private, o privilegiate. Se ricevette questo messaggio per errore preghiamo di non aprirlo e cancellarlo immediatamente ed avvertire il mittente. Qualsiasi altro uso di questa email è proibito.

This message is for the designated recipient only and may contain privileged, proprietary, or otherwise private information. If you have received it in error, please notify the sender immediately and delete the original. Any other use of the mail by you is prohibited.