



Comitato di Quartiere  
"Colli Aniene"

## PERCORSO CICLOPEDONALE TOGLIATTI-CERVELLETTA

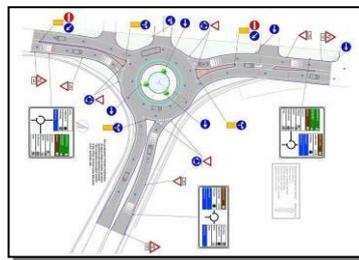
### ***Studi e proposte per godere di un'opera pubblica***

che i cittadini si son visti piovere dal cielo all'improvviso  
ma che non possono accettare nella forma attuale



### ***Progetto per la costruzione di una rotatoria***

per abbattere la pericolosità dell'incrocio Bardanzellu/Balabanoff  
e migliorare la viabilità oggi peggiorata a causa della ciclopedonale



Roma - Novembre 2011

## 1. Prefazione

Nel Giugno 2011 i cittadini di Colli Aniene restano sorpresi dall'inizio lavori di un'opera nuova e sconosciuta nella grande aiuola spartitraffico di fronte al liceo scientifico "Benedetto Croce" di via Bardanzellu. Giungono molte segnalazioni al CdQ il quale, da un sopralluogo, apprende che trattasi della realizzazione di un percorso ciclopedonale che, attraversando tutta via Bardanzellu, arriverà fino al èparco della Cervelletta.

Questo è quanto riporta il cartello apposto nell'area (oggi distrutto e non più leggibile):

### **ROMA CAPITALE**

#### **10.DIPARTIMENTO TUTELA AMBIENTALE E DEL VERDE-PROTEZIONE CIVILE**

*Realizzazione del "PERCORSO CICLOPEDONALE TOGLIATTI CERVELLETTA"*

#### **10.Dip.to - D.D. n. 546 del 04/06/2007**

*Responsabile del procedimento: Arch. Maria Grazia Forte  
(n.d.r. Sostituita ad Ottobre 2011, dall'Arch. Filippo Dicembre)  
10.Dip.to VII-U.O. Verde pubblico e decoro urbano  
Servizio ciclabilità e mobilità sostenibile*

*Progettista: Arch. Angela Maria Verdi - Roma servizi per la mobilità S.r.l.*

*Coordinatore per la progettazione dei lavori in materia di sicurezza:  
Ing. Alessandro Collalti - Roma servizi per la mobilità S.r.l.*

*Direttore dei lavori: Ing. Danilo Risoldi - Roma servizi per la mobilità S.r.l.*

*Coordinatore per l'esecuzione dei lavori in materia di sicurezza:  
Arch. Danilo Risoldi - Roma servizi per la mobilità S.r.l.*

*Impresa esecutrice:  
DELTA IMPIANTI s.a.s. di Negrini Piero  
Via degli Zingari Preturo - L'Aquila  
0862293154 - Fax: 0862362590*

*Direttore di cantiere: Priolo Antonio*

*Responsabile della sicurezza: Priolo Antonio*

*Importo lavori: Euro 98.686,62  
Oltre euro 13.822,34 per oneri della sicurezza*

*Data inizio lavori: 20/12/2010*

*Durata lavori: 141 gnc*

Un progetto totalmente gestito da “Roma servizi per la mobilità” e realizzato da una S.a.S. di L’Aquila. Il costo dell’opera è di circa 112.000 euro. Ad oggi, Novembre 2011, i 141 giorni sono abbondantemente passati ed i lavori sono “sospesi” da quasi due mesi probabilmente sia a causa delle difficoltà impreviste incontrate sul percorso disegnato sia per la richiesta del CdQ alle autorità competenti affinché venisse rispettato l’ambiente (taglio delle radici dei pini) e fossero applicate regole di maggior sicurezza stradale.

Il CdQ è favorevole alle piste ciclabili ma ritiene che queste debbano essere funzionali al cittadino ed al territorio per non correre il rischio di rimanere opere inutilizzate con evidente spreco di denaro pubblico. La definizione del progetto risale al 2004 ed è stata approvata nella conferenza multi servizi nel Giugno 2006 cui hanno partecipato tra gli altri, il V Municipio e “Roma Natura” ma nessuna rappresentanza delle associazioni dei cittadini. E’ stato immediatamente emesso il bando per il progetto esecutivo che si è concluso solo nel 2008. L’affidamento della direzione dei lavori è stato fatto nel 2010. Solo nel 2011 iniziano i lavori. Immediatamente il CdQ tiene diversi incontri con le istituzioni ed i responsabili sia del progetto che dei lavori. Tali incontri non sono valse ad ottenere una minima revisione di quanto ormai deciso. Le nostre osservazioni non vengono ascoltate o comunque considerate con la netta sensazione di trovarci di fronte ad una certa ostilità giustificata, probabilmente, dalla rigidità del progetto iniziale e dai lavori “ormai iniziati”. Non riteniamo questo sufficiente.

Quanto sopra ci ha portato a redigere questo documento che vuol fornire valide argomentazioni che possano, in qualche modo, dare spunti per apportare revisioni “civili” al progetto e che riteniamo ancora perseguibili.

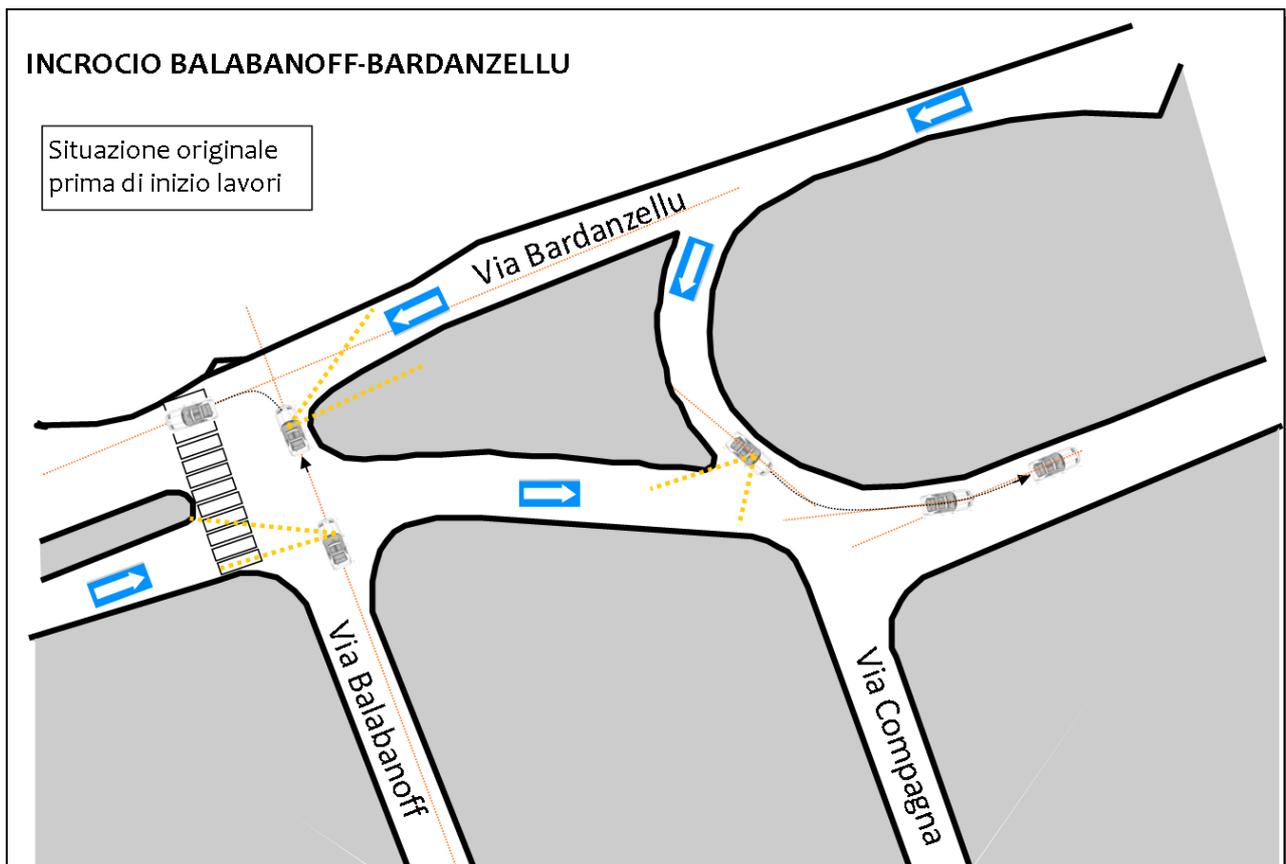
## 2. Le nostre osservazioni

### 2.1 La partecipazione

Il progetto parte senza il coinvolgimento dei cittadini. Esiste un **Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana**, emesso dal Comune di Roma nel Marzo 2006 ([qui il pdf scaricabile](#)) che, in sostanza, contiene un insieme di norme, procedure, strumenti, competenze e responsabilità che promuovono e garantiscono la partecipazione dei cittadini alle trasformazioni urbane. Mette a disposizione dei cittadini diversi momenti partecipativi per intervenire nei processi e nelle decisioni riguardanti sia la realizzazione di opere pubbliche sia la definizione di piani e programmi urbanistici attraverso un metodo/processo che va dall’informazione, alla consultazione, allo svolgimento di veri e propri incontri di progettazione partecipativi, fino al monitoraggio e verifica dei risultati. I cittadini hanno la possibilità di conoscere e partecipare direttamente allo sviluppo dei progetti, dalla fase preliminare fino alla loro realizzazione e gestione. E’ questo un elemento cardine che, se rispettato, avrebbe evitato attriti ed incomprensioni ed avrebbe facilitato la realizzazione di un’opera utile a tutti, e non l’inaccettabile almeno nella sua forma oggi visibile.



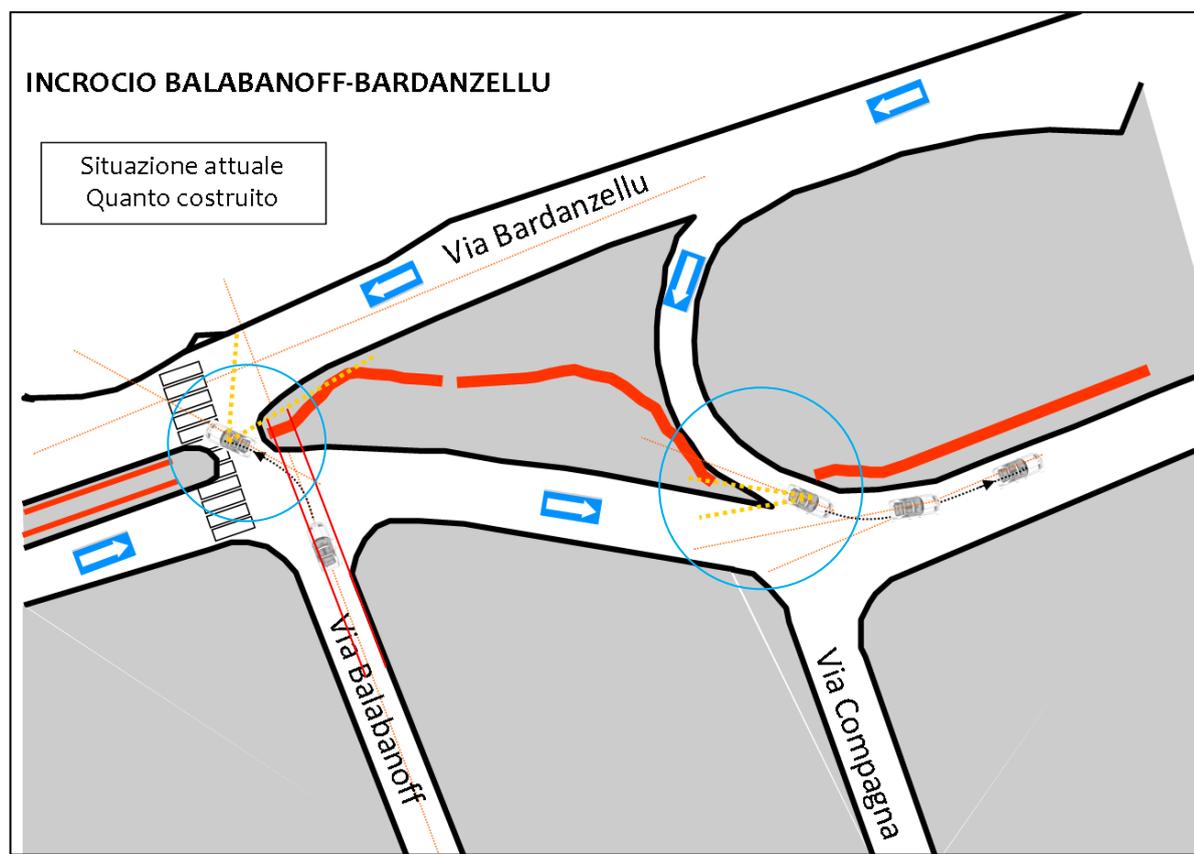
## 2.2 La situazione di partenza



Questa sopra è una semplice mappa che presenta la planimetria dell'area prima dell'inizio lavori. L'incrocio da Balabanoff verso Bardanzellu mantiene una buona visibilità e permette alle auto di immettersi all'incrocio a 90°. La conversione a U da Bardanzellu a Bardanzellu, è di per se già pericolosa ma mantiene un minimo di visibilità durante l'immissione pur se l'ingresso avviene ad appena 30°.



### 2.3 Considerazioni sul costruito



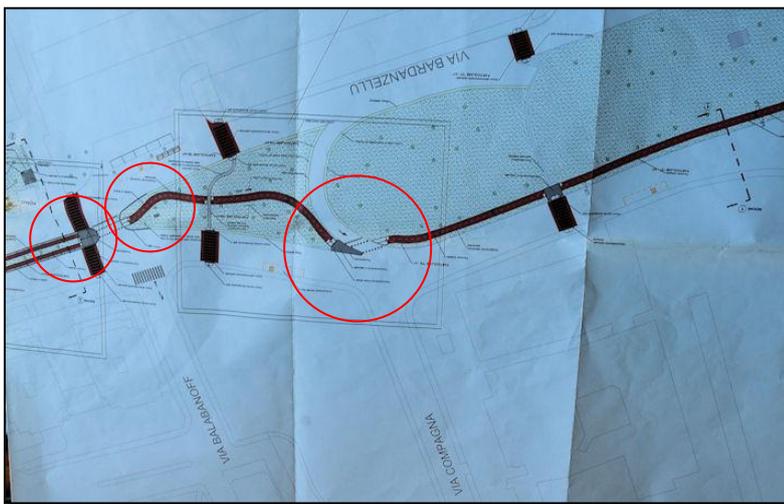
Le osservazioni del "finora realizzato" portano alle seguenti considerazioni:

- Il percorso della ciclabile risulta tortuoso con interruzioni pericolose per il ciclista. Il D.M. 30/11/99 prevede che *"i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.)"*.
- Sulla punta sinistra dell'isola centrale è stato creato un dente che copre tutta la luce di fronte a via Balabanoff obbligando le auto provenienti dalla stessa, dirette a sinistra su via Bardanzellu, a percorrere un brevissimo tratto contromano e ad affrontare l'incrocio a 45° portando l'avantreno sulle strisce pedonali perdendo così la visibilità sulla ciclopeditonale che, oltretutto, in quel punto, è in pendenza. Questo riduce notevolmente la visibilità alla destra del conducente e va contro quanto riportato dalla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana N°170 del 24/07/2006 dove si enuncia che *"per le intersezioni a raso l'angolazione tra gli assi delle strade non deve risultare inferiore ad un angolo di valore pari a 70°"*.
- Ancora più grave risulta l'intervento sulla punta bassa destra della stessa isola che è stata prolungata di circa 3 mt obbligando le auto ad immettersi in via Bardanzellu praticamente a visibilità zero (alla cieca) e parallelamente alla direzione di marcia. Inoltre tutta la carreggiata dedicata all'inversione è stata ridotta di circa 50 cm.
- Risulta evidente la pericolosità di quel punto per i ciclisti che debbano attraversarlo.

E' stato dichiarato dai responsabili del progetto e dal corpo dei Vigili Urbani che questi due (maldestri) interventi hanno lo scopo di evitare immissioni non permesse sia in via Balabanoff che in via Compagna. Come si può vedere dai disegni originali (foto a pagina seguente), le strisce pedonali dovrebbero essere disegnate più a sinistra rispetto all'attuale.



Qui a fianco ecco come compare la **segnaletica orizzontale** per l'automobilista che si immette da via Balabanoff su via Bardanzellu per girare a sinistra. Uno spazio minimo piuttosto pericoloso. Auto che si immette a 45°, senza visibilità sulla ciclabile, con visibilità ridotta per il controllo del traffico proveniente dalla sua destra e con l'avantreno già sopra le strisce pedonali.



Questa è la planimetria di riferimento di una parte dei lavori realizzati. Notiamo l'aggiunta dei **2 denti** all'aiuola centrale. Le **strisce pedonali** all'estrema sinistra del disegno erano previste più a sinistra di quanto vediamo nella foto sopra, a tutela dei pedoni per un più sicuro attraversamento. Il dente aggiunto in basso a destra sull'isola centrale è un elemento di estremo pericolo sia per gli automobilisti che per i ciclisti. E' un percorso ciclopedonabile assurdo e inaccettabile.



Questo è quanto vede di fronte a se l'automobilista che proviene da via Balabanoff e vuole poi girare a sinistra per immettersi su via Bardanzellu. E' obbligato ad abbandonare il naturale percorso per fare **un tratto contromano** e inserirsi nell'incrocio a **45°** portando le ruote anteriori sulle strisce pedonali, impossibilitato ad affrontare l'incrocio a 90°. Questo avviene perché il normale e naturale senso di marcia viene bruscamente ed innaturalmente interrotto dalla nuova isola che obbliga ad una inconsueta manovra.



## 2.4 Ulteriori considerazioni sul costruito



Quando gli operai, continuando il lavoro, iniziarono a scavare nella parte dell'aiuola spartitraffico dopo l'incrocio con via Balabanoff, la prima cosa che saltò all'occhio fu il taglio fatto delle **radici** dei pini durante lo **scavo** di circa 50 cm necessario per gettare poi il manto della pista ciclabile. Preoccupati siamo andati a verificare la parte completata sull'isola centrale, ed abbiamo constatato che è stato utilizzato il medesimo approccio. Radici tagliate e fuori terra.



Il Comune di Roma, il 17/05/2002, ha emesso ed approvato con **deliberazione N°56**, un regolamento per **scavi stradali**, dove sono riportate le distanze minime da mantenere dalle alberature esistenti qualora siano effettuati scavi nelle loro vicinanze. Le alberature sono divise in 4 classi (A B C e D). I pini, gli abeti e i faggi appartengono alla classe C che obbliga ad una **distanza minima dello scavo di 3 mt.** Il CdQ ha denunciato questa situazione con lettera al "servizio giardini" del 24/08/2011.



Sono visibili ed evidenti tuttora **radici affioranti** dal terreno che non renderanno facile la manutenzione resa obbligatoria dal D.M. 557 del 30/11/99 che all'Art 4 Comma 7, prevede: "*le piste ed i percorsi promiscui devono essere costantemente oggetto di interventi di manutenzione*". Purtroppo l'esperienza fatta su altre ciclabili ci insegna che una volta finito il lavoro, resta il più completo abbandono..... per sempre!!



Lo **scavo** iniziato, e poi sospeso, nell'aiuola spartitraffico di via Bardanzellu mette in evidenza una **distanza non regolamentare dai fusti dei pini** e porta alla luce moltissime **radici tagliate** che renderanno precaria negli anni la stabilità degli stessi.



Anche senza un metro, risulta evidente come **non sia stata rispettata la distanza minima degli scavi** dagli arbusti costituiti essenzialmente da pini e abeti.



Il 24 Giugno 2011 si fa già sentire il dissenso dei cittadini che pongono dei cartelli nell'area incriminata, accusando il **V Municipio di essere completamente assente e defilato** ed accusano il Comune di **non aver coinvolto i cittadini**. Non mancano cartelli che gridano per il **salvataggio dei pini** in pericolo.



Nel breve tratto appena completato, l'**erba** sta già aggredendo le parti più sottili del manto della ciclabile.

Il D.M. 557 del 30/11/99 prevede, Art 4 Comma 7, "*Al fine di garantire nel tempo l'accessibilità degli itinerari e la sicurezza della circolazione, le piste ed i percorsi promiscui devono essere costantemente oggetto di interventi di manutenzione*". Se questo è l'inizio, possiamo già immaginare cosa accadrà nel lasso di un brevissimo anno



Alla fine di Ottobre 2011, dopo un fermo lavori di circa 30 giorni, sono tornati gli operai per 2 giorni ed hanno **coperto il fondo di parte degli scavi**. Hanno eseguito due "prove" di manto per la ciclabile. Uno a base **cementizia** ed uno a base **pozzolana**. Riteniamo che tali "prove" abbiano lo scopo di **testare soluzioni** che non richiedano scavi vicino ai pini. **La larghezza della carreggiata ciclabile è di 1.4 mt.** Il D.M. 30/11/99 prevede un minimo di 1.5 mt.

## 2.5 Il tragitto da costruire



La parte dopo piazza Loriato è quella che presenta le maggiori difficoltà per un tragitto con molte interruzioni, un marciapiede stretto e aiuole con poco spazio e grossi pini.



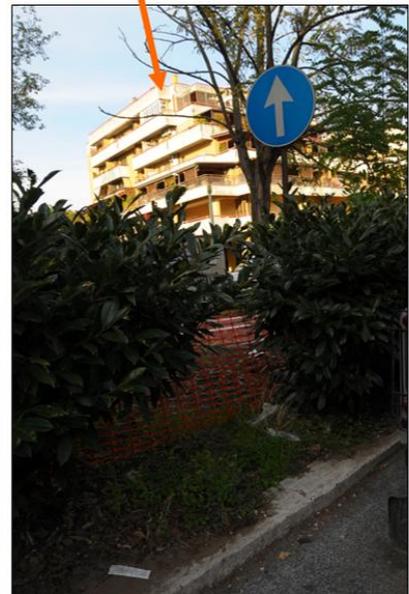
## 2.6 *Abbandono del costruito*

SITUAZIONE STATO LAVORI  
*Al 18 Novembre 2011*



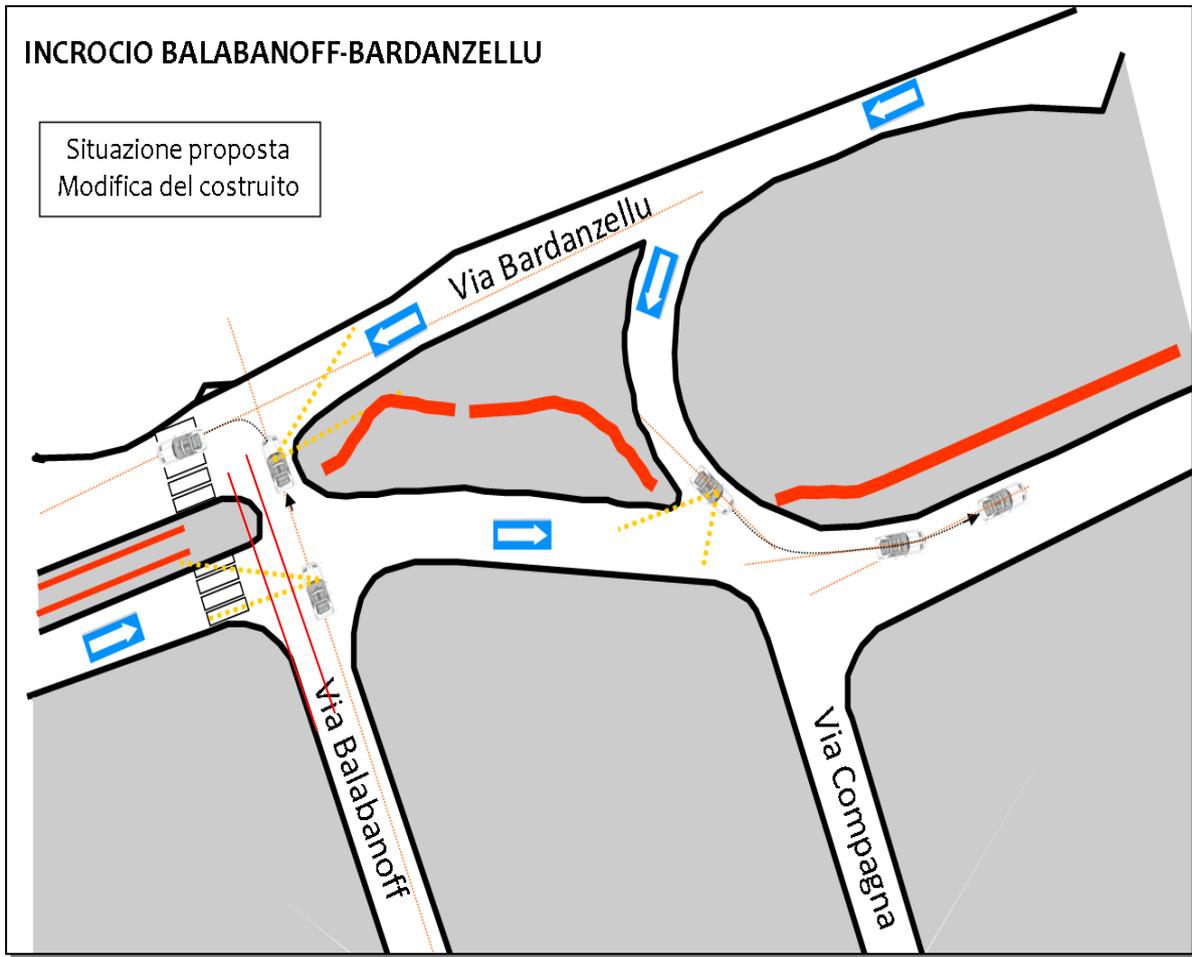
Il perdurare della sospensione dei lavori sta provocando un inaccettabile abbandono delle aree dove crescono erbacce e stanno venendo meno le protezioni.

SITUAZIONE STATO LAVORI  
*Al 18 Novembre 2011*



Le aree che erano "in lavorazione" hanno perso, nel tempo, ogni elemento messo in atto per garantirne la sicurezza. Sono ad oggi "solo" 2 mesi di fermo lavori.

### 3. Le proposte

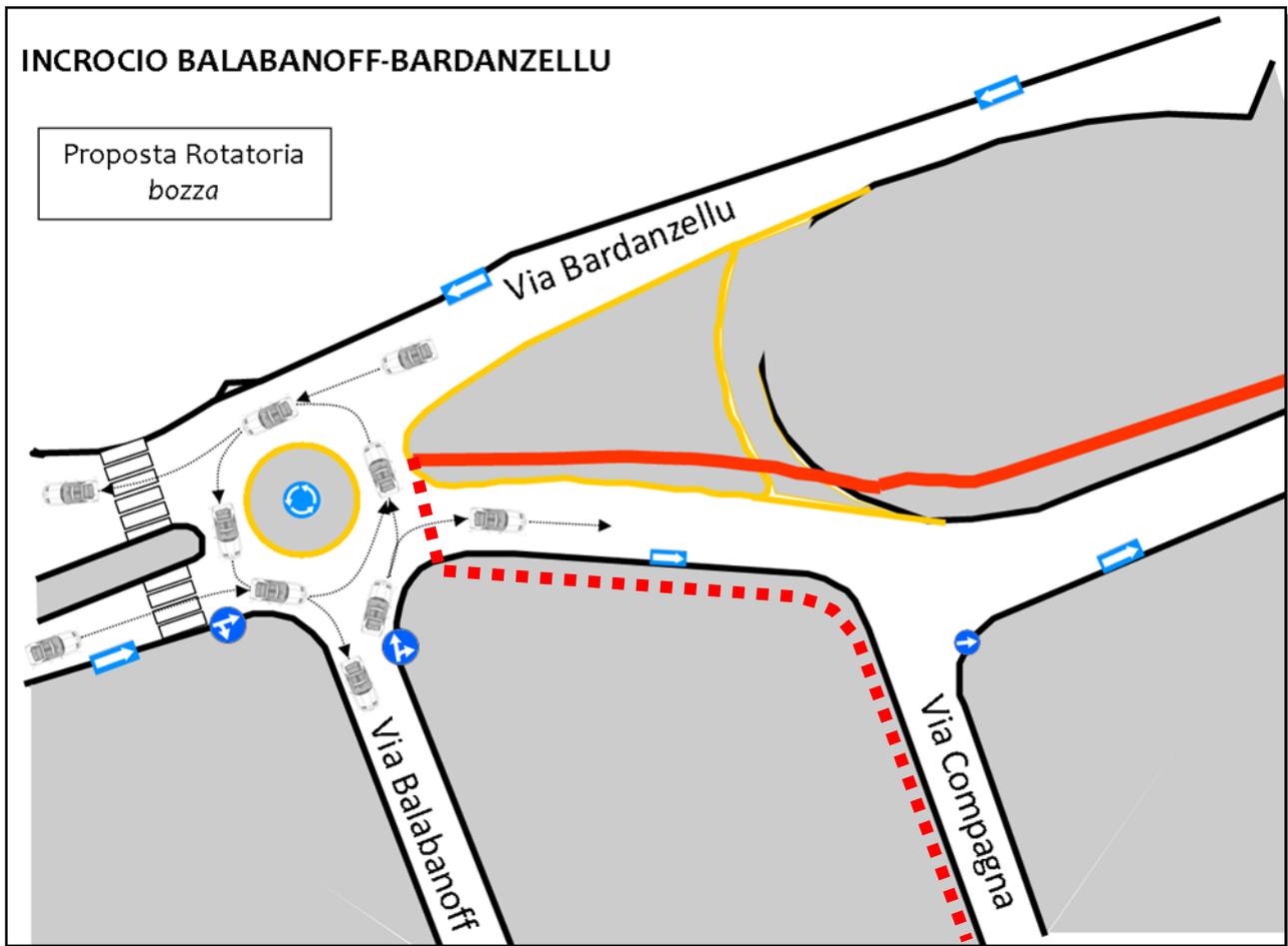


#### 3.1. Interventi sul costruito

Ci permettiamo di avanzare qualche semplice variazione (palliativa) che non stravolga i lavori in corso ma che comunque non potrà risolvere i problemi segnalati:

- Riportare l'isola centrale al suo originale disegno eliminando i due denti che creano enormi difficoltà e pericolo alla circolazione sia ciclistica che automobilistica nonché pedonale.
- Allungare la piccola isola centrale di sinistra (quella a forma di sigaro) fino a coprire la luce di mezza carreggiata di via Balabanoff. Questo semplice intervento:
  - Mette in sicurezza le strisce pedonali e quindi i pedoni
  - Permette alle auto provenienti da via Balabanoff e dirette a sinistra su via Bardanzellu di impegnare l'incrocio a 90° con ampia visibilità sulla loro destra.
  - Evita che le auto provenienti da via Bardanzellu possano girare a sinistra su via Balabanoff. Si troverebbero contromano in condizioni di estrema pericolosità (tale manovra è sempre stata vietata e quindi sanzionabile).
- L'eliminazione del dente in basso a destra dell'isola centrale restituirebbe un minimo di visibilità alle auto impegnate nell'inversione di marcia.
- Riportando alle dimensioni originali la carreggiata utilizzata per l'inversione, si restituirebbe manovrabilità e più visibilità ai veicoli che la percorrono.
- Per tutta l'isola centrale vanno drasticamente ridotte o addirittura eliminate le siepi in quanto costituiscono un ulteriore serio ostacolo alla visibilità.

### 3.2 La rotatoria



Prima dell'avvento della pista ciclabile esistevano già problemi di viabilità e sicurezza concentrati nella prima inversione di marcia su via Bardanzellu e nell'incrocio di via Bardanzellu con via Balabanoff. La costruzione della ciclabile ha accentuato questi problemi aumentando notevolmente la pericolosità per la viabilità essenzialmente per la pessima scelta della geometria dei due incroci. Il restringimento del percorso adibito all'inversione di marcia ne vanifica l'utilità ed obbliga i numerosi mezzi pesanti che da via Palmiro Togliatti sono diretti su via Compagna verso il depuratore ACEA Roma EST, ad effettuare l'inversione a piazza Lorieto percorrendo circa 2 Km in più.

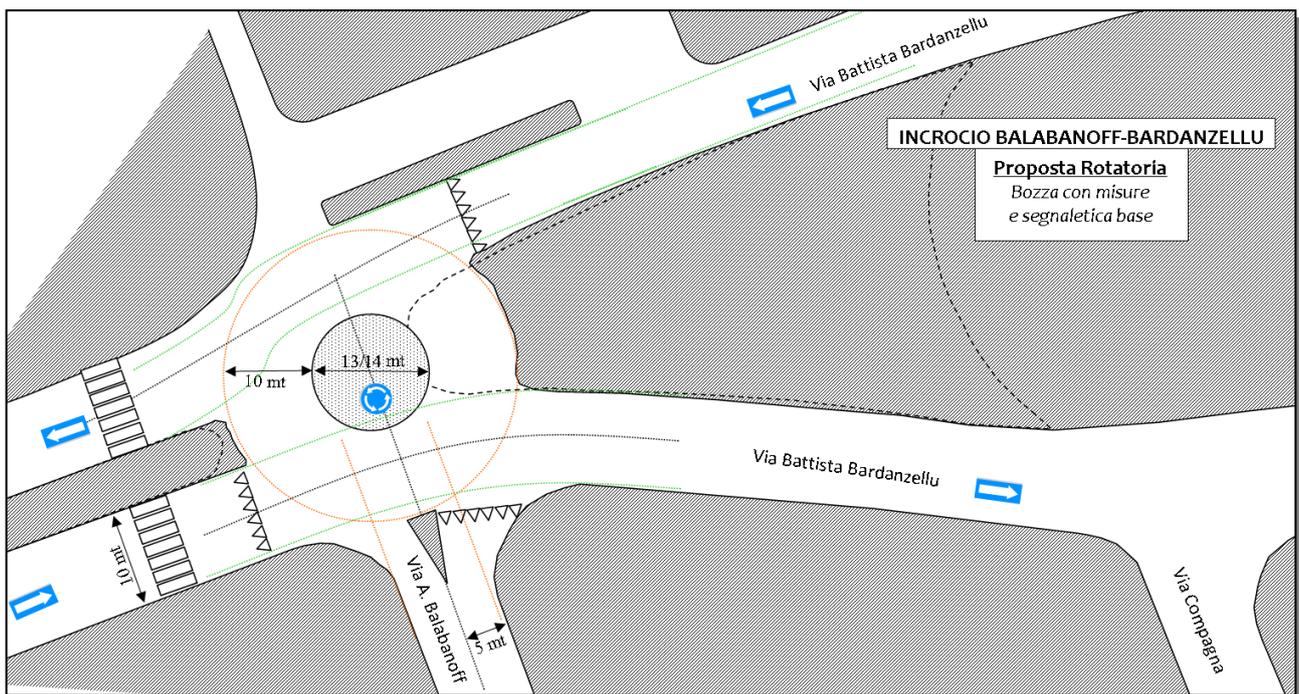
Un serio e definitivo intervento risolverebbe i problemi di viabilità e sicurezza nella zona: la costruzione di una rotatoria sull'incrocio tra via Balabanoff e via Bardanzellu.

Tale proposta fu già avanzata nell'Aprile 2009, tramite petizione, dal PD Colli Aniene, con apposita lettera inviata al V Municipio e all'assessorato ai lavori pubblici. L'assessore ai lavori pubblici (Andrea Acchiardi) rispose il mese seguente affermando che *"..risulta possibile regolare l'incrocio con l'inserimento di una piccola rotonda che però dovrà essere oggetto di studio di fattibilità.... I componenti dell'ufficio UITSS effettueranno un sopralluogo per una modifica all'attuale conversione ad "U" all'altezza del civico 103 di via Bardanzellu"*. Durante i diversi incontri che abbiamo avuto con le istituzioni è però sempre stata da più parti ostacolata questa soluzione. Secondo i "tecnici", ma anche secondo il corpo dei vigili urbani, non esiste lo spazio sufficiente per la realizzazione di una tale opera.

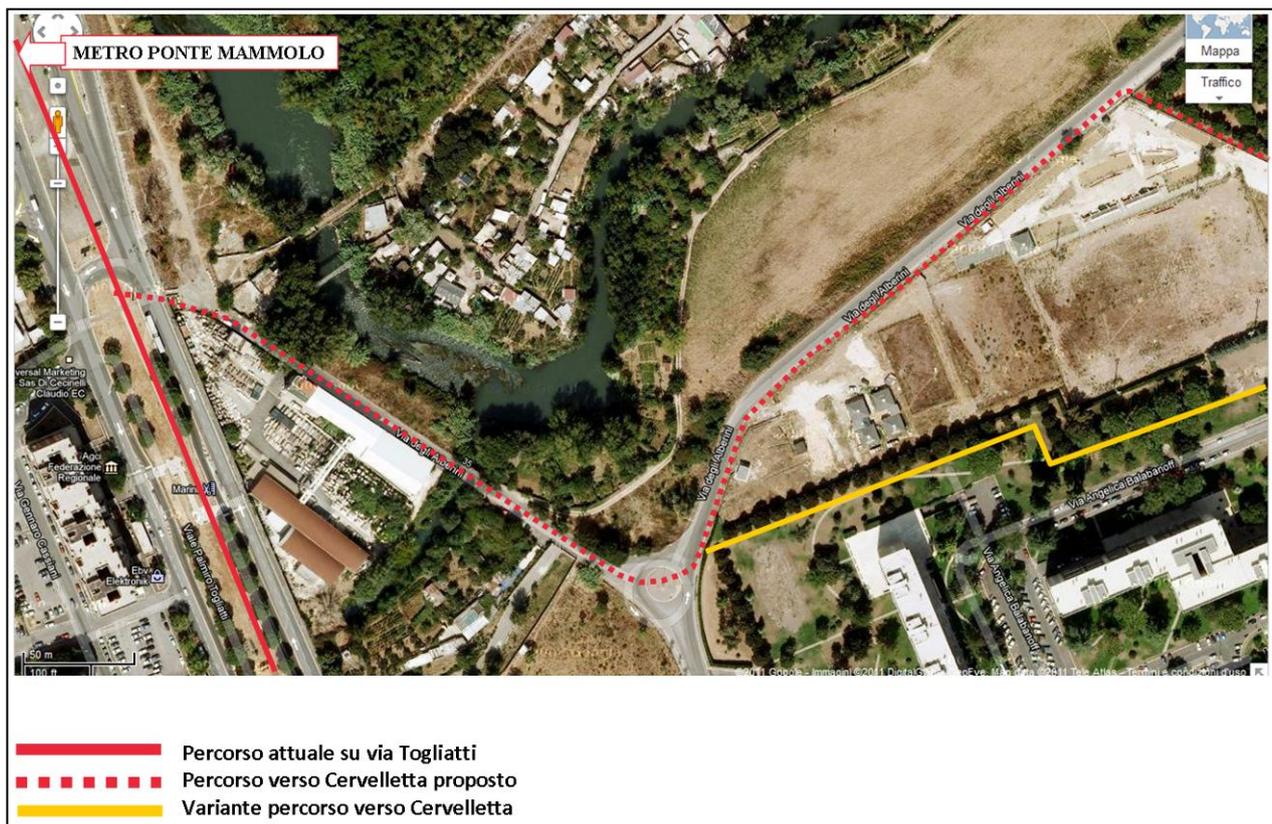
Questo Comitato ritenendo invece che sia possibile la costruzione di una rotonda, che porterebbe grandi vantaggi alla viabilità con significativo aumento della sicurezza, ha studiato qualche manuale di riferimento e si è consultato con professionisti del settore. Siamo quindi giunti alla conclusione che l'opera sia realizzabile. Con approccio estremamente semplice abbiamo inserito una rotatoria di circa 12-14 mt davanti a via Balabanoff, su via Bardanzellu. L'unica operazione che abbiamo dovuto fare è stata quella di ridurre l'isola triangolare centrale. Era d'obbligo la chiusura della strada che permetteva l'inversione di marcia su via Bardanzellu (quella di fronte a via Compagna) in quanto resterà alla sola rotatoria il compito di permettere l'inversione.

L'approccio da noi utilizzato nel disegno della pagina precedente, se pur abbastanza esplicativo, vuole solo dare un'idea, insieme al disegno più particolareggiato qui sotto, su quanto sia possibile realizzare. Abbiamo unito i due spezzoni di ciclabile costruiti ed abbiamo ipotizzato la sua prosecuzione nel verde consortile dell'Aurora 82. Qualora ci venisse richiesto siamo disponibili a presentare un progetto più dettagliato a dimostrazione della fattibilità dell'opera.

Il disegno qui sotto è un'ulteriore raffinamento di quello della pagina precedente ed ha tenuto conto di misurazioni più esatte e del mantenimento della continuità di flusso del traffico intorno alla rotatoria e su bracci adduttori. Pur se il disegno non vuole essere una planimetria di riferimento, abbiamo cercato di rispettare tutti i dettami contenuti del D.M. del 19 Aprile 2006 (G.U. n.170 del 24/07/2006) "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"







E' interessante anche la proposta pervenutaci da un ciclista di Colli Aniene che ritiene oltremodo utile agganciarsi alla parte della ciclabile su Viale Palmiro Togliatti, all'altezza di Ponte Mammolo, per scendere su via degli Alberini all'altezza di Ciochetti marmi, utilizzando il già costruito scivolo per i disabili. Utilissimo questo tragitto per raggiungere la stazione della Metropolitana.

#### 4. Principi guida nella definizione di un itinerario ciclabile

Vogliamo terminare ricordando i principi guida dettati nell'articolo 2 "Finalità e criteri di progettazione" dal D.M. 557 del 30/11/99:

##### 1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

- a) *favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;*
- b) *puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;*
- c) *valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;*
- d) *verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.*

## INDICE

<b>1. Prefazione</b>	<b>Pag 2</b>
<b>2. Le nostre osservazioni</b>	
<b>2.1 La partecipazione</b>	<b>Pag 2</b>
<b>2.2 La situazione di partenza</b>	<b>Pag 4</b>
<b>2.3 Considerazioni sul costruito</b>	<b>Pag 5</b>
<b>2.4 Ulteriori considerazioni sul costruito</b>	<b>Pag 7</b>
<b>2.5 Il tragitto da costruire</b>	<b>Pag 9</b>
<b>2.6 Abbandono del costruito</b>	<b>Pag 11</b>
<b>3. Le proposte</b>	
<b>3.1 Interventi sul costruito</b>	<b>Pag 13</b>
<b>3.2 La rotatoria</b>	<b>Pag 12</b>
<b>3.3 Percorsi ciclopedonali alternativi</b>	<b>Pag 16</b>
<b>4. Principi guida nella definizione di un itinerario ciclabile</b>	<b>Pag 17</b>
<b>Addendum</b>	<b>Pag 20</b>
<b>Venerdì 25 Novembre 2011</b>	<b>Pag 21</b>
<b>Progetto rotatoria con altri livelli di dettaglio</b>	<b>Pag 23</b>

Documento redatto il 24 Novembre 2011

 <p><a href="http://WWW.CDQCOLLIANIENE.TK">WWW.CDQCOLLIANIENE.TK</a></p>	<p><b>COMITATO DI QUARTIERE “COLLI ANIENE”</b></p> <p>VIA VIRGILIO MELANDRI, 72 –00155 ROMA TEL. CELL.: 331.1708880/340.7359199 SEG. TELEFONICHE: 06.98380848/06.92946464 FAX: 0744.1921876 cdqcollianiene@gmail.com</p>
---	--



*Comitato di Quartiere  
"Colli Aniene"*

## **ADDENDUM**

Nelle pagine seguenti riportiamo documentazione relativa al periodo  
25-30 Novembre 2011  
che non abbiamo potuto inserire in modo organico nel documento  
in quanto già andato in stampa

**Venerdì 25 Novembre 2011**

Per l'intera giornata due operai intervengono sui lavori e ripristinano le recinzioni spostandole dal ciglio stradale all'interno dello square centrale. Sull'asfalto al bordo del manto stradale restano molti fori di circa 7 cm che prima ospitavano i tondini di ferro che sorreggevano la rete in plastica. Questi fori contribuiranno in modo decisivo all'ulteriore e rapido deterioramento del manto d'asfalto di via Bardanzellu già di per se dissestato causa mancata manutenzione.

Altro intervento è avvenuto sullo spartitraffico che segue quello dove sono stati effettuati gli scavi sotto i pini. Riteniamo sia stata fatta un'ulteriore "prova" di fondo per ciclopedonale direttamente sul terreno senza effettuare alcuno scavo. Trattasi di un breve percorso largo un metro e lungo 5.

Dobbiamo rilevare ancora una volta la pericolosità di tale percorso che si eleva per 35 cm dal manto stradale e da cui dista altrettanto. La vicinanza auto-biciclette ci sembra esagerata.

Dobbiamo anche rilevare che i pini lasceranno cadere grandi quantità di aghi secchi sulla pista che diventerà oltremodo sdruciolevole a meno di una costante pulizia/manutenzione.





Il piano pista ciclabile risulta 35 cm più alto rispetto al piano stradale.

La distanza del ciglio ciclabile dal ciglio strada è di circa 40 cm.

Non esistono, almeno per ora, protezioni che tutelino i due traffici paralleli.

La possibilità che un ciclista invada la strada dedicata alle auto e che un'auto invada la pista ciclabile è realistica.



Ora la recinzione è stata spostata all'interno dello square centrale liberando il ciglio stradale.

Confermiamo che la larghezza del percorso ciclabile costruito a Settembre, risulta inferiore a 1.5 mt, massetti di bordo compresi.

Al 30 Novembre 2011 i lavori sono ancora fermi.



Lo spostamento della recinzione ha lasciato sull'asfalto una cinquantina di fori di dimensioni spropositate rispetto al piccolo tondino in ferro che sostiene la recinzione in plastica.

Sembrano fori destinati a contenere un tubo innocenti.

Questa esagerazione comprometterà ulteriormente il manto di asfalto che già da anni risulta privo di ogni tipo di manutenzione.



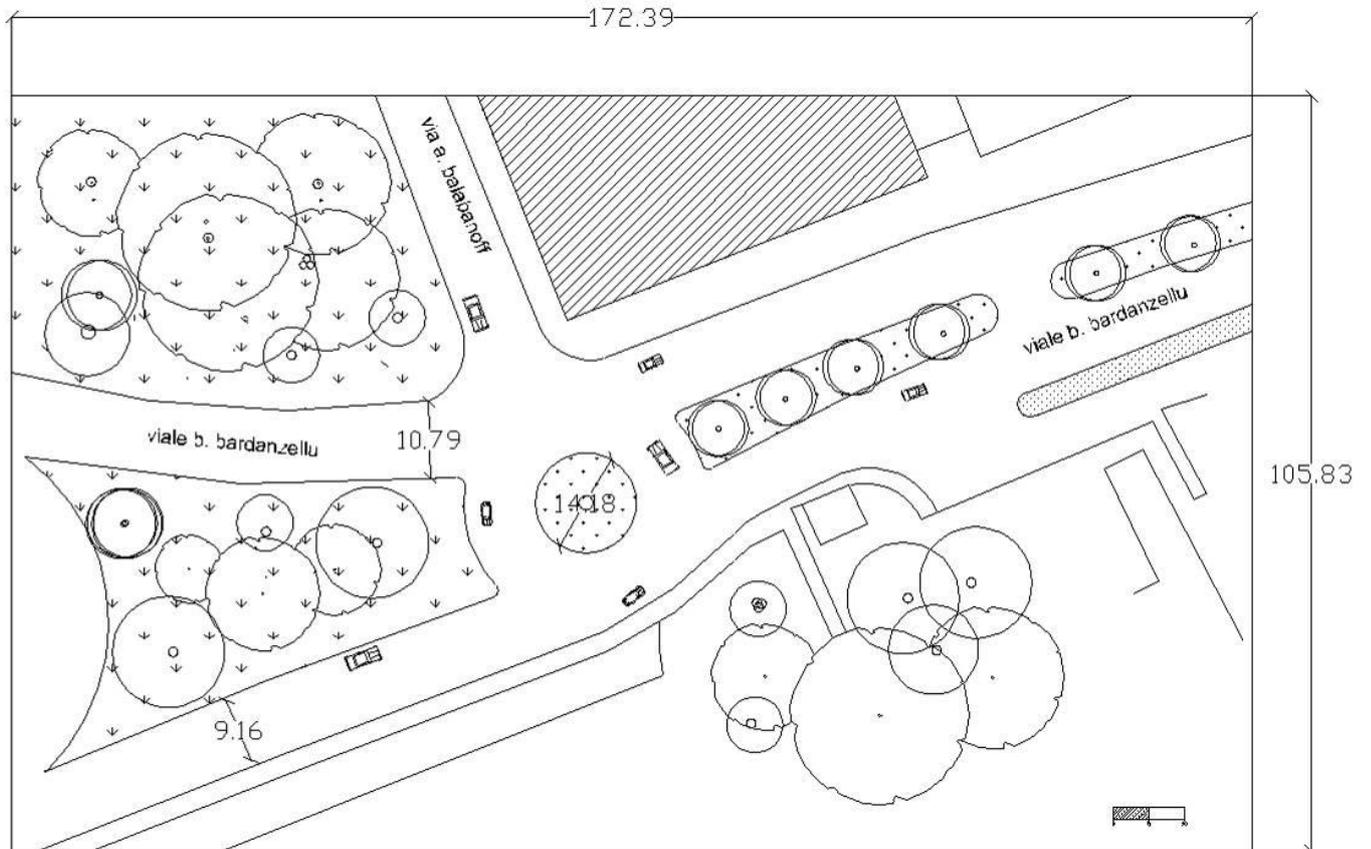
La vecchia recinzione sorgeva sul ciclo della strada rendendo difficoltosi i parcheggi e creando pericolo per la circolazione.

Si notano i grossi fori sull'asfalto che ospitavano i tondini in ferro.

## Progetto rotatoria con altri livelli di dettaglio

Eseguito utilizzando AutoCAD.

Va considerato un progetto di massima per dimostrare la fattibilità dell'opera.



Non avendo disponibili le mappe stradali del Comune di Roma, si è presa a base la cartografia offerta da google map.