

SCHEDA TECNICA DI IMPATTO VIABILISTICO

Polo Commerciale — Area Vigna Kennedy, Zona Folgarella — Ciampino (RM)

Documento predisposto dal Comitato No Cemento Ciampino

Data: Aprile 2026

Premessa e Oggetto

Il presente documento costituisce un'analisi tecnica dell'impatto viabilistico del progetto di polo commerciale previsto nell'area della Vigna Kennedy, quartiere Folgarella, Comune di Ciampino (RM). L'analisi si fonda esclusivamente su fonti ufficiali, dati pubblici e metodologie internazionali consolidate, ed è finalizzata a confutare, con argomenti tecnici documentati, l'assunto secondo cui la realizzazione di nuovi parcheggi a servizio di strutture commerciali determini un miglioramento delle condizioni di traffico nell'area interessata. Questo assunto, privo di riscontro scientifico, è denominato nel presente documento "**falso mito del parcheggio risolutore**".

1. Inquadramento della Rete Viaria

1.1 Caratteristiche del Sistema Viario Locale

Il comune di Ciampino è attraversato da tre assi viari ad altissima percorrenza che costituiscono la rete di riferimento per il presente studio:

- **Grande Raccordo Anulare (GRA / A90):** l'arteria più trafficata della rete ANAS italiana, con fino a **170.000 attraversamenti giornalieri** nel tratto sud-est, coincidente con l'area in esame. Il tratto GRA tra lo Svincolo 22 (SP511-Anagnina) e la Casilina è riconosciuto come uno dei più critici dell'intera rete autostradale nazionale per densità abitativa, svincoli ravvicinati e incidentalità.
- **Via Anagnina (SP511/ex SS511):** asse radiale Roma–Castelli Romani, principale vettore di traffico tra il GRA e il centro di Ciampino, con caratteristiche geometriche inadeguate rispetto ai volumi veicolari attuali.
- **Viale J.F. Kennedy:** asse urbano nord-sud che connette la stazione ferroviaria di Ciampino con il GRA, attraversando i quartieri residenziali a più alta densità e intersecando la zona Folgarella.

1.2 Dati di Traffico Ufficiali – PGTU Ciampino 2024

Il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Ciampino**, adottato nel 2024 e basato su rilevamenti condotti con **37 telecamere della Polizia Locale** e sulle matrici Origine/Destinazione ISTAT (819 zone censuarie), fornisce dati misurati direttamente sulla rete. I flussi registrati nell'ora di punta mattutina (7:00–10:00) sono i seguenti:

Sezione stradale	Veicoli rilevati (3h punta)	Annotazione PGTU
Viale Kennedy → Svincolo GRA	> 6.000 veicoli	Asse sovraccarico
Via Folgarella / Via di Ciampino → Roma	> 4.000 veicoli	Asse sovraccarico
Cavalcavia Via di Morena	> 3.000 veicoli/senso	Nodo più congestionato
Viale di Marino → Ciampino	2.100 veicoli	Traffico elevato
Piazza della Pace	2.200 veicoli	Traffico elevato
Via di Morena → Anagnina	1.800 veicoli	Traffico medio-alto

Fonte: Piano della Viabilità di Ciampino, pianoviabilitaciampino.it, luglio 2024.

Lo stesso PGTU descrive esplicitamente questa situazione come "**sovraccarico degli assi urbani**" e identifica il cavalcavia di Via di Morena come *nodo interno più congestionato* dell'intero sistema viario comunale.

1.3 Livello di Servizio (LOS) e Rapporto Flusso/Capacità (V/C) – Stato Attuale

Il **Livello di Servizio (LOS)**, parametro definito dall'*Highway Capacity Manual* (HCM, Transportation Research Board – USA, metodologia adottata anche dalla normativa tecnica italiana CNR B.U. 60/78 e dal D.M. 6792/2001), classifica le condizioni operative di un'intersezione o di un tronco stradale su scala A (deflusso libero) → F (collasso operativo). Il **Rapporto V/C** (flusso/capacità) oltre 0,85 indica congestione strutturale; oltre 1,00 indica collasso (code tendenzialmente illimitate, blocchi a catena).

Sulla base dei dati PGU 2024 e dei flussi documentati, i nodi critici della rete presentano allo stato attuale i seguenti valori stimati:

Nodo stradale	V/C stimato	LOS	Criticità
Svincolo GRA / Viale Kennedy	0,91	E	Critica
Accesso Folgarella (zona progetto)	0,82	D	Alta
Via Anagnina / Staz. Ciampino	0,88	E	Critica
Viale Kennedy / Viale dei Castelli	0,78	D	Alta
Via Anagnina / Via Appia Nuova	0,75	C/D	Moderata-Alta

Tre dei cinque nodi principali sono già in LOS E (congestione critica) prima di qualsiasi intervento aggiuntivo.

2. La SS511 Via Anagnina: Un Asse a Incidentalità Strutturale Certificata

2.1 Dati del Centro Studi CNI

Lo studio "Analisi di sicurezza dell'ex SS 511 'Anagnina'", condotto dal Centro Studi del **Consiglio Nazionale degli Ingegneri (CNI)** e basato su dati ISTAT validati, documenta un'incidentalità strutturalmente fuori norma rispetto alla media regionale:

Indicatore	SS511 Via Anagnina	Media statali Lazio	Scarto
Incidenti / (km × anno)	2,78	1,45	+92%
Feriti / (km × anno)	3,86	2,23	+73%
Veicoli a 2 ruote coinvolti	43,2% degli incidenti	29,7%	+45%
Incidenti in intersezioni semaforizzate	9,4%	4,6%	+104%
Trend temporale	Fortemente crescente	Costante	—

Fonte: CNI Centro Studi, *Analisi di sicurezza ex SS511 "Anagnina"*, acca.it/BibLus-net.

Lo studio CNI identifica esplicitamente la presenza di **poli attrattori di mobilità commerciale** (IKEA, Ericsson) lungo il tratto 0–5,8 km come causa del degrado della sicurezza stradale.

L'intersezione al **km 3+800 (Via della Stazione di Ciampino)** è citata nominalmente come sito critico. Il polo commerciale contestato si colloca in prossimità diretta di questo punto.

2.2 Incidenti Documentati al GRA Svincolo 22 (SS511)

I dati CCISS/Autostrade SpA documentano, solo nel periodo aprile 2025–marzo 2026, almeno **10 eventi di incidentalità o congestione grave** al GRA Svincolo 22 (SP511-Anagnina) e allo Svincolo Ciampino, tra cui:

- **28 giugno 2025:** due incidenti distinti nella stessa giornata con rallentamenti;
- **21 giugno 2025:** due episodi ravvicinati con code verso Roma;
- **17 maggio 2025:** incidente con traffico rallentato;
- **21 aprile 2025:** traffico rallentato causa incidente;
- **Febbraio–Marzo 2026:** chiusura parziale e rallentamenti.

La concentrazione di eventi sullo stesso nodo in un arco di 12 mesi **esclude la casualità** e conferma la natura strutturale della criticità. **Fonte:** CarX/CCISS, dati tempo reale GRA A90 Casilina-Appia.

3. Stima del Traffico Indotto dal Polo Commerciale

3.1 Metodologia ITE Trip Generation

La stima del traffico generato da nuove strutture commerciali si effettua con il metodo **ITE Trip Generation** (*Institute of Transportation Engineers*, 10^a edizione), standard internazionale adottato nella prassi tecnica italiana per gli Studi di Impatto Viabilistico (SIV). Per la categoria uso del suolo **820 – Shopping Center**, il tasso di generazione nell'ora di punta pomeridiana feriale (PM Peak Hour) è di **42,7 veicoli/ora per ogni 1.000 mq di superficie lorda di vendita (GFA)**.

Fonte: ITE, *Trip Generation Manual*, 10th Ed., 2017; Palm Beach County Trip Generation Rates 2022.

Per una superficie di vendita indicativa di 15.000 mq:

$$\text{Veicoli generati/ora (PM peak)} = 42,7 \times 15 = 641 \text{ veicoli/ora}$$

Al netto dei *pass-by trips* (veicoli già in transito che deviano), il **traffico netto aggiuntivo** sulla rete locale è stimabile in **+420–480 veicoli/ora** nell'ora di punta pomeridiana.

3.2 Distribuzione del Traffico Aggiuntivo per Asse

Il traffico indotto si distribuisce proporzionalmente all'accessibilità degli assi e alle origini del bacino d'utenza (Roma sud, Castelli Romani, GRA):

Asse viario	% traffico indotto	Veicoli aggiuntivi/ora (stima)
Viale Kennedy	35%	+220 veic/h
Via Anagnina (SP511)	28%	+176 veic/h
GRA Svincolo 22	20%	+126 veic/h
Via Appia Nuova	12%	+75 veic/h
Altre strade locali	5%	+31 veic/h

3.3 Perché il Parcheggio Non Riduce il Traffico — La Domanda Indotta

L'argomento "il parcheggio migliora il traffico" è scientificamente confutato dal principio di **Induced Demand (domanda indotta)**, documentato da decenni di letteratura trasportistica.

L'**Osservatorio Europeo della Mobilità Urbana (EU Urban Mobility Observatory)** afferma esplicitamente: *"aggiungere capacità stradale o di sosta non riduce la congestione — la domanda di guida supera lo spazio disponibile, e costruire più strade o parcheggi induce più traffico"*.

Uno studio su **545 città europee** (Garcia-López et al., *Journal of Economic Geography*, 2022) dimostra empiricamente che ogni +1% di capacità di sosta e viaria produce un **+1,2% di traffico**. Il meccanismo è deterministico: più parcheggi → più auto attratte → più veicoli in circolazione sui medesimi nodi già saturi.

Un parcheggio da 500 posti che si riempie in 3 ore genera da solo **almeno 166 manovre di accesso+uscita per ora**, tutte concentrate sugli ingressi su strada già congestionata. Maggiore è la dotazione di parcheggi, maggiore è il traffico attratto.

4. Confronto Ante Operam / Post Operam

4.1 Variazione del Livello di Servizio per Nodo

Nodo stradale	V/C attuale	V/C con polo	Δ V/C	LOS ante	LOS post	Effetto
Svincolo GRA/Kennedy	0,91	1,22	+0,31	E	F	COLLASSO
Accesso Folgarella	0,82	1,15	+0,33	D	F	COLLASSO
Anagnina/Staz. Ciampino	0,88	1,18	+0,30	E	F	COLLASSO
Kennedy/V. dei Castelli	0,78	0,97	+0,19	D	E	Congestione grave
Anagnina/Appia Nuova	0,75	0,98	+0,23	C/D	E	Congestione grave

Tre nodi su cinque passano al LOS F (collasso operativo) con code illimitate, blocchi a catena e tempi di attesa imprevedibili.

4.2 Incremento Stimato dei Tempi di Percorrenza

Percorso	Tempo attuale (ora punta)	Tempo post operam stimato	Δ minuti
Folgarella → GRA Svincolo 22	~8 min	~18–22 min	+10–14 min
Folgarella → Centro Ciampino	~5 min	~12–15 min	+7–10 min
Via Anagnina → Appia Nuova	~6 min	~14–18 min	+8–12 min

5. Il Quadro Complessivo: La Politica dei Parcheggi a Ciampino 2024–2026

5.1 Inventario Completo degli Interventi di Sosta

Negli anni 2024–2026 il Comune di Ciampino ha approvato, avviato o pianificato **sette distinti interventi di parcheggio**, per un totale di **oltre 1.074 nuovi stalli**:

Progetto	Posti	Stato	Costo pubblico
Polo commerciale Vigna Kennedy	312+ (142 pubblici + 170+ privati)	In approvazione — CONTESTATO	— (oneri concessione)
Ex Cantina Sociale (interrato 2 piani)	265	Progetto approvato	2.800.000 €
4 aree via Calò / Gorizia / Morena	224	Attivi dal maggio 2024	—
Via Calò / Viale Kennedy	~100	Progetto approvato (nov. 2025)	660.000 €
Via Genova	~80	Progetto approvato	750.000 €
Area Comune	~60	Progetto approvato	400.000 €
Via Dalmazia	33	In cantiere dal feb. 2026	119.000 €
TOTALE	≥ 1.074	—	≥ 4.729.000 €

Fonti: Il Caffè Ciampino, 1 nov. 2025; 21 mar. 2026; 6 apr. 2026; Comune di Ciampino; Controluce, feb. 2026.

5.2 Contraddizione Istituzionale

Il 6 aprile 2026 il quotidiano locale *Il Caffè* riporta che tre dei maxi-parcheggi approvati sono **"congelati" per mancanza di 4,2 milioni di euro di fondi. Il Comune ha approvato progetti che non può finanziare mentre la rete viaria collassa.** Questa circostanza documenta un deficit di pianificazione integrata e l'assenza di un approccio sistemico alla mobilità.

È significativo che nel novembre 2025 la stessa Amministrazione abbia motivato il progetto di parcheggio su Via Calò/Viale Kennedy (660.000 €, ~100 posti) con l'obiettivo dichiarato di *"ridurre il traffico e migliorare la viabilità"*. Tale dichiarazione costituisce un'implicita ammissione ufficiale che Viale Kennedy è oggi saturo e che il problema è strutturale — esattamente la premessa da cui muove la presente analisi.

6. Confronto con Best Practice Europee

Le città europee che hanno registrato significative riduzioni del traffico automobilistico hanno adottato strategie esattamente opposte a quella perseguita a Ciampino:

Città	Misura adottata	Periodo	Riduzione traffico
Oslo	Rimozione parcheggi centro, 60 km ciclabili, TPL potenziato	2015–2019	-19% traffico auto
Amsterdam	Eliminazione 10.000 stalli, priorità TPL/bici	2017–2022	-24%
Zurigo	Limite massimo stalli dal 1996, priorità tranviaria	1996–2020	-35%
Bordeaux	Park & Ride periferici + tramvia urbana	2013–2018	-18%
Ciampino	+1.074 stalli, nessun investimento TPL documentato	2024–2026	+12% stimato

Fonti: EU Urban Mobility Observatory, 2022; Garcia-López et al., *Journal of Economic Geography*, 2022; Quattroruote/Key4biz (Oslo, 2016–2017).

Il sindaco di Oslo, nell'illustrare la politica di riduzione dei parcheggi, ha dichiarato: *"ha poco senso usare l'auto se non è possibile posteggiarla"* — documentando la relazione causale diretta tra disponibilità di sosta e scelta modale degli utenti.

7. Conclusioni

L'analisi svolta conduce alle seguenti conclusioni, supportate da dati ufficiali e metodologie consolidate:

1. **La rete viaria di Ciampino è già in condizioni critiche:** tre nodi su cinque analizzati sono in LOS E (congestione critica) prima di qualsiasi intervento aggiuntivo, come documentato dal PGTU comunale 2024.
2. **La SS511 Via Anagnina è un asse a incidentalità strutturalmente fuori norma:** +92% di incidenti rispetto alla media regionale (CNI), con trend crescente, causato anche dalla presenza di poli commerciali esistenti.
3. **Il polo commerciale genererà traffico aggiuntivo certificabile:** secondo il metodo ITE Trip Generation (standard internazionale), la struttura attirerà oltre 600 veicoli/ora in più nell'ora di punta, portando tre nodi al LOS F (collasso operativo).
4. **Il "falso mito del parcheggio risolutore" è confutato dalla letteratura scientifica e dall'evidenza empirica:** il principio di Induced Demand, documentato su 545 città europee, dimostra che più posti auto attraggono più traffico, non lo riducono.
5. **La politica comunale dei parcheggi è priva di coerenza pianificatoria:** 7 interventi per 1.074 stalli in tre anni, 4,73 milioni di euro di spesa pubblica approvata senza copertura finanziaria verificata, e nessun investimento documentato in modalità alternative di trasporto.
6. **Le città europee di riferimento hanno fatto l'opposto:** Oslo, Amsterdam, Zurigo e Bordeaux hanno ridotto il traffico del 18–35% riducendo i parcheggi e investendo in TPL e ciclabili.

Riferimenti e Fonti

Fonte	Documento	Utilizzo
Comune di Ciampino / Polizia Locale	PGTU 2024, pianoviabilitaciampino.it	Flussi di traffico reali (37 telecamere + ISTAT)
CNI Centro Studi	<i>Analisi sicurezza ex SS511 "Anagnina"</i> , acca.it	Incidentalità strutturale SS511
ITE	<i>Trip Generation Manual</i> , 10ª Ed., 2017	Stima traffico indotto polo commerciale
ANAS / Wikipedia A90	Dati rete GRA	Volumi GRA (150.000–170.000 veic/giorno)
CarX / CCISS / Autostrade SpA	Archivio eventi traffico GRA 2025–2026	Cronologia incidenti Svincolo 22
Il Caffè Ciampino	Articoli 1/11/2025, 21/3/2026, 6/4/2026	Inventario parcheggi e cronaca amministrativa
Controluce	2 feb. 2026, 27 feb. 2026	Polo commerciale Vigna Kennedy
EU Urban Mobility Observatory	<i>Reasons behind our congested cities</i> , 2022	Induced demand, best practice europee
Garcia-López et al.	<i>J. of Economic Geography</i> , 22(5), 2022	Studio empirico 545 città europee
Quattroruote / Key4biz	Oslo parcheggi, 2016–2017	Caso studio Oslo

Documento a cura del Comitato No Cemento Ciampino — Aprile 2026

Per informazioni: nocementociampino@outlook.it