

Caro Antonio ,
nel quadro delle mie complicate consulenze col Comune è
venuto fuori questo documento sull'Appia Antica , su cui
vorrei la tua opinione e le tue correzioni .
A presto e molti cari saluti

Roma , 21 04 1995

Italo Insolera


archiviocederna.it

PARCO ARCHEOLOGICO DELLA VIA APPIA ANTICA

SISTEMA DEGLI ACCESSI E DELLA TRANSITABILITA'

Bozza di studio

a seguito della riunione con ing. S. Giovenali Direttore XIV Rip., dr. ssa N. Pagliardi Soprintendenza Archeologica Roma, ing. S. Conte, XIV Rip.

10 aprile 1995, presso XIV Ripartizione in merito alla sospensione della linea 118 e sua sostituzione con linea 660 per rischio di crolli nelle catacombe sottostanti al tratto della via Appia Antica tra il bivio dell'Appia Pignatelli e il bivio di vicolo delle Sette Chiese e al vicolo delle Sette Chiese

18 04 1995
prof. arch. Italo Insolera

Italo Insolera

archiviocederna.it

INSOLERA / TRAFFICO APPIA ANTICA

INSOLERA / TRAFFICO APPIA ANTICA

Premessa

Indipendentemente dalle considerazioni che seguono devono essere affrontati i lavori necessari per garantire da ogni crollo le gallerie delle catacombe di S.Callisto e di S.Sebastiano ; per tali lavori occorre smantellare il manto stradale e il sottofondo relativo fino all'estradosso delle gallerie e procedere alla realizzazione di adeguate opere al disopra di questo .

I lavori competono per la parte esterna al Comune di Roma , per la parte concernente le catacombe alla Pontificia Commissione di Arte Sacra .

Allo stato attuale è vigente nel tratto della via Appia Antica di cui sopra il divieto d transito agli autobus e ai veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (art 117 Codice della strada) .

Tale divieto , unito agli altri vigenti in vari tratti della via Appia Antica e sue traverse , provoca un carico di traffico nella prima parte del Parco dell'Appia Antica incompatibile con il Parco stesso e comunque assolutamente non accettabile ai fini della mobilità .

Si è pertanto convenuto nella citata riunione di inquadrare i lavori e i provvedimenti urgenti in un più completo quadro

Caratteristiche degli accessi e della percorribilità della via Appia Antica

Gli accessi all'Appia Antica e alle ampie zone di Parco che la fiancheggiano , dalle Mura di Roma alle Frattocchie , devono tener conto della particolare configurazione geologica , geografica , storica e ambientale di questo complesso archeologico e paesaggistico : esso è costituito dall'alternanza del rettifilo centrale e dei monumenti allineati sulle crepidini (e da cui si sovrasta il paesaggio della campagna intorno) con la veduta dell'Appia Antica come sfondo del territorio rurale circostante (sia dalle zone monumentali come il Circo di Massenzio e la Villa dei Quintili , sia dalle grandi tenute dell'Agro Romano) .

Il rettifilo dell'Appia Antica richiede un regime di limitazione della transitabilità per cui esso possa nella sua interezza essere percorso :

- a piedi
- in bicicletta
- con mezzi pubblici ad hoc (vedi in seguito) , indispensabili in quanto data la lunghezza non si può immaginare che tutti la possano percorrere a piedi e in quanto la maggior parte dei turisti non ha auto propria e ha quindi necessità di ricorrere ai mezzi pubblici

- ordinari o turistici
- con altri veicoli limitatamente a :
 - residenti autorizzati , 24 ore x 365 giorni
 - mezzi di soccorso e lavori , idem
 - consegne , commercio , traslochi ecc. , a orario limitato con esclusione dei festivi
- comunque con limite di velocità speciale (p.es 30 km/h) e precedenza continua ai pedoni .

Tale sistema di limitazione della transitabilità deve essere necessariamente attuato per fasi , dato che attualmente il complesso delle vie Appia Pignatelli , via della Basilica , via Appia Antica , via delle Sette Chiese , via di S. Sebastiano , via di Cecilia Metella è utilizzato in mancanza di collegamenti tra la zona di Roma a nord del Parco dell'Appia Antica e la zona a sud in tutta la distanza che separa le Mura dal GRA (circa km 8) .

La limitazione completa del traffico e la vera attuazione del Parco dell'A.A. sarà possibile solo quando sarà realizzato il raccordo autostradale tra la Circonvallazione Tuscolana (e la P. Togliatti più a nord) e via di Vigna Murata , tanto più necessaria ed urgente date le previsioni di grandi insediamenti a nord (direzionali , SDO) e a sud (residenziali , Tor Carbone . Tor Marancio) . Nei tratti già realizzati (a sud , a est , a nord) questa arteria ha al centro la sede per una linea di tramvia veloce che costituirà il grande asse nord sud , dalla Salaria all'EUR . (Negli schemi allegati e nelle considerazioni che seguono non si è indicato il tracciato di tale attraversamento che sarà comunque in tunnel)

Le fasi proposte per la limitazione del traffico sono le seguenti (vedi schema all.) :

- 1a fase : - tratto della A.A. dal Belvedere di Cecilia Metella al GRA
- tratto della A.A. dal bivio di via Appia Pignatelli al bivio di vicolo delle Sette Chiese
 - tratto della via Ardeatina dal bivio con la A.A. (Quo Vadis) al piazzale Martiri Fosse Ardeatine

In questa fase restano in funzione i collegamenti automobilistici attuali , salvo rami secondari .
Realizzabile subito

- 2a fase : - tratto della A.A. dal GRA a via dell'Aeroporto e via di Fioranello
- tratto della A.A. da vicolo delle Sette Chiese al Belvedere di Cecilia Metella
 - Vicolo delle Sette Chiese (da piazzale Martiri Fosse Ardeatine alla A.A.)
 - via di Porta S. Sebastiano da piazzale Numa Pompilio alla Porta

In questa fase resta in funzione la direttrice Appia Pignatelli per il collegamento tra l'Appia Nuova e via Marco Polo / Cristoforo Colombo .
Realizzabile a sottopasso del GRA costruito .

- 3a fase : - tratto della A.A. da Porta S. Sebastiano al bivio della via Appia Pignatelli
- tratto della via Appia Pignatelli dalla A.A. a via di Cecilia Metella (salvo accesso a cul de sac da questo bivio al parcheggio per servizio della zona archeologica del Circo di Massenzio , vedi oltre)
- vicolo della Basilica
- via di S. Sebastiano

Realizzabile alla ultimazione della congiungente Circonvallazione Tuscolana / Vigna Murata con il tunnel sotto al Parco dell'Appia Antica .

Al rettilineo si accede attraverso le vie ad esso perpendicolari secondo le loro caratteristiche e possibilità come di seguito descritte (vedi schema) , muovendo dalla città .

1 - Da piazzale Numa Pompilio

Inizio della zona di passeggiata pedonale con il traffico limitato a pedoni , bici , Appibus (chiameremo così il mezzo pubblico ad hoc , vedi oltre) ; via di Porta S. Sebastiano è indubbiamente la prima parte dell'itinerario Appia Antica .

2 - Tra il sovrappasso FS e via della Trivicella

Capolinea dell'Archeotram per Ostiense - S. Pietro
- S. Paolo
- itinerario per
Porta S. Paolo , Circo Massimo , Zona Archeologica centrale , San Giovanni , Santa Croce in Gerusalemme , Porta Maggiore , Termini , Zona Archeologica di Palazzo Massimo / Terme / Sala Ottagona

3 - Largo Martiri Fosse Ardeatine

Esistente piazzale per parcheggio pulman : max 6 . Non ampliabile . Accesso diretto pedonale alle catacombe di S. Callisto e da qui al tratto dell'A.A. tra il Quo Vadis e S. Sebastiano .

Servito dalle seguenti linee ATAC :

- 218 , corse ordinarie , S. Giovanni / Divino Amore
- in attesa dell'integrale entrata in funzione dell'Appibus si può studiare una linea 218 b dalla Zona Archeologica Centrale / via Claudia / v.le Metronio / via A.A. / via Ardeatina / largo Martiri Fosse Ardeatine
- le linee 613 (P. Lante / Termini) , 94 (P. Lante / P. Venezia) andrebbero riorganizzate assieme al 716 (

Montagnola / P.Venezia) in modo da prevedere :

- 1 - che ci sia un passaggio da largo Martiri Fosse Ardeatine
- 2 - che ci sia un collegamento per via Sette Chiese / via Villa di Lucina / viale Giustiniano / largo Leonardo da Vinci (metro B San Paolo) / San Paolo , creando un collegamento con la metro B e ripristinando il classico percorso delle Sette Chiese .

Il largo Martiri Fosse Ardeatine non consente capolinea con anello di ritorno senza ridurre l'area di parcheggio auto e pulman che è già minima ; bisognerà perciò studiare un proseguimento ad anello delle linee p.es. per via Ardeatina (verso l'esterno) , via G.A.Sartorio , P.Lante (attuale capolinea 94 , 613).

4 - Accessi nella zona S.Callisto - Cecilia Metella

Gli accessi a questa zona attraverso la via Appia Pignatelli e la via della Basilica , o attraverso la via di Cecilia Metella devono essere limitati e le vie stesse riclassificate a traffico limitato residenti , soccorso ecc. come l'A.A. ; il traffico per queste vie proviene infatti da arterie comunque saturate da altro traffico (Quarto Miglio , Appia Nuova) .

Nel quadro del Parco della Caffarella deve essere invece valorizzata l'entrata al Circo di Massenzio dall'Appia Pignatelli dove si può studiare l'organizzazione di un parcheggio pulman e auto sul lato nord della via , raggiungibile a cul de sac dal bivio dell'Acquasanta tra le vie Pignatelli/Almone/Cecilia Metella .

L'autobus ATAC 660 nell'assetto finale degli accessi e del trasporto pubblico del Parco dell'Appia Antica non sembra necessario : il Quarto Miglio infatti è servito dal 663 e 765 che lo collegano alla metro A (rispettivamente a Colli Albani e a Arco di Travertino) e le zone del Parco sono servite dal complesso di mezzi e di accessi qui riassunto . In fase transitoria può essere forse conservato con andata e ritorno fino al Belvedere lungo la via di Cecilia Metella , creando una corsia riservata a salire (la via è a senso unico a scendere) e adottando mezzi in grado di girare al Belvedere (come avveniva una volta per il bus proveniente dall'A.A.)

5 - Erode Attico - Tor Carbone

Accesso servito dal bus 765 che può costituire una delle adduzioni principali al Parco dell'A.A. e che lo collega a importanti punti culturali e di adduzione . Infatti il suo percorso è il seguente (a lato i tempi di percorrenza partendo dall'A.A. e le località servite) :

- metro A Arco di Travertino 12'
- via Appia Nuova Tombe via Latina
- Parco Acquedotti (da sud)
- via Annia Regilla

via Erode Attico 0' Parco Appia Antica
 via Tor Carbone
 via Vigna Murata
 Bonaiuto/S.Martini/Serafico
 metro B Laurentino 13'
 viale Aeronautica
 via dell'Arte 16' Museo Civiltà Romana
 v.Pittura / v.Letteratura Palazzo dei congressi
 via Civiltà del lavoro
 piazzale Agricoltura 20' altri bus
 L'A.A. è a 12'-13' dalle due metro A e B e sono possibili
 visite a partire dal Museo della Civiltà Romana con un
 percorso di 16'.

Il servizio del 765 va migliorato :

- per frequenze
- per la collocazione delle fermate al bivio con l'A.A.:
distanti , oltre una curva , prive di qualsiasi segnalazione
e di marciapiedi per l'attesa
- per il percorso : il giro per via Bonaiuto , Simone
Martini e del Serafico sembra un doppione del 764 ; una
delle due linee (764) dovrebbe conservare il carattere di
linea interna ai quartieri che attraversa (Tintoretto ,
Serafico , EUR) e l'altra (765) caratterizzarsi
integralmente come linea tangenziale raggiungendo
direttamente la stazione metro B Laurentina per via di Vigna
Murata ; risparmio 4' per cui i tempi si riducono dalla
metro B all'A.A. a 9' , dal Museo della Civiltà Romana a
12' , dal capolinea a 16' . Più che il risparmio va
considerato che il tratto eliminato è l'unico in tutto il
lunghissimo percorso che costituisce rischio di intasamento
e di salto dell'orario .

Per informazione si riportano i seguenti dati sul 765 .

lunghezza della linea	15,04 km
velocità commerciale media	17,94 km/h
idem ora di punta	17,51 km/h
traffico giornaliero feriale	5520 passeggeri
totale traffico annuo	1 680 000 "
parco attuale	14 vetture
tasso di utilizzazione	19,58%

Non considerando il ruolo del Parco A.A. le previsioni
attuali dell'ATAC non prevedono il potenziamento della linea

6 - Villa dei Quintili

Tra il bivio Erode Attico / Tor Carbone (n.5) e quello
Casal Rotondo / Torricola (n.7) si trova la Villa dei
Quintili che può costituire il secondo ingresso pedonale
all'A.A. attraverso una zona archeologica , dopo quello
della Caffarella / Circo di Massenzio (n.4) .

L'accesso alla Villa dei Quintili va organizzato di fronte
allo Statuario , sulla via Appia Nuova , ed è servito da :

(bus ATAC : 663 - 664 provenienti da Lgo Colli Albani (metro A) con percorso interno al

7

Quarto Miglio (663) o diretto per
via Appia Nuova (664) fino a
Statuario (663) e a Capannelle (664)
oltre la ferrovia Roma-Napoli
654 dallo Statuario percorre l'Appia Nuova
verso sud e poi per via delle Capannelle (Parco degli Acquadotti), via Torre Spaccata (metro A), via Casilina (metro Roma-Fiuggi), viale Alessandrino (acquedotto) termina a Centocelle

- (vedi anche successivo n.7)
- possibilità parcheggio pulman e auto nelle aree laterali alla via Appia Nuova , creando condizioni di attraversamento .

Non sono state considerate le linee COTRAL in servizio regionale : esse possono costituire alla fermata Statuario un collegamento da e per i Castelli Romani .

7 - Casale Rotondo - Torricola

Può diventare una delle adduzioni principali e più servita sia per l'ampiezza di modi di adduzione , sia per la possibilità di attrezzature (altrimenti minime o inesistenti nel Parco dell'A.A.) . L'accesso è ad una delle zone più belle dell'A.A. con il panorama laterale ancora relativamente più intatto di altre zone .

Pulman turistici

Si può attrezzare un ampio parcheggio (anche per auto) nella spianata di risulta delle ex-cave di selce a sud di via di Casal Rotondo , in parte abbandonate , in parte occupate da attività abusive ; possibilità di servizi (toilettes , bar , ristoro , guide , punto vendita ecc.) ; accesso da via di Casal Rotondo a circa 250 ml dall'A.A.. Occorre attrezzare la salita pedonale sull'Appia Antica , in corrispondenza di una fermata dell'Appiabus .

Stazione FS Torricola : servizio metroFS Roma - Nettuno orario FS : M75

Torricola è la prima fermata da Termini (Laziali) : 10'di percorso . Una corsa ogni ora (con qualche irregolarità) . 13 corse al giorno da Termini (2 non fermano a T.) , 13 da Nettuno (fermano tutte)

E' previsto il potenziamento con cadenze di 20' , quando la Roma-Napoli sarà alleggerita dall'Alta Velocità .

Il cuore dell'A.A. è a 10' da Termini , ossia a poco di più dal polo archeologico delle Terme / Palazzo Massimo .

La stazione di Torricola è attualmente raggiungibile solo attraverso via di Torricola e via della stazione di Torricola : un lungo giro non eseguibile a piedi . Ma la stazione (edificio attuale) è a circa ml 600 in linea d'aria dall'A.A. ; il fascio binari adibito a servizio merci e a una sottostazione elettrica è a circa 300 ml in linea d'aria dall'A.A. . Occorre quindi studiare una riorganizzazione dei marciapiedi e dell'arresto dei convogli assieme al collegamento con l'A.A. che è di facile realizzazione attraverso una zona di campagna libera con il panorama tipico dell'Appia dalla campagna intorno . Esiste anche la possibilità di creare una fermata a nord del sottopasso della via A.A. nell'area di ex-cava situata tra i binari FS e la via di Casal Rotondo : un vantaggio sarebbe quello di poter collegare questo arrivo FS con quello dei pulman dall'altra parte della via di Casal Rotondo e utilizzare gli stessi servizi , accessi ecc.. Ma le opere necessarie sembrano più impegnative , l'area è esposta a nord umida e poco invitante a confronto di quella dall'altra parte dell'A.A. , il panorama meno aperto , anche se dominato dal Casal Rotondo .

Linee ATAC

Due gruppi di linee ATAC si avvicinano a questo incrocio :

- da nord : 663-664 provenienti da Colli Albani (metro A)
654 proveniente da Centocelle (metro A e metro Roma-Fiuggi)
(vedi anche precedente n.6)
- da sud : 761 proveniente da San Paolo (metro B) / via Ostiense / via Laurentina (Abbazia Tre Fontane , Museo della Civiltà Romana) / Cecchignola

alcune corse proseguono per viale Esercito / via Tor Pagnotta

E' possibile far proseguire le corse prolungate del 761 oltre via Tor Pagnotta / incrocio via Ardeatina / via Torricola / incrocio Appia Antica / via Casal Rotondo , unendosi qui con il 654 per via delle Capannelle (Parco degli Acquedotti) , via Torre Spaccata (metro A) , via Casilina (metro Roma - Fiuggi) , viale Alessandrino (Acquedotto) , Centocelle .

Si costituisce in tal modo una unica tangenziale , analoga al 765 (vedi precedente n.5) , in un punto più esterno dell'A.A.

8 - GRA

Va accelerata la costruzione della parte in tunnel prevista dall'ANAS in modo da ripristinare la continuità dell'A.A.. In corrispondenza del tratto precedente l'entrata nord del tunnel si possono attrezzare ai due lati piazzali di sosta per pulman e auto con servizi e accesso pedonale all'A.A. in corrispondenza di una fermata dell'Appiabus .

Questa fermata dovrà servire il pubblico proveniente dalle zone più lontane di Roma e dall'esterno che si serve del GRA senza entrare in città .

9 - Via dell'Aeroscalo - via di Fioranello

Inizia qui il tratto esclusivamente pedonale (sentiero) dell'A.A. che va fino alle Frattocchie . L'incrocio è vicinissimo all'Appia Nuova (circa ml. 270) e su questa potrebbe trovare posto un parcheggio per pulman e auto di dimensioni presumibilmente ridotte rispetto a quelli dei precedenti nn. 7,8 . Al parcheggio sull'Appia Nuova terminerà il percorso dell'Appiabus ; l'eventualità di far proseguire qualche corsa fino a S.Maria delle Mole (vedi successivo n.10) deve essere probabilmente esclusa a causa delle caratteristiche dell'Appiabus , inadatte alle caratteristiche di traffico della grande arteria Appia Nuova (vedi in seguito) .

Auspicabile invece il collegamento con la fermata dei servizi COTRAL da e per i Castelli .

10 - S.Maria delle Mole : servizio metroFS Roma - Velletri

orario FS : M74

S.Maria delle Mole è la 2a o 4a fermata da Termini (Laziali) : 17' o 21' di percorso : Una corsa ogni ora (con qualche irregolarità) . 14 corse da Termini (di cui una autobus) , 16 da Velletri (di cui una autobus) .

E' previsto il potenziamento .

La linea scavalca l'Appia Antica nella zona di sentiero pedonale .

E' da prevedere come punto di servizio per escursionisti e biciclette .

La possibilità di far giungere fino alle Frattocchie

l'Appiabus deve essere esclusa in quanto :

- l'A.A. oltre Fioranello deve conservare il carattere di sentiero e non deve essere percorsa da fuoristrada
- le caratteristiche dell'Appiabus escluderanno la compatibilità con il grande traffico veloce (vedi in seguito) .

Del resto l'Appia Nuova è percorsa dai mezzi COTRAL e dalle auto private , per cui offre già condizioni d'uso come parallela all'A.A.

Riassumendo alla via Appia Antica si può accedere con i seguenti mezzi : sono sottolineati quelli che richiedono interventi strutturali .

Metro FS

- da Termini a Torricola , 10' ; attrezzatura marciapiedi ; n.7
- da Termini a S.Maria delle Mole ; n.10

Metro

- A - da Colli Albani + bus 663 - 664 ai Quintili ; n.6
- da Arco di Travertino + bus 765 a Erode Attico ; n.5
- da Cinecittà + bus 654 modificato a Torricola ; n.7
- B - da S.Paolo + bus 94 - 613 - 716 modificati a Lgo Martiri Fosse Ardeatine ; n.3
- da Laurentino + bus 765 a Erode Attico ; n.5
- + bus 761 prolungato a Torricola ; n.7
- Roma - Fiuggi - da Centocelle + bus 654 ai Quintili ; n.6
- + bus 654 modificato a Torricola ; n.7

Archeotram - da realizzare ; n.2

- Bus - dalla Zona Archeologica Centrale : Appiabus
- da S.Giovanni : 218 per Lgo Martiri Fosse Ardeatine ; n.3
 - da S.Paolo : 94 - 613 - 716 modificati per Lgo Martiri Fosse Ardeatine ; n.3
 - da EUR : 765 per Erode Attico ; n.5
 - 761 prolungato per Torricola ; n.7
 - da Appia Nuova (Colli Albani o Arco di Travertino) : 765 per Erode Attico ; n.5
 - 663 - 664 per i Quintili ; n.6
 - da Centocelle : 654 per i Quintili ; n.6
 - 654 modificato per Torricola ; n.7

Pulman e auto

- Lgo martiri Fosse Ardeatine ; n.3
- via Appia Pignatelli altezza Circo di Massenzio ; n.4
- Statuario ; n.6
- Area ex-cava a Casal Rotondo ; n.7
- GRA ; n.8
- via Appia Nuova altezza via Aeroscalo ; n. 9

L'"Appiabus"

L'Appiabus effettuerà a regime il seguente itinerario :
Zona Archeologica Centrale
via delle Terme di Caracalla
via di Porta S. Sebastiano
via Appia Antica
Via dell'Aeroscalo fino all'incrocio con la via Appia Nuova
circa km 15

L'inizio nella Zona Archeologica Centrale deve essere oggetto di uno studio apposito in funzione di :
- tipo di mezzo adottato
- organizzazione degli altri servizi nella Zona archeologica centrale (Archeotram ecc.)
Si può indicare come capolinea di minima l'inizio di via di Porta S. Sebastiano a piazza Numa Pompilio ; come capolinea probabile piazza di Porta Capena (metro B) .

L'attuazione dell'Appiabus deve avvenire per fasi seguendo in parte l'attuazione della limitazione di traffico lungo l'A.A. e la realizzazione delle varie infrastrutture di cui sopra e del tunnel Tuscolana - Ardeatina :
Si può prevedere :
1a fase : da Lgo Martiri Fosse Ardeatine al GRA
2a fase (o 3a) : dal GRA a via dell'Aeroscalo
3a fase (o 2a) : lungo l'Appia Antica fino alla Zona Archeologica Centrale

Il tipo di veicolo deve essere necessariamente ad hoc , differente dai bus ordinari ; deve essere progettato in funzione anche dei vincoli posti dall'A.A. e in particolare delle condizioni seguenti sulla base delle quali si potrà redigere apposito capitolato per una gara aperta a tutte le società costruttrici a livello europeo :
- La larghezza dell'A.A. tra le crepidini è di ml 4,00
- L'incrocio tra due vetture (o con mezzi più larghi di una auto standard) potrà avvenire solo in alcune zone dove il degrado delle crepidini è tale da non permetterne la ricostruzione ; data la limitazione del traffico e il suo svolgimento in rettilineo con perfetta visibilità nei tratti stretti ciò non dovrebbe costituire un problema ; le piazzole di incrocio andranno segnalate opportunamente
- Le vetture devono essere su gomma , non essendo possibile l'installazione di binari
- Vetture non inquinanti , senza impianti fissi (bifilari o altro) ; ai partecipanti la scelta del sistema energetico fornendo dati sui tassi di inquinamento , costi energia , autonomia , performances , manutenzione , ricariche e quant'altro necessario per motivare le proposte ; sarà richiesto un lungo periodo di garanzia o un contratto comprensivo di gestione e manutenzione

- Minimo inquinamento acustico interno ed esterno
- Pianale ribassato
- Massima panoramicità laterale , avanti e dietro , superiore e inferiore (al limite del pianale) , comprese porte ; a seconda dei sistemi di chiusura adottati potrà essere prevista integrazione di aerazione con estremi climatici estate-inverno da specificare . Vetri trattati e tendine anti-sole .
- Spazio occupato dalle porte ridotto : non occorre rapidità nella salita/discesa
- Quota posti a sedere massima : normalmente non si prevedono posti in piedi ; disposizione dei sedili in senso marcia oppure paralleli all'asse vettura con fronte verso l'esterno (come l'antico bus aperto Colosseo - Cecilia Metella) ; spazi per carrozzine e portatori di handicap ; proponibili disposizioni non tradizionali se consentono aumento della panoramicità (fino a soluzioni sul tipo dei treni di montagna a scartamento ridotto di certe linee svizzere , austriache , francesi o altro)
- Rivestimento sedili anti-vandalismo
- Caratteristiche tecniche (raggio di curvatura , accelerazione ecc.) adatti alle specificità del percorso e del servizio ; per i ritorni ai capolinea e le fermate devono essere indicate le opere necessarie compatibili con il mezzo proposto e con il sito .
- Mezzi attrezzati con impianto acustico per voce diretta e registrazioni programmate
- Progetto completo di "immagine" dell'Appibus comprendente :
 - il mezzo
 - il marchio-simbolo
 - l'arredo interno e delle fermate e capolinea
 - la segnaletica
 - l'informazione anche pubblicitaria
 tenendo presente il ruolo e il significato di un mezzo che circola in un parco archeologico
- Per il tipo di vettura da proporre nessun limite è stabilito : bus semplice , bus articolato , rimorchio , due piani , scoperto , apribile ecc.ecc. ; i partecipanti dovranno dimostrare che il tipo proposto con la massima fantasia ha le caratteristiche migliori per rispondere ai requisiti di cui sopra e all'uso speciale ed eccezionale a cui è destinato .
- Dovrà essere proposto anche il modello di esercizio a motivazione del tipo e della capacità proposti .

