

COMUNE DI ROMA

MUNICIPIO I

INTERVENTO DI RICONVERSIONE FUNZIONALE DELL'EX CINEMA METROPOLITAN IN SPAZIO COMMERCIALE DI MEDIA DISTRIBUZIONE E PER ATTIVITÀ CULTURALI

Via del Corso n.7 - ROMA

Richiedente :

DM Europa S.r.l. - Via del Corso n. 160, 00186 - ROMA

Progettista :

Arch. Massimo Famiglioni - ord. arch. Roma 4583
Via Portuense, 953 - 00148 Roma

Consulente Specialistico :

Ing. Sonia Briglia - ord. ing. Roma n. 19969
Via MARIA Barbara Tosatti,75 - 00137 Roma



STUDIO DI IMPATTO SULLA MOBILITA'



Sonia Briglia

Disegni -- Drawings	Misure espresse in: m <input type="checkbox"/> cm <input type="checkbox"/> Mesures ar expressed in:	Scala di disegno - Drawing scale	Scala di stampa 1:1 Plot scale	File RELAZIONE TRASPORTISTICA File	Formato A4 Size	Data 28/02/2020 Date
---------------------------	---	--	--------------------------------------	--	-----------------------	----------------------------

Elaborazione grafica:

SPACEPLANNERS®

roma via Portuense 953, 00148 - tel. (+39) 066556096 - 0665670256, fax 0665090027

spaceroma@spaceplanners.it - www.spaceplanners.it

cap.soc. € 40.000,00 reg. trib. RM 8184/84 p.iva 01597411006 c.c.i.a.a. 540658 - tutti i disegni sono di proprietà spaceplanners

Premessa

Secondo quanto richiesto dalle Norme Tecniche di Attuazione del PRG di Roma Capitale e dalla L.R. n. 33/1999 - Disciplina relativa al settore commercio, ai fini del rilascio del permesso di costruire e della domanda di autorizzazione commerciale per le strutture edilizie da realizzarsi al posto dell'ex cinema Metropolitan, ed a seguito delle osservazioni presentate dalla Regione Lazio, Direzione Regionale per le politiche abitative e la pianificazione territoriale, paesistica e urbanistica con nota del 31/01/2020, lo studio mira a valutare l'impatto dell'opera sul quadro della mobilità dell'area centrale della Città di Roma.

L'ex Cinema Metropolitan è sito in Roma, via del Corso n 7, nel rione Campo Marzio, ed è da tempo dismesso a seguito della totale cessazione dell'attività cinematografica. La sua chiusura funzionale e manutentiva costituisce un rilevante fattore di degrado urbano della tratta iniziale di via del Corso, a ridosso di piazza del Popolo.

La struttura fu costruita nel 1906 come grande magazzino, adattata nel 1911 come cinema teatro Americano per poi, attraverso una complessiva ristrutturazione avvenuta nel 1948, assumere la definitiva denominazione di "Metropolitan"; costituita originariamente da un'unica sala da 1.600 posti con platea e due gallerie, nel 2000 è stata totalmente riconfigurata con la completa demolizione della sala e trasformata in un multisala.

In data 20 ottobre 2011 - prot. QFH n.22826 - la Società DM Immobiliare S.r.l. (ora DM Europa S.r.l.) in piena ed esclusiva proprietà del compendio immobiliare ha presentato al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica/Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio/U.O. Città Storica, un progetto di riconversione funzionale dell'ex Cinema Metropolitan da cinema a spazio per attività commerciale, piccola e media struttura di vendita, con annessa sala cinematografica e ripristino della facciata originale, rimuovendo le superfetazioni presenti.

In data 23 luglio 2019, con deliberazione di Assemblea Capitolina n 56, sono stati dati gli indirizzi al Sindaco, ai sensi dell'art. 24 dello Statuto Capitolino, per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma ex art. 34 D.Lgs. n. 267/2000 con la Regione Lazio, avente ad oggetto l'intervento di "ristrutturazione edilizia e la riconversione funzionale dell'ex cinema Metropolitan," in variante alle NTA di PRG vigente, mantenendo la componente del Sistema insediativo di Città Storica (Tessuto di espansione rinascimentale e moderna pre-unitaria - T2).

Indice

Premessa.....	2
Indice	3
1 Analisi dello stato di fatto.....	4
2 La domanda indotta dall'intervento.....	12
2.1 Addetti	13
2.2 Visitatori	13
3 Valutazioni dell'impatto dell'opera e sostenibilità.....	16

1 Analisi dello stato di fatto

L'intervento si colloca nella ZONA PGTU 1 - Area centrale Mura Aureliane che corrisponde sostanzialmente al sistema insediativo della Città ottocentesca e contiene al suo interno la parte più antica coincidente con l'insediamento preunitario attualmente regolamentata con la Zona a Traffico Limitato (ZTL Centro Storico e Trastevere).

La prima zona PGTU è caratterizzata da una densità residenziale di 19.291 residenti/Kmq superiore rispetto a quella INTRA GRA pari a 15.315 residenti/Kmq e una densità del sistema produttivo che raggiunge valori quattro volte superiori a quelli medi dell'area intra-GRA (28.207 addetti/Kmq verso 7.147).

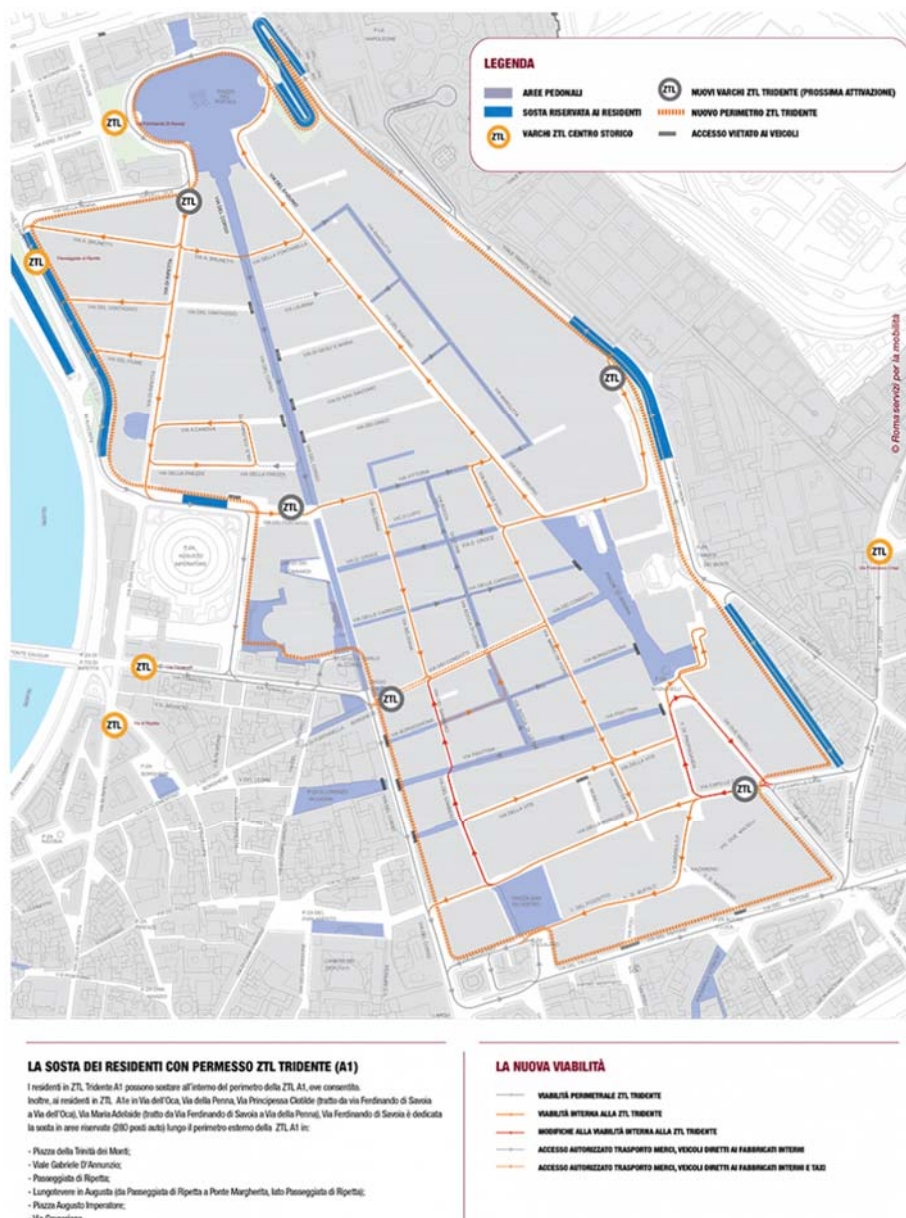


Figura 1.1 La pedonalizzazione del Tridente Mediceo

Intervento di riconversione funzionale dell'ex cinema Metropolitan in spazio commerciale di media distribuzione e per attività culturali. Studio di impatto sulla mobilità

Nell'applicazione del controllo automatico degli accessi alla ZTL, Roma ha svolto fin dal 1998 un ruolo pionieristico attuando prototipi, realizzando procedure, implementando processi tecnologici a supporto dei servizi con l'obiettivo principale iniziale di proteggere l'area della città più ricca di risorse architettoniche e storiche con la riduzione del traffico privato, migliorando di conseguenza la sostenibilità della mobilità al centro di Roma e riducendo gli impatti negativi sull'ambiente; al contempo è stata condotta la riqualificazione e la valorizzazione degli spazi urbani, integrando le ZTL con le aree semipedonali o a mobilità ridotta, preservando il patrimonio culturale del centro storico più importante del mondo.

Nella Figura 1.2 sono riportate le ZTL esistenti a Roma nelle due Zone PGTU più interne della città.

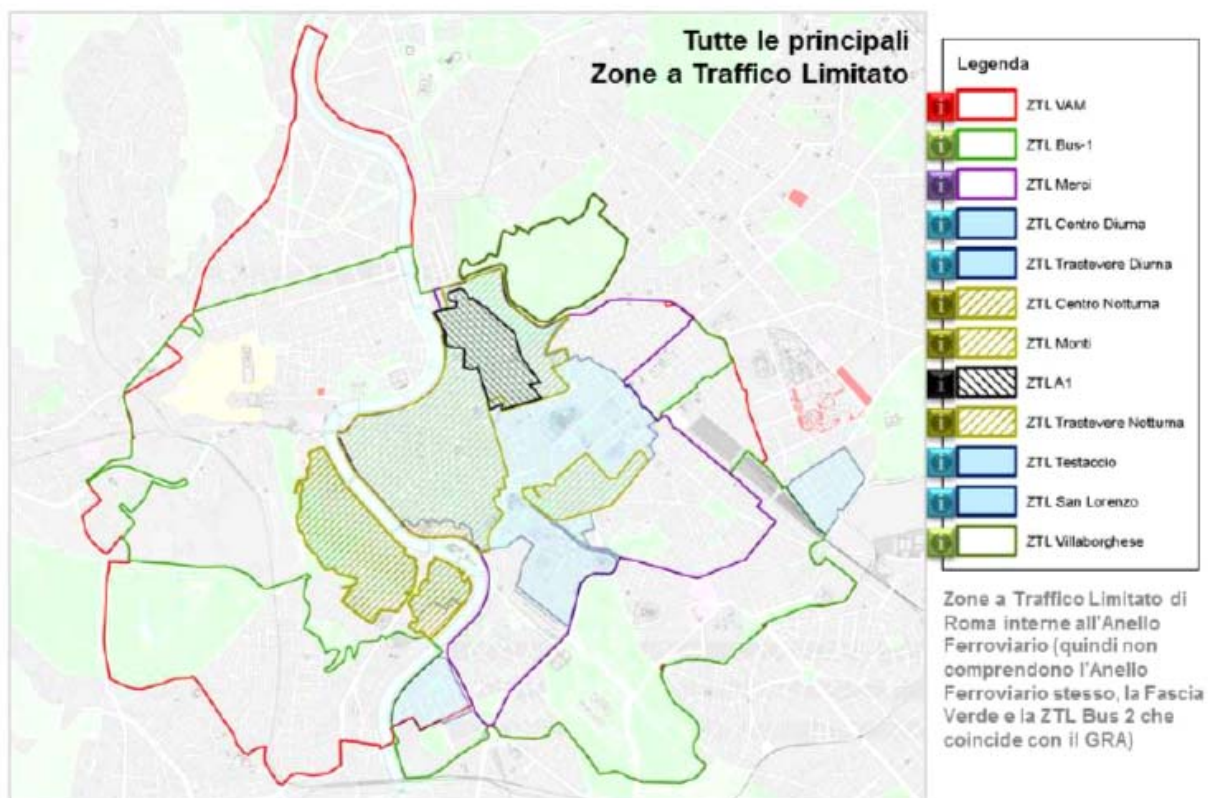


Figura 1.2 Localizzazione delle aree sottoposte a ZTL e sistemi di controllo tramite varchi elettronici. Estratto dal PUMS – Volume 1

Negli ultimi anni, in linea con gli interventi pianificati nel Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (Del. A.C. n. 21 del 16 aprile 2015) l'Amministrazione comunale ha attuato una serie di misure a favore della pedonalità che hanno riguardato tra l'altro il centro storico, come la riqualificazione del Tridente Mediceo ossia l'area tra piazza del Popolo, via del Babuino e via di Ripetta.

Nel Centro Storico (inteso come area interna alle Mura Aureliane) si realizza la maggiore densità di spostamenti di tutta la città.

Secondo la matrice OD riportata nel PUMS di Roma Capitale (2019), infatti, l'area è interessata da circa 93.900 spostamenti nell'ora di punta, a fronte dei 569.500 spostamenti che riguardano

Intervento di riconversione funzionale dell'ex cinema Metropolitan in spazio commerciale di media distribuzione e per attività culturali. Studio di impatto sulla mobilità

l'intero Comune di Roma (1.287 Km²), pertanto, circa un sesto degli spostamenti aventi luogo di origine e destinazione interni al territorio del Comune di Roma interessano i 15 Km² della prima zona.

A questi occorre aggiungere i city users ed i turisti, che invece si muovono quasi esclusivamente a piedi o utilizzando il trasporto pubblico (PGTU 2015),

Considerando il territorio regionale (spostamenti aventi origine o destinazione interne al territorio della Città Metropolitana) risulta che il 27% degli spostamenti generati dalla zona PGTU 1 ha una destinazione interna alla zona PGTU 1 stessa (vedi Tabella 1.1).

Tabella 1.1 Spostamenti per luogo di destinazione

Tipologia	Spostamenti v.a.	Spostamenti %
Interni	7461	27%
In uscita	20621	73%
Totale generati	28082	

Fonte: PUMS di Roma Capitale. Documento di Piano. Volume 1. Quadro conoscitivo, obiettivi e strategie. Versione 3.2 2018 2018

Per la ripartizione modale si fa riferimento ai parametri desunti dalle indagini e dalle analisi condotte dall'Amministrazione Capitolina nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS, *Documento di Piano. Volume 1. Quadro conoscitivo, obiettivi e strategie. Versione 3.2 2018* (vedi Figura 1.3 e **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

Per la zona PGTU 1, a fronte di 115.530 spostamenti attratti e 28.082 spostamenti generati, il PUMS riporta la seguente ripartizione modale (vedi Tabella 1.2):

- gli spostamenti generati vengono effettuati per il 39% in auto, per il 12% in moto, per il 36% con un mezzo di trasporto pubblico e per il 13% a piedi;
- gli spostamenti attratti vengono effettuati per il 16% con l'auto, per il 20% in moto, per il 61% con un mezzo di trasporto pubblico e per il 3% a piedi.

Tabella 1.2 Ripartizione modale zona PGTU 1

Modo di trasporto	Spostamenti generati (v.a.)	Spostamenti attratti (v.a.)	Spostamenti generati %	Spostamenti attratti %
AUTO	10.984	18.290	39%	16%
MOTO	3.325	23.194	12%	20%
TRASPORTO PUBBLICO	10095	70135	36%	61%
PIEDI	3678	3911	13%	3%
Totale spostamenti	28.082	115.530	100%	100%

Fonte: PUMS di Roma Capitale 2019

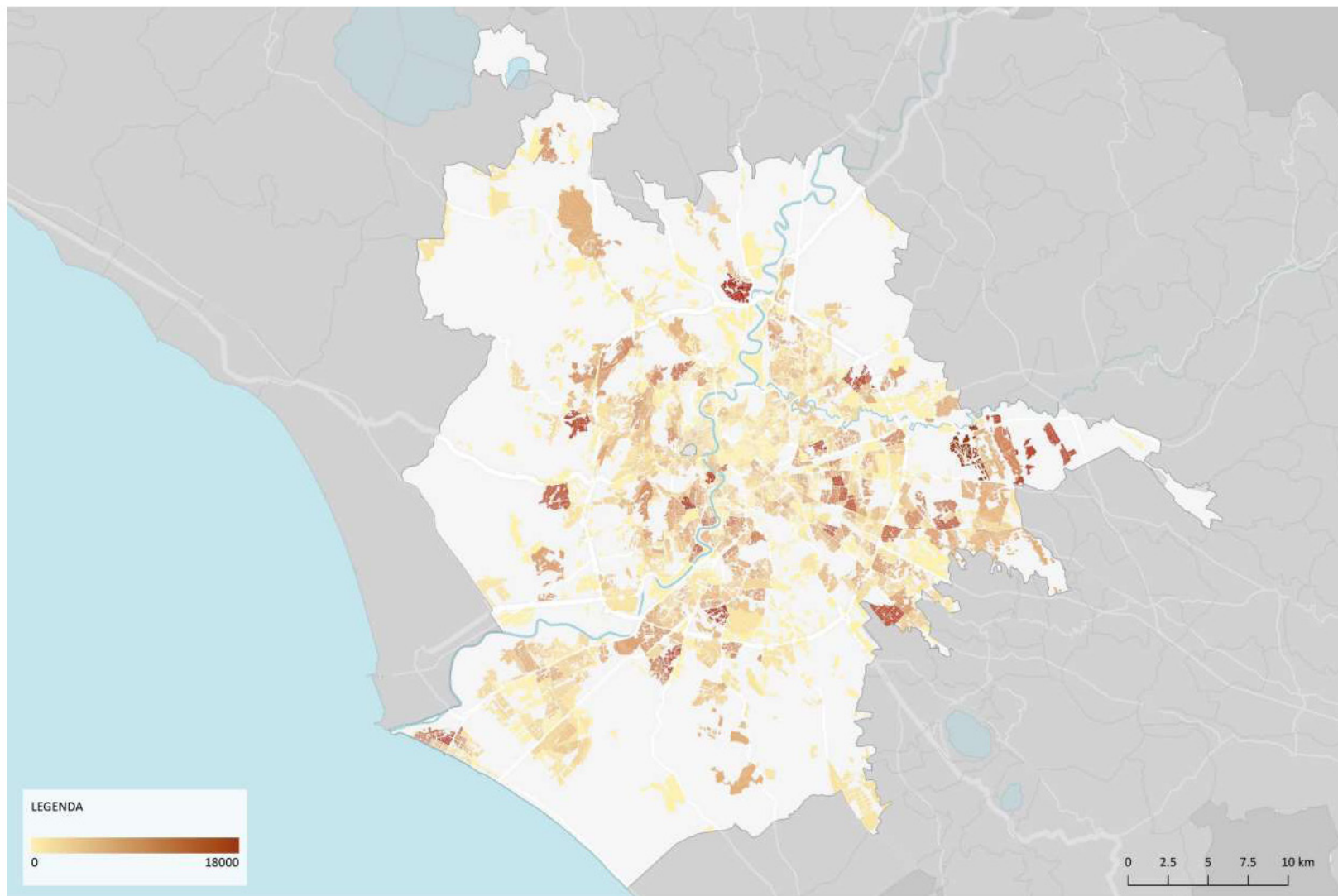


Figura 1.5 Densità di popolazione residente. Estratto dal PUMS di Roma Capitale 2018

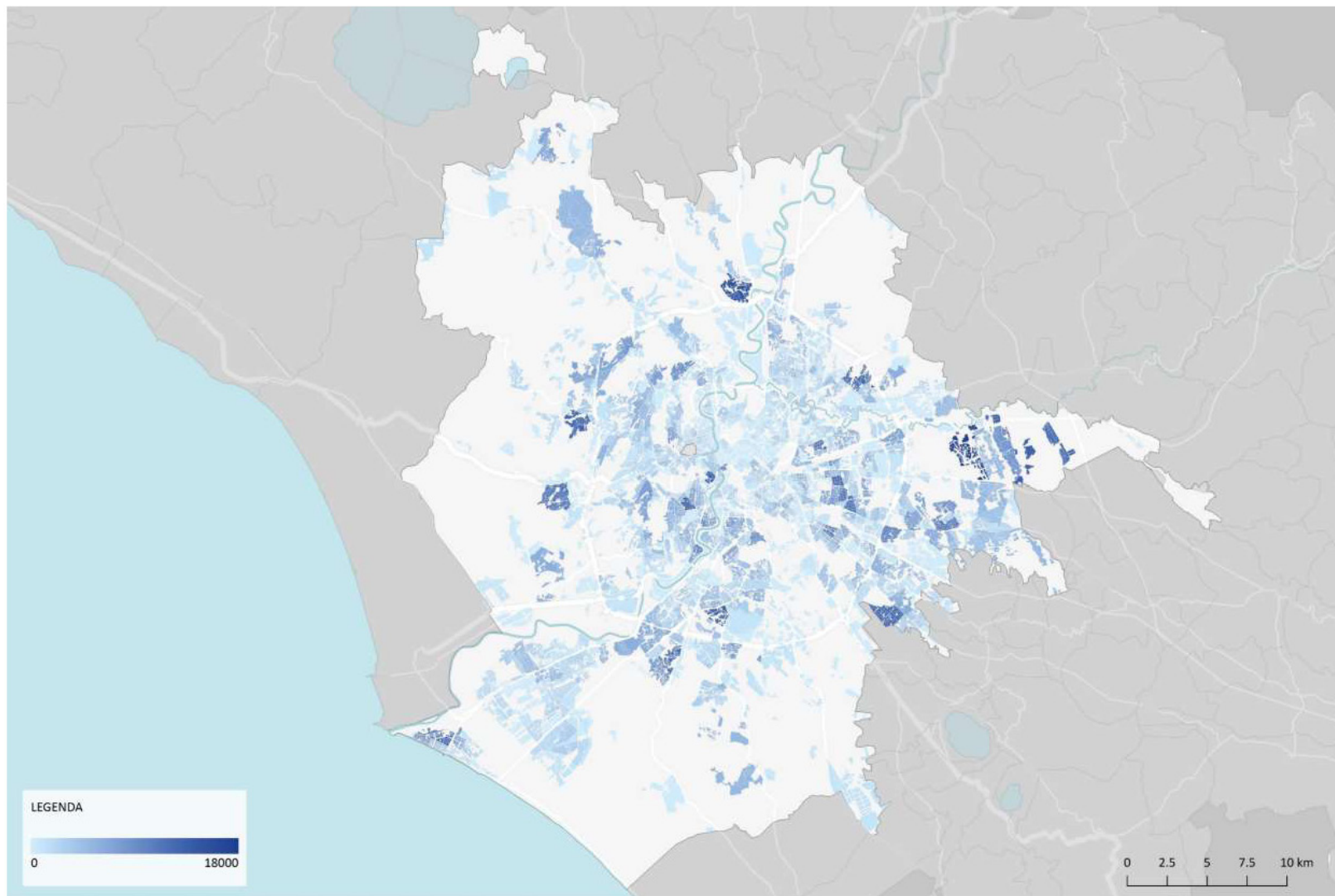


Figura 1.6 Densità di addetti. Estratto dal PUMS di Roma Capitale 2018

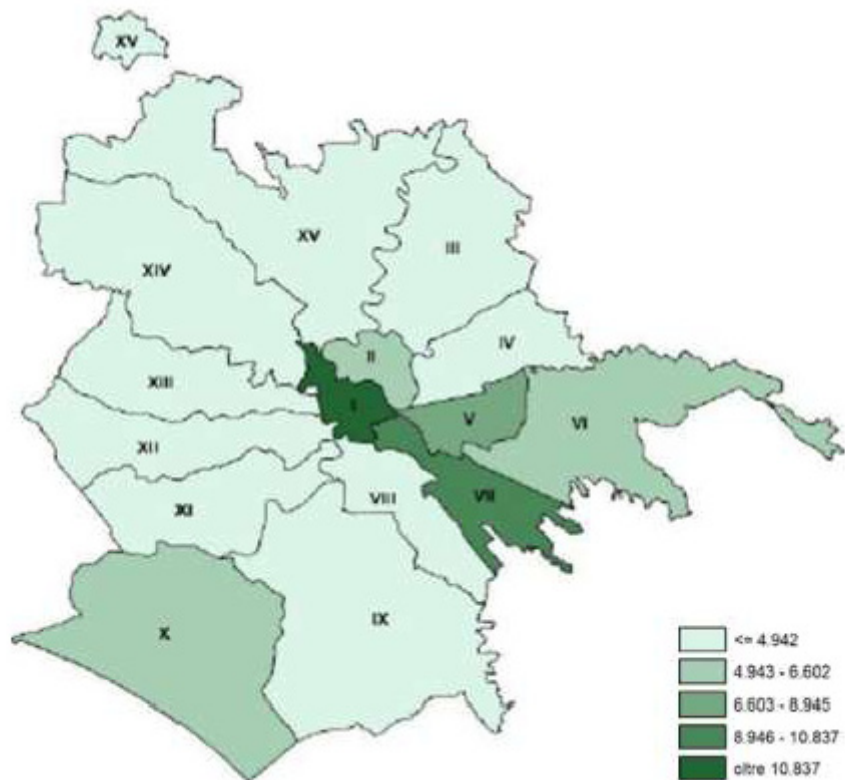


Figura 1.7 Stock di unità locali attive nel settore “Altri servizi”, per municipio. Anno 2017. Estratto dal PUMS di Roma Capitale 2018

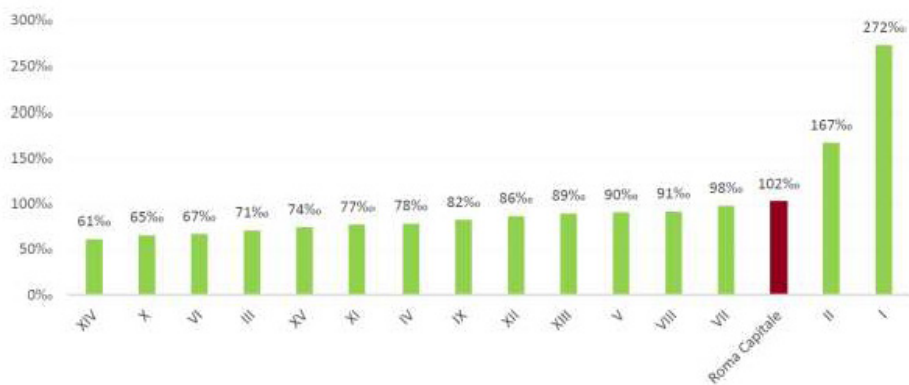


Figura 1.8 Unità locali attive di imprese per 1.000 abitanti per Municipio. Anno 2017. Estratto dal PUMS di Roma Capitale 2018

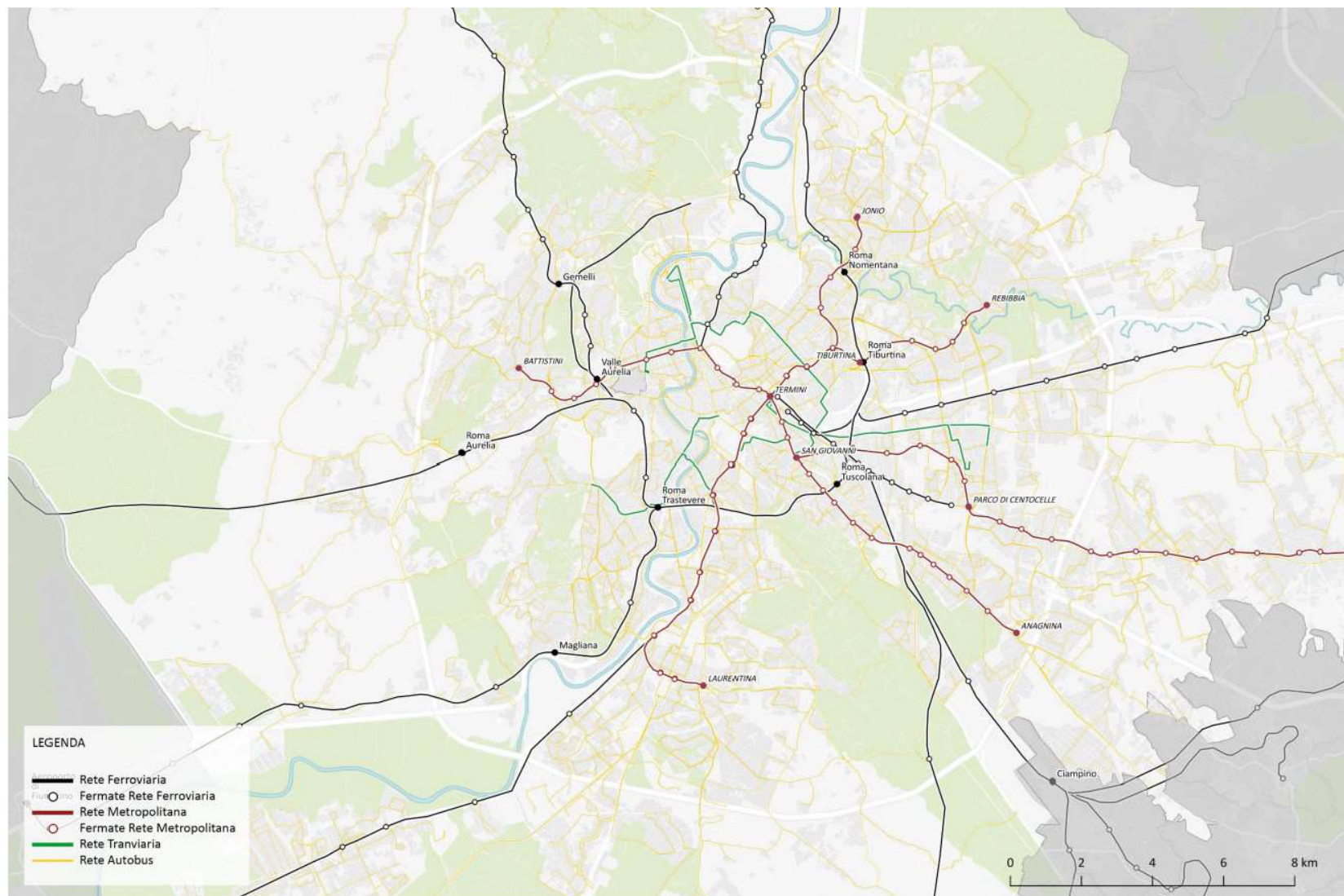


Figura 1.9 Rete del trasporto Pubblico Urbano. Estratto dal PUMS di Roma Capitale 2018

2 La domanda indotta dall'intervento

La riconversione funzionale del cinema, mediante intervento di categoria edilizia RE2 senza aumento di SUL (interventi di ristrutturazione edilizia finalizzata al miglioramento della qualità architettonica e all'adeguamento funzionale), comporta le seguenti nuove destinazioni per una SUL complessiva di progetto pari a 2.170,10 mq:

- spazio commerciale unitario non alimentare su tre livelli con superficie massima di 1.800,20 mq;
- uffici per circa 50 mq;
- sala cinematografica di superficie pari a circa 320 mq;
- superficie esclusa dal calcolo della SUL di mq 552,50 (vani scala, ascensori, androni, locali tecnici, ecc).

In particolare, lo spazio commerciale presenta caratteristica di media superficie di vendita non alimentare (art. 15, comma 1, lettera m, punto 2, L.R. 22/19), così articolato:

- circa 1350 mq di superficie di vendita - settore non alimentare;
- circa 120 mq di deposito;
- circa 330 mq di spazi complementari.

Ai fini del calcolo della domanda indotta vengono prese in considerazione le superfici riportate in Tabella 2.1.

Tabella 2.1 Destinazione d'uso e relativa S.U.L. dell'intervento di riqualificazione proposto

<i>Destinazione d'uso</i>	<i>Tipologia</i>	<i>SVE [mq]</i>
Commerciale	Singolo punto vendita - MSV	1350
Uffici		50
Sala cinematografica		320

Per la stima della domanda indotta si è fatto riferimento alle analisi condotte dall'Amministrazione Capitolina con l'ausilio di Roma Servizi per la Mobilità per la messa a punto degli strumenti di pianificazione urbana.

Poiché l'intervento oggetto della presente verifica è localizzato su una direttrice viaria a vocazione commerciale compresa nell'ambito della ZTL si è ritenuto opportuno verificare la sostenibilità trasportistica dell'opera nell'ora di punta del pomeriggio di un giorno prefestivo invernale tipo, ossia quella di massimo carico interessante l'area di intervento (17:30-18:30).

2.1 Addetti

Per la stima del numero degli addetti, rappresentando l'intervento un singolo punto vendita monomarca, è stata assunta la seguente ipotesi: un addetto ogni 50 mq di superficie di vendita (S.V.E.), per un totale di 27 unità.

Nella stima non sono stati presi in considerazione gli addetti del multisala in quanto hanno un orario di apertura diverso dall'ora di punta del pomeriggio prefestivo tipo.

Come coefficienti di emissione/attrazione per gli addetti nell'ora di punta del pomeriggio di un giorno prefestivo tipo sono state prese in considerazione indagini pregresse effettuate dall'Amministrazione Capitolina (vedi Tabella 2.2 Coefficienti di generazione/attrazione per gli intervalli di punta di un giorno feriale Tabella 2.2) per il giorno feriale tipo. Si assume, in via cautelativa, che i coefficienti siano validi anche per il giorno prefestivo tipo. Ne scaturisce che nell'ora di punta del pomeriggio di un giorno prefestivo un numero di addetti pari a 5 unità sono in partenza dal luogo di lavoro mentre risulta trascurabile il numero di addetti che arrivano sul luogo di lavoro in tale orario.

Considerando una domanda di tipo rigido, si assumono i coefficienti di ripartizione modale attuali (split modale per la zona PGU 1 nell'ambito del PUMS) pari al 16% circa su autovettura, con coefficiente di riempimento pari ad 1,15 persone ad autovettura, e al 20% circa su due ruote, con coefficiente di riempimento pari all'unità.

Nell'ora di punta del pomeriggio prefestivo, risulta, quindi, un'autovettura equivalente in partenza (di addetti).

Tabella 2.2 Coefficienti di generazione/attrazione per gli intervalli di punta di un giorno feriale

<i>Spostamenti</i>	<i>Pomeriggio</i>
in arrivo a lavoro	1,4%*
in partenza dal lavoro	13,9%*

* dati di indagini pregresse dell'Amministrazione Capitolina

2.2 Visitatori

Per la stima dei visitatori alla struttura oggetto del presente studio, si è fatto riferimento ai dati relativi ad un negozio monomarca di pari superficie, situato in zone isolate e dunque non all'interno di centri commerciali esistenti.

Dall'analisi dei dati raccolti è scaturito un numero medio di scontrini emessi nel giorno prefestivo tipo invernale pari a circa 1.000 con un numero medio di visitatori per scontrini emessi pari a 2.

Considerando una lieve differenza tra la superficie di vendita dei due negozi dell'ordine del 10% circa, è possibile stimare un numero medio di visitatori giornalieri (per il giorno prefestivo tipo invernale) pari a 2.050 unità.

Per i coefficienti dell'ora di punta e di ripartizione modale dei visitatori si è fatto riferimento alle indagini effettuate dall'Agenzia Roma Servizi per la mobilità nel 2013 presso i principali centri commerciali di Roma (*Analisi della mobilità presso i principali centri commerciali di Roma - Indagini conoscitive e modello previsionale dell'impatto sulla mobilità - 2013*) per le quali risulta

una concentrazione di visitatori in arrivo nell'ora di punta del pomeriggio prefestivo pari al 15% dei visitatori giornalieri.

Considerando una concentrazione in partenza sempre pari al 15% (ipotizzando un tempo di permanenza medio inferiore ad un'ora), risultano, nell'ora di punta:

- 300 visitatori in arrivo;
- 300 visitatori in partenza.

Occorre, inoltre, considerare che nel centro storico:

- vi è una forte presenza di turisti che si muovono prevalentemente a piedi (PGTU 2015);
- la maggior parte dei visitatori attratti sono flussi pedonali di passaggio che già si trovano nelle vicinanze.

Ipotizzando, in via cautelativa, una percentuale di turisti pari al 10% ed una percentuale di riduzione dei visitatori del 30% per considerare i flussi di passaggio, risultano circa 170 visitatori in arrivo e circa 170 visitatori in partenza (nell'ora di punta) che potenzialmente si muovono con un mezzo motorizzato privato.

Per la ripartizione modale in auto, vista la localizzazione della zona in cui è situato l'intervento, ovvero interna alla ZTL e all'area pedonale del Tridente, considerando che i residenti nella città di Roma, nel recarsi al centro adottano le stesse modalità dei giorni feriali, si è assunta la stessa ripartizione modale dell'intervallo di punta della mattina con il 16% a favore dell'auto, con coefficiente di riempimento pari a 2,2 persone ad autovettura (*Analisi della mobilità presso i principali centri commerciali di Roma - Indagini conoscitive e modello previsionale dell'impatto sulla mobilità – 2013*), e al 20% circa su due ruote, con coefficiente di riempimento pari all'unità. Risultano 12 autovetture equivalenti attratte e 12 autovetture equivalenti generate nell'ora di punta del giorno prefestivo tipo.

Viceversa, considerando una quota di domanda pari al 61% circa che utilizza il trasporto pubblico, risulta che nell'ora di punta arrivano circa 100 persone con un mezzo di trasporto pubblico.

Per il multisala, dai dati delle presenze annuali e settimanali per sala, per regione e per tipologia di cinema, nell'ambito del rapporto di *Audimovie Ricerche pubblicità cinema* sono stati ricavati i coefficienti di riempimento delle sale nei giorni prefestivi e il coefficiente di arrivo in ora di punta. Per una capacità totale pari a 180 posti circa (unica sala) e ipotizzando una percentuale di riduzione del 20% per considerare i flussi di passaggio ne sono scaturiti 195 visitatori giornalieri attratti. Considerando un 12% di ingressi (pari ad un terzo della percentuale di presenze dello spettacolo di prima serata, dalle 19:05 alle 21:30) ed un 20% circa di persone in uscita (pari all'80% circa della percentuale di presenze dello spettacolo del secondo pomeriggio), ne scaturiscono circa 23 spostamenti veicolari in arrivo e circa 36 in partenza.

Agli spostamenti stimati è stato applicato uno share modale pari a quello dei visitatori dell'esercizio commerciale pari al 16% a favore del trasporto privato, con coefficiente di riempimento pari a 2,2 persone a veicolo. In base alle ipotesi assunte è risultato che nell'ora di punta del pomeriggio il traffico indotto è costituito da circa 9 veicoli in arrivo e circa 15 in partenza.

Viceversa, considerando una quota di domanda pari al 61% circa che utilizza il trasporto pubblico, risulta che nell'ora di punta circa 10 persone arrivano e partono con un mezzo di trasporto pubblico.

Nel complesso risulta che, nell'ora di punta del giorno prefestivo tipo la domanda indotta dall'intervento è costituita da:

- circa 23 veicoli in arrivo;
- circa 17 veicoli in partenza;
- circa 110 persone che arrivano con un mezzo di trasporto pubblico;
- circa 110 persone che arrivano con un mezzo di trasporto pubblico.

3 Valutazioni dell'impatto dell'opera e sostenibilità

Nei suoi documenti di indirizzo, l'Unione Europea indica l'esigenza di perseguire lo sviluppo sostenibile attraverso una politica comune dei trasporti, che ponga al centro il riequilibrio tra le diverse modalità e l'integrazione della dimensione ambientale e della sicurezza nelle politiche comunitarie con l'obiettivo ultimo di creare le condizioni per un'industria competitiva che generi posti di lavoro e prosperità.

L'Amministrazione comunale, attraverso l'adozione dell'innovativo Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile 2009, in linea con i principi europei, ha inteso delineare le linee guida di sviluppo nel settore della mobilità che, da lì agli anni successivi, avrebbe dovuto essere il punto di riferimento anche degli interventi infrastrutturali da realizzarsi nella Capitale.

L'accezione sostenibile sottintende, in senso lato, un uso razionale delle risorse energetiche ed ambientali. La finalità principale del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile non può quindi che essere quella di contribuire a conferire un assetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti dell'area metropolitana romana per garantire ai cittadini un'adeguata tutela dei diritti alla mobilità, alla sicurezza e alla salute, in breve per una Mobilità Sostenibile. Tutela che, soprattutto per errori prodotti da uno sviluppo urbanistico non appropriato e casuale, fino ad oggi non è stato possibile garantire e difficilmente lo sarà nel futuro se rapidamente non si varerà una nuova politica dei trasporti più aderente ai bisogni della nostra città e dei "cittadini pendolari" che vi lavorano.

Tra gli obiettivi quantitativi da assumere nelle successive fasi attuative il PSMS cita *il miglioramento dell'accessibilità delle persone e delle merci all'area romana ed al suo hinterland, prioritariamente incrementando la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico, la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico dovuti al traffico ed alla congestione.*

Il soddisfacimento di questi obiettivi si traduce in un'idea organizzativa della città che prevede, tra l'altro, *un'articolazione della mobilità tale per cui con l'avvicinarsi al centro sia sempre maggiore l'utilizzo del trasporto pubblico e la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico cioè la creazione di una rete percorsi pedonali protetti nel centro storico abbinata alla pedonalizzazione integrale di aree a forte valenza attrattiva.*

Ai fini della progressiva pedonalizzazione del centro storico, è previsto un sistema di trasporto a capacità intermedia con funzioni di rammaglio a supporto della rete su ferro. Questo sistema ad andamento circolare si caratterizzerà come un nuovo corridoio del TPL e la sua tecnologia verrà definita a seguito di apposito studio di fattibilità, dando la priorità all'utilizzazione della rete tranviaria esistente opportunamente integrata nei tratti mancanti.

L'architettura funzionale della nuova rete stradale e del trasporto pubblico, consentirà una completa riorganizzazione del Centro Storico con la riduzione della pressione del traffico in tutta l'area centrale e sarà possibile dar avvio ad una sua progressiva pedonalizzazione, a partire dal Tridente. L'area centrale protetta dall'anello Olimpico e potenziata nel sistema di trasporto pubblico vedrà finalmente allontanati i traffici di attraversamento.

Già nel PSMS (2009), era riportato che *verificare la sostenibilità dei nuovi insediamenti significa assicurarsi che ci siano le condizioni affinché l'uso del trasporto pubblico sia significativamente maggiore di quello delle aree circostanti e la rete stradale mantenga adeguati livelli di servizio.*

Relativamente alla sostenibilità degli interventi urbanistici, il PGTU, nel modello a sei zone, indica, per ciascuna zona, gli obiettivi, sintetizzati nel rapporto modale tra trasporto pubblico e privato, che si vogliono raggiungere con un insieme di azioni.

Prevede, quindi, che i nuovi interventi urbanistici debbano collaborare nell'ottenimento di tali obiettivi creando situazioni migliori di quelle in cui si vanno a collocare.

In particolare, per la prima zona PGTU, servita quasi esclusivamente dal trasporto pubblico riporta che si dovrà garantire, per eventuali trasformazioni o cambi d'uso, che vi sia una dotazione di trasporto pubblico (con un adeguato livello di servizio) tale da soddisfare l'intera domanda di mobilità prevista. L'obiettivo che si vuole raggiungere all'interno di questa zona è di avere un uso quasi esclusivo di mobilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico con una sostanziale riduzione del traffico veicolare privato, sia di attraversamento che di destinazione, che dovrà rispettare i più alti standard di compatibilità ambientale.

Come scaturisce da quanto sopra riportato, risulta che, nel giorno prefestivo tipo (giorno di punta per quanto riguarda l'attrattività dell'intervento) la domanda di trasporto indotta dall'intervento di riconversione funzionale dell'edificio dell'ex cinema Metropolitan, è costituita da:

- circa 23 veicoli in arrivo;
- circa 17 veicoli in partenza;
- circa 110 persone su un mezzo di trasporto pubblico.

Occorre considerare che la domanda in arrivo su auto privata non potrà raggiungere la destinazione ma dovrà fermarsi su itinerari limitrofi in quanto l'area è pedonale.

Da indagini pregresse, in possesso della Scrivente, risulta che sul Lungotevere dei Sangallo, nei pressi dell'intervento, nell'ora di punta del pomeriggio di un giorno feriale tipo transitano circa 2.400 autovetture equivalenti. Risulta, inoltre, che i flussi di traffico in rete nel giorno prefestivo sono complessivamente pari all'80% circa dei flussi di traffico presenti nel giorno feriale. Ne consegue che sul Lungotevere, nell'ora di punta del pomeriggio prefestivo, si possono considerare presenti circa 1.900 autovetture equivalenti.

Confrontando i flussi di traffico complessivamente generati/attratti dall'intervento con i flussi di traffico presenti sulla viabilità principale limitrofa come il sistema dei Lungoteveri, risulta che la domanda indotta dall'intervento è pari al 2% circa della domanda presente in rete, quindi non significativa ai fini della variazione del livello di servizio delle infrastrutture interessate.

Per quanto riguarda la domanda su trasporto pubblico occorre considerare che, come riportato nel PGTU 2015, l'offerta del TPL nella prima zona PGTU è più che tripla rispetto al resto della città (92 Km di rete ogni Km² di superficie contro i 26 della città urbanizzata) e nel giorno prefestivo tipo i riempimenti sono inferiori a quelli del giorno feriale.

Occorre considerare che lo studio ha considerato tutte ipotesi molto cautelative dal punto di vista della mobilità secondo quanto di seguito riportato.

L'esercizio di vendita dal quale sono stati estrapolati i dati di base per la stima della domanda di visitatori è un negozio monomarca non di lusso e con attrattività molto elevata.

Essendo via del Corso una strada a vocazione commerciale, la maggior parte di persone che si recano nell'area nel giorno prefestivo tipo visita più attività commerciali e permane un tempo più lungo di un'ora. La quota di utenti già presenti risulta, quindi, più elevata di quella presa in considerazione.

Alla luce di quanto esposto, l'impatto dell'intervento risulta del tutto compatibile rispetto alle caratteristiche della viabilità mobilità presenti allo stato attuale nell'area centrale della città.