



ROMA CAPITALE

DIPARTIMENTO PROGRAMMAZIONE E ATTUAZIONE URBANISTICA
U.O. CITTA' PERIFERICA

PIANO ESECUTIVO PER IL RECUPERO URBANISTICO DEL NUCLEO N.5.2 a/b - " CASAL MONASTERO "

MUN.

V



Consorzio Casal Monastero 5.2b
Il presidente
Luciano Rossi

Prato Lauro 5.2a
Il presidente
Stefano La Greca
Bertacchi



Progettista : Arch. Mario Campadello

Direttore Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica Ing. Errico Stravato

Coordinamento Tecnico - Amministrativo :

Direttore U.O. Città Periferica Ing. Tonino Egiddi

Arch. Michela Poggipollini

Arch. Maurizio Santilli

Funz. Geom. Marco Fattori

Funz. Geom. Cosma Damiano Vecchio

Funz. Geom. Mauro Zanini

Funz. Serv. Tec. Sist. Graf. Emanuela Morseletto

Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Bruno De Lorenzo

Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Anna Panaiotti

Funz. Sist. Graf. Infor. Territ. Rossella Sbarigia

Istrut. Tecn. Sist. Graf. Fabio De Minicis

Istrut. Tecn. Sist. Graf. Irene Torniai

Geom. Isabella Castellano

Geom. Mauro Ciotti

Geom. Rufina Cruciani

Geom. Rita Napolitano

Geom. Antonio Nardone

Geom. Maria Cristina Ria

Funz. Dir. Amm.: Paolo Di Mario, Eugenia Girolami; Funz. Amm. Floriana D'Urso, Anna Medaglia; Istr. Amm. Monja Cesari, Simonetta Gambadori;

Oper. Serv. Supp. Cust. Daniela Astrologo

Supporto Tecnico - Amministrativo R.p.R. S.p.A.:

Arch. Cristina Campanelli; Geom. Massimo Antonelli; Tec. Aerof. Alessandro Cugola; Istrut. Ammin.: Maurizio Barelli, Fabrizio Pirazzoli

Tavola n.

12/b

RELAZIONE SULLA MOBILITA'

Data 15/07/2010 Aggiornamenti : 01/2012

T5.2A-B_tav.12.2.dwg

RELAZIONE SULLA MOBILITA'

OGGETTO :

- 1) *Effetti prodotti dall'insediamento sulla base di simulazioni dei flussi del traffico nelle ore di punta e di morbida;*
- 2) *Verifica della sostenibilità del traffico futuro con la viabilità esistente;*
- 3) *Studio dei sistemi di trasporto per adeguare le infrastrutture esistenti e di progetto;*

Premessa :

Ambito urbano di riferimento

L'ambito urbano è caratterizzato da :

- *Il vasto insediamento della Tiburtina, dove coesistono importanti realtà per attività industriali e comparti preesistenti da recuperare, in un assetto spesso caotico e privo di strutture adeguate.*
- *Il nucleo residenziale della 167 Casal Monastero ove un ordinato piano urbanistico ha permesso di creare una realtà urbana autosufficiente fornita di tutti i servizi di quartiere;*
- *La Torraccia, che costituisce una vera e propria centralità della Città consolidata, dotata di infrastrutture a livello urbano, con unità commerciali per la grande distribuzione,*

scuole, centri religiosi, sociali e sportivi, con valenza di aggregazione interquartiere.

Appare comunque necessario potenziare e migliorare le infrastrutture esistenti, per agevolare le relazioni tra i vari ambiti del settore.

Tali ambiti sono caratterizzati da imminenti trasformazioni urbane di grande rilievo, che nella loro definizione progettuale o articolazione attuativa, necessitano di alcuni elementi di completamento non previsti dal P.R.G.

Ci si riferisce in particolare a :

- *Il prolungamento della linea B della metropolitana oltre il GRA a Casal Monastero : Area della Stazione GRA-Casal Monastero – Programmi integrati a “Nodo di scambio”;*
- *L’allargamento della via Tiburtina dal Km 9+300 al km 15+800, nella cui realizzazione è inserito il corridoio per il trasporto pubblico;*
- *L’attuazione del Programma di Recupero Urbanistico (ex Art. 11 L.103/93) di San Basilio*

Il prolungamento della Linea B della metropolitana oltre Rebibbia

a) L’opera è inclusa con il codice D1.1-08 nel “Piano degli interventi di riqualificazione delle infrastrutture viarie e per la mobilità” o nel “Piano parcheggi” del Sindaco Commissario Delegato all’Emergenza

Traffico e mobilità ai sensi dell'art.1, comma 2, lett.c, dell'OPCM n. 3543/06.

Il progetto preliminare generale è stato discusso in Conferenza di Servizi nel settembre-dicembre 2007 ed approvato con Ordinanza del Sindaco – Commissario delegato N. 101 del 13 Febbraio 2008. Contestualmente all'approvazione del progetto sono state adottate alcune varianti urbanistiche relativamente alle aree di stazione, a quelle dei pozzi di ventilazione e all'area destinata ad ospitare il futuro nodo di interscambio di Casal Monastero e le nuove bretelle di connessione al GRA e alla restante viabilità stradale.

In particolare per quanto riguarda la viabilità, il progetto viario allegato al preliminare del prolungamento della Linea B, prevede l'inserimento di un cavalcavia di inversione della marcia lungo le complanari al GRA

Allargamento della via Tiburtina dal Km 9 + 300 al 15+800

L'opera , inserita nel “*Piano degli interventi di riqualificazione delle infrastrutture viarie e per la mobilità*” del Sindaco Commissario delegato per l'emergenza traffico, prevede non solo l'allargamento della Tiburtina con l'inserimento del corridoio del trasporto pubblico, ma una serie di ristrutturazioni ed adeguamenti viari tra i quali quello di via Monteleone - via Smerillo (attuale sede del Municipio V°).

Programma di Recupero Urbano San Basilio

Nell'articolazione e diffusione delle proposte sia pubbliche che private che costituiscono il PRU di San Basilio sono l'OP 37 – Collegamento tra via Mondolfo e via Pennabilli che a sua volta si innesta sulla via Monteleone (ristrutturata nell'ambito dell'adeguamento della Tiburtina), l'OP 14 – collegamento tra via Recanati, via Scorticabove e lo svincolo della Centrale del Latte, che si connette con via Carlo Farina, l'OP 25 Parco di San Basilio lungo via Farina.

Sono queste opere che, pur essendo a supporto delle opere private proposte nel PRU, partecipano al completamento della maglia viaria locale facilitando la circolazione interna all'ambito locale prescindendo dalla viabilità primaria.

Su questo sistema della mobilità che caratterizza il quadrante Nord-Est di Roma, si inserisce, come asse portante, a sostegno dei flussi di traffico generati dai nuovi insediamenti del Toponimo Casal Monastero e dall'adiacente 167 Casal Monastero 4, la Bretella di collegamento tra il G.R.A., la Centrale del latte e via Palombarese.

La sua valenza strategica, che ha consentito di risolvere i flussi di traffico veicolare che gravitavano unicamente su via Nomentana, è costituita essenzialmente dalla tipologia a doppio senso con spartitraffico che separa le due corsie di marcia, senza inserimenti o interferenze di innesti di altre strade a raso. Inoltre è in fase di ultimazione la

“Palombarese bis” e lo snodo alla “francese” che sarà realizzato all’incrocio tra la bretella e via Nomentana, che consentiranno un deflusso rapido del traffico che nelle ore di punta risulta congestionato

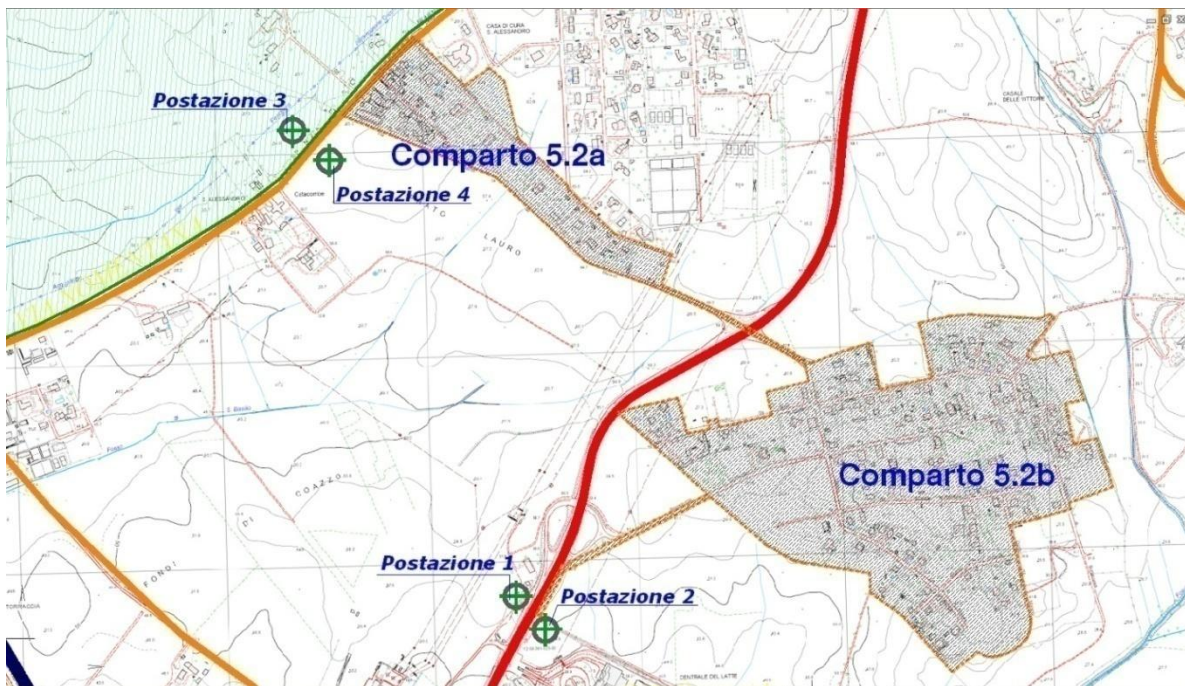


Figura 1

La velocità media di percorrenza risulta particolarmente sostenuta (90km/ora), avendo le caratteristiche di una Superstrada veloce.

L’innesto viario del Consorzio Casal Monastero sulla bretella, avviene attraverso una corsia di decelerazione, sia in entrata che in uscita.

La Via Nomentana, anche in considerazione della modesta dimensione della carreggiata stradale, assorbe un flusso di

traffico molto più contenuto e la velocità media si aggira attorno ai 50 Km/ora.

Traffico attuale

Al fine di individuare gli attuali carichi di traffico presenti su via Nomentana e sulla Bretella Palombarese, sulla quale graviterà la maggior parte del flusso di traffico indotto dalla realizzazione del carico urbanistico previsto nel progetto esecutivo del toponimo, sono stati effettuati appositi rilievi di traffico, durante un giorno feriale tipo, in una postazione posta in prossimità della Centrale del Latte; analogamente è stata effettuata una rilevazione del traffico sulla via Nomentana, all'altezza di via S.Alessandro.

L'analisi del flusso di autoveicoli, si riferisce a tre fasce orarie, di un giorno feriale.

I valori rilevati sono stati riportati nella Tabella 1.

L'osservazione ha riguardato, nel giorno feriale scelto per i rilievi, i seguenti scenari temporali :

- *Scenario 1° (mattino) dalle ore 8,00 alle ore 9,00*
- *Scenario 2°(pomeriggio) dalle ore 14,00 alle ore 15,00*
- *Scenario 3° (sera) dalle ore 18,00 alle ore 19,00*

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa ordinata nel seguente modo :

- Per intervallo orario all'interno degli scenari 1;2;3;4.
- Per corsia di percorrenza dei veicoli :
 - Via Palombarese (GRA – Palombarese e quella inversa dalla via Palombarese al GRA);
 - Via Nomentana (GRA – Mentana e quella inversa da Mentana al GRA);
- Per numero di mezzi leggeri (L) e mezzi pesanti (P).

TABELLA 1**CASAL MONASTERO 5.2b**

Postazione	Tratto stradale	8,00-9,00 (scenario 1)	11,00-12,00 (scenario 2)	18,00-19,00 (scenario 3)
1	Via Palombarese bis Km 0,500 dal GRA Direzione Roma	3150 (L) 40 (P)	1110 (L) 20 (P)	1200 (L) 22 (P)
2	Via Palombarese bis Km 0,500 dal GRA Direzione Mentana	1050 (L) 25 (P)	1350 (L) 27 (P)	3080 (L) 37 (P)

CASAL MONASTERO 5.2a

Postazione	Tratto stradale	8,00-9,00 (scenario 1)	11,00-12,00 (scenario 2)	18,00-19,00 (scenario 3)
3	Via Nomentana Km 13,000 Direzione Mentana - Roma	436 (L) 39 (P)	317 (L) 22 (P)	284 (L) 13 (P)
4	Via Nomentana Km 13,000 Direzione Roma - Mentana	283 (L) 49 (P)	440 (L) 37 (P)	559 (L) 29 (P)

Dalle tabelle sopra riportate si possono trarre le seguenti considerazioni :

CASAL MONASTERO 5.2b :

l'ora di punta del traffico veicolare, è stata individuata, sia nello scenario serale che in quello del mattino. Appare chiaro quindi che la maggioranza del traffico rilevato, dipende essenzialmente dalla mobilità dei pendolari; inoltre dalle tabelle si evince che la percentuale dei mezzi pesanti, rispetto al flusso veicolare, risulta inferiore al 2%. Approfondendo l'indagine effettuata su Casal Monastero 5.2b, si è ipotizzato un volume di traffico diurno (tra le 8,00 e le 21,00) pari al 90% del T.G.M.(traffico giornaliero medio).

CASAL MONASTERO 5.2a :

come nel caso di Casal Monastero 5.2b, si rileva che il flusso predominante del traffico è legato al movimento dei pendolari, con un'inversione delle quantità degli autoveicoli, legata all'orario giornaliero (mattina o sera). Si nota però una maggiore stabilizzazione delle quantità in corrispondenza dell'ora apparente di minimo traffico (11 – 12) legato probabilmente più al traffico ordinario, di lunga percorrenza, che al traffico dei residenti.

Utilizzando inoltre le stesse modalità procedurali, perseguite in studi di traffico analoghi redatti per

situazioni territoriali e di viabilità confrontabili con la realtà dell'area di Casal Monastero, si è valutato il traffico veicolare dell'ora di punta pari al 25% del TGM; inoltre il volume di traffico diurno (tra le 8,00 e le 21,00) è valutabile intorno al 90% del TGM

Nelle tab.2, di seguito riportata, sono evidenziati i risultati in termini di TGM, traffico diurno e traffico orario medio diurno, a cui si è pervenuti partendo dalle ipotesi sopra esposte. Tali valori, caratterizzano lo scenario di traffico attuale (ante operam) sulle arterie principali, limitrofe al comprensorio Casal Monastero 5.2b.

TABELLA 2

CASAL MONASTERO 5.2b

Postazione	Tratto stradale	Veicoli ora di punta	TGM	Traffico diurno (8.00-21.00)	Traffico orario medio diurno
1	Via Palombarese bis Km 0,500 del GRA Direzione Roma	3190	12760	11484	883
2	Via Palombarese bis Km 0,500 del GRA Direzione Mentana	3117	12468	11221	863

Stima previsionale per lo scenario futuro (CASAL MONASTERO 5.2b)

Tale stima è stata ipotizzata analizzando il Toponimo 5.2b Casal Monastero, che costituisce l'entità urbanistica predominante

rispetto al 5.2.a (Prato Lauro). La componente del flusso veicolare determinata da Prato Lauro, non dovrebbe influire in maniera sensibile sulle ipotesi ottenute, applicando i parametri, che vengono utilizzati in generale, nello studio previsionale del traffico.

La popolazione prevista a regime, sarà :

<i>-abitanti esistenti</i>	880
<i>-abitanti relativi alla nuova edificazione</i>	<u>1.104</u>
<i>Totale abitanti</i>	1.984

Per la determinazione delle quote di mobilità di persone, associate agli insediamenti previsti nel Toponimo Casal Monastero 5.2b, si è utilizzata una tabella che ipotizza alcuni valori legati alla pendolarità dei residenti :

- circa il 70% si sposta in uscita nell'intervallo 7,30 – 8,30 e rientra nell'intervallo 17,30 – 18,30; il rimanente 30% si sposta nelle ore successive (A 8,30 -9,30 e R 18,30 – 19,30).

Come si è accennato in precedenza, gli abitanti insediabili a regime, compresi quelli già presenti attualmente, ammontano a 1984.

Al fine di determinare il numero totale dei veicoli indotti dalle nuove espansioni dell'insediamento attuale, si è ritenuto di poter applicare un coefficiente di riempimento delle autovetture pari a 1,3 per gli spostamenti sistematici e pari a 2 per gli spostamenti non sistematici.

Inoltre il servizio di trasporto pubblico che fa capolinea a

Casal Monastero, si ritiene possa assorbire una percentuale di residenti pari al 25%.

La tabella 3 riporta il numero dei potenziali utenti generati per le rispettive ore di punta :

Autovetture previste 1.070 (pari a circa il 54% degli abitanti insediati).

Applicando i coefficienti di riempimento indicati in precedenza, si possono ipotizzare i seguenti valori :

Spostamenti sistematici

$$(1.070 \times 0,70) : 1,3 = 576$$

Spostamenti non sistematici

$$(1.070 \times 0,30) : 2 = 160$$

TABELLA 3

ATTIVITA'	Ora di Punta	Autoveicoli generati
Residenti	7,30 – 8,30	576
	8,30 – 9,30	160
	17,30 – 18,30	576
	18,30 – 19,30	160

CONCLUSIONI

Come si può rilevare, esaminando la Tab. 3, le

simulazioni dell'incremento del traffico, dovuto alla nuova edificabilità, non dovrebbero modificare in maniera preoccupante l'attuale situazione della viabilità, sia su via Nomentana che sulla bretella GRA-Palombarese.

Inoltre si ritiene, che gran parte del traffico del Toponimo 5.2a (Prato Lauro), graviterà sulla bretella, a scorrimento veloce, anziché sulla S.S.Nomentana, che conserva una larghezza della carreggiata di dimensioni modeste.

Dr.Arch. Mario Campanello

Roma lì 25.01.2012