

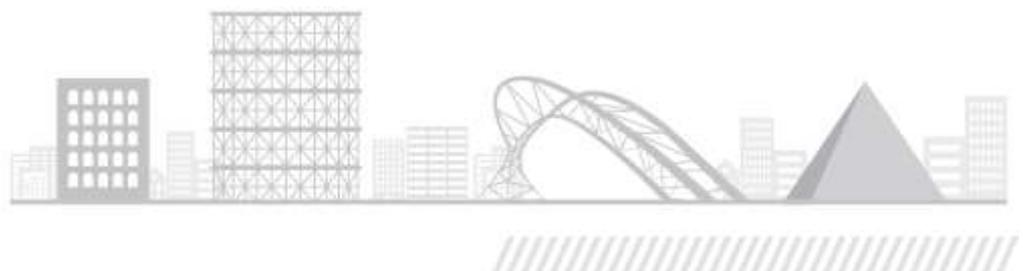


# STUDIO TRASPORTISTICO PER GLI INTERVENTI URBANISTICI ED IL NUOVO ASSETTO VIARIO DEL QUADRANTE CECCHIGNOLA

---

S.O. INGEGNERIA DELLA MOBILITÀ

U.O. Trasporto Pubblico e Pianificazione Strategica



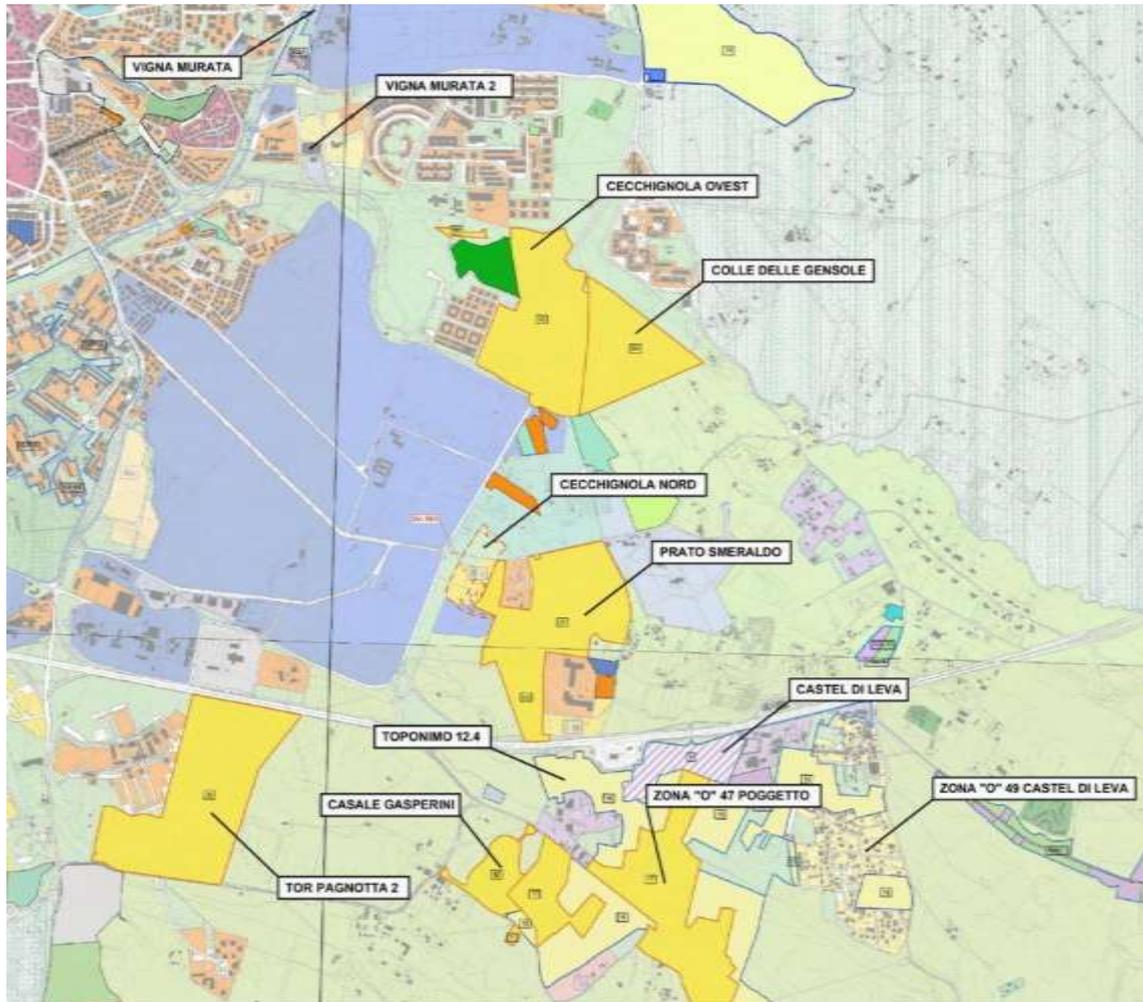


Figura 2: Interventi urbanistici previsti da PRG nell'area di intervento

Infine, sulla base della zonizzazione adottata, tali aumenti sono stati ripartiti all'interno delle varie zone di traffico, al fine di valutare dettagliatamente l'incidenza delle modifiche allo scenario socio-economico sul sistema di mobilità dell'area di interesse.

### 2.3 Il nuovo insediamento della “Città Militare”

Sulla base dello studio di traffico fornito dal Ministero della Difesa, l'ubicazione del nuovo insediamento è prevista nella fascia compresa tra Via Kobler a Nord, Via dei Bersaglieri a Sud e Via della Cecchignola ad Est.

Secondo quanto riportato nello studio del Ministero della Difesa, l'intervento prevede la realizzazione di 720 alloggi, con una “*suddivisione pluriennale dei finanziamenti per la realizzazione del complesso residenziale che imporrà una realizzazione per lotti*”





*funzionali dell'opera pubblica in questione, così come anche imposto dal nuovo Codice dei Contratti ai sensi dell'art 51 del Dlgs 50/2016 al fine di favorire la partecipazione delle piccole e medie imprese, appare opportuno anche i fini di ridurre al minimo l'impatto sulla viabilità attuale, sviluppare il presente progetto residenziale di 720 unità abitative in 4 sotto fasi realizzative dello "Scenario 1", ciascuna dotata di circa 180 appartamenti, ovvero ¼ dell'intervento globale per ciascuna fase".*

Inoltre, sempre citando detto studio, *"per la stima della distribuzione dei flussi indotti è stata svolta un'indagine su un campione di utenti alloggiati in Cecchignola simili ai futuri residenti dell'intervento di progetto (utenti dell'amministrazione difesa in titolo). Da questo campionamento emerge quanto segue:*

- il 40% di essi lavora nelle varie caserme site nella città militare, per cui gli spostamenti si concentrano principalmente su Viale dell'Esercito durante l'arco dell'intera giornata;*
- il 44% di essi lavora in centro, principalmente tra lo Stato Maggiore dell'Esercito (SME) e lo Stato Maggiore della Difesa (SMD). In tal caso gli utenti utilizzano la metropolitana B (fermata Laurentina). Allo stato di fatto si sottolinea l'esistenza di varie navette che collegano nelle ore di punta tra la città militare e la fermata suddetta;*
- il rimanente 16% lavora nelle sedi fuori Roma, principalmente tra Bracciano e Cesano, attraverso l'utilizzo del Grande Raccordo Anulare.*

*Alla luce di queste considerazioni si osserva come il percorso Via dei Bersaglieri-Viale dell'Esercito sia quello interessato dal maggior numero di veicoli indotti dal nuovo polo residenziale. Nello specifico, durante l'ora di punta del mattino si hanno 166 veicoli equivalenti (pari all'84%) in uscita dal comparto che percorreranno il percorso suddetto mentre solo 32 veicoli equivalenti (pari al 16%) interesseranno marginalmente la rete stradale. Nell'altra direzione invece, vista l'entità di traffico stimata, i volumi sono molto inferiori ai precedenti (40 in ingresso)".*

Al fine di considerare uno scenario peggiorativo, rispetto alle distribuzioni dello studio di traffico commissionato dal Ministero, si è deciso di considerare la piena realizzazione dell'intervento urbanistico nell'arco di 5 anni facendo al contempo un'ipotesi di ripartizione modale che privilegi mezzi di trasporto privato anziché mezzi collettivi. Tale





## 5 Scenari di Progetto

### 5.1 Modello di Offerta Progetto - Ipotesi A

Il sistema di viabilità schematizzato in questa ipotesi di configurazione, prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra la rotatoria di futura realizzazione (tra Via della Cecchignola e Via Andrea Millevoi) e Via di Vigna Murata, in affiancamento al margine destro dell'abitato di Fonte Meravigliosa, con uno sviluppo complessivo di circa 1.000m. L'itinerario che si verrebbe a creare permetterebbe di ricollegarsi sia con Via del Casale Zola all'altezza di Via Riccardo Forster, per poi proseguire in direzione Nord e congiungersi a Via Tommaso Arcidiacono e Via di Vigna Murata.

La realizzazione di tale schema progettuale dovrà prevedere una soluzione progettuale idonea per gestire in sicurezza le manovre e i punti di conflitto tra i veicoli provenienti dalla nuova viabilità e l'esistente carreggiata di Via di Vigna Murata: lo studio di tale nodo dovrà essere necessariamente approfondito. In considerazione della vicinanza con la rotatoria esistente di Via di Vigna Murata ed in ragione dei flussi transitanti sul nodo dell'ordine dei 3.400 veicoli/h, si dovranno adottare soluzioni in grado di garantire il corretto funzionamento di entrambi i nodi, evitando interazioni negative tra i due.

Dal punto di vista geometrico/funzionale, il nuovo collegamento è caratterizzato da una corsia per senso di marcia con una capacità nominale che si attesta sui 1.400 veicoli/h.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico è prevista la realizzazione di un Corridoio di Mobilità denominato **Corridoio Ardeatino**; tale servizio è stato ipotizzato con frequenza pari a 6 corse/h durante l'ora di punta della mattina con un intervallo di 10 minuti tra due corse consecutive, con vetture TPL di capacità stimata di circa 600-900 pax/h.

Il collegamento pubblico prevede un itinerario tra la Stazione Laurentina (MB) e l'area del futuro insediamento Prato Smeraldo/CNR. Il percorso si snoda da Via Laurentina, Via di Vigna Murata, la viabilità di nuova realizzazione prevista nell'ipotesi A, Via della Cecchignola fino al capolinea localizzato all'altezza del GRA in prossimità di Via di Tor Pagnotta.

Conseguentemente all'introduzione di un servizio di trasporto pubblico così strutturato si prevede una razionalizzazione del servizio esistente, rimodulandone percorsi





e frequenze. La linea 702 sarà abilitata al transito sul sedime della nuova viabilità del corridoio, nel tratto compreso tra Via della Cecchignola e Via di Vigna Murata.

Lo sviluppo lineare complessivo di questo tracciato, a partire dal capolinea del Corridoio Ardeatino in zona Prato Smeraldo fino a quello di Laurentina, corrisponde a 9Km per tratta, per complessivi circa 18Km sul percorso di andata e ritorno (Figura 9).



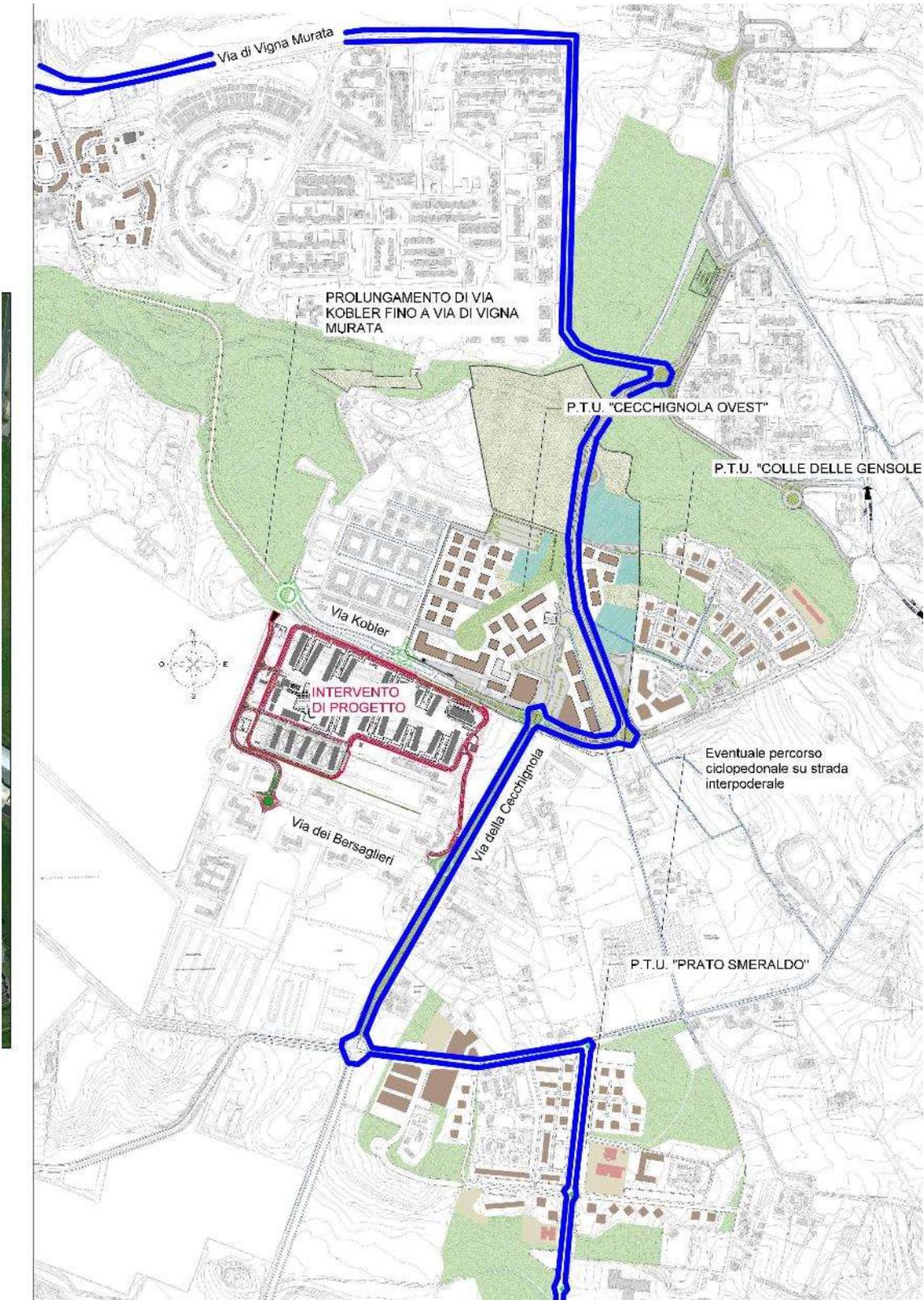


Figura 9: Scenario di progetto, ipotesi A





## 5.2 Modello di Offerta Progetto - Ipotesi B

Il sistema di viabilità schematizzato in questa ipotesi prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra Via Giovanni Kobler e Via di Vigna Murata; tale tracciato si andrebbe a ricollegare a Via Norma Cossetto per poi proseguire in direzione Nord e congiungersi a Via di Vigna Murata all'altezza di Via Grotte d'Arcaccio.

La realizzazione di tale schema progettuale prevede infine un ampio sistema a rotatoria per gestire in sicurezza le manovre e i punti di conflitto tra i veicoli provenienti dalla nuova viabilità e l'esistente carreggiata di Via di Vigna Murata, Via Grotte d'Arcaccio e Via Andrea di Bonaiuto. La riqualificazione del nodo, anche se complessa per l'andamento piano altimetrico di Via di Vigna Murata, in ragione del dislivello delle due carreggiate, si rende tanto più necessaria in ragione della realizzazione nel medesimo tratto dell'allaccio anche della nuova viabilità di collegamento tra questa e Via del Tintoretto, con una sezione stradale prevista di due corsie per senso di marcia.

Dal punto di vista geometrico/funzionale, il nuovo collegamento è caratterizzato da una corsia per senso di marcia con una capacità nominale che si attesta sui 1400 veicoli/h.

Anche in questo caso il nuovo collegamento prevede il transito del **Corridoio Ardeatino**, sempre ipotizzato con frequenza pari a 6 corse/h durante l'ora di punta della mattina con un intervallo di 10 minuti tra due corse consecutive, con vetture TPL di capacità stimata di circa 600-900 pax/h.

Il collegamento prevede un itinerario tra la Stazione Laurentina (MB) e l'area del futuro insediamento Prato Smeraldo. Il percorso si snoda da Via Laurentina, Via di Vigna Murata, la viabilità di nuova realizzazione prevista nell'ipotesi B, Via della Cecchignola fino al capolinea localizzato all'altezza del GRA in prossimità di Via di Tor Pagnotta. Si prevede una razionalizzazione delle linee esistenti, con instradamento sul sedime della nuova viabilità delle linee 720 e 721, nel tratto tra Via della Cecchignola e Via Norma Cossetto.

Lo sviluppo lineare complessivo di questo tracciato, a partire dal capolinea del Corridoio Ardeatino in zona Prato Smeraldo fino a quello di Laurentina, corrisponde a circa 7Km per tratta, per complessivi circa 14Km sul percorso di andata e ritorno (Figura 10).



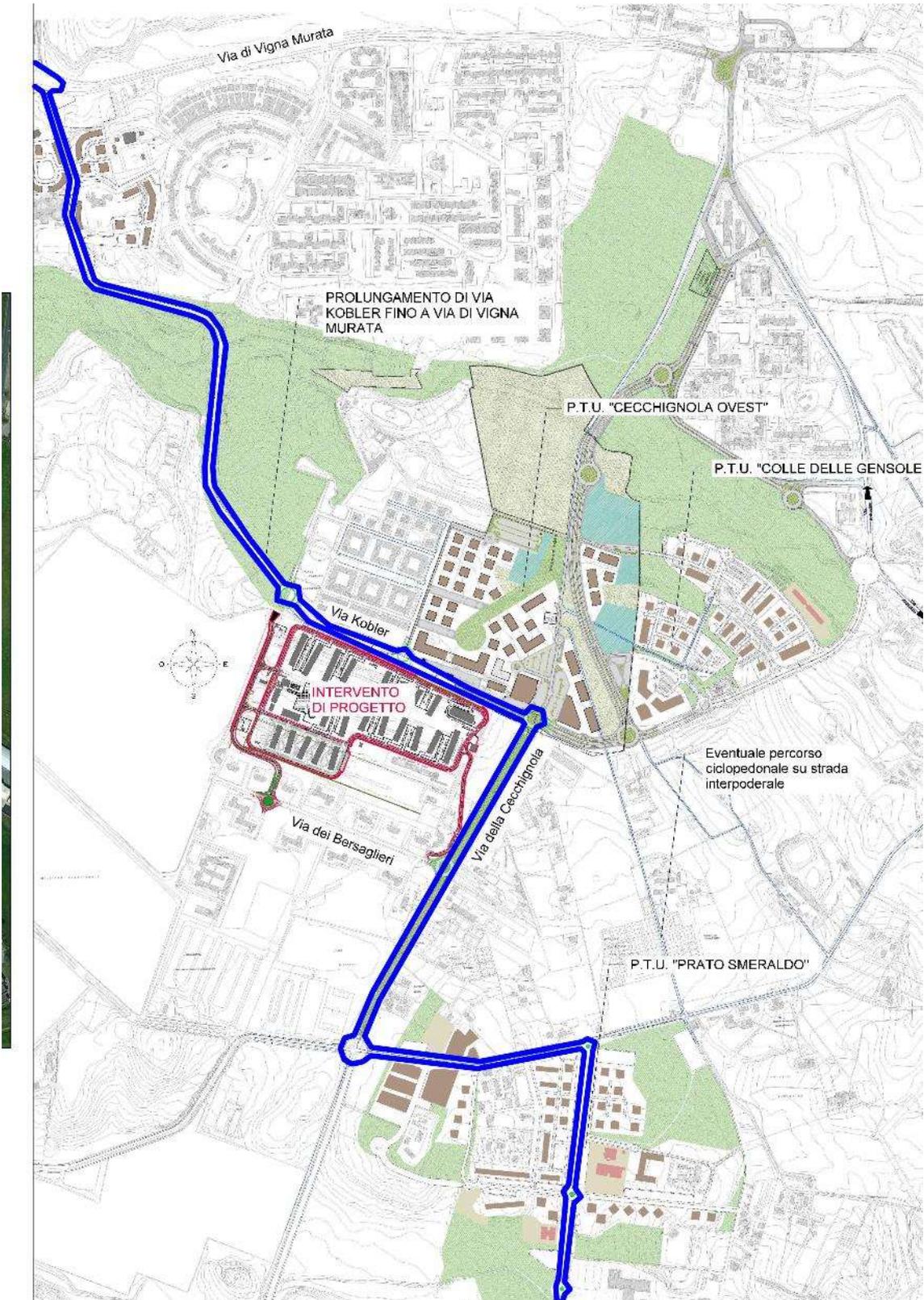


Figura 10: Scenario di progetto, ipotesi B





### 5.3 Modello di Offerta Progetto - Ipotesi B1

Il sistema di viabilità schematicizzato in questa configurazione ipotizzata prevede la realizzazione di un collegamento diretto tra Via Giovanni Kobler e Via di Vigna Murata; tale tracciato si andrebbe a ricollegare a Via Stefano Gradi per poi proseguire in direzione Nord e congiungersi a Via di Vigna Murata all'altezza dell'attuale incrocio semaforizzato, che dovrà essere modificato in termini di regolazioni al fine di gestire i nuovi flussi.

La realizzazione di tale schema progettuale prevede, necessariamente una rimodulazione dell'impianto semaforico per gestire il deflusso dei veicoli provenienti dalla nuova viabilità e l'esistente carreggiata di Via di Vigna Murata. Dal punto di vista geometrico/funzionale, il nuovo tracciato è caratterizzato da una corsia per senso di marcia con una capacità che si attesta sui 1400 veicoli/h. La realizzazione di detto collegamento dovrà essere comprensiva della riqualificazione del nodo Vigna Murata – Gradi, al fine di ottimizzarne il funzionamento.

Anche in questa ipotesi, è prevista la realizzazione di un Corridoio di Mobilità denominato **Corridoio Ardeatino**, ipotizzato con frequenza pari a 6 corse/h durante l'ora di punta della mattina, con le medesime capacità stimate nelle precedenti ipotesi.

Il collegamento prevede un itinerario tra la Stazione Laurentina (MB) e l'area del futuro insediamento Prato Smeraldo. Il percorso si snoda da Via Laurentina, Via di Vigna Murata, la viabilità di nuova realizzazione prevista nell'ipotesi C, Via della Cecchignola fino al capolinea localizzato all'altezza del GRA in prossimità di Via di Tor Pagnotta. Conseguentemente all'introduzione di un servizio di trasporto pubblico di questa entità si prevede una razionalizzazione delle linee esistenti. Le linee 720 e 721 saranno abilitate al transito sul sedime della nuova viabilità del corridoio, nel tratto tra Via della Cecchignola e Via Stefano Gradi.

Lo sviluppo lineare complessivo di questo tracciato, a partire dal capolinea del Corridoio Ardeatino in zona Prato Smeraldo fino a quello di Laurentina, corrisponde a 8Km per tratta, per complessivi circa 16Km sul percorso di andata e ritorno (Figura 11).



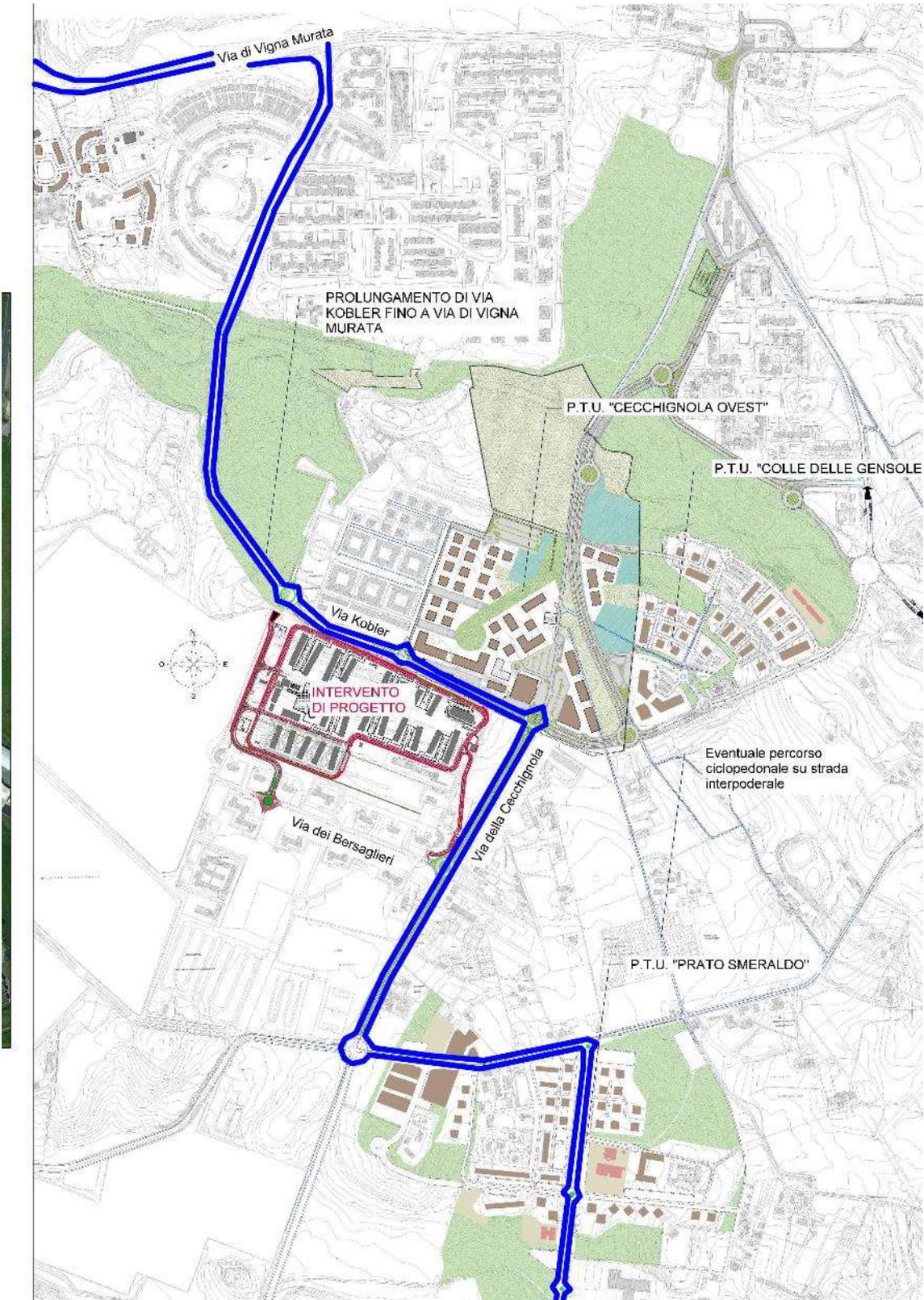


Figura 11: Scenario di progetto, ipotesi B1





## **5.4 Modello di Domanda Progetto**

Per quanto riguarda il modello di domanda, è stato ritenuto che le modifiche implementate in ciascuno degli interventi non fossero tali da modificare, su scala provinciale, le caratteristiche dell'offerta di trasporto. Tale assunzione è stata verificata nelle prime fasi di sviluppo del modello e supportata dalla scarsa varianza del tracciato di progetto rispetto alla scala di analisi e di quella del modello di domanda in particolare.

Pertanto, ai fini della stima della matrice degli spostamenti, per ciascuna delle modalità di trasporto, si è considerato come scenario di progetto quanto elaborato per la matrice di Riferimento.

## **5.5 Assetto di progetto del sistema TPL**

Rispetto alle ipotesi di tracciato preliminare del corridoio TPL previsto nelle diverse ipotesi di progetto, sono state apportate alcune modifiche volte a minimizzare i trasbordi massimizzando di conseguenza la capacità attrattiva del corridoio stesso, oltre che ad aumentare la copertura del territorio nel momento in cui veniva realizzato un corridoio TPL. Sulla base di tali esigenze sono stati modificati alcuni tracciati delle linee esistenti, rendendone i percorsi quanto più baricentrici possibile ai nuovi e vecchi insediamenti, al fine di avere percorsi e frequenze in grado di addurre i carichi sul nuovo corridoio in modo ottimale, oltre a garantire la mobilità tra le diverse zone.

Rispetto allo scenario di riferimento le modifiche alle linee TPL sono state minime, legate ad una più corretta rappresentazione dell'assetto futuro di progetto. In particolare sono state riviste al massimo tre sole linee per ciascuno scenario progettuale analizzato, il cui percorso risulta di conseguenza variabile in funzione della diversa configurazione progettuale del corridoio. Le altre linee rimangono conformi allo scenario di riferimento.





## 6 Report scenario Progetto

### 6.1 Ipotesi A: nuova viabilità in affiancamento Fonte Meravigliosa

In termini macroscopici la simulazione rispecchia pienamente il funzionamento di quella di riferimento. Focalizzando l'attenzione sull'infrastruttura di progetto si nota come il sistema di nuova viabilità rappresenti una valida alternativa per gli utenti interessati a raggiungere Via di Vigna Murata e la stazione Laurentina provenendo da Via Ardeatina e Via della Cecchignola.

I carichi, infatti, si attestano sui 1.300 veic.eq./h, con un rapporto V/C prossimo all'unità a dimostrazione della bontà dell'alternativa offerta per tale tipo di utenza. Inoltre, sulla base di quanto appena detto e come si evince dalla Figura 14, si osserva come la nuova infrastruttura favorisca un decremento di flussi lungo Via del Casale Zola alleggerendo i carichi all'interno del quartiere Fonte Meravigliosa, sul primo tratto di Via di Vigna Murata e sulla rotatoria tra Via Ardeatina e Via di Tor Carbone.

Le criticità principali vanno però a localizzarsi su Via di Vigna Murata dove si registra un incremento dei flussi dell'ordine di 800 veic.eq./h in direzione Laurentina e di circa 190 nella direzione opposta. Risulta ancora critico il deflusso sulla rotatoria tra Via Ardeatina e Via di Tor Carbone, dove a fronte di una riduzione del flusso del 6% rispetto allo scenario di riferimento, si registra ancora un v/c dell'ordine di 1,15. Infine, all'interno di Fonte Meravigliosa, si registra una diminuzione dei flussi in uscita su Via di Vigna Murata (circa 500 veic.eq/h), principalmente in ragione della perdita di appetibilità dell'attuale bypass di Via del Casale di Zola.

La nuova rotatoria posta su Via della Cecchignola tra Cecchignola Ovest e Colle delle Gensole, dimostra di funzionare in modo ottimale, garantendo delle alternative di rete per i flussi generati ed attratti da queste zone residenziali, alleggerendo al tempo stesso le rotatorie tra Via della Cecchignola e Via Kobler, che altrimenti potrebbero essere in sofferenza nelle ore di punta degli spostamenti.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, dal punto di vista dei carichi del corridoio in direzione Laurentina, l'andamento è crescente in avvicinamento al quartiere Fonte Meravigliosa, passando infatti dai circa 500 pax/h in salita durante il transito per il futuro insediamento di Prato Smeraldo ed il parcheggio di scambio, ai 760 pax/h dopo





l'attraversamento dei quartieri Cecchignoletta, Cecchignola Ovest e Colle delle Gensole. Dopo aver raggiunto Via di Vigna Murata il carico sul Corridoio si mantiene intorno ai 700-pax/h, i quali raggiungono il capolinea situato nella stazione Laurentina.

In direzione opposta, invece, il carico si mantiene intorno ai 400 pax/h sul primo tratto, per ridursi a circa 280 in avvicinamento al quartiere Fonte Meravigliosa, per poi decrescere lentamente fino a circa 100 unità fino al capolinea situato nel quartiere Prato Smeraldo.

Per quanto appena detto le fermate col maggior numero di passeggeri saliti e discesi sono quelle localizzate all'interno del quartiere Prato Smeraldo ed in prossimità del parcheggio di scambio (globalmente denominate CNR Ardeatina) e lungo Via della Cecchignola (Cecchignola Ovest).

Anche se le fermate poste lungo Via di Vigna Murata (Valles, Gradi e Bonaiuto) non hanno carichi particolarmente elevati, soprattutto in ragione del fatto che il corridoio è molto periferico rispetto agli abitati presenti, complessivamente il corridoio dimostra una buona efficienza in termini di carichi serviti. Non dimostra una grande influenza rispetto al quartiere di Fonte Meravigliosa, che viene servita solo perifericamente e peraltro in una zona carente nella rete stradale, che si collega alla nuova viabilità solo con Via del Casale di Zola e con Via Tommaso Arcidiacono.

I carichi stimati sono coerenti con il servizio effettuato con autobus in preferenziale, sia esso su sede protetta o meno.

Di seguito in Figura 12, Figura 13 e Figura 14 si riportano i risultati delle simulazioni effettuate in termini di flussogramma, rapporto V/C e confronto con lo scenario di riferimento, mentre in Figura 21 si riportano i risultati delle simulazioni in termini di flussogramma e andamento dei saliti/discesi alle fermate.





## **6.2 Ipotesi B: nuova viabilità con collegamento Via Norma Cossetto**

Anche in questo caso, la simulazione rispecchia il funzionamento generale dello scenario di riferimento. Analizzando i flussi di traffico, si nota come il sistema di nuova viabilità rappresenti una valida alternativa per gli utenti interessati a raggiungere Via di Vigna Murata e la stazione Laurentina provenendo da Via Ardeatina e Via della Cecchignola. I carichi, infatti, sono poco superiori ai 1.350 veic.eq./h, con un rapporto V/C di poco superiore all'unità a dimostrazione della bontà dell'alternativa offerta per tale tipo di utenza.

Inoltre, sulla base di quanto appena detto e come si evince dalla Figura 14, si osserva come la nuova infrastruttura favorisca un decremento di flussi lungo Via del Casale Zola alleggerendo i carichi all'interno del quartiere Fonte Meravigliosa, su di Via di Vigna Murata tra la rotatoria Via Ardeatina – Via di Tor Carbone. Al tempo stesso, però, l'apertura di tale itinerario comporta un incremento di flussi su Via della Cecchignola dell'ordine dei 360 veic.eq./h in direzione Nord e 150 in direzione Sud, nel tratto tra Via di Tor Pagnotta e la nuova viabilità, con una riduzione di circa 750 nel tratto immediatamente a Nord.

Le criticità principali sono localizzate su Via di Vigna Murata, soprattutto all'altezza del nuovo sistema a rotatoria di Via Grotte d'Arcaccio, Via Andrea di Bonaiuto e Via Norma Cossetto, dove si registra un evidente incremento ed una forte concentrazione di flussi veicolari con instradamenti diversi, con potenziali problemi di congestione derivanti.

La connessione del prolungamento di Via Kobler su Via Norma Cossetto in corrispondenza dell'allaccio di Via Grotte d'Arcaccio bis, comportano la riqualificazione completa di tutto il nodo, al fine di poter gestire in modo ottimale i flussi, dovendo superare le evidenti problematiche plano altimetriche delle due carreggiate di Via di Vigna Murata, il cui dislivello è dell'ordine dei 5-10m.

Inoltre al fine di superare le attuali problematiche di deflusso di Via di Vigna Murata, si rende necessario prevedere il declassamento dell'attuale sede stradale Via Grotte d'Arcaccio, prevedendo un senso unico di marcia in direzione di Via del Tintoretto, prevedendo opportuni spazi per il kiss-and-ride dell'istituto comprensivo de Pinedo, oltre a





percorsi pedonali protetti per garantire la corretta accessibilità degli studenti da e per le fermate del servizio TPL come anche del corridoio stesso.

La rotatoria tra Via Ardeatina e Via di Tor Carbone risulta scaricarsi di circa 140 veic.eq./h nel ramo più critico, mentre ulteriori 500 veic.eq./h lasciano il by-pass di Via del Casale di Zola.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, dal punto di vista dei carichi, in direzione Laurentina l'andamento è crescente in avvicinamento a Via di Vigna Murata: si passa infatti dai circa 500 pax/h in salita durante il transito per le fermate del futuro insediamento di Prato Smeraldo e del parcheggio di scambio (globalmente denominate CNR Ardeatina), agli oltre 780 pax/h dopo l'attraversamento dei quartieri Colle delle Gensole, Cecchignola Ovest e Cecchignoletta.

Tra l'abitato di Cecchignoletta e Via Norma Cossetto il carico sul Corridoio non subisce variazioni fino a Via di Vigna Murata, le cui fermate (Cossetto e Bonaiuto) non risultano avere carichi particolarmente elevati.

In direzione opposta, invece, il carico raggiunge i 300 pax/h nel tratto iniziale lungo Via di Vigna Murata fino alla fermata Bonaiuto, per poi decrescere a circa 200 pax/h fino a Via della Cecchignola e a circa 100 unità verso il capolinea situato nel quartiere Prato Smeraldo.

Per quanto appena detto le fermate col maggior numero di passeggeri saliti e discesi sono quelle localizzate all'interno del quartiere Prato Smeraldo e parcheggio di scambio (globalmente denominate CNR Ardeatina), e quella su Via Kobler (Cecchignoletta).

Di seguito in Figura 15, Figura 16 e Figura 17 si riportano i risultati delle simulazioni effettuate in termini di flussogramma, rapporto V/C e confronto con lo scenario di Riferimento.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, in Figura 22 si riportano i risultati delle simulazioni in termini di flussogramma e andamento dei saliti/discesi alle fermate.





### **6.3 Ipotesi B1: nuova viabilità con collegamento Via Stefano Gradi**

Anche il funzionamento della presente ipotesi di progetto risulta rispecchiare le dinamiche dello scenario di riferimento, con l'infrastruttura di progetto rappresenta ancora una valida alternativa per gli utenti interessati a raggiungere Via di Vigna Murata e la stazione Laurentina provenendo da Via Ardeatina e Via della Cecchignola.

I carichi, infatti, si attestano sui 1.300 veic.eq./h, con un rapporto V/C di poco superiore all'unità a dimostrazione della bontà dell'alternativa offerta per tale tipo di utenza, con effetti positivi ancora una volta per l'alleggerimento dei carichi all'interno del quartiere Fonte Meravigliosa, su di Via di Vigna Murata tra la rotatoria Via Ardeatina – Via di Tor Carbone e Via Stefano Gradi e sulla stessa.

La rotatoria tra Via Ardeatina e Via di Tor Carbone risulta scaricarsi di circa 150 veic.eq./h nel ramo più critico, oltre ai quali sono da menzionare i circa 600 che nello scenario di riferimento in parte utilizzavano la rotatoria ed in parte il by-pass di Via del Casale di Zola, con una riduzione complessiva sul nuovo tracciato di Via della Cecchignola di circa 850 veic.eq./h,.

Non si registrano particolari criticità su Via di Vigna Murata, nel tratto compreso tra Via Stefano Gradi e Via Grotte d'Arcaccio, principalmente in ragione della maggiore capacità disponibile su questo tratto di strada, oltre che dell'ampiezza dell'area di intersezione. Permangono alcune criticità sulla rotatoria tra Via Ardeatina e Via di Tor Carbone, che nonostante l'alleggerimento dei flussi, rimane sempre in condizioni di saturazione sul ramo a Nord dell'ex Dazio.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, sul nuovo corridoio in direzione Laurentina l'andamento è crescente a partire dai quasi 530 pax/h in salita durante il transito per il futuro insediamento di Prato Smeraldo e parcheggio di scambio limitrofo, agli oltre 780 pax/h dopo l'attraversamento dei quartieri Colle delle Gensole, Cecchignola Ovest e Cecchignoletta.

Dopo aver superato la nuova viabilità di progetto, lungo Via Stefano Gradi il carico sul Corridoio raggiunge il valore massimo di circa 820 pax/h, che quasi interamente raggiungono il capolinea situato nella stazione Laurentina.





In direzione opposta, invece, il carico iniziale è di circa 400 pax/h nel tratto iniziale lungo Via di Vigna Murata fino alla fermata Bonaiuto, per poi calare a circa 250 in prossimità della fermata Gradi. Successivamente i carichi si riducono a circa 200 pax/h fino a Cecchignoletta per poi ridursi ulteriormente della metà fino al capolinea presso Prato Smeraldo.

Per quanto appena detto le fermate col maggior numero di passeggeri saliti e discesi sono quelle localizzate all'interno del quartiere Prato Smeraldo e parcheggio di scambio (globalmente denominate CNR Ardeatina), e quella su Via Kobler (Cecchignoletta). Anche le fermate di Via di Vigna Murata (Bonaiuto e Gradi) mostrano un buon livello di mobilità.

Di seguito in Figura 18, Figura 19 e Figura 20 si riportano i risultati delle simulazioni effettuate in termini di flussogramma, rapporto V/C e confronto con lo scenario di Riferimento. In Figura 23 si riportano gli andamenti dei carichi sul corridoio TPL.

#### **6.4 Ipotesi C: nuova viabilità ad uso esclusivo del corridoio TPL**

Ulteriore ipotesi, in parte alternativa alle precedenti, risulta essere costituita dalla possibilità di realizzare il prolungamento di Via Kobler in direzione Ovest ad esclusivo utilizzo dei mezzi TPL, senza consentire il transito al traffico privato.

Dalle analisi condotte, tale configurazione della rete non comporta sostanziali alterazioni della ripartizione modale rispetto lo scenario di riferimento, soprattutto in ragione dei tempi di percorrenza del trasporto pubblico che rimangono in tutti gli scenari di progetto sostanzialmente invariati, essendo sempre prevista la sede riservata. Con riferimento al traffico veicolare è stata adottata la domanda dello scenario di riferimento, ipotesi a favore di sicurezza, essendo i carichi veicolari di tale scenario leggermente superiori a quelli che si avrebbero nell'ipotesi C.

La configurazione che prevede la realizzazione del solo corridoio TPL, rispetto alla situazione attuale, a fronte di un notevole miglioramento del servizio di trasporto pubblico, comporterebbe un forte incremento dei carichi veicolari sulla viabilità esistente, con particolare riferimento al sistema delle rotatorie di Via Ardeatina.





#### **6.4.1 Corridoio TPL su nuova viabilità esclusiva – scenario A**

Nella configurazione che prevedrebbe l'uso esclusivo della nuova viabilità per il TPL nella soluzione A, i flussi veicolari sul tratto di Via della Cecchignola compreso tra Via Kobler e la rotatoria di allaccio della nuova viabilità sarebbero ridotti di circa 100-200veq/h rispetto allo scenario A. Al contrario il tratto seguente di viabilità, in direzione della rotatoria di Via di Tor Carbone, sarebbe interessato da flussi maggiori anche di 800veq/h.

Inoltre, qualora fossero adottati provvedimenti atti a scoraggiare il by-pass di Via del casale di Zola in attraversamento di Fonte Meravigliosa, al fine di evitare le interferenze al nodo con la nuova viabilità, a tali valori dovrebbe essere aggiunto un flusso ulteriore di almeno 600veq/h, per un flusso stimato sul ramo più carico della rotatoria di Tor Carbone di circa 800veq/h ulteriori rispetto allo scenario A con nuova viabilità aperta al traffico, con evidente congestione di tutta la viabilità circostante, fino a Via Millevoi compresa.

Complessivamente la rotatoria di Via di Tor Carbone, che già oggi risulta essere in congestione nell'ora di punta del mattino a partire dal ramo retrostante l'ex dazio, sarebbe interessata su quel ramo da un flusso complessivo dell'ordine dei 3.700veq/h, con un coefficiente di saturazione di 1,5: tale incremento dei flussi avrebbe evidenti ripercussioni negative su tutta la viabilità afferente, con formazione di code ed elevate concentrazioni di inquinanti in una zona con densità abitativa in aumento.

#### **6.4.2 Corridoio TPL su nuova viabilità esclusiva – scenario B**

Nella configurazione che prevedrebbe l'uso esclusivo della nuova viabilità per il TPL nella soluzione B, i flussi veicolari sul tratto di Via della Cecchignola compreso tra Via Kobler e la rotatoria di Via di Tor Pagnotta sarebbero ridotti di circa 300veq/h rispetto allo scenario B. Al contrario il tratto seguente di viabilità, in direzione della rotatoria di Via di Tor Carbone, sarebbe interessato da flussi maggiori di 600-800veq/h.

Anche nella presente ipotesi, qualora fossero adottati provvedimenti atti a scoraggiare il by-pass di Via del casale di Zola in attraversamento di Fonte Meravigliosa, a tali valori dovrebbe essere aggiunto un flusso ulteriore di almeno 500veq/h, per un flusso stimato sul ramo più carico della rotatoria di Tor Carbone di circa 700veq/h ulteriori rispetto allo scenario B con nuova viabilità aperta al traffico, anche in questo caso con una forte congestione di tutta la viabilità circostante.





Complessivamente la rotatoria di Via di Tor Carbone, che già oggi risulta essere in congestione nell'ora di punta del mattino a partire dal ramo retrostante l'ex dazio, sarebbe interessata su quel ramo da un flusso complessivo dell'ordine dei 3.600veq/h, con un coefficiente di saturazione di 1,5: anche in questa ipotesi, l'incremento dei flussi avrebbe evidenti ripercussioni negative su tutta la viabilità afferente, con formazione di code ed elevate concentrazioni di inquinanti in prossimità di numerosi recettori sensibili.

#### **6.4.3 Corridoio TPL su nuova viabilità esclusiva – scenario B1**

Nella configurazione che prevedrebbe l'uso esclusivo della nuova viabilità per il TPL nella soluzione B1 i flussi veicolari sul tratto di prolungamento in direzione Est di Via Kobler sono incrementati del 100%, passando dai circa 800veq/h dello scenario B1 ai 1600 dello scenario di riferimento. Anche tutto il tratto del nuovo tracciato di Via della Cecchignola e di Via Millevoi fino a Via Ardeatina risulta essere interessati da flussi che passano da un range di 700-900 nello scenario B1, a valori che possono arrivare ad oltre 1600 veq/h.

Analogamente la rotatoria di Via di Tor Carbone, in corrispondenza dell'ex Dazio (rampo più carico del sistema rotatorio), risulta interessata da un incremento dei flussi dell'ordine dei 300veq/h.

Anche nella presente ipotesi, ove venisse meno il by-pass di Via del casale di Zola, ai valori menzionati dovrebbe essere aggiunto un flusso ulteriore di almeno 500veq/h, per complessivo flusso stimato sul ramo più carico della rotatoria di Tor Carbone di circa 800veq/h rispetto allo scenario B1 con nuova viabilità aperta al traffico.

Complessivamente la rotatoria di Via di Tor Carbone, che già oggi risulta essere in congestione nell'ora di punta del mattino a partire dal ramo retrostante l'ex dazio, sarebbe interessata su quel ramo da un flusso complessivo dell'ordine dei 3.700veq/h, con un coefficiente di saturazione superiore a 1,5: anche in questa ipotesi, l'incremento dei flussi avrebbe evidenti ripercussioni negative su tutta la viabilità afferente, con formazione di code ed elevate concentrazioni di inquinanti in prossimità di numerosi recettori sensibili.





## 6.5 Ipotesi C: valutazioni conclusive

Qualora si optasse per la realizzazione di un nuovo sedime stradale ad esclusivo uso del sistema TPL, senza alcuna possibilità di utilizzo al traffico privato, si produrrebbero degli incrementi dei flussi che non risulterebbero compatibili con l'attuale assetto della rete stradale, con evidente peggioramento sia delle condizioni di deflusso e mobilità del quadrante, che di aumento della concentrazione degli inquinanti da traffico, in zone in cui la densità abitativa è in forte espansione.

Gli effetti prevedibili sarebbero evidenti a partire dalla rotatoria di Tor Carbone fino a quella di Via Millevoi, con ripercussioni potenziali anche su quella di Via di Torricola, già oggi in crisi nelle ore di morbida. La saturazione indotta sarebbe tale da evidenziare accodamenti veicolari anche sulla viabilità afferente le rotatorie, similmente a quanto accadeva prima della realizzazione delle stesse.

Al fine di consentire un miglioramento delle condizioni di deflusso risulta quindi necessario realizzare degli interventi che consentano di incrementare la capacità della rete stradale odierna al fine di servire meglio gli spostamenti radiali tipici delle punte mattutina e serale, provvedendo però al tempo stesso a migliorare la connessione della rete al fine di evitare il sovraccarico della viabilità principale per spostamenti radiali a carattere locale.

Tale miglioramento della rete stradale deve essere perseguito sia in termini di nuova viabilità che di adeguamento dell'esistente. Risulta pertanto essenziale:

- il prolungamento in direzione Ovest di Via Kobler con esito su Via di Vigna Murata, sia per il servizio TPL sia per il traffico privato, al fine di portare ad un decongestionamento della rete stradale;
- la connessione stradale tra l'abitato di Cecchignoletta e Cecchignola Ovest;
- la connessione tra la viabilità esistente delle diverse lottizzazioni realizzate nel tempo;
- la connessione della nuova viabilità al margine del nuovo insediamento della Città Militare con Via Kobler ed il suo prolungamento in direzione Ovest;





## **7 Considerazioni finali**

### **7.1 Scenario di riferimento**

La rotatoria di Via di Vigna Murata, nello scenario attuale, risulta smistare un flusso di circa 4.300 veicoli equivalenti/ora, mentre nello scenario di riferimento si arriva a circa 4.500, per incremento degli spostamenti e mancanza di alternative sulla rete.

Per quanto concerne il by-pass tra Via Ardeatina e Via di Vigna Murata attraverso Via del Casale di Zola, oggi esistente ed utilizzato da circa 800 utenti per evitare le code sulla rotatoria di Via di Vigna Murata, si noti che nello scenario di riferimento tale percorso risulta caricarsi ulteriormente, arrivando a valori dell'ordine dei 930 transiti, con un incremento di circa il 16% rispetto ad oggi.

Tale by-pass comporta oggi e ancora più nello scenario di riferimento due importanti ripercussioni: la prima e più evidente è che si ha un flusso di attraversamento nell'abitato di Fonte Meravigliosa dell'ordine dei mille veicoli equivalenti/ora. La seconda è che nello scenario di riferimento la rotatoria di Via di Vigna Murata risulta essere interessata, sul ramo più carico, da un flusso di circa 3.000 veicoli equivalenti/ora, con un grado di saturazione di 1,2, con un degrado rispetto all'attualità (rispettivamente 2.700 e 1,1).

Il by-pass di Via del Casale di Zola dovrebbe essere sfavorito, in modo tale che sia utilizzato esclusivamente per spostamenti diretti o generati dall'abitato di Fonte Meravigliosa, ma non per spostamenti di attraversamento, ma solo ed esclusivamente nel momento in cui sia possibile garantire una valida alternativa all'attuale viabilità, visto che parte del sistema stradale è già oggi in sofferenza e nello scenario di riferimento si registra anche un peggioramento di tale situazione.

### **7.2 Scenari di progetto, traffico privato**

Per quanto concerne gli scenari di progetto, la presenza di un'alternativa stradale nuova a connessione tra l'attuale viabilità di Cecchignola e Ardeatina e Via di Vigna Murata, risulta essere fondamentale per garantire la sostenibilità degli interventi urbanistici presenti nel quadrante. Altrettanto utile risulta l'interconnessione della viabilità esistente, con quella di nuova realizzazione, al fine di realizzare una vera e propria rete, evitando





che le manovre relative agli spostamenti locali debbano necessariamente interessare la viabilità principale, con incremento dei tempi di percorrenza e congestionamento dei nodi critici della viabilità.

Dalle analisi condotte risulta fondamentale rendere disponibile un collegamento stradale tra Via della Cecchignola e Via di Vigna Murata, al fine di garantire una valida alternativa nelle ore di punta e di morbida rispetto ai percorsi consolidati. Tale collegamento dovrà inoltre garantire la presenza in affiancamento di un corridoio TPL e di un percorso ciclabile e pedonale (questo solo per parte del percorso, potendo poi proseguire all'interno della zona verde, in direzione della stazione metro Laurentina).

Tra i diversi scenari analizzati, quelli che prevedono la connessione del prolungamento di Via Kobler su Via Norma Cossetto o al margine dell'abitato di Fonte Meravigliosa, comportano degli impatti evidenti sul corretto deflusso di Via di Vigna Murata, in particolare perché si vanno ad inserire in un contesto già di per sé sovraccarico.

In particolare la connessione con Via Norma Cossetto risulta essere attestata in corrispondenza dell'allaccio della variante di Via Grotte d'Arcaccio (nuova viabilità a due corsie per senso di marcia), in un punto in cui Via di Vigna Murata risulta avere forti differenze altimetriche tra le due carreggiate, rendendo di fatto complesso realizzare un sistema rotatorio in grado di smistare in modo efficace i flussi entranti, se non rivedendo le geometrie del nodo stradale, con costi di realizzazione potenzialmente elevati.

Anche la connessione con Via di Vigna Murata al margine dell'abitato di Fonte Meravigliosa comporta la necessità di realizzare un nuovo nodo stradale, con sistema rotatorio di dimensioni medio grandi, al fine di non creare ulteriori ripercussioni sul deflusso dell'attigua rotatoria con Via Ardeatina e Via di Tor Carbone, già oggi in sofferenza. Ferma restando la fattibilità tecnica di tale intervento, vista la presenza di ampi spazi al di fuori dell'attuale sede stradale, al netto di eventuali vincoli presenti, su tale intervento potrebbero avere incidenza sia i costi di realizzazione dell'opera che di esproprio delle aree.

Lo scenario che prevede la connessione con Via Stefano Gradi risulta essere quello più sostenibile in termini trasportistici, visto il minor sviluppo del tratto stradale di prolungamento di Via Kobler e soprattutto la presenza di un'infrastruttura stradale già





dimensionata in modo coerente con le nuove funzioni (Via Gradi). In particolare, la gestione dei nuovi flussi veicolari risulterebbe gestibile attraverso una diversa regolazione dell'impianto semaforico esistente. Ove ciò non dovesse essere sufficiente esistono gli spazi per modificare la geometria del nodo. Inoltre il tratto di Via di Vigna Murata compreso tra Via Stefano Gradi e Via Grotte d'Arcaccio risulta essere dotato di notevole capacità di deflusso, oltre che rendere possibile l'estensione della corsia preferenziale esistente.

### **7.3 Scenari di progetto, corridoio TPL**

Per quanto concerne i diversi tracciati del corridoio TPL, lo sviluppo chilometrico risulta aumentare man mano che l'allaccio su Via di Vigna Murata ha esito verso Est, ovvero in direzione della rotatoria di Via Ardeatina: si passa infatti da un tracciato di circa 10Km fino a valori di circa 14, con evidenti ripercussioni sui tempi di percorrenza.

Per quanto riguarda i carichi di passeggeri, tutto il tratto tra Via della Cecchignola e Prato Smeraldo risulta fornire valori sufficientemente allineati in tutti gli scenari. I valori di carico differiscono in funzione della prossimità del percorso del corridoio rispetto agli abitati di Colle di Mezzo piuttosto che Fonte Meravigliosa.

I carichi minori si registrano nell'alternativa che utilizza Via Norma Cossetto, in ragione della scarsa densità abitativa di quel tratto di percorso.

Al contrario le due alternative rimanenti risultano fornire un servizio molto più efficiente per i residenti e gli utenti di Fonte Meravigliosa. In particolare la connessione su Via Stefano Gradi consente una maggiore flessibilità, rendendo possibile lo scambio con le linee TPL presenti, che possono svolgere anche funzioni di adduzione al corridoio stesso. Tale possibilità è molto più limitante nell'ipotesi A, visto che il tracciato in affiancamento a Fonte Meravigliosa ha scarse connessioni stradali dirette con il corridoio, se non nel tratto a ridosso di Via di Vigna Murata, per cui per gli utenti è preferibile utilizzare una linea tradizionale per raggiungere Laurentina, piuttosto che effettuare anche trasbordi per prendere il corridoio.

Per quanto concerne i tempi di percorrenza, si consideri che lo sviluppo lineare del corridoio in andata, in funzione dell'ipotesi progettuale considerata (A, B, o B1), è





rispettivamente di 9, 7 e 8 chilometri, con un numero di fermate rispettivamente di 11, 8 e 9 lungo il percorso da capolinea a capolinea. Dalle analisi condotte i tempi di percorrenza negli scenari di progetto A, B e B1 sono rispettivamente di 26, 20 e 22 minuti, con velocità medie di percorrenza dell'ordine dei 22 Km/h.

#### **7.4 Riqualificazione nodo Vigna Murata – Cossetto – Colle di Mezzo**

In ragione della recente evoluzione del quadro previsionale, come riportato nel paragrafo 1.2, in ragione del parere del MIBAC e dell'Assemblea Capitolina in merito alla nuova viabilità, indipendentemente dalla soluzione progettuale che si decidesse di attuare, si rende auspicabile integrare negli interventi anche la riqualificazione dell'asse stradale di Via di Vigna Murata con una messa in sicurezza dei percorsi pedonali verso le fermate del trasporto pubblico e la previsione di un collegamento ciclabile funzionale ai diversi poli funzionali presenti in zona.

Al momento della realizzazione del nuovo tracciato di Via Grotte d'Arcaccio, oltre alla revisione del nodo all'allaccio con Via di Vigna Murata, sarà opportuno prevedere il declassamento dell'attuale tracciato di Via Grotte d'Arcaccio, prevedendo eventualmente un senso unico di marcia in direzione di Via del Tintoretto, prevedendo opportuni spazi per il kiss-and-ride dell'istituto comprensivo de Pinedo e di quelli attigui, oltre a percorsi pedonali protetti per garantire la corretta accessibilità degli studenti da e per le fermate del servizio TPL come anche del corridoio stesso.

#### **7.5 Parcheggio di scambio presso Prato Smeraldo**

Nello scenario di riferimento ed in quelli progettuali è stata simulata la presenza di un parcheggio di scambio ubicato in corrispondenza del nodo tra Via della Cecchignola e Via di Tor Pagnotta, avente capacità massima di 700 stalli

Le analisi mostrano l'importanza di tale parcheggio ubicato in corrispondenza del terminal Sud del corridoio TPL, al fine di intercettare gli spostamenti di penetrazione a favore del trasporto pubblico, in una zona a ridosso del GRA, anche se immediatamente al suo interno.





L'assenza di un parcheggio di scambio potrebbe causare problemi di saturazione della sosta nelle zone abitate più prossime al GRA, con carichi sul trasporto pubblico non paragonabili a quelli che si avrebbero in presenza del parcheggio di scambio.

Inoltre la presenza di un parcheggio di scambio produce un alleggerimento degli attuali carichi del parcheggio di scambio Laurentina, geograficamente molto più interno nel territorio ed inoltre sovra-saturo in ora di punta.

È inoltre auspicabile che tale parcheggio sia completamente connesso non solo con il corridoio TPL ma anche con il sistema ciclabile, al fine di massimizzare l'intermodalità del nodo: questo potrebbe infatti aiutare ancora di più a dirottare aliquote di traffico dalla modalità auto privata su un sistema di mobilità alternativa.

## **7.6 Sistema piste ciclabili**

Sono state effettuate delle valutazioni circa le prestazioni del sistema ciclabile previsto a connessione di tutte le nuove urbanizzazioni, parzialmente in affiancamento al corridoio TPL, fino a raggiungere il capolinea della metropolitana Laurentina. Il sistema dovrebbe essere configurato con due terminal in corrispondenza dei due capolinea del corridoio TPL, caratterizzati sia da rastrelliere di parcheggio delle biciclette che da stazioni di noleggio bici per il servizio di bike-sharing. È utile sottolineare come circa il 50% del percorso tra Prato Smeraldo ed il capolinea Laurentina si svolga nella zona verde retrostante il Castello della Cecchignola, lontano da interferenze con sistemi stradali.

Come detto in precedenza mediamente lo sviluppo lineare del corridoio in andata è tra i 7km ed i 9km, in funzione dell'ipotesi progettuale considerata, con tempi di percorrenza tra capolinea e capolinea compresi tra i 20 ed i 26 minuti.

In considerazione dello sviluppo piano altimetrico dei luoghi, il sistema ciclabile risulterebbe avere uno sviluppo lineare di circa 5km, tra il capolinea di Prato Smeraldo e quello della Metro "B" Laurentina, con un dislivello verticale massimo da coprire di poche decine di metri. In ragione di una velocità media di percorrenza di circa 15Km/h (dato medio di riferimento per la città di Roma), si stima che la massima percorrenza tra i capolinea possa essere coperta da un ciclista in circa 20 minuti con bici tradizionali, o anche meno in caso di mezzi assistiti.





Per dare un'idea sulla potenziale concorrenzialità del sistema ciclabile, è possibile fare riferimento alla tabella seguente:

|                  |                | <i>Ipotesi A</i> | <i>Ipotesi B</i> | <i>Ipotesi B1</i> |
|------------------|----------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>Auto</b>      | <b>t (min)</b> | <b>20</b>        | <b>17</b>        | <b>18</b>         |
|                  | l (km)         | 9                | 7                | 8                 |
|                  | v (km/h)       | 27               | 25               | 27                |
| <b>TPL</b>       | <b>t (min)</b> | <b>26</b>        | <b>20</b>        | <b>22</b>         |
|                  | l (km)         | 9                | 7                | 8                 |
|                  | v (km/h)       | 21               | 21               | 22                |
| <b>Bici</b>      | <b>t (min)</b> | <b>20</b>        | <b>20</b>        | <b>20</b>         |
|                  | l (km)         | 5                | 5                | 5                 |
|                  | v (km/h)       | 15               | 15               | 15                |
| <b>Auto-TPL</b>  | $\Delta$ (min) | -6               | -3               | -4                |
|                  | $\Delta$ (%)   | -23%             | -15%             | -18%              |
| <b>Bici-TPL</b>  | $\Delta$ (min) | -6               | 0                | -2                |
|                  | $\Delta$ (%)   | -23%             | 0%               | -9%               |
| <b>Bici-Auto</b> | $\Delta$ (min) | 0                | 3                | 2                 |
|                  | $\Delta$ (%)   | 0%               | 15%              | 10%               |

Tabella 3: tempi di percorrenza per modo di trasporto

Sulla base di quanto in precedenza esposto, nel caso specifico del quadrante in esame, si stima che il sistema ciclabile possa garantire tempi di spostamento uguali a quelli del sistema TPL o inferiori di circa il 20% rispetto a questo, in ragione della brevità del percorso, anche se a fronte di una velocità di utilizzo inferiore.

Al contrario il sistema ciclabile non risulta essere più efficace rispetto a quello del mezzo privato motorizzato, almeno nelle ipotesi di progetto aventi percorsi più brevi, avendo la bici rispetto all'auto tempi di percorrenza superiori anche del 15% (in ragione della minore velocità di percorrenza).

## 7.7 Nuove rotatorie Via della Cecchignola

Sulla base degli elaborati progettuali analizzati lungo il percorso di Via della Cecchignola si registra la presenza di diverse rotatorie ai nodi con la viabilità di nuova realizzazione ma anche di quella esistente. In alcuni casi il distanziamento rilevato, potrebbe avere ripercussioni sulla fluidità di utilizzo della strada, in ragione delle entità dei flussi simulati nei diversi scenari di progetto: in particolare distanziamenti inferiori ai 300m





sarebbero da evitare, al fine di minimizzare eventuali effetti cinematici indesiderati durante le ore di punta del traffico.

Nel caso specifico dello scenario A, le due rotatorie previste lungo la prosecuzione ad Est di Via Kobler, sarebbero interessate da flussi consistenti oltre che dalla presenza del corridoio stesso, pur non avendo un distanziamento così consistente. Inoltre il nuovo nodo stradale previsto su Via di Vigna Murata per l'allaccio della nuova viabilità si troverebbe a soli 180m dall'attuale rotatoria di Via di Tor Carbone, con prevedibili ripercussioni sul deflusso veicolare, soprattutto in ragione dei flussi transitanti.

Sempre in merito ai distanziamenti tra le rotatorie, in ragione soprattutto degli scarsissimi flussi locali, si reputa necessario eliminare la rotatoria prevista tra Via della Cecchignola e Via dei Bersaglieri, trasformandola in una intersezione con sole manovre di svolta a destra, come già considerato durante lo sviluppo modellistico (come già riportato nelle simulazioni modellistiche). Tale soluzione da un lato consente di non perturbare il deflusso su Via della Cecchignola, dall'altro non pregiudica l'accessibilità al nuovo insediamento della Città Militare, in quanto le manovre non presenti su Via dei Bersaglieri sono effettuabili sulle rotatorie di Via Kobler, dalle quali è consentita anche l'accessibilità al nuovo corridoio TPL.

Infine, potrebbe risultare leggermente ridotto il distanziamento tra le due rotatorie di Via Kobler in direzione Ardeatina, lungo l'allineamento della nuova Via della Cecchignola, che potrebbe alterare il corretto deflusso veicolare, rispetto agli altri tratti stradali, negli scenari interessati da flussi veicolari particolarmente marcati.

Per quanto concerne i dimensionamenti, si consideri che l'odierna rotatoria di Via di Tor Pagnotta con Via della Cecchignola ha un diametro esterno di circa 80m, con un flusso servito di circa 3000 veicoli/ora, mentre quelle di progetto (sulla base degli elaborati forniti) risulterebbero essere dell'ordine dei 50-60m di diametro: in funzione della soluzione progettuale che intenderà perseguire, dovrà necessariamente esserne rivisto il dimensionamento, tenendo conto che i flussi da gestire potrebbero essere anche superiori a quelli della rotatoria esistente in Via di Tor Pagnotta, potendo arrivare anche all'ordine dei 5.000 veicoli/ora.

