



ROMA CAPITALE

7° DIPARTIMENTO Mobilità e Trasporti  
Direttore: Dott. Giovanni Serra

ROMA



mobilità

Roma Servizi per la Mobilità

S.O. Progetti, Pianificazione e Innovazione della Mobilità  
Responsabile: Ing. Alessandro Fuschiotto



MUNICIPIO XIX

DISCIPLINA SPERIMENTALE DI TRAFFICO PER LA CIRCOLAZIONE A DOPPIO  
SENSO DI MARCIA NEL FORNICE DI TRIONFALE - SAN FILIPPO NERI

VALUTAZIONE TRASPORTISTICA

CAPO PROGETTO  
Ing. Stefano Brinchi

GRUPPO DI LAVORO:  
U.O. Pianificazione dei Trasporti  
Ing. Stefano Brinchi (Resp.)  
Geom. Lorenzo D'Amore  
P.L. Aniello Picardi  
Ing. Carlo Riccucci  
Ing. Giacomo Tullianelli

DATA:  
OTTOBRE 2011

SCALA:  
===

TAV. VT 00 101 rev.

CENTRO DI COSTO: AG0805/13040/2011

COD. ELAB. 1 3 0 4 0 P P 1 9 V T 0 0 1 0 1 rev.

1	07/10/2011		D'AMORE	BRINCHI	FUSCHIOTTO
N° PROG	DATA	AGGIORNAMENTI	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO



## **Valutazione della Disciplina sperimentale di Traffico per la circolazione a doppio senso di marcia nel Fornice di Trionfale – San Filippo Neri**

La disciplina sperimentale di traffico interessa la maglia viaria costituita da via Trionfale – via G. Barellai (“fornice del S. F. Neri”)– via E. Di Mattei – p.zza S. Maria della Pietà - via V. Chiarugi e via F. Basaglia.

Le modifiche all'attuale disciplina proposte dalla UITS XIX Gruppo Polizia Roma Capitale con nota del 7/09/11 prot. 47971, consistono essenzialmente nel consentire al traffico privato di percorrere via Trionfale solo in direzione nord e via E. Di Mattei solo in direzione sud, mentre per il TPL queste strade rimarrebbero percorribili in entrambi i sensi tramite l'istituzione di corsie riservate.

Modifiche di minor impatto sulla viabilità principale interessano la maglia ad est di via Trionfale dove sostanzialmente si propone un'inversione di senso di marcia per via del Colle S. Agata, via G. Salvadori e via G. Della Casa.

L'intervento ipotizzato mira a risolvere la **criticità relativa al “fornice del S. F. Neri”**.

In occasione della redazione del PPT del XIX Municipio, tale criticità è stata affrontata e per la sua soluzione è stato redatto uno specifico progetto. In fase di analisi si è resa necessaria, per questa intersezione, l'acquisizione dei dati dei flussi di traffico. Nella Figura 1 è rappresentata l'ipotesi di ripartizione dei flussi monitorati nell'ora di punta del mattino nel caso di applicazione della disciplina in esame; nella Figura 2 è rappresentata l'ipotesi di ripartizione dei flussi monitorati nell'ora di punta della sera. Sempre nelle stesse figure sono riportati, nelle corsie riservate, gli attuali passaggi dei bus.

Come avremo modo di esporre in seguito, i flussi che possono determinare situazioni di criticità sono principalmente quello in svolta a sinistra in uscita dal “fornice” e quello in svolta a sinistra da via Trionfale. Poiché nell'ora di punta della sera per questi due flussi si hanno valori significativamente inferiori a quelli dell'ora di punta del mattino, l'analisi è stata effettuata, per quanto riguarda il “fornice”, sui flussi monitorati nell'ora di punta del mattino.

Come si può osservare i flussi più consistenti sono quelli provenienti dalla via Trionfale nelle due direzioni, nord e sud

### *Via Trionfale – Direzione Nord*

Il flusso da sud, di 1160 veq/h , è costituito da una componente che in corrispondenza del “fornice” prosegue dritto (782 veq/h) e da una componente (378 veq/h) che svoltando a sinistra, si immette nel fornice, e che in uscita da questo, si scompone in una parte (262 veq/h) diretta verso via G. Barellai (le cui destinazioni sono essenzialmente il parcheggio dell'ospedale e gli istituti scolastici presenti su via G. Barellai stessa) ed una parte (116 veq/h) diretta verso via G. Martinotti (ingresso dell'Ospedale e accesso alla stazione FR3 “S. Filippo Neri”).



*Via Trionfale – Direzione Sud*

Il flusso da nord, di 1478 veq/h, deve obbligatoriamente immettersi nel “fornice” e solo dopo averlo attraversato si scompone in tre parti: la più consistente (1031 veq/h) si dirige, svoltando a sinistra, verso via E. Di Mattei, un'altra componente (359 veq/h) prosegue dritto verso via G. Barellai, mentre una componente meno significativa (88 veq/h) svolta a destra verso via G. Martinotti.

In prima analisi i possibili elementi di criticità sono individuabili nel deflusso della componente che in uscita dal “fornice” svolta a sinistra verso via E. Di Mattei e, per i veicoli che svoltano a sinistra da via Trionfale, nell'immissione nel “fornice” e nello scambio con la suddetta componente che da via Trionfale si dirige verso via E. Di Mattei.

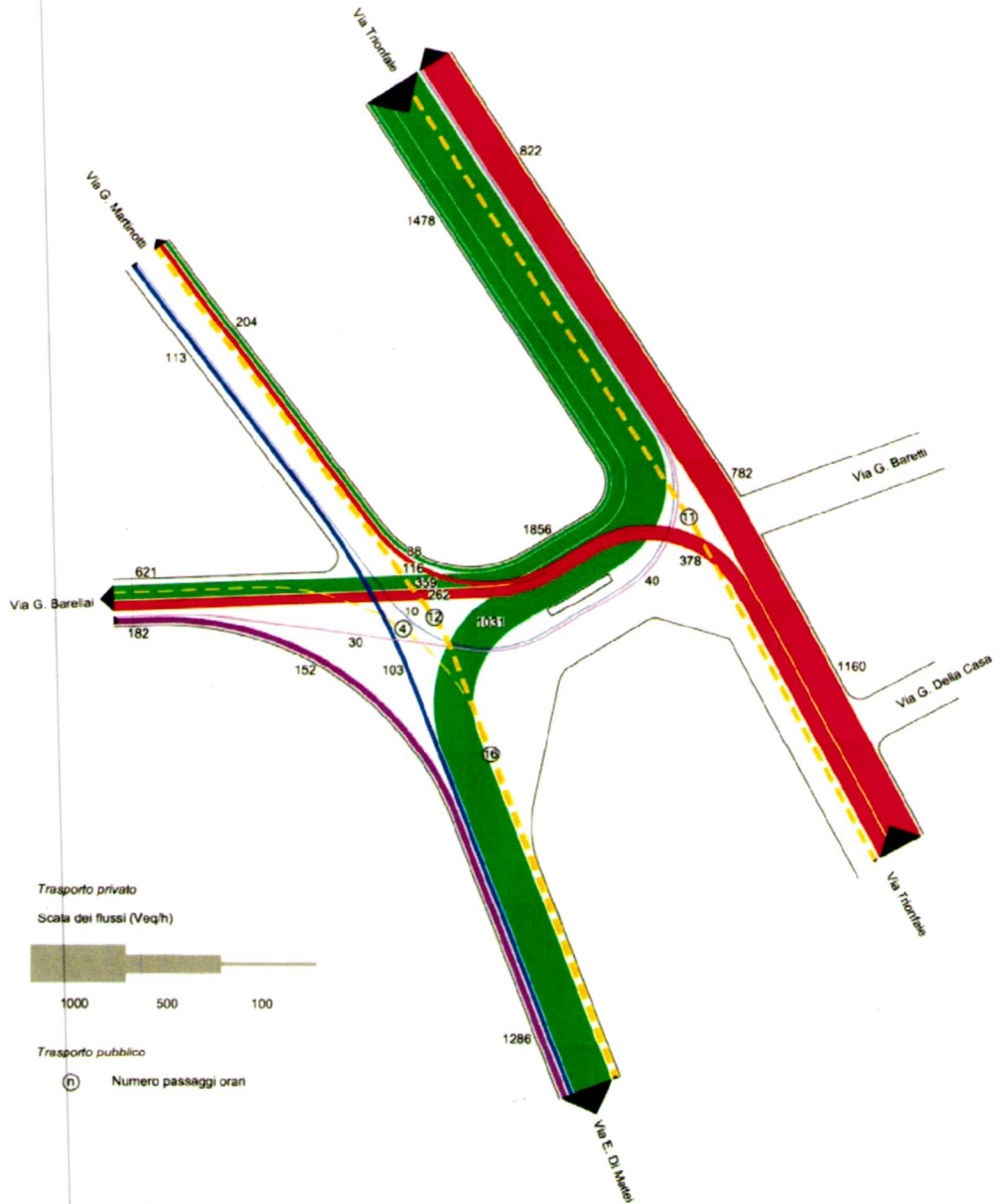


Figura 1 - Ipotesi di ripartizione dei flussi monitorati (ora di punta della mattina) nel caso di applicazione della disciplina sperimentale

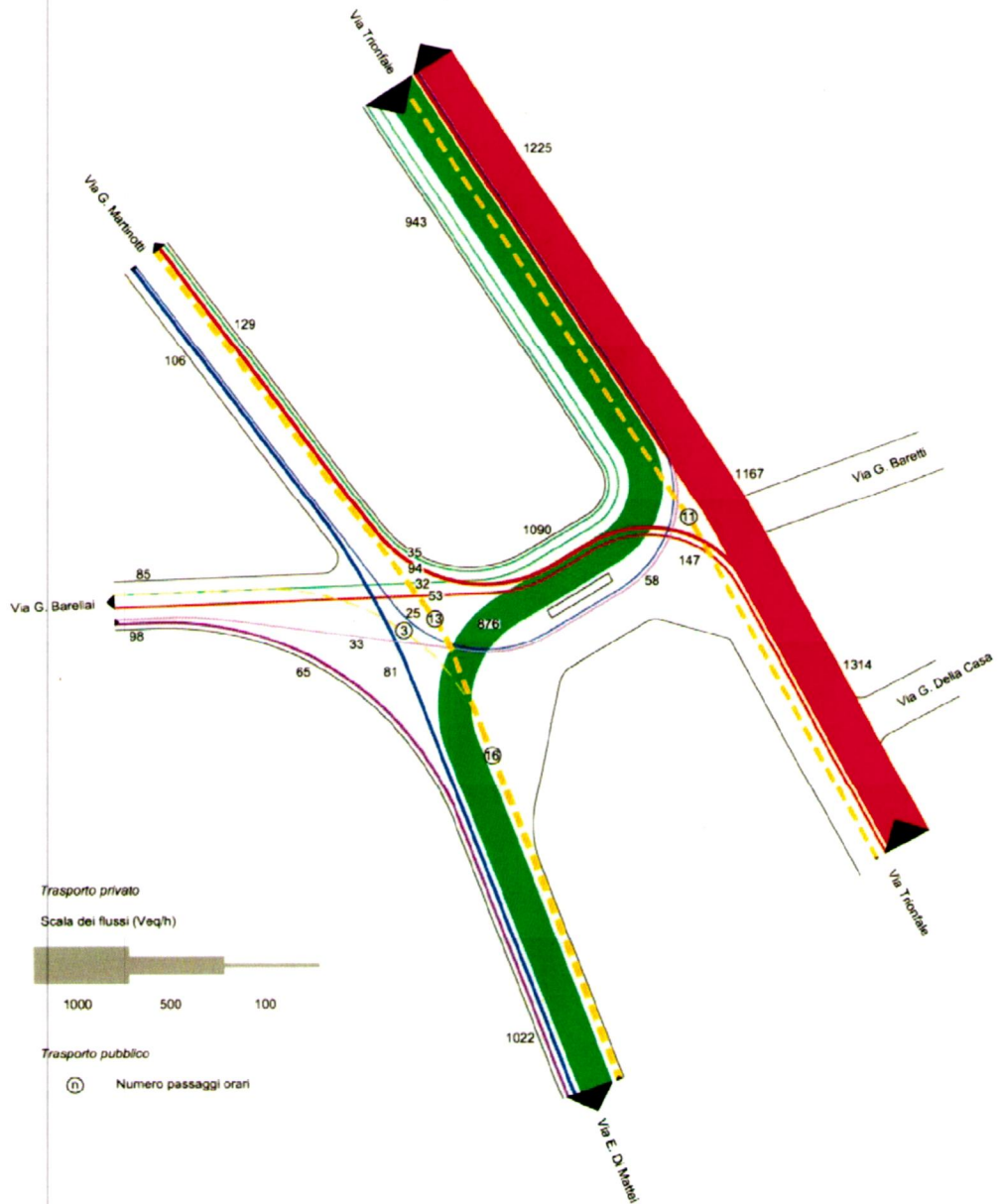


Figura 2 - Ipotesi di ripartizione dei flussi monitorati (ora di punta della sera) nel caso di applicazione della disciplina sperimentale



LINEA 7.30 - 9.30 17.00-19.00

**Via Trionfale**

**dir Nord**

907A  
997A  
998AT1  
998LA

	9	9
	7	6
	7	7
	4	4
Tot	27	26
Pass / h	13,5	13



**dir Sud**

907R  
997R  
998RT1  
998RDLST

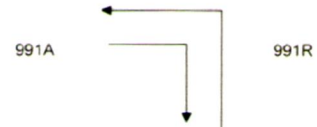
	8	8
	6	7
	7	7
	1	0
Tot	22	22
Pass / h	11	11

**Via E. Di Mattei - Via G. Borellai**

**dir Nord**

991R

	7	6
Tot	7	6
Pass / h	3,5	3



**dir Sud**

991A

	7	5
Tot	7	5
Pass / h	3,5	2,5

**Via E. Di Mattei - Via G. Martinotti**

**dir Nord**

546A  
994R  
995A

	8	9
	11	11
	5	6
Tot	24	26
Pass / h	12	13



**dir Sud**

546R  
994A  
995A

	8	8
	12	11
	5	6
Tot	25	25
Pass / h	12,5	12,5

**Via E. Di Mattei - Via Trionfale**

**dir Sud**

998LA

	4	4
Tot	4	4
Pass / h	2	2



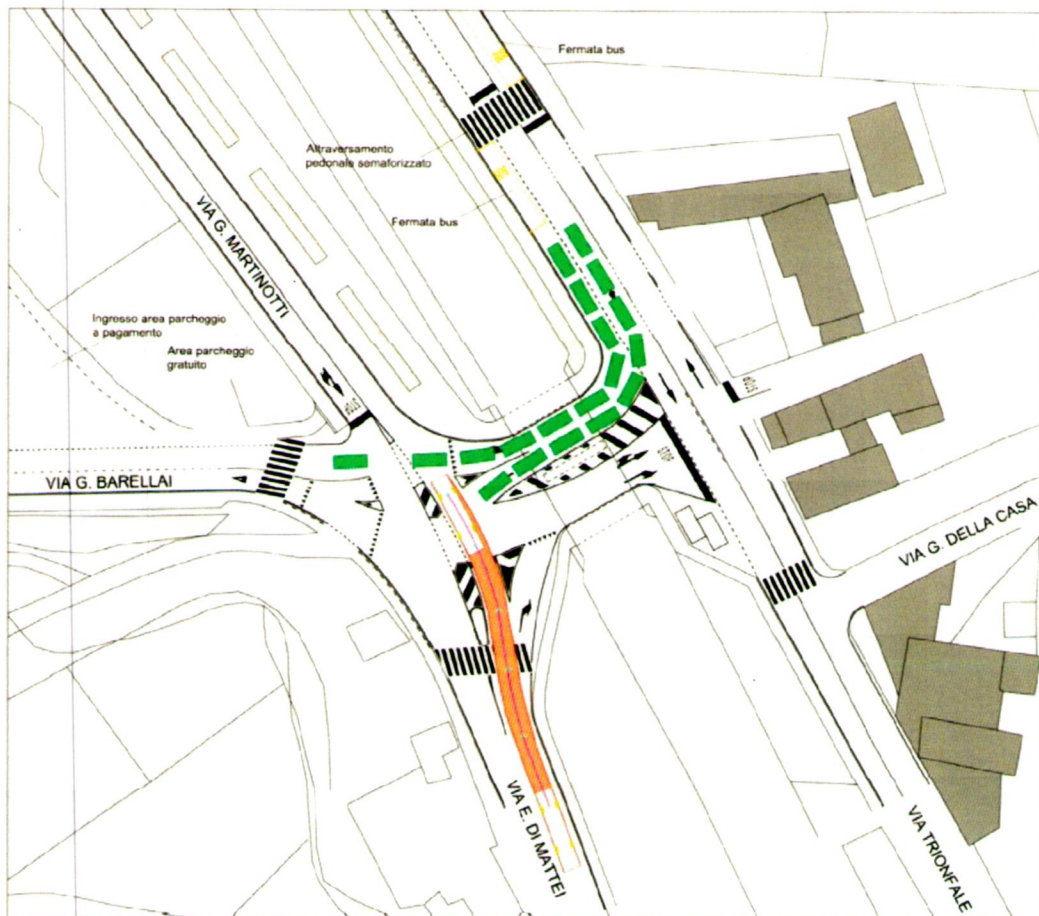
Figura 3 - Linee TPL e passaggi su via Trionfale e via E. Di Mattei

Per il **flusso in uscita dal fornice e diretto verso via E. Di Mattei**, nonostante abbia la precedenza su tutte le altre immissioni (più precisamente per i veicoli provenienti da via G. Martinotti, via G. Barellai e via E. Di Mattei è prevista la prescrizione di "Fermarsi e dare precedenza" ) non può prevedersi un deflusso ininterrotto, che escluderebbe la possibilità di formazione di code, a causa:

- dell'entità dei veicoli in transito (1031 veq/h),
- del conflitto con i flussi provenienti dagli altri rami,
- della configurazione geometrica del fornice che determina una ridotta visibilità dell'intersezione per i veicoli che provengono dal "fornice" ed una ridotta visibilità di questi da parte dei veicoli che approcciano l'intersezione provenendo dagli altri rami.

E opportuno considerare che, se i flussi provenienti da via G. Barellai e da via G. Martinotti sono di modesta entità, il primo è di 30 veq/h mentre il secondo di 10 veq/h, potrebbe generare interruzioni più gravose il flusso dei bus provenienti da via E. Di Mattei (16 pass/h, tra le 7.30 e le 9.30); questi, infatti, potrebbero dover attraversare l'intersezione in due fasi: la prima necessaria all'attraversamento del flusso in esame, la seconda necessaria all'attraversamento del flusso (621 veq/h) in uscita dal "fornice" e diretto in via G. Barellai. L'eventuale arresto in attesa di poter compiere questa seconda fase provocherebbe l'arresto temporaneo del flusso in esame.

A seguito di tali considerazioni si ritengono altamente probabili accodamenti non solo per i veicoli in svolta a sinistra, ma per l'intero flusso in uscita dal "fornice".



**Figura 4 - Arresto del flusso in uscita dal “fornice” a causa del passaggio di un bus (nella figura è rappresentata la segnaletica orizzontale attuale)**

Per quanto riguarda il **flusso che dalla Trionfale svolta a sinistra in direzione del “fornice”** si possono individuare, come detto, due fasi critiche: la prima relativa all'immissione e la seconda allo scambio all'interno del “fornice”.

L'immissione potrebbe risultare difficoltosa per l'entità del flusso proveniente da nord (1478 veq/h) che inoltre, potrebbe essere già in coda per le considerazioni appena illustrate, e per la geometria dell'intersezione che non presenta possibilità di affiancamento dei due flussi. La manovra è ulteriormente disturbata dai bus provenienti da nord (11 pass/h) e dal flusso, seppure di entità modesta (40 veq/h), proveniente dal “fornice” e diretto a nord. Lo scambio

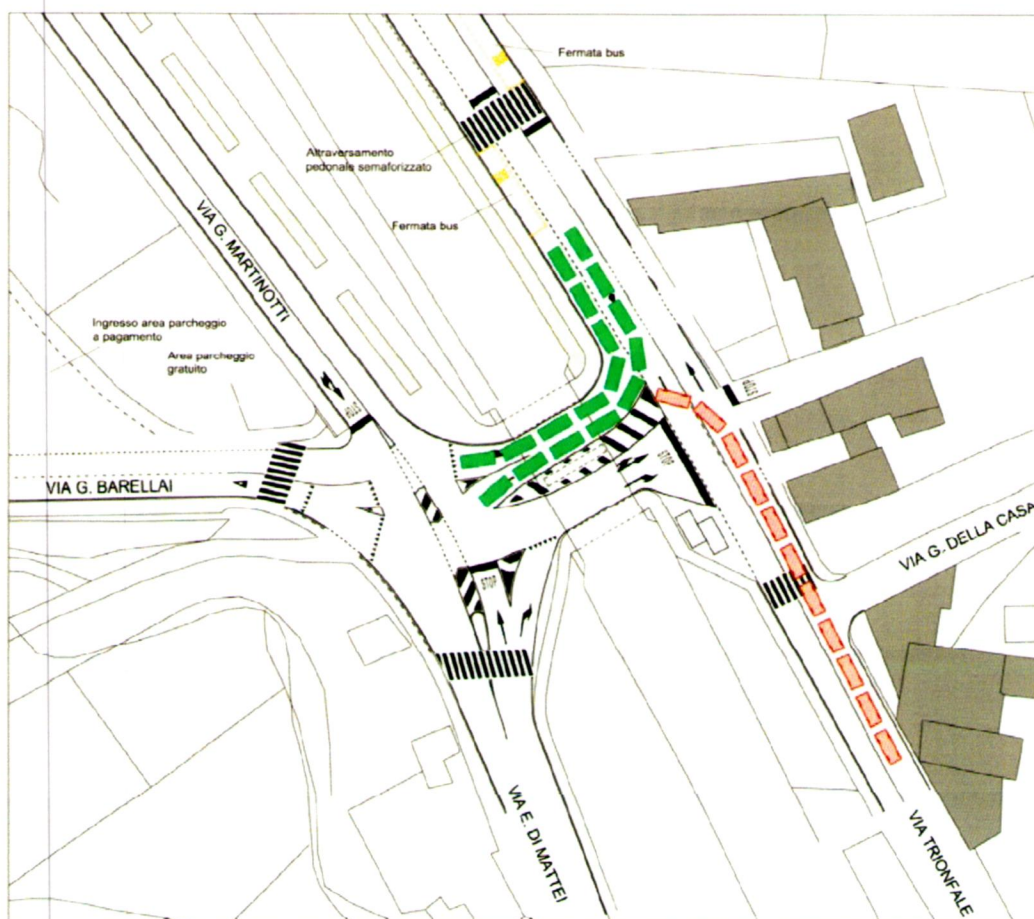




tra il flusso che proviene da nord (1031 veq/h) e quello che proviene da sud (378 veq/h), poi, avviene tramite un tronco di lunghezza pari a circa 15 m. e corsia larga 6.50 m, che risulta inadeguato alla manovra, considerando anche le condizioni ambientali sfavorevoli (sottopasso) e la contemporanea presenza del flusso (447 veq/h) che, provenendo da nord, è diretto verso via G. Barellai e via G. Martinotti, e che contribuisce a costituire un flusso totale in transito nel fornice pari a 1856 veq/h.

In conseguenza di tali considerazioni sono prevedibili accodamenti su via Trionfale, sia per i veicoli provenienti da nord, sia per i veicoli provenienti da sud in svolta a sinistra per il "fornice".

L'accodamento dei veicoli su via Trionfale in svolta a sinistra per il "fornice", non avendo a disposizione una corsia dedicata poiché la seconda corsia di via Trionfale è riservata ai bus in direzione sud, determinerebbe l'accodamento di tutto il flusso diretto a nord (1160 veq/h).



**Figura 5 - Accodamento dei veicoli su via Trionfale in direzione nord a causa delle vetture in svolta a sinistra per il "fornice" (nella figura è rappresentata la segnaletica orizzontale attuale)**

**Si ritiene, quindi, che la disciplina in esame potrebbe generare consistenti accodamenti su via Trionfale nei due sensi di marcia.**

Si prevedono, inoltre, difficoltà nell'attraversamento delle intersezioni per i bus che su via Trionfale sono diretti a sud e per i bus che su via E. Di Mattei sono diretti verso via G. Martinotti.

### Il “ritorno sud” di via Trionfale

Lo schema di circolazione proposto dalla disciplina di traffico in esame, prevede che tutti quei veicoli che attualmente provengono da via S. Vinci e percorrono via E. Di Mattei in direzione nord con destinazione via G. Barellai, via G. Martinotti e via Trionfale direzione Ottavia, impegnino il “ritorno” su via Trionfale all'altezza di via V. Troya. Si può supporre che tale flusso sia composto da tutti i veicoli che attualmente provengono da via E. Di Mattei e si immettono su via Trionfale in direzione nord (212 veq/h) e da parte dei veicoli che attualmente provengono sempre da via E. Di Mattei e sono diretti a via G. Martinotti e a via G. Barellai (378 veq/h).

Questi veicoli andrebbero a sommarsi a quelli che già impegnano il “ritorno” diretti su via Trionfale in direzione nord e in via V. Troya (il numero di veq/h che attualmente effettua tali manovre nell'ora di punta del mattino e della sera sono rappresentati in Figura 6 ).

Si può quindi ipotizzare che l'attuazione della nuova disciplina generi un volume di traffico in transito sul “ritorno” compreso tra circa 550 e 900 veq/h nell'ora di punta del mattino e tra circa 750 e 900 veq/h nell'ora di punta della sera.

Esiste quindi, il rischio che (ricordando che l'intersezione via Trionfale – via Troya è semaforizzata) l'applicazione della disciplina sperimentale generi accodamenti sulla via Trionfale in direzione sud a causa di rigurgito dalla corsia di ritorno, e congestione della carreggiata in direzione nord nel tratto da via Troya a via V. Chiarugi.

Le modifiche alla circolazione, infine, interessando gli impianti di via Trionfale – via V. Chiarugi e via Trionfale – via Troya renderebbero necessarie nuove fasature.

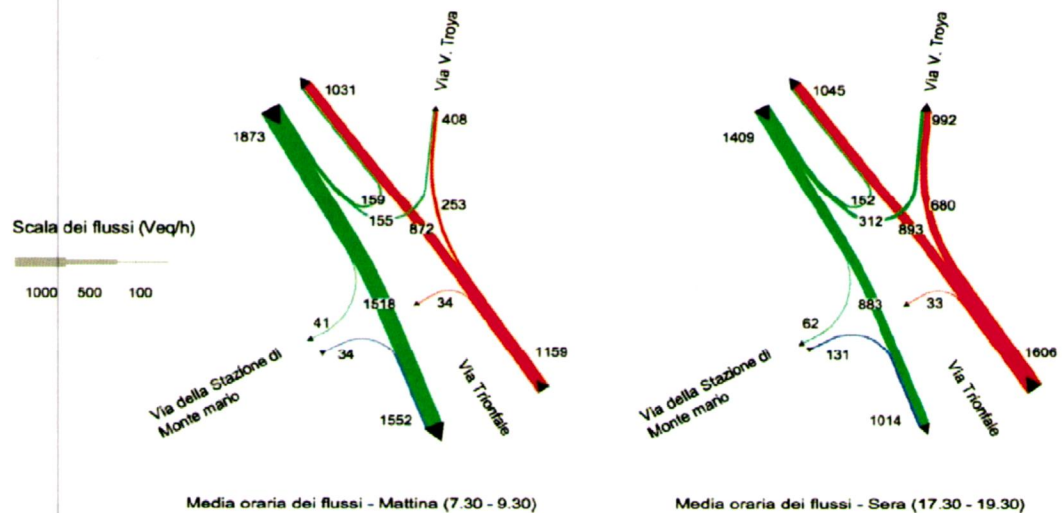


Figura 6 – Intersezione via Trionfale – via V. Troya: flussi monitorati (2007)

### **Gli itinerari**

Gli itinerari che subiscono le maggiori modifiche sono quelli relativi ai veicoli che provengono da via S. Vinci e sono diretti a nord e quelli in transito su via Trionfale in direzione sud.

I primi, invece di percorrere via E. Di Mattei, vengono deviati sull'itinerario via V. Chiarugi – via F. Basaglia – via Trionfale (dir sud) – “ritorno sud” di via Trionfale – via Trionfale (dir nord).

I secondi, invece di percorrere via Trionfale in direzione sud, seguiranno l'itinerario “fornice” – via E. Di Mattei – via V. Chiarugi – via F. Basaglia.

Entrambi gli itinerari risultano più lunghi degli attuali. I veicoli diretti verso nord (provenienti da via S. Vinci) inoltre, devono impegnare sia l'impianto semaforico di via Trionfale – via V. Troya, sia l'impianto di via Trionfale – via A. Gabelli – via V. Chiarugi. I veicoli diretti verso sud (in transito su via Trionfale) viceversa, evitano il solo impianto di via Trionfale – via A. Gabelli – via V. Chiarugi.

Per quanto riguarda l'inversione del senso di marcia nella maglia via Trionfale - via del Colle S. Agata - via G. Salvadori - via G. Della Casa, si ritiene opportuno rilevare il notevole allungamento dei percorsi per i veicoli diretti verso le altre zone del quartiere e provenienti da via G. Salvadori, da via G. Della Casa e dalle vie che su queste si immettono.

### **Conclusioni**

Considerando principalmente l'elevata probabilità di consistenti accodamenti in entrambi i sensi di marcia sulla via Trionfale all'altezza del fornice, ed il rischio di accodamenti nei due sensi di marcia, sempre su via Trionfale, in corrispondenza di via Troya e via V. Chiarugi; tenendo conto delle probabili difficoltà per i bus nell'attraversamento delle intersezioni in corrispondenza del “fornice” e considerando infine, l'allungamento degli itinerari per il traffico privato;

**si ritiene doveroso sconsigliare l'attuazione della disciplina sperimentale di traffico in oggetto.**