

Un ragionamento tra TRAM e METRO per una proposta di mobilità sostenibile

Massimo Attias



Con l'avvio dei lavori della linea metropolitana C e il primo stanziamento per la metropolitana linea D si conferma una impostazione che prevede la realizzazione di grandi opere al di fuori di un piano organico delle infrastrutture di trasporto che individui prioritariamente i nodi scambio tra infrastrutture di diverso livello.

Il quadro attuale vede le nuove linee "C" e "D", in aggiunta alle esistenti "A" e "B", formare un disegno complessivo di tipo radiale (o diagonale secondo una diversa percezione) rispetto al centro storico che viene sempre individuato come fulcro imprescindibile per l'organizzazione infrastrutturale della città e di conseguenza come elemento "attrattore" secondo un processo di accentramento delle funzioni vanamente contrastato con l'ipotesi nata col Piano del 1962, di costituzione dello SDO.

Da questo schema risultano sostanzialmente carenti i collegamenti di tipo trasversale, generalmente assicurati da una rete di trasporto pubblico su gomma insufficiente per frequenza capienza e velocità di trasferimento. Sono spesso anche carenti i nodi di scambio con la rete ferroviaria.

L'anello ferroviario e le penetrazioni delle linee ferroviarie locali, malgrado progetti di completamento e potenziamento, risultano ancora insufficienti rispetto alle potenzialità di utilizzo delle linee quali veri e propri servizi di metropolitane urbane sul modello delle "RER" che collegano la "banlieu" parigina.

Quale direzione per uno sviluppo futuro:

Senza dubbio potremmo auspicare uno sviluppo capillare delle linee di metropolitana che colleghi ogni parte della città correndo nel sottosuolo, ma..... occorre fare qualche considerazione:

- chi sostiene un modello del genere fa abitualmente riferimento alla rete delle grandi capitali europee. Occorre però sottolineare come in queste città gran parte dell'impianto sia stato realizzato in una fase storica completamente diversa da quella attuale, soprattutto italiana. Londra e Parigi hanno avviato i lavori alla fine dell'ottocento; pertanto la crescita della rete metropolitana si è inserita nel quadro della espansione della città novecentesca e post II guerra mondiale ed a questa è sempre stata intimamente correlata all'interno degli strumenti di programmazione e pianificazione urbana;

- intervenire oggi con nuove linee metropolitane significa operare in una città consolidata che presenta inoltre specifiche difficoltà dovute ad una morfologia molto irregolare ed a un sottosuolo ricolmo di reperti archeologici adagiati su strati sovrapposti;
- già i programmi attuali (linea C e linea D) vedono dei tempi di realizzazione molto lunghi (2015 – 2020) non sostenibili per le urgenze di congestione della città; ulteriori programmi di realizzazione vedrebbero ulteriormente allungati i tempi;
- i costi di realizzazione di linee metropolitane nella realtà romana, è risaputo, sono ingenti e valutabili in media in 160 ml per km, 10 volte i costi per la realizzazione di linee tram di superficie;

- per la realizzazione delle linee metropolitane non vi sono al momento risorse pubbliche e non si vede come in futuro si possa reperirle; pertanto, come accaduto per la linea D, occorre attingere ad investitori privati tramite “project financing” il che inevitabilmente comporta una contropartita nei confronti degli stessi che si realizza con la concessione di terreni sui cui edificare producendo un ulteriore carico urbanistico e congestione urbana, perpetrando così un circolo vizioso senza fine;
- Le nuove linee metropolitana in molti tratti correranno ad una profondità tale da rendere il suo raggiungimento un fattore di sostanziale allungamento dei tempi di percorrenza, se paragonati alle linee di superficie.

La grande rivoluzione è tornare indietro nel tempo.

Le linee TRAM su corsia protetta rappresentano la soluzione a breve e medio termine sostanzialmente più economica (se paragonata alla metropolitana) e più efficace.

La realizzazione del tram 8 rappresenta in questo senso una esperienza da estendere in varie zone della città, ma..... il tram su corsia protetta ha senso se la corsia sia realmente "protetta" e se la velocità di percorrenza sia garantita da una limitazione degli attraversamenti trasversali carrabili e dalla sincronizzazione dei semafori.

Un tram desiderato da tutti

Atac e Legambiente: ecco il progetto per l'Otto a Termini

Il progetto c'è. La volontà di realizzarlo anche. E sembra trasversale a tutte le forze politiche. A decidere il ritorno del tram su via Nazionale sarà il nuovo Sindaco di Roma, una volta trovato l'accordo con le Sovrintendenze competenti.

Nel frattempo, Atac e Legambiente hanno presentato un'ipotesi d'intervento e il progetto preliminare che farà da base a ogni eventuale decisione futura. L'idea guida è quella di migliorare, a costi contenuti, il trasporto pubblico nella zona centrale della città incidendo anche sulla qualità ambientale.

Il progetto preliminare di prolungamento del tram 8 da largo Argentina alla stazione Termini prevede, in sintesi, la collocazione dei binari al centro della carreggiata di via Nazionale e l'utilizzo della rete "aerea" per l'alimentazione dei tram. In totale il prolungamento sarà di due chilometri e mezzo; da largo Argentina, i binari si



Al lato, due immagini che descrivono la riorganizzazione del capolinea dei tram in piazza dei Cirquecento



snoderanno lungo via del Plebiscito, piazza Venezia, via Cesare Battisti, via IV Novembre, largo Magnanapoli, via Nazionale, piazza della Repubblica e viale Luigi Einaudi. Lo "scoglio" che finora ha impedito la realizzazione di un progetto sul qua-

le si discute da quasi quindici anni, è quello dell'alimentazione della linea che la Sovrintendenze non vorrebbero di tipo classico, ovvero con i fili e i pali di sostegno. Per la redazione del progetto preliminare, quindi, l'Atac ha esaminato varie soluzio-

ni adottate da altre città del mondo, dove sono state realizzate linee di tram con alimentazione alternativa. L'unica che poteva adattarsi era l'esperienza di Bordeaux, dove i tram del centro captano la corrente da una terza rotaia che corre tra i binari. La soluzione scelta dai francesi, però, ha dimostrato complessità progettuale e sei anni per la messa a regime della tecnologia (tre per la realizzazione dell'opera e tre per superare le problematiche di alimentazione). Inoltre, non mette al riparo da interruzioni dell'energia elettrica come successo più volte in passato.

A sfavore della terza rotaia, ci sarebbe anche la necessità di modificare l'attuale rete tramviaria e soprattutto le vetture in circolazione per renderle compatibili al sistema. L'alternativa sarebbe acquistarne di nuove, con un costo dell'opera di circa 178 milioni di euro, contro i 50 della soluzione che prevede l'utilizzo della rete aerea. In questo secondo caso, inoltre, sarebbero necessari "solo" 36,6 milioni. Il progetto per la sistemazione delle gallerie dei servizi sotterranee della strada, comprende interventi propedeutici alla realizzazione della linea tramviaria per un importo di 13 milioni e 400mila euro.

Il progetto c'è, l'appello pure; ora non resta che attendere le decisioni: del nuovo Sindaco e dei Sovrintendenti.