

Nuova linea Togliatti

Lo studio di fattibilità per la realizzazione di una linea tramviaria sull'asse di via P. Togliatti ha prefigurato un intervento con le caratteristiche seguenti:

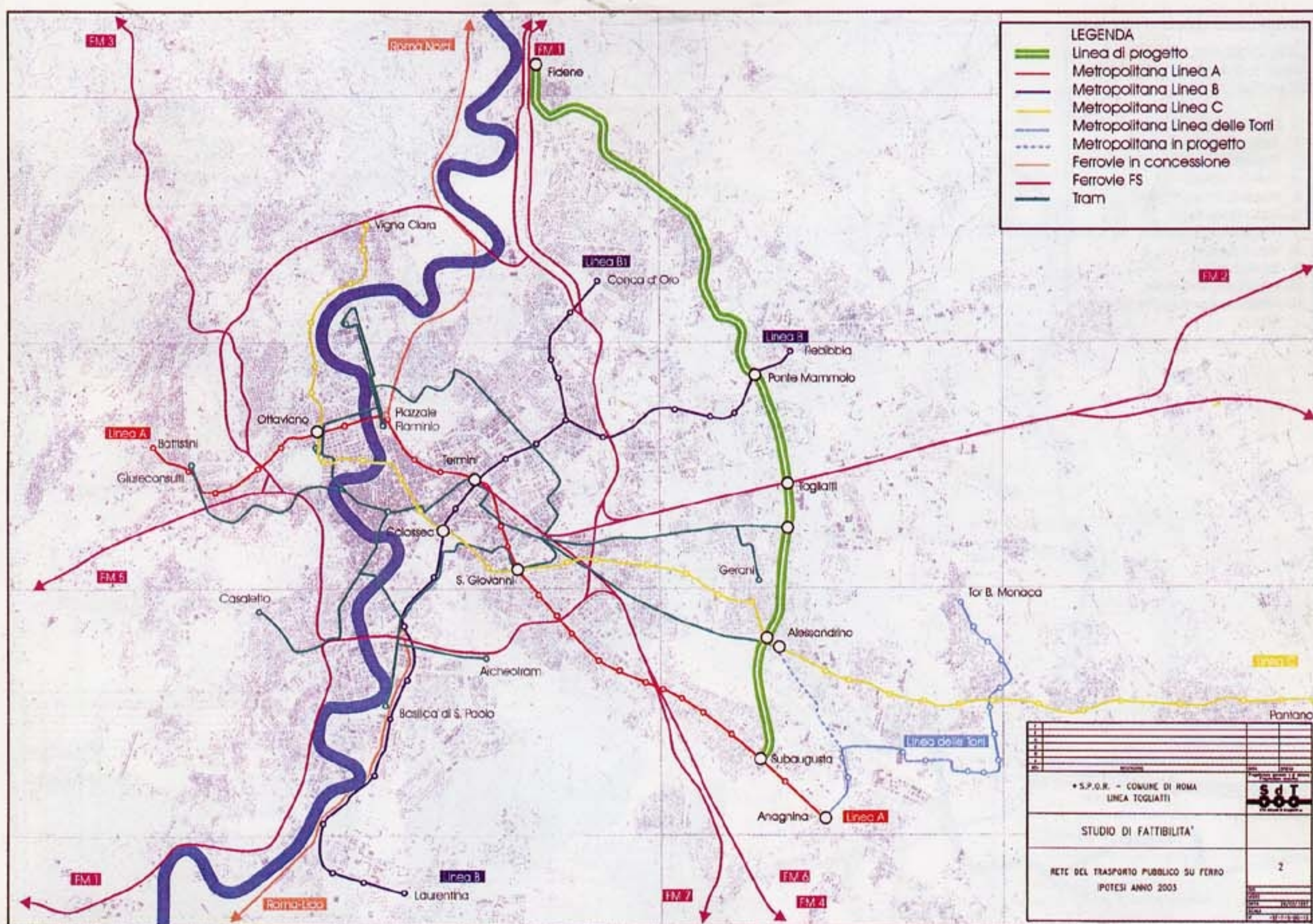
- una prima fase (8 km) lungo via P. Togliatti, a partire da piazza di Cinecittà (via Tuscolana), in corrispondenza con la linea "A" della metropolitana, fino al nodo di Ponte Mammolo (via Tiburtina), in corrispondenza con la linea "B" della metropolitana;
- una seconda fase (9 km), sul prolungamento di viale P. Togliatti verso via Salaria, dove la linea sarà in connessione con la FMI;
- a medio-lungo termine, un prolungamento della linea verso sud, fino alla stazione Laurentina della metropolitana "B".

La realizzazione di questa linea è finalizzata agli obiettivi di migliorare il trasporto pubblico in sede propria, attraverso una linea di trasporto non inquinante, e rafforzare l'effetto rete; realizzare, in

particolare, una linea tramviaria periferica di capacità media, in corrispondenza con le linee ferroviarie radiali della zona sud-est; favorire la riqualificazione urbana delle zone attraversate dalla linea.

Il corridoio considerato ha una larghezza della zona di influenza di 600 mt reali (cioè di marcia a piedi), corrispondenti ad un'area con raggio di 470 mt. La popolazione residente nel corridoio è pari a oltre 145 mila abitanti, con quasi 24 mila addetti.

Uno dei vantaggi della linea lungo l'asse di scorrimento è di poter essere collegata con numerose linee esistenti e in progetto, diametrali e radiali. In effetti, a partire dalla zona sud di via Togliatti, la linea è in corrispondenza (oltre a numerose linee di autobus) con: la linea metropolitana "A", alla fermata Subaugusta; la linea tramviaria a scartamento metrico Roma Pantano, all'incrocio Casilina-Togliatti; la futura linea metropolitana "C", alla fermata Pioppi-Olmi; la linea tramviaria 14, al capolinea est viale P.



La linea Togliatti nella rete del trasporto pubblico su ferro, ipotesi al 2003.

Togliatti-Quarticciolo; la linea ferroviaria FM2, tra le fermate Prenestina e Tor Sapienza; la linea metropolitana "B", alla fermata Ponte Mammolo; la linea ferroviaria FM1, alla fermata Fidene.

Il progetto di fattibilità, che corrisponde all'attuale fase di progettazione, ha preso in esame diverse possibilità al riguardo del modo di trasporto da adottare (anche se, considerato il flusso massimo dei passeggeri da trasportare, i modi di trasporto a capacità elevata, come la metropolitana o la ferrovia, sono esclusi a priori). Sono oggetto di valutazione le ipotesi di:

- conservare l'attuale modo di trasporto e realizzare una linea di autobus (o filobus) in sede propria;
- passare ad un modo di trasporto di superficie più pesante, come il trasporto stradale a guida vincolata o la tramvia;
- equipaggiarsi con un sistema di metropolitana leggera (di tipo VAL), molto strutturante, ma anche vincolante per quanto concerne l'inserimento urbano ed il costo.

Tra l'autobus e la tramvia esistono soluzioni di

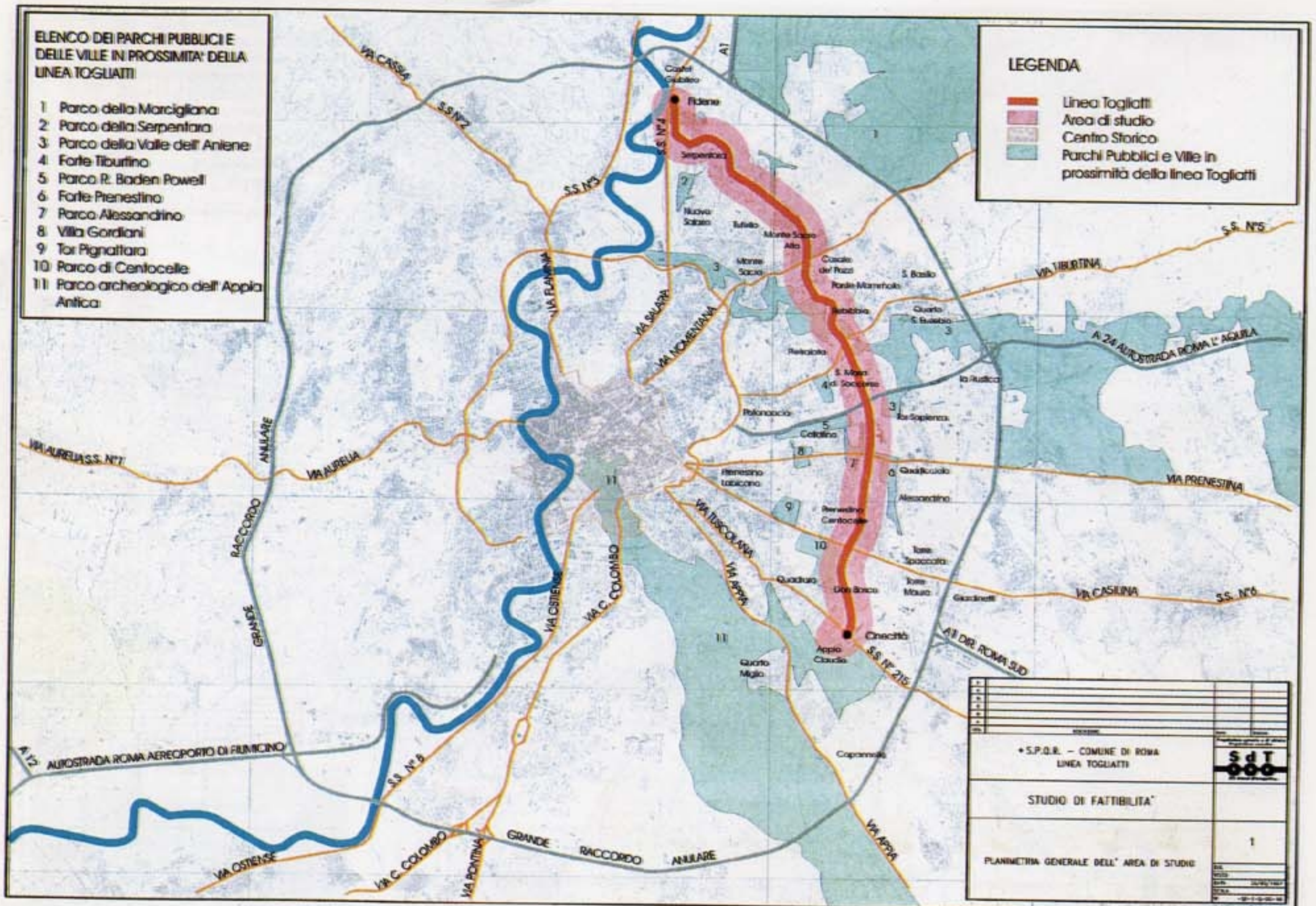
trasporto che hanno per obiettivo di abbassare i costi d'inserimento (binario unico, percorso sopraelevato...) ed i costi del materiale rotabile (sagoma ridotta, nuove tecnologie...) pur offrendo una buona qualità del servizio (accessibilità, frequenza, velocità).

La modalità di trasporto stradale a guida vincolata è caratterizzata dal fatto che può essere alimentata da energia termica ed elettrica; il mezzo può uscire dal sito proprio e circolare su strada. Il veicolo può essere di tipo ferroviario (GLT di Bombardier, TLP di Dietrich) o di tipo stradale (Translohr di Lohr Industries, sistema in via di sviluppo da RVI e da Matra, ecc.)

Rispetto all'autobus/filobus in sede propria, il trasporto stradale a guida vincolata ha il vantaggio della guida disinseribile; un veicolo di tipo "modalità in sede propria", ha capacità superiore, design più moderno, trazione elettrica. Rispetto alla tramvia, è un modo di trasporto stradale, idoneo per la circolazione mista.

Capacità di trasporto

Il flusso di dimensionamento, pari a 1.800-3.200 passeggeri/ora, situerebbe l'autobus in sede propria



Linea Togliatti: planimetria generale.

in posizione negativa, e situa il trasporto stradale guidato in situazione di saturazione, nel caso di flusso più elevato.

In funzione dei criteri citati, il posizionamento dei sistemi presenti risulta quello di seguito descritto.

Autobus in sede propria

L'autobus ha di per sé una grande flessibilità che gli consente di adattarsi alle molte e diverse strutture della domanda. Tuttavia, tale flessibilità genera spesso un utilizzo dispersivo che gli fa perdere interesse per un asse "pesante".

L'immagine del trasporto urbano dunque si degrada e non provoca i travasi di traffico degli altri modi verso il trasporto pubblico. Inoltre, se il criterio di basso impatto inquinante del sistema venisse considerato come vincolo imprescindibile, l'autobus in sede propria risulterebbe da escludere.

Filobus in sede propria

La filovia riveste poco interesse nel progetto analizzato: la sua capacità potrebbe risultare molto presto insufficiente, e la sua immagine non offre un miglioramento significativo rispetto alla situazione attuale; la filovia non permette di rafforzare

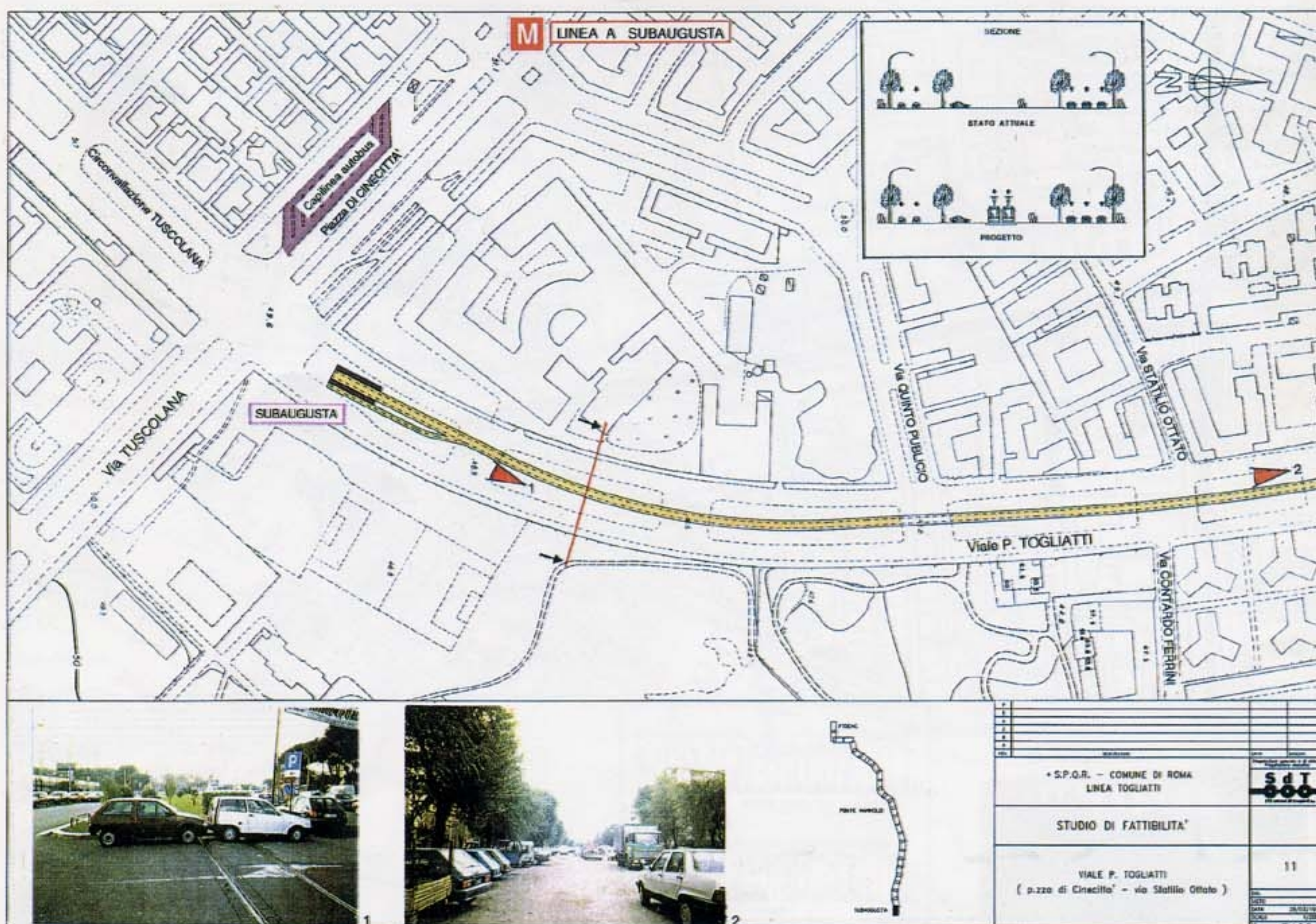
l'"effetto rete" né di aumentare la leggibilità della rete di trasporto urbano; la riqualificazione urbana su una linea di questo tipo è in generale poco sviluppata. Il suo costo ridotto non sembra perciò decisivo.

Trasporto a guida vincolata

Il trasporto stradale guidato è un concorrente serio per la modalità tramviaria sull'asse della Togliatti; soprattutto per motivi di immagine, di leggibilità (il rafforzamento dell'"effetto rete" e la riqualificazione urbana sono non trascurabili per un progetto di trasporto stradale guidato), e per motivi di costo, in teoria meno elevato.

Esso presenta però anche alcuni inconvenienti, tra cui una capacità a lungo termine insufficiente, non bidirezionalità del sistema, inconvenienti generati dall'introduzione di un nuovo modo di trasporto (officina dedicata, formazione del personale, ecc.).

Ma è soprattutto il rischio provocato dall'assenza di esperienze reali in esercizio che svantaggia questa modalità di trasporto. I vantaggi presunti potrebbero rivelarsi meno evidenti di quanto previsto, a realizzazione avvenuta.



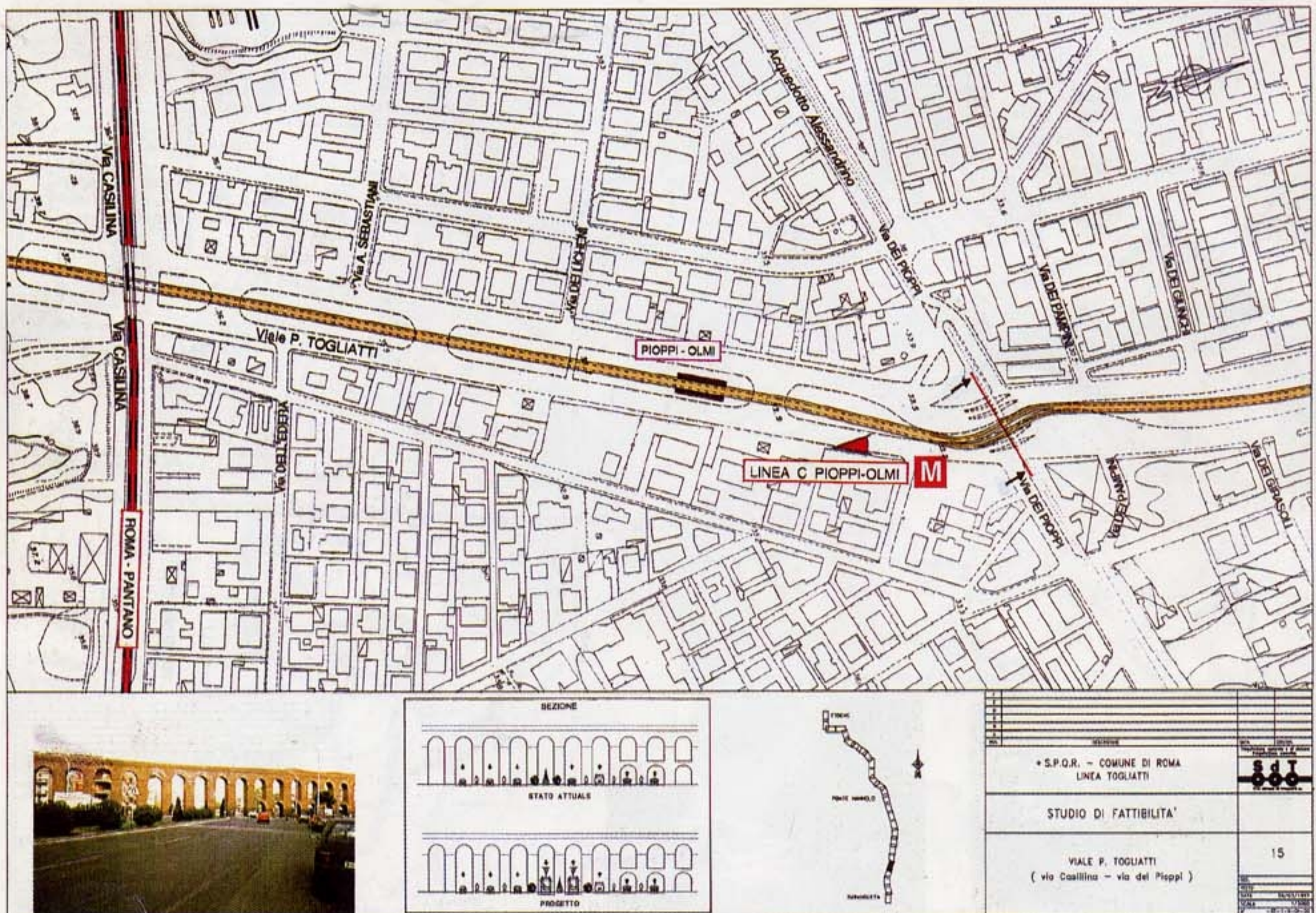
Linea Togliatti: Viale Togliatti (via Casilina-via dei Pioppi).

Tramvia

La tramvia ha una capacità di trasporto che permette di rispondere ad una domanda anche elevata; ha una immagine forte, che consente una buona leggibilità della rete; favorisce gli interventi di riqualificazione urbana; ha buone capacità attrattive sull'utenza.

Contro l'adozione della tramvia per viale Togliatti giocano due fattori: il costo di investimento elevato, e le incertezze circa il livello e la struttura del traffico passeggeri

In conclusione si può dedurre che l'inserimento sull'asse Togliatti di un sito proprio per un sistema di trasporto collettivo è molto favorevole; le previsioni del volume di traffico in ora di punta sono nell'intervallo fra 1.800 e 3.200 passeggeri/ora e corrispondono ad un modo di trasporto intermedio; la struttura del traffico sembra giustificare la continuità della linea; in funzione delle ipotesi di traffico adottate, la tramvia appare il modo più idoneo se si tiene conto della fascia di traffico più alta; la realizzazione della linea può essere programmata in due fasi: la prima è la tratta Subaugusta-Ponte Mammolo.



Linea Togliatti: via A. Graf-Via R. Fucini.