

MUTR

PROPOSTA PER UN PIANO DEL TRASPORTO DI MASSA DI ROMA ► Introduzione/riassunto veloce ◀

Andrea Spinosa



A differenza delle altre grandi città europee dotate di una rete di metropolitana, Roma non ha mai avuto un **Piano di Sviluppo del Trasporto di Massa** (PSTM).

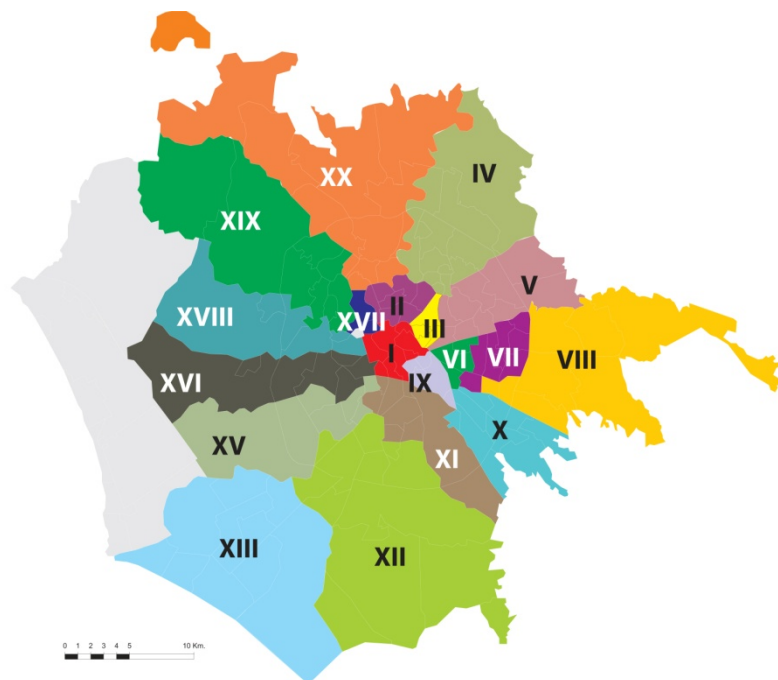
L'assenza di questo strumento è stata altamente penalizzante per Roma: dalla dismissione della rete tranviaria urbana ed extraurbana (1955-1960) e l'avvio della motorizzazione di massa, tutte le Amministrazioni che si sono succedute sono state accomunate dallo stesso pesante fardello. Inseguire e assecondare lo sviluppo urbano con interventi tanto costosi quanto onerosi consci che comunque non si sarebbe mai colmato il gap infrastrutturale. Con gli anni questo gap è diventato un vero e proprio debito infrastrutturale che pesa ormai in maniera asfissiante sulla città e sui suoi cittadini: da mancanza cui poteva essere facile sopperire col trasporto privato si è entrati in una fase successiva, quella di carenza di cui si prende semplicemente atto e si agisce di conseguenza: **il centro di Roma, suo cuore millenario, è entrato in sofferenza, rischiando il collasso perché non più raggiungibile**. Il cuore della città è entrato in una condizione critica: alla normale fase di espulsione di parte delle attività urbane verso le corone più esterne si è sovrapposta una fase che vede una contrazione dei passanti proprio per la "distanza" fittizia che si percepisce quando i tempi di trasporto sono troppo lunghi. Il centro è diventato distante per il 75% dei cittadini e questo è un feedback negativo che moltiplica in maniera esponenziale gli effetti dati dall'aumento dei costi immobiliari e dei contratti di locazione (per il pregio delle aree). Meno passanti infatti significano – nell'era della visibilità multimediale – meno possibilità per il commercio. Questo porta a preferire le aree più raggiungibili – che a Roma sono esclusivamente quelle ben servite dalla rete viaria di scorrimento – la città si rovescia dall'interno: il centro è distante, la periferia è vicina: calano i flussi pedonali, meno passanti sotto le festività natalizie, meno *city-user* che vivono il cuore nobile della città. Mentre le contingenze negative – come la crisi economica – possono peggiorarne ancora gli effetti, contingenze positive – come la ripresa in atto – vengono assorbite creando condizioni endemiche per il fenomeno di svuotamento delle aree centrali.

Secondo le stime dell'ISTAT l'area urbana di Roma crescerà dai 3,2 milioni di abitanti del 2002 ai quasi 4,0 milioni del 2020.

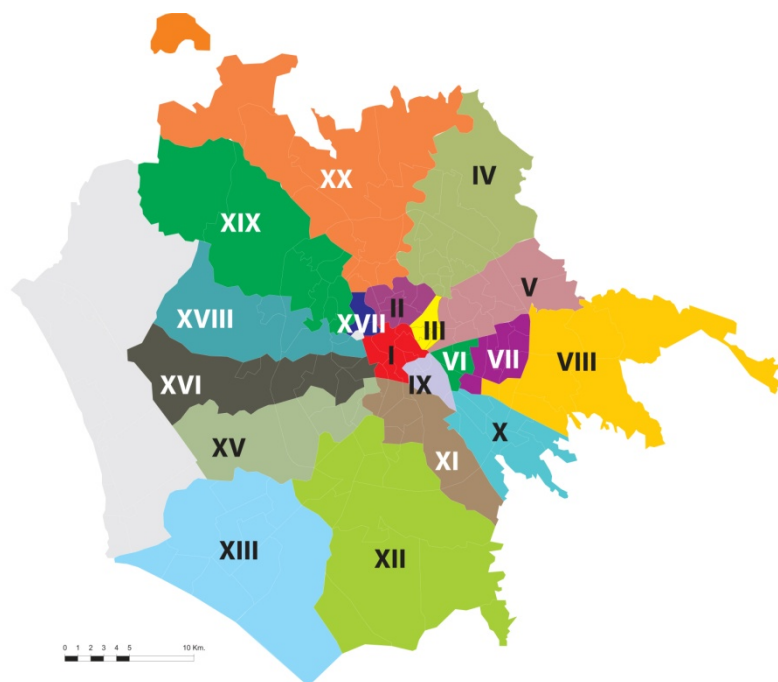
Vasti spazi dell'Agro sono in rapida urbanizzazione: con un tasso di motorizzazione pari a 74 veicoli ogni 100 abitanti Roma è diventata la "Los Angeles" europea del nuovo millennio.

Distretto urbano	Area	2002	2010	2015	2020	Densità
Roma (zona intra-GRA)	582,3419	2.133.265	2.167.777	2.195.813	2.248.174	3.860,6
Acilia	157,5555	144.886	173.872	194.473	215.211	1.365,9
Arvalia	135,1396	50.148	60.326	67.606	74.949	554,6
Ciampino	26,5363	73.508	83.571	90.628	97.516	3.674,8
Città delle Torri	68,7677	193.351	220.858	233.818	246.167	3.579,7
La Storta	73,5005	31.409	34.895	38.299	41.662	566,8
Prima Porta	83,2423	39.441	46.608	51.644	56.666	680,7
Colli Laurentini	56,1504	13.296	19.834	23.417	27.224	484,8
Lido di Roma	38,8973	121.485	143.534	160.191	176.922	4.548,4
Frascati-Grottaferrata	70,8617	51.582	59.838	65.202	70.462	994,4
Area urbana dei Castelli	152,3905	129.151	153.430	170.323	187.200	1.228,4
Monterotondo	106,2276	78.839	102.611	122.688	144.292	1.358,3
Guidonia-Tivoli	220,3702	159.675	213.837	253.283	295.333	1.340,2
CITTA' CENTRALE	1.771,9816	3.220.036	3.480.991	3.667.385	3.881.778	2.190,6

La città è in rapida ridefinizione, la forza centripeta verso il centro storico si è fermata, superata (e non bilanciata) dalla spinta centrifuga verso l'esterno e il nuovo "centro": il **Grande Raccordo Anulare**.



Planimetria di Roma deformata in base ai tempi medi di percorrenza verso il Centro storico (identificato con il I municipio). MOBILITÀ PUBBLICA, il vettore considerato sono le linee metropolitane e le linee ferroviarie regionali. Nel raffronto con la vera forma urbana (sopra) si percepisce quanto il centro sia "lontano" visto dal trasporto pubblico.



Planimetria di Roma deformata secondo i tempi medi di percorrenza verso il Centro storico (identificato con il I municipio). MOBILITÀ PRIVATA, il vettore considerato sono il Grande Raccordo Anulare, le autostrade e le consolari. Nel raffronto con la vera forma urbana (sopra) si percepisce quanto la città si più omogenea e compatta: la vera metropolitana di Roma è il GRA.

ROMA: PROROGATO STATO EMERGENZA PER TRAFFICO

Il Governo ha prorogato per tutto il 2009 lo stato di emergenza nella città di Roma nel settore del traffico e della mobilità. La decisione deriva da un decreto del Presidente del Consiglio pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale di ieri. Lo stato di emergenza per il traffico a Roma fu disposto nell'agosto del 2006 dal Governo Prodi con Veltroni sindaco.

(08 gennaio 2009)

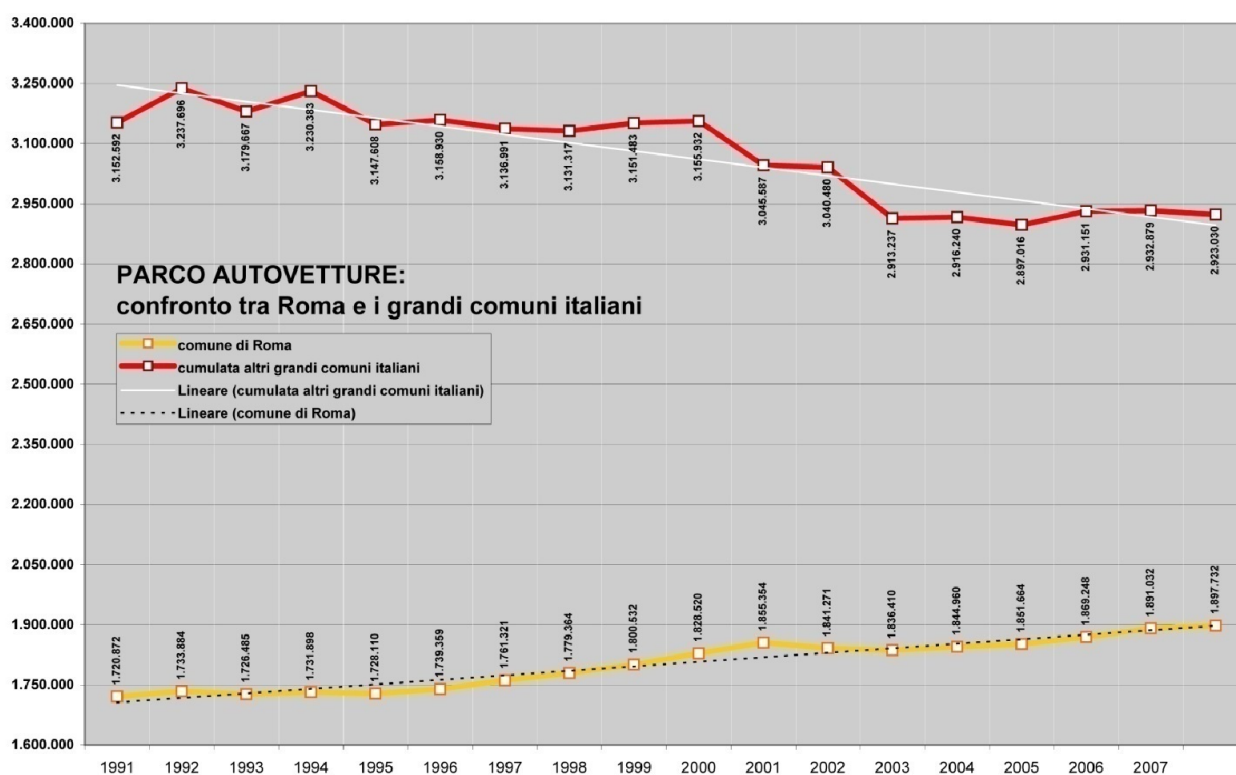
Stato di emergenza: al verificarsi di eventi di tipo "c" (art. 2, L.225/92) il Consiglio dei Ministri delibera lo stato di emergenza, determinandone durata ed estensione territoriale. Tale stato prevede la nomina di un Commissario delegato con potere di ordinanza.

Legge 255 del 1992, Art. 2. Tipologia degli eventi

- Tipo "a": eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo che possono essere fronteggiati mediante interventi attuabili dai singoli enti e amministrazioni competenti in via ordinaria;
- Tipo "b": eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo che per loro natura ed estensione comportano l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni competenti in via ordinaria;
- **Tipo "c": calamità naturali , catastrofi o altri eventi che, per intensità ed estensione, debbono essere fronteggiati con mezzi e poteri straordinari.**

Nel 2009 a Roma, il traffico ha raggiunto dimensioni tali da essere assunto dalle massime autorità dello Stato al rango di calamità o catastrofe, al pari dei terremoti, delle alluvioni o della guerriglia civile.

Ma come è possibile che un fenomeno tipico di qualsiasi aggregato umano – pur ammettendone i disagi impliciti – possa lievitare al punto da diventare **catastrofe**?



Le sole automobili a Roma sono oggi circa 2 milioni: il loro numero continua a crescere (erano 1,6 milioni nel 1990) in controtendenza con il resto dei grandi comuni italiani. I primi sei grandi comuni ospitano 4,58 milioni di residenti e 2,8 milioni di automobili con un tasso di motorizzazione pari al 61%: a Roma il tasso di motorizzazione è pari al 72%.

La proposta di Piano vuole sollevare un dibattito sulle scelte in corso, offrendo una nuova prospettiva da cui guardare il futuro della città.

Quali proposte?

Potenziare la dote infrastrutturale della città. L'obiettivo è la massimizzazione della produttività delle infrastrutture esistenti. La proposta di rete riguarda tutti e tre i vettori esistenti: metropolitana, ferrovia urbana e tranvie.

Restituire una nuova immagine al trasporto urbano in sede propria.



2 nuove linee di metropolitana. Terminare la linea C a piazza Venezia, integrandola con 2 nuove linee che sfruttino le infrastrutture esistenti riducendo i nuovi interventi al minimo.

Dalle ferrovie regionali alle urbane. Completamente capovolta l'ottica dei servizi ferroviari regionali: nasce l'urbana, omologo della S-Bahn tedesca o della RER francese. Non più servizi passanti, ma anelli urbani e ganci di collegamento con l'area urbana vasta e la regione metropolitana.

4 nuove linee tranviarie. L'asfittica rete esistente viene potenziata da 4 nuove linee tranviarie: 2 tangenziali (una occidentale sull'asse Leone XIII-Colli Portuensi; una orientale, lungo viale Palmiro Togliatti), 2 radiali: Prati Fiscali-Nomentana GRA e Marconi-EUR laghetto.

Un piano di breve periodo. Partire con interventi su tratte funzionali di breve e medio periodo: avere 2 nuove metropolitane entro 5 anni non sarebbe impossibile. Raddoppiare la rete tranviaria in 3 anni non sarebbe utopia.

Un piano di lungo periodo. 800mila abitanti in più entro il 2020 nell'area urbana. 150mila residenti in più nell'area urbana dei Castelli. L'area Ardea-Pomezia-Aprilia che sale dai 290mila residenti del 2008 ai 520mila del 2020. Un piano di respiro metropolitano non è più procrastinabile.

Qual è la produttività attesa?

QUADRO INTERVENTI DA PRG-PSMS

LINEA	LUNGHEZZA km	CARICO GIORNALIERO	VALORE IN ORA DI PUNTA	VALORE IN ORA DI PUNTA PER DIREZIONE	LINEA	PRODUTTIVITA' milioni di pp km anno
A	18,0	290.379	25.173	13.607	A	1.903
B	13,6	211.149	27.252	14.731	B	1.051
B1	8,1	102.119	15.318	8.280	B1	303
B2	7,3	101.640	17.669	9.551	B2	270
C	25,9	394.070	29.404	15.894	C	3.728
D	21,8	311.503	24.289	13.129	D	2.476
Roma-Lido	24,0	154.419	18.579	10.042	Roma Lido	1.352
Roma Nord	11,5	57.604	8.248	4.458	Roma Nord	242
Tram A	8,1	26.380	3.957	2.138	Tram A	78
TOTALE RETE	138,3	1.649.263	169.889	91.830	TOTALE AL 2020	11.402

QUADRO INTERVENTI PROPOSTI NEL MEDIO PERIODO

LINEA	LUNGHEZZA km	CARICO GIORNALIERO	VALORE IN ORA DI PUNTA	VALORE IN ORA DI PUNTA PER DIREZIONE	LINEA	PRODUTTIVITA' milioni di pp km anno
A	17,6	287.819	25.173	13.607	A	1.845
B	20,9	335.773	27.252	14.731	B	2.561
C	19,3	232.517	26.613	14.386	C	1.642
D	18,3	370.290	28.856	15.598	D	2.468
E	44,6	464.372	37.670	20.362	E	8.005
TOTALE RETE	120,6	1.690.771	145.565	78.684	TOTALE AL 2020	16.521

Produttività nello scenario di medio periodo **+45%**

Quali sono i costi?

OPERE DA PRG-PSMS

Linea	Tratta	Lunghezza (km)	Costo delle opere	Costo di costruzione	Adeguamento 2010
C	T3	3,6	€ 769.439.000	€ 961.798.750	€ 1.033.164.217
D	Ojetti-EUR Agricoltura	18,7	€ 2.700.000.000	€ 3.375.000.000	€ 3.625.425.000
D	EUR Agricoltura-Grottaperfetta	3,2	€ 457.341.629	€ 571.677.036	€ 614.095.472
TramA	Anagnina-Torre Angela	7,1	€ 400.000.000	€ 500.000.000	€ 505.000.000
TOTALE		32,5	€ 4.326.780.629	€ 5.408.475.786	€ 5.777.684.689

Adeguamento 2010 secondo indice ISTAT pari a 1,0742

PROPOSTA DI MEDIO PERIODO

Linea	Tratta	Lunghezza (km)	Costo delle opere	Costo di costruzione
D	Rebibbia-Parioli-Battistini	3,6	€ 1.134.988.896	€ 1.418.736.120
E	Lido-Venezia-Montebello	18,7	€ 921.717.988	€ 1.152.147.486
T1	Statuario-Ponte Mammolo	3,2	€ 192.988.487	€ 241.235.608
T6	Villa Bonelli-Cornelia	7,1	€ 341.535.176	€ 426.918.970
TOTALE		32,5	€ 2.591.230.547	€ 3.239.038.184

Costi totali dello scenario di medio periodo **-44%** rispetto alle opere in programma.