

Direttore Generale

Roma Capitale
 Dipartimento Mobilità e Trasporti
 c.a. Ing. Antonello Fatello
 c.a. Avv. Daria Luciani

Oggetto: Nuovo stadio A.S. Roma in località Pietralata. Richiesta dati e informazioni in merito alla Metro linea B e al trasporto pubblico locale per la valutazione dell'impatto dell'intervento sul sistema della mobilità.

Egredi Direttori,

nel fare riferimento alla Vostra nota prot. QG/49035 del 30/12/2022 relativa all'oggetto, forniamo di seguito le osservazioni sul documento "Progetto di fattibilità tecnica economica integrazioni alla relazione sul traffico e sulla mobilità (FAT-T-G-501-0-A4) del Nuovo Stadio AS Roma" per quanto attiene al Trasporto Pubblico Locale.

E' bene anticipare che le osservazioni qui riportate sono da riferire ad un esito di analisi che ha potuto essere, per i tempi concessi ed il periodo in corso, relative ai temi principali che è parso opportuno investigare, senza la pretesa di essere quindi completamente esaustive rispetto ad un ambito di sua natura moderatamente complesso.

Anzitutto, nello studio è condotta un'analisi di impatto solo per eventi serali che si verificheranno in una giornata infrasettimanale; sono rimandate a successive verifiche le conclusioni relative ad eventi della domenica (pomeriggio e serale), giornate in cui si prevede comunque la necessità di integrazioni, seppur non quantificate.

La prima osservazione è relativa alla stima della domanda di trasporto di TP; non è indicato, infatti, sulla base di quale studio/modello sia stato stimato che il 35% dei tifosi che accedono allo stadio usufruiranno del TPL; analogamente non è definito sulla base di quali considerazioni l'afflusso dei tifosi si concentri nelle percentuali del 35% nella fascia 19-20 e 80% per il deflusso nella fascia 22.30-23.30.

E' chiaro che l'attribuzione modale risulta determinante sulle analisi di impatto: atteso che la confidenza rispetto a tali determinazioni va quindi approfondita, nel prosieguo del commento a detti valori viene attribuito valore di postulato.

Nel merito dell'analisi di impatto sulla rete di trasporto pubblico (paragrafo 8) la stima effettuata sulla capacità di trasporto offerta dai treni della linea Metro B, pari a 1200 passeggeri a treno, si ritiene troppo elevata in quanto, seppur tale valore venga indicato come capacità massima, nella realtà il massimo carico normalmente impiegato si attesta ad un valore pari a circa 1.000 persone (con concentrazione di 4 persone a mq); ciò determina già in partenza una riduzione del 20% della capacità di trasporto reale per ogni singolo treno rispetto al dato riportato sulla relazione di 1200 (che rappresenta infatti il dato impiegato per il dimensionamento delle componenti meccaniche e degli impianti del treno ma non può oggettivamente essere riferito

ATAC S.p.A. Azienda per la mobilità
 Via Prenestina, 45 – 00176 Roma
 T (+39) 064695.3193 F (+39) 064695.3179
 Pec: protocollo@cert2.atac.roma.it
www.atac.roma.it

Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Roma Capitale
 P. Iva 06341981006 - Cap. Soc. euro 179.519.299,00 i.v.
 Iscr. CCIAA di Roma n. 961692 del 18/12/2000

alla capienza dello stesso, stante la concentrazione di 6 persone/mq sull'intero pavimento del vano viaggiatori, obiettivamente non proponibile).

Tale considerazione, unita alla evidenza che nella fascia oraria 22.30-23.30 i treni presenti sul ramo Rebibbia-Quintiliani-Tiburtina - ipotizzabile direzione di maggior utilizzo - risultano pari a 7-8 con una frequenza di passaggio a fatica garantibile sotto i 6 minuti (nel rispetto dei 150-180 secondi sul ramo comune), solleva una fondata incertezza sulla gestione della fase di deflusso per 20.000 tifosi in tempi accettabili (in un intorno di 1h - 1h 30' dal termine dell'evento sportivo); i tempi stimabili per le operazioni si dilaterebbero infatti in misura molto più significativa.

E' altresì necessario un approfondimento dei dati inseriti nella tabella 12, dove chiaramente non si fa riferimento alle frequenze ma ai passaggi alle fermate bus/metro in un'ora; deve essere esplicitato sia la metodologia di rilievo che il periodo di riferimento dello stesso, nonché per ciascuna linea il verso considerato per l'afflusso e il deflusso.

Tale approfondimento risulta essenziale in quanto dall'analisi delle linee bus indicate, (alcune delle quali in gestione a Roma TPL), i passaggi programmati risultano inferiori, impattando quindi sulla capacità residuale di trasporto.

Si fa osservare inoltre che alcune delle linee citate, pur presentando ultime partenze in orari non compatibili con lo scenario del deflusso (es. la linea 168 ha ultima partenza alle ore 21.00), vengono comunque considerate come contributo alla capacità teorica del deflusso stesso.

In altri casi, invece, vengono indicate linee che hanno, allo stato attuale e del medio termine, funzioni esclusivamente locali e che risultano marginali rispetto allo split modale di afflusso e deflusso stadio. Si ritiene, quindi, che l'insieme delle linee analizzate non sia propriamente rappresentativo e funzionale al trasporto dei tifosi per/dalla struttura.

Si sottolinea che anche alcune linee ferroviarie regionali indicate presentano ultime partenze precedenti alla fase di deflusso (22.30-23.30) e quindi non risultano funzionali al trasporto dei tifosi (es. FL2 Roma-Tiburtina-Tivoli ultima partenza da Tiburtina ore 22.00). In tale scenario, quindi, si rileva che - potenzialmente - il flusso in andata, che potrebbe distribuirsi su servizi ferroviari di scala metropolitana e regionale peserebbe, al ritorno, su servizi di scala urbana, dovendosi concentrare sulla metropolitana o servizi di autolinee regionali.

L'ulteriore osservazione riguarda la metodologia di calcolo della capacità residuale del bus e della metro; se infatti il dato di riferimento per i bus è il sistema del contapasseggeri, si ricorda che non tutte le vetture sono dotate di tale dispositivo.

Per il conteggio dei passeggeri metro l'esigenza di monitorare l'occupazione in tempo reale è ancora più impegnativa; infatti, in base ai sistemi attuali è necessario un rilievo approfondito per individuare saliti, discesi e, in particolare il numero dei continuanti a bordo.

Tutto quanto sopra esposto, porta a ritenere le conclusioni illustrate al par. 9 inerenti la non necessità di un servizio di trasporto integrativo per gli eventi serali infrasettimanali, forse troppo semplificate e ottimistiche, a maggior ragione in quanto il margine residuo di passeggeri trasportabili stimato - da quanto riporta lo studio - è molto contenuto, ovvero dell'ordine delle centinaia nelle due fasce di riferimento (più precisamente 19.00-20.00 438 passeggeri e 22.30-23.30 260 passeggeri), risultando già incompatibile con la stima ridotta a 1000 passeggeri/treno della linea B.

Di conseguenza anche modeste variazioni degli scenari di riferimento renderebbero molto incerta la valutazione di adeguatezza dell'offerta attuale.

Si specifica - peraltro - che qualora siano necessari servizi integrativi della linea B rispetto ai 28 treni circolanti, come posto in evidenza in sede di PEF, sarebbero necessari interventi per l'aumento della capacità dell'infrastruttura che potrebbe declinarsi in attività quali la sostituzione/implementazione del sistema di segnalamento.

In considerazione dell'importanza e dell'impatto che riveste la costruzione del nuovo Stadio per l'intera città, si suggerisce pertanto la costituzione di un tavolo di coordinamento tecnico con la presenza della società che ha effettuato lo studio in oggetto, Dipartimento Mobilità, Roma Servizi e Atac.

Si resta a disposizione e si inviano cordiali saluti.

Alberto Zorzan