



DIBATTITO PUBBLICO

Chiusura dell'Anello Ferroviario di Roma
Tratte Vigna Clara – Tor di Quinto e
Tor di Quinto – Val d'Ala

RICHIESTA DATI SIMULAZIONI TRASPORTISTICHE

*Contributo di
Roma Servizi per la Mobilità*

Buon pomeriggio,

a seguito dell'incontro svoltosi ieri presso l'aula magna del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, avremmo necessità di alcuni chiarimenti circa i volumi di traffico passeggeri stimati per tratta e per singola stazione per i diversi orizzonti temporali di attuazione.

Mi scuso se dovessero essere richieste informazioni già presenti all'interno del rapporto "analisi trasportistiche" ma che per nostro errore non siamo riusciti ad individuare correttamente.

Dall'analisi del documento "analisi trasportistiche" aggiornato a Febbraio 2023 e presente all'interno del sito dedicato al Dibattito Pubblico, è possibile evincere alcuni dati relativi alle simulazioni effettuate, principalmente in forma tabellare.

Il modello di Ripartizione Modale utilizzato che non è stato chiesto a Roma Servizi per la Mobilità e pertanto non è stato messo a disposizione.

Lo scenario infrastrutturale di mobilità che è stato definito presenta il prolungamento della metro C fino a Clodio in tempi che non appaiono compatibili, sarebbe opportuno conoscere con chi dell'Amministrazione Comunale RFI ha condiviso lo scenario infrastrutturale e con quale atto è stato validato. Lo stesso dicasi per le politiche di regolazione della mobilità privata, lo scenario ipotizzato da RFI non prevede la congestion charge e non c'è nessun riferimento a cosa preveda per la sosta tariffata e per la fascia verde.

Tutto ciò premesso, siamo a richiedere per i servizi previsti dal modello di esercizio e per scenario considerato, il numero di treni per direzione nell'ora di punta con relativa capacità, la cui frequenza è già riepilogata nel vostro documento a pag 20, confrontati con la domanda potenziata simulata nell'arco nord dell'anello.

Se più semplice il dato può anche essere associato ai carichi simulati per tratta separati per singolo servizio e per orizzonte temporale che insistono sull'anello nord (valle aurelia-vigna Clara, Vigna clara-tor di quinto, Tor di quinto-val d'ala, val d'ala-Tiburtina).

Per le stazioni dell'anello chiediamo di ricevere delle analisi di nodo per comprendere l'origine e la destinazione degli spostamenti che passano per quella stazione (critical node analysis) oppure le analisi di arco (critical link analysis) considerando le singole tratte da Tiburtina a Valle aurelia.

Da quanto abbiamo appreso al 2031 sulla parte nord dell'anello dovrebbe esserci oltre il servizio circolare aperto anche il nuovo passante FL2-FL5, ad altri servizi che non sono stati specificati ovvero non sono stati recepiti correttamente da chi scrive. Si chiede pertanto di conoscere i dati di frequenza ora di punta e giornalieri al 2029 e 2031 (tabella) dei servizi che interessando una parte o per intero la porzione di anello che va da Tiburtina a Valle Aurelia e viceversa, sia regionali che nazionali.

Occorrerebbe inoltre conoscere quanti treni nell'ora di punta sono previsti nel modello di esercizio simulato al 2031 (riferimento e progetto) sul tragitto dell'attuale FL5, cioè il collegamento ovest verso il mare con Roma Termini. Immaginando che la simulazione sia stata effettuata agli ipercammini minimi e senza vincolo di capacità, si chiede di conoscere il carico su questi servizi che sono rimasti sull'arco sud dell'anello e la capacità dei treni che verranno verosimilmente utilizzati per il servizio (flussogramma tratta Civitavecchia-Roma Termini con label grafica per tratta o in alternativa tabella con saliti/discesi per stazione e per direzione e tabella con flussi passeggeri per tratta e per direzione)

Si chiede una rappresentazione grafica per i diversi orizzonti temporali di attuazione del servizio che verrà progressivamente implementato sull'anello ferroviario fino ad arrivare al servizio circolare aperto. Quindi per il 2025, 2027, 2029 e 2031 con descrizione per ogni immagine del numero di treni per direzione ora di punta e giorno. Le rappresentazioni dovranno contenere le label dei carichi per ciascuna tratta dell'anello e per ciascuna direzione, quindi anche per le tratte oggi esistenti.

Per le analisi di Park&Ride relative al parcheggio di Tor di Quinto si chiede di conoscere le linee di desiderio dell'Origine/Destinazione interessate al parcheggio di scambio indicando Origine dello spostamento-Parcheggio-Destinazione e il flussogramma su privato dalle diverse origini al parcheggio di scambio.

Si chiede di spiegare perché al 2051, preso come riferimento per la domanda in questione, nello scenario di riferimento i carichi non presentano nessun incremento rispetto allo scenario di partenza e quindi nemmeno l'effetto demografico, mentre lo scenario di progetto si.

Infine, sull'infrastruttura, esporre quali sono i vincoli che non consentono di andare oltre gli 8 treni ora per direzione nella nuova tratta dell'anello che in occasione dell'incontro è stato definito come limite massimo. Quali azioni si possono mettere in atto per raddoppiare tale valore.

Grazie,

Stefano Brinchi, Responsabile Ufficio Relazioni Esterne e Strategia di Roma Servizi per la Mobilità.