

Roma, 9 luglio 2007

Da Magliana alla metro B in cabinovia: due minuti di viaggio sospesi sul Tevere

Trasporterà 4 mila persone l'ora a una velocità maggiore di quella di bus e tram

Una vera e propria cabinovia urbana, al pari di quelle propriamente turistiche di Barcellona (Montjuic), Medellin (Metro cablecar) e Hong Kong (Tung Chung) ma con una vocazione più orientata verso il trasporto pubblico. La cabinovia sorgerà nel quartiere Magliana ed è destinata a facilitare i collegamenti tra via dell'Impruneta e la stazione Magliana della linea B del Metrò e della Roma-Lido. Il progetto, messo a punto da RomaMetropolitane, prevede un costo di circa 12 milioni di euro, interamente finanziato dal Campidoglio, e un tracciato di circa 650 metri che sorvola l'area a ridosso dei due argini del Tevere con un tempo di percorrenza poco superiore ai 2 minuti. I lavori inizieranno entro la prima metà del 2008 e dureranno 12 mesi. La cabinovia avrà come capolinea da un lato la stazione della metropolitana e dall'altro l'area in prossimità della scuola "Otto Marzo", attualmente in stato di abbandono. La cabinovia sorvolerà in sequenza la via Ostiense, la via del Mare, un circolo sportivo, il viadotto della Magliana dove raggiunge una altezza massima di 35 metri dal suolo, il fiume, per arrivare in ultimo sull'argine del Tevere nei pressi della pista ciclabile esistente, ma senza interromperla.

Il sistema

La cabinovia progettata da RomaMetropolitane è un sistema simile a quelli presenti nelle stazioni sciistiche e consiste in un cavo d'acciaio teso fra due stazioni al quale sono "ammorsate" 32 cabine da 8 posti, alle quali sarà possibile accedere ogni 10 secondi circa, con una capacità di trasporto vicina a 4 mila passeggeri l'ora..

I vantaggi di questo sistema sono così riassumibili:

- ridotto inquinamento atmosferico (motori elettrici) ed acustico;
- ridotto uso del suolo (stazioni e torri di sostegno);
- velocità di traslazione 6 m/sec pari a 21,60 Km/h (maggiore della velocità commerciale del bus e tram);
- alta capacità di trasporto (fino a 4000 passeggeri /h per senso di marcia equivalente a quella di un tram);
- ridotti tempi di attesa, le cabine sono sempre disponibili alle stazioni;
- velocità di esecuzione;
- ridotti costi di realizzazione rispetto a altre infrastrutture di trasporto pubblico;
- reversibilità del sistema (smontaggio e riutilizzo in altra sede).

Le stazioni

Le stazioni previste sono due una alla Magliana e l'altra all'EUR lunghe circa 50 metri e larghe circa 15 metri e saranno composte sostanzialmente da un piedritto in calcestruzzo e uno metallico, una puleggia e una copertura in alluminio o vetroresina. La stazione "Magliana Nuova" occuperà una piccola parte dell'attuale giardino della scuola "Otto Marzo" e della piattaforma stradale. La stazione sarà dotata di servizi per il personale, biglietteria, tornelleria, servizi al pubblico e cabina di controllo. L'atrio d'ingresso sarà posto alla quota dell'argine del fiume, pertanto sarà realizzata una scala ed una rampa che consentiranno l'accesso dalla quota strada, che oggi è posta circa 5 metri sotto, realizzando così anche un sistema di collegamento, oggi inesistente, tra il parco della scuola che sarà aperto al pubblico e la pista ciclabile. Sopra l'atrio, raggiungibile con scale mobili, sarà posto il piano d'imbarco. Per quanto riguarda la stazione "EUR-Magliana" è stata ipotizzata la realizzazione di una piattaforma sopra il fascio dei binari in prossimità della stazione metro (lato Ostiense). Alla stessa quota del sovrappasso pedonale della stazione esistente, una passerella conetterà le due strutture creando così un unico sistema a "rete". In questo caso la stazione potrà usufruire dei servizi di stazione già presenti. Tenendo conto del ridotto numero delle cabine non sarà necessario realizzare strutture per il rimessaggio e manutenzione delle stesse che potrà essere fatto direttamente in stazione.

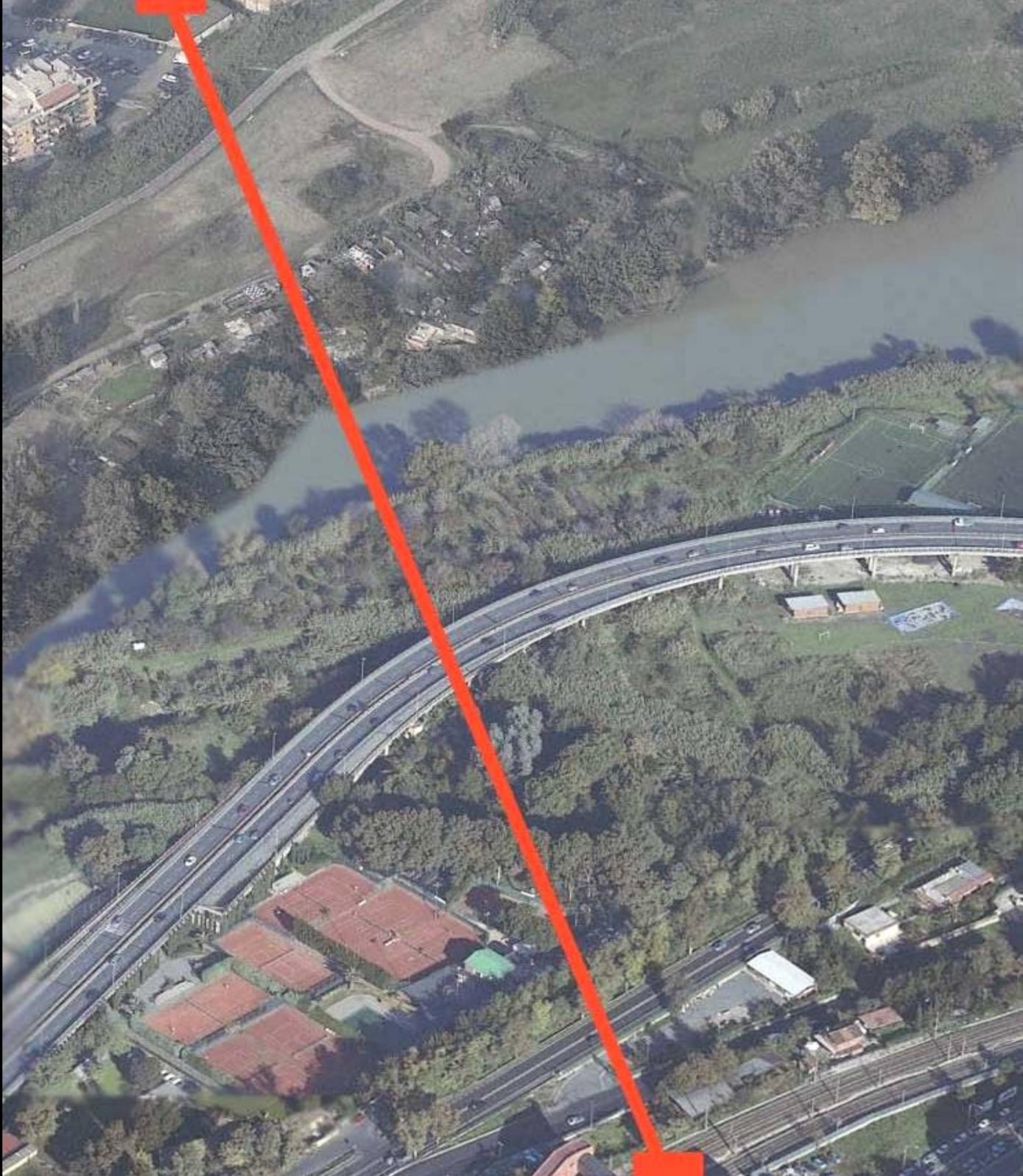
I lavori

I lavori edili relativi alla costruzione delle stazioni saranno ridotti al minimo utilizzando componenti prefabbricati e carpenteria metallica garantendo comunque una qualità architettonica del complesso e la massima attenzione all'inserimento paesaggistico rispetto al contesto. Lo studio di simulazione effettuato dall'ATAC, sulla base dei dati trasportistici, ha evidenziato che il numero dei cittadini che potrebbero essere interessati al servizio è di almeno di 1650 persone nell'ora di punta del mattino di una giornata media feriale, e che rapportati all'intero giorno potrebbero rappresentare circa 10.000 passeggeri al giorno.

E' stata svolta anche una intervista telefonica a 1400 residenti nel quartiere sulla base della quale il 75% degli intervistati ha dichiarato interesse per il nuovo collegamento e che la stessa percentuale gradisce il sistema proposto, mentre il 55% in presenza del nuovo collegamento sarebbe disponibile a cambiare le proprie abitudini di spostamento.

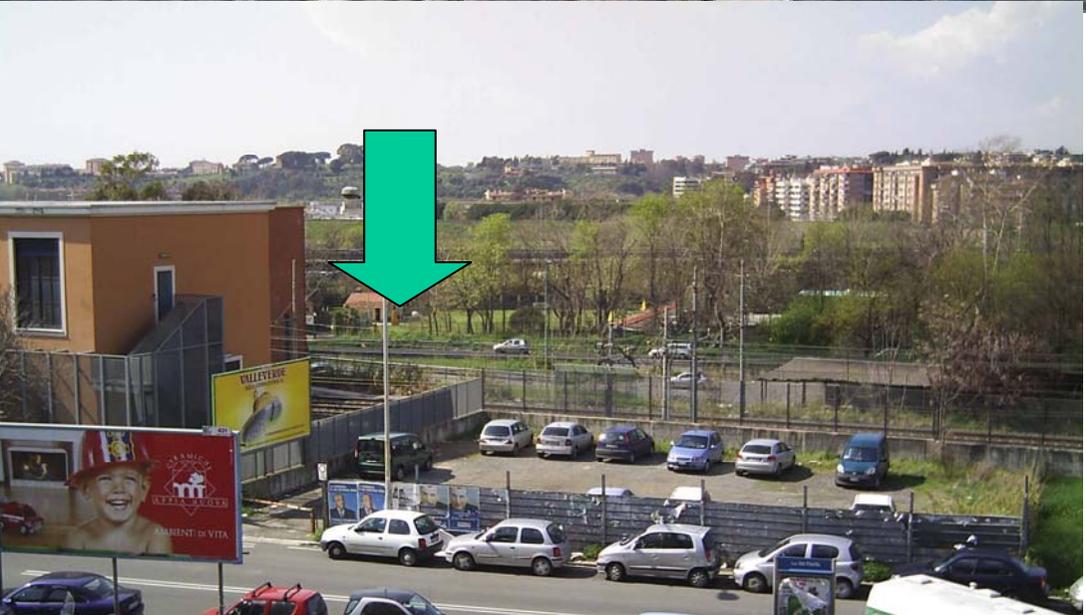
Scheda riassuntiva caratteristiche

Stazione motrice	Stazione Eur
Stazione di rinvio- fissa	Magliana
Magazzino veicoli	Nelle stazioni
Dislivello	m. 17,16
Velocità massima	m/sec 6,00
Durata del viaggio	Min.+ sec 2'05"
Numero totale cabine da 8 posti	32 nr.
Intervallo di tempo tra i veicoli	sec. 9,60
Portata massima per senso di marcia	4000 p/h





STAZIONE METRO





GIARDINI SCUOLA

PISTA CICLABILE



