



ASSOCIAZIONE DI PROMOZIONE SOCIALE
VIA NAZIONALE 66, 00184 ROMA

TRANVIA TVA – TRATTA TERMINI – VENEZIA - ARGENTINA *
TAVOLO DI CONSULTAZIONE DEL 01/02/2024

**SINTESI DELLE VERIFICHE E MODIFICHE PROGETTUALI SUGGERITE DALLA
ASSOCIAZIONE PER ROMA**

Rif.	Tratta	Verifica o modifica	Maggiori oneri realizzativi	Note
1	Da piazza dei Cinquecento a piazza della Repubblica	Realizzare l'alimentazione da linea aerea.	Indicativamente 200 k€	Non si ravvisano vincoli ambientali o monumentali tali da vietare la linea aerea. Va tra l'altro considerato che il progetto prevede per ogni giro 6 cicli di scarica/carica della batteria, sfavorevoli per la sua durata, e 12 manovre del pantografo, con effetti usuranti. Con tale soluzione sarebbe inoltre possibile esercire la tratta Termini – Venezia anche con tram già disponibili senza dover attendere l'arrivo e la messa in servizio di quelli con batteria di nuova fornitura.
2	Da piazza dei Cinquecento a piazza della Repubblica	Lasciare aperta al traffico veicolare via delle Terme di Diocleziano.	Nessuno	Per alleggerire l'incrocio allo sbocco di viale Einaudi su piazza dei Cinquecento e favorire il deflusso dal parcheggio dell'Hotel Anantara.
3	Viale Einaudi – piazza della Repubblica	Spostare la fermata prevista su viale Einaudi in piazza della Repubblica, immediatamente prima di via Nazionale.	Marginale	Nel PFTE la posizione della fermata è troppo vicina al capolinea (solo 230 m) e lontana dai poli di attrazione. Lo spostamento la avvicina ai poli di attrazione e consente uno scambio con la Metro A a REPUBBLICA molto più rapido e agevole rispetto a quello in corrispondenza di TERMINI.

* Risulta vantaggioso realizzare nell'ambito del primo lotto anche la tratta Venezia – Argentina, per ampliare l'area di servizio diretto del tram (raggiungendo aree importanti del centro storico) e per disporre di una fermata di scambio in posizione meno critica di piazza Venezia, senza attendere i tempi necessari per la più complessa revisione del progetto su corso Vittorio Emanuele II.

4	Via Nazionale (estremità lato piazza della Repubblica)	Nel caso che non venga realizzata la linea aerea tra piazza dei Cinquecento e piazza della Repubblica, prevedere fermata di servizio per alzamento e abbassamento del pantografo.	Nessuno	Le manovre del pantografo devono essere eseguite a tram fermo. Non occorrono banchine, perché non vi è imbarco o sbarco di passeggeri. Bisogna solo provvedere alla segnaletica e tenerne conto agli effetti della priorità semaforica.
5	Via Nazionale (tutta)	Verificare la possibilità e valutare l'opportunità di spostare la sede tranviaria da sinistra a destra (rispetto alla direzione piazza Venezia).	Nessuno o marginale	Per evitare le interferenze con gli accessi agli alberghi, più presenti sul lato sinistro, e con la Banca d'Italia. Lo spostamento presenta pro e contro, occorre un esame approfondito.
6	Via Nazionale alt. vie Quattro Fontane / Depretis	Valutare l'opportunità di inserire una fermata aggiuntiva presso lo sbocco delle vie Quattro Fontane e Depretis.	Indicativamente 250 k€	La distanza tra la fermata Einaudi e la fermata Esposizioni è di oltre 700 m, eccessiva in una zona densa di poli attrattivi e con l'importante traversa (Quattro Fontane / Depretis); anche spostando la fermata Einaudi a piazza della Repubblica, la distanza resta comunque troppo elevata (circa 600 m).
7	Via Nazionale fermata Esposizioni	Realizzare le banchine di fermata in posizione affiancata lato via Milano e non sfalsate.	Nessuno o marginale	Per ridurre e semplificare gli attraversamenti della sede tranviaria, che potrebbero essere unificati con l'attraversamento pedonale semaforizzato in corrispondenza di via Milano.
8	Via Nazionale (tutta)	Prevedere apposite aree di sosta (anche eventualmente sulle traverse) a servizio degli alberghi, dello scarico e carico merci, del prelievo dei rifiuti.	Marginale	Per rispondere ad esigenze presentate dagli operatori, obiettivamente valide.
9	Via Nazionale (tutta)	Esaminare la possibilità di impiantare alberature lungo i marciapiedi con essenze tali da non interferire con la linea di contatto della sede tranviaria.	Variabile secondo quantità e tipo di essenze	Per riqualificazione ambientale, rifacendosi a una presenza storica. Da considerare sotto vari aspetti.
10	Largo Magnanopoli	Esaminare la possibilità di collocare ambedue i binari sul lato Nord, lasciando la carreggiata lato Sud al traffico su gomma.	Marginale	Per migliorare il tracciato del binario ascendente. Da verificare la compatibilità con la circolazione dei mezzi su gomma.

11	Via IV Novembre	Esaminare la possibilità di: <ul style="list-style-type: none"> – revisione del tracciato, in particolare per separare almeno parzialmente sede tranviaria e traffico ordinario; – parziale deviazione del traffico su gomma ascendente su via Sant’Eufemia - via delle Tre Cannelle; – adottare discipline di traffico che riducano i flussi di traffico ordinario su via IV Novembre. 	Nessuno	La totale promiscuità di tram, taxi, eventuali bus e altro traffico su gomma, come prevista dal PFTE, su una carreggiata ristretta, con critico andamento planialtimetrico, genererà grave congestione generale e rischio di disfunzioni dell’esercizio tranviario. Appare assolutamente necessario individuare modifiche risolutive.
12	Via IV Novembre presso piazza Santi Apostoli	Adottare localmente sistemi antivibranti di massima efficacia per abbattere le vibrazioni che potrebbero essere indotte sull’adiacente Galleria Colonna.	Dipende da quale sia il divario rispetto alla soluzione base del PFTE. Comunque marginale.	Oltre all’adozione dei sistemi antivibranti in questione, occorrerà procedere con la massima precauzione alla demolizione dell’attuale pavimentazione stradale e della sottostante soletta in c.a. per evitare vibrazioni che potrebbero parimenti provocare danni alla Galleria.
13	Via Cesare Battisti	Inserire a monte della fermata una comunicazione doppia, in luogo di quella prevista in via del Plebiscito.	Il costo della comunicazione doppia è compensato dall’eliminazione di quella prevista su via del Plebiscito. Una comunicazione aggiuntiva sarà però necessaria a largo di Torre Argentina.	La comunicazione in via del Plebiscito impedisce limitazioni da Termini a Venezia e richiede un non breve percorso a vuoto in caso di limitazioni da Giureconsulti/Risorgimento ad Argentina. Lo spostamento della comunicazione in via Cesare Battisti consente corse limitate alla fermata Venezia (ubicata in via Cesare Battisti) senza attraversare piazza Venezia. Tali corse verranno effettuate sistematicamente finché la linea sarà limitata a piazza Venezia, ma potranno essere necessarie anche successivamente, nel caso di impedimenti all’attraversamento di piazza Venezia.
14	Largo di Torre Argentina	Prevedere ora l’interconnessione con la linea 8 realizzando una breve bretella tra largo Arenula e largo di Torre Argentina.	Indicativamente 1 M€	Per non dover attendere per un decennio il nuovo assetto di piazza Venezia, dove l’anello tranviario previsto dal PFTE lascia comunque perplessi.

15	Tutta la tratta	Rendere esclusiva la sede tranviaria, eliminando il suo utilizzo da parte di bus e taxi, e conseguentemente ridurre la sua larghezza al minimo di normativa.	Nessuno	Per ottimizzare le prestazioni della tranvia, anche in accordo con indirizzi del MIT. La riduzione della larghezza consente anche di lasciare più spazio alla circolazione e alla sosta dei veicoli su gomma.
16	Tutta la tratta	Proteggere la sede tranviaria con cordoli o marciatram e pavimentarla con materiali che ne scoraggino l'uso improprio da parte dei veicoli su gomma.	Marginale	Per evitare perturbazioni della circolazione tranviaria.
17	Tutta la tratta	Adottare diffusamente un sistema di priorità semaforica di elevata efficacia.	Dipende dal sistema previsto nel PFTE	È raccomandabile un sistema a previsione di arrivo integrato con il controllo del traffico urbano.
18	Tutta la tratta	Prevedere ove possibile pensiline sulle banchine di fermata dei tram.	Modesti	Per favorire l'attesa dei passeggeri e la salita e discesa dal tram nelle giornate di maltempo.
19	Tutta la tratta	Nelle curve di piccolo raggio, se non previsti dal PFTE, installare moderni sistemi anti-stridio basati su dispositivi che al passaggio dei tram iniettano sulle rotaie speciali fluidi correttori di attrito.	Indicativamente, per tutta la tratta, 500.000 €	L'adozione di tali sistemi è necessaria per evitare disagi agli abitanti e ai frequentatori degli edifici prospicienti le curve di piccolo raggio.

Con riserva di fornire chiarimenti e approfondimenti.



ASSOCIAZIONE DI PROMOZIONE SOCIALE
VIA NAZIONALE 66, 00184 ROMA

TRANVIA TVA – TRATTA TERMINI – VENEZIA - ARGENTINA [†]
TAVOLO DI CONSULTAZIONE DEL 01/02/2024

PROPOSTA DI VARIANTE SULLA TRATTA VENEZIA – LARGO ARGENTINA

Considerazioni sulla tratta Venezia – Largo Argentina

Il tratto di linea tra la fermata Venezia e l'inizio di Corso Vittorio Emanuele II presenta numerose criticità tra le quali si segnalano:

- il passaggio in adiacenza a 4 palazzi storici: Palazzo Bonaparte, Palazzo Doria Panphili, Palazzo Grazioli e Palazzo Altieri;
- il passaggio in adiacenza alla Chiesa del Gesù;
- la strettoia tra Palazzo Altieri e la Chiesa del Gesù che costringe a utilizzare la sede tranviaria anche per i mezzi su gomma con le inevitabili ripercussioni sulla regolarità del servizio tranviario.

Tali problematiche potrebbero essere eliminate con la variante di tracciato illustrata nella planimetria riportata nella pagina seguente che, con un modesto incremento della lunghezza della linea di circa 140 m consentirebbe di:

- eliminare tutte le criticità sopra riportate;
- utilizzare in maniera efficiente e sicura il tratto esistente della linea tranviaria 8, lungo circa 400 m, compreso tra piazza Venezia e via Arenula, già dotato di un efficace sistema di armamento antivibrante e di linea di contatto, evitando la realizzazione di circa 500 m di linea previsti nel progetto attuale, peraltro piuttosto complessi e costosi, con un risparmio valutabile in circa € 5.000.000;
- eliminare gli scambi esistenti in corrispondenza dell'attuale capolinea dell'8 consentendo la riapertura al traffico di via degli Astalli;
- abbreviare i tempi di realizzazione dell'opera;
- allacciare in modo più rapido e semplice la linea 8 alla TVA sia in direzione Vaticano che in direzione Termini.

[†] Risulta vantaggioso realizzare nell'ambito del primo lotto anche la tratta Venezia – Argentina, per ampliare l'area di servizio diretto del tram (raggiungendo aree importanti del centro storico) e per disporre di una fermata di scambio in posizione meno critica di piazza Venezia, senza attendere i tempi necessari per la più complessa revisione del progetto su corso Vittorio Emanuele II.

