

STRADA PARCO

Pescara - Montesilvano

e area metropolitana

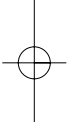
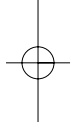
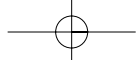
UN NOSTRO PROGETTO PER METTERE TUTTI D'ACCORDO



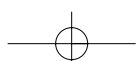
CONFCOMMERCIO

COMMERCIO TURISMO SERVIZI
PESCARA

Elaborazione progettuale dello Studio di architettura Colleluori / Pescara



VIAGGIA SICURO E VELOCE



Come tante altre realtà italiane, la città di Pescara, Montesilvano, e i comuni dell'area metropolitana hanno vissuto un incremento esponenziale delle auto circolanti, a fronte di una rete stradale ed un sistema di parcheggi che non si sono adeguati in proporzione. Le ore cruciali del mattino e della sera sono ormai sinonimo di congestione, in special modo dei principali assi di collegamento con le aree limitrofe più urbanizzate; questi assi sono spesso intasati o scena di incidenti.

I collegamenti viari ed urbani non sono aumentati a sufficienza, anche per l'inevitabile costo dei vettori e del personale; in più tali sistemi tradizionali (autobus, filobus, tram) contribuiscono a loro volta ad un maggiore intasamento ed inquinamento.

I collegamenti tra i vari settori e lo stesso attraversamento necessitano ormai di soluzioni diverse dalla semplice adozione di rotatorie; né appare sensato mirare alla realizzazione di filovie, linee ferroviarie di superficie o addirittura sotterranee, vuoi per la forzata e lunga situazione di devastante disagio, vuoi per le difficoltà tecniche e tecnologiche, vuoi per gli ingenti costi .

**E' tempo di iniziare a " puntare in alto ",
a soluzioni innovative che siano caratterizzate da alta flessibilità,
costi di installazione ridotti,
basso disagio di realizzazione,
alta redditività e oneri di manutenzione limitati.
Il sistema di collegamento che può soddisfare tali requisiti,
è la movimentazione mediante
monorotaia in altezza.**



perchè
perchè
MONOROTAIA ?



La monorotaia è un sistema alternativo di movimentazione urbana pubblica.

E' una ferrovia per il servizio passeggeri o merci che viaggia su un'unica sede stretta.

I treni corrono su una trave sopraelevata senza interferire con le sedi stradali, senza incidenti con il traffico di superficie e senza interruzioni di movimentazione.

Centinaia di migliaia di persone sono trasportate giornalmente su monorotaie in Germania, Gran Bretagna, Russia, Cina, Giappone, U.S.A., Indonesia, Malaysia, Australia, Brasile ed Italia.



SIDNEY



LAS VEGAS



SEATTLE

Semplice e veloce da installare; il piano ferroviario viene montato con pezzi prefabbricati. La trave di scorrimento a sezione stretta consente di ottenere raggi di curvatura minimi e l'aggancio a ganascia rende potenzialmente impossibile il deragliamento.

I veicoli, a propulsione elettrica e dotati di ruote con pneumatici, sono molto efficienti e silenziosi.

Le monorotaie operano regolarmente con un'affidabilità del 99,90%; hanno costi leggermente maggiori rispetto ai sistemi tradizionali, ma rendono un sicuro profitto.



Sistema ecocompatibile

l'impronta puntuale dei pilastri, di diametro cm 80/90 ogni mt 20/25, assorbe le vibrazioni senza danni per gli edifici circostanti;
le travi di scorrimento a sezione stretta, di dimensioni cm 85 x 150 circa, generano ombre ridotte;
l'alimentazione elettrica senza fili non produce effetti elettromagnetici.



La linea di una monorotaia con il suo fascino futuristico si adatta bene ad ambienti urbani moderni ed è un sistema pulito e non invasivo.

I passeggeri apprezzano le visuali panoramiche mentre sotto tutto continua come prima.



Non è realistico ritenere che questo sistema possa risolvere i problemi del traffico, ma è lecito pensare all'adozione e alla successiva diffusione di tale sistema in aggregazione agli altri tradizionali mezzi di trasporto. Le discriminanti per optare tra i vari sistemi di trasporto sono influenzate da variabili, oltre i costi, inerenti l'intera logistica del sistema urbano; nel contesto della proposta devono essere considerati alcuni importanti fattori:

- 1) l'area è sostanzialmente piatta, ma con molte strade da incrociare ed un fiume da attraversare; l'accessibilità del cantiere è sicuramente favorita e senza particolari impedimenti nel tratto della strada parco; nei tratti a sud del fiume è discriminante la componente traffico.**
- 2) il riposizionamento delle reti tecnologiche non ha un effetto significativo su aumenti di costo; in più la stessa monorotaia può aggregare altre linee di distribuzione o comunicazione; date le condizioni del sottosuolo non si ipotizzano impatti determinanti sui costi di fondazione.**
- 3) la monorotaia compie percorsi che un autobus o filobus spesso non può seguire; necessita comunque di un ponte, di cavalcavie e strutture urbane per le fermate.**
- 4) l'adattamento all'ambiente circostante nei tratti della strada parco ed in quelli periferici e semiperiferici è relativamente semplice; ovviamente l'installazione in centro necessita di particolari accorgimenti.**

Ipotesi sul territorio





strada parco



monorotaia sulla strada parco



via g. d'annunzio



monorotaia sulla via g. d'annunzio



via tiburtina



monorotaia sulla via tiburtina

L'ipotesi conduce a considerare anche altri fattori che riguardano:

1) la lunghezza totale della linea, perchè generalmente i costi possono ridursi quanto più la linea è lunga; i requisiti numerici dei passeggeri, il numero richiesto dei veicoli e la loro dimensione; il tempo di attesa dei passeggeri alle fermate.

2) la completa automazione della monorotaia ne fa un sistema ideale essendo possibile calibrare automaticamente la potenzialità di trasporto in relazione alla domanda presente in una determinata fermata. Ciò si traduce in massima flessibilità, tempi di attesa ridotti e impegno del sistema in proporzione alla richiesta di utilizzo, il che genera un risparmio di gestione notevole.

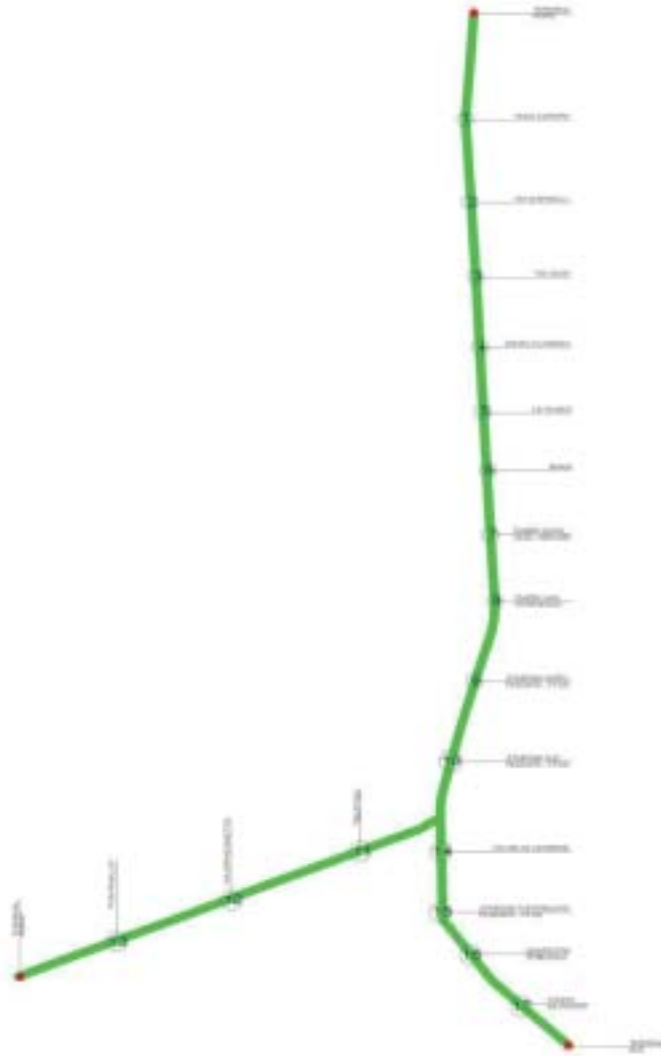
Questo non accade per gli autobus o filobus, spesso vuoti o strapieni, in ritardo o in anticipo sui tempi teorici prefissati.

3) la velocità, esente dal traffico urbano, può essere influenzata solo dalla distanza tra le fermate e dalla richiesta di utilizzo. Ovviamente ogni fermata in più causa un aumento del costo.

4) un sistema innovativo a monorotaia non può certamente essere flessibile nella dislocazione fisica del percorso; ma è sicuramente il mezzo adatto se un percorso ha una variabilità notevole nella richiesta di fermata e una certezza del percorso in relazione al traffico presumibile su quella tratta.

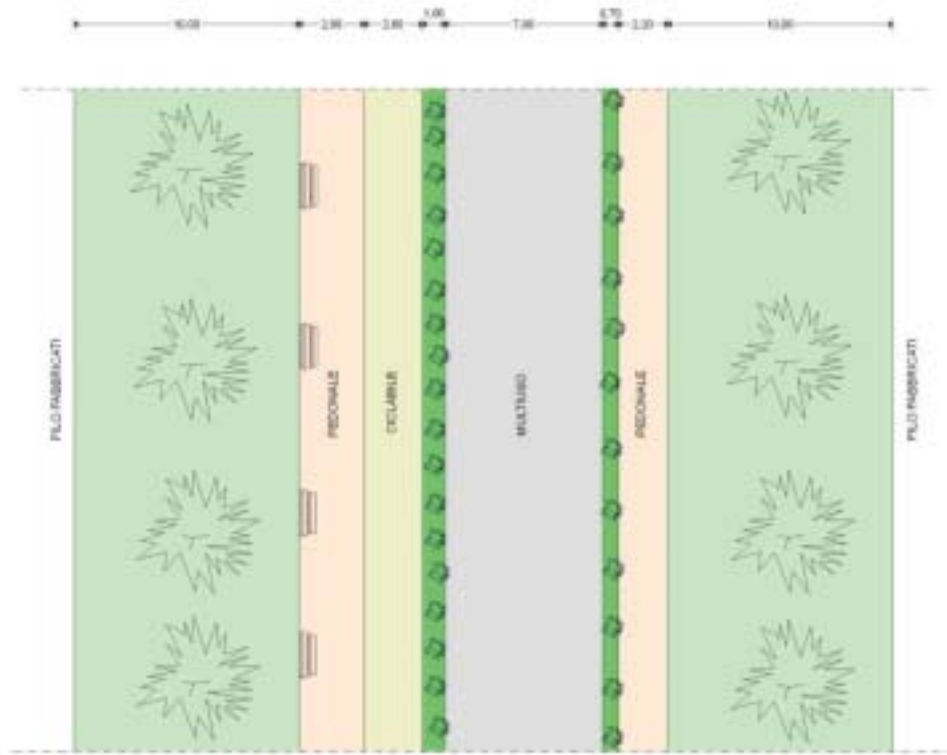
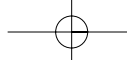
5) la monorotaia corre su strade esistenti

Tempi massimi di percorrenza

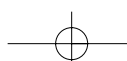


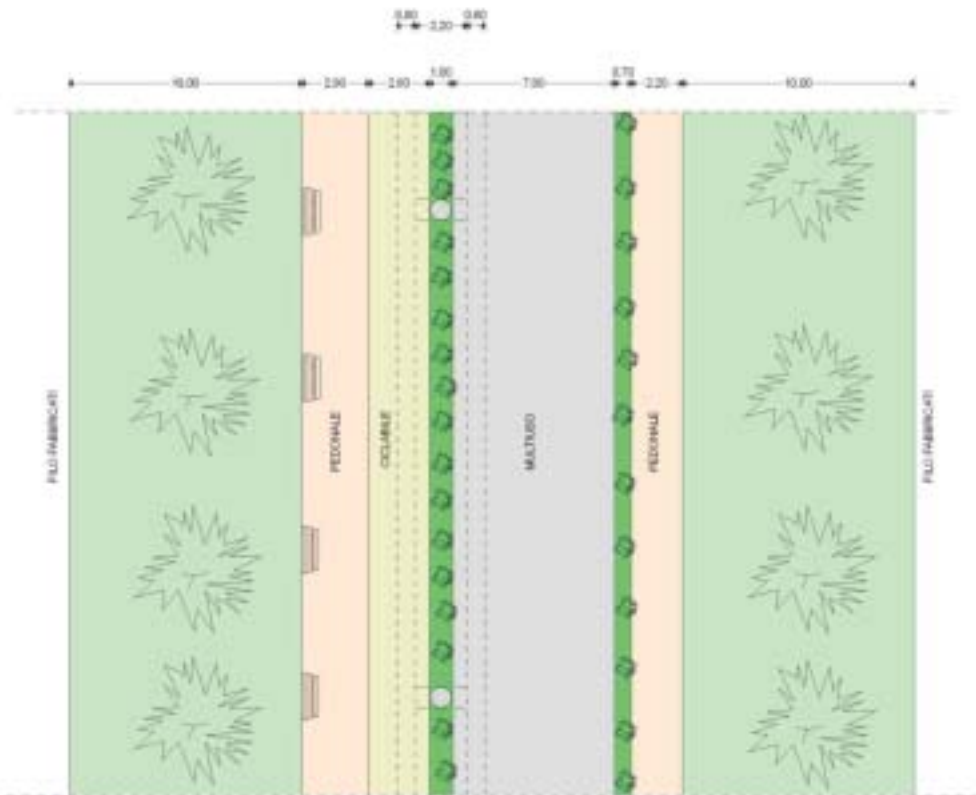
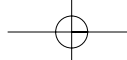
- Velocità massima : 90 km/h
- Velocità media : 45 km/h
- Tempo fermata : 1 minuto

STAZIONE NORD Pescara –FF.SS.				
destinazione	numero fermate	percorso metri	durata minuti	Velocità effettiva Km/h
Terminal nord	9	7.300	18	25
Terminal sud	6	3.700	10	22
Terminal ovest	5	5.200	11	28

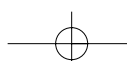


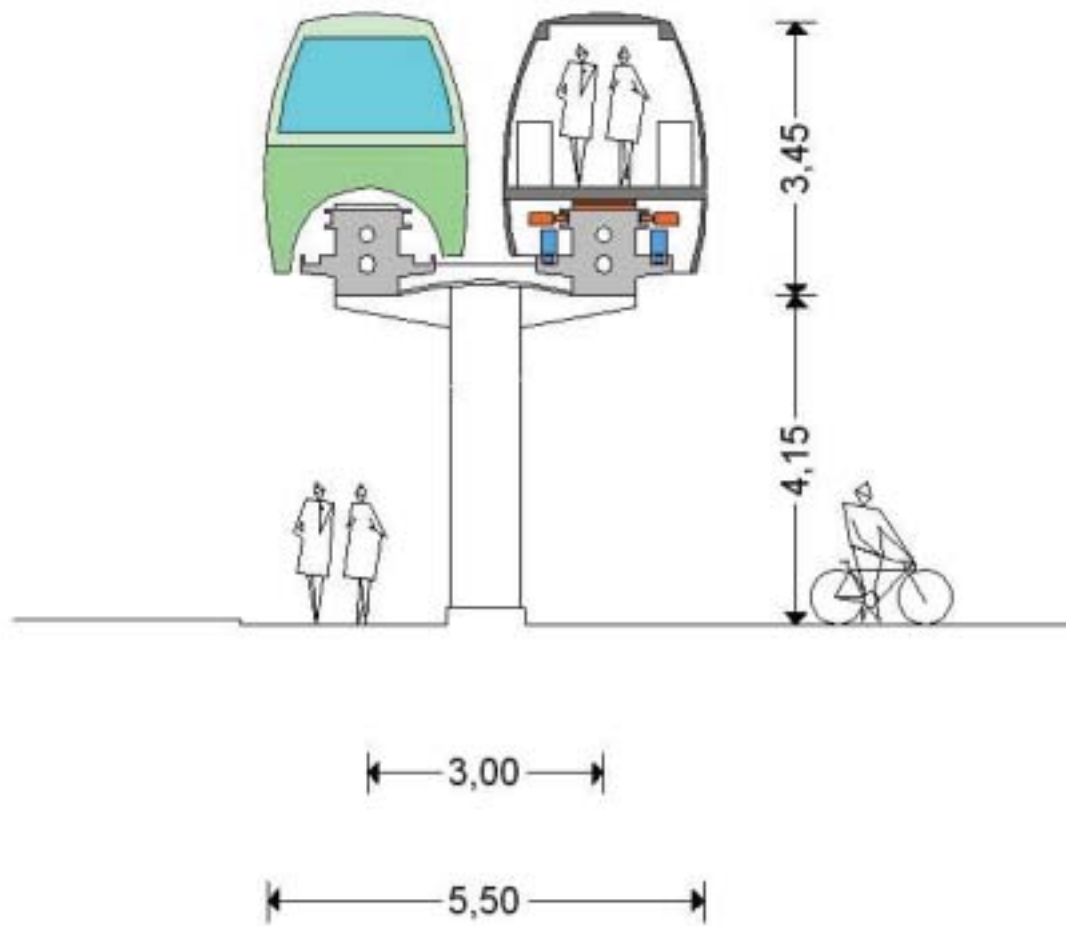
pianta tipo strada parco esistente





pianta tipo strada parco con monorotaia

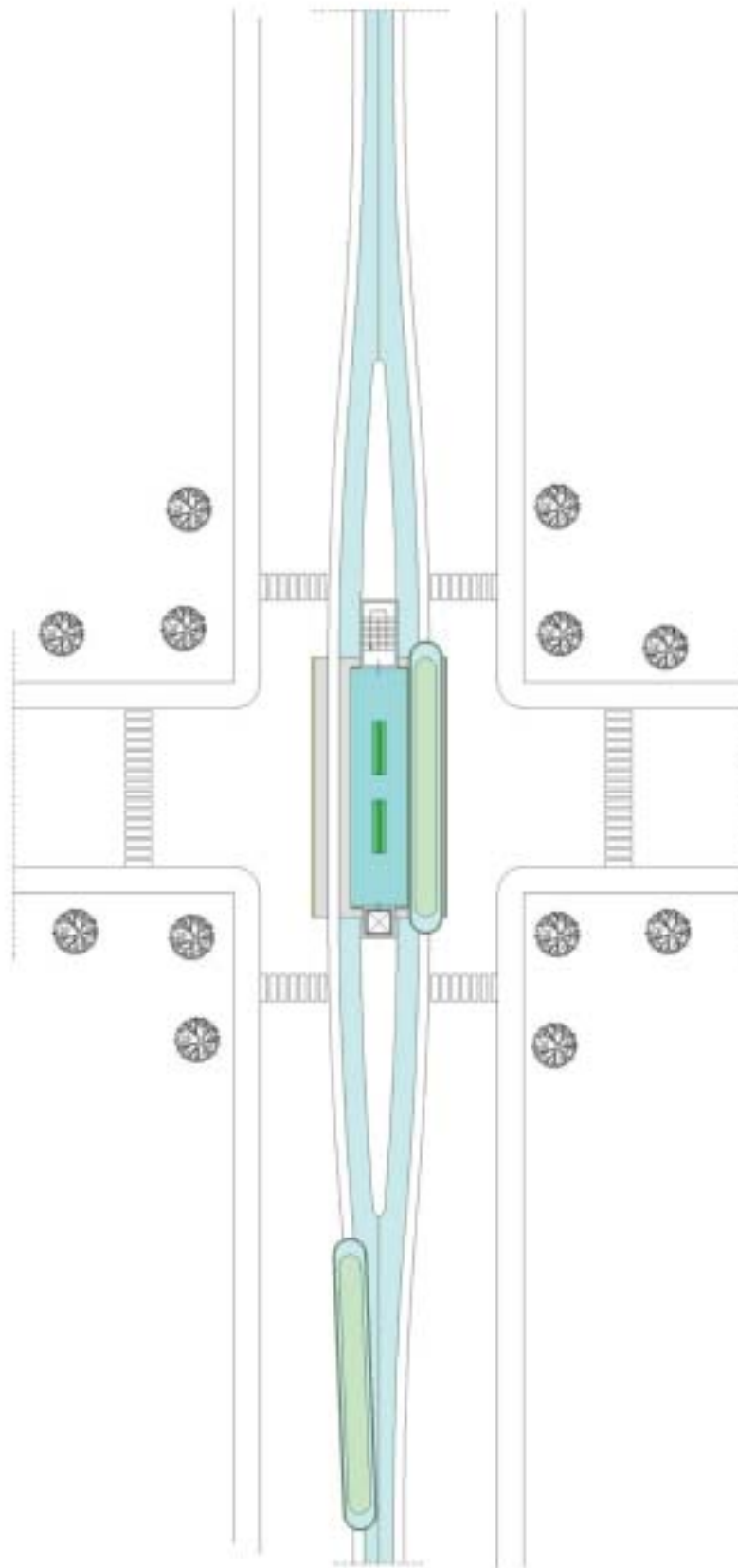




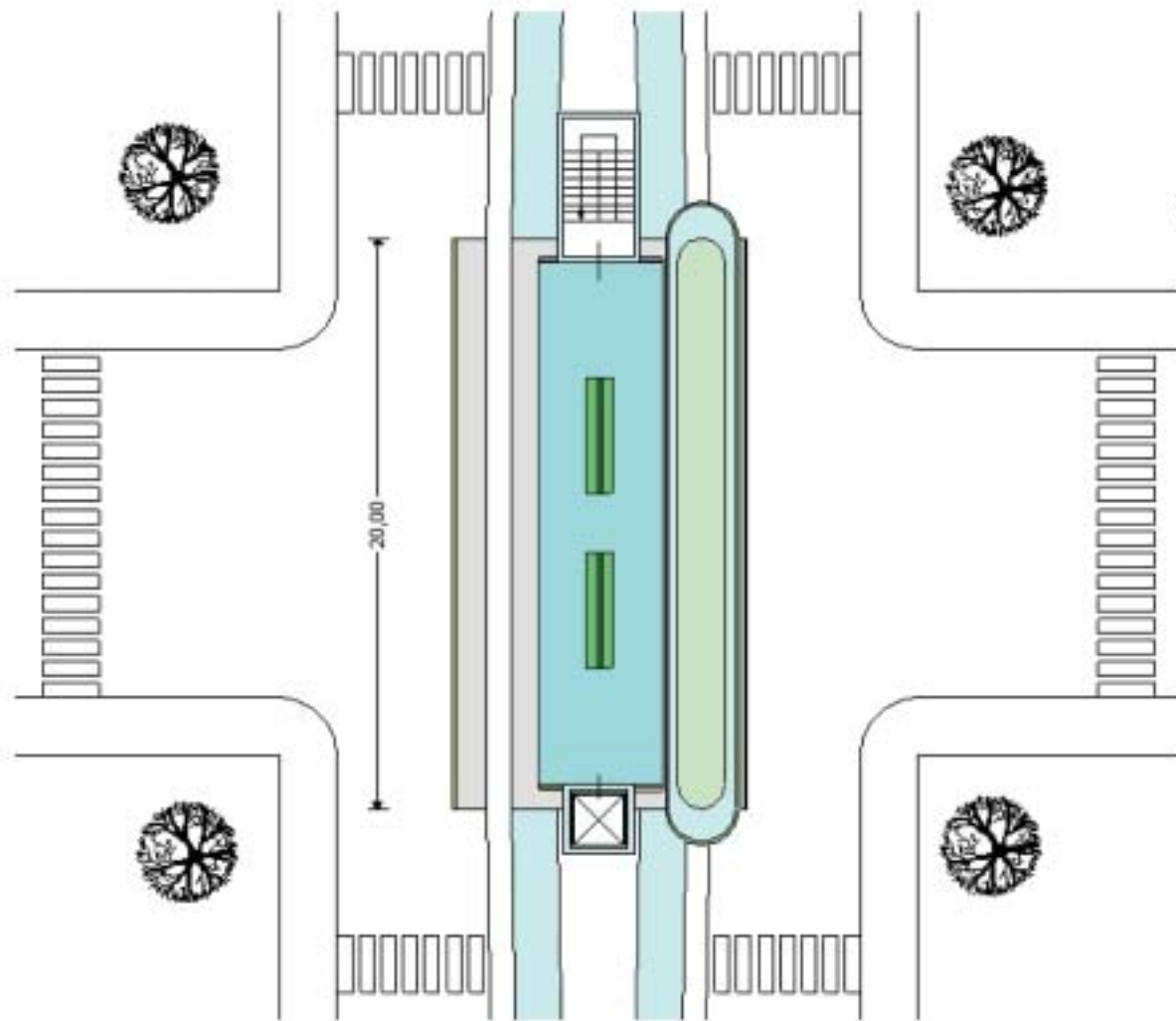
schema tipo monorotaia



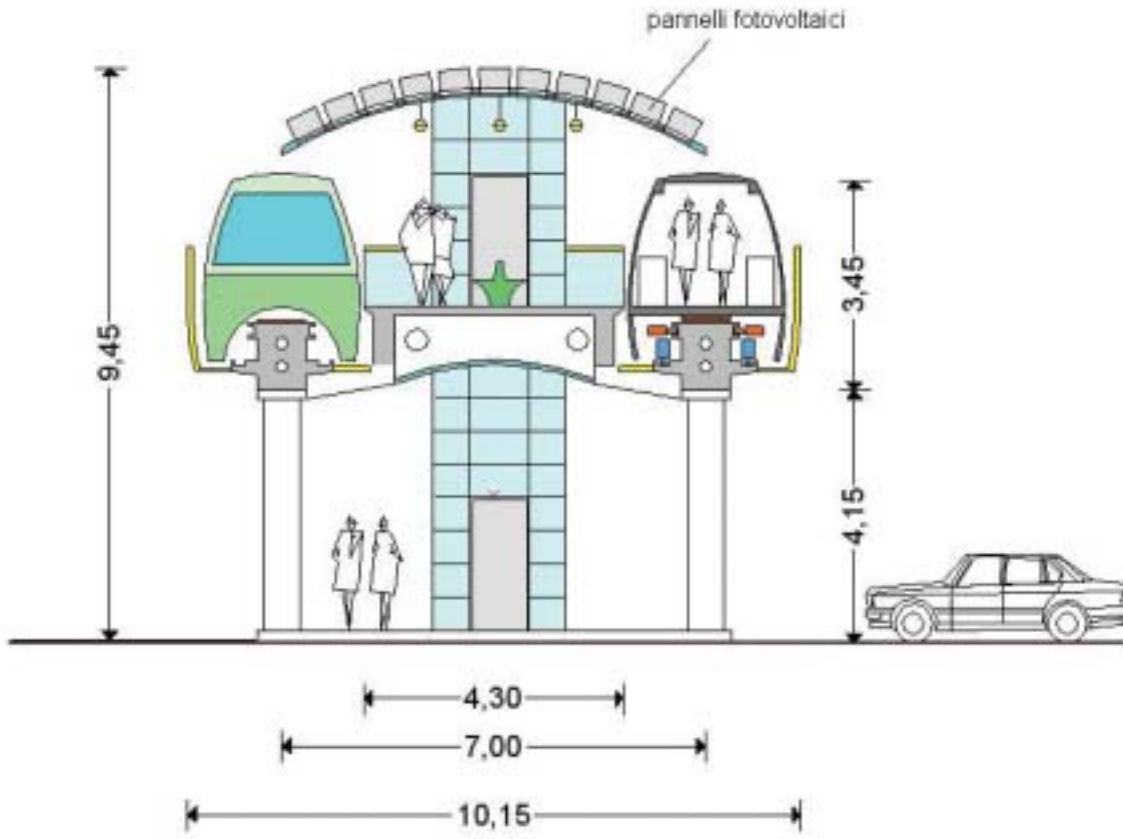
emergenza sulla linea



planimetria fermata su intersezione



pianta tipo fermata



schema tipo fermata



Dalle variabili esaminate e da altre, dipendenti dalle condizioni ambientali, se ne deduce che il costo per chilometro di una monorotaia può variare enormemente e che in generale si può considerare poco costosa in rapporto agli altri sistemi di trasporto.

Orientativamente un chilometro di monorotaia automatizzata può costare dai 4,2 ai 5,2 milioni di euro, compresa la realizzazione delle due fermate o stazioni di attesa;

Con lo stesso prezzo si realizzano all'incirca:

500 metri di autostrada,

meno di 100 metri di metropolitana sotterranea,

poco più di 1200 metri di filobus,

che però ha una serie di limitazioni e conosciuti svantaggi, oltre ad essere di gran lunga più sgradevole alla vista ed avere un triste primato di incidenti.

VANTAGGI DELLA MONOROTAIA

La costruzione è più veloce e meno invasiva

Ha un basso impatto ambientale

**Non interferisce con il traffico
e non ne incrementa la congestione**

La mobilità è sempre garantita

E' più sicura e più veloce

Ha un basso costo di esercizio e manutenzione

Non ha bisogno di molto personale addetto

Genera profitto e si paga da sola

Può andare dov'è utile alla gente

E' collaudata

