



DIREZIONE REGIONALE TERRITORIO, URBANISTICA, MOBILITA'  
Area 10 – Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi

**Spett.le Regione Lazio**  
**Direzione Regionale Territorio,**  
**Urbanistica e Mobilità**

Al RUR (Responsabile Unico Regionale)  
Dott. Pierpaolo Rocchi

Al RUP, Dott. Gianni Gianfrancesco

Al Presidente della Conferenza di Servizi  
Arch. Manuela Manetti

SEDE

**Oggetto:** Parere di competenza ai fini della predisposizione del Parere Unico della Regione Lazio per la Conferenza dei Servizi del 24.11.2017 per il Progetto “Realizzazione dello Stadio della Roma - Tor di Valle, sito in Roma Capitale, Provincia di Roma, in località Municipio IX e Municipio XI”.

Con riferimento al procedimento in oggetto, in considerazione dell’analisi del progetto definitivo presentato dalla società Eurnova s.r.l. e delle successive modifiche, integrazioni e adeguamenti richiesti dalle Amministrazioni competenti si è elaborato il parere di competenza dell’Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi della Direzione Territorio, Urbanistica e Mobilità che di seguito viene descritto.

La problematica principale per l’ambito Trasporto Pubblico su Ferro, nella sostanza riguarda come soddisfare la richiesta di spostamenti verso l’area del futuro Stadio della Roma secondo le indicazioni vincolanti espresse dal Consiglio Comunale di Roma Capitale che prevedeva che la metà circa degli spettatori dovessero raggiungere lo Stadio attraverso TPL su Ferro. Ciò comportava che l’area fosse accessibile con mezzi pubblici rapidi e di massa per avere:

- Minore impatto ambientale in termini di inquinamento
- Migliore qualità del TPL utilizzato
- Minori tempi di spostamenti per gli utenti.

In ragione di quanto sopra nella stessa Delibera di Consiglio Comunale, le indicazioni fornite erano di utilizzare allo scopo:

- la linea di metropolitana B (Ente proprietario Roma Capitale) che risulta prossima all'area, costruendo un nuovo breve ramo di metropolitana;
- la ferrovia Roma - Lido e la stazione di Tor di Valle (Ente proprietario la Regione Lazio), opportunamente potenziate, per consentire un adeguato e agevole accesso all'area dello Stadio, e che nelle condizioni attuali non sarebbero in grado di soddisfare la domanda di trasporto prevista;
- il potenziamento della linea FLI (Ente proprietario RFI) e della stazione Magliana di accesso all'area dello Stadio.

Attraverso l'utilizzo di queste 3 strutture ferroviarie la risposta alle (ragionevoli) indicazioni del Consiglio Comunale di Roma Capitale era sicuramente fattibile in termini tecnici e finanziari, considerando il progetto originale.

Nella proposta attualmente in esame è stato tagliato il prolungamento della Metro B, che era l'infrastruttura portante del progetto quella dove avrebbe gravato la quantità maggiore di domanda di trasporto.

La conseguenza di questa scelta ha comportato che la Ferrovia Roma - Lido diventi, nel progetto, la struttura principale di collegamento con lo Stadio (sono previsti oltre 20.000 passeggeri/ora) e che quindi sia necessario prevedere un progetto dedicato di efficientamento della linea in termini sia tecnici che (conseguentemente) finanziari.

Questa *diminutio* sostanziale comporta una concentrazione (a parte un contributo secondario della ferrovia FLI attestata alla stazione Magliana) della domanda di trasporto sulla sola ferrovia Roma-Lido che può reggere tale impatto solo attraverso un importante adeguamento in termini infrastrutturali e di rinnovo del materiale rotabile.

Ma mentre nella prima conferenza dei servizi si era iniziato un percorso di approfondimento per la fattibilità tecnica del potenziamento della Roma – Lido (documento progettuale TDV\_PD\_O\_GEN\_00\_TR\_000\_1400\_00\_G\_000,00\_INC\_00 del 22/12/2016 e sua successiva modifica e integrazione n. TDV\_PD\_O\_GEN\_00\_TR\_000\_1401\_00\_G\_000,00\_INC\_00 del 22/02/2017) che viene di seguito sinteticamente ricordata.

### ***La possibile scelta sul TPL.***

Il livello di servizio previsto dall'attuale Contratto risulta pari a 1.701.994 treni/km annui con circa 170 corse al giorno, una frequenza minima di 10 minuti nelle ore di punta e una capacità massima della linea di 7.200 persone per ora per direzione.

E' ragionevole prevedere che il nuovo Contratto di Servizio dal 2020 in poi, possa prevedere graduali incrementi di tale livello di servizio che comunque dovrebbero attestarsi a regime sulle 250 corse al giorno, una frequenza minima di 6 minuti nelle ore di punta e una capacità massima della linea di 12.000 persone per ora per direzione.

E' evidente come, in questo contesto, l'indicazione di Roma Capitale di pervenire ad una capacità della linea di 20.000 viaggiatori per ora per direzione su tutta la tratta risulti non realistica allo stato dell'ultimo progetto proposto.

In ogni caso l'eventuale servizio aggiuntivo che dovesse essere ritenuto necessario per gli eventi sportivi sopra citati non potrà essere posto a carico della Regione Lazio, ma dovrà essere svolto entro i limiti tecnici imposti dagli impianti esistenti e con il materiale rotabile disponibile.

Per quanto riguarda le modalità di espletamento di tale servizio aggiuntivo si ritiene comunque che quella tecnicamente più valida, eseguibile in tempi compatibili con la realizzazione del nuovo stadio e che richiede minori investimenti, sia quella indicata dal Proponente nell'elaborato n. TDV-PD-O-GEN-00-TR-0000-1401-00-G-000,00-INC-00 del 24/02/2017, che risulta peraltro condivisa dai competenti settori di Roma Capitale, della Città Metropolitana di Roma e da Roma Servizi per la Mobilità.

Tale opzione prevede di calibrare l'offerta di trasporto della Roma – Lido in base ai seguenti parametri:



DIREZIONE REGIONALE TERRITORIO, URBANISTICA, MOBILITA'  
Area 10 – Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi

- Numero massimo di spettatori presenti nello stadio 55.000;
- Numero di spettatori da evacuare con sistemi di trasporto su ferro  $55.000 \times 50\% = 27.500$ ;
- Tempo di evacuazione 75'
- Servizio su due anelli uno lungo (Colombo – Porta S. Paolo) con 7 treni e una frequenza di 15 minuti, uno corto (Tor di Valle – Porta S. Paolo) con altri 7 treni e una frequenza media di 5 minuti. La combinazione dei servizi sui due anelli produce una frequenza di 3'45" sulla tratta Tor di Valle – Porta S. Paolo.
- Capacità complessiva della tratta Tor di Valle – Porta S. Paolo in direzione Roma nel periodo di riferimento (75') 22.500 viaggiatori.

Tale capacità unita a quella della ferrovia Roma – Lido in direzione Ostia (2.250 viaggiatori) e a quella della ferrovia FLI (4.500) viaggiatori, produce una capacità complessiva di trasporto su ferro nei 75' considerati pari a 29.250 viaggiatori, superiore a quella richiesta di 27.500.

Per consentire il tipo di esercizio sopra descritto risulta necessaria la realizzazione di un manufatto con 3 nuovi tronchini ubicato subito dopo la stazione di Tor di Valle, lato Lido, in adiacenza al binario dispari, volto a consentire la sosta e le manovre di inversione dei treni provenienti da Porta S. Paolo.

Il materiale rotabile necessario per tale servizio è di 7 treni sull'anello lungo Colombo - Porta S. Paolo e di altri 7 sull'anello corto Tor di Valle - Porta S. Paolo – Tor di Valle, per un totale di 14 treni in servizio, che, con le necessarie riserve comporta la disponibilità di un parco costituito da almeno 18 treni.

Si ritiene pertanto che tale soluzione indicata dal Proponente nella sua Relazione Tecnica del 24/02/2017, sia realizzabile con investimenti, non previsti nella nuova proposta per quanto concerne il potenziamento della stazione di Tor di Valle, e una offerta di trasporto su ferro adeguata.

***Il possibile scenario nel caso di nessun intervento infrastrutturale sulle linee ferroviarie***

In questa ultima proposta non vi è stata nessuna analisi e scelta progettuale che sia stata discussa e approfondita con la Proprietà della Roma-Lido né da parte del Proponente né da parte di Roma

Capitale, risultando in conclusione che sia i primi che i secondi abbiano volontariamente rimandato ad una fase successiva la fattibilità del potenziamento della linea Roma-Lido “strategica” per il TPL. Le proposte progettuali che sono arrivate per la parte che interessa direttamente il TPL ferroviario o l’accessibilità delle stazioni interessate, riguardano sostanzialmente:

1. Opere generali - Adeguamento della Stazione di Tor di Valle e ponte ciclopedonale di collegamento (€ 9.367.506)
2. Opere generali - Ponte ciclopedonale della stazione Magliana (€ 12.876.390)
3. Contributo relativo al costo di costruzione di € 45.000.000 – “finalizzato al miglioramento dell’offerta e del servizio di trasporto pubblico su ferro, prioritariamente con l’acquisto od eventualmente con il revamping dei treni della ferrovia Roma-lido”.

Quindi in questa seconda conferenza di servizio “scompare” tutta la parte dedicata al progetto di **potenziamento della Roma-Lido dedicata al servizio per lo Stadio della Roma.**

Inoltre il contributo relativo al costo di costruzione di 45 mln€ è solo “prioritariamente” destinato all’acquisto di treni per la Roma-Lido, quindi finché non ci sarà una esplicita determinazione in tal senso i nuovi treni (peraltro solo 5) indispensabili per il servizio per lo Stadio, restano solo sulla carta. Finché cioè non vi sarà un formale impegno amministrativo in questo senso da parte di Roma Capitale il finanziamento è solo un intento auspicabile.

A ulteriore esplicitazione di quanto potrebbe quasi sicuramente avvenire nel primo periodo successivo all’apertura al pubblico dello Stadio, si cita testualmente quanto riportato all’art. 12, comma 4, dello Schema di Atto d’Obbligo:

*“Resta inteso che l’esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento dell’offerta e del servizio del trasporto pubblico su ferro in relazione alla ferrovia Roma-Lido – al cui finanziamento la sopradetta quota di contributo è interamente destinata sotto l’esclusiva gestione e responsabilità di Roma Capitale – non potrà in alcun modo impedire o ritardare la prima apertura al pubblico dello Stadio. Pertanto, nel caso in cui al momento della prima apertura al pubblico dello Stadio, i lavori finanziati con il contributo costo di costruzione non dovessero essere stati ancora completati, Roma Capitale – congiuntamente alle altre amministrazioni interessate – dovrà far sì, a propria cura e spese, che:*



DIREZIONE REGIONALE TERRITORIO, URBANISTICA, MOBILITA'  
Area 10 – Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi

- i) *siano reperite eventuali soluzioni alternative al fine di migliorare l'attuale sistema di trasporto pubblico (trasporto su gomma, ferrovia FLI, parcheggi pubblici, etc.) e*
- ii) *le medesime soluzioni siano discusse con la società proprietaria dello stadio.”*

Come si evince da quanto sopra la società Proponente potrà comunque iniziare ad utilizzare lo Stadio anche prima della fine degli eventuali lavori di potenziamento (indispensabili ma non finanziati) e la messa in esercizio almeno dei nuovi 5 treni (acquistabili con il finanziamento del Proponente, a seguito di determinazione non ancora in atto di Roma Capitale).

Quindi si potrà verificare, almeno per un periodo se non per sempre (se non si trovano i fondi per il potenziamento della roma-lido), l'impossibilità per il TPL su ferro di poter assorbire la domanda di trasporto prevista (creando tra l'altro non pochi disagi per i pendolari che utilizzeranno la linea nei giorni di eventi).

In queste condizioni (cioè senza interventi infrastrutturali sulle linee ferroviarie e con la possibilità di non avere “contestualità” tra la inizio delle attività dello Stadio e il potenziamento delle ferrovie stesse) le due infrastrutture ferroviarie, Roma-Lido e FLI, saranno in grado di assorbire al massimo un quarto della domanda di trasporto prevista e quindi, se non ci saranno nuovi progetti di potenziamento del TPL su gomma, si avrà comunque un utilizzo prevalente del mezzo privato (75% e oltre) per raggiungere lo stadio nei giorni di partita.

Questa situazione comporterà una congestione del traffico privato specialmente nella fase di uscita dallo stadio, quando si concentra il deflusso, mettendo gravemente a rischio la funzionalità delle strutture della rete viabile progettata e testata nelle simulazioni per accogliere solo il 50% della domanda di trasporto e non il 75% (a maggior ragione in previsione di una probabile scelta progettuale che vada verso l'abolizione di uno dei ponti previsti per l'accessibilità all'area dello stadio).

Si ritiene quindi opportuno prescrivere:

- I. il potenziamento infrastrutturale della Roma-Lido e della FLI, oltre all'acquisto dei nuovi treni

2. la contestualità dell'apertura dello stadio con il potenziamento del punto I
3. in assenza di attuazione delle due prescrizioni precedenti, risulterà necessario un impegno da parte di Roma Capitale nella predisposizione di un progetto con una adeguata rete di TPL su gomma ed un conseguente Programma di esercizio, prevedendo per questo l'istituzione di corsie preferenziali (di tipo dinamico) riservate ai soli Autobus di linea di Atac ed ai mezzi di emergenza, in grado (almeno nella prima fase e a valle del progetto di potenziamento della stazione di Tor di Valle e della messa in esercizio di nuovi treni) di assorbire una quota consistente di domanda di trasporto (15-20%) che possa poi essere gradualmente diminuita un volta completati i necessari interventi di potenziamento della ferrovia Roma – Lido e sulla FLI.

Si vuole evidenziare infine che nulla è stato detto per quanto concerne i costi di esercizio a regime delle due ferrovie, che naturalmente avranno un valore economico non secondario e che andranno attribuiti a “servizi aggiuntivi per eventi sportivi” che non rientrano nei servizi minimi (questi ultimi finanziati dalla Regione Lazio per legge 30/98) e quindi dovranno trovare una propria fonte di finanziamento.

Il Dirigente dell'Area  
(Ing. Carlo Cecconi)

