



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

Al Direttore della
Direzione Regionale Territorio, Urbanistica
e Mobilità
c.a. Arch. Manuela Manetti
SEDE

Oggetto: Conferenza di Servizi “Stadio della Roma”. Parere Area Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi.

Il complesso programma d'interventi in esame, comportante un significativo aumento di domanda di trasporto, dovrà contestualmente garantire un incremento dell'offerta di trasporto mediante soluzioni volte a favorire prioritariamente il trasporto pubblico, in particolare quello su ferro (così come prescritto dalla DAC n. 132/2014), piuttosto che il trasporto privato.

Già nella fase di progetto preliminare il Proponente ha previsto di poter rispondere alle prescrizioni dell'Assemblea Capitolina con il prolungamento della Linea Metropolitana B fino a Tor di Valle, confermando questa soluzione anche in fase di progetto definitivo.

Il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale con nota n. 31490-04/10/2016 ha obiettato che tale soluzione comporterebbe *“notevoli criticità connesse alla diramazione della linea B, in termini di riduzione di funzionalità del deposito di Magliana, di impatto estremamente negativo a livelli trasportistici sull'intera linea B, con riduzione della capacità dell'offerta ed incremento dei tempi di attesa ai capilinea ed un grave incremento dei costi fissi e di gestione, rimarcando la necessità di un approfondimento progettuale dell'alternativa relativa al potenziamento della Ferrovia Roma-Lido, quale elemento fondamentale per la realizzazione dell'intero intervento”*.

Il proponente, pur rispondendo alle obiezioni del Comune di Roma citate, con controdeduzioni dettagliate in cui si evidenziava la possibilità di soluzioni tecniche efficaci delle problematiche espresse, ha elaborato uno studio di fattibilità (con documentazione integrativa del 22/12/2016) sulla soluzione alternativa che prevede lo sviluppo e il potenziamento della Roma-Lido, come di seguito sintetizzato:

Realizzazione di due anelli sulla linea:

- Anello corto Tor di Valle-Porta San Paolo con intertempi di partenza treni di 4'
- Anello lungo Colombo-Porta San Paolo con intertempi di partenza treni di 12'

Per procedere alla realizzazione di tale progetto è necessario intervenire sull'infrastruttura in termini di costruzione di nuovi tronchini per il cambio banco sulla stazione di Tor di Valle, potenziamenti delle Sottostazioni elettriche e del cavo di alimentazione elettrico ed ulteriori lavori secondari.

Quanto sopra permetterebbe di ottenere una capacità teorica massima di ca. 22.500 pax/h che combinata con l'offerta dell'FLI riuscirebbe a soddisfare quanto prescritto dalla DAC 132/2014.

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

Il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale prot. N. QG2346-23/01/2017 evidenzia come le successive simulazioni di RSM (Roma Servizi per la Mobilità) confortano sulla validità della proposta ma confermano la indispensabile necessità di un ulteriore approvvigionamento di treni, di cui la linea è attualmente deficitaria, evidenziando che **il numero di treni occorrenti in occasione di evento calcistico è di almeno 17 (riserve escluse nella misura del 20%)**.

Quanto sopra ha risposto in maniera efficace a quanto osservato in fase di progetto preliminare dalle scrivente Area 10, pertanto, per quanto di competenza, si ritiene che le soluzioni alternative proposte (prolungamento metro B o potenziamento della Roma-Lido) possano essere accolte positivamente entrambe.

La soluzione di prolungamento della Metro B, benché messa in discussione da Roma Capitale, potrebbe essere, con adeguate modifiche tecniche, resa compatibile con l'esercizio della Metro stessa e con l'efficace funzionamento del deposito di Magliana. Tale possibilità permetterebbe di aggiungere chilometri di rete metropolitana alla dotazione fin troppo esigua di Roma Capitale.

Considerando però che esiste già una dotazione di infrastrutture ferroviarie a ridosso dell'area del nuovo stadio, su cui potrebbe gravare la domanda indotta dagli eventi e dalle attività quotidiane del business park e terziarie connesse, potrebbe essere opportuno dedicare le esigue risorse finanziarie alla valorizzazione delle vie su ferro esistenti, cioè la Roma-Lido e la FLI Roma-Fiumicino Aeroporto con la stazione di Magliana come punto di accesso.

Optando su questa seconda scelta, cioè il potenziamento della Roma-Lido, Roma Capitale coinvolge, giocoforza, la Regione Lazio, proprietaria della linea di trasporto pubblico su ferro in ragione della L. 422/97, nel successivo sviluppo dell'intero progetto, considerando l'importanza che acquisisce l'infrastruttura nella soddisfazione delle esigenze di domanda di trasporto indotta dallo Stadio.

Sebbene la Regione si renda disponibile ad identificare la migliore soluzione progettuale possibile, resta ferma la distinzione dei ruoli tra i vari soggetti e la competenza regionale che può essere concordata con il proponente e con Roma Capitale dopo una valutazione più accurata della semplice analisi di fattibilità.

Si sottolinea quindi che tale soluzione è allo stato attuale completamente da sviluppare, pur ribadendo la disponibilità ad approfondire le modalità operative di tale ipotesi da parte della Regione Lazio.

Tutto ciò premesso, il parere positivo è condizionato al soddisfacimento delle prescrizioni:

1. Completamento della proposta progettuale attualmente a livello di semplice fattibilità, in accordo con la proprietà dell'infrastruttura di trasporto, cui faranno seguito eventuali ulteriori prescrizioni di dettaglio tecnico
2. Accordo con Regione Lazio per il reperimento delle risorse economiche occorrenti a concretizzare l'offerta di trasporto per il soddisfacimento della domanda indotta nel momento della punta massima (evento sportivo)

Il Dirigente dell'Area 10
(Ing. Carlo Cecconi)