

La ferrovia regionale Roma – Lido

1. Caratteristiche della linea

La ferrovia regionale Roma – Lido, inaugurata nel 1924, presenta 6 fermate e 7 stazioni, scartamento di 1.435 mm, e trasporta oltre 90.000 passeggeri al giorno, effettuando mediamente circa 160 corse giornaliere.

La linea collega il litorale con la città lungo le fermate rappresentate nella seguente figura:



▼ direzione CRISTOFORO COLOMBO ▼	
ROMA PORTA S. PAOLO	♿
BASILICA S. PAOLO	
EUR MAGLIANA	
TOR DI VALLE	
VITINIA	♿
CASAL BERNOCCHI	♿
ACILIA	
OSTIA ANTICA	
LIDO NORD	♿
LIDO CENTRO	♿
STELLA POLARE	♿
CASTEL FUSANO	♿
CRISTOFORO COLOMBO	♿
▲ direzione ROMA PORTA S. PAOLO ▲	

Figura 1: Tabella delle stazioni / fermate della ferrovia Roma – Lido

La lunghezza della linea, a doppio binario, si attesta intorno ai 29 km, con una pendenza massima del 19 per mille ed una tensione di alimentazione di 1500 V in corrente continua. La sicurezza e la gestione dell'esercizio sono comandate dal DCT/DCO con sede a Roma Garbatella (DCT/DCO è la centrale operativa). Il tempo di percorrenza dell'intera linea si attesta intorno ai 37 minuti con una velocità commerciale di 46 km/h.

2. Materiale rotabile in servizio sulla Roma Lido



Figura 1: Motrici serie MR 100/200 OMS-TIBB-CGE (1954)



Figura 2: Motrice serie MR 300 OMS-TIBB-ASGEN-ITALTRAFO, già presenti sulla linea B (1976-77)



Figura 3: Motrice serie 500/600 FIAT (1987-88)



Figura 4: MA100 entrata in servizio nel 1980 sulla linea A e divenuta la “Freccia del Mare”

Gli attuali rotabili hanno quindi una vita media piuttosto elevata compresa tra i 53 ed i 20 anni, non considerando gli interventi di ammodernamento e le manutenzioni straordinarie, più o meno consistenti, eseguiti sulle varie tipologie di rotabili. Sulle base delle informazioni disponibili, tutti i rotabili hanno una velocità massima di circa 90 km/h.

L'offerta

Le variabili produttive note sono:

- circa **10.000.000 di vett*km**
- circa **2,14 miliardi di posti*km** offerti
- posti offerti a treno: **1.286**

Le variabili sono misurate attraverso unità standard per la quantificazione dei volumi produttivi nel settore trasporti: la misura “vetture * km” rappresenta lo spazio complessivamente percorso dalle vetture (da non confondere con i treni * km), mentre la variabile “posti * km” rappresenta lo spazio complessivamente percorso dai posti, seduti e non, ed è una misura della capacità di trasporto del servizio offerto.

Met.ro, attraverso la Carta dei Servizi 2006 – 2007, riporta le **frequenze medie** della Roma – Lido.

INVERNALE			
FASCIA ORARIA	LUN./VEN	SABATO	DOM. e FEST.
Frequenza media			
5.30/6.30	13'	13'	30'
6.30/8.30	8'	8'	30'
8.30/12.00	14'	14'	15'
12.00/12.30	15'	15'	15'
12.30/15.00	13'	13'	30'
15.00/17.00	15'	15'	15'
17.00/19.00	11'	15'	11'
19.00/21.00	15'	15'	30'
21.00/23.30	15'	15'	30'
23.30/24.00		15'	

AGOSTO		
FASCIA ORARIA	LUN./VEN	DOM. e FEST.
Frequenza media		
5.30/6.30	13'	13'
6.30/8.30	8'	8'
8.30/12.00	14'	14'
12.00/12.30	15'	15'
12.30/15.00	13'	13'
15.00/17.00	15'	15'
17.00/19.00	11'	15'
19.00/21.00	15'	15'
21.00/23.30	15'	15'
23.30/24.00		15'

FASCIA ORARIA	SAB ESTIVO NO AGOSTO
Frequenza media	
5.30/6.30	30'
6.30/8.30	30'
8.30/12.00	9'
12.00/12.30	9'
12.30/15.00	9'
15.00/17.00	9'
17.00/19.00	12'
19.00/21.00	12'
21.00/23.30	15'
23.30/24.00	30'

Figura 5: Frequenze medie della linea Roma - Lido

3. Il Contratto di Servizio della ferrovia regionale Roma Lido

La ferrovia Roma Lido è una ferrovia regionale, mentre la Regione Lazio è il **titolare** del servizio di trasporto pubblico ferroviario e stipula con cadenza annuale un Contratto di Servizio con Me.tro per lo svolgimento del trasporto ferroviario. L'attuale panorama nazionale delle ferrovie locali vede le Regioni impegnate nella realizzazione di processi di gara per l'assegnazione del servizio sulle tratte di sua competenza; anche la Roma Lido, teoricamente, potrebbe essere soggetta a bando di gara, a meno che non venga ceduta al Comune di Roma. Il Contratto di Servizio non sancisce solo gli impegni tra le parti, ma formalizza anche aspetti di natura strategica.

La gestione del Contratto è affidata ad un "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

Il Contratto regola inoltre le interruzioni di servizio, servizi straordinari e le soppressioni in maniera puntuale, definendo modalità e corrispettivi per servizi sostitutivi ed eventuali penali.

Viceversa il Contratto di Servizio enuclea chiaramente gli strumenti che possono essere utilizzati come leva per un servizio più efficace ed efficiente.

4. Gli investimenti sulla Roma – Lido

La ferrovia è stata nel corso degli anni oggetto di tanto numerosi, quanto infruttuosi tentativi di ammodernamento. Un accordo quadro del 2003 tra Regione e Rete Ferroviaria Italia (RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato) prevedeva ad esempio il prolungamento della Roma Lido fino a Torvajonica per un costo totale di 127 milioni di euro.

Di quel progetto continuano a permanere gli echi, ma ad oggi sembra essere stato accantonato.

Notizie del 2006 lasciavano intendere che, grazie all'accordo tra Municipio XIII, Società Met.Ro., l'Assessore ai Trasporti del Comune di Roma ed i rappresentanti dell'Assessorato Regionale ai Trasporti, saranno resi disponibili fondi per un totale di 53,08 milioni di euro destinati all'ammodernamento della Roma – Lido così ripartiti:

- circa 29 milioni destinati al completamento dell'ammodernamento delle 19 "Freccie del Mare", già MA100 in esercizio sulla linea A della metropolitana di Roma;
- circa 25 milioni per la costruzione di una nuova stazione (Acilia sud), il montaggio di pannelli fonoassorbenti, l'adeguamento della linea elettrica e dell'impianto di segnalamento;

senza tuttavia indicare i tempi di realizzazione delle singole attività, ma prospettando il 2010 – 2011 come orizzonte plausibile di entrata in esercizio della linea ammodernata.

In vista della trasformazione in metropolitana della linea, è bene evidenziare come l'inadeguatezza della dotazione tecnologica di segnalamento e sicurezza, sia sui rotabili, sia sull'infrastruttura, rappresenti un pesante limite.

Le recenti decisioni prese tra Comune, Met.ro e Regione confermano i finanziamenti per 54 mln € con l'inserimento di ulteriori voci di spesa (adeguamento e pulizia di stazioni e treni) e l'arrivo di 5 moderni treni MA.300 prodotti dalla spagnola CAF. Non è ancora disponibile un documento sulla fattibilità di tali opere.

5. Ipotesi di sviluppo

Qualunque ipotesi sul futuro della Roma - Lido dovrà poggiare su tre principali aspetti:

- evoluzione del sistema di assegnazione della tratta e della stipula del Contratto di Servizio;
- modello di esercizio;
- modello di controllo della qualità erogata e percepita

5.1 Evoluzione del sistema di assegnazione della tratta e della stipula del Contratto di Servizio

La linea è una ferrovia regionale (ex ferrovie concessa), la cui titolarità è della Regione Lazio. L'assegnazione del servizio a Met.ro attraverso il Contratto di Servizio, è da ritenersi una misura transitoria, in vista di modalità di assegnazione che metta in concorrenza più operatori per la gestione della linea, secondo quanto prevede anche il recepimento della normativa europea.

L'assegnazione a Met.ro del Contratto di Servizio non è quindi un fatto scontato ed automatico. Logisticamente, la linea Roma – Lido si estende per tutto il suo percorso all'interno del Comune di Roma, con forti relazioni, non solo infrastrutturali, con la linea B della metropolitana.

Sotto questa luce, è auspicabile il passaggio della titolarità del servizio della Roma – Lido al Comune di Roma, in un'ottica di medio - lungo periodo che trasformi la ferrovia in una moderna metropolitana, integrata con la rete esistente e di prossima realizzazione.

Il prolungamento verso Torvajonica, oltre ad aspetti di opportunità e di domanda servita, non sembra agevolare questo processo, poiché la linea uscirebbe dal territorio del Comune, legittimando lo status di ferrovia regionale.

6.1 Modello di esercizio

Le idee sul modello di esercizio continuano a non essere coerenti: diverse ipotesi hanno interessato la Roma – Lido tra le quali i prolungamenti e deviazioni verso Fiumicino e nuova Fiera di Roma.

L'adozione di un modello tipo “metropolitana” che può essere garantito solo attraverso l'introduzione di treni più performanti in modo da minimizzare i tempi di accelerazione / decelerazione alle fermate: è evidente la differenza prestazionale tra i convogli della linea B e quelli della Roma – Lido.

Ipotesi di sfiocamenti diretti verso Fiumicino e/o Nuova Fiera di Roma sono possibili a meno di rinunciare a modelli di esercizio ad alte frequenze, oppure raddoppiando i tratti di linea.

6.3 Modello di controllo della qualità erogata e percepita

Il problema del controllo rimane un tema aperto: non può essere il controllato a fornire i dati sul servizio al controllore ed il controllore deve essere in grado di svolgere la sua attività, dotandosi di strumenti di monitoraggio adeguati. I moderni sistemi di comunicazione resi disponibili dalle tecnologie di trasmissione terra – treno non avrebbero il solo scopo di informare l'utenza e migliorare la circolazione, ma rappresenterebbero un importante strumento di monitoraggio disponibile per il titolare del servizio.