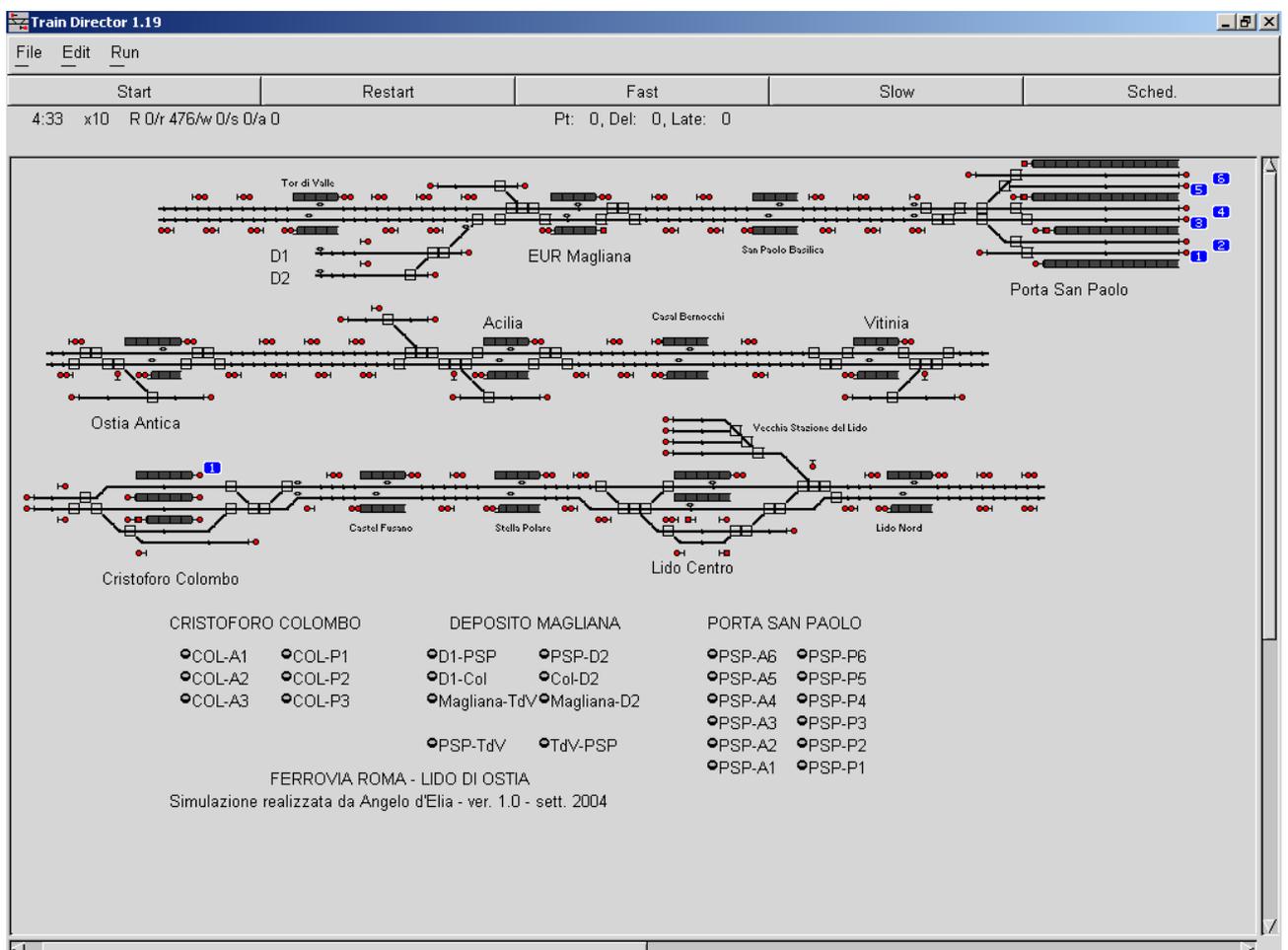


Ferrovia Elettrica Roma - Lido di Ostia

Simulazione per TrainDirector

Realizzata da Angelo d'Elia



Ver. 1.0 – ottobre 2004

1 Cenni storici e tecnici sulla linea reale

Tratto da "www.ilmondodeitreni.it" di Omar Cugini

La ferrovia Roma - Lido di Ostia ha 80 anni, ma la sua storia inizia molto prima del 1924, più precisamente alla fine del 1800.

Già alla fine del XIX secolo vengono presentati diversi progetti per una ferrovia che avrebbe dovuto collegare Roma con Ostia ed il mare.

Solo successivamente, però, il governo italiano, con la legge n°550 del 27/4/1916, fissò i criteri di costruzione della ferrovia.

Il progetto definitivo della ferrovia si dovette all'Ing. De Marchi, mentre il progetto delle due stazioni gemelle terminali venne realizzato dall'Arch. Marcello Piacentini.

Lo scoppio della prima guerra mondiale bloccò l'inizio dei lavori, che furono ripresi solo nel 1917 impiegando per le opere preliminari circa 500 prigionieri di guerra austriaci ed i materiali rinvenuti nelle stazioni di Trento e Trieste.

Terminata la guerra il 30/12/1918, alla presenza del re Vittorio Emanuele III, e delle altre personalità politiche, furono iniziati ufficialmente i lavori ed il giorno 30/09/1921, in località Risaro (l'odierna Vitinia) avvenne il congiungimento dei due tronchi di binario.

Il 12 Novembre dello stesso anno, pur essendo incomplete le stazioni terminali, avvenne l'inaugurazione della linea, con un treno composto da una locomotiva e due vagoncini di tipo "decauville" che trasportarono ad Ostia l'ing. Paolo Orlando ed i dirigenti dello SMIR. Assenti invece, con varie giustificazione, le autorità politiche e comunali. La liquidazione dell'ente SMIR, avvenuta il 30/06/1923 bloccò nuovamente i lavori, che vennero ripresi solo il 5/05/1924 dalla SEFI (Società Elettro Ferroviaria Italiana) che si era già occupata del progetto della ferrovia Orte - Civitavecchia.

Le forti pressioni da parte del governo, fecero sì che il 10/08/1924 si procedette ad una nuova inaugurazione della linea, ancora una volta incompleta.

Il convoglio inaugurale, che alle ore 10 del 10 Agosto 1924, con a bordo il capo del governo Benito Mussolini, si mosse dalla stazione di Porta San Paolo, fu composto dalla locomotiva a vapore Gr 910 e da alcune carrozze passeggeri noleggiate dalle FS insieme alla locomotiva (che andò distrutta nel corso della II Guerra mondiale).

Fino a quel momento la linea era costata circa 81.200.000 lire (dell'epoca) pari al 292% del costo preventivato. Come raccontano le cronache dell'epoca il treno inaugurale giunto alla stazione di Ostia Antica alle ore 10.40, venne salutato dagli abitanti festanti della borgata.

Il giorno successivo la linea venne aperta al pubblico, con 10 coppie di treni giornalieri ed un tempo di percorrenza di circa 50 minuti. Il biglietto di andata e ritorno aveva un costo £ 6.80, quello di sola andata £ 4.20.

Il 21/4/1925 entrarono infine in funzione sia la trazione elettrica (a 2400 V cc) ed il secondo binario, rendendo la linea pienamente completa e funzionale.

Sempre in questa data viene inaugurato il nuovo deposito locomotive.

Da questa data iniziano il servizio le sei nuove locomotive elettriche realizzate dalla Carminati & Toselli (con parte elettrica realizzata dalla TIBB) e le cinque elettromotrici costruite dalle Officine Meccaniche Reggiane.

Grazie alla trazione elettrica, i tempi di percorrenza venivano abbassati a circa trenta minuti.

Sebbene nata con una spiccata vocazione per il traffico passeggeri, la Ferrovia Roma - Lido disponeva anche di un piccolo parco di carri merci, composto da 11 carri chiusi (con sagoma limite leggermente inferiore a quella FS), 9 carri a sponde alte e 10 pianali.

Non a caso la Roma Lido aveva anche un raccordo, posto all'altezza della Stazione di Vitinia, col deposito carburanti nell'area militare di Vitinia. Tale collegamento è stato rimosso a seguito dei lavori di ristrutturazione della stazione di Vitinia ne

Gli anni '30 furono il periodo di massimo splendore per la ferrovia: si effettuavano da 40 a 70 treni al giorno, composti da sette vetture, con partenze ogni 15 minuti circa.

La riscoperta e l'espansione del litorale romano, e in particolare della città di Ostia, si devono molto a questa ferrovia, che divenne il mezzo di trasporto dei romani che si recavano al mare. Del resto in quegli anni il nucleo centrale di Ostia inizia ad assumere l'aspetto attuale: nei pressi della stazione, edificata su progetto di Marcello Piacentini e simile a quella di Porta San Paolo si costruiscono le prime opere pubbliche della nuova cittadina: la chiesa di Regina Pacis; gli uffici del Governatorato (proprio di fronte alla stazione: oggi sono sede della XIII circoscrizione); l'ufficio postale (recentemente restaurato) oltre ad altre opere come il caratteristico stabilimento balneare Roma (distrutto durante la guerra e di proprietà della stessa SEFI) e il nuovo pontile.

Nel 1941 la STEFER, che già gestiva le tranvie dei castelli romani e la ferrovia Roma - Fiuggi - Alatri, subentrò alla SEFI come concessionaria della linea.

Ma la seconda guerra mondiale ormai alle porte non risparmiò neppure la Roma - Lido, che subì la prima contrazione di traffico in seguito al bombardamento notturno su Roma del 16 Maggio 1943. Tale bombardamento, pur non interessando gli impianti ferroviari causò una generale evacuazione dalla città.

Il 4 Luglio tutto il litorale laziale viene dichiarato "Zona di Operazioni" , e questo causò la sospensione del servizio ordinario passeggeri tra Acilia ed Ostia.

Dopo una sospensione del servizio dal 9 al 12 Settembre a causa dei combattimenti nella zona di Porta San Paolo, il servizio viene ripreso il 23 Settembre per consentire lo sfollamento di tutti gli abitanti di Ostia, costringendo la STEFER ad utilizzare tutto il materiale rotabile disponibile. Dal giorno successivo la linea torna ad essere limitata ad Acilia. E come se tutto ciò non bastasse arrivano i bombardamenti alleati che il giorno 11 Dicembre

colpiscono la stazione di Acilia facendo cessare ogni servizio tra Acilia ed Ostia, inoltre numerosi veicoli rimangono danneggiati o distrutti. Nel dicembre dello stesso anno ulteriori e violenti bombardamenti colpiscono Ostia.

Con l'arrivo delle truppe alleate a Roma, il 4 Giugno 1944, la guerra finisce per Roma e per il suo comprensorio, e si possono iniziare a quantificare i danni, che si dimostreranno essere ingenti con eccezione per il materiale rotabile in quanto gran parte dei rotabili erano stati ricoverati nelle gallerie della costruenda metropolitana.

Come già detto, i danni alle infrastrutture furono comunque ingenti.

Il fabbricato di stazione di Porta San Paolo era rimasto miracolosamente intatto, ma si poteva osservare l'intero piazzale dei binari completamente distrutto dai bombardamenti. La galleria all'uscita dalla stazione era ostruita dalle macerie causate dai bombardamenti dei sovrastanti binari della stazione di Roma Ostiense. Fino a Risaro (Vitinia) i danni erano limitati, di là fino ad Acilia erano andati distrutti tre ponti.

Da Acilia in poi, però i danni erano ingentissimi: la locale sottostazione elettrica (che alimentava l'intera linea) compreso il fabbricato che la ospitava era andata distrutta tutti i 10 Km di doppio binario fino ad Ostia erano stati distrutti a mezzo di mine e con l' "erpice" usato dai tedeschi per distruggere anche molte altre linee (si trattava di una specie di aratro fissato alla locomotiva che tranciava le traversine).

L'inizio della ricostruzione fu avviato immediatamente, cercando di recuperare e rimettere in opera il materiale salvatosi dalla distruzione.

Dal 24/12/1945 la linea è di nuovo interamente percorribile con trazione elettrica, anche se a causa dei gravi danni subiti, la stazione di Ostia viene abbandonata del tutto (ed in seguito demolita)

Passata la bufera della seconda guerra mondiale, la Roma Lido torna alla sua normale vita, e si inizia a pensare ad un suo potenziamento.

Nel 1946, iniziano i lavori per portare la ferrovia verso i nuovi quartieri in costruzione di Ostia Levante, in vista anche di un collegamento con Torvajonica (che resterà sempre e solo un progetto). I nuovi lavori comportano il definitivo abbandono della vecchia stazione di Ostia e la trasformazione di quel che restava del vecchio tracciato in scalo merci. Il 18 Agosto 1948 viene aperta la nuova stazione di Lido di Ostia Stella Polare, prima stazione del prolungamento della ferrovia, seguita il 30 Luglio 1949 dalla stazione di Lido di Ostia Castel Fusano. Nel frattempo, sia pure a binario unico, venne raggiunto il capolinea di Lido di Ostia Cristoforo Colombo.

Sempre nel 1949 si provvede alla demolizione dei resti della vecchia stazione di Ostia: viene ritrovata la lapide commemorativa della cerimonia di congiungimento di Roma al mare che viene posta nell'androne della nuova stazione di Lido Centro, ma non fu possibile ritrovare la prima pietra che conteneva le firme di Vittorio Emanuele II, Paolo Orlando ed altri. Essa giace ancora in qualche punto sotto P.zza della Stazione Vecchia.

La nuova stazione denominata "Lido Centro" venne aperta il 4/06/1951, in posizione arretrata e spostata sulla destra rispetto vecchia stazione (da cui dista in linea d'aria poche centinaia di metri). Non più stazione terminale, dispone di tre binari di corsa, più di un quarto utilizzabile per la sosta del materiale rotabile.

Con l'apertura della stazione di Lido Centro può dirsi terminata quasi tutta la ricostruzione della Lido.

Il 10/02/1955, l'apertura della metropolitana di Roma (l'odierna linea B, i cui lavori vennero iniziati alla fine degli anni '30 in vista dell'Esposizione del '42 che si sarebbe dovuta tenere nel nuovo quartiere dell'E.U.R.) consente di realizzare collegamenti diretti con Roma Termini (stazione della metropolitana), mentre il 25 Agosto 1960, con l'apertura della nuova stazione Lido di Ostia Cristoforo Colombo (vicino allo sbocco dell'omonima strada) e il raddoppio del binario tra la stazione di Lido Centro e quest'ultima, si completarono i lavori di ristrutturazione della linea.

Il progettato collegamento con Torvajonica non venne mai realizzato, resta di quel progetto una lunga asta di manovra, elettrificata, attualmente utilizzata per la sosta dei treni. Sempre nell'estate del 1960, entra in funzione su tutta la linea il Blocco Automatico a Correnti Codificate, con ripetizione dei segnali in macchina a tre codici e viene aperta al pubblico la fermata di Tor di Valle, posta nei pressi dell'omonimo ippodromo.

Tra Roma ed Ostia sorgono nuovi quartieri, e la STEFER prontamente si attiva per servirli al meglio. Nell'estate del 1972 viene aperta al pubblico la nuova fermata di Casal Bernocchi, costruita per soddisfare le esigenze del popolare quartiere INA - CASA, sorto proprio a ridosso di Acilia.

Nel 1998 riapre dopo più di 10 anni la nuova stazione di Porta San Paolo, riportata agli antichi splendori dopo un lungo e delicato restauro, mentre, sempre in questi anni, la ricostruita stazione di Porta San Paolo viene servita anche dalla ferrovia, creando un ulteriore punto di scambio con la Linea B della metropolitana. In questo periodo iniziano anche i lavori per costruire una nuova stazione ad Ostia, denominata Lido di Ostia Nord che verrà inaugurata nel luglio 2000. Contemporaneamente la società concessionaria cambia nome in Metroferro SpA e successivamente in Met.Ro. SpA

Proseguono i lavori di ammodernamento del deposito della Magliana e nel tratto Acilia - Vitinia. Tali lavori (che comprenderanno anche la realizzazione di una galleria artificiale nei pressi di Acilia, causeranno ritardi e disagi in quanto, in quella tratta, la circolazione avviene a binario unico.

A complicare il tutto ci si mettono anche ritrovamenti di residui bellici che più volte costringeranno ad interrompere il servizio in attesa della rimozione, ad ulteriore dimostrazione dell'accanimento bellico contro la ferrovia.

Nel 2001 iniziano anche i lavori di sostituzione dell'armamento nella stazione di Lido di Ostia Centro, e di adeguamento dell'impianto di segnalamento: andrà in pensione il vecchio ACELM per essere sostituito da un più moderno ACEI. Con l'occasione si torna provvisoriamente a riutilizzare per il servizio viaggiatori il binario 3, un tempo dedicato e riservato ai treni rapidi provenienti da Termini.

L'utilità di questa ferrovia è fuori discussione, soprattutto nei mesi estivi, quando viene presa d'assalto da folle di persone in fuga dall'afa romana e dirette al mare. Per fronteggiare al meglio il consueto assalto, nel periodo estivo sono state introdotte 4 coppie di treni rapidi, con fermate solo nelle stazioni di Ostia. Un ritorno al passato, in un certo senso. E mentre le stazioni

vengono ristrutturare (alcune con dubbie soluzioni estetiche ed architettoniche) si torna a parlare del prolungamento della Lido verso Torvajonica.

2 Dalla linea reale a quella simulata

Il tracciato è stato riportato fedelmente con le distanze chilometriche tra le stazioni rilevate da cartine e, ove possibile, verificate con i cartelli chilometrici della linea stessa.

Tutte le stazioni sono riportate fedelmente al loro schema reale, con esclusione solo di alcuni tronchini visibilmente inutilizzati da anni e non influenti nella gestione della linea.

Il Deposito di Magliana è inserito fedelmente.

E' stata inserita anche, per puro vezzo storico, la posizione della vecchia stazione del Lido, ad oggi ridotta ad un fascio di binari occupati da vecchi rotabili in via di smantellamento.

Il segnalamento è stato integrato con quanto necessario al corretto funzionamento del gioco.

E' stato aggiunto un pannello a pulsanti di itinerario per la stazione di Porta San Paolo, Cristoforo Colombo e per lo smistamento tra Eur Magliana ed il deposito.

L' Orario di servizio utilizzato è quello invernale attualmente in vigore come pubblicato da Met.Ro. S.p.A. L'orario è differenziato, come nella realtà, per i giorni dal lunedì al venerdì, il sabato e i festivi. Poiché al variare dei giorni e dell'orario variano le assegnazioni, alcuni treni pur avendo stesso sono replicati nell'orario per ciascun tipo di giorno.

L'orario prevede quasi sistematicamente la contemporaneità di entrata di un treno alla stazione capolinea e l'uscita di un altro. Quando è necessario che i due tracciati si incrocino è consuetudine far ritardare il treno in partenza fino all'entrata di quello in arrivo

Per questo si verifica frequentemente l'accumulo, nella simulazione, di ritardo per ciascun treno. Ho scelto tuttavia di lasciare l'orario inalterato ed aderente a quello reale che non è sempre rigorosamente rispettato

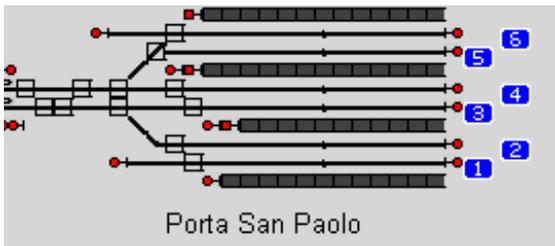
I treni Dispari sono quelli diretti da Porta San Paolo ad Ostia, i pari quelli in direzione opposta.

L'assegnazione dei convogli è stata costruita di fantasia, verificandone la correttezza e la realizzabilità.

Nella linea reale, ad inizio e termine servizio i treni si trovano già nelle stazioni capolinea e la loro entrata ed uscita dal deposito avviene durante la giornata. In genere, inoltre, i treni a vuoto viaggiano solo da e per la stazione di Porta San Paolo, con una rotazione plurigiornaliera.

Per dare maggiore "movimento" alla simulazione invece, sono state aggiunte tutte le corse da e per il deposito di Magliana ad inizio e fine servizio di ciascun convoglio, sia esso partente da Porta San Paolo che da Cristoforo Colombo

3 Suggerimenti di gioco



La stazione di Porta San Paolo dispone di 6 binari. Correntemente si tende ad utilizzare quelli centrali, 2, 3 e 4, tenendo anche conto che il percorso di ingresso al binario 3 si avvale (come nella realtà) di un binario di conversione più interno alla stazione, per cui è possibile far arrivare un

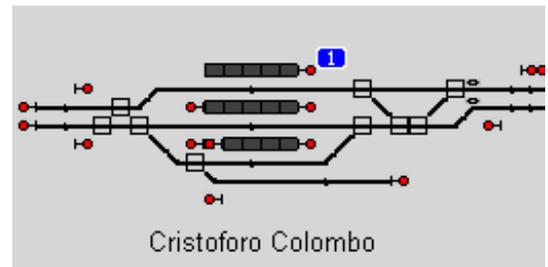
treno in esso mentre un altro parte dai binari 1 o 2.

Convieni prestare attenzione ai treni che effettueranno soste lunghe e farli sostare nei binari esterni della stazione, in particolare il 5 ed il 6

La stazione di Cristoforo Colombo dispone di 3 binari di servizio, cui si aggiunge un tronco di lunga sosta raggiungibile dal prolungamento del binario 3 e due tronchi posti in prolungamento dei binari di corretto tracciato 1 e 2.

Si noti che (come nella realtà) tra i due prolungamenti esiste una sola bretella di conversione. Per questo dal tronco in prolungamento del binario 2 si raggiunge qualsiasi binario di servizio, ma dal tronco in prolungamento al binario 1 è possibile raggiungere solo quest'ultimo.

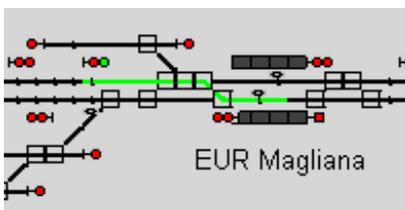
Anche a Cristoforo Colombo occorre prestare attenzione ai treni che effettueranno lunghe soste, facendoli eventualmente shuntare sui tronchini, in modo da mantenere liberi i binari di servizio



Il deposito è posto immediatamente in direzione Ostia dopo la stazione Eur Magliana, e vi si accede dal binario di corsa dispari attraverso un unico tronco che viene poi sdoppiato nei binari denominati D1 e D2.

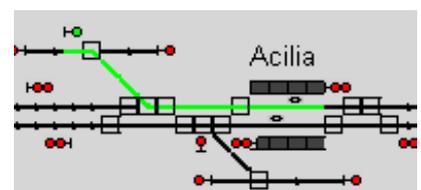
Per convenzione si è scelto che D1 è il binario di ingresso in linea e D2 quello di uscita.

Sul pannello sono previsti i pulsanti per attivare i corretti tracciati nonché per l'ingresso/uscita dal deposito.



Per la direzione Cristoforo Colombo l'entrata ed uscita dal deposito avviene mediante inversione di marcia sul binario dispari della stazione di Eur Magliana. Per questo sono predisposti i percorsi presenti nel pannello.

Dal lunedì al venerdì viene effettuato un treno con partenza dalla stazione di Acilia alle 8.11. Tale treno entra nello scenario prima, insieme agli altri, e deve essere fatto sostare nel tronchino posto immediatamente prima della stazione di Acilia in direzione pari (in alto a sinistra nello schema).



4 Raccomandazioni, segnalazioni, commenti e copyright

Questa simulazione è alla sua versione 1.0 e per questo potrebbe contenere errori ed inesattezze, per quanto sia stata provata rigorosamente e ripetutamente.

Per qualsiasi segnalazione di errore o malfunzionamento attribuibile alla simulazione stessa o all'orario, scrivere a romalido@angelodelia.info indicando nel modo più chiaro possibile l'errore riscontrato.

Per commenti e suggerimenti per le future versioni, scrivere a romalido@angelodelia.info.

La simulazione è diffusa liberamente e gratuitamente e può essere ridistribuita a condizione che essa non venga alterata e che sia sempre accompagnata dal presente documento.