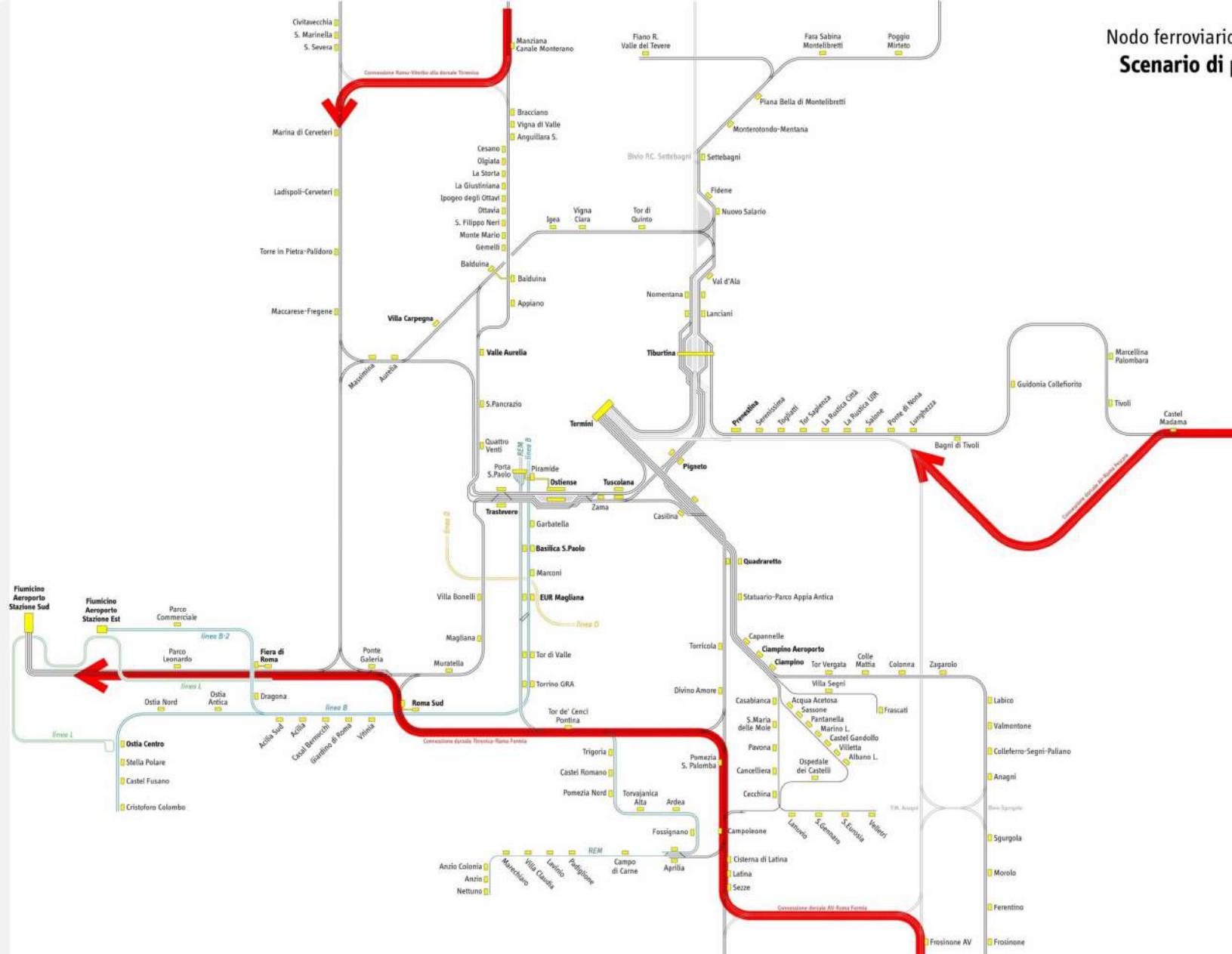
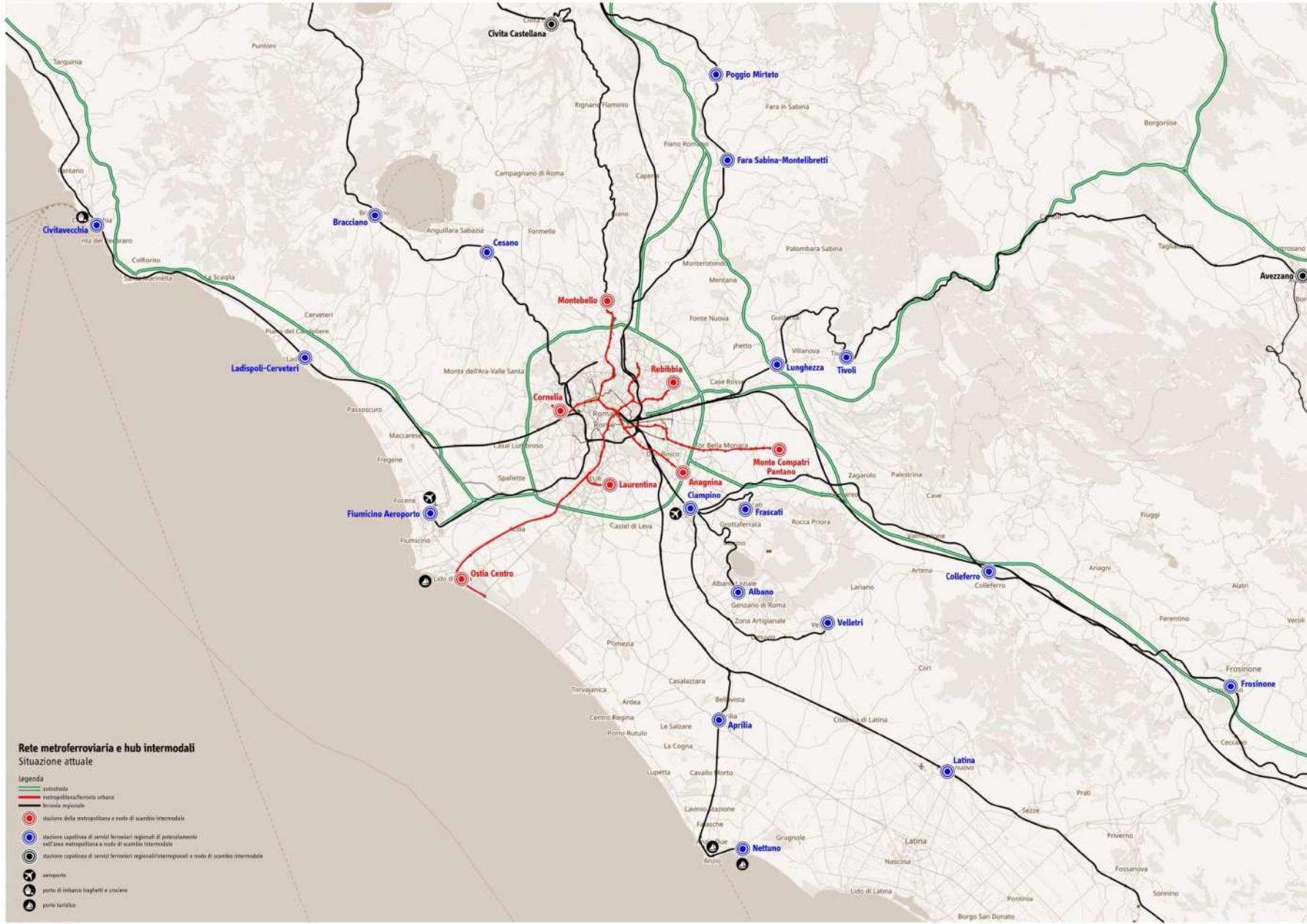


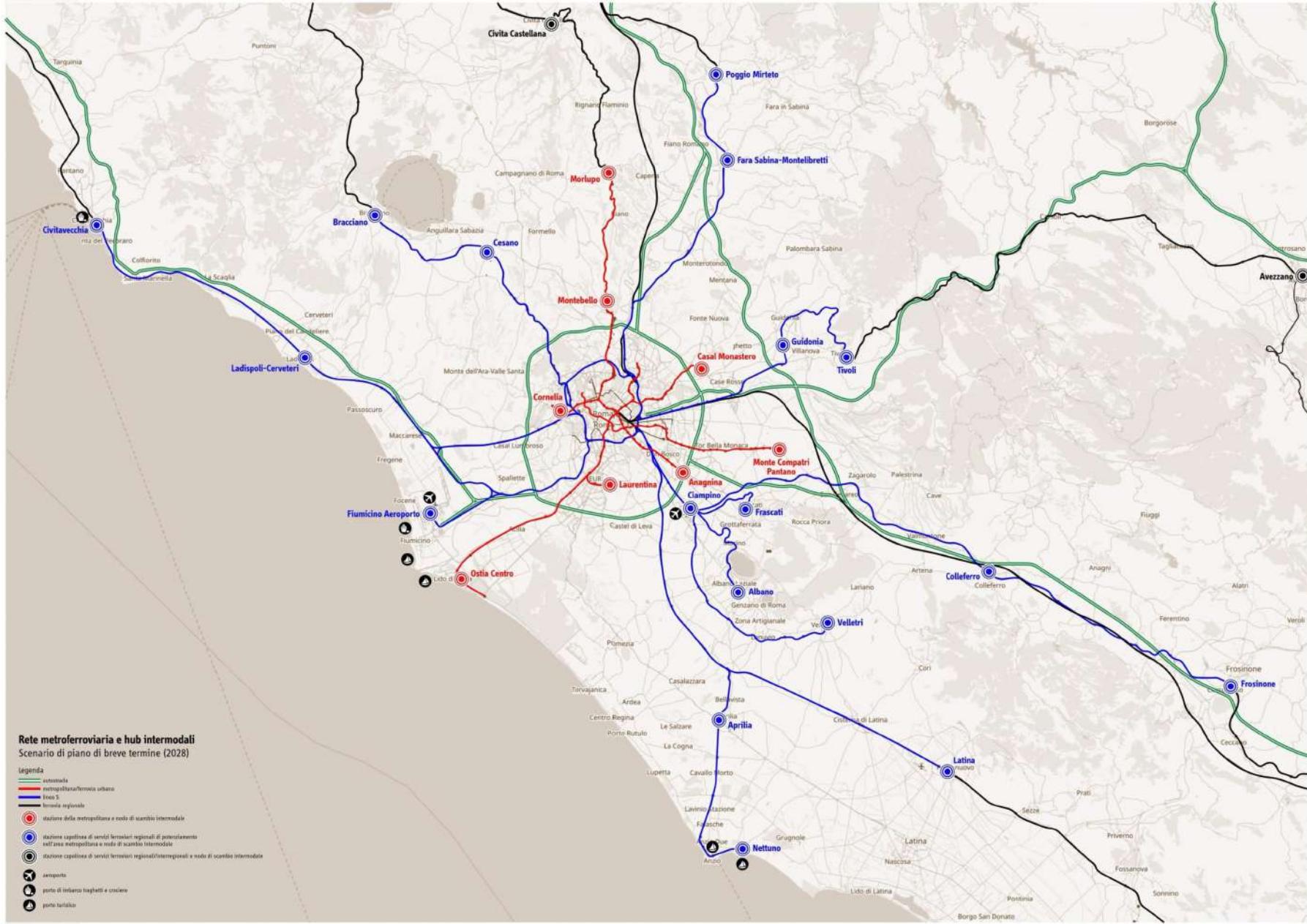
Servizi regionali vs. metropolitani: possibili *bypass* tra le diverse direttrici

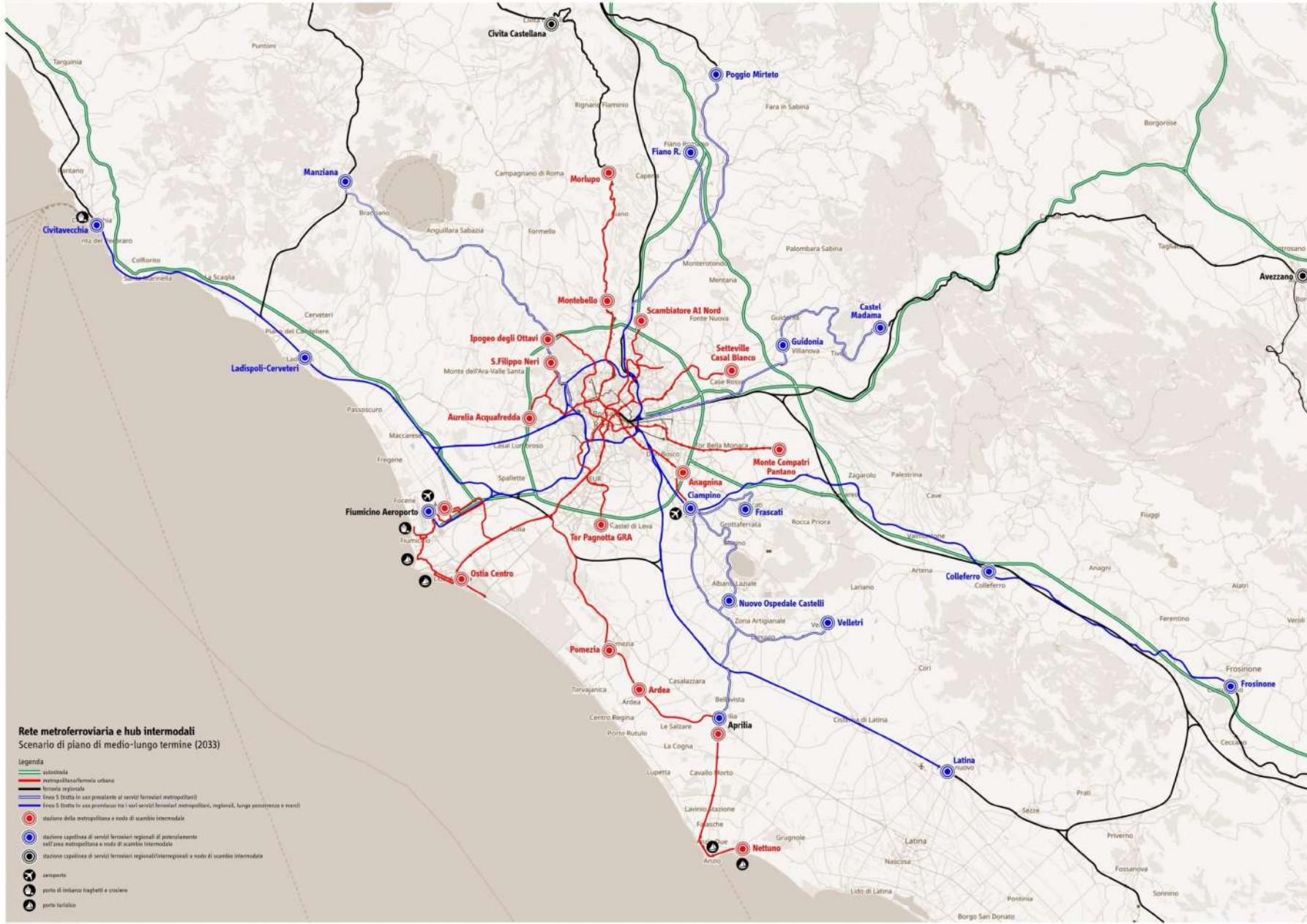
1. Realizzazione di un **by-pass (circa 21 km) tra la ferrovia Roma-Sulmona-Pescara e la linea AV Roma-Napoli** per instradare su questa i servizi regionali di media e lunga percorrenza. In questo modo: (a) si riduce il tempo di percorrenza tra Castel Madama e Roma Termini di 16 minuti circa; (b) si dedica la tratta ferroviaria tra Castel Madama e Roma Tiburtina al solo esercizio delle linee S
2. Realizzazione di un **by-pass (circa 18 km) tra la ferrovia Roma-Capranica-Viterbo e la dorsale tirrenica** per instradare su questa i servizi regionali da Viterbo. In questo modo: (a) si riduce il tempo di percorrenza tra Viterbo e Roma Termini dalle attuali 3:09 a 1:40 con una riduzione di 90 minuti circa; (b) si dedica la tratta ferroviaria tra Manziana e Ostiense al solo esercizio delle linee S, spostando i regionali sulla linea Roma-Grosseto. Anche all'interno del nodo la coppia di binari Termini-Ostiense afferenti alla Roma-Grosseto resta dedicata al solo servizio regionali e ai treni veloci del Leonardo Express per Fiumicino Aeroporto
3. Realizzazione della **Gronda sud** tra la stazione di Ponte Galeria della Roma-Fiumicino e la stazione di Santa Palomba della Roma-Napoli via Formia
4. Futuro **collegamento della linea AV Roma – Napoli alla dorsale tirrenica sud** (Roma-Napoli via Formia) sul corridoio della SS156 dei Monti Lepini in modo da poter garantire, attraverso la linea di Gronda sud, l'accesso diretto all'aerostazione di Fiumicino senza il transito sul nodo

Nodo ferroviario di Roma **Scenario di progetto**









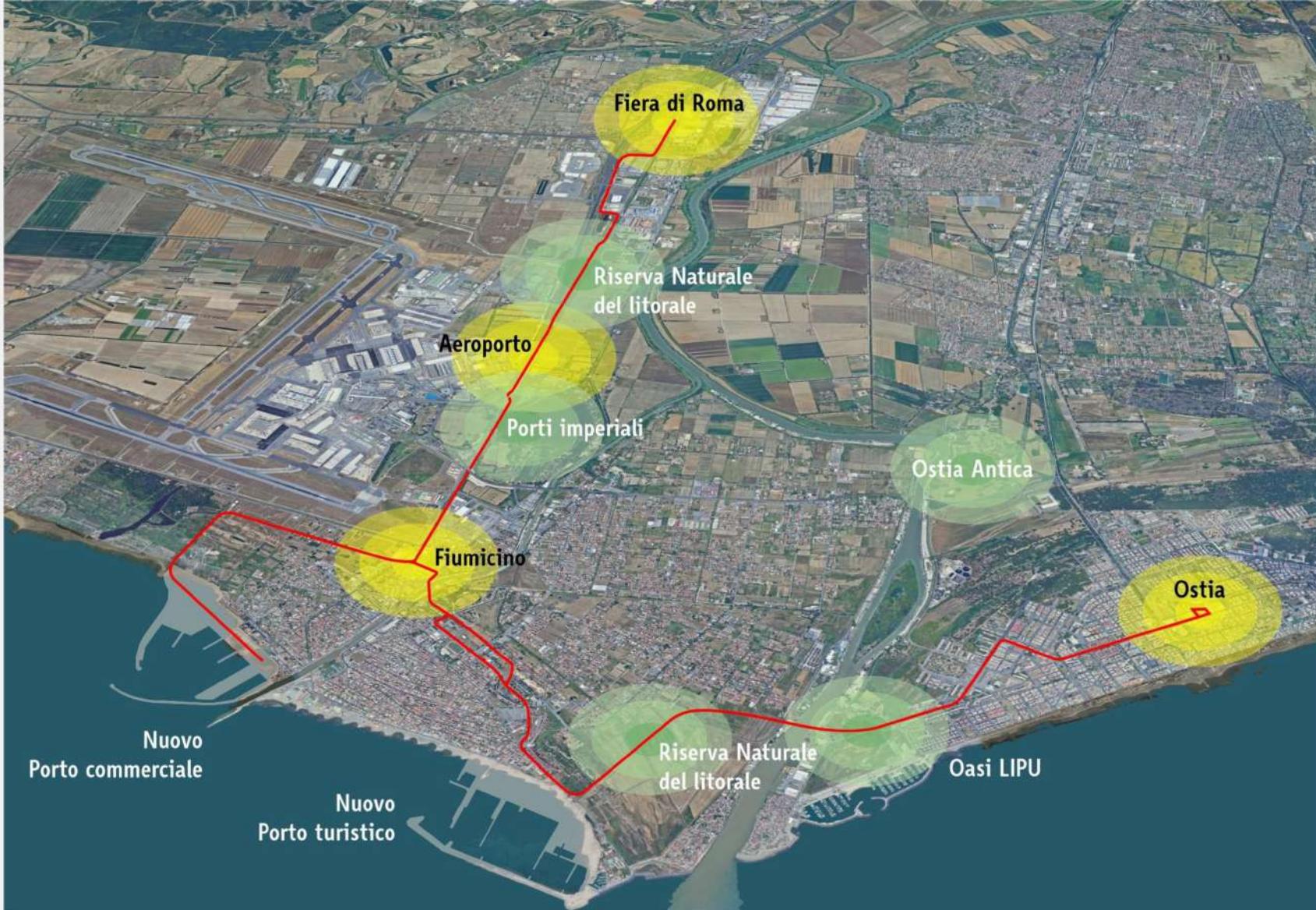


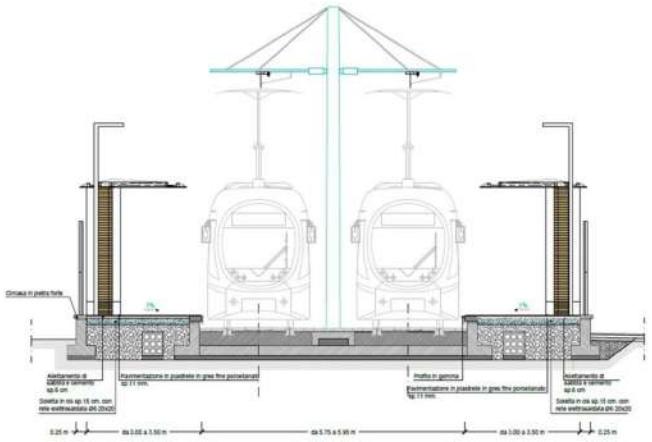
ELEMENTI PROGETTUALI E SPUNTI DI RIFLESSIONE

2. Corridoi metropolitani



**Corridoio metropolitano 1
Ostia-Fiumicino-Fiera di Roma
Tramvia veloce**







**Corridoio metropolitano 2
Anagnina-Ciampino Stazione
Busvia ad alto livello di servizio (BALS)**





Sede separata o riservata



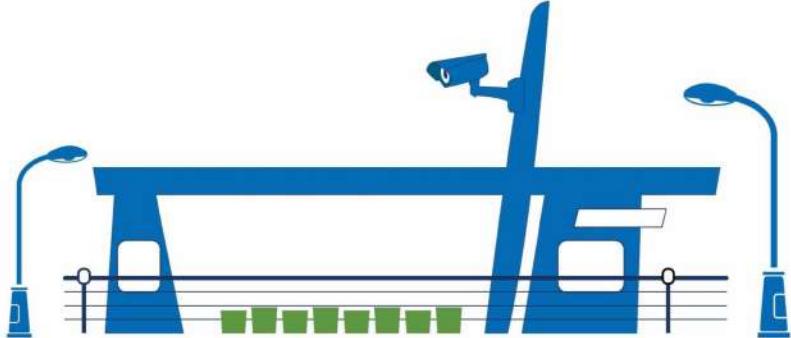
Telecontrollo



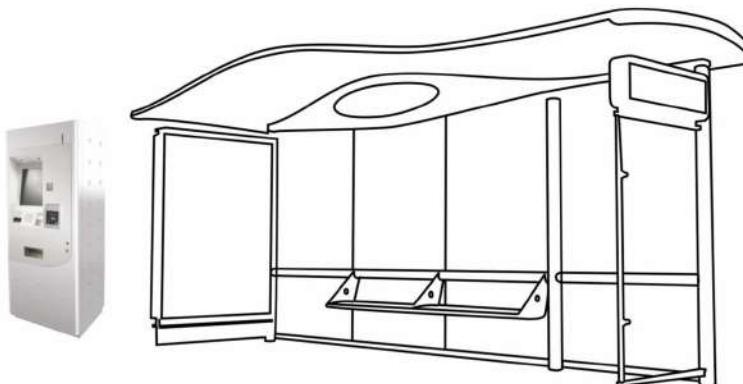
Trazione elettrica



Priorità alle intersezioni



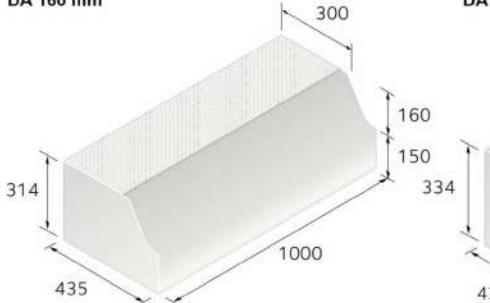
Fermate sicure e accessibili



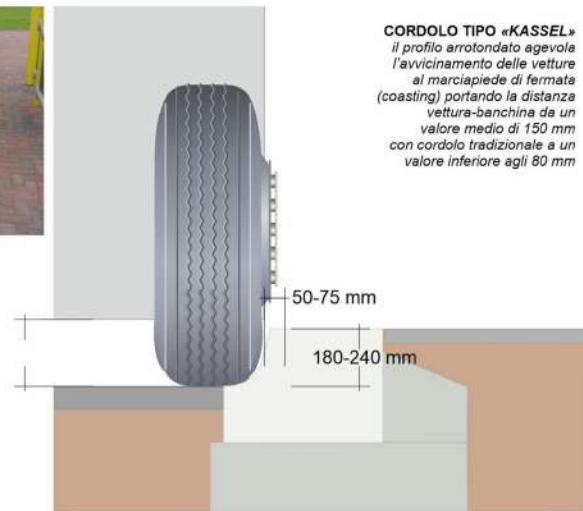
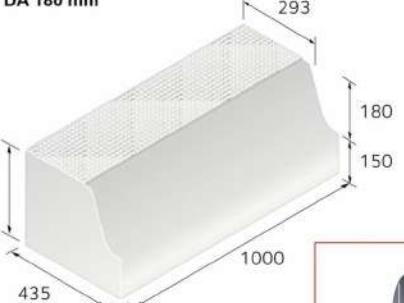


CORDOLO TIPO «KASSEL»
il profilo arrotondato agevola
l'avvicinamento delle vetture
ai marciapiedi di fermata
(coasting) portando la distanza
vettura-banchina da un
valore medio di 150 mm
con cordolo tradizionale a un
valore inferiore agli 80 mm

CORDOLO TIPO «KASSEL»
DA 160 mm



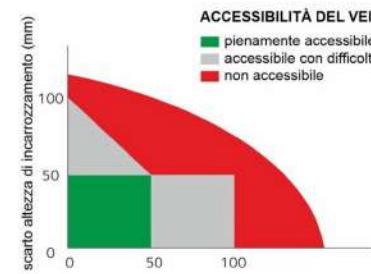
CORDOLO TIPO «KASSEL»
DA 180 mm



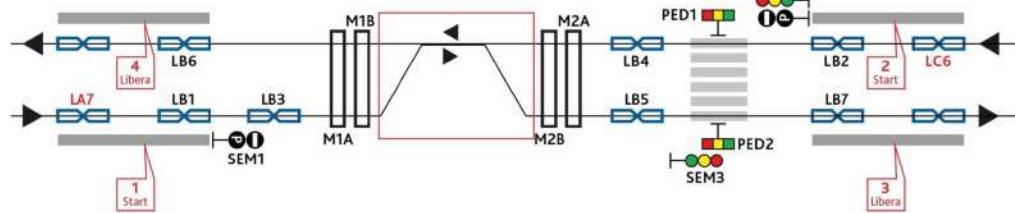
290-330 mm

ACCESSIBILITÀ DEL VEICOLO

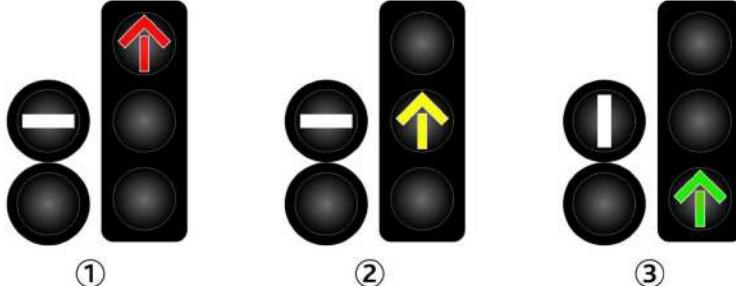
- pienamente accessibile
- accessibile con difficoltà
- non accessibile



FERMATA A

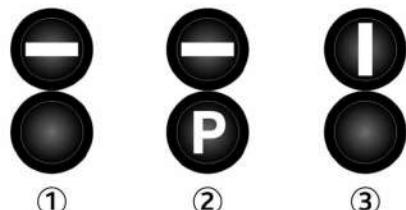


Lanterne direzione Anagnina



1. Posizione ordinaria di via impedita
2. Prenotazione dell'abilitazione alla partenza ricevuta dal sistema
3. Autorizzazione concessa

Lanterne direzione Ciampino



1. Posizione ordinaria di via impedita
2. Prenotazione dell'abilitazione alla partenza ricevuta dal sistema
3. Autorizzazione concessa

Protezione delle tratte banalizzate

Grazie per l'attenzione

Andrea Spinoso

andrea.spinoso@cityrailways.it

