

Allegato 1 - Linee e rete ferroviaria

1.1 Planimetria infrastruttura

La documentazione grafica è costituita dai seguenti elaborati:

- per la ferrovia Roma-Lido
 - 1_Roma-Lido planimetria
 - 02_Roma-Lido profilo
 - 03_Roma-Lido planimetria piano schematico
- per la ferrovia Roma-Viterbo
 - 01_Roma-Viterbo planimetria e profilo
 - 02_Roma-Viterbo piano schematico
 - 03_Roma-Viterbo schemi stazioni

Tali elaborati sono scaricabili collegandosi al link seguente:

<https://regionelazio.box.com/v/Rel-Art-Allegato-04>

1.2 Linee e rete ferroviaria

La Roma-Lido è stata inaugurata nel 1924 con il collegamento Porta S. Paolo-Ostia; nel corso degli anni sono state incrementate le stazioni intermedie e potenziato il servizio. La ferrovia, oltre che dai pendolari, è utilizzata anche nel tempo libero per raggiungere il Lido di Ostia.

Attualmente la ferrovia effettua servizio tra i terminali di Porta S. Paolo e Cristoforo Colombo, con 11 fermate intermedie: Basilica S. Paolo, EUR Magliana, Tor di Valle, Vitinia, Casal Bernocchi, Acilia, Ostia Antica, Lido di Ostia Nord, Lido di Ostia Centro, Stella Polare e Castel Fusano. Nelle prime tre stazioni (Porta S. Paolo, Basilica S. Paolo ed EUR Magliana) vi è la possibilità di interscambio con la linea B della metropolitana di Roma.

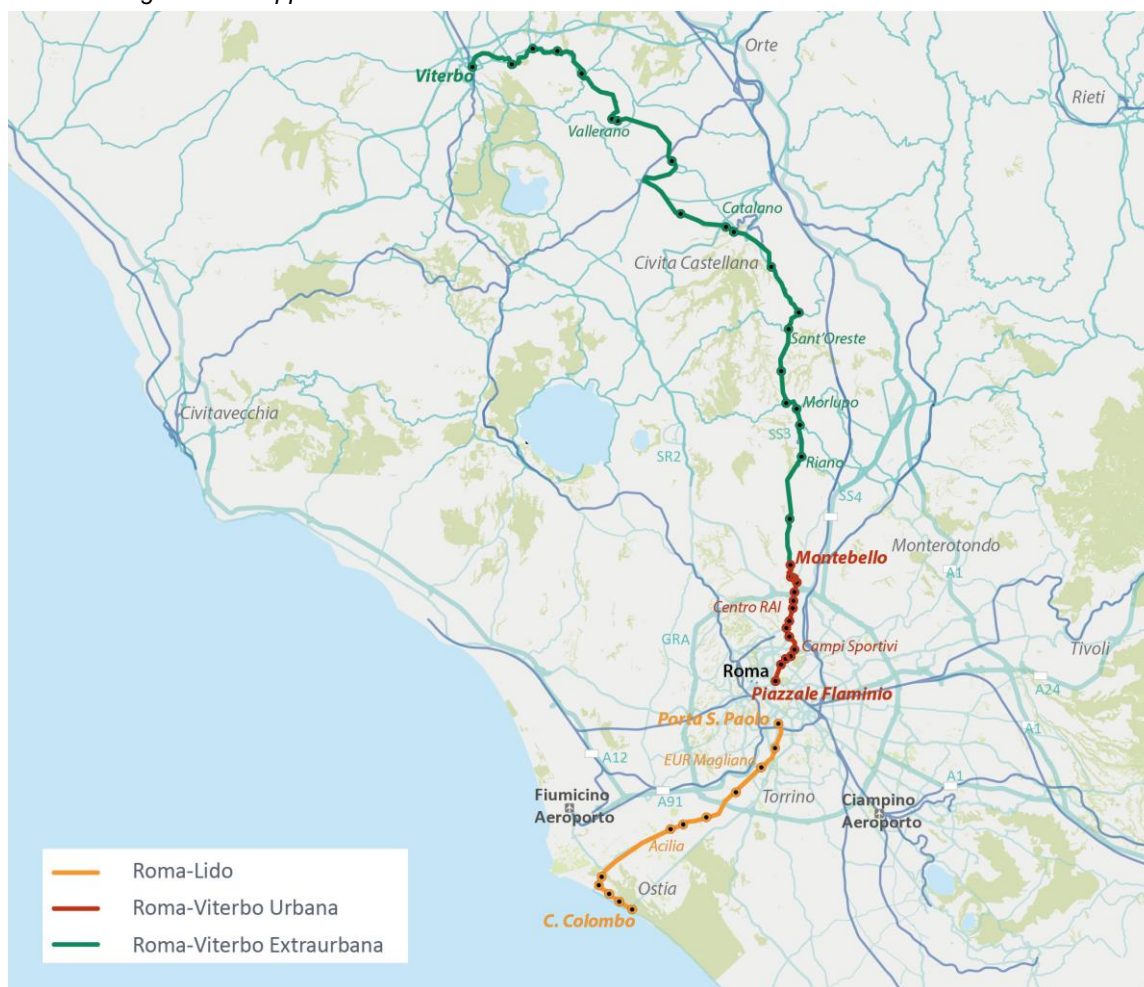
La ferrovia si estende per 28,359 km e il tempo di percorrenza totale è di circa 37 minuti.

La Roma-Viterbo (Roma Nord) è stata inaugurata nel 1932; attualmente svolge un servizio urbano tra Piazzale Flaminio e Montebello ed un servizio extraurbano che collega, tra le altre, Civita Castellana e Viterbo.

Il servizio urbano tra i terminali di Flaminio (adiacente ma separato dalla stazione della Metro A) e Montebello presenta 13 fermate intermedie: Euclide, Acqua Acetosa, Campi sportivi, Monte Antenne, Tor di Quinto, Due Ponti, Grottarossa, Saxa Rubra, Centro Rai, Labaro, La Celsa, Prima Porta e La Giustiniana. Il servizio extraurbano è effettuato invece tra le provincie di Roma e Viterbo, con ulteriori 20 stazioni tra Montebello e Viterbo.

La tratta urbana ha una lunghezza di 12,496 km ed un tempo di percorrenza di circa 22 minuti; mentre la tratta extraurbana si estende per 89,389 km con un tempo di percorrenza di circa 2 ore e 16 minuti.

Figura 1.1: Mappa delle linee Roma - Lido di Ostia e Roma - Civita Castellana - Viterbo



Entrambe le ferrovie sono infrastrutture isolate dal resto della rete nazionale a scartamento ordinario. La Roma-Lido e la tratta urbana della Roma-Viterbo sono interamente a doppio binario e dispongono di un sistema di distanziamento elettrico a blocco automatico. Tale sistema consente, senza l'impiego di operatori di stazione, la circolazione dei treni lungo la linea, garantendo al contempo buoni standard di sicurezza e la possibilità di avere una frequenza elevata. Le linee sono anche dotate di un sistema di supporto alla condotta dei treni, il quale consente il controllo della guida del macchinista rispetto all'aspetto restrittivo dei segnali incontrati lungo la linea.

La tratta extraurbana della Roma-Viterbo è caratterizzata da una tecnologia meno recente, con un sistema di circolazione cosiddetto a «giunti telefonici» che garantisce standard di sicurezza meno evoluti e la necessità di un distanziamento tra treni successivi maggiore. Sono inoltre presenti numerosi attraversamenti (109), molti dei quali senza barriere automatiche, i quali generano un elevato grado di interferenza con le altre modalità di trasporto e di pericolosità, oltre a ridurre la fluidità della circolazione ferroviaria e la velocità massima ammissibile.

Nella tabella sottostante sono riassunte le principali caratteristiche delle due infrastrutture, suddividendo la Roma-Viterbo tra tratta urbana ed extraurbana.

Tabella 1.1: Caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria della Roma-Lido e Roma-Viterbo

Principali caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie			
	Roma-Lido	Roma-Viterbo urbana	Roma-Viterbo extraurbana
Lunghezza (km)	28,359	12,496	89,389
Lunghezza binario semplice (km)	-	-	89,389
Lunghezza binario doppio (km)	28,359	12,496	-
Scartamento (mm)	1.435	1.435	1.435
Pendenza massima	< 19‰	< 25‰	< 35‰
Sistema di circolazione	Blocco Automatico a correnti codificate BA _{cc}	Blocco Automatico a correnti fisse BA _{cf}	Giunto telefonico
Regime di esercizio	Dirigenza Centrale del Traffico DCO-DCT	Dirigenza Centrale del Traffico DCT	Dirigenza unica
ACEI	7	4	1
Sistema di protezione marcia treni	Train-Stop	Train-Stop	-
Tensione di alimentazione	1.500 Vcc	3.000 Vcc	3.000 Vcc
Sottostazioni elettriche di conversione	8 (6 dedicate e 2 in comune con la Metro B)	1	3
Deposito – Officina	Deposito-Officina Magliana Nuova Magliana Vecchia	Deposito-Officina Catalano Deposito Acqua Acetosa	
Posto centrale di controllo	Acilia	Acqua Acetosa	