

La nuova stazione di Roma Tiburtina

Il progetto vincitore del concorso internazionale per la realizzazione della nuova Tiburtina è firmato da Paolo Desideri a capo di un gruppo formato da Maria Laura Arlotti, Michele Beccu, Filippo Raimondo, Drees & Sommer Italia Engineering, Busmann & Haberer Architekten Deutschland, Massimo Majowiecki, Ezio Gruttadauria, Mauro Merlo, Nicolas Cazzato.

La nuova stazione di Roma Tiburtina fa parte di un ampio intervento urbanistico (oltre 92 ettari) concordato dal Comune e dalle Ferrovie dello Stato.

La realizzazione della stazione è l'occasione per creare una nuova centralità urbana, in grado di riconnettere due quartieri, Pietralata e Nomentano, storicamente separati dalla ferrovia. La stazione, pensata come una grande galleria aerea, riunirà le due aree sia attraverso il sistema di servizi contenuti al suo interno sia attraverso l'elemento del grande boulevard urbano, coperto e sopraelevato, che scavalca i binari. Completano l'intervento, la realizzazione di strutture commerciali, ricettive, direzionali, e culturali nonché la creazione di aree a verde per 10 ettari. Entro il 2005 sarà indetta la gara per l'affidamento dei lavori. Il completamento dei lavori è previsto entro il 2008. L'investimento sarà di circa 160 milioni di euro.

La nuova stazione di Tiburtina sarà interessata da oltre 100.000 viaggiatori al giorno con un picco di 20.000 viaggiatori nell'ora di punta.

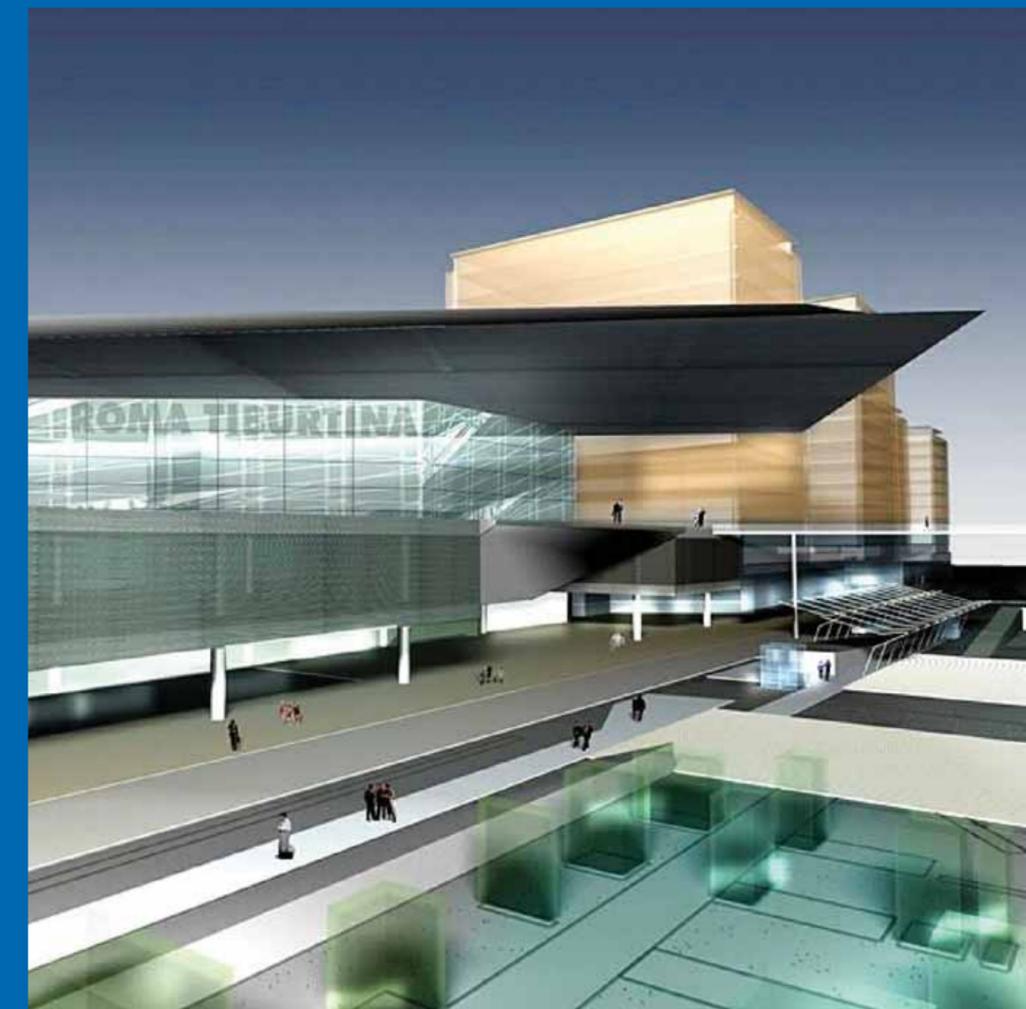
La stazione è destinata a diventare scalo per le nuove linee veloci e maggiore nodo di scambio tra il traffico a lunga percorrenza, quello regionale, quello locale e metropolitano. A Roma Tiburtina si incontreranno tre direttrici passanti e un anello di cintura per complessivi 400 km di ferrovie interconnesse.

Caratteristiche tecniche

| | |
|---|--|
| Lunghezza penetrazione urbana | 10 km verso Roma Termini 11,5 km verso Roma Tiburtina |
| Tratto in galleria | 6 km |
| Velocità di progetto | da 60 a 220 km/h |
| Pendenza massima | 21‰ |
| Raggio di curvatura minimo | 500 metri |
| Alimentazione | 3 kv c.c. |
| Profondità massima gallerie artificiali | 30 metri |



Nodo di Roma



RFI
DIREZIONE COMUNICAZIONE DI MERCATO
Piazza della Croce Rossa, 1 • 00161 Roma

telefono 0644104402
fax 0644103726
www.rfi.it
dircomu@rfi.it

TAV
RELAZIONI ESTERNE
Via Mantova, 24 • 00198 Roma

telefono 06852581
fax 0685258324
www.tav.it
relazioniesterne@tav.it

10/2005 - 2.000

Il tracciato

Il tracciato urbano della nuova linea veloce si sviluppa per circa 10 Km in affiancamento all'autostrada A24 Roma-L'Aquila dal Grande Raccordo Anulare (GRA) fino a Roma Termini o a Roma Tiburtina, per i treni passanti/nord-sud e proseguendo per Roma Termini.

La nuova linea utilizzerà il tracciato dell'esistente Roma-Sulmona che sarà spostata verso nord e raddoppiata fino a Guidonia. Affiancata alla nuova linea veloce, la Roma-Sulmona sarà utilizzata per un servizio cadenzato di tipo metropolitano FR2. Nel tratto compreso tra il GRA e la stazione Prenestina, saranno realizzate quattro nuove fermate.

Le nuove linee correranno in galleria artificiale per circa la metà del loro tracciato. In questo modo sarà possibile unire aree oggi separate dalla ferrovia, migliorando la qualità urbana e ambientale dei quartieri attraversati.

Il potenziamento del Nodo di Roma

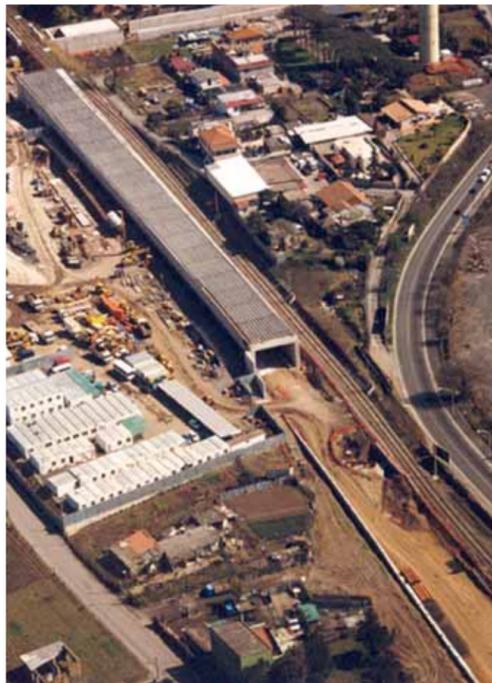
Oltre alla costruzione della nuova linea veloce, il programma di riorganizzazione dei trasporti nel nodo ferroviario della Capitale prevede il potenziamento delle 8 ferrovie metropolitane.

Anche per Roma, come per altre grandi città italiane, la realizzazione della nuova linea veloce è l'occasione per avviare il riassetto dei trasporti metropolitani su ferro. La nuova linea ferroviaria, consentirà di dedicare al trasporto metropolitano i chilometri di ferrovia già presenti all'interno della città, rendendo possibile il rilancio del trasporto collettivo.

I progetti elaborati prevedono che oltre 220 Km di binari siano sempre più dedicati alle 8 ferrovie metropolitane con treni a frequenza cadenzata, tipo "metro", dotati di nuove fermate e poli di scambio con le altre modalità di trasporto pubblico e privato. Molti interventi sono stati già completati ed altri sono in via di ultimazione.

Entro il 2005 sarà realizzato l'ingresso della linea veloce Roma-Napoli alla stazione Termini, che sarà la fermata per i treni con destinazione finale Roma. Successivamente sarà completato il passante nord-sud tra la direttissima Roma-Firenze e la linea veloce Roma-Napoli. Il passante permetterà ai treni provenienti da nord, diretti a Napoli e viceversa, di fermarsi alla stazione Tiburtina che sarà completamente rinnovata.

Il riassetto del nodo prevede, fra gli



interventi di maggior respiro, la chiusura dell'anello ferroviario con la costruzione della parte mancante a nord, individuata tra gli interventi della Legge Obiettivo ed in corso di progettazione, che prevede la realizzazione di una linea a doppio binario elettrificato tra Valle Aurelia sulla FR3 e Roma Smistamento con l'inserimento sulla Roma-Firenze.

Oltre al completamento dell'anello ferroviario, è prevista a sud la realizzazione dello *shunt merci* tra Ponte Galeria, tra la linea per Fiumicino e Campoleone, sulla linea Roma-Formia-Napoli, per uno sviluppo di 35 km, a doppio binario elettrificato, con pendenza massima del 12 per mille e velocità di progetto pari a 160 km/h. Quest'ultimo intervento consentirà il collegamento diretto della linea Tirrenica con il sud e la possibilità di prevedere treni diretti dall'area napoletana all'*Hub* aeroportuale di Fiumicino.

Questi interventi libereranno gli itinerari all'interno del nodo che saranno sempre più destinati al servizio metropolitano.

Il Servizio Ferroviario Metropolitano

Le linee veloci rappresentano il fulcro dell'intero progetto di riassetto delle linee metropolitane perché, grazie allo spostamento del traffico di media e lunga percorrenza sui nuovi binari e all'introduzione di sistemi computerizzati per il controllo del traffico, è possibile dedicare le linee esistenti esclusivamente al trasporto pendolare su 8 itinerari:

- **FR1:** Fiumicino-Ostiense-Tiburtina-Monterotondo-Fara Sabina
- **FR2:** Tiburtina-Guidonia
- **FR3:** Termini-Ostiense-S. Pietro-Cesano
- **FR4:** Termini-Ciampino-Castelli Romani
- **FR5:** Termini-Cerveteri-Civitavecchia
- **FR6:** Termini-Casilina-Frosinone
- **FR7:** Termini-Formia
- **FR8:** Termini-Nettuno

Le mitigazioni ambientali

Oltre ai vantaggi di tipo trasportistico Roma beneficerà di ampi interventi di riqualificazione. La realizzazione delle nuove linee si inserisce infatti in un più ampio obiettivo di risistemazione urbana e territoriale della città, nel quale sono coinvolte insieme alle Ferrovie dello Stato, le amministrazioni territoriali.

720.000 mq di aree oggi abbandonate, diventeranno parchi pubblici:

- sarà realizzato un grande Parco Archeologico di 370.000 mq nell'area tra il viadotto Serenissima, l'autostrada Roma-L'Aquila e la ferrovia: un nuovo polmone verde a disposizione dei cittadini e un'area di grande valore scientifico e culturale;
- saranno realizzate aree verdi attrezzate per il tempo libero per un'estensione di 350.000 mq.

