

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

U.O. PROGETTAZIONE FUNZIONALE ED ESERCIZIO

PROGETTO DEFINITIVO

RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ROMA – VITERBO
TRATTA CESANO – VIGNA DI VALLE

PROGRAMMAZIONE DEI LAVORI PER MACROFASI REALIZZATIVE

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

NR1J 01 D 16 RG ES0002 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	A. Dicembre	Novembre 2018	A. Vitali	Novembre 2018	T. Paoletti	Novembre 2018	
B	EMISSIONE A SEGUITO PARERE CSLLPP	A. Dicembre <i>A. Vitali</i>	Luglio 2020	A. Vitali <i>A. Vitali</i>	Luglio 2020	T. Paoletti <i>T. Paoletti</i>	Luglio 2020	<i>P. Fivoli</i> 19/06/2020 20550

File: NR1J01D16RGES0002001B.doc

n. Elab.: 20

INDICE

1. DESCRIZIONE GENERALE	3
2. INQUADRAMENTO DELLE FASI REALIZZATIVE	4
3. REALIZZAZIONE DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA CESANO – VIGNA DI VALLE	4
3.1 FASE 1.....	4
3.2 FASE 2.....	6
3.3 FASE 3.....	6
3.4 FASE 4.....	7
3.5 FASE 5.....	7
4. SERVIZI SOSTITUTIVI	7

	LINEA ROMA – VITERBO RADDOPPIO TRATTA CESANO – VIGNA DI VALLE					
	PROGRAMMAZIONE DEI LAVORI PER MACROFASI REALIZZATIVE	COMMESSA NR1J	LOTTO 01	CODIFICA RG	DOCUMENTO ES0002 001	REV B

1. DESCRIZIONE GENERALE

Il presente rapporto illustra le fasi realizzative del raddoppio della tratta Cesano di Roma – Vigna di Valle sulla linea ferroviaria Roma Ostiense – Viterbo Porta Fiorentina.

L'inizio del progetto è fissato alla progressiva km 27+769, in corrispondenza della fine del "tronchino" esistente sul binario 1 della stazione di Cesano. La posizione del nuovo binario è prevista a destra rispetto a quello esistente, nel senso delle progressive crescenti, divenendo il binario dispari della tratta. Tale posizione è dettata dall'esistente elettrificazione del binario attuale, a sinistra del senso pari, e per limitare al massimo le interferenze con l'esercizio.

La fine dell'intervento è fissata alla progressiva km 39+497 dove il tracciato di progetto si ricollega al binario singolo esistente.

La lunghezza complessiva della linea di progetto è pari a circa 12 km, la velocità di progetto è di 115 Km/h e la pendenza longitudinale massima adottata è del 16‰ circa, in corrispondenza di uno dei tratti di linea in variante di tracciato inseriti per consentire la velocizzazione della tratta, dalla progressiva Km 33+900 alla progressiva Km 35+500.

L'intervento prevede il raddoppio della linea per fasi, realizzando un primo nuovo binario alla distanza iniziale di 5,50 m dal binario attuale, prevedendo lo spostamento dell'esercizio su tale nuovo binario (futuro binario dispari), il rifacimento della sede esistente (compreso il sub ballast) e la realizzazione del nuovo binario pari con interasse finale di 4,00 m.

I ponticelli e i tombini al di sotto del binario esistente, verranno demoliti e ricostruiti secondo la normativa ad oggi vigente e secondo il nuovo carico assiale e la velocità di progetto, garantendo lo stesso standard sia per il binario pari sia per il dispari; l'idraulica di piattaforma sarà predisposta anche sul lato binario esistente (futuro pari), attualmente assente.

Nei tratti di linea ferroviaria dove lo studio acustico ne dimostra la necessità in base ai limiti della vigente normativa, saranno installate le barriere antirumore: sono previsti interventi in corrispondenza della stazione di Anguillara e in uscita dalla stessa in direzione Viterbo, all'altezza del Liceo Scientifico "Ivan", progressiva circa Km 31+500.

La stazione di Cesano sarà munita di comunicazioni pari/dispari, lato Anguillara, percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h.

La nuova stazione di Anguillara (FV nuovo posto alla progressiva 30+610) sarà dotata di due binari di circolazione, un binario di precedenza promiscuo lato fabbricato viaggiatori e un binario secondario centralizzato adibito per attestamento di materiali. Le comunicazioni tra i binari di circolazione saranno tutte percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h ad eccezione della comunicazione lato Bracciano del binario di precedenza che sarà percorribile alla velocità massima in deviata di 30 Km/h. La stazione sarà inoltre dotata di un sottopasso di stazione munito di rampe di accesso/ascensori; marciapiedi "h55" con lunghezza di 250 m; pensiline da 150 metri a copertura dei marciapiedi e delle rampe di accesso/ascensori; scale fisse, impianti di illuminazione, audio, telecontrollo e security, opere a verde.

Il Posto di Movimento di Crocicchie posto alla progressiva 35+850 sarà munito di nuove comunicazioni percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h.

	LINEA ROMA – VITERBO RADDOPPIO TRATTA CESANO – VIGNA DI VALLE					
	PROGRAMMAZIONE DEI LAVORI PER MACROFASI REALIZZATIVE	COMMESSA NR1J	LOTTO 01	CODIFICA RG	DOCUMENTO ES0002 001	REV B

La nuova stazione di Vigna di Valle, posta alla progressiva 38+500, sarà dotata di quattro binari di circolazione e un binario secondario centralizzato adibito per attestamento di materiali. Le comunicazioni tra i binari di circolazione saranno tutte percorribili alla velocità massima in deviata di 60 km/h. La stazione sarà inoltre dotata di un sottopasso di stazione munito di rampe di accesso/ascensori; marciapiedi “h55” con lunghezza di 250 m; pensiline da 150 metri a copertura dei marciapiedi e delle rampe di accesso/ascensori; scale fisse, impianti di illuminazione, audio, telecontrollo e security, opere a verde.

Si prevede infine la soppressione di tutti i Passaggi a Livello ancora in esercizio lungo la tratta, e la realizzazione di opere viarie sostitutive per l’attraversamento della ferrovia mediante sovrappassi della linea ferroviaria (NV01, NV02 e NV03) e sottopassi (NV04), oltre che l’adeguamento del sottovia già realizzato (NV05) per adeguarlo al raddoppio della linea.

2. INQUADRAMENTO DELLE FASI REALIZZATIVE

Il progetto prevede il completo raddoppio della tratta attualmente a singolo binario tra Cesano e Vigna di Valle; in alcuni tratti il nuovo binario si affianca all’esistente, in altri viene effettuata una variazione di tracciato con la costruzione ex novo di due binari e la progressiva dismissione del binario esistente. Vengono anche realizzate l’interconnessione del nuovo doppio binario sul lato nord della stazione Cesano di Roma, vengono variati i layout delle stazioni di Anguillara e Crocicchie e viene realizzata ex novo la stazione di Vigna di Valle (con demolizione dell’attuale fermata). Viene, infine, collegata la nuova stazione di Vigna di Valle al singolo binario esistente sul lato nord verso Bracciano per riconnettersi all’esistente linea a singolo binario.

Per l’impostazione della programmazione dei lavori si definiscono le seguenti fasi di circolazione:

- Fase A (corrispondente alla fase realizzativa 1): esercizio sul binario della linea esistente;
- Fase B (corrispondente alle fasi realizzative 2 e 3): esercizio sul binario dispari della nuova linea (ad eccezione del tratto compreso tra le PK 30+815 e PK 31+529 in cui le circolazioni avvengono anche sul nuovo binario pari);
- Fase C (corrispondente alle fasi realizzative 4 e 5); esercizio sui binari pari e dispari della nuova linea.

In allegato vengono riportati i layout funzionali dello scenario attuale, delle macrofasi realizzative e dello scenario di progetto.

3. REALIZZAZIONE DEL RADDOPPIO DELLA TRATTA CESANO – VIGNA DI VALLE

3.1 Fase 1

Nella fase 1 è previsto l’allargamento della sede ferroviaria per la realizzazione del binario di raddoppio in configurazione definitiva e/o provvisoria e la realizzazione del nuovo binario dispari in affiancamento alla linea esistente e dei tratti in variante (binario pari e dispari). La circolazione, che avviene sul binario esistente, non presenta particolari criticità.

Anche la circolazione nelle località di servizio non presenta particolari criticità. Si segnala solamente il caso di Cesano in cui, al fine di armare il I binario per il raddoppio (lato nord), viene evidenziata la necessità di inibire la

circolazione sul I binario (dove attualmente si attestano le corse del servizio metropolitano da/per Roma), che andrà prevedibilmente spostata sul II o III binario.

Le lavorazioni previste interferenti con l'esercizio sono:

- realizzazione tombino Opera 1 (PK 28+441) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 2 (PK 28+860) per n.13 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 3 (PK 29+263) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione impalcato del cavalcaferrovia di progetto alla PK 29+500 con dismissione del relativo PL esistente e demolizione edificio per n.13 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 4 (PK 29+549) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 5 (PK 29+782) per n.18 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 6 (PK 30+707) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 7 (PK 30+870) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 9 (PK 31+618) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 11 (PK 32+272) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 12 (PK 32+685) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 13 (PK 33+933) per n.18 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 14 (PK 34+546) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione sottovia Opera 15 (PK 34+757) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 16 (PK 35+034) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 17 (PK 35+507) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 18 (PK 35+777) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 19 (PK 36+016) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 20 (PK 36+243) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 21 (PK 36+435) per n.22 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 22 (PK 36+614) per n.22 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 23 (PK 36+834) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 24 (PK 37+055) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 25 (PK 37+760) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;

PROGRAMMAZIONE DEI LAVORI PER MACROFASI REALIZZATIVE	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV	FOGLIO
	NR1J	01	RG	ES0002 001	B	6 di 7

- realizzazione tombino Opera 26 (PK 38+627) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 27 (PK 38+705) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- realizzazione tombino Opera 28 (PK 39+015) per n.19 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- posa di deviatore di cantiere ad Anguillara e Crocicchie per n.4 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- 4 lavorazioni di posa di recinzioni del corpo ferroviario rispettivamente da n.50, n.50, n.25 e n.15 interruzioni notturne di 5,5 ore circa.

3.2 Fase 2

Nella fase 2 è prevista la realizzazione degli allacci (definitivi e provvisori) tra il binario della linea esistente e i nuovi binari (definitivi e provvisori).

È previsto l'esercizio ferroviario sul binario dispari della nuova linea, ad eccezione del tratto compreso tra le PK 30+815 e PK 31+529 in cui le circolazioni avvengono anche sul nuovo binario pari.

Nella stazione di Cesano viene riabilitato alla circolazione il I binario, ripristinando una situazione identica a quella attuale. Vengono abilitati alla circolazione il III e IV binario di Anguillara, andando a sopperire all'interdizione dei binari I e II; vengono anche abilitati il I e II binario della nuova Vigna di Valle.

L'unica criticità è rappresentata da Crocicchie, dove **non si disporrà di due binari per effettuare gli incroci come da orario attualmente in vigore**, che andranno riorganizzati (spostati verosimilmente nella nuova stazione di Vigna di Valle dove sono disponibili due binari).

È previsto un periodo di chiusura totale della linea di 17 giorni; non sono previste lavorazioni in interruzioni programmate di orario.

3.3 Fase 3

Nella fase 3 è previsto il completamento delle parti di sede ferroviaria in variante ferroviaria per i tratti in cui il binario di progetto definitivo ha una distanza dal binario in esercizio non inferiore a 5.50 m e completamento del raddoppio con posizionamento del binario pari a 4 m.

Per i tratti in linea è previsto l'esercizio ferroviario come in fase 2.

Anche l'esercizio nelle località di servizio risulta essere analogo a quanto descritto nella fase 2. Vengono, inoltre, realizzati i nuovi I e II binari di Anguillara; vengono completati il P.M. Crocicchie (realizzazione comunicazioni pari/dispari e dispari/pari a 60 km/h) e la stazione di Vigna di Valle (III, IV e V binario).

Le lavorazioni previste interferenti con l'esercizio sono:

- realizzazione impalcato del cavalcaferrovia di progetto alla PK 30+975 per n.13 interruzioni notturne di 5,5 ore circa;
- posa di deviatori in linea e nelle stazioni per n.13 interruzioni notturne di 5,5 ore circa.

3.4 Fase 4

Nella fase 4 è previsto il completamento del raddoppio di alcuni tratti (binario pari a 4 m).

È previsto l'esercizio ferroviario sui binari pari e dispari della nuova linea; la circolazione nelle località di servizio risulta essere quello della configurazione di progetto.

È previsto un periodo di chiusura totale della linea di 13 giorni; non sono previste lavorazioni in interruzioni programmate di orario.

3.5 Fase 5

Nella fase 5 è prevista l'attivazione dell'esercizio ferroviario nella configurazione finale sul doppio binario sull'intera tratta.

È previsto un periodo di chiusura totale della linea di 2 giorni per l'attivazione finale; non sono previste lavorazioni in interruzioni programmate di orario.

4. SERVIZI SOSTITUTIVI

Durante le lavorazioni realizzate in eventuali periodi di chiusura totale della circolazione sulla tratta di progetto dovrebbero essere previsti servizi sostitutivi che garantiranno i collegamenti principali agli utenti.

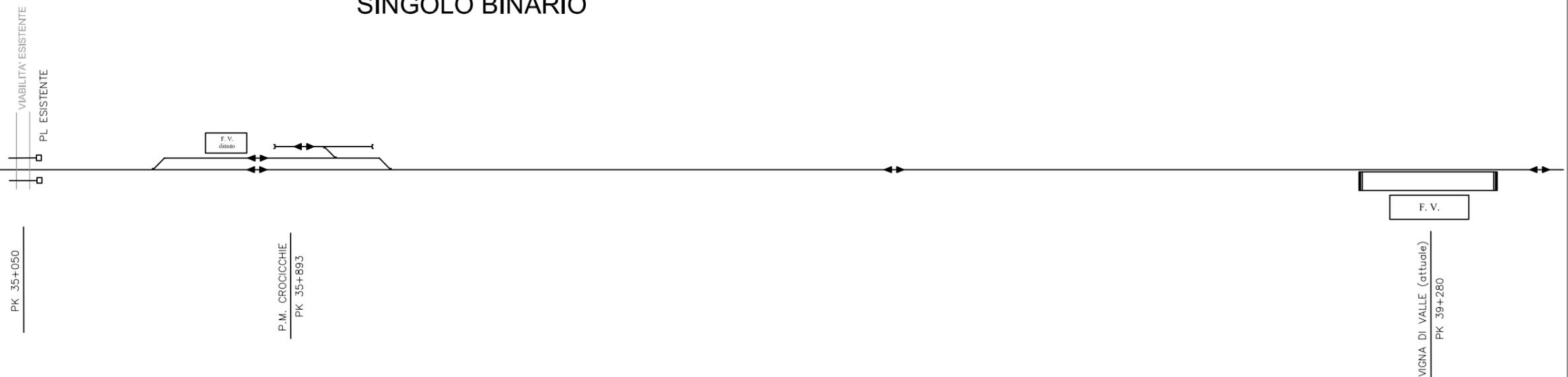
SCENARIO ATTUALE

- ESERCIZIO DA CESANO A VIGNA DI VALLE SU SINGOLO BINARIO

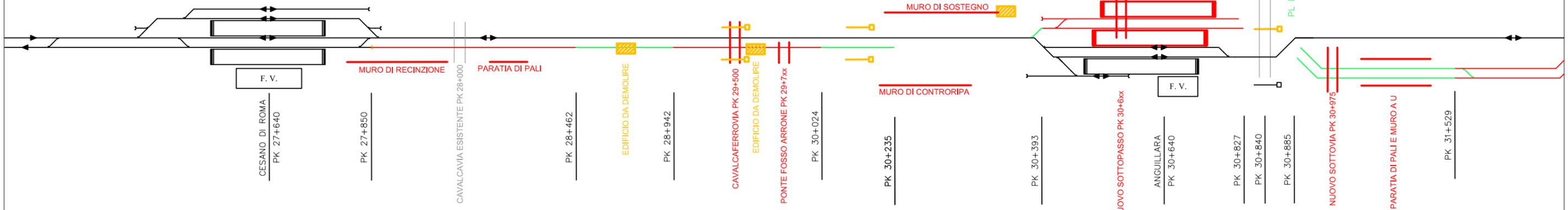


SCENARIO ATTUALE

- ESERCIZIO DA CESANO A VIGNA DI VALLE SU SINGOLO BINARIO



FASE 1 - COSTRUTTIVA

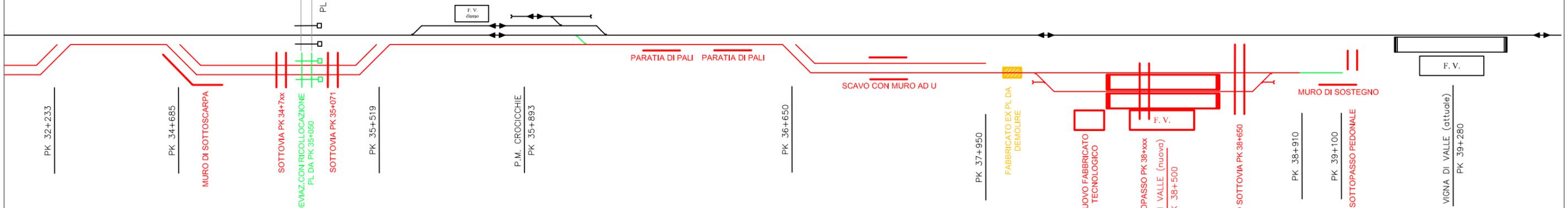


- Allargamento sede ferroviaria per realizzazione binario di raddoppio in configurazione definitiva e/o provvisoria.
- Completamento della parte di sede ferroviaria in stretto affiancamento alla L.S. per i tratti in cui il binario di progetto definitivo (linea rossa) e quello provvisorio (linea verde) hanno una distanza dal binario L.S. non inferiore a 5.50m.
- Collegamento al tronchino esistente della Stazione di Cesano Binario "I" con interasse minimo di 4m dalla L.S.
- Inibizione della circolazione sul I binario al fine di armare il binario per il raddoppio

- Completamento della parte di sede ferroviaria in variante.
- Realizzazione viabilità di progetto al Km 29+500 con dismissione dei PL esistenti.
- Realizzazione parziale viabilità al Km 30+975.
- Ricollocazione sbarra sud PL Km 30+840 esistente.
- Allargamento sede ferroviaria per realizzazione binario di raddoppio in configurazione definitiva e/o provvisoria.
- Realizzazione parziale marciapiede "2" e sottopasso di stazione e realizzazione marciapiede "3".
- Completamento della parte di sede ferroviaria in stretto affiancamento alla L.S. per i tratti in cui il binario di progetto definitivo (linea rossa) e quello provvisorio (linea verde) hanno una distanza dal binario L.S. non inferiore a 5.50m.
- Realizzazione comunicazione provvisoria sulla L.S. per accesso cantiere per la realizzazione dei nuovi binari di stazione.

- Completamento della parte di sede ferroviaria in variante.
- Allargamento sede ferroviaria per realizzazione binario di raddoppio in configurazione definitiva e/o provvisoria.
- Completamento della parte di sede ferroviaria in stretto affiancamento alla L.S. per i tratti in cui il binario di progetto definitivo (linea rossa) e quello provvisorio (linea verde) hanno una distanza dal binario L.S. non inferiore a 5.50m.

FASE 1 - COSTRUTTIVA



- Completamento della parte di sede ferroviaria in variante ad eccezione del tratto in interferenza con la viabilità esistente al Km 35+050.
- Realizzazione parziale viabilità di progetto al Km 35+071.
- Realizzazione deviazione provvisoria viabilità esistente al Km 35+050 con relativa ricollocazione PL esistente.
- Completamento sede ferroviaria in variante in corrispondenza della viabilità esistente deviata.
- Allargamento sede ferroviaria per realizzazione binario di raddoppio in configurazione definitiva e/o provvisoria.
- Completamento della parte di sede ferroviaria in stretto affiancamento alla L.S. per i tratti in cui il binario di progetto definitivo (linea rossa) e quello provvisorio (linea verde) hanno una distanza dal binario L.S. non inferiore a 5.50m.

- Completamento della parte di sede ferroviaria in variante.
- Allargamento sede ferroviaria per realizzazione binario di raddoppio in configurazione definitiva e/o provvisoria.
- Completamento della parte di sede ferroviaria in stretto affiancamento alla L.S. per i tratti in cui il binario di progetto definitivo (linea rossa) e quello provvisorio (linea verde) hanno una distanza dal binario L.S. non inferiore a 5.50m.
- Realizzazione comunicazione provvisoria sulla L.S. per accesso cantiere.

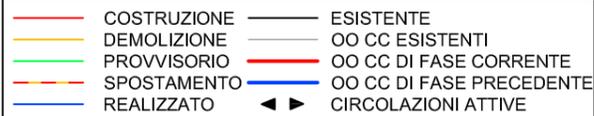
- Completamento della parte di sede ferroviaria in variante.
- Realizzazione parziale stazione Vigna di Valle con relativi fabbricati e parcheggio.
- Realizzazione marciapiedi "1" e "2" e tratto di sottopasso pedonale.
- Realizzazione parziale sottovia viabilità al Km 38+650.
- Realizzazione viabilità di progetto al Km 39+100 e Km 39+450.
- Allargamento sede ferroviaria per realizzazione binario di raddoppio in configurazione definitiva e/o provvisoria.
- Completamento della parte di sede ferroviaria in stretto affiancamento alla L.S. per i tratti in cui il binario di progetto definitivo (linea rossa) e quello provvisorio (linea verde) hanno una distanza dal binario L.S. non inferiore a 5.50m.



U.O.
PROGETTAZIONE
FUNZIONALE ED
ESERCIZIO

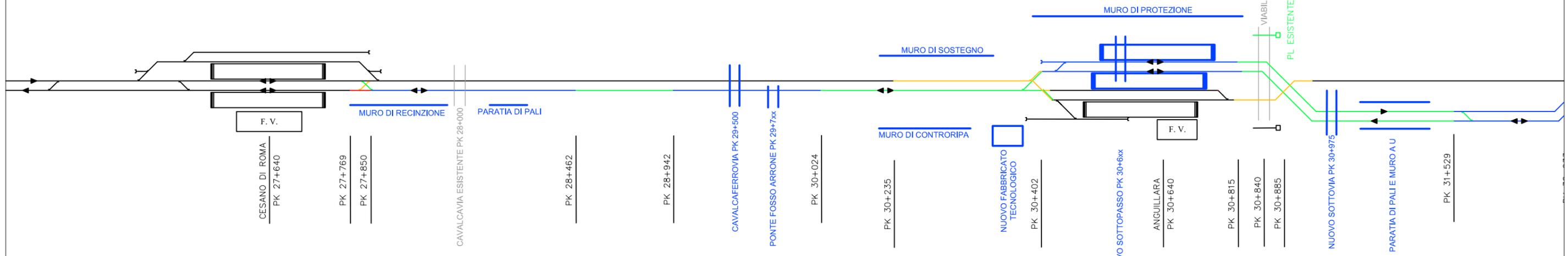
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ROMA-VITERBO
TRATTA CESANO-VIGNA DI VALLE
FASI DI REALIZZAZIONE

Redatto A.Dicembre
Data Novembre 2018
File: Linea Roma-Viterbo_Raddoppio Cesano-Vigna Di
Valle_REV.B.dwg



**Interventi per lo sviluppo del
nodo di Roma**
TAV. 2/7

FASE 2- ESERCIZIO

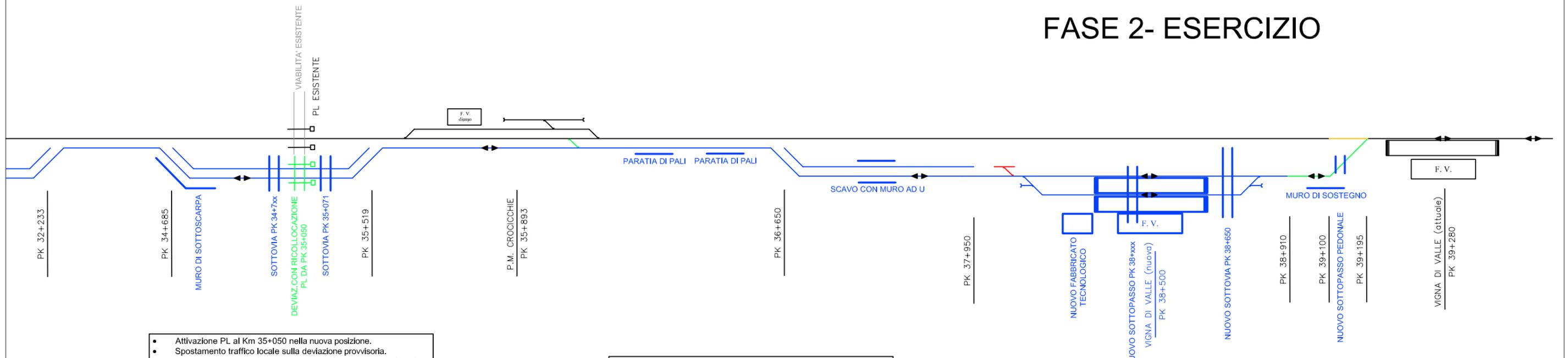


- Con brevi interruzioni all'esercizio ferroviario sono realizzati gli allacci provvisori tra i binari della L.S., delle deviate provvisorie e di quelli definitivi.
- Modifica comunicazione esistente per il collegamento provvisorio del binario "II" con il prolungamento del binario "I".
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione della fase 2.

- Con brevi interruzioni all'esercizio ferroviario sono realizzati gli allacci provvisori tra i binari della L.S., delle deviate provvisorie e di quelli definitivi.
- Realizzazione comunicazione provvisoria sulla L.S. per accesso cantiere per la realizzazione dei nuovi binari di stazione.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione della fase 2.

- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione della fase 2.

FASE 2- ESERCIZIO



- Attivazione PL al Km 35+050 nella nuova posizione.
- Spostamento traffico locale sulla deviazione provvisoria.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione della fase 2.

- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione della fase 2.

- Con brevi interruzioni all'esercizio ferroviario viene realizzato il passaggio doppio/singolo per il collegamento alla L.S.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione della fase 2.



U.O.
PROGETTAZIONE
FUNZIONALE ED
ESERCIZIO

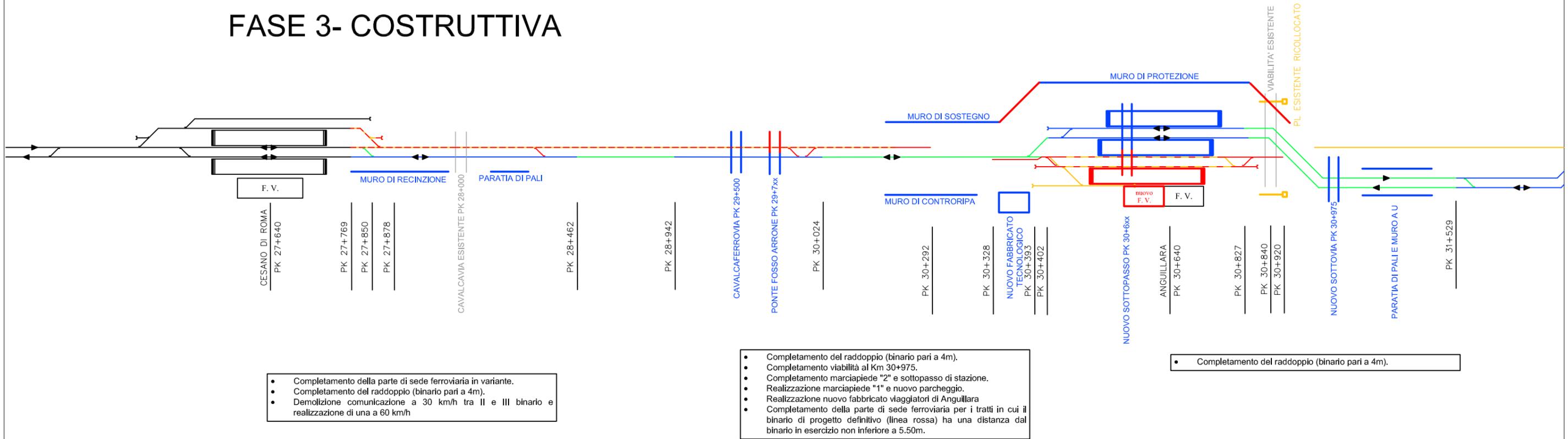
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ROMA-VITERBO
TRATTA CESANO-VIGNA DI VALLE
FASI DI REALIZZAZIONE

Redatto A.Dicembre
Data Novembre 2018
File: Linea Roma-Viterbo_Raddoppio Cesano-Vigna Di
Valle_REV.B.dwg

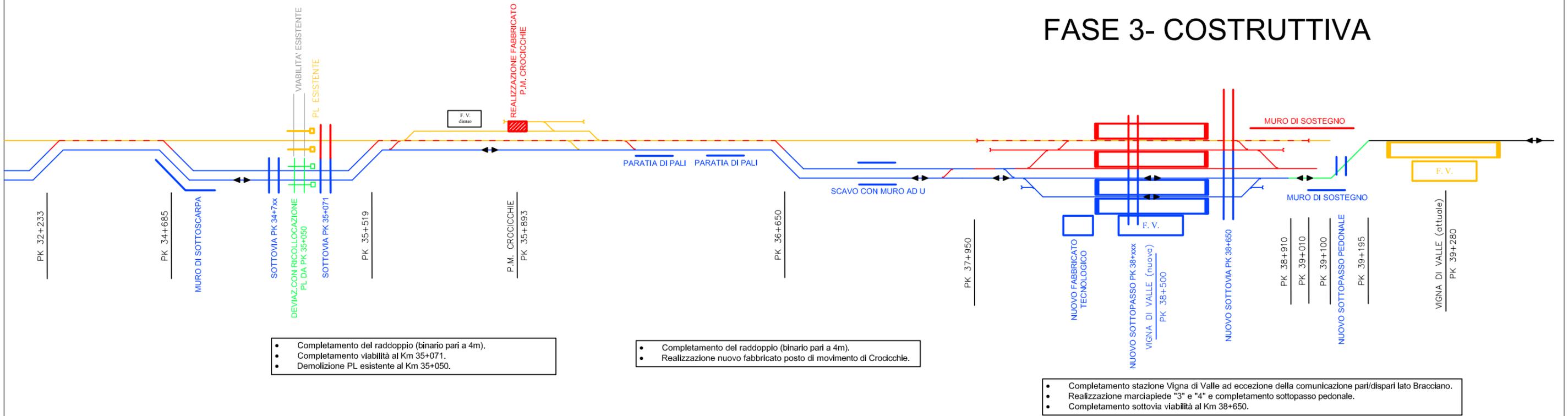
—	COSTRUZIONE	—	ESISTENTE
—	DEMOLIZIONE	—	OO CC ESISTENTI
—	PROVVISORIO	—	OO CC DI FASE CORRENTE
—	SPOSTAMENTO	—	OO CC DI FASE PRECEDENTE
—	REALIZZATO	◄ ►	CIRCOLAZIONI ATTIVE

**Interventi per lo sviluppo del
nodo di Roma**
TAV. 3/7

FASE 3- COSTRUTTIVA



FASE 3- COSTRUTTIVA



U.O.
PROGETTAZIONE
FUNZIONALE ED
ESERCIZIO

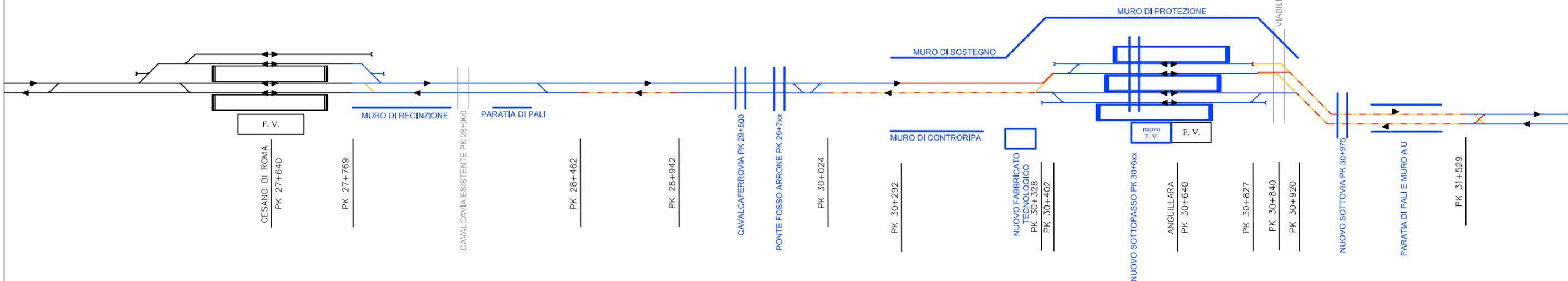
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ROMA-VITERBO
TRATTA CESANO-VIGNA DI VALLE
FASI DI REALIZZAZIONE

Redatto A.Dicembre
Data Novembre 2018
File: Linea Roma-Viterbo_Raddoppio Cesano-Vigna Di
Valle_REV.B.dwg

—	ESISTENTE
—	OO CC ESISTENTI
—	OO CC DI FASE CORRENTE
—	OO CC DI FASE PRECEDENTE
—	CIRCOLAZIONI ATTIVE
—	COSTRUZIONE
—	DEMOLIZIONE
—	PROVVISORIO
—	SPOSTAMENTO
—	REALIZZATO

**Interventi per lo sviluppo del
nodo di Roma**
TAV. 4/7

FASE 4- ESERCIZIO

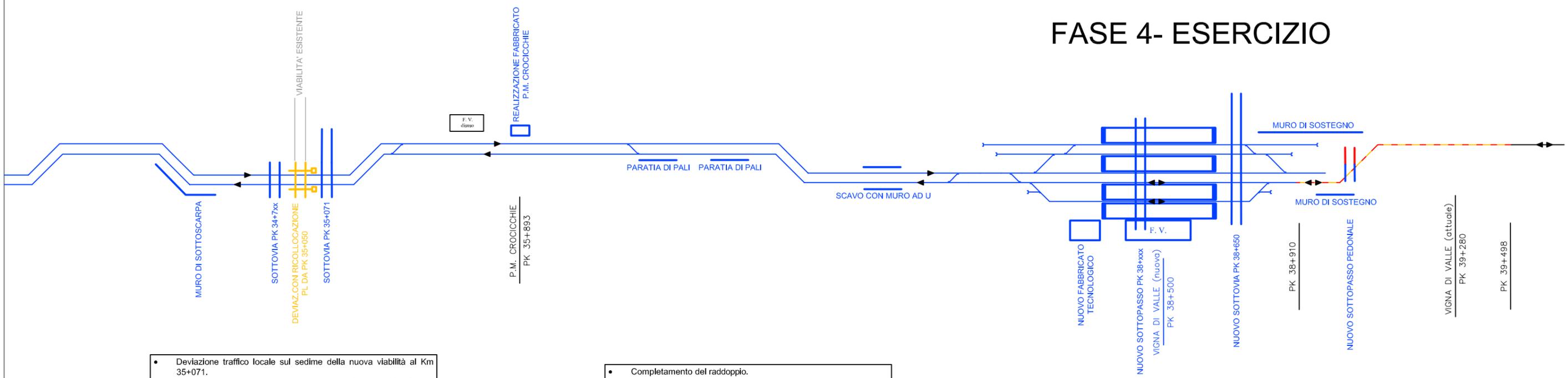


- Completamento del raddoppio (binario pari a 4m).
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione finale.

- Completamento del raddoppio.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione finale.

- Completamento del raddoppio.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione finale.

FASE 4- ESERCIZIO



- Deviazione traffico locale sul sedime della nuova viabilità al Km 35+071.
- Demolizione deviazione provvisoria e relativo PL al Km 35+050.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione finale.

- Completamento del raddoppio.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione finale.

- Completamento del binario dispari di progetto
- Realizzazione del passaggio doppio/singolo per collegamento alla L.S. Iato Bracciano.



U.O.
PROGETTAZIONE
FUNZIONALE ED
ESERCIZIO

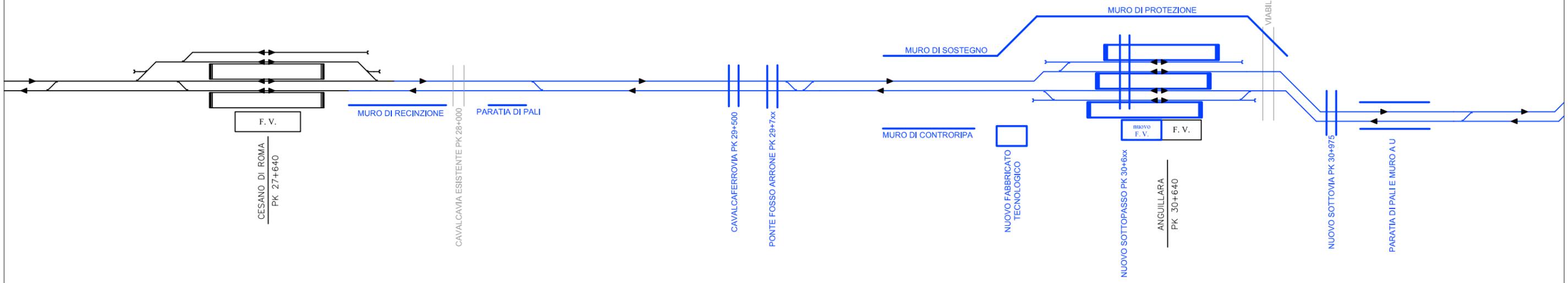
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ROMA-VITERBO
TRATTA CESANO-VIGNA DI VALLE
FASI DI REALIZZAZIONE

Redatto A.Dicembre
Data Novembre 2018
File: Linea Roma-Viterbo_Raddoppio Cesano-Vigna Di
Valle_REV.B.dwg

—	COSTRUZIONE	—	ESISTENTE
—	DEMOLIZIONE	—	OO CC ESISTENTI
—	PROVVISORIO	—	OO CC DI FASE CORRENTE
—	SPOSTAMENTO	—	OO CC DI FASE PRECEDENTE
—	REALIZZATO	◀ ▶	CIRCOLAZIONI ATTIVE

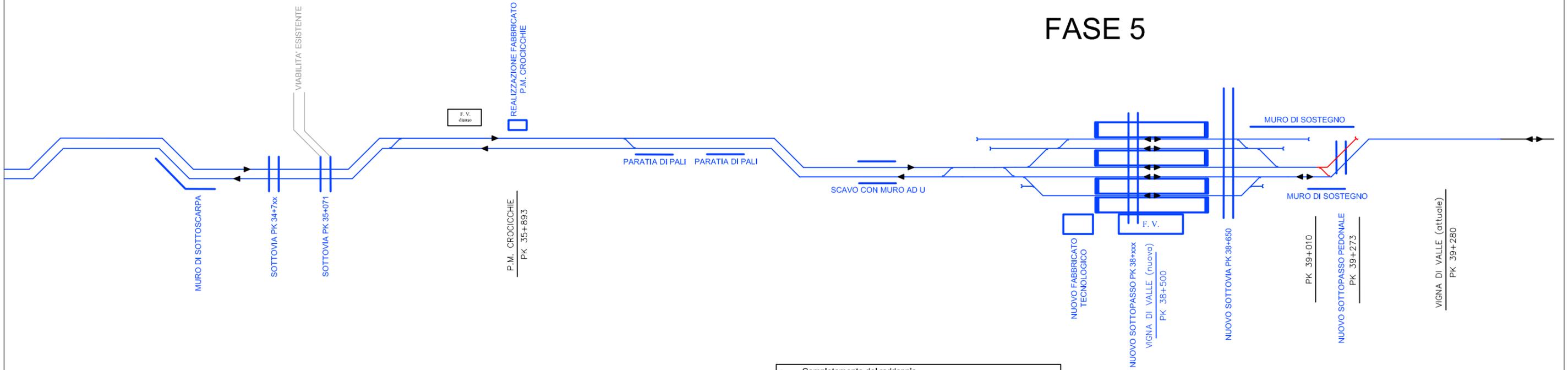
**Interventi per lo sviluppo del
nodo di Roma**
TAV. 5/7

FASE 5



- Completamento raddoppio eseguito nella fase precedente.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione finale.

FASE 5



- Completamento del raddoppio.
- Attivazione esercizio ferroviario nella configurazione finale.



U.O.
PROGETTAZIONE
FUNZIONALE ED
ESERCIZIO

RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ROMA-VITERBO
TRATTA CESANO-VIGNA DI VALLE
FASI DI REALIZZAZIONE

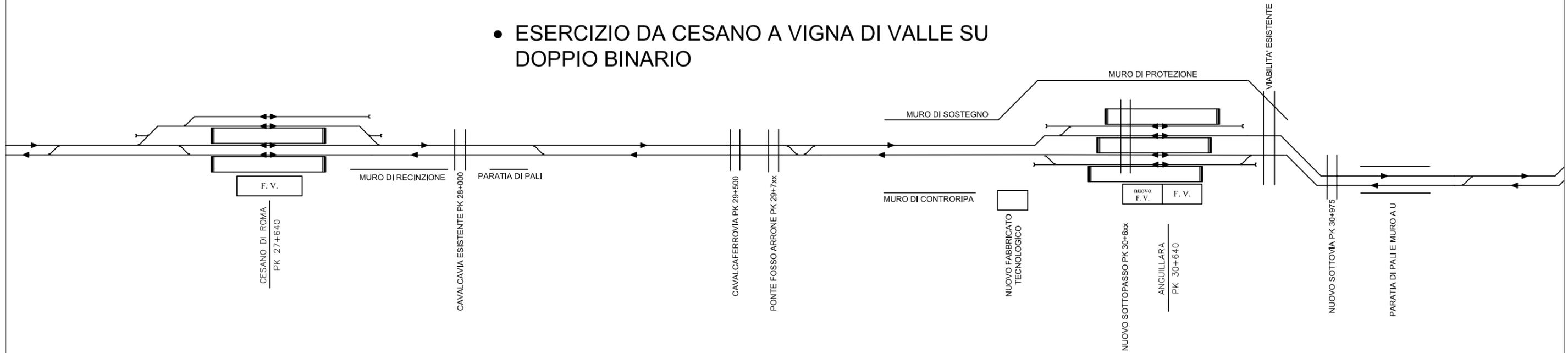
Redatto A.Dicembre
Data Novembre 2018
File: Linea Roma-Viterbo_Raddoppio Cesano-Vigna Di
Valle_REV.B.dwg

—	COSTRUZIONE	—	ESISTENTE
—	DEMOLIZIONE	—	OO CC ESISTENTI
—	PROVVISORIO	—	OO CC DI FASE CORRENTE
—	SPOSTAMENTO	—	OO CC DI FASE PRECEDENTE
—	REALIZZATO	◄ ►	CIRCOLAZIONI ATTIVE

**Interventi per lo sviluppo del
nodo di Roma**
TAV. 6/7

SCENARIO DI PROGETTO

- ESERCIZIO DA CESANO A VIGNA DI VALLE SU DOPPIO BINARIO



SCENARIO DI PROGETTO

- ESERCIZIO DA CESANO A VIGNA DI VALLE SU DOPPIO BINARIO

