

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## U.O. PROGETTAZIONE FUNZIONALE ED ESERCIZIO

## PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

### NODO DI ROMA

### PRG DI ROMA TUSCOLANA

### ELABORATI GENERALI

### RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO

SCALA:

-

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

NR2E 00 R 16 RG ES0001 001 A

| Rev. | Descrizione         | Redatto                             | Data           | Verificato                            | Data           | Approvato   | Data           | Autorizzato Data             |
|------|---------------------|-------------------------------------|----------------|---------------------------------------|----------------|-------------|----------------|------------------------------|
| A    | Emissione esecutiva | P. Ottaviano<br><i>P. Ottaviano</i> | Aprile<br>2021 | F.A. Marciano<br><i>F.A. Marciano</i> | Aprile<br>2021 | T. Paoletti | Aprile<br>2021 | P. Rivoli<br>Aprile 2021<br> |
|      |                     |                                     |                |                                       |                |             |                |                              |
|      |                     |                                     |                |                                       |                |             |                |                              |
|      |                     |                                     |                |                                       |                |             |                |                              |



**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA  
NODO DI ROMA  
PRG DI ROMA TUSCOLANA**

**RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO**

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO    | REV. | FOGLIO  |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| NR2E     | 00    | R 16 RG  | ES 00 01 001 | A    | 2 di 11 |

## INDICE

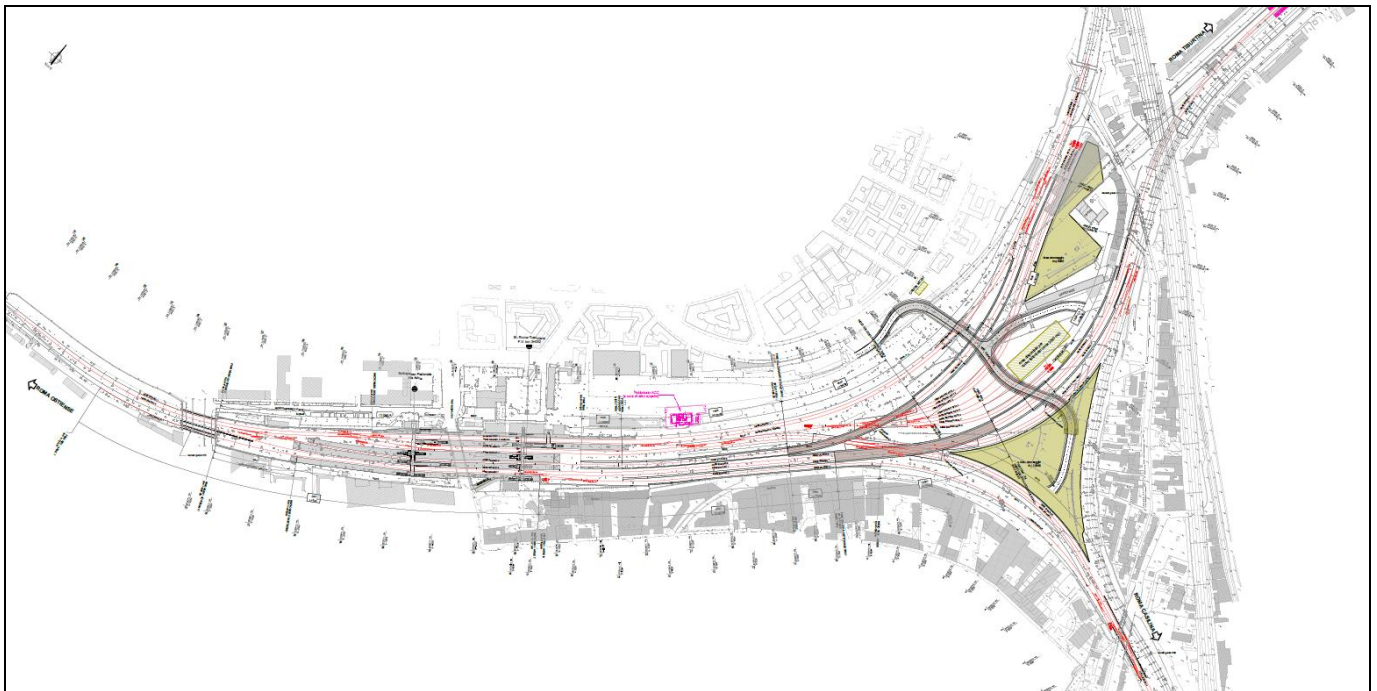
|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1.  | INTRODUZIONE .....                       | 3  |
| 2.  | SCENARIO DI RIFERIMENTO .....            | 5  |
| 2.1 | CONFIGURAZIONE FUNZIONALE .....          | 5  |
| 2.2 | MODELLO DI ESERCIZIO DI RIFERIMENTO..... | 5  |
| 3.  | SCENARIO DI PROGETTO .....               | 7  |
| 3.1 | CONFIGURAZIONE FUNZIONALE .....          | 7  |
| 3.2 | MODELLO DI ESERCIZIO DI PROGETTO.....    | 9  |
| 4.  | CONCLUSIONI .....                        | 11 |

## 1. INTRODUZIONE

Oggetto del presente Progetto di Fattibilità Tecnica Economica è il PRG di Roma Tuscolana.

Il progetto ha lo scopo di realizzare un nuovo collegamento ferroviario tra le Stazioni di Roma Tuscolana e Roma Tiburtina con allaccio alla linea indipendente Roma Tiburtina – Roma Casilina per il traffico merci /viaggiatori e di riorganizzare le circolazioni nella Stazione Tuscolana al fine di ridurre e / o evitare interferenze con il flusso proveniente dai seguenti collegamenti:

- Roma Ostiense – Roma Tiburtina;
- Roma Ostiense – Roma Casilina;
- Roma Ostiense – Roma Termini.



*Figura 1 – Planimetria di inquadramento del sito di intervento*

Dal punto di vista infrastrutturale e funzionale, l'intervento prevede la sistemazione del piano del ferro, per cui la stazione nella configurazione di progetto è dotata di 8 binari di circolazione con seguente destinazione d'uso principale:

- I – V: Linea Roma – Pisa;
- II: Binario per triangolazioni;
- III – IV: Linea merci Grosseto – Napoli;



**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA  
NODO DI ROMA  
PRG DI ROMA TUSCOLANA**

**RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO**

| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO    | REV. | FOGLIO  |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| NR2E     | 00    | R 16 RG  | ES 00 01 001 | A    | 4 di 11 |

- VI – VII: Linea FL1;
- VIII: precedenza linea Roma Casilina/Roma Ostiense.

Inoltre, sono previste la dismissione degli attuali deviatori e comunicazioni e conseguente realizzazione di nuove comunicazioni di collegamento, la dismissione di binari secondari in esercizio e la realizzazione di nuovi secondari ad uso nucleo manutentivo.

Sono stati inoltre previsti la realizzazione del nuovo piazzale del fascio binari di Roma Tuscolana e la realizzazione della nuova viabilità di accesso all'area del futuro fascio binari di Roma Tuscolana.

Ulteriore importante intervento nell'ambito della progettazione è l'adeguamento a STI PMR della stazione. Attualmente la stazione di Roma Tuscolana è priva di alcun apprestamento necessario all'abbattimento delle barriere architettoniche. Il progetto, quindi, prevede di adeguare ad  $h=+0.55$  dal p.f. tutti i marciapiedi ad eccezione di quello tra IV e V binario già adeguato dalla DTP, di prolungare il sottopasso pedonale di via Adria che attualmente dalla pubblica via serve unicamente il marciapiede tra IV e V binario.

## 2. SCENARIO DI RIFERIMENTO

### 2.1 Configurazione funzionale

La stazione di Roma Tuscolana è composta da 8 binari di circolazione e 5 marciapiedi per lo svolgimento del servizio passeggeri. I binari I e II sono dedicati alla linea Roma – Pisa; il IV e V sono dedicati al servizio regionale FL1 con i relativi binari di precedenza III e VI; i binari VII e VIII sono dedicati alla linea Ostiense – Casilina.

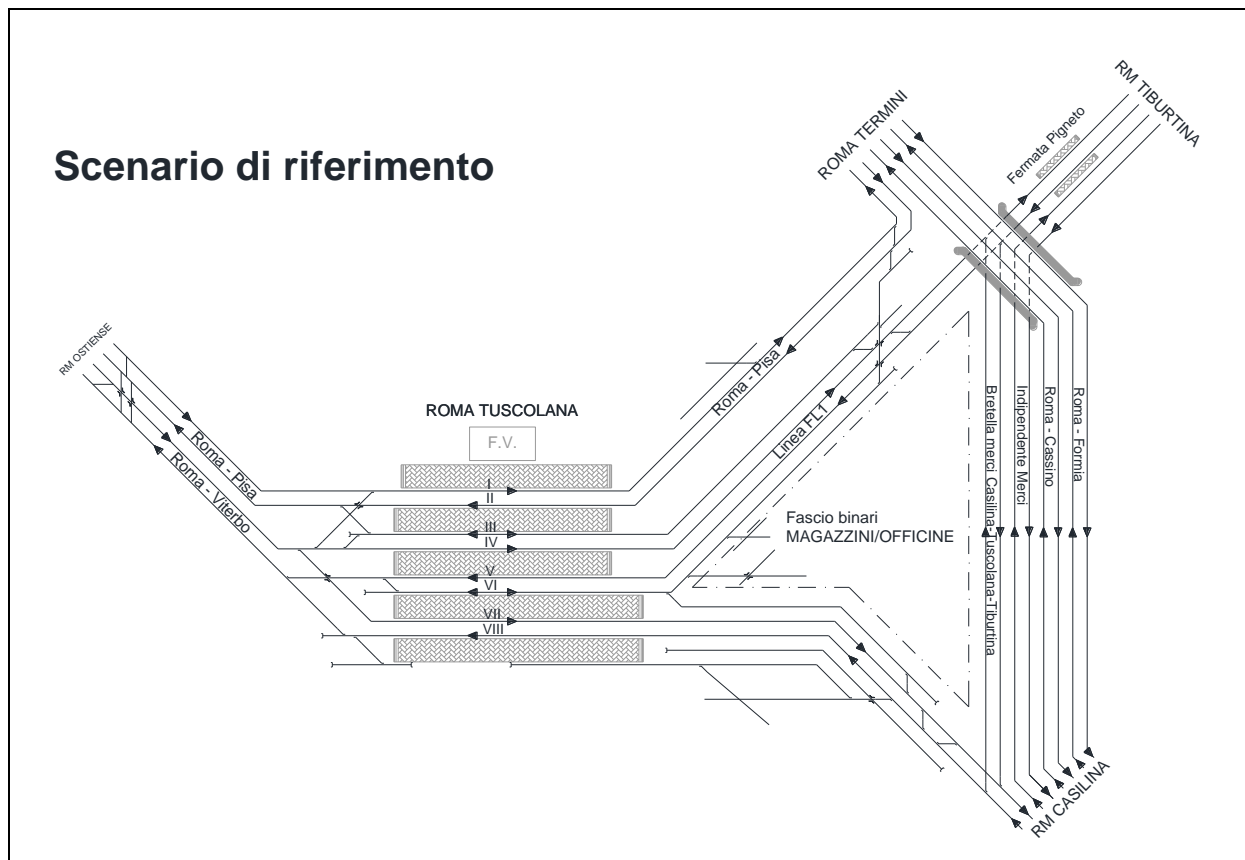
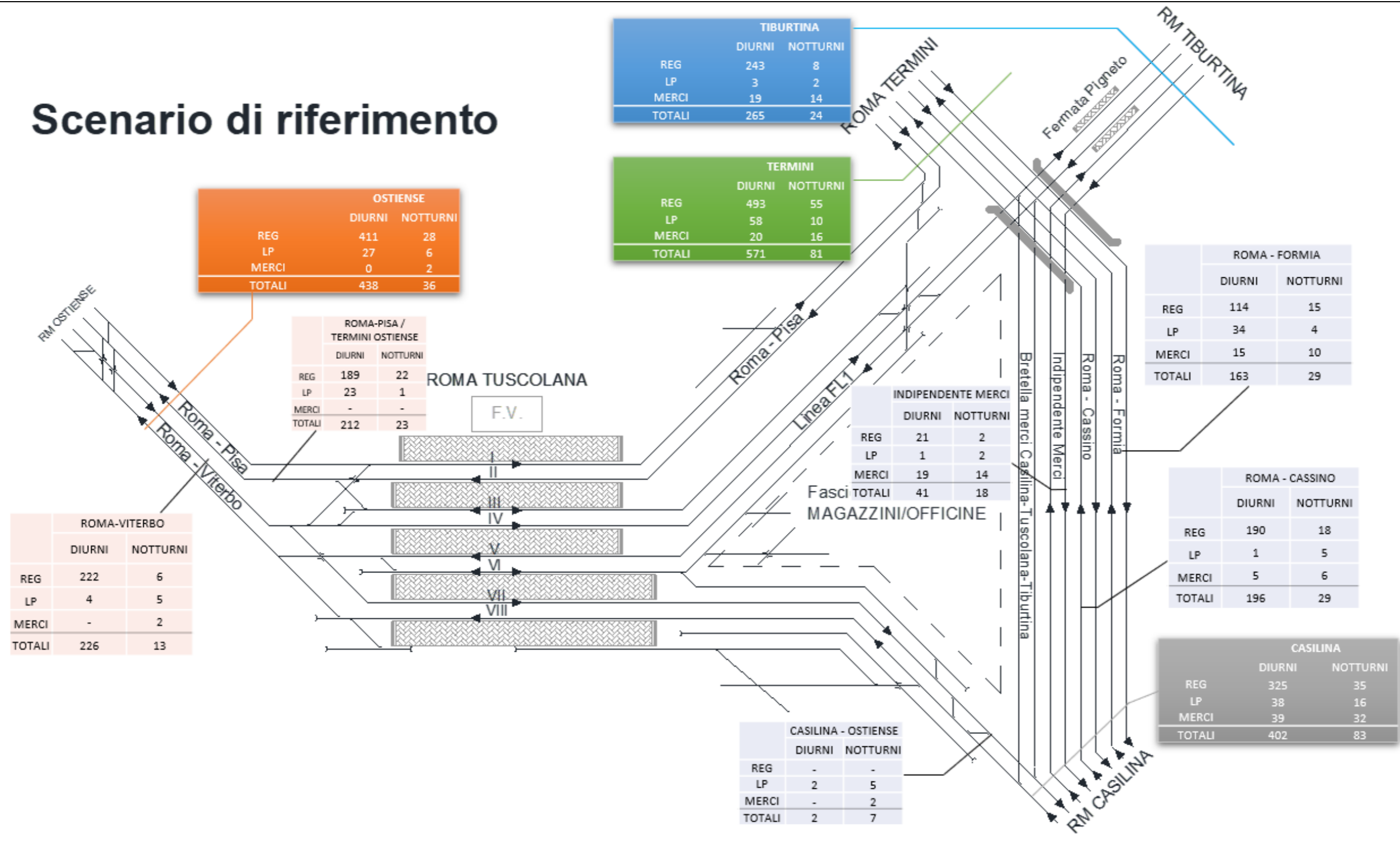


Figura 2 - Layout scenario di riferimento

### 2.2 Modello di esercizio attuale

Nel seguente layout è rappresentato il MdE nello scenario attuale (che non tiene conto del traffico sulla Bretella Merci che invece risulta attivata nello scenario di riferimento). Questo è stato ricostruito a seguito di alcune estrazioni da PIC (Piattaforma Integrata Circolazioni) di RFI effettuate su più giorni feriali del mese di Febbraio 2020.

# Scenario di riferimento



### **3. SCENARIO DI PROGETTO**

#### **3.1 Configurazione funzionale**

Il nuovo PRG prevede la riorganizzazione dei flussi all'interno della stazione in modo da evitare le interferenze tra il traffico viaggiatori delle relazioni Roma Ostiense – Roma Tiburtina linea locale, Roma Ostiense – Roma Termini linea principale e il traffico merci/viaggiatori della relazione Roma Ostiense – Roma Casilina. Inoltre, è previsto un nuovo collegamento tra Roma Tuscolana e Roma Tiburtina allacciato alla linea indipendente (Roma Tiburtina – Roma Casilina) per il traffico merci/viaggiatori della relazione Roma Ostiense – Roma Tiburtina shuntato dal traffico metropolitano della linea locale.

La stazione di Roma Tuscolana sarà caratterizzata da otto binari di circolazione passanti ed elettrificati, di cui sette atti a svolgere servizio viaggiatori ed uno (binario VIII) sprovvisto di marciapiede, decentrato lato Roma Casilina.

I binari avranno la seguente destinazione d'uso principale:

- I – V: Linea Montalto di Castro – RM Termini;
- II: Precedenza promiscua e triangolazioni;
- III – IV: linea RM Ostiense – RM Casilina e RM Tuscolana – RM Tiburtina (via indipendente);
- VI – VII: linea RM Ostiense – RM Tiburtina (locale);
- VIII: precedenza linea RM Casilina – RM Ostiense (sprovvisto di marciapiede).

Il progetto prevede anche la demolizione di tutti i binari secondari attualmente in esercizio e la realizzazione di nuovi binari secondari ad uso nucleo manutentivo, magazzini armamento, TE, IS e ai locali della diagnostica nazionale, allacciati al III binario lato Roma Tiburtina (linea indipendente).

Per le opere civili si prevedono, oltre alla realizzazione di 2 sottoattraversamenti della linea Roma Tuscolana – Roma Tiburtina (locale) che si collega ai binari VI e VII e del binario pari della linea Montalto – Roma Termini (principale), che si collega al nuovo binario V, l'adeguamento dei marciapiedi a servizio dei binari I, II/III, IV/V, V/VI e VII di altezza h55 e lunghezza come riportato nella tabella seguente. È inoltre previsto un ulteriore sottopasso oltre a quello esistente a servizio dei binari IV/V, V/VI e VII.

Tabella 1 – Caratteristiche binari di stazione nella configurazione di progetto

| BINARIO  | LUNGHEZZA |
|----------|-----------|
| I        | ≥ 400     |
| II – III | ≥ 400     |
| IV – V   | ≥ 400     |
| V – VI   | ≥ 250     |
| VII      | ≥ 300     |

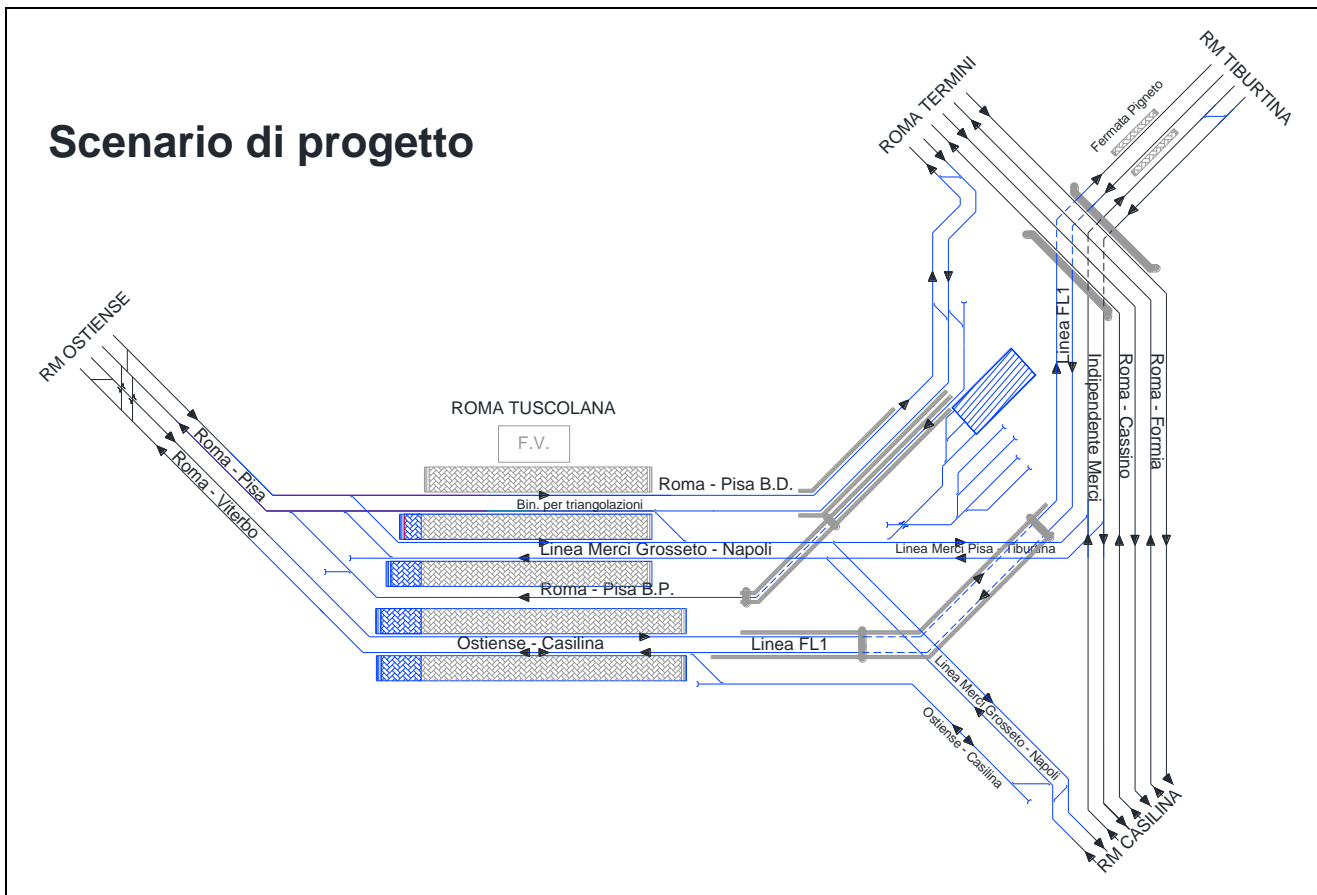


Figura 3 – Layout scenario di progetto





PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA  
NODO DI ROMA  
PRG DI ROMA TUSCOLANA

RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO

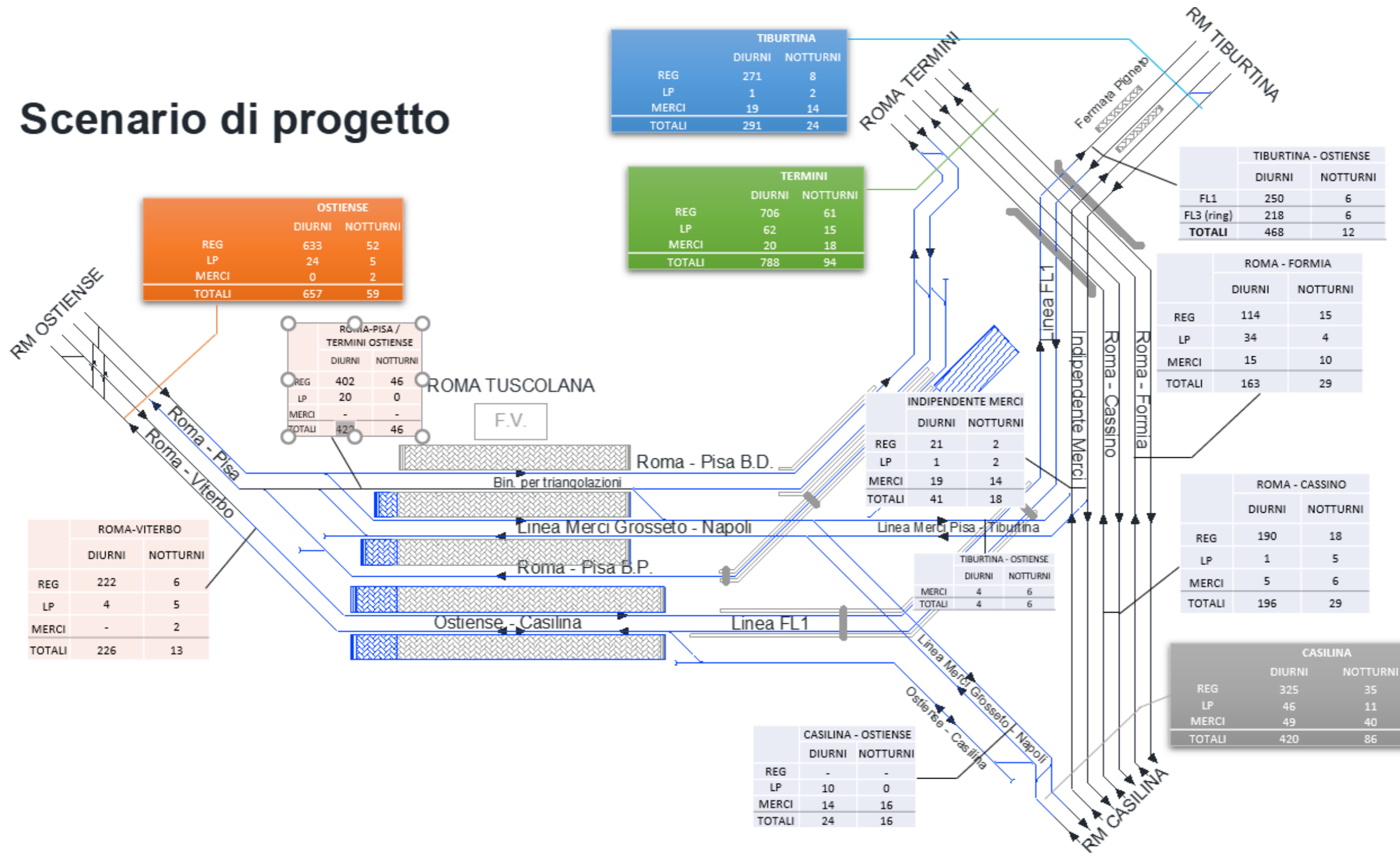
| COMMESSA | LOTTO | CODIFICA | DOCUMENTO    | REV. | FOGLIO  |
|----------|-------|----------|--------------|------|---------|
| NR2E     | 00    | R 16 RG  | ES 00 01 001 | A    | 9 di 11 |

### 3.2 *Modello di esercizio di progetto*

Il modello di esercizio dello scenario di progetto è rappresentato sul layout funzionale della figura seguente. Questo prevede la separazione dei servizi regionali e merci in modo da garantire una puntualità maggiore grazie all'utilizzo da parte di servizi omotachici.

Infatti, l'incremento dei servizi regionali dovuto all'attivazione di quelli "ring" connessi alla chiusura della Cintura Nord del nodo di Roma, determina che sulla linea locale FL1/FL3 si raggiungano frequenze di 1 treno ogni 4,5 minuti, è perseguibile grazie anche allo spostamento dei treni merci su un percorso alternativo.

# Scenario di progetto



#### **4. CONCLUSIONI**

Con il nuovo collegamento ferroviario tra le stazioni di Roma Tuscolana e Roma Tiburtina con allaccio alla linea indipendente Roma Tiburtina – Roma Casilina per il traffico merci /viaggiatori, si eliminano le attuali interferenze a raso tra il canale metropolitano e quello merci.

Il progetto permette l'indipendenza dei flussi dei servizi locali metropolitani rispetto a quelli merci, consentendo l'incremento delle frequenze dei servizi a parità di regolarità degli stessi. L'intervento garantisce quindi il miglioramento della funzionalità dell'impianto riducendo gli itinerari incompatibili e la flessibilità nella gestione dei traffici.

La maggiore omotachicità sul canale metropolitano, inoltre, contribuisce ad una maggiore regolarità della circolazione oltre a consentire un potenziamento della frequenza.