

Cos'è Metrovia

Metrovia è un progetto che vuole **rivoluzionare la mobilità della capitale**, avvicinandola agli standard delle grandi città europee.

Senza scavare e con un'idea semplice: convertire e riutilizzare le infrastrutture delle ferrovie regionali che attraversano Roma.

In questo modo si potrà creare un sistema integrato fra le **3 metropolitane esistenti e 6 nuove metropolitane di superficie**, nate sul tracciato urbano delle ferrovie regionali. A cui si aggiunge **una ferrovia urbana circolare**, la Circle Line.

Il nome METROVIA (metropolitana + ferrovia) sottolinea l'integrazione concettuale e concreta tra i servizi sotterraneo e di superficie.

Un'idea concreta

Si può fare. Ecco come.

- Rendendo le tratte urbane delle **ferrovie regionali indipendenti** e prive di incroci.
- Adeguando tali tratte al passaggio esclusivo di **convogli metropolitani**.
- Incrementando gli snodi** tra metro e ferrovia.
- Creando svariate **nuove fermate**,

La Metrovia sarà diversa e migliore dalla situazione attuale anche perché:

- nessun treno, a causa della conformazione delle linee, potrà mai uguagliare la **frequenza di una metropolitana**;
- nessun convoglio pensato per il pendolarismo si adatterà al **trasbordo veloce e sicuro di una metropolitana**;
- nessun convoglio pensato per il pendolarismo potrà mai avvicinarsi alla **capacità di carico** di una metropolitana.

Un'intermodalità facile

Il nuovo sistema integrato di 9 linee metropolitane e Circle Line – la Metrovia – nella maggior parte dei casi convive con il treno regionale.

Il pendolare che da fuori arriva al capolinea della Metrovia ha quindi il **vantaggio di una doppia scelta**:

- scendere dal treno** ed entrare subito nel circuito delle 9 metropolitane di Roma;
- rimanere sul treno** e arrivare a Termini senza più soste, guadagnando tempo rispetto ad oggi.

Solo ai capolinea di Olgiata e di Guidonia, invece, è previsto un cambio obbligato treno-metro, che avviene a binari affiancati, con **scambio laterale veloce** e beneficiando dell'alta frequenza delle Metrovie.

| CITTÀ | SUPERFICIE | | POPOLAZIONE | | N° LINEE METRO | STAZIONI METRO | ESTENSIONE METRO |
|-------------|-------------------------|--------------------------|-------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| | AREA URBANA | AREA METROPOL. | AREA URBANA | AREA METROPOL. | | | |
| BERLINO | 891,8 km ² | 2.851,0 km ² | 3.530.000 | 4.460.000 | 25 | 306 | 402,0 km |
| STOCCARDA | 207,4 km ² | - | 600.000 | - | 24 | 283 | 345,0 km |
| PARIGI | 814,0 km ² | 12.012,0 km ² | 6.970.000 | 12.090.000 | 16 | 302 | 219,9 km |
| MONACO | 310,0 km ² | 1.007,3 km ² | 1.530.000 | 1.810.000 | 16 | 248 | 545,1 km |
| VIENNA | 414,9 km ² | - | 1.840.000 | 2.110.000 | 15 | 145 | 190,0 km |
| MADRID | 605,8 km ² | 1.739,4 km ² | 3.165.000 | 6.250.000 | 13 | 288 | 294,0 km |
| LONDRA | 1.572,1 km ² | 2.584,0 km ² | 8.790.000 | 14.000.000 | 12 | 422 | 433,0 km |
| COLONIA | 405,0 km ² | - | 1.060.000 | 1.800.000 | 11 | 222 | 192,2 km |
| BARCELLONA | 101,9 km ² | 636,0 km ² | 1.600.000 | 3.240.000 | 11 | 165 | 123,5 km |
| AMBURGO | 755,3 km ² | - | 1.830.000 | 5.050.000 | 10 | 159 | 251,9 km |
| COPENAGHEN | 86,2 km ² | 2.561,0 km ² | 785.000 | 1.710.000 | 9 | 107 | 190,4 km |
| FRANCOFORTE | 248,0 km ² | - | 730.000 | 2.260.000 | 9 | 86 | 65,0 km |
| DORTMUND | 280,3 km ² | - | 570.000 | - | 8 | 125 | 75,0 km |
| VALENCIA | 134,7 km ² | 1.407,0 km ² | 785.000 | 1.770.000 | 6 | 133 | 146,7 km |
| ROTTERDAM | 319,4 km ² | - | 640.000 | 1.210.000 | 5 | 62 | 78,3 km |
| MILANO | 181,8 km ² | 1.620,0 km ² | 1.345.000 | 3.210.000 | 4 | 103 | 94,5 km |
| BUCAREST | 228,0 km ² | 1.811,0 km ² | 1.805.000 | 2.270.000 | 4 | 48 | 71,0 km |
| LISBONA | 85,0 km ² | - | 505.000 | 2.700.000 | 4 | 56 | 44,3 km |
| AMSTERDAM | 219,3 km ² | - | 850.000 | 2.290.000 | 4 | 52 | 42,5 km |
| BUDAPEST | 525,2 km ² | - | 1.745.000 | 2.550.000 | 4 | 52 | 38,3 km |
| LIONE | 47,9 km ² | 533,7 km ² | 505.000 | 1.320.000 | 4 | 42 | 30,5 km |
| STOCCOLMA | 188,0 km ² | - | 915.000 | 1.250.000 | 3 | 100 | 108,0 km |
| ATENE | 39,0 km ² | 412,0 km ² | 655.000 | 2.803.000 | 3 | 65 | 84,7 km |
| PRAGA | 496,0 km ² | - | 1.240.000 | 1.410.000 | 3 | 57 | 59,4 km |
| ROMA | 1.287,4 km ² | 5.363,3 km ² | 2.870.000 | 4.360.000 | 2½ | 73 | 59,7 km |
| MARSIGLIA | 241,0 km ² | 604,7 km ² | 860.000 | 980.000 | 2 | 30 | 21,6 km |
| SOFIA | 492,0 km ² | - | 1.280.000 | 2.450.000 | 2 | 27 | 31,1 km |
| VARSAVIA | 517,0 km ² | - | 1.725.000 | 2.670.000 | 2 | 28 | 23,1 km |
| NAPOLI | 117,3 km ² | 2.300,0 km ² | 990.000 | 4.430.000 | 2 | 21 | 20,3 km |
| SIVIGLIA | 140,6 km ² | - | 695.000 | 1.450.000 | 1 | 19 | 18,2 km |
| TORINO | 130,7 km ² | 2.300,0 km ² | 885.000 | 2.290.000 | 1 | 21 | 13,2 km |

Come si realizza

Roma possiede da un lato **tre linee metropolitane**, dall'altro una rete di **collegamenti ferroviari** di tutto rispetto, con annesse stazioni.

Ma metropolitana e ferrovia urbana sono oggi due mondi paralleli con rari punti di contatto fisico, che non vengono percepiti come parti di un unico sistema.

Tuttavia, creare il sistema integrato di Metrovia è possibile. Gli interventi da attuare sono indicati di seguito.

Liberare il tratto urbano dei binari dal transito regionale, creare linee completamente indipendenti sullo stesso sedime e allestirle per il passaggio della rete metropolitana.

Per fare questo senza impattare sul restante traffico ferroviario è necessario:

- 1 **chiudere l'anello ferroviario**, completando il tratto già previsto tra il Colle Salario e Vigna Clara e raddoppiando il binario esistente;
- 2 **collegare l'anello** non più con Valle Aurelia, ma più a sud, ripristinando il tratto in galleria oggi dismesso che si unisce **alla linea Tirrenica** verso l'Aurelia e realizzando una nuova galleria di raccordo in direzione Roma;
- 3 **raddoppiare la linea da Ciampino a Statuario** (il nuovo tratto di linea è per la metropolitana);
- 4 **creare un bivio** che dalla Tirrenica porti verso la futura aerostazione nord di Fiumicino (ipotesi già prevista dalle Ferrovie).

Moltiplicare i nodi di scambio e realizzare nuove fermate

Occorre lavorare sulle connessioni tra il sopra e il sotto. Ciò **moltiplicare i nodi di scambio** fra le tre metropolitane esistenti e le nuove linee di superficie.

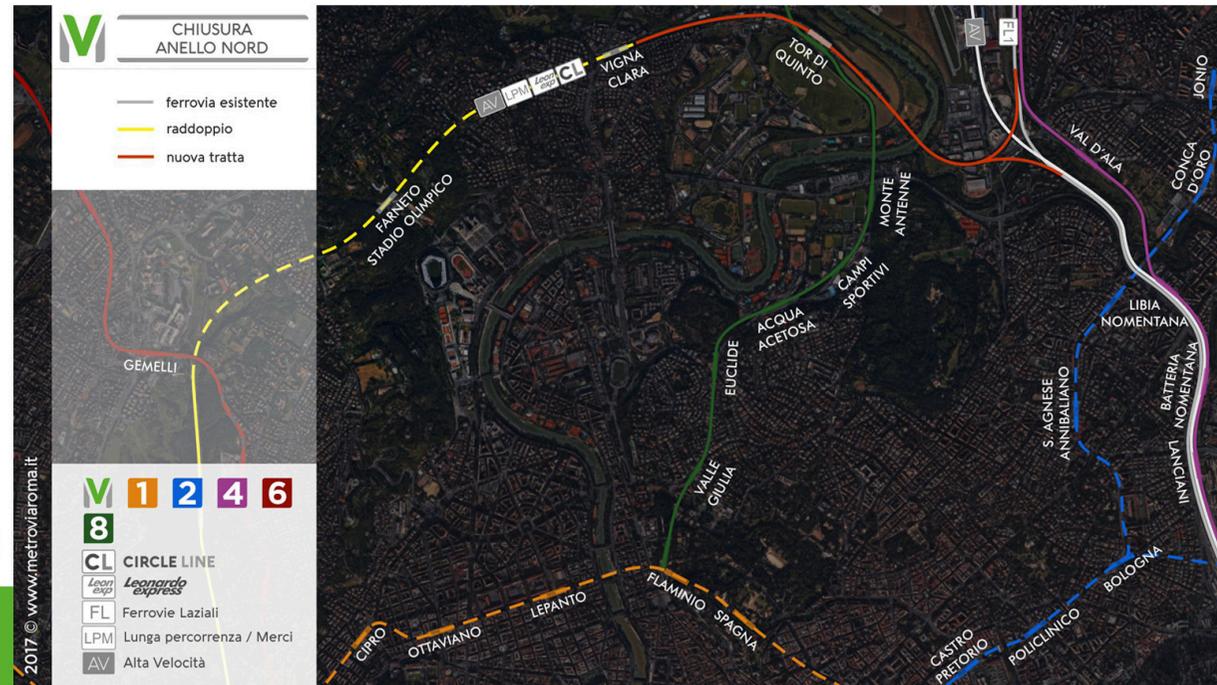
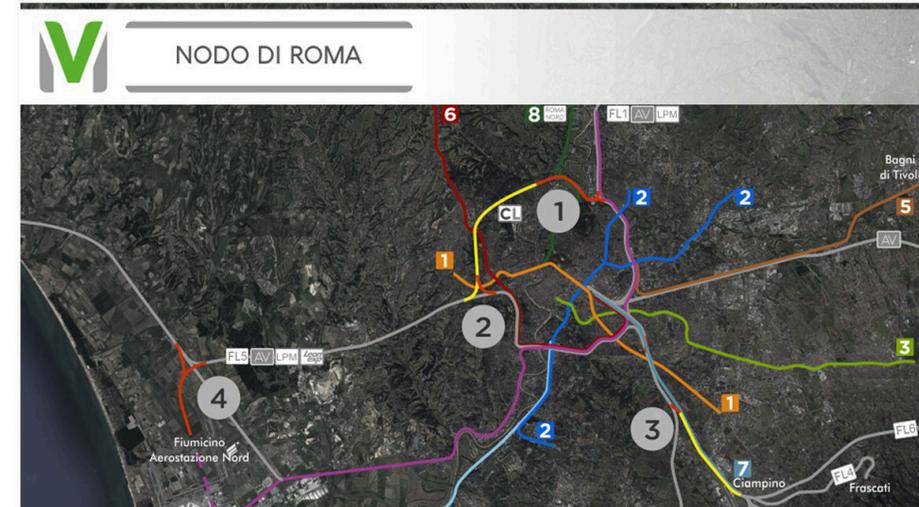
Nel progetto Metrovia, **gli snodi** tra le linee vengono **quadruplicati**.

Da 5 a 21.

E poi, per migliorare la copertura del servizio, occorre **aumentare**

le fermate.

Abbiamo inserito **32 nuove fermate**, distribuite lungo i percorsi delle sei nuove linee di Metrovia che equivalgono, in termini di accessibilità al servizio, al beneficio di una linea metropolitana nuova di zecca.



Un vantaggioso rapporto costi/benefici

Rispetto alla realizzazione di una metropolitana sotterranea, il sistema Metrovia consente un drastico abbattimento dei costi, dei tempi di realizzazione, dei disagi. Perché:

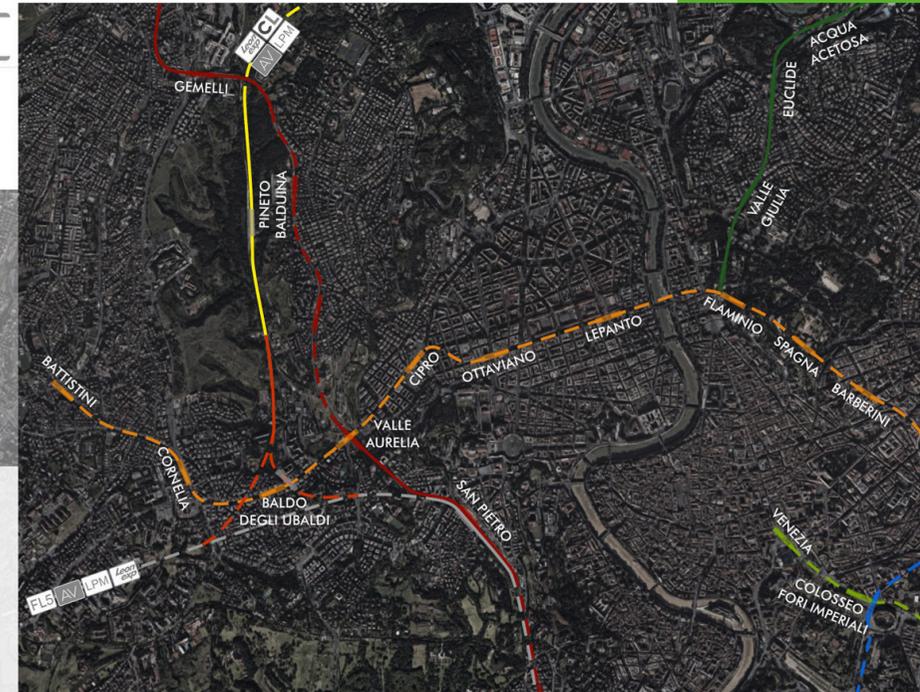
- i lavori di adeguamento delle linee avviene interamente a cielo aperto, su tracciati già presenti;
- si beneficia delle fermate e delle stazioni esistenti, che dovranno solo essere adattate alle nuove esigenze;
- gli scavi sono limitati soltanto a qualche sottopasso di collegamento pedonale;
- i disagi al traffico cittadino per i lavori in corso sono contenuti, poiché la maggior parte delle opere si effettua a ridosso della sede ferroviaria;
- le opere sulla rete ferroviaria riguardano da un lato progetti già in discussione, dall'altro il recupero di opere esistenti.

Inoltre il sistema Metrovia presenta un ulteriore vantaggio: nel programmare gli investimenti si può adottare un approccio scalare. Si può decidere di affrontare un intervento alla volta. I costi, e i relativi disagi per la città sono programmabili con esattezza, modulabili, spaccettabili.

Il risultato è una nuova mappa della mobilità urbana su ferro, costituita dalle 3 linee sotterranee e dalle 6 nuove linee di superficie e da 1 ferrovia urbana circolare che corre sull'anello.

Un complesso integrato e omogeneo, ricco di connessioni, in grado di fare sistema. Un tessuto di collegamenti essenziale ed efficace per una capitale moderna.

2



3

