

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

ELABORAZIONE ARSENA ARCHITETTURA



## 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.

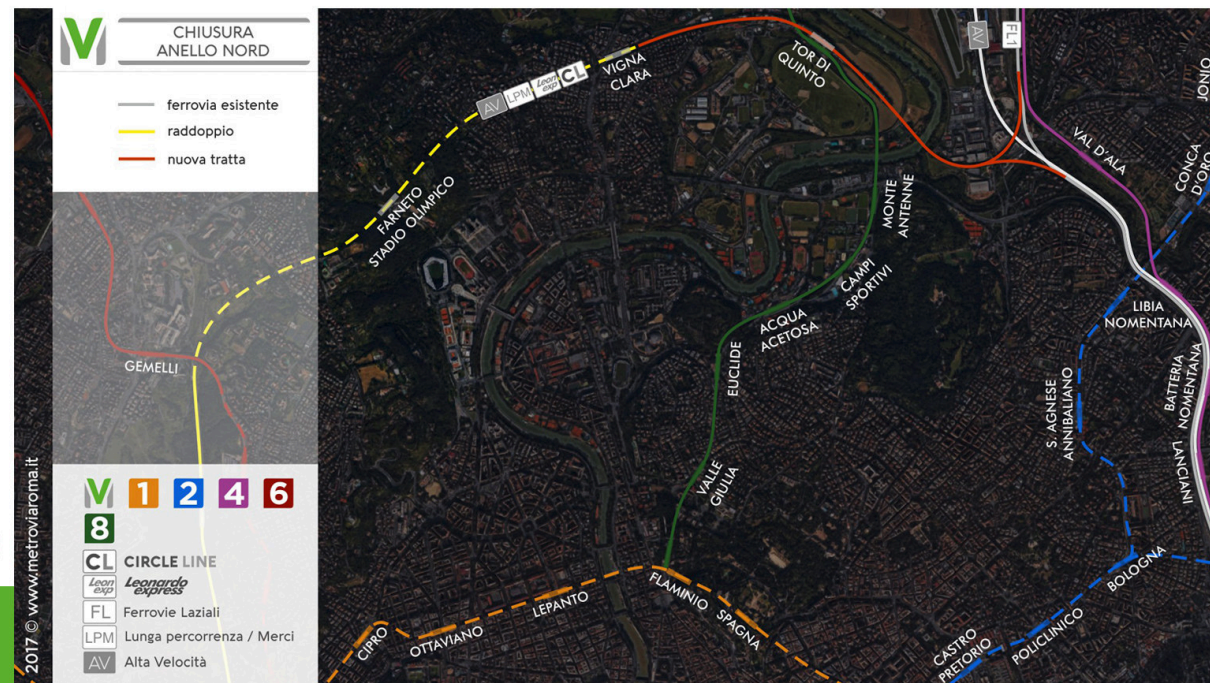
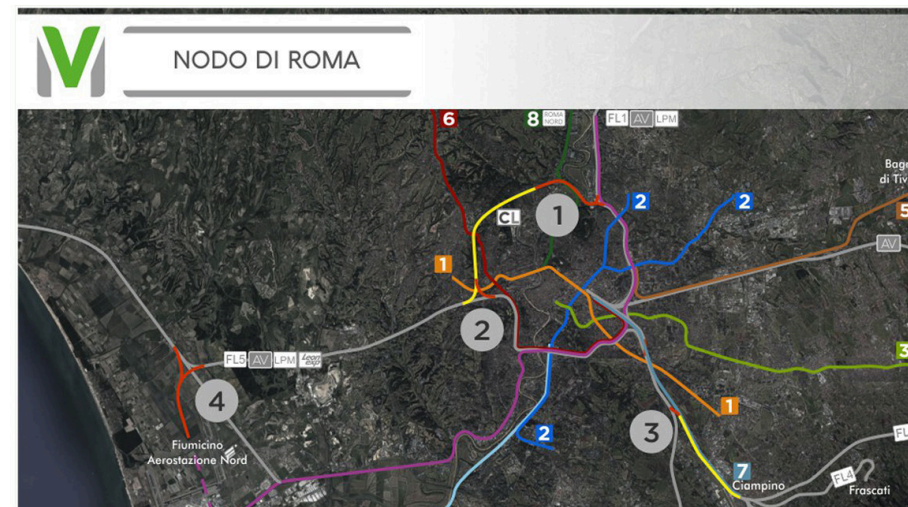
Nel progetto Metrovia, **gli snodi** tra le linee vengono **quadruplicati**.

**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:

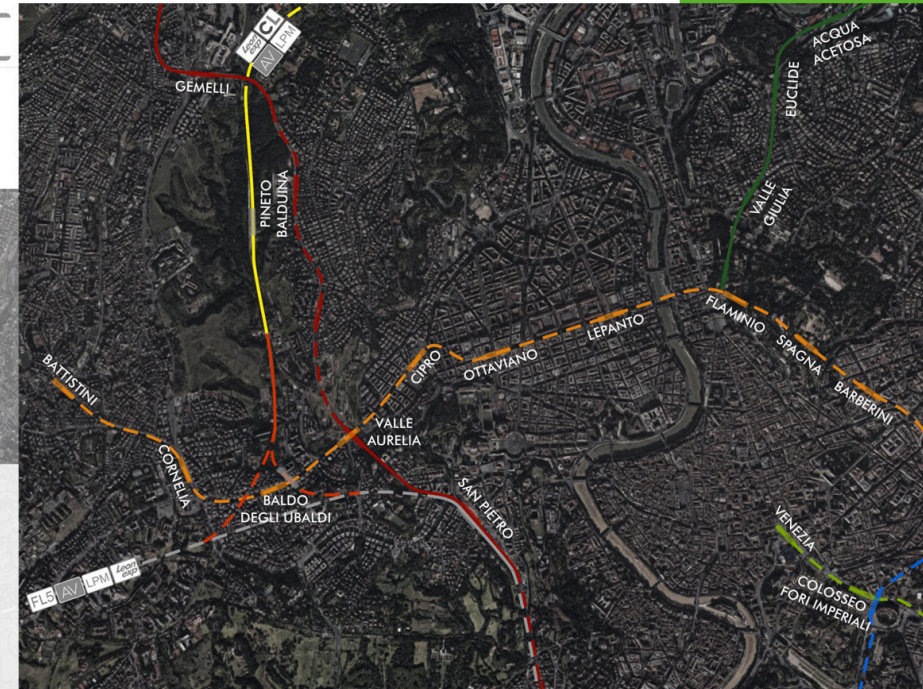
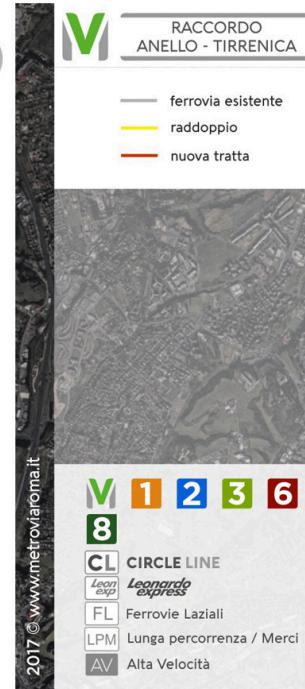
- i lavori di adeguamento delle linee avviene interamente a cielo aperto, su tracciati già presenti;
- si beneficia delle fermate e delle stazioni esistenti, che dovranno solo essere adattate alle nuove esigenze;
- gli scavi sono limitati soltanto a qualche sottopasso di collegamento pedonale;
- i disagi 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

