

*da **News ferroviarie** del 12 novembre 2014*

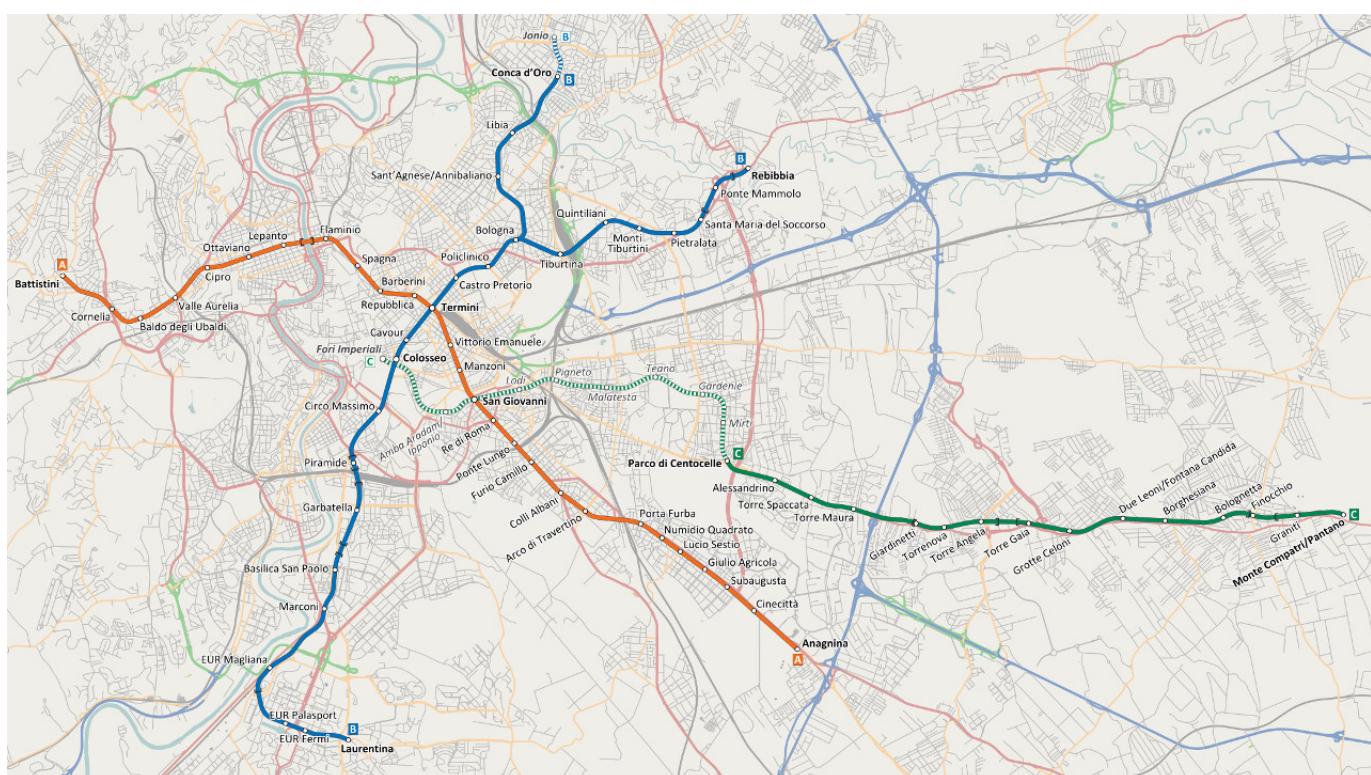
Roma, aperta la Metro C

di Redazione

ROMA - La Metro C di Roma è diventata realtà. A 34 anni di distanza dall'ultima apertura di una nuova linea, alle 5.30 di domenica 9 novembre i primi treni hanno collegato il tratto fra Monte Compatri-Pantano e Parco di Centocelle.

Come da tradizione non c'è stata nessuna cerimonia particolare; il sindaco di Roma Ignazio Marino ha viaggiato sulla nuova linea in mattinata. Qualche problema per il primo treno partito da Parco di Centocelle: un guasto ha bloccato il convoglio alla fermata Due Leoni-Fontana Candida, dopo circa 10 minuti il treno ha potuto proseguire la corsa verso il capolinea di Pantano.

Sono serviti 7 anni di lavoro per inaugurare, in ritardo, la prima tratta. Quindici le stazioni servite nel quadrante sud-est della Capitale sui 12,5 km di percorso, di cui 8,2 km in superficie su quello che era il sedime della Roma Laziali-Fiuggi. Nel tratto sotterraneo la linea C corre a 30 metri di profondità all'interno di due gallerie a singolo binario.

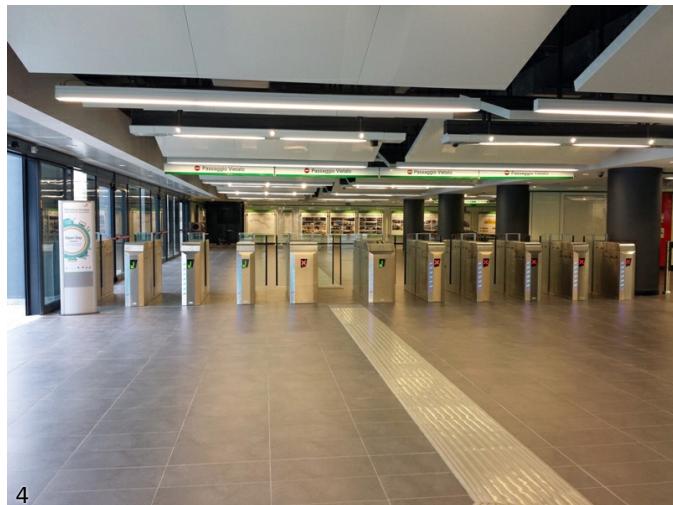


1. Cartina della Metro C. Sono indicate le fermate comprese nel probabile prolungamento oltre alle linee A e B. (Disegno Barlemei74 (Wikipedia), 01 marzo 2010)

I treni della linea non hanno conducente a bordo, controllati e guidati dal Sistema di Automazione Integrale 'driveless' Ansaldo che consente di gestire la linea in modo completamente automatico, analogamente a quanto accade sulle linee di Milano (M5), Brescia e Copenaghen.

Ciascun convoglio è composto da sei vagoni climatizzati, con 204 posti a sedere e una capienza massima di 1.200 passeggeri.

Il sistema di automazione e gestione operativa da remoto della linea C è nel deposito/officina di Graniti, dove risiede il Posto Centrale di Controllo. Per i primi mesi di servizio la frequenza dei treni sulla linea C è di 12 minuti, con la prima corsa alle 5.30 del mattino e l'ultima partenza dai rispettivi capolinea alle 18.30, per permettere il pre-esercizio nella tratta successiva fino a Lodi, la cui apertura è prevista per l'estate 2015.



2. Uno dei nuovi convogli all'arrivo in stazione. Si nota la struttura "interna" delle porte di banchina, soluzione obbligata per le metropolitane senza a guida automatica. ([Foto romametropolitane.it](#))

3. Un tratto in superficie della linea. Da notare la particolare "catenaria" costituita da una barra rigida continua. ([Foto romametropolitane.it](#))

4. L'ingresso con i tornelli della stazione Parco di Centocelle, capolinea provvisorio della linea in attesa del completamento dei lavori fino a Lodi ([Foto romametropolitane.it](#))

5. Prospettiva delle nuove banchine con porte automatiche. ([Foto romametropolitane.it](#))

Lo step successivo, a metà 2016, sarà l'arrivo a San Giovanni, dove ci sarà l'interscambio con la linea A. Nel 2020 è previsto l'apertura fino a Colosseo, dove si incrocerà la linea B, mentre è ancora fosco il futuro per la tratta successiva. L'intenzione è di arrivare fino ad Ottaviano ed al secondo interscambio con la linea A, con però le probabili cancellazioni delle importanti fermate Argentina e Chiesa Nuova, nel centro storico di Roma. All'appello mancano almeno un miliardo e mezzo di euro che devono ancora essere stanziati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Redazione - 12 novembre 2014

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003