**Linea AV/AC Roma - Napoli**

La ferrovia ad alta velocità RM-NA è una linea ferroviaria ad alta velocità italiana, i cui lavori sono iniziati nel 1994 e si sono conclusi nel 2004. Tra il 2004 e il 2005 è stata condotta un'intensa campagna di test preliminari alla messa in esercizio (nel corso dei quali si è raggiunta la velocità di 347 km/h con l'ETR500 n. 31) finalizzati ad omologare la linea per una velocità di esercizio quotidiano di 300 km/h, grazie alla nuova alimentazione a 25 kV in corrente alternata che sostituisce la tradizionale 3 kV in corrente continua, e grazie al nuovo sistema di sicurezza integrato computerizzato per la gestione e il controllo del distanziamento dei treni European Rail Traffic Management System / European Train Control System, che opera totalmente via radio-gsm sostituendo i classici segnali luminosi lungo linea e del quale la RM-NA ha costituito la prima applicazione pratica a livello europeo. Attualmente la linea AV ha una lunghezza di 190 km ed è stata inaugurata il 19 dicembre 2005. Ha inizio nei pressi della stazione di Roma Prenestina (al km 4,5 da Roma Termini) e termina a Gricignano di Aversa (al Km 195), dove una interconnessione riporta i treni sulla linea tradizionale RM-NA via Formia che viene percorsa nei suoi 25 km finali per giungere a Napoli Centrale. Tuttavia sono in fase di completamento i lavori della tratta terminale della linea AV da Gricignano a Napoli Centrale (18 km) che a partire da inizio 2009 consentiranno un ingresso diretto alla città evitando di utilizzare la linea tradizionale. A quel punto il tracciato della linea sarà stato interamente realizzato e conterà 204 km. Per tale occasione, l'interconnessione di Gricignano rimarrà attiva solo come interconnessione di soccorso tecnico. La linea è dotata di altre 3 interconnessioni che la collegano con la linea storica RM-NA via Cassino, e sono situate nei pressi di Anagni, Cassino, e Caserta. La linea è parte del Corridoio 1 TEN-T, cioè del collegamento ferroviario tra Berlino e Palermo previsto dall'Unione europea.

Partendo dall’Entry Point di Roma incontriamo lungo il percorso:

* **La Rustica UIR** - stazione della linea Roma-Sulmona-Pescara situata a un centinaio di metri dal Bivio Salone che porta sull’AV
* **Bivio Salone** - velocità di deviata 100 km/h
* **PC Salone** - con un solo scambio da 160 km/h
* **PT Gallicano**
* **PM Labico** - Con scambi da 160 km/h
* **PT Colleferro**
* **PM Anagni** - 4 binari con scambi da 160 e da 60 km/h
* **Interconnessione “Frosinone”** - velocità di deviata 160 km/h
* **PT Supino**
* **PC Ceccano** - con 2 scambi da 160 km/h
* **PT Ceprano**
* **PM San Giovanni** - 4 binari con scambi da 160 e da 60 km/h
* **PT Cassino**
* **PM Sant’Angelo** - con 2 scambi da 160 km/h
* **Interconnessione “Cassino”** - velocità di deviata 160 km/h
* **PM Tora**-**Piccilli** - 4 binari con scambi da 160 e da 60 km/h
* **PT Vairano**
* **PC Pignataro** - con 2 scambi da 160 km/h
* **Interconnessione “Caserta”** - velocità di deviata 160 km/h
* **PT San Tammaro**
* **Interconnessione “Gricignano”** -velocità di deviata 60 km/h
* **Entry Point di Napoli**

Oltre l’interconnessione di Gricignano prosegue la futura linea per la stazione di Napoli Afragola non realizzata per mancanza di planimetria. L’intero tracciato è stato realizzato usando la planimetria completa della linea quindi segnali, interconnessioni, ecc. sono posizionati in modo corretto. Per rendere la simulazione piacevole ho realizzato i segnali AV che funzionano come i normali segnali a disposizione per TrainDirector. L’unica cosa da fare prima di iniziare la simulazione è di usare il comando Run/Set sig. to green per predisporre i segnali imperativi di fine sezione di blocco al via libera. Tutti i segnali imperativi di protezione invece funzionano come i normali segnali di protezione e non possono essere messi al verde dal comando “Set sig. to green”. Gli unici segnali che non possono essere usati sono situati al PM Tora-Piccilli e sono i segnali di inizio missione per Posti di Servizio, ma nella simulazione non sono simulati treni che partono dal PM Tora-Piccilli. Gli unici treni che circolano sulla linea sono i treni ES\*AV. Per “riempire” un pò di più l’orario ho inserito alcuni treni prova effettuati con ETR600, ETR500 AV e l’ETR500 usato come treno prove sull’AV. Purtroppo l’orario non è molto ricco, ogni anno aggiornerò il tracciato migliorandolo e aggiornandolo con il nuovo orario e, magari, facendo circolare qualche merci (cosa per ora non possibile).

Se avete consigli importanti da darmi su come migliorare questo tracciato oppure su eventuali errori scrivetemi al mio indirizzo [ivano81089@hotmail.it](mailto:ivano81089@hotmail.it)

Buona simulazione

Ivano Auletta