

## **LA NUOVA LINEA ALTA VELOCITA' BOLOGNA – FIRENZE**

Milano - Roma, 24 marzo 2009

La nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna - Firenze entrerà in esercizio per il pubblico il prossimo 13 dicembre 2009 e permetterà di collegare le due città in soli 35 minuti. Da quel momento si potrà andare da Milano Centrale a Roma Termini in appena 3 ore.

I treni che partiranno e arriveranno alla stazione di Roma Tiburtina copriranno questa distanza in sole 2 ore e 50.

La linea ha uno sviluppo complessivo di 78,5 km: 73,8 in galleria, 1,1 tra ponti e viadotti e 3,6 in trincea o rilevato.

Il tracciato ha inizio a Sud della periferia di Bologna, con un ponte di 61 metri sopra il torrente Savena. Proseguendo, si incontra la galleria di Pianoro (10.841 metri) dove, a metà circa, si innesta l'interconnessione di San Ruffillo. Al termine del traforo, un viadotto di 121 metri scavalca la profonda incisione del rio Laurinziano e, con uno scatolare, il rio Crocione. Quindi si entra nella galleria Sadurano (3.855 m) che termina sulla gola del rio dei Cani, oltrepassata con uno scatolare. Segue un breve tratto in trincea fino all'imbocco del traforo di Monte Bibele (9.243 m). Superato il tunnel, la linea corre allo scoperto attraversando, in obliquo, con un ponte di 121 metri, la valle del Torrente Idice.

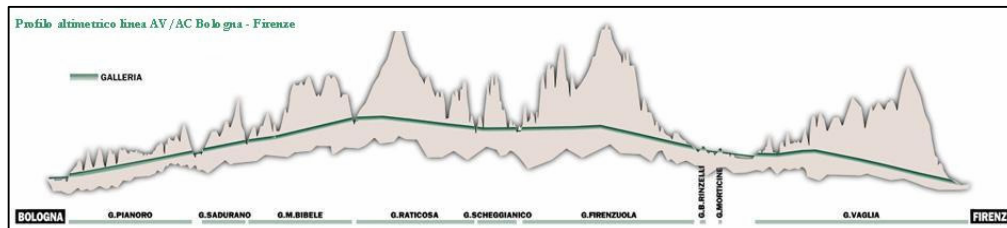
Ha quindi inizio la galleria Raticosa (10.450 m) dove la linea raggiunge la sua massima quota: 413 metri sul livello del mare. All'uscita, la linea AV/AC attraversa in viadotto (88 m) la profonda incisione del torrente Diaterna per poi imboccare il tunnel Scheggianico (3.558 m) fino alla Valle del Santerno, dove scavalca l'omonimo fiume con un viadotto di 68 metri. A questo punto del tracciato si incontra il "Posto di movimento" San Pellegrino, un presidio tecnico per l'eventuale fermata di servizio dei treni, il passaggio da uno all'altro dei due binari di linea e la sosta dei convogli in caso di emergenza.

Il tracciato AV/AC quindi entra nella galleria di Firenzuola (15.285 m) per poi uscire nella Piana del Mugello, dove, con uno scatolare, scavalca il fosso Bagnoncino. A seguire, il traforo di Borgo Rinzelli (717 m) e il tunnel Morticine (654 m).

Ha poi inizio un tratto allo scoperto di oltre 2,5 km, il più lungo di tutta la linea, che con un viadotto di 641 metri attraversa la Piana della Sieve e l'omonimo fiume. Al termine del ponte si incontra l'imbocco Nord della galleria di Vaglia - lunga oltre 18 km - che, attraversando i comuni di Vaglia e Sesto Fiorentino, si sviluppa fino alla stazione Castello, punto di ingresso nel nodo di Firenze.

Da novembre 2008 sono in corso le prove di velocità a 300 km/h durante le quali si è raggiunta la velocità massima di 362 km/h. Il termine delle operazioni di attrezzaggio

tecnologico è previsto per la primavera del 2009. Entro l'estate sarà avviato il pre-esercizio. La linea sarà aperta al pubblico a dicembre 2009.



### I TEMPI DI PERCORRENZA

oggi: 60'      da dicembre 2009: 35'

### I NUMERI DELLA BOLOGNA – FIRENZE

78,5 km			lunghezza del tracciato
	73,8 km		gallerie di linea
	4,7 km		tracciato allo scoperto
		1,1 km	viadotti e ponti
		3,6 km	trincee e rilevati
5,3 km			1 interconnessione a San Ruffillo

### LE GALLERIE

10,8 km	galleria Pianoro
3,8 km	galleria Sadurano
9,2 km	galleria Monte Bibele
10,4 km	galleria Raticosa
3,5 km	galleria Scheggianico
15,2 km	galleria Firenzuola
0,7 km	galleria Borgo Rinzelli
0,6 km	galleria Morticine
18 km	galleria Vaglia

### ALTRE OPERE A SERVIZIO DELLA LINEA

8,8 km	finestre di accesso alle gallerie
10,6 km	galleria di servizio per galleria Vaglia



<b>CARATTERISTICHE TECNICHE</b>	
300 km/h	Velocità di progetto
18‰	pendenza massima
5.450 m	raggio di curvatura minimo
25kV c.a. 50Hz	alimentazione (sulle interconnessioni e nei tratti urbani è a 3kV c.c.)
<b>IL TERRITORIO E L'AMBIENTE</b>	
2	regioni attraversate
2	province attraversate
13	Comuni attraversati
130 ettari	superficie destinata a interventi a verde
8 km	Barriere antirumore
140 km	nuova viabilità
5 mln m <sup>3</sup> 900mila ton 7,7 mln m <sup>3</sup>	<b>materiali impiegati:</b> - calcestruzzo - ferro/acciaio per centine ed armature - materiali inerti da cava
18 mln m <sup>3</sup>  di cui: 6,5 mln m <sup>3</sup>	<b>Bilancio materiali da scavo</b> materiali provenienti da scavo per opere TAV  materiali riutilizzati per altre opere TAV*
	<i>Note</i> (*): quota parte di materiali da scavo riutilizzata per opere lungo la linea e fuori linea (compresi ripristini ambientali)