

La stazione

Il progetto della nuova stazione è il risultato di un concorso internazionale cui hanno partecipato alcuni tra i principali studi di architettura ed ingegneria del mondo. Una giuria, presieduta dall'architetto Gae Aulenti, ha scelto il progetto firmato da Norman Foster per l'architettura e Ove Arup per l'ingegneria.

La stazione si svilupperà su una superficie di oltre 45.000 mq ed è destinata a diventare il principale nodo di interscambio cittadino. Mediante una nuova linea tramviaria e treni metropolitani di superficie sarà connessa all'attuale stazione di Santa Maria Novella e al centro storico.

La raffinata e originale copertura propone soluzioni tecnologiche innovative, in grado di garantire il controllo ambientale e acustico, l'illuminazione naturale, il ricambio dell'aria e l'evacuazione dei fumi.

Quella di Firenze sarà una stazione a distribuzione verticale, più simile a una grande fermata della metropolitana che a una stazione ferroviaria.

Lo spazio interno si sviluppa a tutta altezza, rendendo così visibili i treni e le banchine fin dalla superficie, facilitando l'orientamento e l'utilizzo delle diverse funzioni ospitate nella stazione.

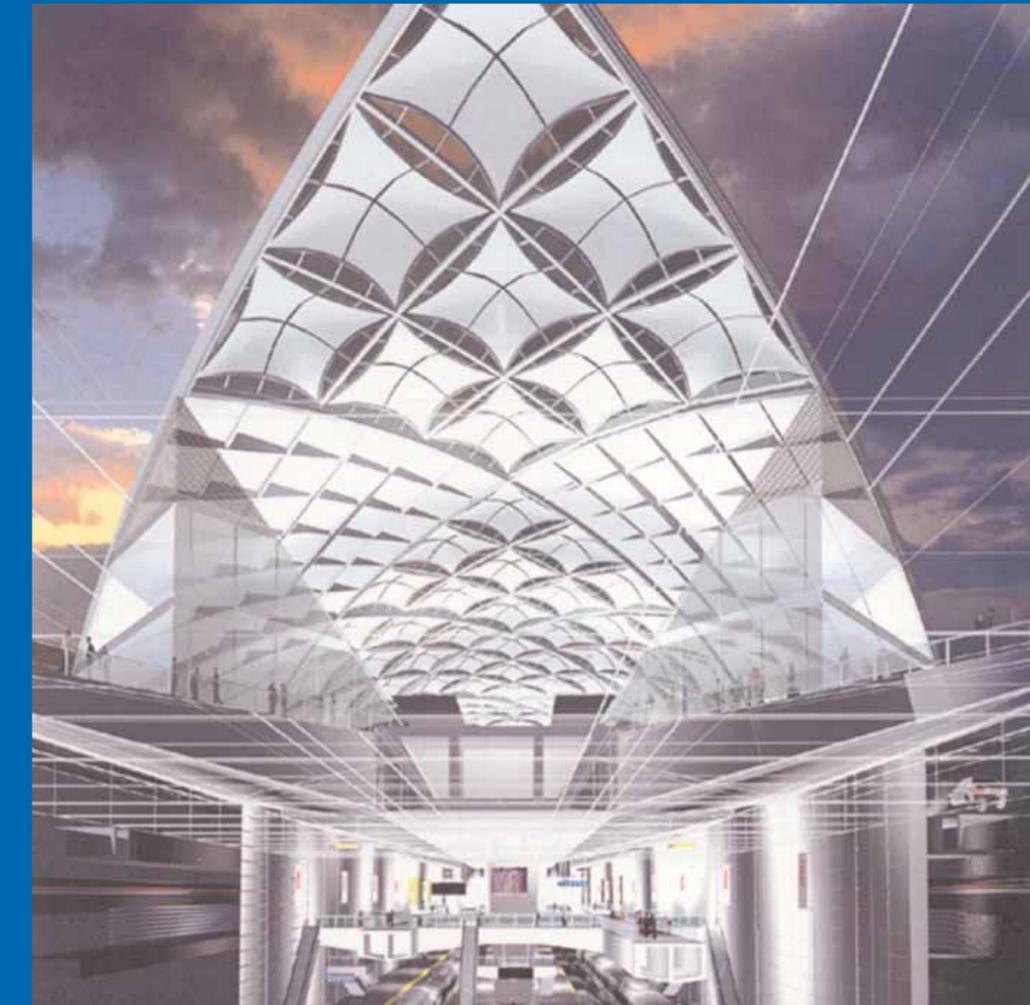
Dai treni, mediante scale mobili e tapis-roulants inclinati, attraverso percorsi segnati da diverse gradazioni di luce naturale e artificiale, i viaggiatori potranno passare dal piano delle banchine, poste a 25 metri sotto il livello della città, al piano terra, dove sono concentrati tutti i servizi di stazione, e raggiungere le uscite, il terminal degli autobus, la fermata del tram, i taxi, i parcheggi e la fermata dei treni regionali. La nuova stazione costerà circa 240 milioni di Euro.

Le Caratteristiche Tecniche

Lunghezza passante ferroviario	8,865 km
Tracciato in sotterraneo	6,444 km
Velocità di progetto	da 80 a 100 km/h
Pendenza massima compensata	18‰
Raggio di curvatura minimo	305 m. B.D./320 m. B.P.
Alimentazione tratto di penetrazione urbana	3 kv c.c.
Gallerie	Due gallerie a semplice binario con diametro interno di 8,30 m. con assi distanti 20 metri; profilo (sagoma limite) Gabarit "C", con cunicoli di collegamento ogni 250 metri
Tecnica di scavo	Con frese integrali scudate a pressione bilanciata
Profondità gallerie	Punto di massima depressione: Viale Strozzi in prossimità di Viale Lavagnini, con piano del ferro a circa 34 m. sotto al piano stradale



Nodo di Firenze



RFI
DIREZIONE COMUNICAZIONE DI MERCATO
Piazza della Croce Rossa, 1 • 00161 Roma

telefono 0644104402
fax 0644103726
www.rfi.it
dircomu@rfi.it

6/2005 - 2.000

Il Tracciato

Il tracciato urbano delle nuove linee veloci si sviluppa dalla stazione di Firenze Castello alla Stazione Campo Marte per circa 9 km. Di questi 6,5 km corrono in sotterranea in due gallerie parallele. Nel primo tratto dell'attraversamento urbano, tra la stazione di Castello e l'area Rifredi, una struttura di "scavalco" consentirà la separazione dei flussi ferroviari locali da quelli a lunga percorrenza. Nell'area di Rifredi, sarà realizzato l'imbocco delle due gallerie che correranno al di sotto dell'attuale linea ferroviaria sino alla nuova Stazione per i treni veloci situata nella zona Belfiore-Macelli. La linea proseguirà poi sempre nelle due gallerie sotterranee fino a Campo di Marte, piegando in prossimità della Fortezza da Basso e percorrendo il sottosuolo in corrispondenza di Spartaco Lavagnini. Sotto il piano stradale del Viale Strozzi, in prossimità di Viale Spartaco Lavagnini, il tracciato raggiunge la massima profondità (circa 34 m). A Campo di Marte tornerà in superficie e si immetterà sulla Direttissima per Roma.

Il potenziamento del Nodo di Firenze

Le scelte adottate per il passante sotterraneo e per la nuova stazione disegnano un nuovo assetto dei trasporti per la città di Firenze, caratterizzato dalla specializzazione dei traffici ferroviari e dalla realizzazione di una nuova rete tranviaria.

Per il trasporto ferroviario è previsto che:

- il nuovo passante sotterraneo Castello – Campo Marte sia dedicato ai treni a lunga percorrenza;
- i binari di superficie, liberati dal traffico di lunga percorrenza, siano dedicati al trasporto metropolitano e regionale con il potenziamento dei servizi ferroviari;

I due tipi di traffico si interconnettono nel nuovo Sistema Stazione (esteso da Via Circondaria a Santa Maria Novella) mediante collegamenti verticali (in corrispondenza della fermata Circondaria del Servizio Ferroviario Metropolitano) e orizzontali fra la nuova stazione e Santa Maria Novella. Il secondo, già realizzato, consente oggi il collegamento, a doppio binario, con la Stazione di Bologna sulla linea (Porrettana) Bologna-Pistoia.



Il Servizio Ferroviario Metropolitano

Un sistema di fermate e stazioni, disposte lungo le linee esistenti di superficie, punta ad assicurare trasporti cadenzati, in grado di rispondere alla crescente domanda di mobilità metropolitana. Le aree interessate sono: Le Cure, Perfetti Ricasoli, Piagge, S. Donnino. Nell'area dell'Autostrada A1, oltre alla fermata sulla linea Osmannoro - Campi Bisenzio, sarà realizzato anche un parcheggio.

Sono in corso di realizzazione tre linee tramviarie:

- la prima collegherà Scandicci a Santa Maria Novella (7,6 km con 13 fermate per senso di marcia più i due terminal);
- la seconda collegherà Peretola a Piazza della Libertà passando per Novoli, la nuova stazione AV e Santa Maria Novella (9 Km per 19 fermate);
- la terza collegherà Careggi alla Fortezza da Basso (4,5 Km per 9 fermate).

Sono in progettazione diramazioni per ulteriori 18 km:

- il proseguimento della terza linea fino a Campo di Marte e Rovezzano (Viale Europa)
- i collegamenti con il Polo Scientifico di Sesto Fiorentino
- i collegamenti fino al Lotto Zero
- il collegamento da Viale Europa a Bagno a Ripoli.

Sono già in avanzato corso di realizzazione interventi di miglioramento della viabilità di accesso alla nuova stazione (raddoppio sottopasso Belfiore, svincoli e rampe di scavalco di viale Strozzi), di fluidificazione del traffico (sottopasso e rampe per il collegamento tra Rifredi e Firenze Nova da via R. Giuliani a Via Panciatichi, e sottopasso Varlungo). E' inoltre previsto un sistema di parcheggi che integrano quelli di pertinenza della nuova stazione AV. Anche attorno alle nuove fermate metropolitane sono stati previsti - in alcuni casi realizzati o in corso di realizzazione - interventi per la sosta.

