

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *News ferroviarie* del 11 aprile 2000

Il quadruplicamento fra Firenze Rifredi e Castello

di Matteo Tessi

Era il 23 marzo del 1998 quando l'ES 9320 Roma - Bergamo investiva nei pressi della stazione di Firenze Castello un regionale proveniente da Viareggio. Probabilmente questo tragico evento ha sottolineato ancora una volta quanto importante fosse quadruplicare una tratta sul filo del collasso, fortemente frequentata e ancora condivisa da un trasporto metropolitano non indifferente e da un traffico a lunga percorrenza.

La tratta interessata dal quadruplicamento si estende da Firenze Rifredi a Castello, dove attualmente è ubicato il bivio da cui si diramano la linea Direttissima per Prato - Bologna e la parallela Linea Lenta per Prato - Pistoia. Entrambe le linee sono a doppio binario, con ripetizione segnali a 4 codici, blocco automatico con possibilità, solo però sulla LL, di inversione del blocco e conseguente marcia parallela.

La tratta interessata dai lavori è di circa 2 km.

La situazione attuale

Come illustrato nelle figure, la situazione attuale è la seguente: partendo da Firenze S.M.N., si esce con itinerario 2 se diretti Prato via DD o LL, indistintamente. Arrivati a Firenze Rifredi si transita dal binario 4 il cui segnale di partenza è verde con itinerario 2, se diretti Prato via DD o verde giallo lampeggianti, sempre itinerario 2, se diretti Prato via LL.

A Castello si incontra lo scambio che permette in deviate una velocità di 60 km/h, e che immette sulla LL o, se su corretto tracciato, conduce su DD.

Notare che da Firenze S.M.N. si esce con itinerario 1 seguendo parallelamente il tracciato di cui sopra fino a Rifredi (binario 6) e da qui sempre con itinerario 1 si prosegue per Empoli.

L'esercizio in futuro

Con il quadruplicamento si intende separare il traffico metropolitano e regionale da quello a lunga percorrenza, già in uscita da Firenze S.M.N.

Infatti l'esercizio a lavori terminati sarà così svolto:

i treni diretti a Prato/Bologna usciranno su itinerario 2 da Santa Maria Novella e, percorrendo il binario 4 di Rifredi entreranno in DD, impostando una velocità di 160 km/h (170 km/h da Castello);

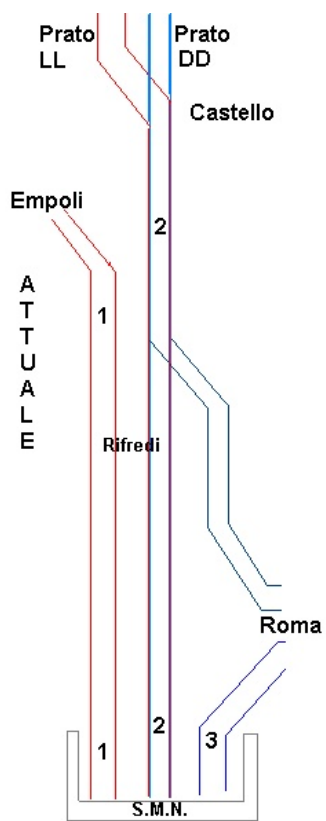
i treni diretti a Prato/Pistoia invece usciranno da Firenze S.M.N. su itinerario 1, condiviso con il traffico per Empoli, transiteranno sul binario 6 di Rifredi il cui segnale di partenza stabilisce l'itinerario per Castello-Prato o per Firenze Cascine - Empoli, rispettivamente itinerari 1 o 2.

In pratica il quadruplicamento evita la strozzatura tra Rifredi e Castello che obbligava tutti i treni per Prato su un unico binario, indistintamente da categoria e destinazione del treno.

Rappresentazione schematica

Per chi non conosce la realtà fiorentina, nel guardare il disegno che segue, tenga conto che si esce da Firenze S.M.N. con itinerario 3 per Firenze Campo Marte - Roma, mentre i binari 1 e 2 di Rifredi fanno parte della linea Bologna - Roma, bypassando la stazione di testa di Santa Maria Novella.

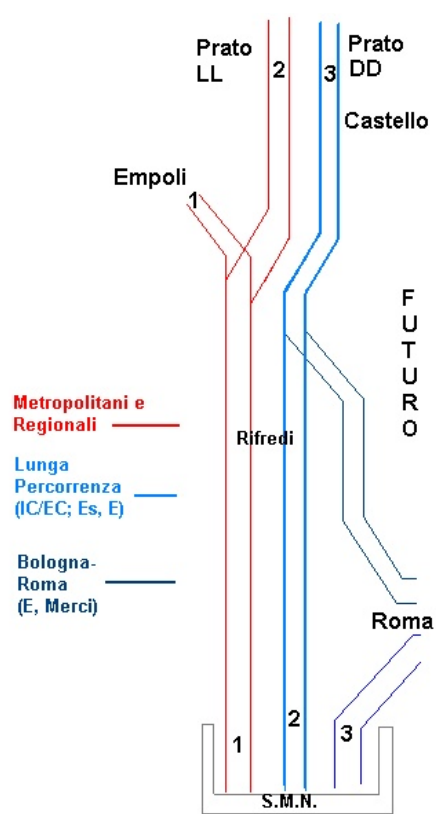
Per semplicità sono state omesse le connessioni fra le varie linee presso le stazioni.



1

1/2. Disegno Matteo Tessi

2



Matteo Tessi - 11 aprile 2000

☐ 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