

Il progetto: caratteristiche tecniche

I principali elementi innovativi del progetto riguardano:

Trazione elettrica



Alimentazione a **25 kV ca** delle linee AV/AC

Previsti posti di confine (POC) sulle interconnessioni e in accesso ai nodi con passaggio ad alimentazione tradizionale a 3 kV cc nei nodi;

Segnalamento



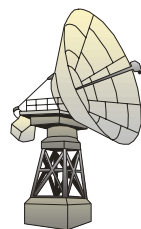
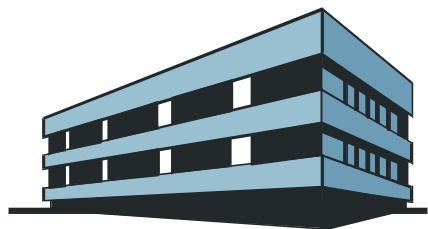
Utilizzo dell' **ERTMS liv.2** con circuiti di binario in audiofrequenza e trasmissione delle informazioni terra-treno via radio.

La soluzione adottata non prevede segnalamento laterale lungo linea

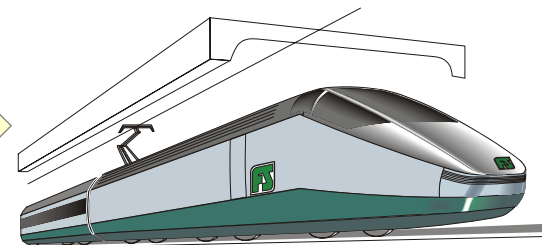
Il sistema di distanziamento: ERTMS

ERTMS livello 2: sistema di distanziamento di tipo continuo a blocco radio

Radio Block Centre

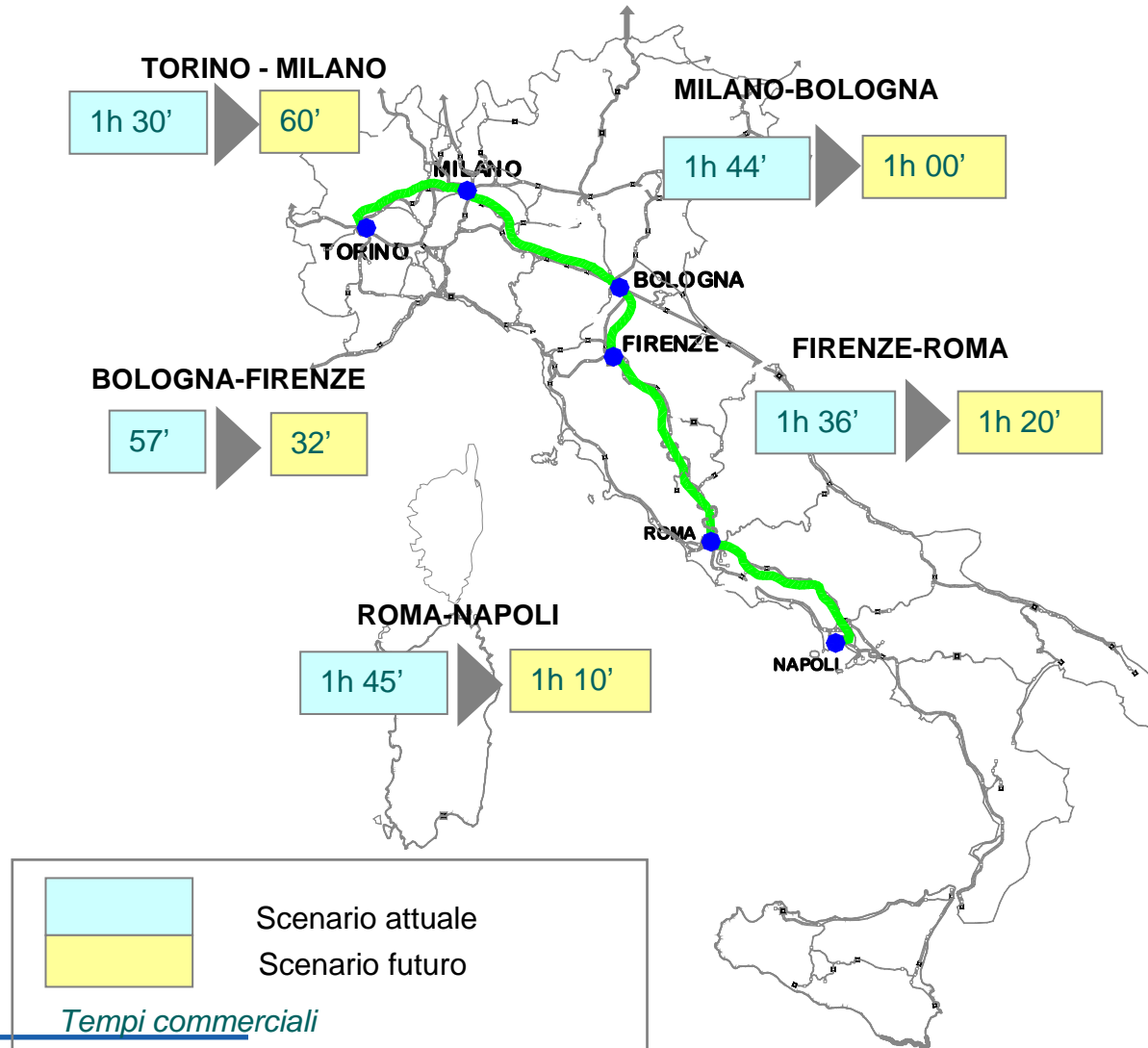


Trasmissione continua bidirezionale via radio secondo lo standard GSM-R

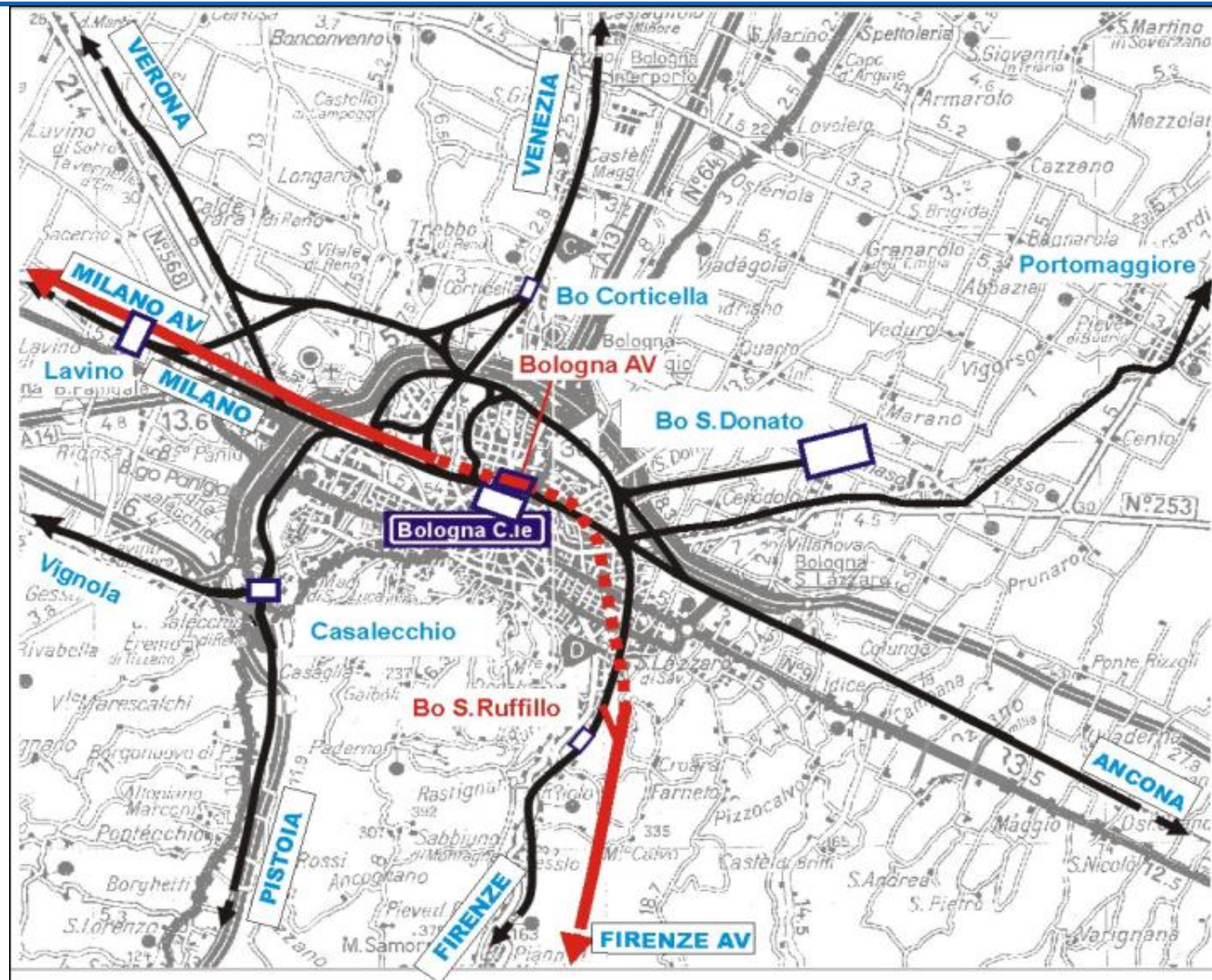


Il sistema ERTMS sarà utilizzato, in ambito europeo, per primo in Italia

Le riduzioni dei tempi di percorrenza



Nodo AV/AC Bologna



Nodo AV/AC Bologna

Cantiere zona fascio Salesiani



Foto: www.tav.it

Nodo AV/AC Bologna

La fresa TBM per lo scavo delle gallerie



Foto: fonte TAV

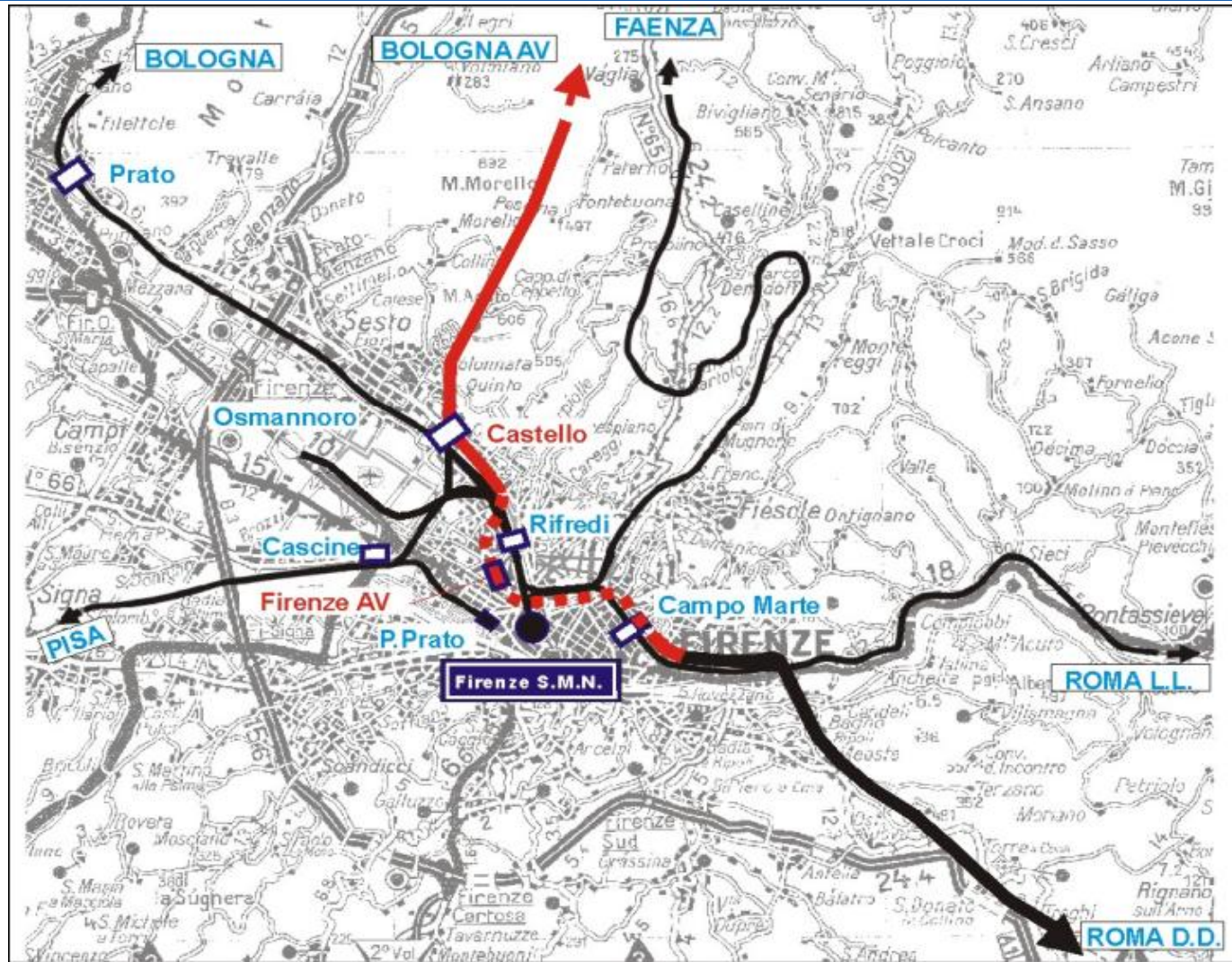
Nodo AV/AC Bologna

Rendering interno Stazione AV



Foto: www.tav.it

Nodo AV/AC Firenze



Nodo AV/AC di Firenze

Stazione AV vista prospettica interna

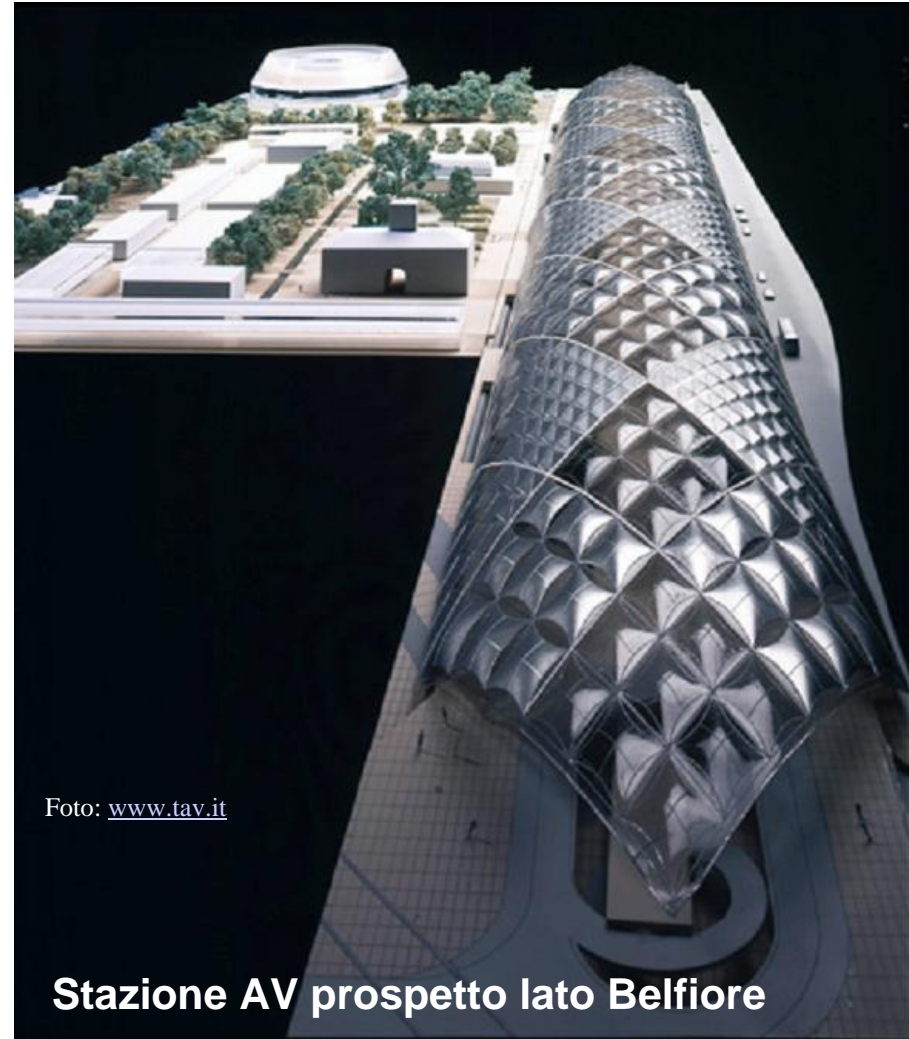
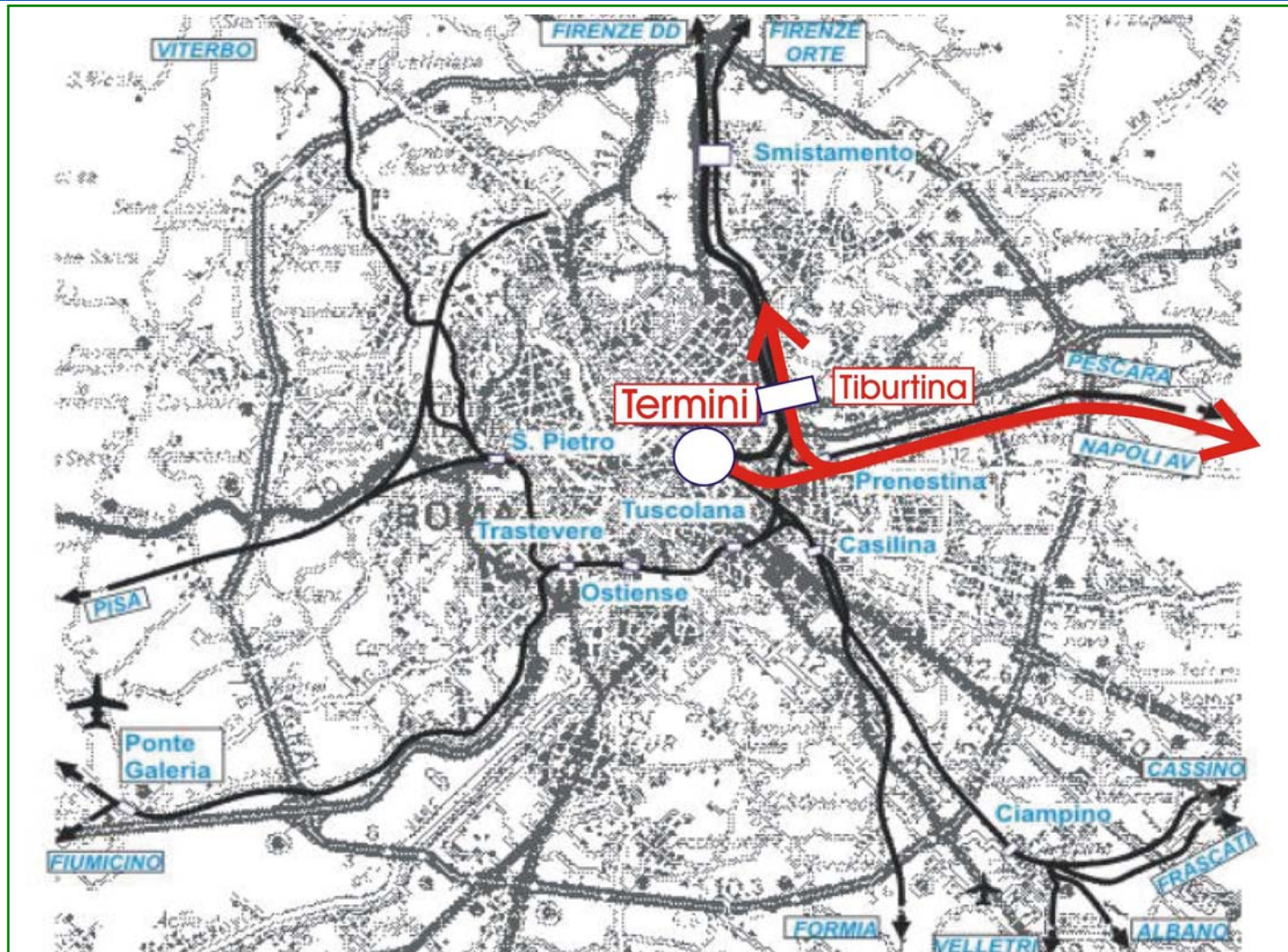


Foto: www.tav.it

Stazione AV prospetto lato Belfiore

Nodo AV/AC di Roma



Nodo AV/AC di Roma

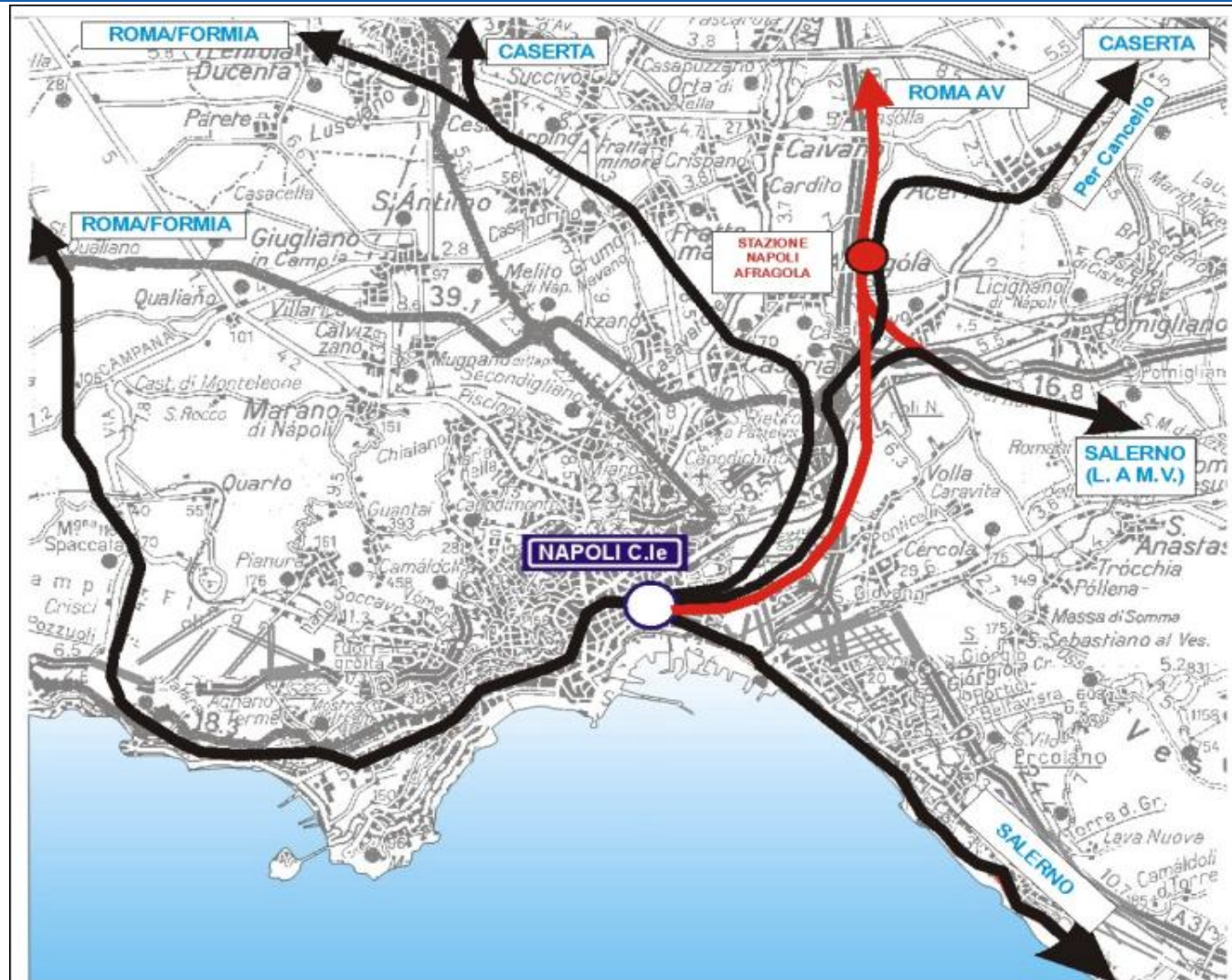


Nodo AV/AC di Roma

Interconnessione linea AV con la Direttissima Firenze-Roma



Nodo AV/AC di Napoli



Nodo AV/AC di Napoli



Foto: www.tav.it

Stazione AV Afragola ingresso lato nord-est

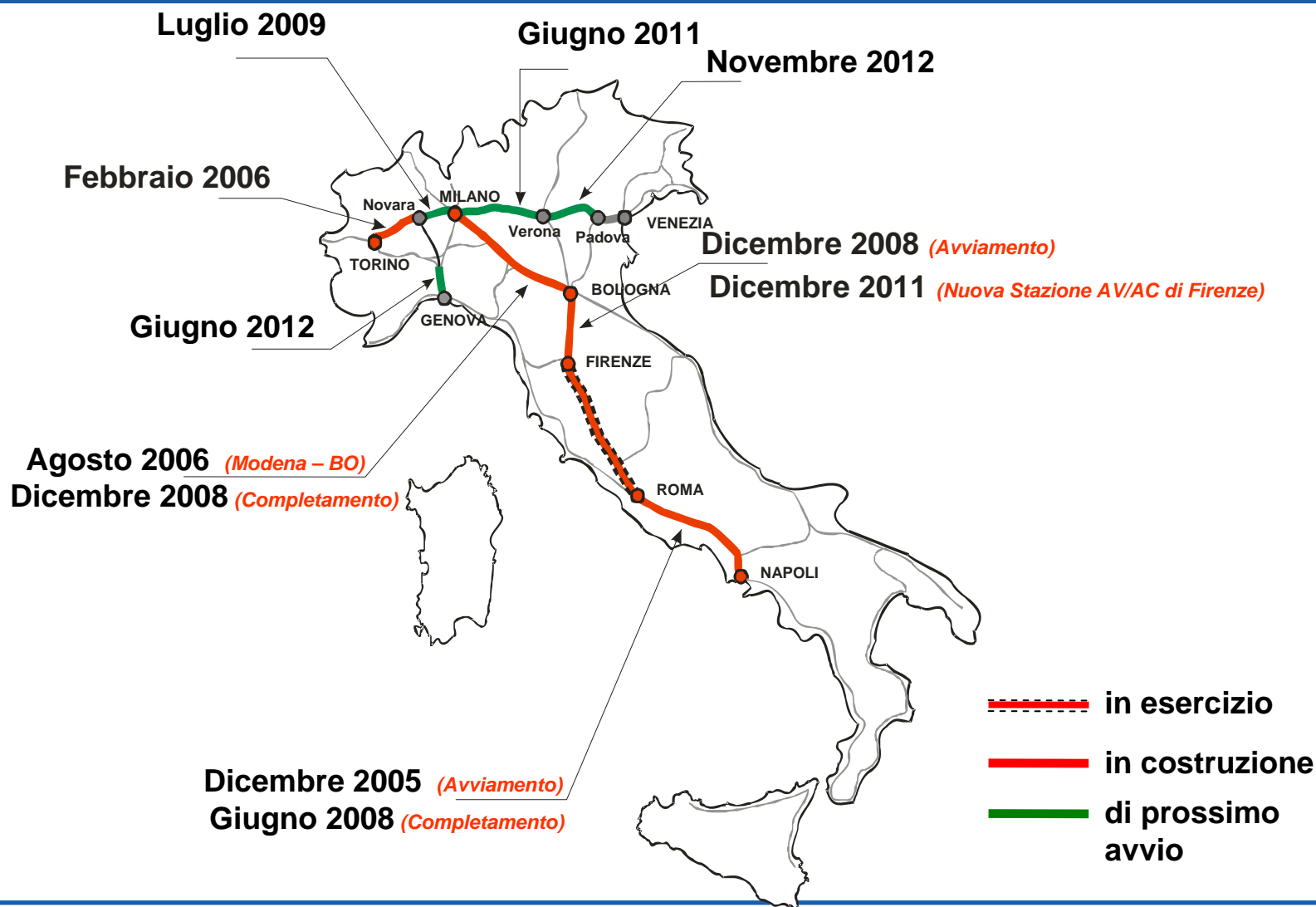
Nodo AV/AC di Napoli

Rendering interno della Stazione AV

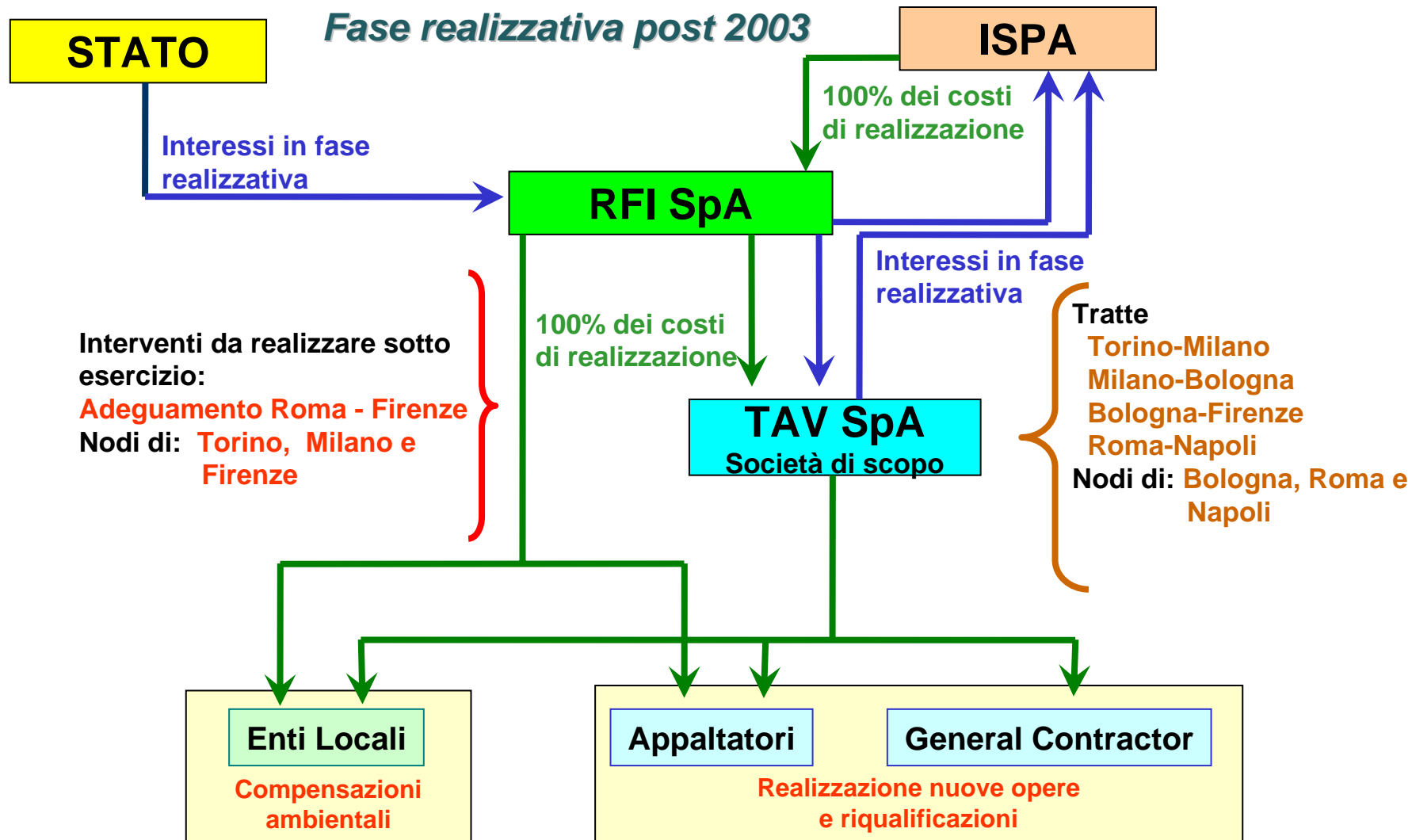


Foto: www.tav.it

Rete AV/AC: Programma delle attivazione



Rete AV/AC: schema di finanziamento dell'investimento



Rete AV/AC:

schema di restituzione del debito ad ultimazione opere

