

Sono partiti i test del nuovo Frecciarossa Etr 1000: i primi viaggi sono previsti a giugno prossimo
 Novità anche per i pendolari: accordo per accelerare di 40 chilometri orari la velocità dei regionali.

Da Roma a Milano in due ore e mezzo Il treno mette le ali andrà a 350 all'ora

LUCIO CILLIS

ROMA. Sarà quasi come volare. In due ore e mezzo si andrà da Roma a Milano, da centro a centro città, tarpando definitivamente le ali all'aereo.

L'Etr 1000, il nuovo Frecciarossa ordinato in 50 esemplari dalle Ferrovie (costo: 1,5 miliardi di euro), dal giugno prossimo entrerà in servizio portando i tempi di percorrenza su ferro a livelli da record su gran parte della rete di oltre mille chilometri. Un taglio agli orari è all'orizzonte pure per la Cenerentola del sistema ferroviario, ovvero la rete ordinaria che secondo l'accordo siglato ieri tra ministero dei Trasporti col ministro Maurizio Lupi e le Fsi con il numero uno Michele Elia, potrebbe abbassare i tempi di percorrenza alzando la velocità dei convogli regionali fino a 40 chilometri l'ora in più rispetto a oggi.

Il risparmio in termini di preziosi minuti per chi viaggia e per il sistema Paese, non sarà poca cosa, in particolare per l'alta velocità che trasporta complessivamente, circa 60 milioni di passeggeri l'anno: si va dai dieci minuti in meno sulla Milano-Torino o la Roma-Napoli fino alla mezz'ora in meno sulla Roma-Milano che da Termini a Centrale oggi si percorre in poco meno di tre ore. Questo significa per i passeggeri minore stress e maggiore produttività.

Dal prossimo anno, grazie

anche ad uno sforzo di aggiornamento dei sistemi che permettono simili velocità, dagli impianti di sicurezza a quelli di segnalamento, la linea regina Roma-Milano, verrà percorsa in due ore e mezzo, e in 45-50 minuti gli altri collegamenti tra città come Bologna e Milano, Torino e Milano, Roma e Firenze o Roma Napoli. Tutte tratte dove si potrà sfrecciare — dopo gli aggiornamenti sulla rete — tra i 300 e i 350 all'ora, alzando del 20% la velocità massima che in alcune zone della rete av oggi resta ancora confinata ad un massimo di 250 all'ora.

In queste ore due treni prova Etr 1000 percorrono di notte la "elle" rovesciata su ferro da Torino a Salerno per verificare la tenuta e l'affidabilità del nuovo "pendolino" pensato dai tecnici per ridurre in curva al minimo la propria dipendenza dalle forze centrifughe. I test in corso, queste le prime indiscrezioni, sarebbero positivi. Ma, per adesso, non si è ancora sfondata la soglia faticosa dei 300 all'ora. E per andare a velocità costante e in alcuni casi superare i 350 chilometri l'ora, c'è bisogno del via libera dell'Ansf, l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria che dovrà decidere se, e soprattutto quando, alzare l'asticella della velocità massima commerciale sulla rete, fissata oggi ad un massimo di 300 all'ora.

Intanto, in attesa dell'Etr più veloce di sempre, si lavora anche al cantiere che allungherà l'alta velocità da Napoli-Caser-

ta fino a Bari con tempi di percorrenza quasi dimezzati rispetto a oggi. I costi, pari a circa 5 miliardi di euro saranno scovati con il decreto Sblocca Italia. Il ministro Lupi promette che si inizierà a fare sul serio aprendo i cantieri nel novembre 2015 per finire, queste le previsioni, entro il 2022 con un anticipo di tre anni sulla rotta decisa dai precedenti governi.

Svelato, infine, anche il pacchetto alta velocità nei tre scali intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia. Servono 3 miliardi di euro per i lavori che anche in questo caso porteranno benefici alla rete e ai tempi alla comodità di percorrenza. Tra ottobre e dicembre, due coppie di Frecciarogento ogni giorno inizieranno a collegare Fiumicino con Venezia passando per Padova, Bologna, Firenze.

Un piccolo assaggio del piano di Rfi e del ministero dei Trasporti, per far arrivare all'aeroporto capitolino, a Milano Malpensa, ed a Venezia Tessera la rete ferroviaria ad alta velocità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE NOVITÀ

I REGIONALI

Per i treni regionali potrebbe arrivare un innalzamento della velocità fino a 40 chilometri l'ora in più

AV NEGLI AEROPORTI

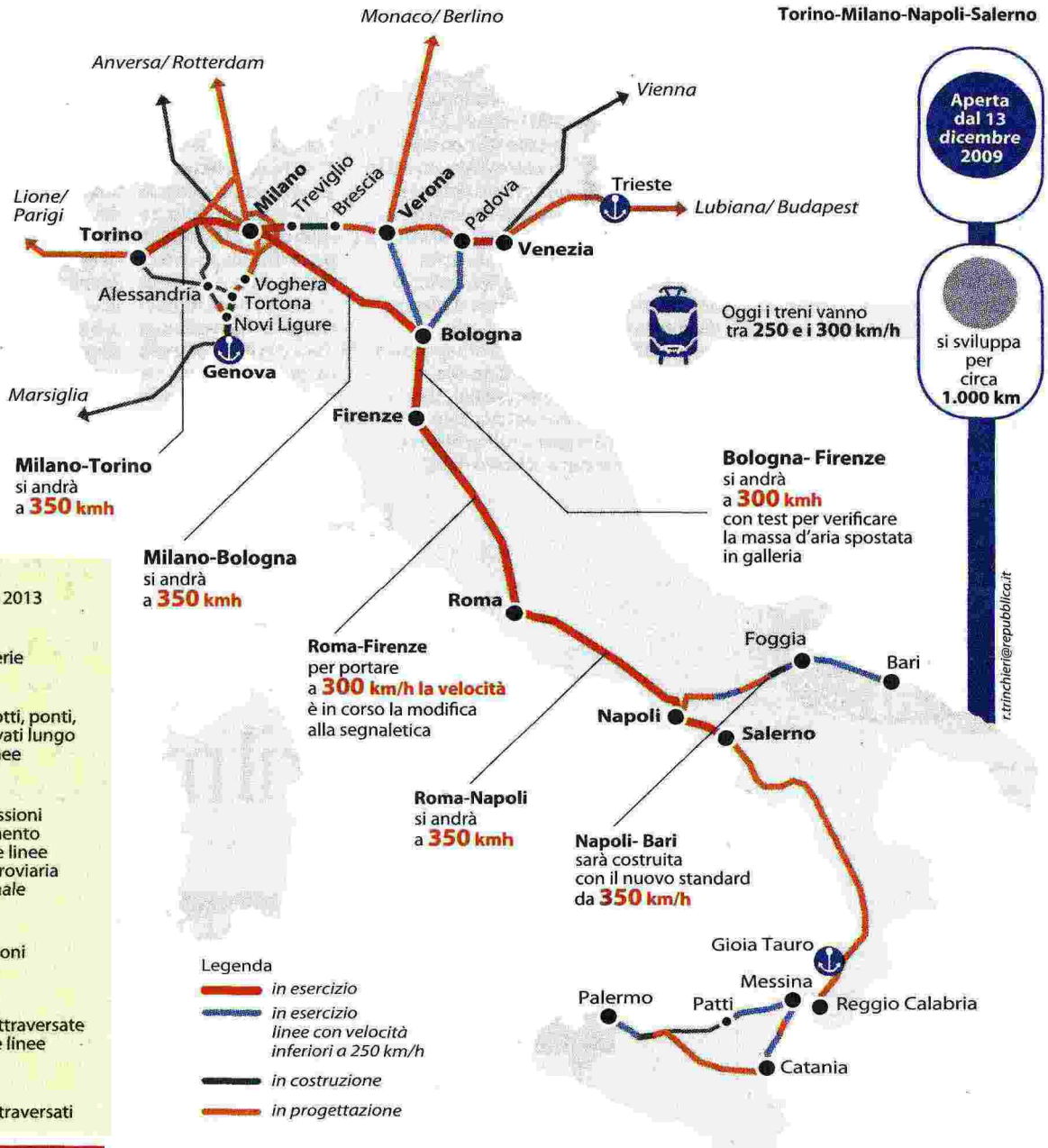
L'alta velocità arriverà nei tre scali principali italiani: Fiumicino, Malpensa, Venezia
 Costo: 3 miliardi

NAPOLI-BARI

Tempi più brevi per i lavori dell'av sulla Napoli-Bari
 Serviranno tre anni in meno. Chiusura prevista nel 2022

Novità anche per i collegamenti con i tre scali di Fiumicino, Malpensa e Venezia

Il futuro dell'alta velocità



Le nuove opere

dati aggiornati a marzo 2013

-  **145 km** nuove gallerie
-  **516 km** nuovi viadotti, ponti, trincee rilevati lungo le nuove linee
-  **73 km** interconnessioni di collegamento tra le nuove linee e la rete ferroviaria convenzionale
-  **7** nuove stazioni
-  **6** le regioni attraversate dalle nuove linee
-  **161** i comuni attraversati

Etr 1000

Il nuovo treno ad Alta velocità toccherà i 350 km/h

È un treno multitenzione e ha la trazione distribuita lungo tutto il convoglio

Due convogli di prova stanno percorrendo la rete di notte per mettere sotto stress dinamiche e oscillazioni

Nel 2015 saranno consegnati i primi 4 treni Etr 1000 che entreranno in servizio a giugno prossimo

Costruito da AnsaldoBreda e da Bombardier

Potrà viaggiare su tutte le maggiori tratte europee

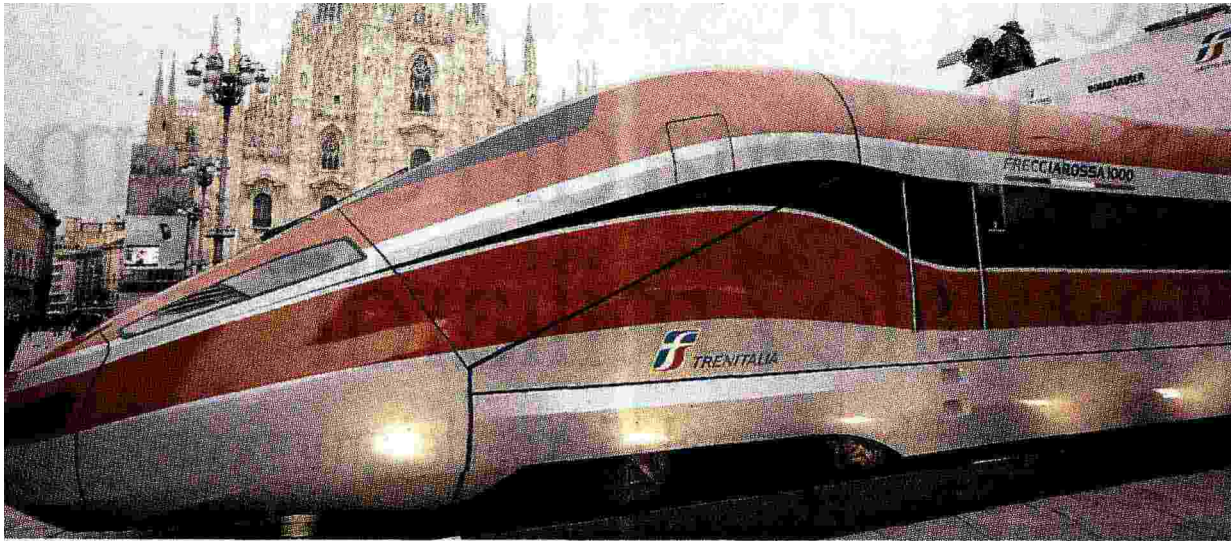
Ferrovie dello Stato ne ha ordinati 50

Costo complessivo di 1,5 miliardi di euro

I passeggeri sull'Alta velocità in Italia

 **42 milioni**
Fsi - Le Freccie

 **6,2 milioni**
Ntv - Italo



E' lungo 200 metri con capienza massima di 459 posti su 8 carrozze

