

Tav: Ferrovie, fra 150 giorni Milano e Bologna in un'ora

Da Piazza Duomo a Milano a Piazza Maggiore a Bologna in un'ora con le Ferrovie dello Stato. Da domani parte il conto alla rovescia per i 150 giorni che restano per la corsa a 300 chilometri orari del primo treno delle Fs sulla linea ad alta velocita' Milano-Bologna.

Comincia a prendere forma, anche se ancora in forma virtuale, la concorrenza sull'alta velocita' tra pubblico e privato, tra Ferrovie dello Stato e Nuovo trasporto viaggiatori, la societa' presieduta da Luca di Montezemolo.

In una nota, Fs spiega che dal prossimo ottobre comincera' la fase di pre-esercizio per l'infrastruttura e il sistema di segnalamento italiano Ertms/Etcs livello 2 scelto dall'Unione Europea come "lingua unica" per garantire l'interoperabilita' tra le varie reti Alta velocita'.

Sono state 400 le corse prova effettuate fino ad oggi durante le quali sono gia' stati piu' volte superati i 350 chilometri orari con un treno Etr 500 II serie italiano. Gia' dal 2009, quando le Ferrovie dello Stato completeranno tutto il sistema Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno ad alta velocita', i treni di Trenitalia impiegheranno 3 ore per andare da Roma a Milano e 5 tra Torino e Napoli, con un treno ogni quarto d'ora.

La linea Alta Velocita'/Alta Capacita' Milano-Bologna si sviluppa da Melegnano (a sud del ponte sul fiume Lambro) fino a Lavino (ad ovest del torrente omonimo), per 182 chilometri. Attraversa la Pianura Padana passando per le province di Milano, Lodi, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna. Con l'attivazione commerciale della linea Bologna sara' a solo un'ora dal capoluogo lombardo.

L'87% della nuova linea corre "in rilevato", cioe' una particolare massicciata costruita su piloni, l'11% su viadotti e il 2% attraverso gallerie artificiali. Sono 210 i chilometri complessivi di armamento (traversine e binari), sistema di alimentazione elettrica e tecnologie.

Otto le interconnessioni con la linea esistente lunghe complessivamente 28 chilometri: una a Melegnano, due a Piacenza (ovest ed est), una a Fidenza, una a Parma, due a Modena (ovest ed est), una a Lavino. Saranno funzionali al passaggio dei treni dalla linea veloce a quella esistente e viceversa (per i collegamenti con le stazioni intermedie) e svolgeranno un ruolo strategico nel potenziamento del trasporto merci.