

## **Parte Frecciarossa, Roma e Milano più vicine. Inaugurata la tratta Milano-Bologna. In treno, dal capoluogo lombardo alla Capitale in 3 ore e mezzo**

MILANO Un sogno che si realizza. Non è, una volta tanto, una banalità giornalistica. L'Alta Velocità ferroviaria immaginata, ma anche avviata da Lorenzo Necci, oggi è una concreta "T", disegnata dalle linee tra Torino e Venezia (quella orizzontale) e tra Milano e Salerno (quella verticale). Vero manca ancora il tratto tra Bologna e Firenze e parte della Milano-Venezia, ma i tempi di realizzazione non sono più quelli italianamente biblici, possono essere misurati in mesi.

I 182 chilometri di Av aperti ieri pomeriggio tra il capoluogo lombardo e quello emiliano (poco più di un'ora) già da oggi accorceranno anche i tempi tra Milano e Roma: tre ore e mezza che si ridurranno a tre giusto tra un anno quando anche la Firenze-Bologna sarà velocizzata e permetterà così di completare la spina dorsale ferroviaria della penisola.

Alta tecnologia (probabilmente la più sofisticata al mondo), opere di ingegneria rilevanti (l'asse attrezzato di Reggio Emilia, progettato dall'architetto Calatrava come fiore all'occhiello) persino interventi di bonifica ambientale (cinque) e di ripristino archeologico (una ottantina). La Milano-Bologna è anche questo: non soltanto viaggiare in treno a trecento orari e in piena sicurezza (simulato a metà percorso persino uno stop perchè treno e binari non riuscivano più a "dialogare"). La nuova linea può vantare numeri importanti: 3,5 chilometri in galleria, 32 di viadotti e ponti, 146 di trincee e rilevati, 15% di pendenza massima, 2 regioni attraversate, 7 province, 42 comuni, 100 chilometri di barriere antirumore, investimenti di 6.916 milioni di euro, inizio dei lavori novembre del 2000. Nella rinnovata stazione Centrale di Milano a tagliare il nastro ci sono il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Gianni Letta, il commissario europeo ai Trasporti Antonio Tajani, il governatore della Lombardia Roberto Formigoni, il sindaco Letizia Moratti. Naturalmente l'amministratore delegato di Fs Mauro Moretti e il presidente Innocenzo Cipoletta. All'altro capolinea Sergio Cofferati che si improvvisa pure capostazione e fischia la ripartenza verso Milano. Staffetta di belle parole e buoni propositi.

Tutto il resto, o quasi, sono sensazioni: che puoi sentire fisicamente attraverso il leggero sibilo alle orecchie quando attraversi l'unica galleria della tratta. O anche suggestioni assolutamente personali. La "Frecciarossa" vola sul filo dei trecento orari: li avverti poco. Davvero. E li vedi anche poco. Davvero. Perchè il bolide rosso e argento si insinua silenzioso come un felino lungo la pianura verde e marrone che appena si intravede con il calare dell'oscurità. Viaggio di andata tra le 16,20 e le 17,25, tempi schedulati e rispettati. In effetti a prevalere è il colore grigio. Dalla nebbia spuntano, come iceberg, lunghe file di pioppi o arbusti scheletrici che si confondono tra vecchi cascinali. Viaggio inaugurale. "Superveloce" più zeppo di un convoglio pendolare di prima mattina: giornalisti, fotografi, politici, amministratori, anche intrusi dell'ultima ora. Moretti potrebbe tirare un sospiro di sollievo se i suoi bolidi rosso argentati fossero da oggi e per sempre così affollati. E' felice, l'amministratore delegato: non si innervosisce neppure dinanzi alla protesta contenuta di alcuni giovani che stazionano - ma a distanza di sicurezza - dinanzi alla "Frecciarossa". Debutto riuscito. Offuscato semmai dalla nebbia e contestato solo da qualche fischio del loggione. Di chi, giustamente, come i pendolari milanesi chiede soprattutto treni più efficienti e puntuali e di chi, ingiustamente, come alcuni amministratori locali di Modena pretenderebbe di trovare il bus sottocasa e il "superveloce" ferroviario appena un isolato più in là.

Di ritorno dal viaggio inaugurale Moretti è stato raggiunto al telefono del presidente Berlusconi: «E' una realizzazione eccezionale che fa ben sperare per il futuro del Paese», gli ha detto il premier.