

## **Bologna-Firenze, in treno sul filo dei 300 all'ora. Inaugurata l'Alta Velocità tra le due città: 78 chilometri in soli trentacinque minuti**

ROMA Eccola la "metropolitana d'Italia". L'ultimo ostacolo è stato abbattuto ieri mattina in 35 minuti con una corsa sul filo dei 300 orari dalla "Freccia Rossa" sulla rotta Bologna-Firenze. Taglio del nastro alla presenza di Silvio Berlusconi, ministri, governatori di Regioni e, naturalmente, i vertici delle Ferrovie (Mauro Moretti e Innocenzo Cipolletta). Ma per l'entrata in servizio dei "superveloci italiani" sulla tratta più ostica dell'Alta Velocità bisognerà aspettare ancora otto mesi.

Abbattuto il diaframma appenninico, il 13 dicembre del 2009 Milano Centrale e Roma Termini saranno collegate in sole tre ore. E per l'aereo potrebbe essere un colpo durissimo, in grado di risolvere - forse - il nuovo ma già acceso dualismo Fs-Alitalia. Comunque sul fronte Milano-Roma è sfida aperta. Mentre l'aviolinea si appresta ad aprire una campagna di offerte a "tariffe stracciate", le Ferrovie rilanciano mettendo sui binari un treno ogni quindici minuti nelle ore di punta. Moretti il 15 gennaio scorso ha potuto brindare al milionesimo biglietto staccato in un mese. E poi i prezzi: flessibili in base al periodo, alla fascia oraria, al giorno della settimana. E sconti che possono variare dal 5% al 35%. «Apriremo una seconda classe ad un prezzo di ingresso molto basso, vicino a quello degli Intercity, almeno per 100-150 posti», ha promesso l'amministratore delegato delle Fs.

Bologna-Firenze era un po' il tappo di champagne che ieri mattina è saltato: settantotto chilometri e mezzo che attraversano gli Appennini, quasi tutti nelle viscere della terra: 73,8 chilometri in galleria, 1,1 tra ponti e viadotti, 3,6 in trincea o rilevato. Una infrastruttura di lunghissima gestazione (la prima pietra fu posta nel luglio del '96), ma anche di grande rilevanza tecnica. Basti pensare che la linea si inerpica fino a quota 413 sul livello del mare all'imbocco della galleria Raticosa (10.4590 metri). Ma quella della Raticosa non è la galleria più lunga: il record spetta al tunnel di Firenzuola con i suoi 15.285 metri. L'identikit della Bologna-Firenze dice ancora che la pendenza massima è del 18%, che attraversa due regioni, due province, tredici comuni. Che sono stati costruiti otto chilometri di barriere antirumore, 140 di nuova viabilità accessoria. Che centotrenta sono gli ettari destinati ad interventi a verde. Il programma ora prevede nuove corse sperimentali (è stata raggiunta una velocità massima di 362 chilometri orari); le operazioni di cosiddetto attrezzaggio tecnologico termineranno entro la primavera; pre-esercizio entro l'estate; linea aperta al pubblico il 13 dicembre del 2009. A fine lavori l'infrastruttura sarà costata 5.877 milioni di euro.

L'intero asse ferroviario potrà essere percorso in tre ore, da Milano Centrale a Termini e due ore e cinquanta da Rogoredo a Tiburtina, le stazioni di riferimento dell'Alta Velocità a Milano e nella Capitale. «Arriveremo a due ore e trentacinque minuti», preconizza il premier.

A fine anno, dunque, la penisola da Milano a Salerno avrà la sua spina dorsale ferroviaria ad Alta Velocità. Mille chilometri di rete che saranno collegati a quella esistente attraverso 77 chilometri di interconnessione. A dicembre sarà completata la Roma-Napoli (1 ora e 10 minuti) e la Torino-Milano (1 ora). Quest'ultima rappresenta il braccio di destra della famosa "T" ferroviaria che congiungerà il capoluogo piemontese con Venezia. Un'opera che complessivamente costerà 32 miliardi di euro, ma permetterà al nostro Paese di potenziare notevolmente il suo patrimonio infrastrutturale e, nel contempo, evidenziare alcune eccellenze del made in Italy: il Pendolino, per esempio, venduto anche nel Regno Unito, Finlandia, Francia e Repubblica Ceca; le apparecchiature di diagnostica tecnica installate in Turchia, Cina, Australia, India, Croazia, Polonia, Russia. Oggi sono quindicimila le persone impiegate nel manifatturiero delle ferrovie in Italia, e cinquemila lavorano nell'indotto. Magari c'è un rammarico: l'Italia era stato il primo paese europeo, inizi degli anni Ottanta, ad aprire la frontiera dell'Alta Velocità. Poi gli altri ci hanno superato. E' capitato spesso nella nostra storia.

