

→ **Da Bruxelles** 1,7 miliardi per le infrastrutture, 672 milioni andranno per la Torino-Lione

→ **Il 13 dicembre** al via la tratta tra il capoluogo lombardo e quello emiliano: un'ora per 182 km

Alta velocità, ecco i fondi Ue Milano-Bologna al collaudo

La Commissione europea ha deciso lo stanziamento di 1,7 miliardi per le infrastrutture nel Vecchio continente: 671,8 milioni andranno alla Torino-Lione. Oggi a Susa manifestazione dei No Tav.

ANTONELLA CARDONE

BOLOGNA
antonella.cardone@email.it

Bruxelles ha finalmente sciolto i cordoni della borsa per la Tav Torino-Lione. La Commissione europea ha deciso ieri lo stanziamento di 1,7 miliardi destinati alle infrastrutture ferroviarie del Vecchio Continente e, di questi, 671,8 milioni sono per la Torino-Lione. «Ne sono particolarmente orgoglioso», ha detto il vicepresidente della Commissione Trasporti, Antonio Tajani mentre contrarissimi si sono detti sia l'eurodeputato di Rifondazione Vittorio Agnoletto, che parteciperà oggi pomeriggio al corteo No Tav che si terrà a Susa, che Legambiente.

Intanto tra una settimana verrà inaugurata la tratta ferroviaria ad Alta Velocità sulla Milano-Bologna. Ieri l'anteprima per la stampa su uno dei venti viaggi-prova che da tre mesi a questa parte si tengono quotidianamente sulla tratta.

La curiosità per un viaggio di appena 60 minuti che si terrà per gran parte dei 182 chilometri di distanza a 300 chilometri all'ora è tantissima: già quasi tutti prenotati i posti sui Freccia Rossa che partiranno dal 13 dicembre. In realtà, la sensazione di correre alla stessa velocità di quanto facciamo Felipe Massa in Ferrari o Valentino Rossi in moto, si ha solo gettando lo sguardo fuori dal finestrino. Quando la linea ferroviaria costeggia l'autostrada, infatti, le automobili sembrano praticamente ferme, benché in realtà sfreccino quanto meno a 130 all'ora. Nessuna sensazione di nausea, nessun giramento di testa, e su questi Etr 500 di ulti-



Foto Ansa

Alta velocità Arrivano i finanziamenti dell'Unione Europea mentre parte il super collegamento Milano-Bologna

ma generazione è stato anche superato il "dondolamento" che c'era sui primi Pendolini. Quindi, quando ci si è sopra, si cammina senza problemi come succede su un aereo. In vista delle stazioni, poi, non c'è bisogno di air bag o cinture di sicurezza per i passeggeri: la frenata è molto dolce. L'unico brivido si è avuto con la simulazione di uno dei 100 «scenari tecnici» che è stata fatta ieri coi giornalisti: frenata improvvisa perché un treno davanti al nostro si era fermato. Lì, effettivamente, un po' di scombussolamento c'è stato. Ma nessuno ha corso pericolo, perché, spiegano le Ferrovie, il sistema di governo elettronico valido per l'Alta Velocità ha impostato come distanza di sicurezza fra treno ed ostacolo 15 chilometri, quando per avere una frenata sicura lanciati a 300 km/h

ANTEPRIMA

Ieri anteprima per la stampa su uno dei venti viaggi prova tra Milano e Bologna. Il traffico lungo la tratta sarà controllato da una centrale operativa attraverso un sistema via onde radio.

basterebbero tra i 2,6 e i 3 chilometri di spazio. Lo stop, come accade anche per le vetture tradizionali di Trenitalia, scatta comunque automaticamente anche nel caso in cui non sia il macchinista sul treno a frenare e si supera la velocità consentita.

A differenza delle linee tradizionali, per l'Alta velocità le comunicazioni sulle modalità di percorrenza so-

no accentrate in una centrale operativa a terra, perché, banalmente, quando si corre a quella velocità è praticamente impossibile leggere i semafori e le segnalazioni visive lungo i binari. Così, per l'Alta Velocità è stato inventato un nuovo sistema (progettato e realizzato tutto in Italia, e apprezzatissimo in Europa) che viaggia via onde radio, le stesse scoperte da Guglielmo Marconi. Il quale, ormai un secolo fa, le sue sperimentazioni le faceva a pochi chilometri di distanza dalla stazione di Bologna che governerà il traffico dell'Alta Velocità per tutti i treni fino a Napoli. ♦

 I LINK

IL SITO DELLE FS
www.ferroviedellostato.it