

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!

Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 07 dicembre 2009

L'Alta Velocità è servita

di David Campione e Giancarlo Scolari

Ferrovie.it il 5 dicembre 2009 ha seguito in diretta uno dei viaggi inaugurali per il completamento dell'Alta Velocità italiana, da Salerno a Milano a bordo dell'ETR.500 Frecciarossa. Il viaggio prevede soste a Napoli Centrale, Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella e Bologna Centrale. Un secondo treno raggiunge il capoluogo lombardo da Torino negli stessi minuti in cui giungiamo a Milano, unendo simbolicamente Torino a Salerno in questa grande opera.



Foto Giancarlo Scolari

1. Nel sottopassaggio della stazione di Salerno, un grande pannello da' il benvenuto agli ospiti in partenza per Milano con il treno inaugurale. *Foto Giancarlo Scolari, 5 dicembre 2009*

Nel piazzale antistante la stazione di Salerno, riscaldato da un tiepido sole invernale, gli invitati vengono accolti dalla musica che accompagna gli spot di Trenitalia in onda sulle emittenti televisive.

L'ETR.500 n.26 lascia la stazione di Salerno Centrale in perfetto orario. A bordo il sindaco di Salerno Vincenzo de Luca ed altre autorità locali.

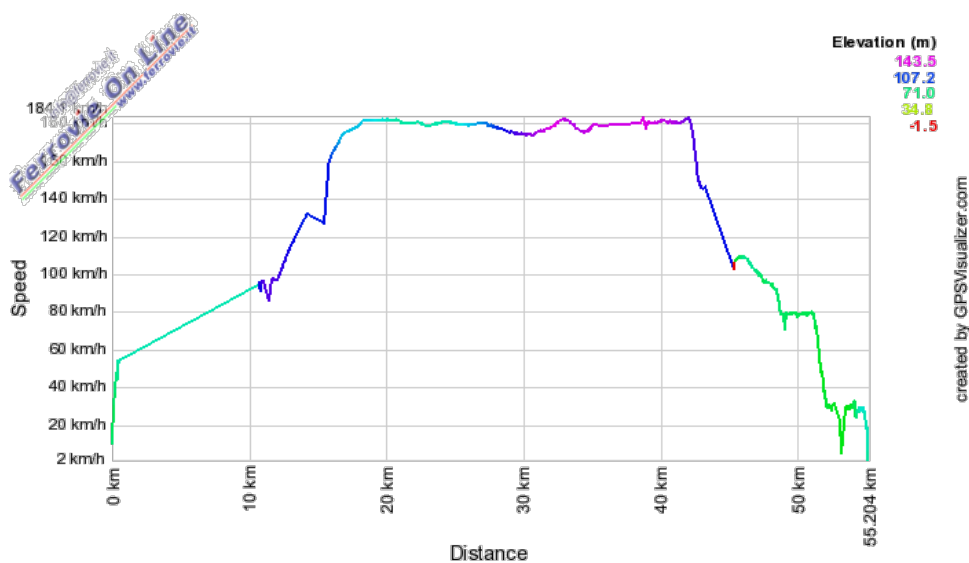


Foto David Campione

2²L'ETR.500 numero 26 è pronto a partire per Milano. (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

L'arrivo a Napoli è previsto per le 11.38, ma alle 11.29 già impegniamo i deviatori di ingresso della stazione Centrale, dopo aver percorso la nuova Linea a Monte del Vesuvio sul filo dei 180 km/h.

Alle 11.50 ripartiamo da Napoli.



3³Tracciato GPS da Salerno a Napoli sulla nuova Linea a Monte del Vesuvio.

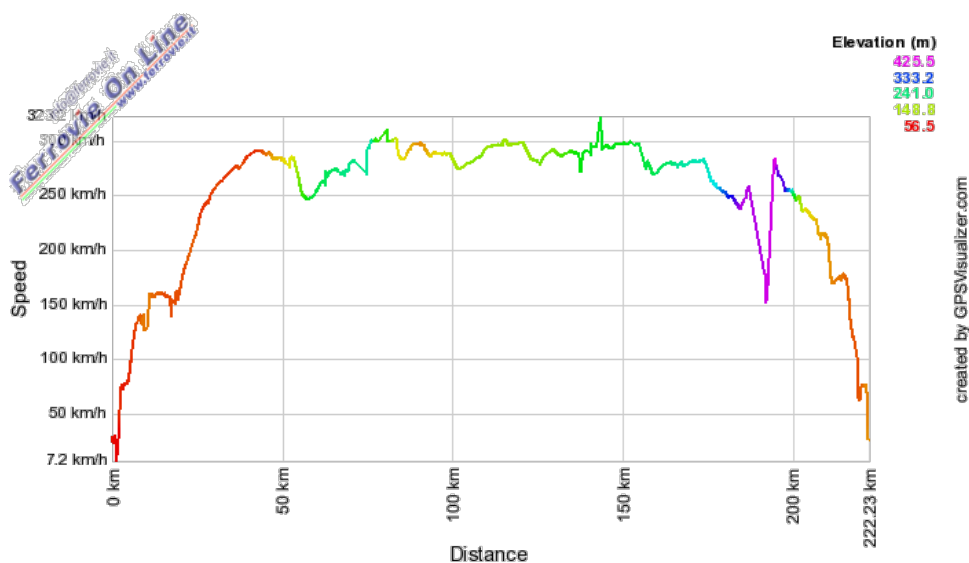
In uscita da Napoli percorriamo il nuovo tracciato fino a Gricignano, che entrerà in servizio il prossimo 13 dicembre. La linea è in comune fino al bivio per la Linea a Monte del Vesuvio, dove transitiamo già a 140 km/h. In accelerazione crescente ci lasciamo alle spalle la futura stazione di Afragola e subito dopo a 160 km/h circa affrontiamo il cambio di tensione, dai 3000 Volt in continua a 25 kV in alternata.



Foto David Campione

4. In corsa verso Roma, incrocio con un Eurostar diretto a Napoli presso il Posto Movimento San Giovanni. La velocità relativa di incrocio è pari a circa 600 km/h. Foto David Campione, 5 dicembre 2009

Raggiungiamo i 300 km/h poco prima di Cassino, velocità che manterremo fino alla fine del tracciato AV. Ci attestiamo al binario 1 di Roma Termini alle 12.54 con 6 minuti di anticipo sull'orario programmato.



5_ Tracciato GPS da Napoli a Roma, incluso il nuovo tratto Napoli - Gricignano. Le anomalie di velocità riportate, sono dovute principalmente a perdite di segnale del registratore GPS in prossimità di gallerie.

Alle 13.14 ripartiamo da Roma Termini. Aumenta l'affluenza di giornalisti e ospiti a bordo del treno.

Costeggiamo la Salaria a 110 km/h ed all'altezza del Grande Raccordo Anulare inizia l'accelerazione. A Settebagni transitiamo a 140 km/h prima di entrare sulla Direttissima.

Alle 13.30 viene servito il pranzo al posto: antipasto di salmone, asparagi e timballo di riso, seguito da carne arrosto su letto di zucchini grigliate, dolce e caffè. Il tutto annaffiato da ottimo vino.

E' il momento della visita in cabina: operatori e fotografi si affollano lungo il corridoio che conduce alla locomotiva di testa, per le immancabili immagini di rito!



Foto Giancarlo Scolari

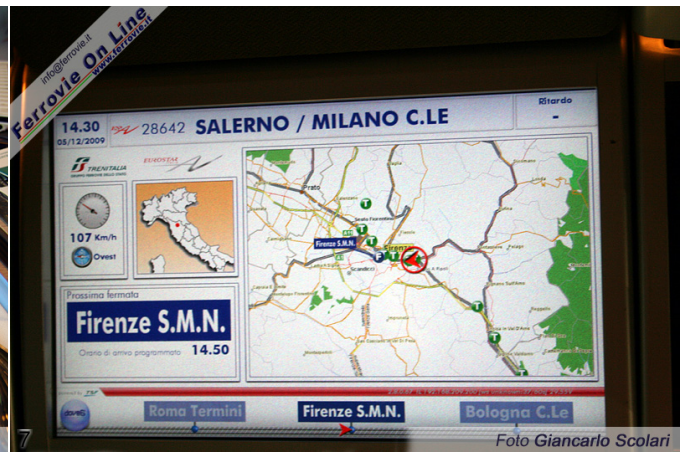
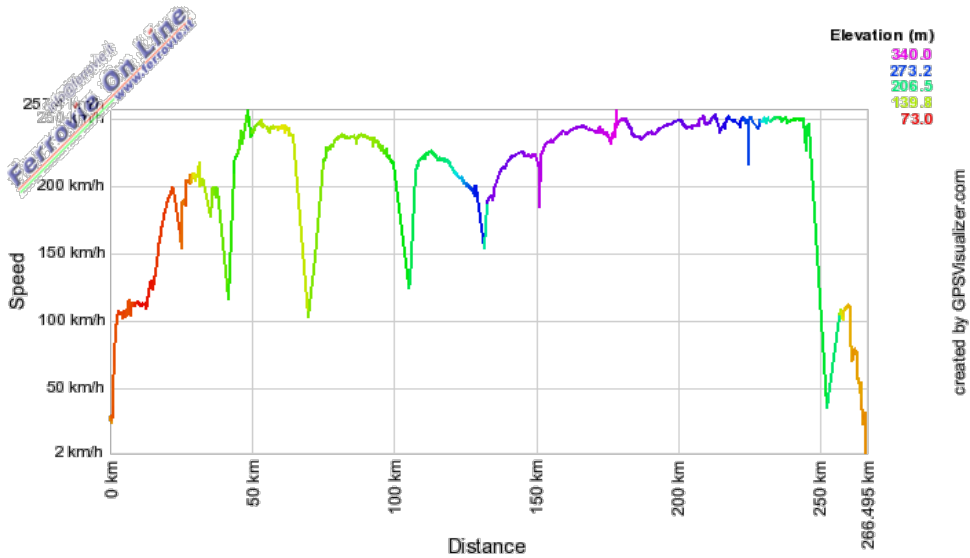


Foto Giancarlo Scolari

6. E' ora di pranzo a bordo dell'ETR.500! Il pasto viene servito dal personale di T&B direttamente al posto. (Foto Giancarlo Scolari, 5 dicembre 2009)
 7. Alle 14.30 siamo alle porte di Firenze, con un congruo anticipo. Siamo attesi nella stazione di Santa Maria Novella per le 14.50 ma arriveremo 12 minuti prima

Alle 14.38 ci attestiamo al binario di Firenze Santa Maria Novella, con 12 minuti di anticipo, dove saliranno a bordo gli ospiti toscani. Ci aspetta ora il viaggio sull' ultima tratta attivata, la Firenze - Bologna, 79 km di cui il 93% in galleria sotto l'Appennino che dovremmo percorrere in 37 minuti.



8. Rilevazione GPS da Roma a Firenze. Anche in questo caso, i picchi di velocità verso il basso sono dovuti alla perdita di segnale GPS.



Foto David Campione

9. Sosta a Firenze Santa Maria Novella per la salita delle autorità ed ospiti toscani, con ennesima inversione di marcia per l'ETR.500 (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

Ore 15.00 ripartiamo da Santa Maria Novella.

Il personale di bordo da' il benvenuto agli ospiti saliti a Firenze e con l'occasione informa i presenti che al posto sono disponibili degli opuscoli con

norme di comportamento in caso di emergenza.

Alle 15.06 siamo a Castello da dove comincia la linea AV, immediatamente nella galleria di Vaglia, che con i suoi 18,5 km è la più lunga della tratta; raggiungiamo il Posto di Confine dove avviene l'ennesimo cambio di tensione.



10. Foto di gruppo per il personale di bordo treno, durante la sosta a Firenze. La cravatta per l'uomo ed il foulard rosso per le donne, oltre al berretto, distinguono la divisa Trenitalia rispetto a quella pressoché identica del personale di T&B - Gruppo Accor Wagon Lits - che si occupa della ristorazione di bordo. (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

Il nostro GPS purtroppo non può più registrare le prestazioni del nostro treno, ma comunque tiene traccia degli orari di viaggio che saranno utili in seguito.

Dopo il tunnel di Vaglia, impieghiamo 28 secondi per percorrere il ponte sulla Sieve, il tratto più lungo all'aperto. Alle 15.21 si transita al P.M. San Pellegrino a Firenzuola, mentre alle 15.28 lasciamo la linea e entriamo nell'interconnessione che ci conduce sulla Direttissima degli Appennini Prato - Bologna a San Ruffillo dove passiamo alle 15.32 mentre l'arrivo in una Bologna Centrale blindata avviene alle 15.38, con un minuto di ritardo.



11. La linea AV è terminata e si esce allo scoperto in prossimità del Bivio San Ruffillo. (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

Ore 15.44 l'ETR.500 parte dal binario 1 di Bologna Centrale in direzione Milano, dove ci sarà la cerimonia ufficiale di inaugurazione dell'Alta Velocità alla presenza del presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti e di autorità locali.

Il sole volge al tramonto, e la basilica di San Luca sembra salutarci mentre prendiamo velocità per l'ultima tratta del nostro viaggio attraverso l'Italia. Alle 15.48 entriamo sulla linea AV Bologna - Milano. Alle 15.58 imbocchiamo il lungo viadotto che circumnaviga Modena.

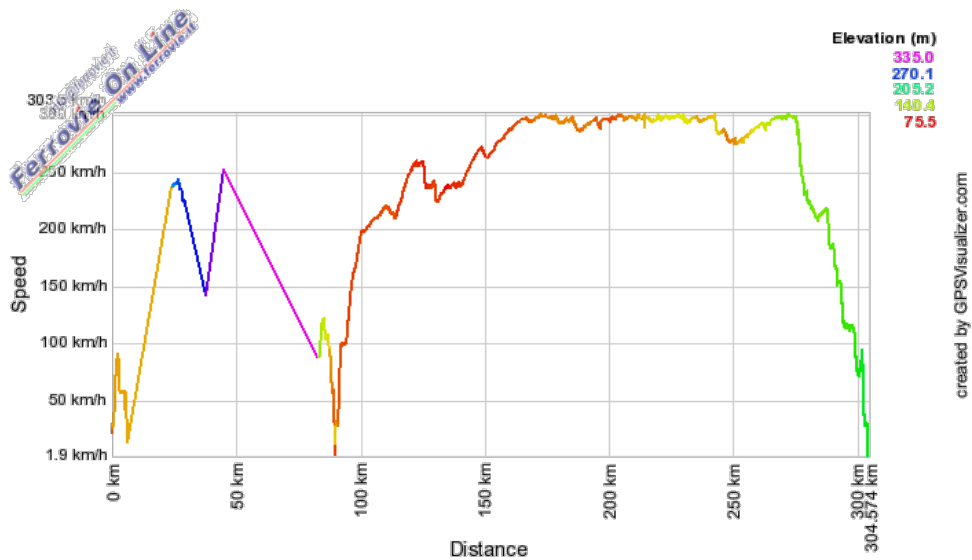


12. Segnale aperto a Bologna per l'Eurostar 28644, pronto ad affrontare la galoppata sul filo dei 300 km/h verso Milano. Foto David Campione, 5 dicembre 2009

A fianco l'autostrada A1, con le auto che sembrano ferme in confronto a noi. Alle 16.02 sfiliamo sotto il ponte strallato, progettato dall'architetto Calatrava, nei pressi di Reggio Emilia.

Ore 16.20 Una tipica foschia padana fa da scenario alle 16.21 al transito sul ponte del Po, siamo in Lombardia. Poche centinaia di metri e la foschia diventa nebbia. Nel frattempo a bordo del treno, conversando con i colleghi della stampa, Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, ne approfitta per parlare dei conti dell'azienda. "I conti vanno bene, in linea con i nostri obiettivi 'On Target', rispetto ai quasi 2 miliardi di perdite del 2006 siamo prossimi all'equilibrio, quasi al 'break even'". Intanto guardando dal finestrino il panorama è inesistente: siamo avvolti dalla nebbia, uno spettacolo insolito per noi romani saliti al nord.

Alle 16.45 entriamo sotto le volte di Milano Centrale. Salerno - Milano in 5 ore e 45 minuti, con soste a Napoli Centrale, Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella e Bologna Centrale: l'Italia si è davvero accorciata!



13. Ultima registrazione GPS riferita ai circa 300 chilometri che separano Firenze da Milano via AV. La registrazione relativa alla prima tratta Firenze - Bologna è pressoché nulla essendo il tracciato quasi interamente in galleria, ma nei brevi tratti allo scoperto il ricevitore GPS ha comunque rilevato la velocità di 250 km/h non verificata.



14. I quattro macchinisti protagonisti di questa giornata storica per le ferrovie italiane. Da sinistra verso destra, Domenico Migliozi, Giampiero Pizzuti, Domenico Sedona e Italo Vitale. La condotta è stata curata dai due macchinisti napoletani Migliozi e Vitale da Salerno a Firenze e dai colleghi romani Pizzuti e Sedona da Firenze a Milano; analogo ripartizione del lavoro è avvenuta per il viaggio di ritorno. (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

Veniamo accolti al binario 19, il 20 è stato coperto da un tappeto rosso in modo da creare un unico enorme marciapiede con il binario 21, dove poco dopo giunge da Torino l'altro ETR.500 n.39 con a bordo il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi e l'amministratore delegato del gruppo FS, Mauro Moretti.

Tra enormi misure di sicurezza raggiungiamo l'atrio della vecchia biglietteria dove si svolgerà gran parte della cerimonia. "Avevamo un sogno che oggi si è realizzato, quello di dotare il nostro paese di un sistema moderno di alta velocità, una sorta di metropolitana, una nuova colonna vertebrale del nostro paese, la linea Torino - Salerno una seconda unità d'Italia" ha affermato dal palco l'AD FS Moretti. A seguire il saluto delle autorità locali, il presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni, il presidente della provincia di Milano, Guido Podestà e il sindaco del capoluogo meneghino Letizia Moratti.



15. Milano Centrale, in splendida forma per accogliere gli ospiti in arrivo con i due Frecciarossa da Salerno e Torino. Foto Giancarlo Scolari, 5 dicembre 2009

La cerimonia prosegue con il discorso del commissario ai trasporti dell'Unione Europea, Antonio Tajani. Al termine Moretti invita il premier Silvio Berlusconi. "Mai avremmo potuto credere che si potessero collegare la capitale del lavoro, Milano, con la capitale d'Italia in 2 ore e 45 minuti. Quella di oggi è un'Italia più unita, più vicina" ha esordito il capo del Governo, che ha voluto ringraziare le maestranze che hanno lavorato alla realizzazione dell'alta velocità, le imprese ed i responsabili degli enti locali, ma anche i vertici di Ferrovie dello Stato, che hanno portato "in equilibrio un'azienda in perdita per oltre 1 miliardo di euro". Presenti in sala molti esponenti del mondo politico, tra i quali il ministro della Difesa, Ignazio La Russa e il ministro delle Riforme per il Federalismo, Umberto Bossi, oltre a una nutrita rappresentanza del mondo imprenditoriale.



16

Foto David Campione



17

Foto David Campione



18

Foto David Campione



19

Foto David Campione

16. L'Amministratore Delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

17. Il Presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi.

18. Roberto Formigoni, Presidente della Regione Lombardia.

19. Letizia Moratti, sindaco di Milano. (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

Finiti i discorsi istituzionali, il gruppo si sposta in piazza Duca D'Aosta, sotto il totem con il conto alla rovescia all'avvio del servizio commerciale di domenica 13 dicembre, per il tradizionale brindisi inaugurale, mentre all'interno dell'atrio della stazione è pronto un ricco buffet per i giornalisti e gli ospiti presenti.



TG-TRAINS.COM
05.12.2009
L.A. Melloni

Foto L.A. Melloni

20. Il totem antistante la stazione di Milano Centrale, con il conto alla rovescia verso l'alta velocità giunto quasi al termine. (Foto Laura Melloni, 5 dicembre 2009)

Il nostro Frecciarossa per il rientro a casa è previsto per le 19.15, ma lasciamo Milano solo alle 19.22. L'ottima "mano" dei macchinisti e la traccia un po' larga ci permette di giungere a Bologna in orario. Sul treno la stanchezza ma anche la tranquillità dell'evento concluso a buon fine contribuiscono a creare in vettura un clima più allegro. La cena servita al posto dopo Firenze, con un cornetto salato ripieno di formaggio e prosciutto, mozzarelline e pomodorini con due cannolini come dessert e ottimo vino bianco o rosso, ci permette di tornare indietro di anni, quando ai tempi dei no-stop Roma - Milano si mangiava al posto. Un servizio, che almeno sugli ES AV Fast Roma - Milano - Roma delle ore serali, sarebbe auspicabile fosse ripristinato. Con netto anticipo si giunge a Roma, iniziano i saluti di rito, mentre il treno è pronto per ripartire dalla volta di Napoli e Salerno dove concluderà questa lunga andata e ritorno giornaliera che in altri tempi era inimmaginabile ma soprattutto impossibile.

Quella di oggi è davvero un'Italia "più vicina".



21. La cerimonia è terminata. I due Frecciarossa attendono di riportare a casa autorità, ospiti e giornalisti: a sinistra l'ETR.500 numero 26 che partirà alle 19.22 per arrivare a Salerno all'una passata; a destra l'ETR.500 39, che in poco meno di un'ora sarà a Torino. (Foto David Campione, 5 dicembre 2009)

Da Torino a Milano con il Frecciarossa

di Maurizio Tolini

L'inaugurazione del sistema Alta Velocità italiano, offerto ai media da Trenitalia con lo slogan "La metropolitana veloce d'Italia", offriva la possibilità di viaggiare a bordo di uno dei due Frecciarossa che avrebbero percorso la nuova linea veloce nazionale Torino - Salerno. Nello specifico, erano organizzati due treni: Salerno - Milano e Torino - Milano.

La nostra scelta cadeva sul treno strumentato per la cattura dei segnali audio e video attraverso un cablaggio di bordo, organizzato da un'azienda specializzata con cui Trenitalia ha stipulato un appalto per la fornitura di servizi audio/video. Il treno oggetto della strumentazione, avendo a bordo il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, l'amministratore delegato del gruppo FS, Mauro Moretti e alcuni esponenti politici, è il Torino - Milano.



22. Atrio della stazione di Torino Porta Nuova, con il tappeto rosso che conduce al treno inaugurale. Foto Laura Melloni, 5 dicembre 2009

Siamo a Porta Nuova, un po' in anticipo rispetto ai tempi previsti dal programma. La stazione è presidiata dalle forze dell'ordine. Porta Nuova è, di fatto, oggi divisa in due: la stazione lavora fra il binario 1 e il binario 14; i restanti binari sono dedicati all'evento Alta Velocità.

Una doppia transenna separa i curiosi da un cordone di Polizia e Carabinieri. Il confine ferroviario fra il trasporto pubblico e l'evento AV è dato da un ETR.500 parcheggiato al binario 16 e da un gemello, il treno ufficiale, al binario 17. L'imbarco della stampa a bordo treno o sul palchetto creato in

testa al marciapiede fra i due ETR è fra le 14,45 e le 15,15. Chi ha scelto di documentare il viaggio è obbligato a bordo; gli altri, in testa al marciapiede, non potranno salire sul treno.

La stampa è sistemata sulle carrozze 6 e 7, come sul treno da Salerno; le vetture 8,9,10 e 11 sono vuote, mentre la carrozza ristorante rappresenta la linea di frontiera fra i VIP e la stampa. Finalmente si parte. Uscendo da Torino vediamo forze dell'ordine appostate in ogni dove e da Torino Dora siamo scortati anche dal cielo.



23. Preparativi a Torino Porta Nuova, con l'ETR.500 già pronto per la partenza verso Milano. (Foto Laura Melloni, 5 dicembre 2009)

Il viaggio prosegue sul filo dei 300 chilometri orari. La troupe televisiva di bordo organizza una mini-conferenza con il premier, in questo momento si trova in cabina di guida, che risponde alle domande di alcuni giornalisti dalla carrozza 6-7.

Sul filo dei 150, attraversiamo la Tangenziale Ovest di Milano, ormai prossimi alla Cintura. I due capoluoghi distano 50 minuti, 20 dei quali sulla infrastruttura tradizionale.



24. A bordo dell'ETR.500 in corsa tra Torino e Milano. (Foto Laura Melloni, 5 dicembre 2009)

Questo è un treno sopravisionato: l'unico segnale restrittivo è quello del Triplo Bivio Seveso, che comanda una riduzione a 60 Km orari per l'ingresso alla Stazione Centrale. Per l'occasione attraversiamo tutto il fascio arrivi e ci attestiamo al binario 21. Vale a dire che per almeno 10 minuti non sono entrati nè usciti treni dalla stazione Centrale: un evento nell'evento.



25 Un momento di riposo per gli ETR.500, che attendono il ritorno degli ospiti per il viaggio di ritorno. (Foto Laura Melloni, 5 dicembre 2009)

A bordo attendiamo il deflusso dei VIP prima dello sblocco delle porte per la discesa, realtà già vissuta lo scorso anno, di ritorno da Bologna. Al binario 20, dimezzato da un impalcato che ne copre la parte terminale, è in sosta un ETR.600, il nuovo Pendolino di Trenitalia, più comunemente chiamato Frecciariento. Al binario 19, il Frecciarossa giunto da Salerno. Anche la stazione Centrale è presidiata e divisa in due dalle forze dell'ordine. Nella vecchia sala della biglietteria adiacente alla galleria delle carrozze, il palco dei discorsi di rito, seguito dai festeggiamenti in prossimità del totem sul piazzale antistante la stazione e il rinfresco finale.



26 La cerimonia volge al termine, con il rinfresco nella vecchia sala della biglietteria di Milano Centrale. Foto David Campione, 5 dicembre 2009

I protagonisti del 5 dicembre di David Campione

Se il 5 dicembre 2009 passerà alla storia dei trasporti delle nostre ferrovie, sarà anche per merito del grande gruppo di ferrovieri che ha permesso tutto questo, lavorando per settimane alla preparazione dell'evento, ma soprattutto durante la storica giornata che vede "accorciarsi" l'Italia: senza di loro tutto questo non sarebbe stata possibile.

Un pensiero va ai macchinisti di Trenitalia che si sono alternati con grande maestria nella condotta dei due ETR.500, dalle prime ore del mattino fino a tarda sera.

Ai capotreno che hanno scortato i due convogli.

Al personale addetto alla ristorazione di bordo, che si è preso cura degli ospiti allietando la lunga ma piacevole permanenza a bordo dispensando senza interruzione sorrisi, gentilezza e naturalmente bevande e pasti.

All'ufficio stampa e relazioni esterne del gruppo FS, coordinatore di questo storico evento, che ancora una volta ha saputo fornire ai giornalisti strumenti per svolgere al meglio il proprio lavoro durante l'intera giornata.

Alla sicurezza aziendale ed alle forze dell'ordine, che hanno vigilato attentamente a bordo, in linea e nelle stazioni per garantire la massima sicurezza.

A tutti i tecnici e operai che a bordo dei treni o in linea hanno garantito la riuscita di questa giornata storica per le ferrovie italiane.

A tutti i tecnici ed ingegneri di RFI che dietro alle quinte hanno lavorato giorno, notte e festivi con i treni Y per gli indispensabili addestramenti del personale Trenitalia.

Grazie.

David Campione e Giancarlo Scolari - 07 dicembre 2009

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003