

Frecciarossa 1000 a Vado Ligure

di David Campione

VADO LIGURE (Savona) - Con il trasferimento da Firenze a Vado Ligure, si spostano dalla Toscana alla Liguria le prove del Frecciarossa 1000. Dopo l'affollata presentazione del 26 marzo a Pistoia (vedi [News ferroviarie del 27/03/2013](#)), il giorno seguente le prime due unità dell'ETR hanno lasciato lo stabilimento AnsaldoBreda pistoiese (seguite poco dopo da altre due unità intermedie), alla volta dell'impianto fiorentino di Osmannoro. Qui si sono svolte le attività statiche ed è stata quindi ottenuta la certificazione ANSF con omologazione per pesatura dei veicoli, sgembbi, ed altro ancora. Le misurazioni si sono svolte su soli quattro elementi, in quanto gli altri quattro che completano l'ETR.1000 sono speculari e non necessitano di analoghi rilievi.



¹ L'ETR.1000 in composizione provvisoria di quattro elementi, pronto per il trasferimento da Osmannoro a Vado Ligure.

Venerdì 19 aprile è stata la volta del trasferimento verso la Liguria. L'elettrotreno, ancora in composizione incompleta, è stato trasferito da Firenze a Vado Ligure passando per il P.M. Osmannoro - Firenze Castello - Pistoia - Lucca - Viareggio. In testa la E.652.005, due carri pianali scudo con intercalato l'ETR e in coda quattro carrozze tipo UIC-X per aumentare il peso frenato del convoglio.

Il viaggio, avvenuto con diverse ore di ritardo rispetto l'orario previsto, prevedeva la velocità massima di 60 km/h e il divieto di regressi (salvo emergenze), per far giungere l'ETR a Vado Ligure Zona Industriale con il muso della DM8 lato Ventimiglia per motivi operativi.



Foto Ferrovie dello Stato Italiane

2. L'ETR.1000 in trasferimento con la E.652.005 ad Altopascio. (Foto Ferrovie dello Stato Italiane, 19 aprile 2013)

Presso l'impianto ligure di Bombardier si svolgeranno ulteriori prove statiche su azionamenti e motori con alimentazione a 25 kV in corrente alternata, che seguono i primi test effettuati in AnsaldoBreda a Pistoia con 3 kV in corrente continua.

Entro il 30 maggio verrà quindi trasferita la restante metà dell'elettrotreno, da Pistoia a Vado Ligure, dove verrà completato il Frecciarossa 1000 n.1 già intitolato all'atleta Pietro Mennea.

In seguito, con due viaggi distinti, verranno trasferiti a Pistoia altri due semi-treni da quattro elementi ciascuno destinati a formare il treno n.2; dal treno n.3 in poi i trasferimenti a Pistoia del Frecciarossa 1000 avverranno invece con mezzi propri.

A seguire il treno n.1 verrà trasferito a Velim, in Repubblica Ceca, per le prime prove dinamiche con l'obiettivo di raggiungere la velocità massima di 200 km/h entro l'anno; per il 2014 è invece previsto un test fino a 402 km/h sulla Torino - Milano.

Ciascun Frecciarossa 1000 sarà composto di otto elementi, come di seguito:

- DM 1 - Unità con posto guida motorizzata (con 4 motori - uno per asse);
- TT 2 - Unità intermedia rimorchiata con trasformatore e pantografo per 3 kV in corrente continua;
- M 3 - Unità intermedia motorizzata (con 4 motori - uno per asse);
- T 4 - Unità intermedia rimorchiata con pantografo per 25 kV in corrente alternata;
- T 5 - Unità intermedia rimorchiata con pantografo per 25 kV in corrente alternata;
- M 6 - Unità intermedia motorizzata (con 4 motori - uno per asse);
- TT 7 - Unità intermedia rimorchiata con trasformatore e pantografo per 3 kV in corrente continua;
- DM 8 - Unità con posto guida motorizzata (con 4 motori - uno per asse).

David Campione - 20 aprile 2013

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