

In Direttissima si prova per correre di più

di David Campione

ROMA - Inizieranno nella seconda metà di giugno e dureranno fino a fine luglio le prove di salita di velocità sulla Direttissima Roma - Firenze. I test verranno effettuati 3 giorni a settimana, nelle ore notturne ed in regime di interruzione della circolazione, con il Frecciarossa 1000 n.3 già protagonista del record di velocità sulla Milano - Torino (vedi [News ferroviarie del 26/02/2016](#)) che dovrebbe raggiungere e mantenere i 305 km/h per circa 20 chilometri tra PC Rigituno e Rovezzano.

Le corse interesseranno il binario pari da sud verso nord, tra il km 207 dove avrà inizio l'accelerazione dai 250 km/h verso i 305 km/h ed il km 231, dove inizierà la frenata per tornare alla velocità iniziale. Sulla tratta in questione sono già stati effettuati alcuni interventi tecnici propedeutici al ciclo di test, tra cui una maggiore tesatura della linea di contatto.

**Foto David Campione**

1. L'ETR.400 n.03 protagonista delle prove oltre 300 km/h, in esposizione a Milano Fiorenza per il WCRR 2016. (Foto David Campione, 01 giugno 2016)

La finalità delle prove è di omologare la porzione di Direttissima più "moderna" Rovezzano - Arezzo alla velocità massima di esercizio di 275 km/h (+ 10% come prescritto dall'ANSF), operazione possibile in virtù dell'interbinario di 4,3 metri, mentre per la tratta Arezzo - Settebagni, di progettazione più vecchia e con interbinario di soli 4 metri, la velocità massima resterà di 250 km/h. L'innalzamento della velocità, se attuato, implicherà tra l'altro il potenziamento delle sottostazioni elettriche e soprattutto l'installazione del sistema di segnalamento ERTMS Level 2, in quanto l'attuale ripetizione segnali a 9 codici non consente di superare i 250 km/h.

Per il 25 luglio è previsto il termine delle prove in Direttissima, con il trasferimento del treno a Roma San Lorenzo. Nei giorni successivi il Frecciarossa 1000 n.3 dovrebbe essere impegnato con un nuovo ciclo di corse (sempre in notturna) sulla linea alta velocità Roma - Napoli, in questo caso per l'omologazione a 330 km/h in esercizio commerciale e quindi con salite di velocità fino a 360 km/h.



Foto David Campione

2. La carrozza 6 a disposizione dei tecnici di Italcertifer. (Foto David Campione, 01 giugno 2016)

L'ETR.400 n.3 non è mai entrato in servizio commerciale dopo la consegna dal costruttore e subito dopo la produzione è stato attrezzato con strumenti per misurazioni di vario tipo; allo stato attuale la carrozza 4 ospita i tecnici Bombardier - Trenitalia, la numero 6 i tecnici Italcertifer, mentre nelle restanti carrozze è presente l'arredamento interno definitivo. Inoltre per l'intera estensione del convoglio sono presenti - a terra e sui sedili - sacchi di sabbia per un peso corrispondente al massimo numero di passeggeri trasportabili seduti più il 20%, pari a circa 33 tonnellate complessive.



Foto David Campione

3. Interno di una carrozza Standard, zavorrata con sacchi di sabbia per il peso corrispondente ad un passeggero per ciascun sedile più il 20%. (Foto David Campione, 01 giugno 2016)

David Campione - 02 giugno 2016

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