

### **LINEA BOLOGNA-VERONA: DA OGGI IN ESERCIZIO IL RADDOPPIO FRA CREVALCORE E SAN FELICE SUL PANARO**

**Proseguono secondo programma i lavori sulla linea, da oggi a doppio binario fra Bologna e San Felice sul Panaro e fra Nogara e Verona. Completamento del raddoppio nel 2008.**

Bologna, 17 aprile 2007

Proseguono i lavori di raddoppio della linea Bologna – Verona, da oggi a doppio binario anche fra le stazioni di Crevalcore e San Felice sul Panaro. Sono stati infatti completati gli interventi tecnologici avviati dopo la prima parziale attivazione della tratta, avvenuta il 30 marzo scorso. Il primo treno a percorrere il nuovo tratto di linea raddoppiato è stato l'EN 289 Monaco - Firenze, in arrivo nel capoluogo emiliano alle 7.47.

Con il completamento del secondo binario fra Crevalcore e San Felice sul Panaro (circa 13 km), salgono a 74 i chilometri di linea già raddoppiati, pari al 64% dell'intero tracciato. Di questi, 43 km si trovano sul versante emiliano – tra Bologna e S. Felice sul Panaro - e 31 su quello veneto – fra Verona e Nogara.

Il nuovo tracciato, che potrà essere percorso dai treni ad una velocità fino a 200 km/h, è stato realizzato da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), la società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato, parzialmente in variante rispetto alla linea esistente. Per consentire una circolazione dei treni più dinamica e per sostenere futuri livelli di traffico maggiori, a San Felice sul Panaro è stato attivato a un nuovo Apparato Centrale (ACEI). L'investimento complessivo è stato di circa 120 milioni di euro.

Attualmente sono in corso i lavori per la realizzazione della nuova fermata di Camposanto, che sorgerà sul nuovo tracciato della linea, sul lato opposto del fiume Panaro rispetto alla posizione attuale. Il completamento della nuova fermata, che rispetterà gli standard previsti per le fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano - con marciapiedi rialzati per favorire la salita e discesa dei passeggeri e marciapiedi lunghi 250 metri – è previsto nel prossimo mese di settembre.

Le successive fasi dei lavori di raddoppio sono: l'attivazione del nuovo ACEI di Poggio Rusco (dicembre 2007) e il raddoppio dei tratti di linea San Felice sul Panaro – Poggio Rusco (giugno 2008) e Poggio Rusco – Nogara (dicembre 2008), intervento quest'ultimo che segnerà il completamento del potenziamento programmato da RFI sulla linea, con un investimento totale di circa 1.091 milioni di euro.



A regime, la linea Bologna – Verona, dal luglio 2005 dotata di Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT\*), avrà standard prestazionali uniformi per caratteristiche e velocità e sarà attrezzata con il sistema di Blocco Automatico Banalizzato che, oltre a garantire una maggiore fluidità al traffico ferroviario, consentirà anche ai treni di circolare, in sicurezza, indifferentemente su entrambi i binari nei due sensi di marcia.

**(\*) ACEI** (Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari): questo moderno apparato consente agli operatori, sfruttando le potenzialità offerte dall'elettromeccanica, una più dinamica gestione della circolazione dei treni e delle situazioni di criticità aumentando gli standard funzionali e qualitativi.

**(\*) SCC** (Sistema di Comando e Controllo): è il più avanzato sistema di gestione integrata della circolazione in uso in campo ferroviario.

Attraverso l'SCC il traffico viene governato, con tecnologia elettronica e informatica che gestisce componenti ed apparati di diversa tecnologia elettromeccanica e computerizzata, da un unico Posto centrale che ha giurisdizione su un'area estesa per centinaia di chilometri caratterizzata da importanti flussi di traffico (sia merci sia passeggeri) e da elevate velocità di marcia dei treni. L'SCC sarà installato anche sulle linee ad Alta Velocità / Alta Capacità.

L'SCC consente anche la diagnostica degli apparati di linea e di stazione (prevenzione dei guasti e miglioramento della manutenzione), l'informazione al pubblico e il telecontrollo e la telesorveglianza di stazioni e fermate.

**(\*) SCMT** (Sistema di Controllo della Marcia del Treno): controlla, istante per istante, che la velocità del treno non sia superiore a quella imposta dalle protezioni fornite dal sistema stesso.

In caso di mancato rispetto dei limiti imposti dal sistema, l'SCMT comanda in automatico la frenatura del treno.