

## Roma-Milano in due ore e mezzo. Arriva il supertreno

Marcello Zacché

Il futuro è vicino, ma non è ancora arrivato. Per sfrecciare sui binari da Milano a Roma in 2 ore e 20 minuti bisognerà atten-

dere ancora qualche mese. Ma non perché il supertreno da 360 km/h non sia una realtà. Piuttosto, perché la burocrazia ha i suoi tempi, e non sono di certo da Tav. Già, perché al momento la legge non consente

di superare i 300 all'ora sulla rete italiana e perché le certificazioni e i test sono ancora in corso. Insomma, il treno più veloce del West arriverà. Ma con calma.

a pagina 16

ALTISSIMA VELOCITÀ L'inaugurazione tra nove mesi

# Roma-Milano in 2 ore e 20: quanto manca al supertreno

*Atteso per l'Expo, l'Etr 1000 di Trenitalia deve slittare la sua prima corsa  
Manca la certificazione che permetta ai convogli di correre oltre i 300 km/h*

## il caso

di Marcello Zacché

Per andare in treno da Milano a Roma in 2 ore e 20 minuti, sfrecciando a 350 chilometri l'ora, bisognerà aspettare il 2016. Ci vorranno ancora 8-9 mesi. Forse anche di più. Il nuovo treno superveloce, l'Etr 1000 - che Trenitalia ha presentato il settembre scorso a Berlino preannunciandone una corsa inaugurale per l'avvio di Expo del prossimo primo maggio - è pronto. E sarà regolarmente in servizio con l'orario estivo, cioè dal 12 giugno, con le prime 4 o 5 coppie di mezzi. E potrà effettivamente andare fino a 360 chilometri l'ora. Tutto secondo il

menù previsto. Tranne però il boccone più ghiotto. Perché per il momento la velocità massima rimarrà la stessa: 300 all'ora. Congli stessi tempi attuali minimi di percorrenza: 2 ore e 55 da Centrale a Termini, che scendono a 2 e 40 se si sale a Rogoredo e si scende a Tiburtina. Lo stesso tempo impiegato, naturalmente, anche dal concorrente Italo di Ntv.

Se qualcuno aveva capito che si era ormai a un passo da un nuovo taglio nella «distanza» tra la Capitale e la città di Expo, aveva capito male. Forse la comunicazione poteva indurre in errore. E di certo possiamo immaginare quanto questa innovazione avrebbe dato lustro al Paese, al governo, a Expo, quindi a nessuno conveniva perder tempo. Ma le cose erano più complesse di quanto non si fosse immaginato. E visto che si tratta di sicurezza, forse è meglio così.

Il punto è che il nuovo Etr 1000 (costruito dal consorzio AnsaldoBreda-Bombardier) non ha ancora terminato le procedure di certificazione e omologazione richieste dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

Un'agenzia di nomina governativa da cui dipende una sorta di «bollino blu» che permette di elevare il limite di velocità (fissato comunque a livello europeo a 350 all'ora). Per quanto riguarda Trenitalia, sono in corso i test con un «verificatore indipendente di sicurezza» per ottenere la certificazione. A cui seguirà l'omologazione da parte dell'Agenzia. Tempistiche: 8-9 mesi.

Per quanto riguarda l'infrastruttura - cioè binari, alimentazione e segnalamento, questa non richiede l'omologazione né, pare, adeguamenti tecnici. Ma una volta ottenuta l'autorizzazione, Trenitalia dovrà sottoporla agli uffici tecnici di Rfi per le verifiche di compatibilità della rete con la nuova velocità massima richiesta. Altra procedura che richiede tempo. E la massima velocità riguarderà solo la tratta Firenze-Milano, perché sulla più vecchia rete alta velocità Firenze-Roma (dove la velocità massima è già oggi ridotta a 250) si potrà arrivare solo a 300, grazie alle caratteristiche del nuovo Etr che distribuisce po-

tenza più «delicatamente» (non è più azionato dalle due sole motrici di testa e coda, ma distribuisce la sua potenza su i carrelli lungo l'intera lunghezza del treno, ci dicono i tecnici delle Fs). Dopodiché, tutto questo lavoro sarà per risparmiare 10 minuti. Perché gli altri 10 dipendono dal «sottoattraversamento urbano» nel nodo di Firenze: nove chilometri sotterranei per evitare l'intoppo della stazione, i cui lavori sono stati interrotti per l'inchiesta sulla grandi opere e che sono in ritardo non stimabile.

Solo al termine dell'intero «combinato disposto» autorizzazioni-nodo Firenze si potrà «volare» tra Milano e Roma in 2 ore e 20. Sia con Trenitalia sia con Ntv, i cui treni Italo (Agv575, già nati con la «motorizzazione ripartita») garantiscono dall'azienda possono viaggiare anch'essi a 350. E, comunque, parliamo dei tempi tra Rogoredo e Tiburtina. Mentre tra Centrale e Termini il tempo dovrebbe scendere da 2,55 a 2,35. Poi, in un secondo momento, si dovrebbe scendere anche tra le stazioni principali e abbattere forse perfino il muro delle due ore. Quando, ancora non si sa.

