

# Il prossimo obiettivo i 350 Km all'ora

**Marco Morino**

FRECCIAROSSA 1000. Dal nostro inviato

Ammettiamolo subito: per stupire, stupisce. Anche chi arriva in stazione, nel nostro caso Milano Centrale, preparato alla novità. In effetti il treno è distordente bellezza. Anche coloro i quali non nutrono una sfrenata passione per questo particolare mezzo di trasporto, non potranno voltare il capo di fronte al Frecciarossa 1000, il nuovo treno ad altissima velocità che le Ferrovie dello Stato (Fs) hanno svelato ieri nel viaggio inaugurale Milano-Roma. Distanza classica percorsa in due ore e 40 minuti: partenza da Milano Centrale alle 13,30, arrivo a Roma Termini alle 16,10. In prospettiva, un altro colpo alla concorrenza di aereo, pullman e auto. Un altro passo avanti per l'industria ferroviaria.

Abordo del nuovo treno, assieme al Capodello Stato, Sergio Matteredella, ci sono i ministri Graziano Delrio e Dario Franceschini, l'amministratore delegato delle Fs, Michele Mario Elia, il presidente delle Fs, Mar-

cello Messori, l'a.d. di Finmeccanica, Mauro Moretti, l'a.d. di Trenitalia, Vincenzo Soprano, l'a.d. di Rfi, Maurizio Gentile.

Progettato per una velocità massima di 400 chilometri l'ora, il Frecciarossa 1000 sarà ammesso all'inserimento in servizio sulla rete Avanzata nazionale per i 300 chilometri l'ora, ma le Fs si augurano di ottenere presto tutte le autorizzazioni per arrivare a una velocità commerciale di 350 chilometri l'ora. Le Fs hanno colto al volo l'occasione dell'Expo, con la sua vetrina mondiale, per lanciare questo treno che punta a catturare l'interesse e le preferenze dei viaggiatori, italiani e stranieri. Frutto del design Bertone e del lavoro congiunto dei progettisti di AnsaldoBreda e Bombardier, il Frecciarossa 1000, intitolato a Pietro Mennea, indimenticato campione dell'atletica italiana, è oggi in campo ferroviario l'emblema dell'eccellenza tecnologica e stilistica made in Italy: ogni sua qualità punta al top. Frutto di un investimento di 1,6 miliardi di euro da parte di Trenitalia, il Frecciarossa 1000 è veloce, confortevole,

ecologico, completamente interoperabile, capace cioè di viaggiare su tutte le linee ad alta velocità dell'Unione europea e accorciare sempre più le distanze, in Italia e in Europa. Il Frecciarossa 1000, in sintesi, rappresenta la nuova frontiera dell'ingegneria e dell'industria ferroviaria europea nel settore dei treni ad alta velocità. Un orgoglio per le Fs e un fiore all'occhiello per il Paese. I treni della serie 1000 sono infatti costruiti in Italia negli stabilimenti di Bombardier e AnsaldoBreda.

In totale, sono 50 i nuovi Frecciarossa 1000 che entreranno progressivamente in servizio sulla rete italiana. Dal 14 giugno 2015, con l'introduzione dell'orario estivo, sei convogli della nuova serie di supertreni inizieranno il loro servizio, a costi identici a quelli attuali. Effettueranno otto collegamenti giornalieri non-stop tra Roma e Milano: sette di questi avranno come partenza o destinazione Torino, quattro invece Napoli. I collegamenti effettuati con il nuovo treno aumenteranno progressivamente: a settembre 2015 di-

venteranno 14 mentre a dicembre, con l'orario invernale, saliranno a 22.

Una caratteristica che colpisce di questo treno è che le vibrazioni sono pressoché inesistenti, in virtù delle particolari sospensioni di cui sono dotati i carrelli. Nel Frecciarossa 1000 ogni dettaglio è stato curato con un riguardo particolare al comfort e alla qualità del viaggio: facilità di accesso a tutti gli spazi, ampiezza dei corridoi, sedili ergonomici, insonorizzazione acustica, luci a led, climatizzazione ambientale, accessibilità di persone a ridotta mobilità, monitor di bordo, prese di corrente per pc, connessione wi-fi.

Un particolare che interesserà di appassionati di ingegneria ferroviaria: il Frecciarossa 1000 si distingue per i suoi 16 potenti motori, distribuiti su tutte le 8 carrozze, che ne fanno un treno a trazione distribuita, capace di sfruttare sempre al meglio l'aderenza ai binari. Dotato di speciali carrelli, che gli conferiscono un assetto tale da controbilanciare sempre adeguatamente le forze centrifughe dell'alta velocità.