

Troppi rischi, test bloccati: stop al treno da 350 all'ora



ROSSI ■ Alle pagine 14 e 15

Treno super veloce, in Italia resta un sogno

La rinuncia del ministero ai 350 chilometri orari. Sospesi i test sulle rotaie

Giovanni Rossi

■ ROMA

NON metteranno i *tutor* per verificare che i Frecciarossa ubbidiscano ai comandi e non sfreccino oltre i limiti di velocità. Ma l'ordine arrivato da ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Agenzia della sicurezza ferroviaria è perentorio: sulle rotaie di Rete ferroviaria italiana nessun convoglio potrà superare i 300 km orari. Altro che 350 km/h: il sogno resterà tale. Niente test, niente deroghe. Pazienza se l'Etr 1000 era stato progettato per raggiungere i 400 km all'ora. Sbuca dalle gallerie appenniniche verso la pianura padana o le colline toscane, il gioiello sui binari sarà obbligato a rinunciare a un quarto della potenza. Motivi di sicurezza. E di risibile progresso tradotto in percorrenza. Il traguardo di accor-

ciare di 10 minuti, forse 20, il viaggio Milano-Roma portandolo a 2 ore e 40, o a due ore e mezza, non vale la candela. Troppi costi. Troppi rischi. E anche se nessuno lo ammetterà mai, un pizzico di timore che qualcosa possa andare storto. Ipotesi che avrebbe conseguenze ben più gravi rispetto alla recente casistica degli incidenti sulle tratte locali, dalla tragedia di Andria del 2016, a quelle di Pioltello o nel Torinese nel 2018.

Sul piano tecnico, molti fattori hanno determinato la scelta prudentiale. Primo problema: i test. Onerosi e costosi, con riflessi sul servizio ordinario (precettazione notturna dei macchinisti più capaci, prenotazione delle tratte dove spingere i convogli al limite, maggiori spese). Secondo problema: la tenuta della ghiaia nella massciata e il rischio di risucchio contro i cassoni dei tre-

ni a 385 km/h. Più in generale: l'incognita di una sollecitazione estrema di infrastruttura e mezzi in una rete che in condizioni normali – al di fuori di test protetti – è più trafficata di una tangenziale nell'ora di punta. Insomma, inutile cercare record e fissare *benchmark* difficilmente replicabili nella quotidianità. Un ambito patologicamente fragile, dove eventi atmosferici o scioperi ben posizionati spesso tradiscono i passeggeri.

ULTIMA controindicazione (non meno importante): evitare una guerra dell'alta velocità fra Trenitalia e Italo, già pronti a sfidarsi per la palma del convoglio più rapido. Il tutto con sessioni di prove segrete e ovviamente riservate. Molto meglio abbassare i target, viaggiare a 300 km/h e possibilmente arrivare in orario. Di fronte a pendolari che ogni giorno si lamentano – spesso a ragione – per la qualità del servizio, la tratta Roma-Milano in due ore e mezza sarebbe stato un lusso. Eccessivo, pericoloso e un po' sfrontato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SICUREZZA A RISCHIO

«Nessun convoglio potrà mai superare il limite dei 300»