

# Iacono (Trenitalia)

## “Senza i Frecciarossa a 350 chilometri l'ora saremo fuori mercato”

LUCIO CILLIS, ROMA

Orazio Iacono, numero uno di Trenitalia, ha appreso, come anticipato dal sito di *Repubblica*, che i “suoi” Frecciarossa Etr 1000 non potranno fare il lavoro per il quale erano stati ideati, assemblati e comprati. E cioè portare la velocità di punta sul filo dei 350 all'ora tagliando minuti preziosi sulle tratte che da Torino portano i treni veloci a Roma e Napoli. Ministero delle Infrastrutture e Agenzia per la sicurezza ferroviaria hanno infatti bocciato, pochi giorni fa, la supervelocità mettendo fine allo sviluppo di nuovi test e all'aggiornamento della rete. Vanno bene i 300 all'ora, dicono, perché - in sostanza - il gioco non varrebbe la candela.

**È proprio così ingegner Iacono? State portando avanti un progetto che in Italia non è realizzabile?**

«Intanto, come Trenitalia, prendiamo atto e rispettiamo le valutazioni di ministero e Ansf che al momento non hanno autorizzato i 350 all'ora. Ma confidiamo sul fatto che le motivazioni alla base di queste decisioni, possano essere superate dialogando con le controparti».

**Quali sono i vantaggi per i passeggeri?**

«Il Paese ha bisogno di restare al vertice dell'eccellenza mondiale in

questo settore che vive di grande competizione. È un'occasione che non possiamo perdere se vogliamo mantenere o elevare i livelli di qualità e innovazione».

**Perché puntiamo sui 350?**

«In Europa esistono dei requisiti che regolano i treni ad alta velocità con l'obiettivo dello sviluppo della rete comunitaria. Come in Spagna e in particolare la Francia, dove già ci si muove fino ai 320. Trenitalia ha progettato e pianificato l'acquisto degli Etr 1000 puntando ai 350. Anzi, originariamente, ai 360.

Abbiamo ottenuto la certificazione di un valutatore indipendente per i 350 ed è per questo che nel 2016 abbiamo finanziato ed effettuato una campagna di prove notturne con velocità massima da record: 396 chilometri l'ora sulla Torino-Milano. La certificazione prevede il 10% in più nei test, i 385. Noi siamo andati oltre. Quindi il treno ce l'abbiamo e siamo già pronti».

**E la manutenzione?**

«L'utilizzo a 350 all'ora non comporterà costi aggiuntivi perché è tutto previsto fino a velocità di 360. Inoltre, l'incremento del consumo energetico è intorno al 10%. Noi abbiamo comunque soluzioni che consentono risparmi. Aggiungo che, in base ai test del 2016 l'esercizio a 350 all'ora è possibile senza modifiche

importanti a infrastruttura e software».

**Quali sono i vantaggi per i passeggeri?**

«I vantaggi per i clienti e il Paese sono importanti: quando abbiamo attivato l'alta velocità, diminuendo i tempi di percorrenza sulla Roma-Milano di oltre un'ora, abbiamo registrato un incremento di quasi un terzo della domanda. In pratica i passeggeri hanno scelto il treno veloce abbandonando i mezzi privati con evidenti benefici in termini di inquinamento. Quindi la rinuncia a proseguire nel cammino di sviluppo non favorirebbe la crescita del sistema Paese».

**Anche per soli 10 minuti di risparmio sull'orario?**

«Sì. Ma non solo: ipotizzando tempi di viaggio invariati rispetto a oggi l'aumento di velocità ci consentirebbe una migliore regolarità del servizio, ammortizzando i ritardi e aumentando la puntualità. E di avere una maggiore distribuzione della clientela, con soluzioni differenti per coprire meglio il mercato».

**Parla di costi del biglietto differenziati?**

«Sì, di prezzi tarati anche in base ai tempi di viaggio. Treni più veloci potranno avere prezzi più alti. Perché l'innovazione e le performance sono il motore per lo sviluppo di dinamiche competitive».

**Quando sarebbero dovuti iniziare i viaggi a 350?**

«Il progetto sarebbe quello di partire dalla Torino-Milano a fine 2018».