

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».