

**«Roma - Milano in 2 ore e 20». Viaggio sul nuovo Frecciarossa 1000. Sarà in servizio dal 14 giugno con otto corse al giorno sulla tratta Napoli - Roma - Milano - Rho Fiera - Torino. Motrici su tutte le carrozze e tecnologia avanzata**

ROMA - «Quando arriverà a 350 chilometri orari la distanza tra Roma e Milano la percorrerà in circa 2 ore e 20». L'amministratore delegato di Fs Italiane, Michele Mario Elia parla del nuovissimo Frecciarossa 1000, nel viaggio in anteprima di venerdì 5 giugno. Il treno di ultima generazione, che già il 25 aprile aveva accompagnato in esclusiva il presidente della Repubblica Mattarella a Milano e porta il nome di Pietro Mennea, può raggiungere i 400 chilometri all'ora (ma per ora si ferma alla soglia dei 300 rispettando le normative europee). Dal 14 giugno entrerà in servizio con otto corse al giorno collegando le due principali città italiane, Roma e Milano, e proseguendo a Rho Fiera e Torino per il nord e Napoli per il sud. Un investimento da 1 miliardo e 600 mila euro.

shadow carousel

A bordo del nuovo Frecciarossa 1000

Prev

Next

I motori distribuiti

La flotta di 6 treni che AnsaldoBreda e Bombardier hanno già consegnato a Trenitalia, raggiungerà i 20 convogli entro il 2015, quando Ferrovie stima di poter spostare il limite di velocità ai 350 km orari. «Ma più che per la velocità, l'innovazione è nelle prestazioni» sottolinea Elia. Il Frecciarossa 1000 ha la capacità di accelerazione da 0 a 300 km orari in tre minuti, superando di gran lunga gli otto minuti del Frecciarossa 500. La motrice non è più all'estremità del treno ma i motori sono distribuiti sotto le carrozze

(16 in 8 carrozze) sul convoglio composto di moduli di otto (al massimo due, per una lunghezza di 202 metri) e non più di singole carrozze che si aggiungono secondo l'esigenza (oggi arrivano a 12).

### Basso impatto ambientale e risparmio energetico

«La distribuzione della potenza evita vibrazioni e permette l'alta velocità in sicurezza» assicurano da Ferrovie. Inoltre il Frecciarossa 1000 è il primo treno ad Alta Velocità con il certificato di impatto ambientale (Epd) per la bassa emissione di anidride carbonica e il risparmio energetico che tra qualche mese si fermerà anche in Emilia-Romagna nelle stazioni di Bologna e di Reggio Emilia (Mediopadana). Inoltre è un treno «interoperabile», ossia in grado di viaggiare su tutte le reti Alta velocità d'Europa e cioè in Francia, Germania, Spagna, Austria, Svizzera, Olanda e Belgio.

### La flotta e la qualità

Man mano che i «1000» nuovi di zecca andranno a sostituire i precedenti convogli Frecciarossa, questi ultimi potranno essere riutilizzati su altre rotte. Prenderanno il posto di Frecciabianca e Frecciargento, innalzando il livello attuale di qualità sui collegamenti regionali, sulla Milano-Bologna (con possibili fermate a Piacenza, Parma, Modena e Reggio Emilia) e sulla tratta Bologna-Bari, la cosiddetta «Adriatica» (toccando la stazione di Rimini ed, eventualmente, altre città romagnole come Forlì). «Con quattro miliardi si potrebbe cambiare la flotta dei treni regionali» attraverso l'acquisto di altri 500 treni, in aggiunta ai 500 già acquistati con i vecchi accordi con le Regioni» dichiara l'ad di Ferrovie Elia.

### Made in Italy

Dal profilo aerodinamico della testata, affinato per ridurre la resistenza, alle cabine con materiali rinnovabili e riciclabili al 96,7%, il design del Frecciarossa 1000 di Bertone si unisce alla produzione e professionalità di tecnici e ingegneri del tutto made in Italy. «Abbiamo una collaborazione con il Politecnico di Milano e un simulatore che permette di individuare gli errori prima di andare in produzione» afferma l'ingegnere di Ferrovie Pietro Diamantini. La prima e seconda classe non esistono più, al loro posto ci sono quattro livelli di offerte: Executive (con ampie poltrone reclinabili in larghi spazi), Business (due sedute da un lato e una dall'altro), Premium e Standard, quest'ultima è la più economica, dove rispetto al modello precedente ci sono meno sedute nel vagone in favore di un aumento di spazio di circa 3 centimetri per i due lati poltrona e una ventina davanti.

### Stesso costo del biglietto

Video-sorveglianza su tutti i vagoni che contengono 455 posti con le sedute cambiate rispetto al precedente Frecciarossa: lo schienale è stato corretto e ora è più ergonomico. «Il tipo di rifinitura delle poltrone e la scelta della pelle e dell'ecopelle è del tipo automotive, con elementi di bellezza arredo». Sul treno non c'è la carrozza ristorante ma un'area con bistrot e pasti per colazione, pranzo e cena. «Il costo del biglietto rimane lo stesso del precedente Frecciarossa» assicurano da Ferrovie. «L'Executive acquistata in anticipo ha un forte sconto - suggeriscono - 170 euro invece di 200. E offre anche il pasto, i giornali e il servizio per taxi, noleggi e alberghi».

### Aziende italiane

Alla stazione centrale di Milano, dove il Frecciarossa è arrivato dopo 2 ore e 55 minuti è intervenuto

anche il vicepresidente della commissione Trasporti in Senato, Stefano Esposito (Pd) al termine del viaggio Roma-Milano: «Questo treno è realizzato in gran parte in Italia, da aziende italiane e sul territorio italiano: questo aggiunge ulteriore qualità al progetto».

