

## Roma-Milano, stop ai treni superveloci

ROMA Niente da fare: il Frecciarossa 1000 dovrà ancora attendere per mostrare a tutti la sua potenza piena, la sua capacità di volare sulle rotaie a 350km all'ora e anche più. E chissà se riuscirà davvero a farlo prima o poi. Per adesso il Ministero delle Infrastrutture ha detto no: non è possibile spingere sull'acceleratore oltre i 300 km all'ora (limite attuale) perché i costi di manutenzione della rete, che è pubblica, lieviterebbero almeno quanto la velocità e non va bene. Sfuma così il sogno dei pendolari tra Roma e Milano di accorciare ancora di più il tempo di percorrenza.

Secondo i calcoli, portando la velocità a 350 km orari il collegamento tra le due capitali d'Italia, quella politica e quella finanziaria, poteva avvenire in due ore e 40 minuti. Attualmente sia Trenitalia che ItaloTreno hanno i no-stop a due ore e 55 minuti. Insomma si sarebbe potuto tagliare un quarto d'ora buono. Che poteva diventare molto di più, una volta realizzato il sottoattraversamento di Firenze: a quel punto Roma e Milano sarebbero state distanti appena 2 ore e venti minuti. E allora sì, che si sarebbe sentita la differenza. Allora sì che l'alta velocità ferroviaria tra Milano e Roma avrebbe fatto ancora di più concorrenza ai collegamenti via aerea.

### LE MOTIVAZIONI

Non sarà così. Almeno per il momento. Il Ministero delle Infrastrutture, in una comunicazione inviata ad inizio maggio a Rete Ferroviaria Italiana (del Gruppo Fs), dopo il parere dell'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria (Ansf) e della competente direzione del Ministero, ha negato l'autorizzazione. Portare la velocità da 300 a 350 km orari comporterebbe un possibile aumento dei costi manutentivi per il sistema dell'infrastruttura e dell'energia; inoltre - sostengono i tecnici del Mit - non si ha evidenza del fatto che questa maggior velocità garantisca una maggior puntualità; non è poi possibile generalizzare al resto della rete la sicurezza verificata nei test. E ultimo motivo che ha fatto propendere per il no: la normativa europea, che si attesta sui 320 chilometri orari.

Una decisione in linea con la cura del ferro portata avanti dal ministro uscente Graziano Delrio, che nell'Allegato infrastrutture al Def 2017 ha scelto la strada dell'Alta velocità di rete, optando per una rete ad alta velocità più diffusa rispetto alla scelta del sempre più veloci. D'altronde prediligere la sicurezza e quindi investire sul raddoppio delle linee lì dove serve, sui vecchi cancelli a livello che tanti incidenti hanno provocato e continuano purtroppo a provocare, sull'ammodernamento dei vagoni dei treni regionali, forse non è proprio una scelta sbagliata.

La decisione del Ministero dell'Infrastrutture non è stata proprio una doccia fredda per Trenitalia, ma certamente c'era la speranza di un esito diverso. La società, per certificare l'Etr 1000 a 350 km/h, ha svolto negli ultimi due anni dei test notturni sulla rete di Rfi. E appena un anno fa, l'ad di Fs Renato Mazzoncini, dava per scontato che entro fine 2017 la tratta Roma Milano avrebbe potuto essere percorsa in due ore e venti minuti.