

Trenitalia ha lanciato sul mercato un nuovo bolide da 350 km all'ora, ma mancano le infrastrutture per farlo viaggiare davvero così. E per guadagnare tempo basterebbe regolarizzare il traffico

di MELETTI A PAG. 67

La lumaca dell'Alta Velocità

Storia di copertina



I furbetti dei trasporti

L'alta velocità (nel buttare i soldi)

Esaltano il trionfo italico, ma celano che la tecnologia, quella vera (motori, carrelli etc.), è della canadese Bombardier. E anche Ansaldo Breda ormai non è più un'azienda nostrana

di **GIORGIO MELETTI**

economista e politico Nino Andreatta, mentore di Romano Prodi ed Enrico Letta, disse un giorno che gli sembrava "puerile" l'idea di far correre i treni a 300 all'ora. Non era un nemico del progresso ma aveva in mente una profetica chiave di lettura della grande operazione Tav lanciata all'inizio degli anni '90: "I grandi piani d'investimento vengono frequentemente ispirati, più che dalle esigenze delle Fs, da quelle dei produttori di infrastrutture e di materiale ferroviario". Chissà perché tornano in mente quelle sue parole, datate 1992, di fronte al festoso annuncio di Trenitalia secondo cui, sbrigate al-

cune faccenduole burocratiche, il nuovo Frecciarossa 1000 consentirà di andare da Roma a Milano in due ore e venti minuti anziché tre ore come oggi. E tutto questo, dando retta allo *storytelling* affidato a sapienti veline prontamente rilanciate dai principali giornali, perché il treno appena entrato in servizio è in grado di toccare i 350 chilometri orari di velocità massima contro i 300 del vecchio Frecciarossa, l'Etr 500.

C'È QUALCOSA di stonato in questa storia. Il mito della velocità non è più di moda da tempo. Basta guardare la pubblicità delle automobili, da anni incentrata su comodità, silenziosità, sicurezza, spazio-

sità, economicità, eleganza. Guardate la pubblicità delle gomme: una volta esaltava la capacità di entrare in curva facendo drizzare i capelli ai passeggeri, adesso il massimo del brivido concesso è la sicurezza della frenata sul bagnato. La velocità ormai è roba da tamarri. Per tutti ma non per quelli che ancora giocano puerilmente con i trenini, come avrebbe detto Andreatta.

Per capire l'assurdità di certi annunci basta fare i conti con un sistema di trasporto più conosciuto, la strada. L'autostrada del Sole da Milano a Roma è lunga 530 chilometri. Se la si potesse percorrere sul filo del limite di velocità, a 130 all'ora, si impiegherebbero quattro ore e spiccioli. Consi-

derando rallentamenti, traffico e limiti di velocità è più realistico ipotizzare le cinque ore. Se invece uno pensa di comprarsi la Ferrari e viaggiare magari di notte, senza traffico, in barba a regole e limiti, può anche sognare di farcela in due ore, alla media di 265 chilometri orari. Per andare come il vento e impiegare solo tre ore e mezzo alla media di 150 chilometri orari basterebbe invece un'auto qualsiasi. Basta che non ci sia traffico. E

questo, come vedremo, è il punto. Così funziona la leggenda del Frecciarossa 1000. E molto più moderno dell'Etr 500, concepito 30 anni fa, e funziona molto meglio. Trenitalia ne decanta la potenza e la

accellerazione. E in grado di raggiungere i 300 all'ora in soli quattro minuti, contro gli otto necessari al Frecciarossa normale. Però le nude cifre prospettano una realtà più pedestre. Oggi un Frecciarossa o un Italo impiegano tre ore da Roma Termini a Milano Centrale. Sono 580 chilometri, percorsi quindi alla media di 193 chilometri orari. Per fare lo stesso viaggio in due ore e venti minuti, come annunciato già tre anni fa l'allora numero uno delle Fs Mauro Moretti, bisogna che la media salga a 248 chilometri orari. Possibile che il nuovo missile, con un velocità di punta superiore di 50 chilometri orari riesca ad aumentare quella media di 55?

NEL FANTASIOSO mondo della comunicazione tutto può accadere. Anche perché con i treni tutto può davvero, teoricamente ma anche praticamente, accadere. I motori elettrici, a differenza di quelli a scoppio, consentono velocità tendenzialmente illimitate. Sono piccoli, stanno dentro i carrelli e se ne possono mettere anche due in ogni carrello. Il Frecciarossa 1000 ha 16 motori. Basta dare corrente e il treno vola. Già otto anni fa il francese Tgv, prodotto dell'Alstom e progenitore di Italo, fu lanciato tra Parigi e Strasburgo a 574 chilometri orari, mancando di un pelo il record del giapponese Maglev, treno a levitazione magnetica che ha raggiunto i 581 nel 2003. Il problema non è quindi fare 300 o 350. Già nel 1988 l'allora presidente delle Fs Lodovico Ligato parlava del nascituro Etr 500 e sosteneva che avrebbe fatto Milano-Roma in tre ore sulla vecchia ferrovia. Era una previsione inverosimile, perché sui binari tradizionali la media di 190 chilometri orari non si poteva tenere. Ma non era più inverosimile di quella che fanno i suoi successori 27 anni dopo. Per la semplice ragione che, mentre sulla ferrovia tradizionale è tecnicamente impossibile superare i 160-180, su quella ad alta velocità non si possono superare i 300, neppure se arriva il Tgv. Al contrario, i limiti dovuti alla linea e al traffico sono tali che, intuitivamente, la media di 190 la potrebbe tenere anche il vecchio Pendolino con la sua velocità massima di 250.

Tre anni fa, quando scese in pista Italo, la questione fu abbondantemente viscerata. La compagnia di Luca di Montezemolo e Diego Della Valle disse che il suo treno Alstom eraghi in grado di andare a 360 e fare Milano-Roma in due ore e venti minuti. Moretti replicò a brutto muso: "Non è vero".

E Rfi, la società controllata da Fs che gestisce i binari, spiegò in una nota ufficiale che non è la velocità del treno che conta, ma quella consentita dalla linea: "Quando l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (Ansf) certificherà che sull'infrastruttura ferroviaria Av possono viaggiare treni con velocità superiore a 300 km/h e gli stessi saranno certificati e omologati, la velocità dei convogli potrà essere innalzata". Adesso che hanno il treno nuovo, le Fs dicono che dipende dal treno.

IN REALTÀ ITALO è già riuscito a fare Roma-Milano in due ore e venti, in viaggi sperimentali. Basta scegliere una domenica mattina con poco traffico. Perché è quello il punto. Il passeggero non se ne accorge, ma i treni ad alta velocità raramente viaggiano a 300 all'ora, e spesso devono rallentare a causa del traffico. Quindi l'orario di tre ore previsto oggi per Frecciarossa e Italo è una misura prudenziale che mette in conto le velocità reali consentite dalla linea e dal traffico. Del resto, sulla tratta Roma-Firenze c'è il limite di velocità a 250, perché è la vecchia linea cosiddetta "direttissima", realizzata prima dell'alta velocità vera e propria. Da Firenze a Bologna sono solo un'ottantina di chilometri, per la prima metà in salita, quindi il treno impiega molti chilometri per raggiungere i 300 e raramente li tocca prima di dover rallentare in vista della stazione di Bologna. Da Bologna a Modena c'è di nuovo il limite a 250, poi da

Modena a Melegnano può lanciarsi a 300 per circa 140 chilometri, impiegando 28 minuti. Se anziché a 300 andasse a 350 ci metterebbe 24 minuti: quattro minuti risparmiati. Alle Fs dicono che il nuovo treno guadagna velocità media anche grazie alla sua bruciante accelerazione, ma è difficile immaginare che il tempo risparmiato grazie alle prestazioni possa superare i dieci minuti.

E C'È DA CHIEDERSI se abbia senso spendere 1,5 miliardi di euro per 50 treni in grado di far risparmiare 5-10 minuti di tempo tra Roma e Milano: ovviamente un convoglio di 200 metrie 500 tonnellate in grado di viaggiare a 350 chilometri orari costa molto più di un treno "normale" che fa solo 300 o

250. La Germania per esempio ha deciso di limitare la velocità massima dei suoi treni proprio per non buttare soldi.

Adesso i nodi verranno al pettine. Le Fs hanno chiesto all'Agenzia per la sicurezza ferroviaria (Ansf) l'omologazione del nuovo treno. L'amministratore delegato Michele Elia, successore di Moretti, ha detto di sperare di avere tutti i timbri entro dicembre. Ma da gennaio non succederà niente. Infatti il dettaglio curioso è che l'Ansf ha già chiarito che le prove a 350 andranno fatte "su precise e limitate tratte", proprio perché solo una trentina di chilometri della Milano-Torino sono abilitati per velocità superiori ai 350. Infatti, specifica Ansf, "ai fini della circolabilità in servizio passeggeri ai 350 km/h R.F.I. dovrà presentare la necessaria documentazione per l'upgrade dell'infrastruttura". Insomma, grossi lavori sulla ferrovia, peraltro già programmati. Il vero progresso nei tempi di percorrenza tra Roma e Milano si avrà con il completamento dell'attraversamento sotterraneo di Firenze (i lavori sono fermi, i cantieri sequestrati dalla magistratura che un anno e mezzo fa ha fatto una retata) e dall'adeguamento della Roma-Firenze per poter andare a 300 (e non a 350), ma solo fuori delle gallerie,

chesono troppo strette per entrarci a così forte velocità. Ci vorranno anni e un sacco di soldi. A quel punto, forse, si andrà da Roma a Milano in due ore e venti, senza bisogno del missile a 350 all'ora.



In realtà sulla ferrovia tradizionale è tecnicamente impossibile superare i 160-180 chilometri orari, e sono pochi i tratti dedicati ai 300. La chiave di volta è regolamentare il traffico

TRENTALIA HA LANCIATO UN NUOVO "BOLIDE", MA HA SENSO SPENDERE 1,5 MILIARDI DI EURO PER 50 TRENI IN GRADO DI FAR RISPARMIARE 5-10 MINUTI TRA ROMA E MILANO?



I numeri

350

La velocità massima che riesce a raggiungere il nuovo treno

574

I chilometri orari che riesce a raggiungere il Tgv francese, mentre il giapponese Maglev, treno a levitazione magnetica, arriva a 581

530

La distanza tra Roma e Milano: in un viaggio di collaudo, Italo, l'ha coperta in appena due ore e venti minuti