

Il nuovo Frecciarossa, primatista con 400 orari. Per Trenitalia una commessa di 50 treni. Moretti adesso può puntare alla sfida con i Tgv francesi

ROMA Velocità di punta di 400 orari, due ore e venti minuti per coprire la distanza tra Roma e Milano, grande comfort, silenziosità, minimo impatto ambientale. Ecco i dati anagrafici di «Frecciarossa 1000», il supertreno delle Ferrovie Italiane che diventerà il primatista assoluto di velocità dell'intera rete europea. In grado non soltanto di gareggiare con Italo di Ntv, ma di confrontarsi con i competitor europei, a cominciare dal francese Tgv.

Il suo mock up (riproduzione) è stato presentato al meeting di Rimini dal premier, Mario Monti, alla presenza di ministri, politici e stato maggiore delle Fs. Una passerella d'eccezione per un prodotto d'eccezione che oggi rappresenta, probabilmente, il fiore all'occhiello del made in Italy. La notizia di primo impatto di «Frecciarossa 1000» sono i 400 orari che può sprigionare sui binari, però può vantare anche altre doti: grande affidabilità, impatto ambientale ai minimi termini, comfort, elevato grado di sicurezza, connessione wi-fi, possibilità di modulare convoglio e potenza elettrica in base alle normative degli altri Stati del continente. Viene costruito ed assemblato sulle linee di montaggio Ansaldo-Breda di Pistoia, è stato disegnato da Bertone. Fs ne ha ordinati cinquanta «pezzi» per una commessa complessiva di un miliardo e 500 milioni di euro. Primi arrivi alla fine del prossimo anno e possibile messa in linea all'inizio del 2015. Dipenderà dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria che dovrà vagliare l'intera certificazione prima di dare il via libera all'omologazione. Ovviamente, a villa Patrizi quartier generale delle Fs, si augurano tempi rapidi perché Trenitalia potrà avere una «freccia» in più nel proprio arco rispetto alla sfida infinita con la Ntv di Luca Cordero di Montezemolo. Ma l'amministratore delegato, Mauro Moretti, guarda più lontano: alla sfida, probabilmente più affascinante, con i superveloci di Francia e Germania allorché il continente sarà finalmente aperto alla liberalizzazione ferroviaria. Magari tra un anno «Frecciarossa 1000» potrebbe entrare sulle linee veloci transalpine e gareggiare con i Tgv.