

Moretti, solo l'ETR 1000 potrà andare da Roma a Milano in 2 ore e 20 minuti. RFI: convoglio NTV omologato per velocità massima di 300 chilometri orari

E' un fiume in piena l'amministratore delegato delle FSI alla presentazione del Mock-up del treno ad alta velocità ETR 1000 realizzato da Bombardier e da AnsaldoBreda.

Dopo aver illustrato come questo nuovo treno sia stato ideato anche per raggiungere importanti risparmi energetici, con l'abbattimento delle emissioni, Mauro Moretti ha sottolineato che l'ETR 1000 avrà un gran comfort per l'abbattimento delle vibrazioni. Altra importante novità tecnologica sarà un sistema pneumatico innovativo sui carrelli che adeguano la disposizione delle casse compensando così a bordo le accelerazioni. Questo elemento, introdotto nella costruzione dell'ETR 1000, consentirà al treno, senza modificare i binari e mettendo solo a punto la catenaria, di sfrecciare a velocità di 400 km all'ora.

Se il treno ha una cassa fissa quindi – ha proseguito il manager pubblico – non può assolutamente andare da Roma a Milano in 2 ore e 20 poiché l'infrastruttura per tali treni consente di andare solo a 300 sui tratti nuovi dell'Alta velocità mentre sulla Roma Firenze non si possono superare i 250.

Moretti non fa un accenno diretto alle affermazioni fatte questa mattina dall'AD di NTV Giuseppe Sciarrone, ma gli risponde molto nettamente. “A 400 km/h andrà solo il nostro treno, e solo noi faremo la No-stop Roma Milano in 2 ore e venti minuti”.

Successivamente e, sottolineando il fatto di non voler far nessuna polemica, Moretti ha illustrato l'interesse di FS verso nuovi mercati.

Sia la tedesca DB, con un fatturato di 40 mld, che la francese SNCF, con un fatturato di 32 mld, rappresentano un punto di riferimento per FSI che oggi fattura solo 8 miliardi: di qui una strategia di allargamento dai confini nazionali e di diversificazione del business.

Dopo la vittoria nella gara per la privatizzazione dell'ATAF di Firenze e una possibile futura partnership per il trasporto regionale in EmiliaRomagna, “oggi FSI – ha detto Moretti – è in grado di offrire nelle prossime gare un prodotto integrato alle Regioni al miglior prezzo.

Roberto Tazzioli, amministratore delegato di Bombardier Italia, al tavolo con Maurizio Manfellotto AD di AnsaldoBreda, ha poi indicato i tempi previsti per vedere sui binari il nuovo treno: nella primavera del prossimo anno sarà pronto il prototipo e alla fine del 2014, dopo aver ottenuto l'omologazione, i treni saranno pronti per il servizio commerciale.

RFI: convoglio NTV omologato per velocità massima di 300 chilometri orari

In relazione alle dichiarazioni odierne di NTV relative alla velocità del proprio treno, Rete Ferroviaria Italiana precisa in una nota che il convoglio è omologato e certificato per una velocità massima di 300 km/h.

“Le caratteristiche prestazionali comunicate da NTV e le precise norme stabilite dall'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), l'organizzazione mondiale delle ferrovie – si legge nella nota – determinano il tempo di viaggio fra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo (2 ore e 40 minuti).

E' pur vero che in “condizioni di infrastruttura libera” e in assenza degli obbligatori margini di regolarità inseriti nelle tracce orario dei treni, ogni Impresa ferroviaria può offrire gli stessi tempi di viaggio ipotizzati da NTV.

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 e conseguentemente ridotti i tempi di viaggio.

Stupisce l'osservazione di NTV in quanto le procedure sono a conoscenza di qualsiasi Impresa ferroviaria”.

