

Il nuovo Frecciarossa Mennea tocca anche i 400 chilometri. Roma Milano in due ore e 20 minuti.

Sarà sui binari delle nostre stazioni dal 2014. Moretti attacca le Regioni: "Tagliano i servizi" e annuncia: "Pensiamo di emettere un miliardo e mezzo di Bond"

PISTOIA - ESCE DAI binari del grande capannone della sala prove. Rosso e incerato, sotto la pioggia e sotto lo sguardo orgoglioso dell'ad di Ferrovie Mauro Moretti e di centinaia di maestranze dell'Ansaldo Breda. E' il nuovo Frecciarossa 1000, campione di velocità e di eleganza dicono dalle officine pistoiesi che lo hanno costruito. Quello presentato oggi è il primo dei 50 avveniristici treni ad alta velocità, i Frecciarossa 1000, ordinati il 2 agosto 2010 dall'ad delle ferrovie Mauro Moretti all'azienda di Finmeccanica che aveva vinto la gara con Alstom. Può viaggiare fino a un massimo di 400 chilometri orari e collegare Roma Milano in 2 ore e venti minuti.

Il gioiello di tecnologia costruito da AnsaldoBreda in collaborazione con Bombardier e intitolato al più grande velocista italiano Pietro Mennea appena scomparso viene presentato stamani come prototipo, in composizione ridotta. Per poi proseguire il suo cammino di test e collaudi fino ad andare sui binari entro il 2014. In tutto la commessa vale un miliardo e 450 milioni, è preziosa per AnsaldoBreda in piena incertezza del futuro dopo che Finmeccanica ha dichiarato di volersi disfare del business civile. Comunque il Frecciarossa 1000 è un campione di eccellenza. Assieme a Moretti c'è all'ad di Finmeccanica, Alessandro Pansa, all'ad e al presidente di AnsaldoBreda, Maurizio Manfellotto e Alberto Rosania e all'ad di Bombardier, Roberto Tazzioli: il nuovo Frecciarossa "rappresenterà il binomio della velocità e dell'eccellenza italiana".

"E' il simbolo della rinascita italiana questo treno - dice Moretti - è una svolta. Le Ferrovie anni fa erano vicine al fallimento, ora con il lavoro delle nostre teste, della fantasia, della tenacia e della volontà uguale a quella di Pietro Mennea a cui questo treno è intitolato, abbiamo riconvertito e sanato il gruppo. Da fonte di perdita è tornato a spronare lo sviluppo e l'innovazione, a produrre ricchezza e a creare lavoro. Grazie al contributo di tutti i lavoratori".

La caratteristica saliente di quello che Trenitalia definisce «il più bel treno del mondo» è di poter viaggiare indifferentemente in Italia come su tutta la rete dell'alta velocità europea: a 360 chilometri l'ora di velocità commerciale con punte di 400 chilometri. Il tragitto Roma-Milano si accorcia a due ore e venti minuti.

Il design è firmato Bertone, i motori sono distribuiti lungo tutto il convoglio per sfruttare al meglio l'aderenza anche in condizioni climatiche avverse. Un sistema di diagnostica controllerà l'efficienza di tutti gli impianti di bordo e di ogni singolo asse motore. Sarà il treno più veloce mai prodotto in Europa, ma anche il più silenzioso, con meno vibrazioni e minore impatto ambientale. Il treno intero sarà composto da 8 carrozze per 469 posti a sedere. Sarà, promette Trenitalia, non solo un campione di velocità ma anche di eleganza e comodità con quattro «livelli» di servizio: Executive con sala meeting, Business, Premium e Standard. Con insonorizzazione, illuminazione a led, climatizzazione, ristorante, accesso per persone a ridotta mobilità, monitor di bordo e prese per Pc, sistemi informatici di ultima generazione. "Questo treno è una sfida all'innovazione, è il nostro contributo. Il compito etico del nostro gruppo è di dare un contributo all'innovazione in modo che i nostri fornitori, ovvero l'industria italiana, diventi competitiva a livello mondiale - prosegue Moretti -. Se anche altri lo facessero l'industria italiana risorgerebbe". Poi spiega che la politica deve prendere decisioni sulla strada dell'innovazione.

L'amministratore delegato ha poi spiegato che stanno pensando di emettere bond per un valore di un miliardo e mezzo di euro: "Abbiamo bisogno di liquidità, paghiamo i fornitori a 70 giorni noi e abbiamo due miliardi di crediti scaduti con le Regioni e con lo Stato, scrivetelo pure". Quindi Moretti ha spiegato che soltanto un terzo degli investimenti di Ferrovie è concentrato sull'alta velocità, il resto è sui treni dei pendolari: "Ma le Regioni tagliano i servizi. E sui treni dei pendolari c'è spesso un sovraffollamento che crea rallentamenti e disagi".

