

VareseNews

Emanuele, il macchinista di Varese che ha portato il primo Frecciarossa a Parigi

Pubblicato: Venerdì 24 Dicembre 2021



Per la prima volta un Frecciarossa, un treno alta velocità italiano, arriva a **Parigi**. E in cabina c'è anche un **macchinista varesino, Emanuele Carcano**.

Ferroviere ormai di lungo corso, ha accompagnato il primo viaggio del Frecciarossa: il **treno 9292 Milano Centrale-Lyon-Paris Gare de Lyon** è approdato per la prima volta nella capitale francese sabato scorso. Evento storico perché per la prima volta Trenitalia – e in generale una società straniera – si mette alla prova sul mercato francese, fino ad oggi dominato dal monopolista SnCF, le ferrovie statali transalpine.

«L'emozione è stata tanta» riconosce **Emanuele Carcano**, che viene da **Capolago, piccola frazione di Varese**, poche centinaia di abitanti tra i prati vicino al lago di Varese.

Carcano è "istruttore di condotta" presso la divisione Business AV di Trenitalia: «Sono stato assunto nel 2003 in Trenitalia come macchinista, con due anni di formazione e un esame. Ho fatto il macchinista per tredici anni, avendo la possibilità di **condurre praticamente tutti i treni della nostra flotta**, prima nella Regionale e poi fino alla Divisione Alta Velocità nel 2011. Quando l'azienda ha pubblicato una manifestazione d'interesse per istruttori destinati alla formazione dei macchinisti, nel 2018, mi sono candidato».

Come è stato il primo viaggio fino a Parigi?

«**Ho seguito il treno scortandolo in questo primo viaggio** per intervenire in caso di bisogno “lato Francia”, in una sorta di lavoro parallelo con i colleghi francesi».

In Italia il treno è condotto, da Milano Centrale a Modane, da personale Trenitalia (il macchinista era della Valtellina, per curiosità). **A Modane**, storico valico e punto di congiunzione tra rete italiana e rete francese, **il treno viene preso in carica dal personale della controllata Trenitalia France**, «colleghi che hanno le abilitazioni e utilizzano il nostro ETR1000». «Sono stati formati a livello teorico e pratico per quel treno, il nostro stato è un lavoro di supporto e di affiancamento in caso di anomalie».

Frecciarossa 1000, un treno da tredicimila cavalli

Il Frecciarossa 1000 è l'ultimo e più aggiornato prodotto dell'industria ferroviaria italiana, sviluppato a partire dal 2013.

Ufficialmente è classificato **Etr 1000, dove Etr sta per elettrotreno**, un concetto sviluppato proprio in Italia a partire dagli anni Trenta: il treno non ha una locomotiva, ma **i motori sono distribuiti sulle diverse carrozze** (quattro su otto, nel caso del Frecciarossa 1000). Evitando di concentrare la potenza solo in testa al treno si può arrivare a valori più elevati: il Frecciarossa sviluppa 9,8 Megawatt, vale a dire 9800 kW, qualcosa come 13mila cavalli.

«L'emozione è stata tanta» dice Carcano. E spiega che è stata tanta perché **lui stesso ha seguito nel tempo lo sviluppo di questo convoglio**: «Ho fatto le prove fin dallo stato embrionale, dal 2013-2014, con le prove sul circuito europeo di Velim in Repubblica Ceca. Nel 2017 l'ho portato alla **velocità massima di oltre 390 km/h**. Tappa dopo tappa ho la fortuna di vedere crescere questo treno e in parallelo gli obiettivi aziendali».



Da Milano a Parigi: un viaggio sotto tre sistemi diversi

Il Frecciarossa 1000 è «un treno interoperabile», in grado di funzionare sulla rete europea che è

caratterizzata da sistemi di sicurezza e tensioni di elettrificazione diverse (nel tempo si è costruito un sistema condiviso di regole e tecnologie).

Partendo da **Milano Centrale il Frecciarossa usa la tensione di 3mila Volt** corrente continua, poi **dopo Rho passa sulla linea Alta Velocità a 25mila Volt** corrente alternata, poi torna sulla rete tradizionale a 3mila Volt. **A Modane passa ai 1500 Volt** che si usano nel Sud della Francia, per poi tornare di nuovo ai 25mila Volt, da Lione a Parigi.

In totale **tre tensioni diverse**, con vari passaggi a seconda delle sezioni: a differenza dei TGV francesi, il Frecciarossa può usare anche la linea Alta Velocità italiana tra Torino e Milano, il che lo rende **più competitivo nei tempi di percorrenza, scendendo sotto le 7 ore di viaggio**.



Il Frecciarossa 1000 in prova sulla rete spagnola Renfe

Frecciarossa, un treno veramente europeo

Il Frecciarossa può operare anche sotto la tensione di 15mila Volt, che si usa in tutta l'area tedesca-mitteleuropea. «**È un treno veramente europeo**, che troveremo dall'anno prossimo anche in Spagna» spiega ancora Carcano. Che all'arrivo a **Parigi si è fatto fotografare davanti al treno alla Gare de Lyon**, nella stazione che accoglieva gli emigranti italiani indicati come “macaroni”, sotto le tettoie dove Coppi e Bartali scaricavano dal treno le bici per partecipare al Tour de France in maglia bianco-rossa-verde.

E oggi il Frecciarossa tiene insieme **due cose, l'orgoglio italiano e l'appartenenza europea**: sul muso del convoglio – non a caso – c'è la bandiera blu stellata.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

