

# VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

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

Roberto Morandi · Friday, December 24th, 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**.

Ferroviero 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. **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 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.

This entry was posted on Friday, December 24th, 2021 at 10:58 am and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Responses are currently closed, but you can [trackback](#) from your own site.

