



E Giruno sia!

Il "Giruno" è il nome retico-romancio della poiana, un piccolo rapace che vola tra le vette della Svizzera ma in questo caso è il nome che le ferrovie svizzere hanno dato al nuovo elettrotreno ordinato alla Stadler per i servizi Eurocity tra Svizzera, Italia, Germania e Austria. I treni, di cui le SBB hanno ordinato 29 unità, sono stati classificati RABe 501, attrezzati e certificati per viaggiare in tutti e quattro i paesi: avendo,

oltre al 15 kV 16,7 Hz e il 3 kV cc, anche il 25 kV 50 Hz potrebbero viaggiare sulle linee AV italiane come ad esempio la Brescia-Treviglio.

Il 18 maggio 2017 l'AD di Stadler, Peter Spuhler,

In alto: RABe 501001 si presenta in linea.

(18/05/2017; foto B. Studer)

A lato: Giruno, sopra e sotto le Alpi. (18/05/2017; foto J. D. Lüthard)

In basso: interni di 2ª cl. e ristorante. (Foto B. Studer)





ha presentato a Bussnang il primo dei "Giruno" ordinati dall'impresa svizzera SBB-CFF-FFS, alla presenza della Presidente Federale della Confederazione Elvetica Doris Leuthard e dell'AD delle SBB Andreas Meyer: dopo solo due anni e mezzo tra sviluppo e costruzione il primo Giruno viaggia! Entro gennaio 2018 Stadler avrà completato i primi sei treni che saranno utilizzati per le corse prova e le ammissioni in servizio nei quattro paesi secondo questo programma

- treno 01: sarà principalmente utilizzato per

le prove ERTMS/ETCS.

- treno 02: destinato alle prove dinamiche tra carrello e binario e tra pantografo e filo di contatto. Da luglio sarà sull'anello di prova di Velim (repubblica Ceca) e da ottobre in Germania per i test fino a 250 km/h.

- treno 03: utilizzato per i test climatici, in particolare per le problematiche legate, d'inverno, allo sbalzo termico nell'attraversamento della nuova galleria del Gottardo (fino 50° C).
- treni 04 e 05: da febbraio 2018 effettueranno prove sulla rete ferroviaria italiana.

- treno 06: verrà utilizzato come secondo convoglio nelle prove in comando multiplo.

Al centro, pagina a lato, e in alto: RABe 501 in corso di costruzione a Bussnang. (18/05/2017; foto B. Studer)
Al centro: la presentazione del treno alle autorità, al cliente e alla stampa. (18/05/2017; foto J. D. Lüthard)



La Stadler e le FFS sperano di concludere i test entro il mese di agosto 2018 per poi procedere contemporaneamente in tutti e quattro i paesi all'AMIS (Autorizzazione Messa In Servizio) entro marzo 2019, iniziando così da dicembre il servizio commerciale Milano-Francoforte con metà del parco già in servizio. Il contratto prevede entro la fine del 2020 la consegna dell'ultimo treno. A quel punto è quasi certa la scomparsa degli ETR 610 dal Gottardo. Il contratto prevede opzioni, al momento non richieste da SBB, per altri 92 Giruno; l'AD di Stadler non nasconde di voler ripetere con questo treno i successi già raggiunti con i GTW, i FLIRT e i KISS. ■ B. Studer

Frecciarossa 1000 n° 50

Il 9 maggio è partito da Pistoia per Napoli l'ETR 400 50 (Frecciarossa 1000), l'ultimo dei cinquanta treni ordinati da Trenitalia al consorzio formato da AnsaldoBreda (ora Hitachi) e Bombardier. Il 2 maggio a Pistoia si è svolta un evento interno con i dirigenti e le maestranze Hitachi in occasione dell'uscita dai capannoni di quest'ultimo treno. In servizio al momento ci sono 48 convogli in quanto i treni 03 e 04, utilizzati per le prove, sono all'Hitachi di Pistoia per l'allestimento commerciale anche se è allo studio la possibilità di attrezzare lo 03 come Diagnostico RFI da 350 km/h. Al momento Trenitalia non ha in programma di ordinare altri convogli in quanto l'attuale parco dei treni AV è sufficiente alle esigenze di servizio ma qualora volesse attivare servizi all'estero potrà sempre

esercitare opzioni sull'ordine che prevede la richiesta al consorzio di realizzare convogli adatti al servizio interoperabile in sette paesi europei,

adeguando e certificando il treno paese per paese. Con il cambio orario di giugno Trenitalia utilizzerà gli ETR 400 anche in composizione mul-

tipia di due unità; l'impresa inoltre è in attesa del nulla osta per poter elevare le velocità sull'AV Mi-To (350 km/h) e Mi-Bo e Rm-Na (320 km/h).

In basso: l'ETR 400 50, fresco di consegna, in corsa prova tra Firenze e Napoli, qui a Rovizzano. (11/05/2017; foto M. Sacco)

