

Fs: Milano-Roma in 140 minuti La replica Ntv: «Noi già pronti»



La battaglia dei supertreni da 400 chilometri orari tra annunci e accuse incrociate

ROMA Ancora sportellate tra Fs e Ntv. La battaglia commerciale tra l'ex monopolista del trasporto ferroviario e la compagnia privata dei treni Italo si arricchisce di un nuovo capitolo. A innescare la miccia ieri è stata la presentazione a Berlino, in anteprima mondiale, del nuovo Frecciarossa 1000. Il super treno (tocca i 400 chilometri l'ora) che il gruppo Ferrovie intende fare debuttare con una corsa inaugurale il prossimo 1° maggio, in concomitanza con l'avvio dell'Expo 2015.

Una volta in servizio il Frecciarossa 1000 consentirà di viaggiare da Milano a Roma in meno delle attuali due ore e 55 minuti, secondo il piano industriale presentato dall'ex ad Mauro Moretti, in due ore e 20. L'entrata in servizio è prevista nel giugno del 2015, come spiegato durante la presentazione alla fiera Innotrans dal nuovo amministratore delegato di Ferrovie, Michele Elia.

Con l'arrivo della prossima estate, insomma, i tempi della

tratta Milano-Roma scenderanno di una buona mezzora rispetto all'attuale viaggio in Frecciarossa. Un calcolo che dalle parti di Ntv non pare tornare granché. Qualche ora dopo la presentazione Fs, è arrivato puntuale un comunicato di Ntv per ricordare che il treno Italo non è da meno. «In merito all'annuncio lanciato a Berlino dalle Ferrovie dello Stato: "Roma-Milano in 2 ore e 20 con il nuovo Frecciarossa 1000", Ntv fa notare che Italo è progettato per andare a 360 chilometri orari e sarà in grado di raggiungere lo stesso tempo di percorrenza tra le due città nel momento in cui le autorità competenti (ministero dell'Infrastruttura, gestore della rete e agenzia nazionale per la sicurezza) consentiranno tali tempi».

Il nodo della questione, in verità, non è su chi viaggerà più veloce, quanto su chi viaggerà più veloce prima dell'altro. Ntv da tempo chiede di potere coprire la tratta dell'alta velocità tra Milano e la capitale riducendo i tempi di

percorrenza, proprio grazie al vantaggio di disporre dei convogli fabbricati da Alstom, capaci di correre a 360 orari. L'obiezione del predecessore di Elia, Mauro Moretti, è sempre stata la stessa: non è possibile fino a quando l'infrastruttura, cioè i binari e i sistemi di sicurezza, non sarà aggiornata.

Tanto che ad oggi Frecciarossa e Italo viaggiano alla stessa identica velocità (al massimo 250 chilometri orari) e il tempo di percorrenza non è una variabile per stabilire con quale compagnia viaggiare. Ragione per cui ieri sera Ntv ha chiesto con irritazione «quale tipo di interventi all'infrastruttura siano stati fatti in questi ultimi due anni, tali da consentire all'Etr 1000 il raggiungimento di queste velocità dichiarate». Il sospetto della società, guidata da Antonello Perricone, è che l'adeguamento delle infrastrutture sia avvenuto singolarmente a ridosso dell'entrata in servizio del nuovo treno super veloce Frecciarossa

1000. O peggio. Che le rotaie fossero già adeguate e che le obiezioni di Ferrovie si configurino come l'ennesimo atto di ostruzionismo per ostacolare la concorrenza.

Nulla di cui sorprendersi alla luce della lunga querelle tra Ferrovie e la società partecipata tra gli altri da Diego Della Valle e Luca di Montezemolo, che ha visto proprio Ntv inviare una sfilza di denunce all'Antitrust nell'ultimo biennio. Al di là delle intemperanze verbali, nel fascicolo aperto dal Garante della concorrenza sono finite accuse che vanno dal «dumping» sui biglietti offerti da Trenitalia a prezzi stracciati, fino ai «comportamenti ostruzionistici nell'accesso all'infrastruttura ferroviaria», oltre che atti «ostili», come l'impossibilità di accedere ad alcuni impianti di manutenzione. Una serie infinita, secondo Ntv, di mosse che avrebbero finora ostacolato l'apertura del mercato ferroviario.

Andrea Ducci

© RIPRODUZIONE RISERVATA