

**Alta velocità: Roma-Milano in 3 ore e mezzo. Dal 14 dicembre sui binari la «Frecciarossa»
L'obiettivo è di fare il tragitto in 150 minuti**

ROMA. «Frecciarossa» e «Frecciargento»: il primo correrà esclusivamente sulla rete alta velocità, il secondo su quelle miste. Sono i nomi dei treni rosso-argento protagonisti della «rivoluzionaria metropolitana d'Italia» che accorcerà la Penisola dal prossimo 14 dicembre: Roma-Milano in 3 ore e 30 minuti, ma a dicembre 2009 saranno 3 ore per arrivare poi ad appena 2 ore e mezzo. Un treno ogni quarto d'ora nelle ore di punta, che scenderà a uno ogni dieci minuti nel 2009. Tra Milano-Bologna appena 65 minuti; Milano-Napoli in 4 ore e 50. Peccato che, dall'avvento del «treno che vola» a oltre 300 chilometri orari, per i pendolari non cambierà nulla, nonostante le tracce della rete tradizionale rese libere dall'Alta velocità: le Regioni, dice l'ad Mauro Moretti, competenti per il servizio regionale, non hanno presentato a Ferrovie dello Stato nessuna richiesta di potenziamento del servizio.

Ferrovie dello Stato si prepara all'offensiva verso le capitali europee: «correremo sulle reti europee, da soli o in partnership, ma certamente ci saremo», promette Moretti, che assieme alle Fs tedesche preme per una liberalizzazione del trasporto ferroviario «più spinta». Moretti e il presidente Fs Innocenzo Cipolletta parlano di rivoluzione e puntano a sottrarre all'aereo («inquinante, energivoro e poco conveniente per l'utente», dice Moretti) 5 milioni di passeggeri sulla Roma-Milano, pari al 60% del mercato. Non solo concorrenziale con l'aereo ma anche con l'auto, per costi, impatto ambientale e tempi. Per la mobilità, «la risposta vera è la ferrovia, molto più importante che fare un'autostrada» dice Moretti. La concorrenza dei treni Ntv di Montezemolo e Della Valle? «Non ci preoccupa per nulla, ecco la nostra sfida».

Offerta. Dal 14 dicembre, giorno dopo all'inaugurazione della linea veloce Milano-Bologna, Fs offre 51 collegamenti giornalieri Milano-Roma, di cui 19 no-stop; 24 Roma-Venezia di cui 2 no-stop; 26 Roma-Napoli. I treni Av saranno contrassegnati dai colori rosso e argento, numeri delle carrozze ben visibili e anche nuove divise (nere con bordo rosso) per il personale di bordo. A regime, i km di Av saranno mille.

Prezzi. Saranno flessibili: per un mese dall'avvio, sconto del 10%, cumulabile al 5% di sconto se si compra via internet; per sei mesi, -35% per andata-ritorno in giornata per le tratte lunghe. Abbonamenti mensili illimitati al prezzo di 10 corse; prezzi flessibili in relazione alla domanda-offerta. Gli aumenti ci sono ma sono contenuti, afferma Moretti: Milano-Napoli in prima classe costerà 119 euro rispetto ai 103,60 euro di oggi, in seconda 84 euro (oggi 73,20); Milano-Roma 109 in prima (80,80 attuali); in seconda 79 euro (56,10 oggi). Milano-Bologna 59 euro in prima, 39 euro in seconda.

Limo. È il nome del servizio limousine (automobile con conducente in livrea), prenotabile via internet dai clienti di prima classe nelle tratte Alta velocità, al costo fisso di 35 euro per 4 ore.

Pendolari. Restano però al palo. «Il servizio universale non dipende da noi ma dalle Regioni, noi diamo il servizio, da parte loro ci deve essere la copertura dei costi ma non possono pensare di pagare di meno un treno che non una corriera extraurbana. Attualmente i contributi non coprono nemmeno la metà dei costi degli abbonamenti», ha detto Moretti. Senza la copertura dei costi, le Fs non possono erogare i servizi, ha ribadito. «Abbiamo presentato al precedente governo e anche a quello attuale la richiesta di acquisto di mille treni nuovi pendolari. Alle Regioni abbiamo presentato un catalogo di offerte con i costi efficientati, ma non mi risulta che siano state presentate richieste», ha detto Moretti, puntualizzando che «i treni Eurostar collegano i capoluoghi di Regioni e non, come ci viene richiesto, i paesini da 1.400 anime. Gli Intercity le province e i treni regionali i Comuni».

Conti. Il «rosso» di Ferrovie dello Stato viaggia quest'anno sotto i 100 milioni di euro dai 400 milioni dello scorso anno. Il mol quest'anno raddoppia e sale a 900 milioni (463 milioni nel 2007). Nel 2006, il buco raggiungeva i 2.125 milioni. «Ringrazio i dipendenti delle Ferrovie - ha detto Cipolletta - perchè

questi risultati sono stati raggiunti anche sulla loro pelle, grazie ai sacrifici fatti».

