

## Trasporto ferroviario a due velocità - Rivoluzione Frecciarossa negli aeroporti. Costeranno 3 miliardi le connessioni con Venezia Fiumicino e Malpensa. Il cantiere per l'alta velocità Napoli-Bari (4,5 miliardi) aprirà a novembre 2015, non più nel 2018

**RIMINI** Già da dicembre due coppie di Frecciargento al giorno collegheranno Fiumicino con Venezia passando per Padova, Bologna, Firenze. Un anticipo del piano per far arrivare all'aeroporto capitolino, a Milano Malpensa, e a Venezia Tessera la rete ferroviaria ad alta velocità. L'operazione costerà circa 3 miliardi, secondo l'accordo sulla progettazione firmato ieri da ministero dei Trasporti e Ferrovie che ieri al Meeting di Rimini erano rappresentate dall'amministratore delegato Michele Mario Elia. I tempi si confermano stretti: entro febbraio 2015 i piani saranno definiti ed esaminati dal ministero che farà le scelte di indirizzo finali e, ultimo scoglio, dovrà individuare le risorse. Andranno trovati, secondo la stima del ministero, 1 miliardo per Fiumicino, 1 miliardo per Malpensa, e 1 miliardo per Tessera.

L'investimento è imponente ma è assai curioso che i nostri principali aeroporti non siano ancora collegati con l'alta velocità. Ed è singolare che si sia atteso il pressing di Etihad (la compagnia aerea di Abu Dhabi sul punto di convolare a nozze con Alitalia) per dare seguito a questa esigenza. In ogni caso, ora il dado è stratto. «Si tratta di un lavoro enorme», ha dichiarato Elia, aggiungendo però che è necessario che tanta offerta sia in risposta a una domanda adeguata. Ferrovie verificherà sul mercato se davvero è necessario tanto sforzo, e comunque fin d'ora assicura il massimo delle sinergie finalizzato a un servizio di qualità. Lo studio di Rfi riguarderà anche «nuove offerte commerciali, i cosiddetti slot orari», con «la disponibilità alla sottoscrizione di accordi quadro per l'utilizzo delle nuove capacità oltre che delle potenzialità infrastrutturali». Per esempio - è il possibile scenario - le società aeroportuali potrebbero acquistare slot per poi affidare la gestione del servizio ad un operatore ferroviario. Sarà un programma «per fasi», ha chiarito ancora Elia: si parte dal fare quanto possibile con le attuali infrastrutture e si elaboreranno diverse ipotesi di sviluppo fino alla massima.

### LA CONCORRENZA

Al collegamento con Fiumicino guarda anche Italo, il treno di Ntv che «da oltre un anno - ricorda la società - ha avviato un proficuo dialogo con Alitalia». Nessuna contraddizione con l'accordo siglato tra il ministero e Fs, che riguarda la rete gestita da Rfi, i binari su cui non saranno solo i Frecciarossa di Trenitalia a poter viaggiare. E del resto, non si può mortificare la concorrenza, soprattutto quando a beneficiarne sono i consumatori. Intanto, mentre si sta concludendo la verifica tecnica per aumentare in sicurezza la velocità dei Frecciarossa da 300 a 350 km, il governo ha chiesto a Fs di realizzare quei miglioramenti tecnici che consentano di aumentare la qualità del servizio offerto dalle tratte non coinvolte dall'alta velocità.

Infine, è di ieri la notizia che il cantiere per l'alta velocità Napoli-Bari (4,5 miliardi) con il decreto Sblocca Italia aprirà a novembre 2015, non più nel 2018.