

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 Tesserà 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 Tesserà.

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.