

Alta velocità a Fiumicino, si parte

Sperimentazione da ottobre. Oggi la firma dell'accordo per i treni negli scali di Venezia e Malpensa

IL PIANO

LUCIO CILLIS

ROMA. L'alta velocità ferroviaria dai tre maggiori scali italiani potrebbe presto diventare realtà. Anzi, a Fiumicino la sperimentazione comincia a ottobre con i primi collegamenti avverso Termini e Tiburtina. Un sogno per il nostro Paese, la normalità in mezza Europa, che da oggi entra in una fase di studio per passare, entro il 28 febbraio del 2015, a quella realizzativa.

I tre aeroporti sono quelli di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tesserà che nei piani del ministero dei Trasporti saranno collegati con una sorta di cordone ombelicale su ferro alla rete ad alta velocità. I lavori di sviluppo saranno in alcu-

ni casi relativamente rapidi (come quelli di Roma dove si parte a ottobre o Milano verso la stazione Centrale, con collegamenti pronti per l'Expo) mentre per Venezia, dove mancano le infrastrutture oltre al necessario aggiornamento tecnologico dei sistemi di supporto e sicurezza dei treni, si parla di almeno due anni di lavori. La firma del progetto, chiesto a gran voce anche dagli emiri di Abu Dhabi, che nelle scorse settimane hanno perfezionato l'acquisizione di un pacchetto del 49% di Alitalia, arriverà oggi al Meeting di Rimini dove il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi e l'amministratore delegato di Ferrovie Michele Elia ufficializzeranno la loro collaborazione.

L'idea è quella di affidare ai treni ad alta velocità (sia Ntv che Trenitalia, il settore è ormai liberalizzato in Italia) le tratte da e verso i principali scali inter-

continentali italiani che con l'avvio del piano aeroporti gestiranno gran parte del traffico italiano con America e Asia. Una volta completata la rete ferroviaria — che prevede alcuni aggiornamenti a Roma e Milano e la costruzione di alcuni chilometri di binaria Venezia — il treno sostituirà l'aereo nell'alimentazione del traffico passeggeri. Resta però l'incognita sul "chi" pagherà il servizio fornito da Rfi: Ntv e Trenitalia sono pronte ma il pallino ora passa nelle mani delle tre Regioni interessate oltre che in quelle dei gestori aeroportuali e delle stesse compagnie aeree che hanno già degli accordi commerciali con le principali compagnie aeree (da Air China a Emirates fino a Turkish nel caso di Trenitalia) che oggi forniscono biglietti tutto compreso treno più volo.

In questo panorama si inseri-

scel'interesse di Etihad, che con il suo ultimo acquisto nel mosaico europeo di compagnie (Alitalia) vuole alleggerire il traffico aereo in un raggio inferiore ai 400 chilometri dagli hub principali e a fornire un servizio diretto con i treni veloci. Se per Roma e Milano si scommette su un completamento dei lavori entro il 2015-2016, i tempi sembrerebbero più lunghi a Venezia. La frequenza dei collegamenti a questo punto dipenderà solo da chi pagherà il servizio. Se le tratte dirette da Roma a Firenze e da Milano verso Bologna o Torino verranno "sponsorizzate" da compagnie e gestori allora ci saranno dei benefici per i passeggeri, che potrebbero avere diverse "coppie" di treni al giorno. Altrimenti, con le casse in perenne debito d'ossigeno degli Enti locali, i sogni di un Paese moderno, con treni e aerei integrati, potrebbe restare irrealizzato.

GLI AEROPORTI

FIUMICINO

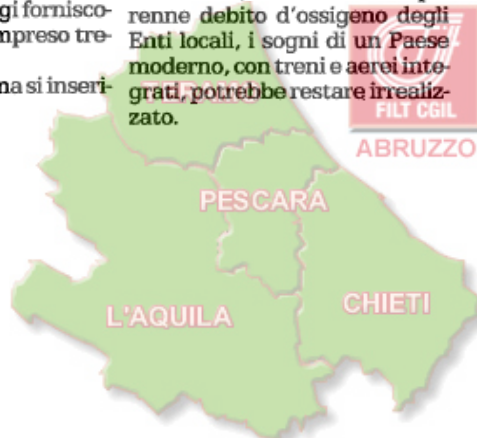
L'alta velocità su Roma Fiumicino diventerà realtà già tra due mesi con l'avvio della sperimentazione con passeggeri

MALPENSA

I tempi di adeguamento della rete esistente sono relativamente brevi anche in vista dell'Expo del 2015

VENEZIA

Lo scalo di Venezia Tesserà è quello con le maggiori criticità realizzative: vanno costruiti diversi chilometri di binari



ABRUZZO

PESCARA

L'AQUILA

CHIETI