

Alta velocità, Rete europea per dare più slancio al Sud

Tra le novità la linea veloce adriatica e la possibilità di finanziare il Ponte

IL FOCUS

Ettore Incalza

Ricordiamoci che esiste il programma delle reti TenT che ancora una volta privilegia il Mezzogiorno, cerchiamo di trasformare questa intuizione programmatica in una rete organica e funzionale.

In questi ultimi anni ci siamo innamorati del Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza, abbiamo cercato di salvare il salvabile delle risorse non spese del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 2020, non riuscendoci, ci siamo interessati al nuovo Fondo di Sviluppo e Coesione 2021 2027 e grazie all'azione del Ministro Fitto stiamo cercando di evitare la perdita secca di circa 80 miliardi di euro della passata esperienza, ma ora, proprio in occasione di questo nuovo Parlamento dovremmo ricordare a coloro che nel prossimo mese si insedieranno nel nuovo consesso comunitario che esiste un'altra grande occasione strategica per il rilancio organico del nostro Mezzogiorno.

Mi riferisco, in particolare alla nuova edizione delle Reti Trans European Network (TenT); sì di quel Piano strategico che produce direttamente la Unione Europea e che ogni cinque anni lo aggiorna. Un Piano che è supportato dagli Uffici della Unione Europea e dalla Banca Europea degli Investimenti. Un Piano che dispone anche di un volano di risorse pari a circa 35 miliardi di euro. La importanza di un simile strumento, il cui aggiornamento è stato approvato venti giorni fa, è quanto meno duplice:

Ratifica ancora una volta le scelte relative al Corridoio Helsinki La Valletta e quindi contiene integralmente l'asse ferroviario ad Alta Velocità Napoli Bari, Salerno Reggio Calabria Messina Palermo Catania

Riconferma la essenzialità del Ponte sullo Stretto

Prolunga il Corridoio Baltico Adriatico fino alla Regione Puglia (prima si fermava a Ravenna)

In base ad una decisione assunta dal Consiglio Europeo in occasione della approvazione del Patto di Stabilità comunitario, gli interventi relativi a scelte programmatiche comunitarie (e quindi quelli ubicati sulle Reti TEN T non gravano sul debito pubblico delle singole Nazioni)

Appare evidente che in presenza di simili sostanziali decisioni, i nostri rappresentanti nel nuovo Parlamento dovranno perseguire la concreta attuazione di una volontà che già la Unione Europea ha condiviso e ratificato. In realtà dovranno dare concreta attuazione al

Completamento della offerta ferroviaria ad alta velocità nell'intero Mezzogiorno

Diventa improcrastinabile portare a termine, davvero, la offerta ferroviaria ad alta velocità nell'intero Mezzogiorno e quando intendo "intero" Mezzogiorno mi riferisco oltre alle linee già definite come la:

Salerno Reggio Calabria,

Napoli Bari

Palermo Catania Messina,

mi riferisco anche alle linee:

Cagliari Sassari Porto Torres,

Trapani Palermo,

Siracusa Catania,

Bari Brindisi Lecce,

Bari Taranto Battipaglia.

Questa scelta, in un certo senso, denuncia una discutibile impostazione iniziale del progetto della rete ferroviaria ad alta velocità; in fondo la mia è un'autocritica e devo anche precisare che Lorenzo Necci sin dal primo momento ribadì che la famosa T (Torino Venezia e Milano Napoli) «era solo l'inizio di una rivoluzione del nostro rapporto con il treno, una rivoluzione che terminerà quando l'intero Paese avrà un sistema ferroviario ad alta velocità; ho detto sistema perché coinvolge il rotabile, la sicurezza ed i nodi stazioni» (sono parole di Necci) in una audizione al Senato nel 1992. Cioè Necci era convinto che il sistema ad alta velocità sarebbe stato una offerta non più legata alla «convenienza dell'investimento» ed alla «rilevanza della domanda» ma sarebbe stata una condizione obbligata per rispondere alle esigenze di un Paese che non poteva essere diviso in due distinte aree: una di serie A ed una di serie B. Ebbene questo impegno dovrebbe essere intanto prodotto subito dalle Ferrovie dello Stato ed inserito nel prossimo Contratto di Programma.

Questa proposta contiene un respiro programmatico lungo e consente, al tempo stesso, un ritorno alla intuizione programmatica di medio e lungo periodo che da almeno dieci anni avevamo dimenticato e, soprattutto, assicura al Mezzogiorno un grado di libertà che non possiede e cioè: una rete ferroviaria ad alta velocità vera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA