

I TRASPORTI Nando Santonastaso Da ieri c'è un motivo in più per accelerare (è i...

I TRASPORTI

Nando Santonastaso

Da ieri c'è un motivo in più per accelerare (è il caso di dirlo...) sull'Alta velocità/capacità al Sud, concentrata attualmente sulle linee Napoli-Bari (la più avanzata), Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Messina-Catania. La Commissione europea ha infatti approvato un piano d'azione per promuovere l'espansione dell'Alta velocità nel vecchio continente. L'obiettivo è di aumentare notevolmente la rete ferroviaria AV oggi ferma a 15mila chilometri puntando, entro il 2040, a ridurre i tempi di viaggio e ad accrescere così l'appello del trasporto ferroviario rispetto a quello aereo, soprattutto nelle brevi distanze, oltre a ridurre l'impatto dell'inquinamento ambientale. «Le misure del Piano coprono due settori: quello ferroviario e quello sui combustibili. Ci sono tutte le condizioni per avere una rete ferroviaria più rapida in Europa a prezzi abbordabili. E c'è un aspetto di coesione molto rilevante: questo piano avvicinerà i cittadini, così l'Europa sarà più unita ed efficiente», spiega il vicepresidente esecutivo della Commissione Ue, Raffaele Fitto, alla presentazione del dossier insieme al Commissario ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas.

LA RETE

Una rete europea più veloce, più inter-operabile e meglio interconnessa vuol dire, in concreto, andare da Roma a Monaco in sei ore anziché nelle attuali nove e mezzo. Viaggiare da Madrid e Parigi in sei ore invece di nove ore e cinquanta minuti. Ridurre lo spostamento tra Berlino a Vienna via Praga a 4 ore e 30 minuti al posto delle attuali 8 ore. Arrivare perciò da Bari a Roma in sole 3 ore, come è previsto entro il 2029 dal progetto di Fs e Rete ferroviaria italiana, avrebbe un ricasco in termini europei ancora più rilevante, sempre che il piano UE trovi le risorse necessarie ad essere realizzato per intero. Fitto parla di «un risultato tangibile e pragmatico della nostra volontà di rendere l'Europa più unita ed efficiente» perché «avvicinerà i cittadini, semplificherà le attività commerciali in tutta l'Ue e contribuirà a quello che chiamiamo il "diritto di rimanere" nel luogo che ciascuno chiama casa». Un tema, quest'ultimo, che l'ex ministro italiano ha messo al centro anche della riforma di medio termine della Politica di coesione dedicando ampio spazio al rilancio e alla rivitalizzazione dei piccoli borghi per contrastare spopolamento e denatalità.

IL PIANO

Basandosi sulla Rete Transeuropea di Trasporto (Ten-T), il piano prevede di collegare i principali nodi a velocità di 200 km/h e superiori. Per farlo, la Commissione propone quattro filoni d'azione, come nuove infrastrutture per eliminare le strozzature

transfrontaliere attraverso scadenze vincolanti da stabilire entro il 2027 e l'individuazione di opzioni per velocità più elevate, comprese quelle ben superiori a 250 km/h se economicamente sostenibili. «I 15 mila chilometri di rete ferroviaria ad alta velocità europea sono ancora oggi concentrati in pochi Stati membri, in Spagna, Francia, Italia e Germania, mentre l'Europa centrale e orientale rimane purtroppo ancora scarsamente collegata. E questo deve cambiare», spiega Tzitzikostas. E aggiunge: «Completare la rete richiederebbe enormi risorse finanziarie, fino a 550 miliardi di euro. Ma apporterebbe 200 miliardi di euro di benefici aggiuntivi per la società. Pertanto, perseguiremo una strategia di finanziamento dedicata. I nostri treni ad alta velocità devono anche operare con un'infrastruttura digitale comune, il Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (Ertms). La sua piena implementazione non solo migliorerà la competitività e l'interoperabilità, ma soprattutto la sicurezza». Il sistema in questione, non a caso, figura già tra i progetti di ammodernamento della rete ferroviaria italiana previsti dalla Missione Trasporti del Pnrr: finora 1400 km della rete sono già stati implementati, siamo a metà del cammino (2800 km) con una spesa di 2,5 miliardi che dovrebbe essere interamente utilizzata entro il prossimo anno, come previsto dal regolamento del Piano. Bruxelles parla altresì di una strategia di finanziamento coordinata per migliorare "con un solo clic" i sistemi di biglietteria e prenotazione ferroviaria transfrontaliera; di sostegno finanziario alla ricerca, insieme all'industria, sul materiale rotabile ad alta velocità di nuova generazione; di maggiore competitività per adeguare i tempi di fornitura dei convogli alla domanda visto che ad oggi ordinare un nuovo treno significa aspettare dai 4 ai 6 anni mentre «la concorrenza globale sta migliorando rapidamente e non possiamo permetterci di perdere un altro settore strategico a favore dell'Asia». Pertanto, annuncia Tzitzikostas, «il prossimo anno rivedremo le norme sugli appalti pubblici e incoraggeremo il nostro settore a produrre treni ad alta velocità più standardizzati, consentendo una produzione più rapida ed economica con costi di manutenzione inferiori». Per i finanziamenti, l'UE guarda anche al modello italiano: Bruxelles ricorda infatti che esistono già esempi di progetti ferroviari ad alta velocità finanziati tramite «finanziamenti misti» come nel caso delle risorse destinate da InvestEU e dal Pnrr al collegamento ferroviario ad alta velocità Palermo-Messina-Catania. Ma anche in Portogallo il progetto ad alta velocità Lisbona-Porto ha ricevuto una sovvenzione del Connecting Europe Facility (Cef) e un prestito della Bei garantito da InvestEU.

© RIPRODUZIONE RISERVATA