

«Alta velocità? Serve all'intero sistema paese»

Dopo i colleghi di Abruzzo, Molise, Marche, Veneto, parla il presidente dell'Emilia

FRANCO GIULIANO

«Collegamenti più efficienti con le regioni del sud servirebbero ad abbassare il baricentro dello sviluppo europeo ed evitare che il sistema Adriatico-Mediterraneo ne resti ai margini». A parlare è **Vasco Errani**, governatore della Regione Emilia Romagna: la voce di un altro governatore si aggiunge alla nostra battaglia per promuovere il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria che colleghi la Puglia con il nord Italia. Una battaglia alla quale hanno già aderito i presidenti delle Regioni adriatiche: Giovanni Chiodi dell'Abruzzo, Paolo di Laura Frattura del Molise, Gian Mario Spacca delle Marche e Luca Zaia presidente della regione Veneto.

Presidente Errani, il problema del trasporto veloce delle merci e delle persone potrebbe non essere uno dei problemi prioritari per la sua regione, dotata di infrastrutture trasportistiche all'avanguardia (rete AV) e servizi (Frecciarossa e Italo), ma non crede che comunque unire le regioni del Sud al resto del Paese possa rappresentare una scelta strategica per l'intero Paese?

«I collegamenti veloci per le merci e le persone sono sicuramente prioritari per lo sviluppo della Regione Emilia Romagna, così come lo sono per tutto il nostro Paese. Lo sviluppo delle nostre imprese e dei nostri territori è legato alla connessione efficiente della rete principale dei nodi, collegati tra loro con servizi di qualità e frequenza; in particolare sono i collegamenti ferroviari ad essere prioritari, in quanto rappresentano una fondamentale opportunità per il rafforzamento della sostenibilità ambientale e della competitività del territorio. Noi, in questa logica, ci siamo molto impegnati per lo sviluppo degli assi prioritari della rete eu-

ropea Ten-T, soprattutto del Corridoio Baltico Adriatico (Bac), che ha una grande importanza strategica per l'Italia perché collega il Mar del Nord con il Mare Adriatico e favorisce l'interazione dei traffici di impianti portuali e intermodali fondamentali sulla direttrice nord-sud, intercettando aree a forte sviluppo dell'est e nord-est Europa. Il corridoio Bac, che passa per Friuli e Veneto e poi per Bologna e Ravenna, è stato ora prolungato fino ad Ancona. Questo ottimo risultato potrà consentire l'accesso ai finanziamenti comunitari per la realizzazione delle opere infrastrutturali».

Presidente, il nostro obiettivo è collegare le regioni del Sud a queste reti. Da anni però il Sud resta a guardare le altre regioni correre veloci sulle reti dell'Alta velocità, mentre noi arranchiamo ancora su convogli decrepiti, a bassa o bassissima velocità...

«Collegamenti più efficienti con le regioni del sud servirebbero ad abbassare il baricentro dello sviluppo europeo ed evitare che il sistema Adriatico-Mediterraneo ne resti ai margini. In quest'area i traffici marittimi e commerciali si stanno intensificando nonostante la crisi economica e, una volta stabilizzata la situazione economico-politica, avranno senz'altro un grande sviluppo. Occorre un chiaro orientamento strategico del nostro Paese perché l'Adriatico e i porti italiani della dorsale adriatica diventino il collegamento tra il Mediterraneo sud orientale e l'Europa nord orientale, anch'essa in forte sviluppo. La posizione geografica ci consente di poter diventare il punto di riferimento di queste aree che rappresentano il maggior potenziale per lo sviluppo economico internazionale, ma per questo devono essere efficienti e veloci i nostri collegamenti retroportuali, in particolare quelli ferroviari. Inoltre poi occorre che le infrastrutture siano



affiancate da politiche adeguate, in parte già intraprese dalla Regione Emilia Romagna, come l'incentivo della Legge regionale 15/2009 "Interventi per il trasporto ferroviario delle merci" da noi varata a fine 2009 con l'obiettivo di stimolare la crescita del trasporto merci ferroviario incentivando nuovi traffici su relazioni già esistenti e su nuove relazioni e ridurre i mezzi pesanti in circolazione, con evidente beneficio per l'inquinamento, la congestione e la sicurezza del traffico. Una buona parte dei servizi ferroviari incentivati erano diretti o provenivano dalle regioni del sud».

Presidente, insomma, lei è concorda sulla necessità di iniziare a chiedere da subito un investimento che consenta la velocizzazione dei treni sulla linea Adriatica e togliere dall'isolamento le regioni del Sud dell'Italia?

«Come abbiamo detto i collegamenti efficienti sono importanti e si potrebbe cominciare subito programmando interventi di miglioramento delle linee esistenti per rendere possibile la percorrenza di treni più veloci, eliminando cioè le strozzature dall'infrastruttura attuale in modo da consentire di aumentarne la capacità, consentendo di aumentare quindi l'offerta dei servizi ferroviari, compresi quelli ad alta velocità e a maggior frequenza. Questo potrebbe consentire collegamenti più veloci, con costi inferiori rispetto alla realizzazione di una nuova infrastruttura e tempi più brevi di realizzazione».

Lei dice che si potrebbe iniziare a finanziare un intervento di ammodernamento della rete attuale per aumentare la velocità dei treni da 180 a 250 km? Per realizzare questo primo intervento secondo lo studio del nostro assessorato regionale servirebbero 800 milioni di euro...

«Questi interventi non servono solo per migliorare la mobilità delle persone da e verso le regioni del sud, ma serviranno per favorire sia la connessione fra i distretti produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, sia il riordino

lungo l'asse adriatico delle attività logistiche a supporto della produzione e distribuzione commerciale di alcuni dei settori a maggior export nazionale».

Ritiene compatibile con lo stato attuale della crisi che attraversa il Paese, la richiesta di una infrastruttura come l'Alta che pretende enormi investimenti?

«Da un lato penso che non si possa avere un orizzonte legato ai pochi anni del mandato elettorale e che occorra investire nel medio e lungo termine, d'altro canto credo che l'attuale crisi imponga la scelta di investire nella realizzazione delle opere più utili al Paese, ma con tempi e risultati certi. Nel caso dell'Alta velocità della dorsale adriatica, si tratta di un'opera che potrebbe vedere la luce solo tra molti anni; e occorre certo valutarne subito la fattibilità ma parallelamente da subito occorre adeguare la linea attuale, perché non si può rimandare di altri 10 o 20 anni il sostegno allo sviluppo dei territori».

Ma proprio rispetto ai costi altissimi richiesti, come si difende da chi risponderà che siamo in crisi e che non ci sono fondi per un'opera di queste dimensioni?

«Come dicevamo il periodo è difficile e impone delle scelte, in attesa però del difficile reperimento delle ingenti risorse che serviranno, possiamo fare degli interventi per l'aumento della capacità e della velocizzazione della linea esistente, così da agevolare il trasporto dei passeggeri e delle merci. Questo si può fare con finanziamenti contenuti. L'investimento sulla linea Adriatica non va a vantaggio solo delle regioni che si affacciano su quest'aerea, ma dell'intero Paese».

Presidente, è disposto a sostenere questa battaglia per l'Alta velocità insieme alle regioni interessate?

«Certo, siamo disposti sicuramente a lavorare insieme alle regioni interessate per l'eliminazione delle strozzature sull'infrastruttura attuale e aumentarne così la capacità, in modo da potenziare l'offerta di servizi e consentire la convivenza di treni lenti con treni veloci. Occorre lavorare insieme, ripeto, più che fare convegni o eventi».



Una rete ferroviaria di 16mila km Solo 1.342 ad Alta Velocità

■ La rete ferroviaria italiana misura 16mila km, di questi 1.342 sono classificati come binario ad Alta Velocità (attualmente i treni viaggiano a 300km/h). Le linee di «Av» collegano le Napoli-Milano (800 km), la dorsale Milano-Torino (153 km), Milano-Venezia (258 km) e la Bologna-Milano (219km). Un km di alta velocità costa in media 70/80 mln di euro. La linea da Lecce a Bologna (750 km) è a doppio binario, tranne che nel tratto Lesina-Chieti (30 km) ancora a binario unico. Con questa quinta intervista la Gazzetta del Mezzogiorno vuole verificare l'interesse della politica, a cominciare dai governatori dalle sei Regioni adriatiche, alla realizzazione della infrastruttura dell'Alta Velocità sulla direttrice Lecce-Milano. E' vero: si tratta di un progetto gigantesco che richiederebbe risorse finanziarie enormi e tempi lunghissimi. Ma non per questo non è legittimo escludere l'ipotesi che anche i nostri figli un giorno possano viaggiare alla stessa velocità dei loro coetanei delle altre regioni del Nord. Anche cinquanta anni fa (tanto c'è voluto per il raddoppio ferroviario Bologna-Lecce) quell'opera destinata al Sud sembrò ciclopica. Oggi, 50 anni dopo, esiste. Almeno proviamoci.

[f.giul.]



PRESIDENTE Vasco Errani, 58 anni (Pd)
è il governatore (al suo terzo mandato)
della giunta regionale
dell'Emilia-Romagna dal 1999 e
presidente della «Conferenza dei
presidenti delle Regioni»

