



Ferrovie.it

da **News ferroviarie** del 25 settembre 2020

Tornano i treni TEE in Europa?

di Gabriele Lepore

GERMANIA - Ripristinare i gloriosi servizi TEE (Trans Europ Express) in chiave moderna, integrarli con una rete di collegamenti notturni e rafforzare così il ruolo delle ferrovie nell'Europa che cambia. E' questa l'affascinante proposta avanzata da Andreas Scheuer, Ministro Federale tedesco dei Trasporti e delle Infrastrutture Digitali, il 21 settembre durante una conferenza virtuale con gli altri Ministri dei Trasporti europei.

L'idea, concepita da Scheuer l'anno scorso e poi sviluppata dal suo Ministero, prevede l'istituzione di nuovi servizi diurni internazionali a marchio TEE 2.0, parallelamente all'espansione dell'attuale network EuroNight (EN). Ciascun collegamento dovrebbe servire almeno tre Paesi, a differenza dei precedenti TEE, con una coppia di treni a cadenza giornaliera.

Per la gestione del sistema, le ferrovie statali coinvolte dovrebbero costituire un'impresa ferroviaria dedicata, fornendo ad essa il materiale rotabile designato e le risorse necessarie.

Il tutto troverebbe fondamento sulle mutate esigenze di viaggio da parte dei cittadini europei, sulla continua estensione delle reti ferroviarie ad alta velocità e sulla crescente consapevolezza riguardo ai cambiamenti climatici.

**Foto Arnaldo Vescovo**

¹E.444.112 presso Settebagni, con il TEE 95 "Vesuvio" Milano Centrale - Napoli Mergellina. (Foto Arnaldo Vescovo, giugno 1982)

Sia per i TEE 2.0 che per i nuovi EN, sono state studiate due fasi di implementazione: la prima nel breve termine, mentre la seconda subordinata all'attivazione di infrastrutture altamente strategiche a livello europeo (tra cui la Galleria di base del Brennero, il Corridoio Est-Ovest via Stuttgart e il Tunnel sottomarino del Fehmarn Belt).

L'intero sistema a pieno regime, salvo ulteriori sviluppi, dovrebbe includere quindici Stati: Germania, Francia, Belgio, Paesi Bassi, Spagna, Svizzera, Italia, Austria, Ungheria, Polonia, Danimarca, Svezia, Slovenia, Croazia e Repubblica Ceca (questi ultimi tre esclusivamente per gli EN).

L'Italia, in particolare, sarebbe servita da due linee diurne e due linee notturne:

- la TEE 3/4 Amsterdam - Roma, passante per Colonia, Francoforte, Basilea, Milano e Bologna;
- la TEE 9/10 Berlino - Roma, passante per Monaco, Innsbruck e Bologna;
- la EN 25/26 Amsterdam - Venezia/Genova, passante per Colonia, Francoforte e Basilea con diramazione a Milano (per Venezia via Verona);
- la EN 29/30 Berlino - Roma/Nizza, passante per Monaco e Innsbruck con diramazione a Verona (per Roma via Bologna, per Nizza via Milano e Genova).


A livello di materiale rotabile, i Frecciarossa 1000 e le carrozze Intercity Notte di Trenitalia garantirebbero un'adeguata versatilità, sia in termini di prestazioni che di allestimenti, per contribuire all'espletamento dei nuovi espressi transeuropei.


TEE 1 / TEE 2 
 Paris – Brussels – Cologne –
 Berlin – Warsaw


TEE 3 / TEE 4 
 Amsterdam – Cologne – Basel
 – Milan – Rome

TEE 5 / TEE 6 
 Berlin – Frankfurt – Lyon –
 Montpellier – Barcelona

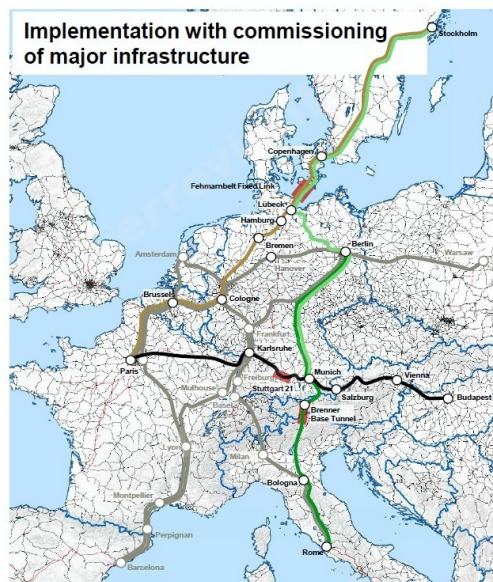
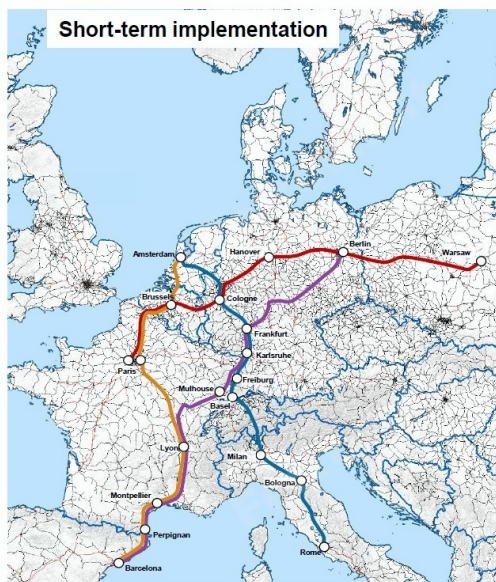
TEE 7 / TEE 8 
 Amsterdam – Brussels – Paris
 – Lyon – Barcelona

TEE 9 / TEE 10 
 Berlin – Munich – Innsbruck –
 Bologna – Rome

TEE 11 / TEE 12 
 Paris – Strasbourg – Stuttgart
 – Munich – Vienna – Budapest

TEE 13 / TEE 14 
 Paris – Brussels – Hamburg –
 Copenhagen – Stockholm

TEE 15 / TEE 16 
 Stockholm – Copenhagen –
 Berlin – Munich



2

 **21 / 22** 
 Paris – Brussels – Cologne – Berlin

 **23 / 24** 
 Brussels – Cologne – Berlin –
 Prague/Warsaw

 **25 / 26** 
 Amsterdam – Cologne – Basel –
 Milan – Venice/Genoa

 **27 / 28** 
 Frankfurt – Strasbourg/Zürich –
 Mulhouse – Lyon – Montpellier –
 Barcelona

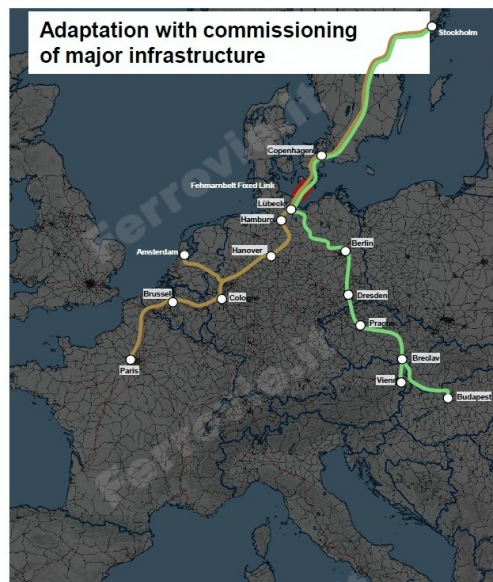
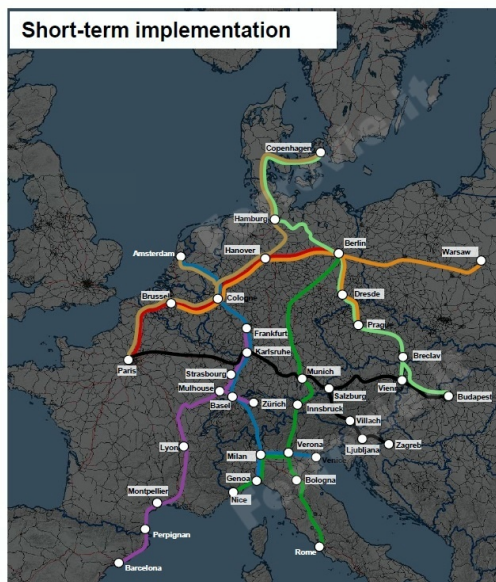
 **29 / 30** 
 Berlin – Munich – Innsbruck –
 Bologna – Rome/Nice

 **31 / 32** 
 Paris – Strasbourg – Stuttgart –
 Munich – Vienna – Budapest/
 Zagreb

 **33 / 34** 
 Paris – Brussels/Amsterdam –
 Hamburg – Copenhagen –
 Stockholm*

 **35 / 36** 
 Stockholm* – Copenhagen – Berlin
 – Prague – Vienna/Budapest

*If no Fehmarnbelt link,
 only to Copenhagen (see
 subdivision into A and B)



Scheuer punta ora a convincere gli altri Paesi coinvolti a formalizzare una dichiarazione d'intenti congiunta, in virtù della validità del progetto, entro i sei mesi di presidenza tedesca del Consiglio UE.

L'implementazione del sistema, secondo Scheuer attuabile entro il 2025 per la prima fase, richiederebbe il superamento di diversi ostacoli, quali ad esempio l'eterogeneità di tensioni elettriche e sistemi di sicurezza in uso sulle varie reti europee, le differenti procedure amministrative, politiche commerciali e, in alcuni casi, una visione troppo nazionalista da parte dei singoli operatori.

I TEE furono lanciati in origine nel 1957, su iniziativa olandese, impegnando sette ferrovie statali (poi divenute otto) tra cui le nostre FS e servendo, nella loro massima espansione, dieci Stati. Il marchio fu dismesso negli anni '90 a seguito della progressiva riduzione e riclassificazione dei servizi.

La loro rinascita all'insegna dell'alta velocità e dei nuovi confort comporterebbe, oltre a un rilancio economico dopo i danni della pandemia Covid-19, anche una rinnovata cooperazione internazionale verso trasporti più efficienti e sostenibili.

Gabriele Lepore - 25 settembre 2020

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](https://www.ferrovie.it/newsletter) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](https://www.ferrovie.it/whatsapp) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](https://www.ferrovie.it/informativa-sui-cookie).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003