

Alta velocità sull'Adriatica L'anno zero deve arrivare

Un Paese a doppia velocità. Al netto della locomotiva del Nord Italia, da sempre mondo a sé, c'è la direttrice tirrenica che corre, mentre quella Adriatica zoppica. E basta guardare alla mappa dell'Alta velocità per avere un'immagine plastica del problema: le uniche

tre regioni ad esserne sprovviste sono Marche, Abruzzo e

Molise (tolte Sardegna e Valle d'Aosta, per ovvie ragioni). Siamo ancora all'anno zero, anzi prima.

alle pagine 2 e 3



Alta velocità sull'Adriatica? Siamo prima dell'anno zero

I due binari in arretramento permetterebbero di portare i treni a 300 km orari, alleggerendo la costa. Il Mit ha commissionato a Rfi lo studio di fattibilità per le ipotesi progettuali: ma quando la vedremo?

LE INFRASTRUTTURE

ANCONA Un Paese a doppia velocità. Al netto della locomotiva del Nord Italia, da sempre mondo a sé, c'è la direttrice tirrenica che corre, mentre quella adriatica zoppica. E basta guardare alla mappa dell'Alta velocità per avere un'immagine plastica del problema: le uniche tre regioni ad esserne sprovviste sono Marche, Abruzzo e Molise (tolte Sardegna e Valle d'Aosta, per ovvie ragioni). Un bradipismo infrastrutturale che si traduce in una frenata anche a livello economico. Perché se non sei ben collegato, non sei attrattivo. E quindi non puoi competere sul mercato globale.

La promessa

La prima criticità nel lungo elenco dei gap infrastrutturali che rendono le Marche un'isola infelice, tanto geograficamente baricentrica, quanto paradossalmente difficile da raggiungere. Per questo quando il viceministro alle

Infrastrutture Galeazzo Bignami, interdice **La mappa dell'Alta velocità in Italia**

venendo a maggio al convegno organizzato ad Ancona da Confindustria proprio sull'Alta velocità, promise uno studio delle alternative progettuali entro l'anno, fu accolto quasi con una standig ovation. Musica per le orecchie di un territorio rimasto ai margini fin troppo a lungo. E l'esponente del Governo ha mantenuto la parola, perché in effetti il Mit ha commissionato a Rfi lo studio di fattibilità per una ferrovia da Bari a Bologna arretrata rispetto alla linea Adriatica, dove i treni possono sfrecciare fino a 300 km orari. Un primo passo verso l'avvio di una vera e propria progettazione. Ma siamo appunto a questo: un primo passo. Non siamo neanche alle carte, prima dell'anno zero. Considerando che per la Valutazione di impatto ambientale al progetto del lungomare Nord (che si

traduce nella rettifica dei binari e quindi nella velocizzazione proprio dell'Adriatica) siamo in attesa da oltre 4 anni, e sulla Orte-Falconara ci siamo dovuti appellare a tutti i santi per far andare a gara il raddoppio pulviscolare di appena 9 chilometri, i tempi dell'eventuale realizzazione della faraonica opera saranno biblici. Con il rischio concreto che, se va bene, la vedranno i nostri nipoti.



L'analisi

Eppure, per le Marche questa infrastruttura sarebbe fondamentale. E a dimostrarlo sono i freddi numeri: l'Alta velocità in arretramento lungo l'Adriatica genererebbe un impatto sul Pil marchigiano da 3,3 miliardi di euro e la creazione di oltre 4mila posti di lavoro. E questo solo per il nostro territorio. Allargando lo zoom al sistema Paese, l'opera da 44 miliardi di euro totali - e un arco di tempo di 13 anni per realizzarla - che tocca cinque regioni (oltre alle Marche, l'Emilia Romagna, l'Abruzzo, il Molise e la Puglia), si tradurrebbe in 95 miliardi di Pil generato e 144mila nuovi posti di lavoro stabili a

tempo pieno. L'analisi è contenuta nello studio commissionato da Confindustria Ancona e realizzato dal Centro Studi Confindustria - con il supporto di Open Economics e della Politecnica delle Marche. Per la nostra regione, lungo la quale corre il 25% della tratta, si parla di un investimento da 11,1 miliardi di euro e di entrate fiscali da 2,9 miliardi.

Il nodo

Inoltre, il corridoio Ten-T prevede il passaggio lungo la linea Adriatica di 176 treni merci al giorno - stima massima elaborata da Rfi - conseguenza del fatto che la direttrice Adriatica viene presa come riferimento del traffico

merci che dai porti di Gioia Tauro e Taranto arriva nel Nord Europa. E 176 treni merci al giorno a poche decine di metri dal bagnasciuga non è qualcosa che le Marche possano sostenere. Quindi l'Alta velocità in arretramento andrebbe fatta prima di subito. Ma purtroppo in Italia - e nelle Marche in particolare - non funziona così.

Martina Marinangeli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INCUBO DEI 176 TRENI MERCI AL GIORNO CHE CORRERANNO LUNGO LA DORSALE

L'ANALISI DI CONFINDUSTRIA: CI PORTEREBBE 3,3 MILIARDI DI EURO IN PIÙ DI PIL

Il progetto in cifre

Per l'Alta velocità in arretramento lungo l'Adriatica (da Bologna a Lecce)

44 miliardi di euro

Spesa complessiva

84 milioni di euro

Costo a chilometro

95 miliardi di PIL generato

144mila posti di lavoro creati



I tempi

3 anni Progettazione

10 anni Realizzazione

Impatto sulle Marche:

11,1 miliardi Investimento

3,3 miliardi Aumento del Pil

2,9 miliardi Entrate fiscali

4.104 Posti di lavoro

