

IL PROGETTO: FERROVIA SPOSTATA ALL'INTERNO

Dorsale adriatica, il piano per Tav e bici

Quella che poteva sembrare una suggestione, arretrare la linea ferroviaria Adriatica e renderla idonea all'alta velocità, è diventata una strategia del governo, rilanciata nei giorni scorsi dal ministro per la Cultura e il Turismo, Dario Franceschini, durante "Made in Italy: the restart", l'evento organizzato dal Sole 24 Ore con il Financial Times. L'obiettivo: accelerare il collegamento lungo la dorsale adriatica e creare sulla vecchia sede ferroviaria piste ciclabili e spazi utili per la vivibilità ambientale e turistica della riviera. **Michele Romano** — a pag. 8



Dorsale adriatica, il progetto che unisce Tav e bici

Michele Romano

Quella che poteva sembrare una suggestione, arretrare la linea ferroviaria Adriatica, è diventata una strategia del governo, rilanciata nei

giorni scorsi dal ministro Franceschini nel corso dell'evento "Made in Italy: the restart", organizzato dal Sole 24 Ore insieme al Financial Times. «Da Taranto fino a Bologna e poi fino a Trieste» ha detto il ministro. Una strategia di lungo

periodo, nella logica di accelerare il collegamento lungo la dorsale adriatica e, in particolare, i circa 600 chilometri da Rimini a Brindisi, la maggior parte dei quali con la strada ferrata che sfiora il mare Adriatico. Una strategia che ri-



Peso: 1-12%, 8-38%

chiederebbe un investimento imponente: considerando i valori della Bologna-Salerno, una linea AV a doppio binario ha un costo fra i 40 e gli 80 milioni di euro a chilometro. Da qui, la scelta del ministero delle Infrastrutture di dividerla, procedendo con gli studi di fattibilità per tutte le tratte che hanno le caratteristiche per essere arretrate e realizzate, con l'obiettivo di liberare spazi utili per la vivibilità ambientale, culturale e turistica della riviera e favorire l'integrazione con i sistemi produttivi locali.

«Il potenziamento della linea Adriatica è una priorità per valorizzare l'intera costa est del nostro Paese, che ha un sistema produttivo importante e che necessita di un sistema efficiente di logistica integrata», sottolinea Ferruccio Resta, rettore del Politecnico di Milano ed esperto della Struttura Tecnica di Missione presso il MIT. Si procederà passo dopo passo, dunque. Anche far fronte alle complessità tecniche e ambientali che un'operazione di spostamento di tratti di ferrovie si porta dietro, perché non si tratta solo di spostare i binari all'interno: bisognerà scavare gallerie, costruire ponti e viadotti, creare stazioni e linee di collegamento. «In linea di massima, non sono contrario all'ipotesi di arretramento, ferma restando la necessità di conoscere di quanto sarebbe spostato verso l'interno il nuovo tracciato - dice Donato Toma, presidente della Regione Molise -. È evidente che le eventuali ricadute positive di una tale operazione dovranno essere valutate solo dopo aver concordato nei dettagli le esigenze dei territori interessati». «Progettare e aprire cantieri in modo chirurgico, su aree specifiche e che sono al servizio del sistema imprenditoriale, è una scelta condivisibile, perché rompe un immobilismo che dura da anni sul fronte infrastrutturale», osserva Gino Sabatini, presidente della Ca-

mera di Commercio delle Marche. E a dimostrazione della volontà di procedere in questa direzione, il MIT ha deciso la realizzazione dello spostamento della linea ferroviaria nella tratta di Bari Sud, dove la suggestione è diventata realtà con l'apertura del cantiere per la realizzazione della variante alla linea in uscita dalla stazione di Bari Centrale in direzione sud, arretrando i binari per realizzare due nuove fermate, all'interno della rete metropolitana della città; sarà completato nel 2024, con un investimento da 391 milioni. Obiettivi simili anche su Bari Nord, dove il progetto originario prevedeva l'interramento della linea nel tratto da Santo Spirito a Bari Palese (dove ha sede l'aeroporto), per una lunghezza di circa 8 km. ed un costo pari a 633 milioni di euro; in alternativa è stata studiata la prefattibilità dello spostamento lato monte dello stesso tratto per una lunghezza complessiva di circa 9 km, comprensivo di una nuova stazione a Santo Spirito per un costo stimato di 650 milioni. «Opere che una volta realizzate - spiega Resta - libereranno il centro di Bari dalla linea che divide in due parti la città, migliorando l'interoperabilità tra la rete Rfi e le ferrovie regionali».

L'altro intervento già studiato dal ministero di Porta Pia riguarda il nodo di Pesaro, che ha preso consistenza all'indomani di un incontro tra i sindaci di Pesaro e Fano e la Confindustria provinciale, e per il quale ci sono un disegno di massima delle cose da fare e una stima dei costi per allontanare la ferrovia dal mare, valorizzando la nuova stazione e risolvendo un timore che si è diffuso tra gli industriali: l'alta velocità tra Napoli e Bari e la debolezza della linea Orte-Falconara rischiano di impoverire ulteriormente il traffico di passeggeri e merci almeno lungo la tratta che va da Bologna a Pescara, penalizzando Romagna, Marche e il nord del-

l'Abruzzo, che invece ha bisogno di non scivolare ulteriormente verso il Meridione e di tornare a essere competitiva anche attraverso le infrastrutture. E così, mentre si progettano pezzi di arretramento e, come sottolinea Resta, «dove si possono avere immediati benefici», il Gruppo FS Italiane sta investendo oltre 1 miliardo di euro (fondi già interamente finanziati).

Da Bologna a Lecce sono in corso interventi di potenziamento per 350 milioni di euro, che porteranno per fasi, entro il 2023, a far viaggiare i treni alla velocità di 200 km/h, così come già oggi avviene tra Brindisi e Lecce; contemporaneamente, sarà completato il raddoppio della linea e, in particolare, la realizzazione del doppio binario tra Termoli e Lesina, per 33 km al confine tra Molise e Puglia: il progetto è datato 2001 e, dopo rallentamenti burocratici, dovuti all'incertezza degli enti locali sul tracciato definitivo, e la bocciatura della commissione ViaVas, oggi è condizionato dall'applicazione di una quindicina di pagine di prescrizioni, tra le quali una a garanzia di un corridoio faunistico e un'altra sul colore delle recinzioni metalliche.

Quando anche questo progetto sarà completato, si accorceranno le distanze tra la Puglia e il Nord Italia, con un risparmio fino a 40 minuti di percorrenza tra Bari e Bologna e fino a un'ora tra Lecce e Milano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano di un collegamento Bologna-Taranto annunciato dal ministro Franceschini a «Made in Italy: the restart» è agli albori, ma lo spostamento della ferrovia è già stato deciso dal Mit per Bari Sud e già avanza a Pesaro



Sul Sole 24 Ore del 7 ottobre il ministro Dario Franceschini, nel corso dell'evento "Made in Italy - The Restart", organizzato dal Sole 24 Ore in collaborazione con il Financial Times, ha anticipato i contenuti del progetto di arretramento, rispetto alla costa, della linea ferroviaria adriatica, per liberare spazi a vantaggio di ambiente e turismo



Peso: 1-12%, 8-38%



Mare e ferrovie. Verso la riconversione di parte delle reti ferroviarie. Nella foto, la costa a sud di Pesaro

La linea ferroviaria

Il tracciato attuale della dorsale ferroviaria lungo l'Adriatico, dalla Puglia a Trieste



Peso:1-12%,8-38%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.