

# Dall'Alta velocità Bologna-Bari un Pil aggiuntivo di 95 miliardi

## Trasporti

I benefici dell'arretramento della linea e dell'Av vanno oltre le regioni interessate  
Necessari 10 anni per i lavori secondo l'analisi CsC per Confindustria Ancona

**Michele Romano**

Arretrare, vale a dire spostare dalla costa verso l'interno, i 610 chilometri della linea ferroviaria Adriatica da Bologna a Bari e implementare l'alta velocità: un progetto ambizioso, che coinvolge 5 regioni, strategico per velocizzare e potenziare un corridoio ferroviario fondamentale per movimentare passeggeri e merci. Una infrastruttura che dovrebbe permettere di chiudere il quadro delle linee veloci, insieme alla Torino-Venezia, la Napoli-Bari e la Salerno-Reggio Calabria, spingendo il Pil e creando nuova occupazione.

L'analisi realizzata dal Centro Studi di Confindustria, su richiesta della territoriale di Ancona, non lascia dubbi: 3 anni per la fase di progettazione, per una spesa di 5 miliardi e un impatto sul Pil di 12,7 miliardi, 10 anni di cantieri, per un investimento complessivo che oggi sarebbe di 44 miliardi. Una cifra soggetta però a rivalutazioni al rialzo dovute al continuo aumento del costo dei materiali e già oggi ben lontana dall'investimento da 8,5 miliardi previsto nei piani di Rfi, per i soli bypass a Pesaro, Fano e Ortona, con un risparmio di un'ora per percorrere l'intera tratta.

Secondo lo studio confindustriale i benefici del combinato arretramento-alta velocità non rimangono circoscritti alle regioni in cui viene realizzato, ma

si propagano capillarmente nel tessuto economico italiano, andando a stimolare tutte le economie regionali, prima fra tutte quella della Lombardia che per struttura produttiva è in grado di assorbire sia per peso sia per composizione delle aziende la maggior parte degli investimenti: 18,4 miliardi di Pil aggiuntivo (sui 94,8 generati in tutta Italia), poco meno di 30 mila posti di lavoro (143.400 considerando le 20 regioni) ed entrate fiscali per 5,85 miliardi (42,3 a livello globale). Con una nuova linea si attivano, in modo diretto e indiretto, tutte le filiere produttive che compongono il tessuto economico italiano e, in particolare, il manifatturiero, direttamente impattato durante la fase di realizzazione del progetto, così come le costruzioni e il settore della strumentazione elettronica; anche i servizi potranno godere di un impatto diretto, in particolare nella fase di progettazione dell'opera, e risentire positivamente degli effetti indotti della spesa. Non solo: perché si genera un Pil indiretto fuori dal territorio italiano pari a 16,3 miliardi. L'arretramento della linea, infine, consentirebbe a quella attuale di trasformarsi in una sorta di metropolitana per traffico locale e flussi turistici.

Sul progetto sono tutti d'accordo: le Regioni, le associazioni imprenditoriali, il ministero. Resta aperto il tema del reperimento delle risorse, visto che l'opera completa costa quasi come

3 finanziarie. «Il nostro interlocutore si chiama Europa. E non parlo di Pnrr, ma di essere inseriti nel corridoio T9, perché apre per il nostro Paese la possibilità di ottenere finanziamenti europei per ulteriori interventi di miglioramento e potenziamento. Con tempi certi anche quel che riguarda la conclusione delle opere», dice Pierluigi Bocchini, presidente di Confindustria Ancona, che ieri ha messo intorno a un tavolo il viceministro alle Infrastrutture, Galeazzo Bignami («Non possiamo accontentarci di soluzioni bypass», ha ribadito), i rappresentanti delle cinque Regioni e delle associazioni industriali interessate. «Un'opera faraonica? Se mai si comincia mai si finisce: lungo l'Adriatico dobbiamo poter godere dei fattori di competitività come accade lungo la costa tirrenica», ha chiosato il governatore dell'Abruzzo, Marco Marsilio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:26%

## L'IMPEGNO

# 44

### Miliardi di investimento

Secondo lo studio CsC per Confindustria Ancona, servono 5 miliardi per progettare in 3 anni la nuova linea e 39 miliardi per realizzarla nei successivi 10. Oggi, nei piani di Rfi, sono previsti 8,5 miliardi, per i bypass a Pesaro, Fano e Ortona, che porterebbero a un risparmio di un'ora per percorrere l'intera tratta da Bologna a Bari.



### L'infrastruttura.

L'analisi del CsC per Confindustria Ancona conferma la strategicità del progetto di arretramento della linea Adriatica e di avanzamento dell'Av



Peso:26%