

da **News ferroviarie** del 10 maggio 2023

Confindustria: l'arretramento dell'Adriatica frutterebbe 95 miliardi di PIL

di Benedetto Fanelli

ANCONA - Sarebbe di 44 miliardi di euro la spesa complessiva necessaria alla realizzazione di una nuova linea ad alta capacità lungo la dorsale Adriatica, ma frutterebbe 95 miliardi di PIL e genererebbe 144 mila posti di lavoro. È quanto emerso ieri 9 maggio nella conferenza tenutasi alla Loggia dei Mercanti di Ancona, dove il Centro Studi Confindustria e Open Economics hanno presentato uno studio, voluto dalla Confindustria del capoluogo marchigiano, volto a evidenziare le potenzialità dell'arretramento totale della ferrovia Adriatica e del suo potenziamento a linea ad alta velocità/alta capacità.

Per la realizzazione dei 610 km della nuova linea sarebbero necessari 13 anni. La fase di progettazione, secondo lo studio, con una durata di tre anni comporterebbe una spesa di 5 miliardi e un impatto sul PIL di quasi 13 miliardi creando 42 mila posti di lavoro; la seconda fase, il cantiere, costerebbe 39 miliardi, con un impatto sul PIL di 82 miliardi e creerebbe 102 mila posti di lavoro. Nelle regioni direttamente coinvolte dai lavori (Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia), si stima che il solo cantiere possa portare a una crescita del PIL dello 0,6% su base annua.



Foto Benedetto Fanelli

Un Intercity in corsa sulla ferrovia Adriatica, qui in transito nella stazione di Trinitapoli-San Ferdinando di Puglia. (Foto Benedetto Fanelli)

Un progetto totalmente diverso da quello proposto da Rete Ferroviaria Italiana e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel documento definitivo sugli interventi di potenziamento e velocizzazione (https://www.mit.gov.it/nfsmmitgov/files/media/notizia/2022-09/Allegato_tecnico_RFI_linea_Adriatica.pdf), presentato il 1° settembre 2022 e che prevedeva la costruzione di alcune varianti e bypass, andando a potenziare la linea esistente ma mantenendola pressoché invariata nel suo percorso.

Lo scopo dell'arretramento sarebbe quello di accorciare i tempi di percorrenza e recuperare le aree costiere occupate attualmente dalla linea, portando, secondo lo studio, benefici all'industria e alla qualità della vita. La costruzione di una nuova linea unica (sia per il traffico ordinario che per quello alta velocità) non condurrebbe sicuramente a un aumento della capacità dell'infrastruttura. Per questo servirebbe probabilmente, come già presente sulla dorsale centrale, una linea ad alta velocità affiancata alla rete tradizionale. Idea che sembra ancora lontana per l'Adriatica.

Benedetto Fanelli - 10 maggio 2023

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.