



La nuova Linea di Alta Capacità Napoli-Bari

Dario Gentile - aprile 2009

LE TAPPE DEL PROGETTO DELLA LINEA DI ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

Il rilancio della linea Napoli-Bari è stato possibile – dopo anni di incredibile inerzia – grazie alla sinergia e alla forte volontà di tutti gli enti istituzionali interessati e delle Ferrovie dello Stato a portare avanti finalmente un progetto che consentisse di collegare via ferro direttamente e in maniera adeguata le due principali città del Mezzogiorno.

Non è un'iniziativa da poco, visto che dall'800 a oggi non è mai esistita una linea diretta Napoli-Bari, e che la Napoli-Caserta e la Caserta-Foggia-Bari sono linee vecchie e non degne di un Paese industrializzato come il nostro.

Il progetto per la riqualificazione e il potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Napoli e Bari è stato riavviato nel luglio 2006 con un Protocollo d'intesa firmato a Montecitorio, sede della Camera dei Deputati, dal Ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro e dei Trasporti, Alessandro Bianchi, dai Presidenti di Regioni Campania e Puglia, Antonio Bassolino e Nichi Vendola e da Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

A ottobre e dicembre 2006 sono stati quindi presentati a Benevento e a Foggia i risultati dello studio di fattibilità per il potenziamento della linea previsto dal Protocollo.

Lo studio individuava alcune ipotesi di progetto – scelte perché meno impattanti sull'ambiente, meno costose e capaci di servire un bacino più ampio di popolazione – che sono poi state poste all'attenzione dei Tavoli di Concertazione Istituzionale previsti dal Protocollo, ai quali

hanno partecipato, oltre ai firmatari dell'accordo, anche gli Enti locali interessati.

Per quanto riguarda la Campania, il 12 dicembre 2006, è stato insediato a Napoli il primo Tavolo di concertazione istituzionale che si sta occupando della tratta Cancellone-Benevento della nuova linea.

I Comuni e le Province hanno quindi indicato nelle sedute ai componenti del Tavolo le eventuali osservazioni riguardanti i territori attraversati dalla linea, in modo da giungere a un progetto preliminare concertato e che tenesse conto di tutti i problemi di carattere infrastrutturale, trasportistico e ambientale, anche per evitare quanto successo ad esempio sulla linea TAV Torino-Lione.

Il 25 gennaio 2007 è stato insediato anche il Tavolo per la successiva tratta campana Apice-Orsara, che sarà a servizio dell'Irpinia e della parte settentrionale della Puglia.

Con l'accordo del 28 febbraio 2007 tra Bassolino e l'allora Ministro delle Infrastrutture Di Pietro, il Governo Prodi si è impegnato a finanziare per 480 milioni di euro di fondi PON 2007-2013 la tratta della Napoli-Bari della Variante della linea Cancellone-Napoli nel Comune di Acerra.

Con lo stesso accordo la Regione si è impegnata a cofinanziare o reperire i fondi (anche capitali privati) per la progettazione della Variante della linea Cancellone-Telesse nel Comune di Maddaloni.

A marzo 2007, poi, il Presidente Bassolino – su richiesta dell'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti – ha deciso l'anticipazione, con fondi regionali, delle

risorse occorrenti per il completamento della progettazione preliminare della Variante di Acerra, della velocizzazione della tratta Cancellone-Benevento e del raddoppio della tratta Apice-Orsara, provvedendo a una prima erogazione di 1.980.000 euro.

Il DPEF 2007-2009 del precedente Governo Prodi, infine, aveva confermato, tra le opere da finanziare, la Napoli-Bari, così come già previsto dal Master Plan dell'allora Ministro delle Infrastrutture Di Pietro.

La società RFI del gruppo Ferrovie dello Stato ha poi realizzato i progetti preliminari delle due tratte campane della linea, la Cancellone - Benevento e la Apice - Orsara, che la Regione ha contribuito a finanziare.

Con l'accordo del 1° agosto scorso tra Governo e Regione Campania la Napoli-Bari è stata inserita tra le opere da finanziare con la nuova Legge Obiettivo. In particolare, la tratta Cancellone-Frasso Telesino dispone già di 562 milioni di euro dal contratto di programma RFI, e la Legge Obiettivo destinerà ad essa altri 708 milioni per il periodo 2009-2012. Lo stesso accordo ha poi confermato altri 480 milioni di euro di risorse del PON 2007-2013 (i fondi europei di competenza statale) per la variante alla Napoli-Cancellone. Ci si auspica che il Governo confermi questi impegni assegnando materialmente le risorse necessarie. Per quanto riguarda i tempi, infine, le diverse tratte dovrebbero essere aperte all'esercizio progressivamente tra il 2010 e il 2020.

LE CARATTERISTICHE E L'IMPORTANZA DEL PROGETTO

L'importanza di quest'opera è evidente: ancora oggi per andare da Napoli a Bari bisogna prima arrivare a Caserta, e poi di lì proseguire per la Puglia con un altro treno, per una durata complessiva del viaggio (se non ci sono intoppi) di ben 3 ore e 40 minuti, senza contare i tempi di attesa tra un treno e l'altro.

Grazie a questo potenziamento, invece, Roma sarà raggiungibile da Bari in appena 3 ore, con un risparmio di 1 ora e mezza, e Napoli da Bari in meno di 2 ore, con un risparmio di 1 ora e 40 minuti (vedi scheda 2).

Ma, soprattutto, questo importante intervento di potenziamento prevede la velocizzazione e la trasformazione in linea ad alta capacità (sia per le merci che per le persone) del percorso su ferro tra i due capoluoghi di regione.

La riqualificazione e potenziamento della Napoli-Bari ha tre funzioni principali:

- Internazionale: grazie a questa opera, si collegheranno tra di loro il corridoio europeo (TEN – Trans European Network) numero I (Berlino-Palermo) con il corridoio numero VIII (Bari-Varna), e dunque i versanti tirrenico e adriatico; i porti di Napoli e Bari, saranno così in grado di svolgere al meglio un ruolo strategico nella piattaforma logistica naturale del Sud Europa per i traffici con il Far East e con gli altri Paesi del Mediterraneo, in vista della zona di libero scambio che verrà istituita in quest'area nel 2010;

- Nazionale: con questo intervento, si formerà un “tripolo” tra Roma, Napoli e Bari, che diventerà uno dei sistemi metropolitani più grandi d’Europa e faciliterà la costruzione di una rete di servizi tra le 3 città e le relative aree di influenza, in modo da accelerare ogni forma di scambio commerciale, culturale e turistico, e di creare un mercato autonomo nel Mezzogiorno d’Italia, oltre che colmare lo storico gap infrastrutturale con il resto del Paese;
- Regionale: sulla linea potenziata e velocizzata passeranno anche i collegamenti ferroviari interni alla regione, che dunque verranno aumentati (da 26 a 144 al giorno solo per la Campania), con benefici ovviamente anche sui tempi di percorrenza (vedi scheda 1).

Lo studio di fattibilità ha consentito di individuare alcune soluzioni alternative di potenziamento e di confrontarle in termini di costi e benefici sia dal punto di vista degli utenti che dell’ambiente e del territorio attraversato.

Per le tratte della linea riguardanti la Campania il progetto individuato prevede:

- Raddoppio e velocizzazione della linea esistente Canello-Benevento. Questa soluzione, che prevede sette fermate, è stata preferita a quella del collegamento diretto tra Canello-Benevento in galleria con una sola fermata; essa inoltre presenta costi e impatti ambientali notevolmente inferiori;
- Nuova linea tra Apice e Orsara di Puglia. Questa soluzione - che prevede il passaggio tra Ariano Irpino e Grottaminarda con una fermata per l’Irpinia a servizio di

un bacino strategico di circa 200mila abitanti (compresa la Valle Ufita, sede di importanti insediamenti industriali) - è stata preferita alla soluzione con tracciato diretto senza fermate.

Scendendo nel dettaglio, l'intervento prevede complessivamente circa 5 miliardi di euro di investimenti per 146,6 km di linea e 15 stazioni, con realizzazioni progressive delle tratte tra il 2010 e il 2020.

Il potenziamento della linea consentirà un aumento di 15 mila passeggeri (per un totale di 20 mila) e 6 mila tonnellate di merce trasportati al giorno.

Notevoli saranno gli impatti anche sulla sostenibilità ambientale: l'aumento dei viaggiatori farà diminuire il numero delle auto in circolazione, e dunque ridurrà l'inquinamento atmosferico. Si prevedono, ad esempio, quasi 89 mila tonnellate all'anno in meno di emissioni di anidride carbonica e 306 tonnellate in meno all'anno di emissioni di ossidi di azoto.

Infine, come si diceva sopra, aumenteranno anche i servizi di trasporto ferroviario, sia nazionale che regionale: grazie al potenziamento della linea, infatti, si prevedono 54 treni al giorno (44 in più di oggi) sulle lunghe percorrenze (ossia sui collegamenti Torino/Milano-Roma-Napoli-Bari), e 144 treni al giorno (118 in più di oggi) sui collegamenti tra Napoli, Benevento, Caserta, Capua e Foggia.

Anche per le merci verranno notevolmente incrementati i servizi: sulla Napoli/Bari/Bologna, si passerà ad esempio dagli attuali 8 a 20 treni al giorno (vedi scheda 1).

SCHEDA 1 - I NUMERI DELLA NUOVA LINEA NAPOLI-BARI

Costo totale	5,297 miliardi di euro
Lunghezza totale	146,6 km
N. stazioni/fermate	15
Date aperture all'esercizio	2010 - 2020
Aumento passeggeri	+ 15 mila al giorno
Aumento merce trasportata	+ 6.000 tonnellate/giorno
Collegamenti nazionali	54 al giorno (+ 44)
Collegamenti regionali	144 al giorno (+ 118)
Riduzione emissioni CO2	- 88.957 tonnellate/anno
Riduzione emissioni ossidi azoto	- 306 tonnellate/anno

SCHEDA 2 - LA RIDUZIONE DEI TEMPI DI PERCORRENZA

Roma – Bari	da 4 h 30' a circa 3 ore (- 1h 30')
Napoli – Bari	da 3h40' a circa 2h (- 1h40')
Napoli – Benevento	da 1h 25' a circa 45' (- 40')
Benevento – Bari	da 2h 15' a circa 1h e 30' (- 45')
Roma – Caserta	da 1h45' a circa 1h e 10' (- 35')
Caserta – Benevento	da 40' a circa 25' (- 15')
Roma – Benevento	da 2h 30' a circa 1h 40' (- 50')