

La linea adriatica è sui binari giusti «Potenziamento e stop alle barriere»

L'assessore regionale Baldelli ha convocato i sindaci della costa: proposte al ministero entro il 10 gennaio
«Sarà la direttrice unica per il trasporto merci Sud-Nord, pensiamo alla velocizzazione dell'intera tratta»

IL TRACCIATO

ANCONA Un trasporto su ferro degno di questo nome, che bilanci lo squilibrio tra il versante tirrenico e quello orientale. Il Corridoio Adriatico, entrato da qualche giorno nelle linee Core Ten-T, ha accelerato la messa a terra di progetti per la velocizzazione ed il potenziamento della linea ferroviaria adriatica. Il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha dettato un'agenda strettissima per ricevere le indicazioni dai territori interessati e, a questo scopo, l'assessore alle Infrastrutture, guidato da Francesco Baldelli, martedì si è confrontato in videocall con le amministrazioni comunali delle città costiere delle Marche, invitandole ad avanzare le loro proposte per raccogliere, entro fine anno, in un documento con-

diviso da trasmettere al Mims entro il 10 gennaio.

Il confronto

Non si parla di Alta Velocità - progetto che costa 50 miliardi di euro -, bensì di velocizzazione e di potenziamento della ferrovia adriatica, con possibilità di prevedere anche delle parti in arretramento da conciliare con gli elementi paesaggistici ed il funzionamento del trasporto pubblico locale. Il Mims ha messo a disposizione 5 miliardi di euro per studiare soluzioni sull'intera tratta da Bologna a Lecce, dove la parte marchigiana rappresenta un'area critica perché territorio fortemente antropizzato. Di questi, sono già stati impegnati 2,7 miliardi in progetti per migliorare traffici passeggeri e merci, arrivando a far guadagnare almeno 30 minuti, ed aumentando i volumi. Sono interventi finalizzati a sostituire gli apparati esistenti con tecnologie digitali, oltre ad interventi infrastrutturali

come, ad esempio, l'ampliamento delle gallerie e l'adeguamento di alcune curve per consentire ai treni di viaggiare ad una velocità di 200 km/ora. Il termine previsto per questi lavori è tra il 2023 ed il 2024. «La linea adriatica - spiega Baldelli - presenta caratteristiche che, secondo la Struttura tecnica di missione del Mims, la rendono "l'infrastruttura ferroviaria più delicata d'Italia", per cui ogni intervento ipotizzabile genera un impatto molto forte». Il governo ha invitato Rfi a studiare un mix di soluzioni, condivise con i territori, con due obiettivi: la riduzione dei tempi di percorrenza per il traffico passeggeri ed il potenziamento del trasporto merci. La linea ferroviaria adriatica è stata, infatti, scelta dall'esecutivo nazionale come direttrice unica del traffico merci Sud-Nord: tra le ipotesi di intervento da vagliare in raccordo con i Comuni, «verificare se, in alcune parti del tracciato, sia possibile realizzare varianti

ed arretramenti - spiega l'assessore-. Oppure, in alcuni tratti si potrebbe valutare il mantenimento e la riqualificazione la linea esistente, potenziando il trasporto locale ai fini della valorizzazione dei centri storici, soluzione che ribadisce il netto no per qualsivoglia ipotesi di barriera antirumore».

Martina Marinangeli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LE MARCHE CONTRARIE
AI MURI ANTIRUMORE
TRA MARE E STATALE**

La mappa

CORRIDOIO ADRIATICO Inserito nelle linee Core Ten-T

Piano
di velocizzazione
e potenziamento
della linea
ferroviaria

21 dicembre
Incontro
tra Regione
ed i Comuni
costieri

10 gennaio
Ultima data
per inoltrare
al ministero
le indicazioni
dai territori

5 miliardi
I fondi
messi
a disposizione
del Mims
per studiare
soluzioni
sull'intera
tratta
da Bologna
a Lecce

2,7 miliardi
Già
impegnati
in interventi per
velocizzare la
linea a 200 km/h
e guadagnare
30 min
Termine lavori
tra il 2023
ed il 2024

**Ipotesi di
interventi**
**Varianti ed
arretramenti**
in alcune
parti del
tracciato
Riqualificare
la linea
esistente
potenziando
il trasporto
locale



Peso: 62%