

numeri e le incognite

Un treno ogni 8 minuti: ecco perché il traffico merci preoccupa

Le posizioni della Regione Marche sono chiare: «Sì al potenziamento della linea ferroviaria, con il suo arretramento o interramento – ha ribadito l'assessore Francesco Baldelli (foto) –, no alle barriere antirumore». Intenzioni che incontrano il favore dei sindaci esclusi dal progetto finanziato per l'adeguamento del Corridoio Adriatico e la velocizzazione della direttrice Bologna Taranto, ma che non ne scacciano le preoccupazioni. I Comuni esclusi non sono solo Fano e Mondolfo, ma anche altri tra cui Porto San Giorgio, Altidona, Pedaso, Campofilone e Cupra Marittima. Potenza Piceña e Civitanova Marche, per esempio, hanno avuto un rifiuto dal Ministero perché l'interramento non è stato considerato praticabile il contesto fortemente urbanizzato e la vicinanza al mare della linea attuale. Ragioni queste genericamente riscon-

trabili in tutti i territori costieri marchigiani, tanto che la Regione ha promesso di fare fronte comune. Anche perché «nelle intenzioni del Ministero c'è la crescita del flusso merci – ha spiegato Baldelli –, In sintesi, dallo studio di RFI presentato dal Ministero, si prevede l'aumento di treni merci provenienti dai porti di Taranto e di Gioia Tauro. A questi si aggiungerebbero i treni per il trasporto passeggeri. Con il rischio di raggiungere una frequenza media del passaggio di un treno ogni 8 minuti». Quindi in vista di questo incremento di traffico, conservando la ferrovia Adriatica dove si trova attualmente, vuol dire sovraccaricare anche di inquinamento acustico una direttrice che taglia nella stragrande maggioranza dei casi, i centri abitati. Anche se il trasporto merci continuasse ad essere concentrato nelle ore notturne, l'aumento di flusso comporterebbe addirittura una frequenza

notturna di un treno ogni 4 minuti (secondo le stime ministeriali).

«**Cifre insostenibili** – ha detto Acquaroli nel rilanciare l'invito al ministro Giovannini di venire nelle Marche per rendersi conto della situazione –, Invece di favorire il miglioramento dei servizi, si contrasta l'idea di sviluppo». Il no alle barriere antirumore farà da collante al fronte marchigiano davanti al Ministro. Infine, la necessità di trovare tracciati alternativi risponderebbe all'esigenza di raddoppiare i binari per impedire che il traffico merci rallenti il traffico passeggeri come previsto in Romagna.

Solidea Vitali Rosati



Peso:29%