

«Trasporto merci e alta velocità, alle Marche serve una nuova linea»

Bologna-Lecce inserita nella rete transeuropea, il piano della Regione e la trattativa con il ministero
L'assessore Francesco Baldelli: il tracciato esistente va riqualificato come metropolitana di superficie

di **Alessandro Caporaletti**
ANCONA

In principio fu il Corridoio Adriatico e l'inserimento della Bologna-Lecce nelle linee Core Ten-T, le direttrici strategiche. Obiettivo: la creazione di una rete transeuropea dei trasporti.

Francesco Baldelli, assessore regionale ai lavori pubblici, viabilità, infrastrutture e politiche per le aree interne, che cosa comporta questo e qual è il piano di ministero delle infrastrutture e Rfi?

«L'inserimento della Bologna-Lecce nella rete transeuropea dei trasporti prevede che la ferrovia adriatica diventi riferimento nazionale per il trasporto delle merci, in particolare da e per i porti di Gioia Tauro e Taranto. Un'opportunità di sviluppo per le Marche e l'intermodalità del porto di Ancona, ma anche una serie di criticità da affrontare».

Quali?

«Essendo la linea adriatica «l'infrastruttura più fragile d'Italia» (definizione dei tecnici), è necessario valutare a fondo l'impatto sul trasporto pubblico locale e sulla vivibilità dei centri urbani dei 176 treni merci al giorno che Rfi, nei propri studi, indica come potenzialmente di passaggio sulla linea. La prima proposta del ministero era incompleta, inviata forse con l'obiettivo di promuovere un dibattito. Prendeva in considerazione principalmente un bypass a Pesaro e interventi minori, come la nuova stazione di Loreto e alcune varianti di tracciato di portata limitata (Varano-Osimo, Porto Recanati-Civitanova, Pedaso, San Benedetto-Porto d'Ascoli)».

Poi c'è il discorso delle barriere antirumore sulla linea.

«Se qualcuno pensa che l'unica alternativa sia di installare al fianco dei binari muri alti circa 8 metri in quartieri, centri storici o davanti a stabilimenti balneari, lo inviterei a cambiare subito idea. Questi interventi rappresentano tentativi di risolvere problemi acustici e normativi, ma ne creano altri ancora più grandi sul piano paesaggistico e del microclima. In gioco ci sono sviluppo economico, qualità della vita e mobilità di più di un terzo dei marchigiani».

Qual è la posizione della Regione?

«Per poter conciliare gli interessi nazionali con quelli di sviluppo dei territori adriatici è necessaria la progettazione di una nuova linea per il trasporto delle merci e per la media e alta velocità, riqualificando al contem-

po la linea esistente come metropolitana di superficie per il trasporto pubblico locale al servizio di pendolari e turisti. È un'occasione straordinaria, che il governo non può lasciarsi sfuggire, per affrontare la questione dell'Italia centrale e fare sì che le regioni adriatiche abbiano dunque le stesse opportunità delle tirreniche».

Come conciliare la posizione regionale con il piano Rfi. Qual è lo stato dell'arte della trattativa?

«Le ipotesi presentate fino a oggi non sono soddisfacenti, pur essendosi registrati alcuni importanti passi in avanti da parte del ministero, che ha dato dispo-

venti. Dunque, è necessario prevedere la progettazione di una intera, nuova linea che sia funzionale alla media e alta velocità, alla lunga percorrenza e al traffico delle merci, da realizzare integrando le risorse già disponibili con le prossime leggi finanziarie. La Regione è disponibile a realizzare per fasi questa importante progettualità, che proietterebbe le Marche nel terzo millennio ferroviario».

Pesaro e Ancona?

«Nessun dualismo. Una nuova linea garantirebbe a Pesaro non solo la risoluzione delle criticità tecniche del tracciato, ma persino lo sviluppo parallelo degli importanti distretti di Rossini e Raffaello, così come la riqualificazione della linea esistente in termini di sostenibilità, anche tramite l'attivazione di una metropolitana di superficie, moltiplicherebbe il potenziale turistico. Ancona, geograficamente, può diventare il principale snodo dell'Adriatico centrale, grazie alla presenza in un raggio di poco più di 15 chilometri di tre infrastrutture strategiche: porto, aeroporto e interporto. Se a questo aggiungiamo una nuova linea ferroviaria che dialoghi con l'esistente, per potenziare l'infrastruttura portuale e sgravare dal traffico di passaggio il capoluogo, avremo salvaguardato e valorizzato gli interessi trasportistici di Ancona. È un progetto che non merita degli approcci individualistici oppure solitarie fughe in avanti, utili soltanto a fare tardare la soluzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DIALOGO CON ROMA

«Ci sono importanti passi in avanti, disponibili a realizzare per fasi questo progetto strategico»



Peso: 62%



Francesco Baldelli, assessore regionale ai lavori pubblici, viabilità e infrastrutture



Peso: 62%