

LA FERROVIA DELLA DISCORDIA

Il presidente provinciale di Confindustria Bocchini ha annunciato un tavolo tecnico anche con l'Ordine degli Ingegneri. Obiettivo: presentare al ministro Giovannini una proposta di prolungamento del bypass di Pesaro da inserire nella Finanziaria 2023

Arretramento dell'Adriatica

«Un progetto per Ancona con la Politecnica e l'Istao»

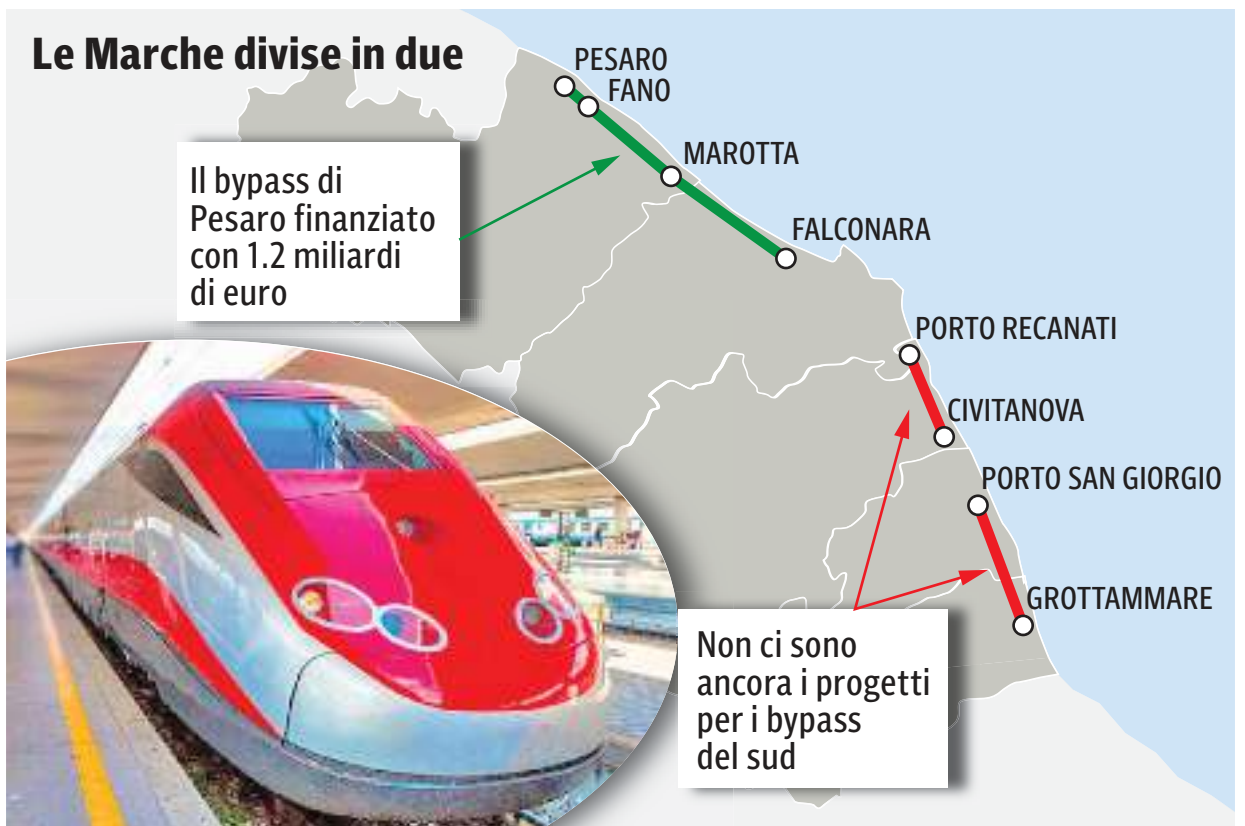
ANCONA «Se mi arriva una proposta seria e credibile, la inserisco nella Legge finanziaria 2023». La promessa vale la svolta nella interminabile diatriba sull'arretramento della linea ferroviaria adriatica. A riferire le parole del ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini è il presidente di Confindustria Ancona Pierluigi Bocchini, che una settimana fa, proprio con il titolare del dicastero ha intavolato un'accesa telefonata di 45 minuti per convincerlo ad allungare il bypass di Pesaro fino ad Ancona sud, passando per Fano e Marotta. Ed il risultato che è riuscito a strappare sta tutto in quelle poche, fondamentali, parole di cui sopra. Ma il cuore del concetto sta nella «proposta seria e credibile». Non chiacchiere e desiderata. Ed è qui che interviene Bocchini: «Come Confindustria abbiamo sentito l'obbligo morale di approfondire il tema e, per questo, stiamo costituendo un tavolo tecnico con Università Politecnica delle Marche, Ordine degli Ingegneri di Ancona ed Istao per ipotizzare un percorso di arretramento congruente con il bypass pesarese, che si estenda fino ad Ancona sud», ha fatto sapere ieri in conferenza stampa. «L'obiettivo è arrivare ad avere l'Alta velocità lungo l'Adriatica». Una partita che riguarda l'intera regione e non solo, perché arretrare anche lungo il tratto della provincia dorica porterebbe ad un risparmio nei tempi di percorrenza di circa 9 minuti che, sommati ai 9 garantiti dallo snodo tra Pesaro e Marotta, permetterebbero di raggiungere Bologna da Bari e viceversa con quasi 20 minuti in meno.

I precedenti

Non sarebbe il primo progetto di bypass su Ancona. Negli anni, si sono succedute almeno tre proposte di arretramento della ferrovia nel tratto dorico. La prima fu quella avanzata nel 2003 dall'allora presidente della provincia di Ancona Enzo Giancarli, che prevedeva un arretramento da Cesano giù fino ad Ancona sud, con gli attuali binari adibiti a metropolitana di superficie e due appendici tra Falconara Marittima e Chiaravalle, e tra Ancona Centrale ed Ancona Maritti-

«A BREVE AVRÒ UN INCONTRO CON LA SINDACA MANCINELLI MI AUGURO SIA D'ACCORDO»

ma. Lo stesso anno, ci pensò anche Mario Baldassarri, ai tempi vice ministro dell'Economia e delle Finanze, a proporre alla città di Ancona il bypass ferroviario, questa volta tra Marina di Montemarciano e la stazione dell'Aspio di Ancona Sud. Progetto ieri citato anche dal presidente Bocchi-



Pierluigi Bocchini, presidente di Confindustria Ancona

ni per sottolineare la fattibilità dell'operazione: «In quel caso, Rfi si mostrò disponibile a finanziare il progetto, a condizione che i Comuni interessati concedessero l'utilizzo delle aree liberate dai binari a scopo turistico. Così si finanziava metà dell'arretramento: ciò dimostra quanto sia concreto l'obiettivo». Ultimo in ordine di tempo, il progetto presentato nel 2020 dall'Ordine degli Ingegneri di Ancona, che prevedeva l'arretramento di tutta la linea marchigiana per un costo di circa 12 miliardi ed un orizzonte temporale di 10 anni per la realizzazione. Ora però il nuovo progetto che Confindustria Ancona conta di mettere nero su bianco insieme a Univpm, Istao ed Ingegneri di Ancona deve agganciarsi a quello già finanziato a Pesaro e deve tenere conto delle «si-

nergie in termini di intermodalità, considerando l'unicità marchigiana di avere porto, interporto e aeroporto vicini», ricorda Bocchini. Un impegno che però «dovrà essere agevolato dalla volontà politica di procedere. La sindaca di Ancona Mancinelli mi ha chiesto un incontro nei prossimi giorni e spero che smentisca quanto riportato dal primo cittadino di Pesaro Ricci sulla sua contrarietà all'arretramento». Da imprenditore, il presidente di Confindustria Ancona declina il progetto sul concreto: «Tutte le province toccate dall'Alta velocità hanno avuto incrementi di pil di oltre l'8% superiore a quelle dove non c'è. È una precondizione allo sviluppo dei territori e non possiamo restare fuori».

Martina Marinangeli

© RIPRODUZIONE RISERVATA