

«Macché bypass a tratti Si deve fare l'Alta velocità su nuovi binari arretrati»

L'ex viceministro, oggi presidente Istao, Baldassarri: «Il costo è di 15 miliardi»

Mario Baldassarri, ex vice ministro dell'Economia e delle Finanze ed attuale presidente Istao, con Confindustria Ancona, Università Politecnica ed Ordine degli Ingegneri state avviando un tavolo per realizzare un progetto di arretramento della ferrovia Adriatica nella provincia di Ancona. Nel frattempo, venerdì il governatore Acquaroli ha proposto al ministro alle Infrastrutture Giovannini un compromesso: dividere le Marche in due macro aree e concentrarsi intanto sul tratto nord, fino a Falconara.

Cosa ne pensa?

«Va bene solo nel caso in cui non si tratti di una serie di bypass, ma di un primo passo verso l'Alta velocità sull'Adriatica. E, a questo punto, direi di proseguire fino all'Aspio, ad Ancona sud, come avevo previsto in un progetto presentato nel 2003».

Un progetto, il suo, condiviso allora con i vertici di Rfi, Anas ed Autostrade, che prevedeva un arretramento dei binari tra Marina di Montemarignano e l'Aspio, appunto «Ancona sarebbe dovuta diventare l'hub dell'Adriatico centrale, snodo fondamentale per gomma, ferro, acqua e aria. Il progetto prevedeva l'arretramento da Marina di Montemarignano all'Aspio, con la realizzazione di tre nuove stazioni: quella regionale marchigiana all'Aspio, quella di Falconara spostata a Castelferretti ed una al Pinocchio di Ancona. I binari lungo la costa sarebbero diventati una metropolitana urbana.

Sarebbe replicabile, oggi, questo progetto, magari agganciandolo al bypass già finanziato di Pesaro?

«Oggi il tema è un altro».

Ovvero?

«La priorità è l'Alta velocità, che all'epoca non c'era. Se non si fa lungo

i binari della Bologna-Bari, si relega la costa Adriatica al sottosviluppo per i prossimi 50 anni».

E come si centra questo obiettivo?

«Va realizzata l'Alta velocità arretrata lungo il tracciato dell'autostrada A14, sul versante interno. E gli attuali binari diventerebbero una metropolitana di superficie. Scindiamo così il trasporto di lunga percorrenza da quello a breve percorrenza a servizio di pendolari e turisti. Anche la tipologia di treni sarebbe diversa: sui binari lungo la costa correrebbero mezzi con 2-3 vagoncini».

Un progetto ambizioso: che costi avrebbe?

«Il tratto marchigiano avrebbe un costo di 15 miliardi di euro e sarebbe realizzabile in 5 anni, dal momento in cui si parte. Per l'intero tracciato da Bologna a Bari parliamo di circa 40 miliardi».

Non esattamente a buon mercato. È fattibile trovare questa mole di risorse?

«Consideriamo che, per fare tutti i by-

pass annunciati da Pesaro a San Benedetto del Tronto, il costo è sui 12 miliardi di euro, quindi non parlia-

mo di una cifra tanto diversa. E non dicano che costa troppo perché, a chilometro lineare, costa molto meno della Bologna-Roma dove hanno dovuto fare ponti, viadotti e gallerie uno dopo l'altro. Sulla costa adriatica ne servirebbero molti meno».

Il ministro alle Infrastrutture Giovannini ha detto che non è d'accordo con un arretramento lineare di tutto il tracciato

«Ognuno ha le sue opinioni, io traggo le conseguenze: se non si fa l'Alta velocità, l'Adriatica sarà la linea del sottosviluppo. Se il governo dice no, tutte le regioni coinvolte - Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia - dovrebbero protestare sotto Palazzo Chigi e chiedere se siamo figli di un Dio minore rispetto alle regioni tirreniche».

Il bypass di Pesaro è compatibile con questo progetto di Alta velocità in arretramento?

«Tutto è compatibile, ma procedendo con i bypass alla fine aumenteranno i costi».

m. m.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**UNA VOLTA PARTITI, CI SI
IMPIEGANO 5 ANNI
A REALIZZARE L'OPERA**

**SI DOVREBBE ALLUNGARE
IL TRATTO NORD FINO
ALL'ASPIO DI ANCONA**



Peso: 57%



**Mario Baldassarri, ex vice ministro
al Mef ed attuale presidente Istao**



Peso:57%