

# «L'Alta velocità su nuovi binari e metropolitana lungo la costa»

L'ex viceministro, oggi presidente Istaio, Baldassarri: «Il costo è di 20 miliardi»

## L'INTERVISTA

**M**ario Baldassarri, ex vice ministro dell'Economia e delle Finanze ed attuale presidente dell'Istaio: dal palco dell'assemblea dei soci di Confindustria Ancona, i governatori di Marche ed Emilia Romagna Acquaroli e Bonaccini hanno espresso una comunione d'intenti sulla realizzazione di una seconda coppia di binari in arretramento lungo la linea Adriatica per l'alta velocità, trasformando l'attuale ferrovia in metropolitana di superficie. È d'accordo?

«Ben venga che si parli di questo progetto. Bisogna guardare la cartina geografica dell'Italia con un orizzonte da XXI secolo. Ora il quadro delle grandi direttrici europee è zoppo perché c'è la via Tirrenica ma manca quella Adriatica. Vogliamo aspettare il XXII secolo per farla?»

**Lei è stato il padre dell'unica grande infrastruttura (quasi) completata nelle Marche: la Quadrilatero. Secondo la sua esperienza, un'opera come questa lungo l'Adriatica è fattibile? O è destinata a restare nel libro dei sogni?**

«Non solo è fattibile, va realizzata entro il 2030. Tra l'altro, questa visione corrisponde a quella dell'Unione europea: la via Adriatica in Europa si chiama Corridoio n. 9. C'è già un disegno strategico europeo, dunque».

**Cosa manca perché si realizzi?**

«Bisogna che le cinque regioni coinvolte (Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia) spingano per ottenere l'Alta velocità Bologna-Bari sia per le merci che per i

passaggeri. Questa Alta velocità arretrata consente poi di trasformare l'attuale ferrovia lungo la costa in una metropolitana di superficie naturale. Ovviamente con un materiale rotabile che è quello dei moderni treni: come quelli delle metropolitane di Roma e Milano, per capirci».

**Finora lungo l'Adriatica si è ragionato per bypass, a partire da quello di Pesaro: cosa pensa di questo approccio come alternativa?**

«L'alternativa per cui ogni Comune si fa il proprio bypass produrrebbe una ferrovia "a onde" che costerebbe il doppio rispetto alla realizzazione di una nuova linea per l'Alta velocità».

**Quanto costerebbe costruire i nuovi binari in arretramento per l'Av?**

«I tecnici mi dicono tra i 15 ed i 20 miliardi. Costruire ex novo costa molto meno rispetto a modificare il vecchio tracciato. Solo il bypass di Pesaro costa 1,9 miliardi, cifra che andrebbe poi moltiplicata per i 12 bypass che servirebbero solo nelle Marche».

**Quello dei bypass era il piano speso dall'ex ministro alle Infrastrutture Giovannini.**

«Conosco Giovannini da tanti anni e ci ho parlato più volte, da amico e da marchigiano: gli detto che era assolutamente necessario realizzare l'Alta velocità Bologna-Bari. Siamo rimasti amici, ma non sono riuscito a convincerlo».

**Adesso ci sono un nuovo governo ed un nuovo ministro al Mit: cosa dovrebbero fare le Regioni per farsi ascoltare e portare a casa il progetto?**

«Dovrebbero fare massa critica e, nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, avanzare un documento congiunto di proposta secca al governo nazionale affinché inserisca l'Al-

ta velocità Bologna-Bari in arretramento tra i progetti prioritari. Contestualmente, devono chiedere a Ferrovie dello Stato come trasformare la vecchia linea in metropolitana».

**Come funzionerebbe?**

«La metropolitana va organizzata a tratte. Ci sarebbe una metropolitana Bologna-Rimini, una Rimini-Ancona, e così via. C'è un vecchio progetto di Ferrovie sulle linee minori - e se si realizza l'Alta velocità Bologna-Bari in arretramento, l'attuale ferrovia Adriatica diventerebbe una linea minore - che prevedeva società miste FS-Regioni per la gestione delle metropolitane di superficie. È un progetto di 15 anni fa, va solo aggiornato».

**Un treno che non possiamo perdere, sembra proprio il caso di dire.**

«Se perdiamo questa occasione, condanniamo l'intera via Adriatica al sottosviluppo. Anziché andare avanti, torneremo indietro di 40 anni. E c'è un'altra cosa che non va trascurata».

**Ovvero?**

«La questione ambientale: ridurremo del 30-40% del traffico auto, trasferendolo sul ferro».

m. m.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«SE NON LO FACCIAMO ORA LA VIA ADRIATICA FINIRÀ PER ESSERE CONDANNATA AL SOTTOSVILUPPO»



«C'È GIÀ UN PROGETTO DI FERROVIE DELLO STATO DI 15 ANNI FA CHE VA SOLO AGGIORNATO»



Peso: 56%

**LA FERROVIA**

## Metropolitana e Alta velocità «Serve un patto per l'Adriatica»

Martina Marinangeli

**U**n patto tra le regioni della costa est per portare la ferrovia Adriatica nel terzo millennio. L'input arriva dai governatori di Marche ed Emilia Romagna



Acquaroli e Bonaccini, che puntano su nuovi binari in arretramento per l'Alta

velocità e una metropolitana lungo l'attuale linea. Baldassarri, presidente Istao: «Non farlo ci condanna al sottosviluppo».

alle pagine 2 e 3

*L'assessore alle Infrastrutture Baldelli dà seguito all'input arrivato dai governatori di Marche ed Emilia Romagna di un patto tra territori per portare nel terzo millennio il trasporto su ferro della dorsale est: «Fin qui era mancata una visione d'insieme del progetto»*

# I 4 binari dell'Adriatica ora la Regione spera «Finalmente ci siamo»

**ANCONA** Da binario dei veleni ed eterne contrapposizioni, a linea su cui costruire un «patto tra Regioni». L'evoluzione della parabola della ferrovia Adriatica passa per l'input arrivato dai due governatori di Marche ed Emilia Romagna Francesco Acquaroli e Stefano Bonaccini, che dal palco dell'assemblea di Confindustria Ancona - martedì a Senigallia - hanno espresso una comunione d'intenti per portare il trasporto su ferro del

versante est dell'Italia nel terzo millennio. Se la linea Adriatica deve diventare direttrice di riferimento nazionale ed europea per il trasporto merci, quei binari dell'Ottocento che si dipanano lungo la costa non possono andare bene. Finora, l'approccio dell'ormai ex ministro alle Infrastrutture Enrico Giovannini era stato quello di realizzare i bypass dove la conformazione del territorio lo rendesse possibile e necessario.

### Il nuovo corso

A partire da quello di Pesaro - già finanziato - da far proseguire fino a Fano (e forse a Falconara). Ma ora che al dicastero sventola una bandiera politica diversa, le Marche - da sem-



Sezione: PRESIDENZA GIUNTA E CONSIGLIO

pre capofila nella battaglia per la realizzazione di nuovi binari in arretramento - tornano alla carica, confidando nel governo amico, e trovano la sponda della vicina Emilia Romagna anche per trasformare l'attuale tracciato in metropolitana di superficie. «Finalmente si inizia a parlare, in maniera condivisa, di nuova linea per tutto l'itinerario dell'Adriatica», il commento dell'assessore alle Infrastrutture Francesco Baldelli, che a nome della Regione aveva negli scorsi mesi annunciato l'intenzione delle Marche di non dare l'intesa al progetto se non ci fosse stata dietro una programmazione estesa a tutto il territorio. «Il progetto - articola il ragionamento - deve tenere conto sì delle esigenze trasportistiche nazionali, per il passaggio dei treni merci e a medio-lunga percorrenza, ma anche (e soprattutto) delle esigenze di sviluppo di un territorio, come quello marchigiano, a forte vocazione turistica».

**Il potenziamento**

Il potenziamento dell'Adriatica, su cui sono già stati investiti 5 miliardi di euro, prevede il passaggio fino a 176 treni merci al giorno. Uno ogni otto minuti. Incompatibile, per rumore e frequenza, con binari che attraversano città e attività ricettive, impattando pesantemente sul turismo

della costa. «Al contrario - prosegue l'assessore - la riqualificazione dell'attuale linea in termini di sostenibilità ambientale e trasportistica come metropolitana di superficie consentirà di riprogettare molti quartieri delle nostre città e, allo stesso tempo, di valorizzarne la funzione di trasporto pubblico locale nell'ottica di un sistema infrastrutturale vocato all'intermodalità e alla sostenibilità».

**Il paradigma**

Un nuovo paradigma che vorrebbe abbandonare l'arretramento per bypass e guardare ad un progetto più omogeneo. Ma se il «patto tra Regioni» con l'Emilia Romagna - che si collega a quello con Abruzzo, Molise e Puglia che le Marche hanno costruito con la sottoscrizione del protocollo per il Corridoio Adriatico nel 2020 - è un primo passo in questa direzione, come si porta a casa un'infrastruttura che costa almeno 20 miliardi? «Come giunta ci siamo impegnati a diffondere fin dall'inizio la cultura del progetto, che era stata abbandonata colpevolmente da decenni - la ricetta di Baldelli -. Per realizzare opere importanti prima delle risorse è necessario avere una visione, partendo da idee e soprattutto progetti. Chi non progetta non può avere futuro».

Ma la speranza è avere interlocutori a Roma più ricettivi ora che sugli scranni di Palazzo Chigi batte una bandiera dello stesso colore di quella regionale. Fin qui, la musica suonata è stata un'altra: nelle 46 pagine di allegato tecnico di Rfi sulla linea Adriatica Bologna-Lecce, viene messo nero su bianco come, «nell'ambito del Progetto di fattibilità tecnico-economica, verranno anche studiati gli interventi richiesti dalle regioni Marche e Abruzzo relativi agli ulteriori bypass, rispettivamente, nel tratto centro sud delle Marche e nel nodo di Pescara. Nelle zone di particolare pregio naturalistico, paesaggistico, culturale e turistico-spirituale, il progetto prevederà soluzioni di tracciato ipogee». Alla voce spese, tuttavia, viene previsto un costo di 100 milioni di euro per la progettazione dello spostamento dell'intero binario che corre lungo tutta la costa affacciata sull'Adriatico. Poi la realizzazione degli interventi procederebbe per stralci, dando priorità ai lotti con progettazione ad uno stadio avanzato come nel caso di Pesaro. Un piano di battaglia che ora potrebbe cambiare in corsa, immaginando una ferrovia a quattro binari per alleggerire la costa. Ma le idee vanno messe sulle gambe giuste per poter camminare.

**Martina Marinangeli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**CON IL POTENZIAMENTO FINO A 176 TRENI MERCI AL GIORNO SULLA LINEA**

**RFI PREVEDE 100 MILIONI PER STUDIARE LA MODIFICA DELL'INTERO TRACCIATO**



La linea ferroviaria Adriatica

**Così mercoledì sulle nostre pagine**



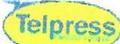
**Il patto tra Marche ed Emilia Romagna**

I governatori di Marche ed Emilia Romagna Acquaroli propongono un patto tra regioni per la ferrovia Adriatica



Peso: 1-8%, 2-85%

476-001-001



Servizi di Media Monitoring

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.