



Provincia  
*di* Ancona

2

# Ancona Provincia

Periodico d'informazione della Provincia di Ancona

**Il Progetto:**  
arretramento della ferrovia  
e metropolitana di superficie

**Metropolitana di superficie:**  
i lavori già avviati dalla  
Provincia di Ancona

**Mons. Edoardo Menichelli:**  
il saluto del nuovo  
Arcivescovo della Diocesi  
Ancona - Osimo





## Ancona Provincia

Periodico d'informazione della  
Provincia di Ancona

DIRETTORE EDITORIALE  
**Enzo Giancarli**

DIRETTORE RESPONSABILE  
**Bruno Orlandini**

COORDINAMENTO EDITORIALE  
**Roberta Maccagnani**

COMITATO DI REDAZIONE  
**c/o PressCom**  
Via Roma, 71 - 60035 Jesi  
Tel. 0731-200470

IN REDAZIONE  
**Chiara Belcecchi,**  
**Roberto Ceccarelli,**  
**Carla Troiani**

CONTRIBUTI EDITORIALI  
**Giuseppe Marconi,**  
**Roberto Panariello**

PROGETTO GRAFICO  
**Gio.Com.**

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE  
Palazzo della Provincia,  
Corso Stamira, 60 - Ancona  
Tel. 071-201884  
Fax 071-201599

Spedizione in Abb. Postale - 70% -  
Direzione Commerciale Business  
Ancona

EDITORE: Provincia di Ancona -  
Rivista Trimestrale - Autorizzazione  
Tribunale di Ancona N. 4634 del  
7/8/1968  
N. 15/68 Registro Periodici -  
Pubblicato in Ancona - Anno XXXIV  
- N. 2/2004 - Stampa: Stabilimento  
Tipografico Fabbiani S.P.A. -  
Via Dante, 2 - Genova

È consentita la riproduzione anche  
parziale di articoli e note purchè sia  
citata la fonte

CREDITI FOTOGRAFICI:  
Si ringraziano per le fotografie:  
- **Archivio Ferrovie dello Stato**  
- **Archivio Ufficio Turismo**  
**Provincia di Ancona**  
- **Archivio Regione Marche**  
**APTR Marche Turismo**  
- **Studio Gio.Com.**  
- **Giorgio Giorgetti**

Pubblicazione no profit.  
È vietata la riproduzione anche  
parziale di foto e immagini.  
Chiuso in redazione il 28/04/04.

## EDITORIALE

pag. 4

## POLITICA

pag. 6

**Luciano Montesi si racconta**

## SPECIALE "METROPOLITANA DI SUPERFICIE" pag. 7

**Un progetto per la mobilità sostenibile**

**Il riassetto del sistema ferroviario costiero**

**Il treno corre nell'entroterra**

**Il nuovo sistema metropolitano di superficie**

**Le simulazioni fotografiche**

**Le linee del servizio metropolitano**

**Da un mezzo di trasporto all'altro:  
i nodi di scambio**

## IN PRIMO PIANO

pag. 20

**La nuova fermata ferroviaria di Torrette**

**Banchine e fermate più moderne**

## L'OPINIONE DI...

pag. 24

**Un progetto per sviluppare  
l'area logistica della Provincia**

**La posizione di Forza Italia sul progetto:  
"Un'opportunità per la Provincia"**

**La Metropoli Marchigiana**

**Dalla Regione avanti tutta per  
potenziare i collegamenti su ferro**

**Senigallia, un ruolo strategico nel  
sistema del trasporto costiero**

## IL BENVENUTO

pag. 33

**Per una Chiesa "Conviviale"**



Enzo Giancarli

**È** un dato di fatto, anzi una certezza suffragata dalla storia. I grandi cambiamenti partono molto spesso dalla creazione di nuove o più rapide e funzionali vie di comunicazione. Senza scomodare i romani con le loro vie consolari, basta pensare al significato che ha avuto per la nostra provincia la creazione, nella seconda metà del secolo XIX, del collegamento ferroviario fra Ancona e Bologna. La strada ferrata “rompe l’isolamento del territorio”, ne aiuta la crescita e lo sviluppo, però con il limite, evidente fin da subito, del suo essere litoranea e quindi ostacolo ad una piena fruizione

della costa. Oggi, vista l’intensa urbanizzazione delle aree vicine al mare, l’espansione del fenomeno turistico e la necessità di creare vie di comunicazione non inquinanti, veloci fra i diversi centri affacciati sull’Adriatico ed il capoluogo, l’obiettivo primario è diventato quello di “razionalizzare” ed usare in modo diverso un vecchio tracciato, pensandone contemporaneamente uno nuovo, decisamente più funzionale alle esigenze attuali. La Provincia di Ancona ha quindi deciso di elaborare una proposta di arretramento delle ferrovie e della realizzazione della metropolitana di superficie secondo quanto già indicato nel Piano Provinciale dei Trasporti (approvato dal Consiglio Provinciale nel 1998), e nel Piano Territoriale di coordinamento (licenziato nel 2002). Un disegno, in sintonia con i paesi più avanzati e con un’Europa sempre maggiormente orientata verso l’intermodalità nel trasporto delle merci e delle persone, che risponde anche alla necessità di garantire una migliore vivibilità complessiva delle nostre città e dei nostri territori. La vicenda delle polveri sottili e la pressione ambientale causata dal traffico stanno a dimostrare che è la libertà dei cittadini ad essere messa in discussione, la libertà di muoversi, la libertà di respirare e di vivere in salute. Con questo progetto la mobilità e l’infrastrutturazione della nostra provincia vengono collocate in una dimensione diversa ed in un vero e proprio sistema, grazie ad una proposta innovativa ed efficiente per il trasporto delle persone e delle merci e per l’alta velocità, il tutto nell’ottica della riqualificazione ambientale ed urbanistica, in particolare della zona costiera. Una soluzione concertata ed anche una posizione programmatica forte (sicuramente di grande supporto per la crescita e la competizione della nostra economia) elaborata dalle autonomie locali e funzionali che ora dovrebbe essere fatta propria dalla Regione. Chi ha una responsabilità istituzionale, infatti, ha il dovere di rispondere alla



quotidianità ed alle esigenze immediate dei cittadini (ciò che stiamo facendo anche in questo campo con la realizzazione in corso d'opera delle tre nuove fermate della metropolitana di superficie) ed allo stesso tempo guardare ad un futuro prossimo e soprattutto possibile. La nostra è dunque una proposta concreta che ha in sé un alto valore progettuale e contiene profonde innovazioni.

Tutte premesse necessarie per costruire con i diversi livelli di governo e con le istituzioni preposte, utili collaborazioni e profonde sinergie, fondamentali per il reperimento del supporto finanziario necessario alla realizzazione di un progetto che metterà la provincia di Ancona in un'ottica europea. In concreto il progetto ipotizza l'arretramento dell'attuale linea ferroviaria a partire da Senigallia-Cesano, con la creazione dei due nuovi centri di scambio a valenza nazionale di Falconara-Chiaravalle e di Ancona-sud, quest'ultimo localizzato in zona Aspigo e quindi il recupero della direttrice adriatica lasciata libera per la nuova linea di metropolitana di superficie da dedicare al servizio veloce passeggeri. In una situazione del genere potrebbe anche essere potenziato tutto il traffico su rotaia da e verso il porto di Ancona. L'adozione di un vero e proprio sistema di metropolitana (su tre linee distinte ma con diversi punti di connessione) offrirebbe ai cittadini collegamenti più frequenti e regolari, tempi di percorrenza decisamente ridotti, connessione diretta tra centri costieri, le maggiori polarità dell'entroterra ed infrastrutture come stazioni, porto ed aeroporto, insieme ad un accresciuto livello di accessibilità tramite l'opportuna dislocazione di nuove stazioni in aggiunta a quelle esistenti. Evidente anche la maggiore permeabilità tra la fascia costiera ed il primissimo entroterra con riqualificazione del tessuto insediativo attraversato. La lunghezza del tracciato previsto (che da Senigallia-Cesano sovrappassa l'A 14 e successivamente, con un importante viadotto, scavalca il fiume Misa, per proseguire, con una serie di gallerie dovute alla natura collinare del territorio) fino al nodo di Falconara-Chiaravalle è di circa 22,5 km per un totale di 41,5 km fino ad Ancona sud.

Questo, a grandi linee, potrebbe essere l'avvenire dei collegamenti nella nostra provincia, pensati anche nella prospettiva del "corridoio Adriatico" su cui la Provincia ha sempre sollecitato interventi delle Regioni del Governo e dell'Europa e dell' "autostrada del mare" progetto prioritario dell'Unione Europea.

**Enzo Giancarli**  
*Presidente della Provincia*

# Luciano Montesi si racconta



**L'impegno del nuovo Assessore all'Ambiente nasce dalla passione per la politica e l'ecologia**



**M**igliorare la qualità della vita delle persone e dell'ambiente. Questi gli obiettivi prioritari di chi fa politica secondo Luciano Montesi, neo Assessore ai Trasporti, alla Mobilità, alle Infrastrutture ed al Turismo della Provincia di Ancona. Appassionato di politica e di ecologia, dal primo Marzo Luciano Montesi, senigalliese, Presidente della Federazione Regionale dei Verdi, ricopre la carica di assessore nell'esecutivo guidato da Enzo Giancarli. "Concretamente – spiega l'Assessore – mi adopererò per progetti che mirino alla riduzione del traffico automobilistico, all'incremento dell'uso dei mezzi pubblici, all'aumento delle tratte delle piste ciclabili ed all'utilizzo di energie rinnovabili per i motori come il metano ed il bio-diesel".

Dalla gomma alla rotaia è anche la logica dell'impegno del neo Assessore per quanto riguarda la viabilità e le infrastrutture.

In linea con la politica della Giunta è favorevole agli interventi per la metropolitana di superficie e per i collegamenti dal porto di Ancona alla cosiddetta grande viabilità.

Per rendere vivibili i quartieri è necessario, oltre a riorganizzare la viabilità locale, spostare il traffico merci dai TIR ai treni liberando le strade del centro città. In prospettiva è necessario

ripensare il trasporto merci puntando sempre più sul cabotaggio e sfruttando la più bella autostrada del mondo, il mare Adriatico.

"La stima, la disponibilità ed il rispetto – conclude Luciano Montesi – qualificano il rapporto di lavoro con tutti i miei colleghi, qui, al Palazzo di Vetro. Senza dimenticare la buona accoglienza che ho ricevuto, dall'inizio dell'incarico, da parte del Presidente, della Giunta e da tutto il personale della Provincia".

## CURRICULUM

Luciano Montesi nasce a Senigallia il 9 Marzo 1957.

Diplomato, nel 1976, presso l'Istituto Magistrale di Senigallia, si laurea, nel 1981, alla Facoltà di Magistero dell'Università di Urbino. Dal 1983 esercita la professione di docente alla Scuola Elementare. Appassionato di politica sin dalle scuole medie, partecipa ai movimenti giovanili ed inizia la propria esperienza istituzionale nel 1990, a Senigallia, come Consigliere di Circoscrizione, eletto nella lista dei Verdi. Nel Novembre 1997, viene eletto Portavoce della Federazione Provinciale dei Verdi. Nel Novembre del 1998 diventa Consigliere Comunale a Senigallia, incarico rinnovato alle Elezioni anticipate dell'Aprile 2000 e che tuttora ricopre nel ruolo di Capogruppo.

Dall'Ottobre del 2002 è Presidente della Federazione dei Verdi delle Marche.

# Un progetto per la mobilità

**La nuova cultura del trasporto conduce dalla strada alla rotaia**

**V**iaggiare comodamente su rotaia tra le maggiori città costiere della provincia come da un quartiere all'altro di una metropoli, abbattere l'inquinamento disincentivando l'uso del mezzo privato, migliorare la qualità dell'ambiente e la vita dei cittadini. Questi sono i capisaldi del “Progetto Integrazione Autobus-Treno”, sintetizzabile con il termine “Metropolitana di Superficie”, stilato dalla Provincia di Ancona in collaborazione con l'Ing. Giuseppe Marconi (foto) della Società di ingegneria e architettura V. Mosco & Associati di Roma.

Il generale sviluppo disarmonico delle varie modalità di trasporto, che ha finora premiato la mobilità su strada a scapito di quella su rotaia, ha portato ad



Giuseppe Marconi

un aumento progressivo dei fenomeni di congestione della rete stradale, oltre che all'aumento dell'inquinamento da Pm 10 con ripercussioni negative sullo stile di vita dei cittadini. Numerose le azioni attivate dall'Amministrazione Provinciale per migliorare il sistema dei trasporti. Tra queste, lo studio di fattibilità per la realizzazione dell'arretramento





della linea ferroviaria Adriatica tra Senigallia-Marotta e Aspigo-Varano, il raddoppio della SS16, il Piano del Trasporto Pubblico Locale Extraurbano, lo studio per sostenere la permanenza della fermata ferroviaria di Ancona Marittima in relazione alle scelte del Piano Regolatore del Porto, quello sui sistemi di mobilità aziendale. Di particolare rilevanza il "Progetto Integrazione Autobus-Treno", che, rispondendo al crescente bisogno di creare collegamenti più agevoli, si caratterizza per l'alto grado di sostenibilità dal punto di vista ambientale, finanziario, tecnico e amministrativo.

Questo Progetto recepisce inoltre in toto le linee strategiche

che la Commissione Europea ha indicato nel Libro Bianco "La politica europea nei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", nel quale sono elencati gli obiettivi prioritari da raggiungere in questo decennio. Tra questi, la limitazione dell'uso dell'automobile, una piena integrazione tra i modi di trasporto ad elevata capacità, una maggiore competitività delle alternative all'automezzo privato, e, infine, l'adozione di sistemi tariffari integrati per l'uso delle infrastrutture urbane. In termini territoriali il problema principale a cui dare risposta rimane la crescente insostenibilità della mobilità da e verso Ancona rispetto ad un bacino geografico delimitato, a nord da

Senigallia, a sud da Loreto, e che si spinge a ovest fino al comprensorio dello jesino e dell'area fabrianese.

I flussi di traffico giornalieri su gomma si sviluppano attualmente lungo due direttrici principali.

La prima raccoglie il flusso da Nord sulla SS16, lungo la quale convergono anche le quote di traffico provenienti da Ovest (Vallesina, SS 76 e direttrici minori).

La seconda è invece costituita dal flusso proveniente da Sud, supportato dalla SS16 e dal più recente sistema viabilistico Ancona Sud-centro urbano.

L'esiguità delle vie d'accesso al centro di Ancona comporta l'assoluta necessità di individuare direttrici e modalità di trasporto alternative per la confluenza verso il cuore della città.

In quest'ottica, il parallelismo della linea ferroviaria con le infrastrutture viarie di penetrazione al centro urbano favorisce il ricorso al servizio di trasporto su ferro, l'unico in grado di ridurre i tempi di percorrenza e di contenere la congestione del traffico su gomma.

Attraverso un'opportuna programmazione combinata ferro-gomma si potranno dunque ridefinire le percorrenze del trasporto pubblico su gomma, razionalizzando le sovrapposizioni con le tratte su ferro e riequilibrando le linee su strada nel sistema collinare dell'entroterra.

Allo stesso tempo si potranno intercettare i pendolari oggi non attratti dal trasporto pubblico poiché non serviti su tutto il percorso, e infine, si potrà erogare il servizio su gomma con standards di qualità più elevati rispetto agli attuali.





## SPECIALE “METROPOLITANA DI SUPERFICIE”

# Il riassetto del sistema ferroviario

**L'arretramento della ferrovia per i collegamenti a lunga percorrenza contribuirà a riqualificare i centri urbani, l'ambiente, il turismo e la qualità della vita**

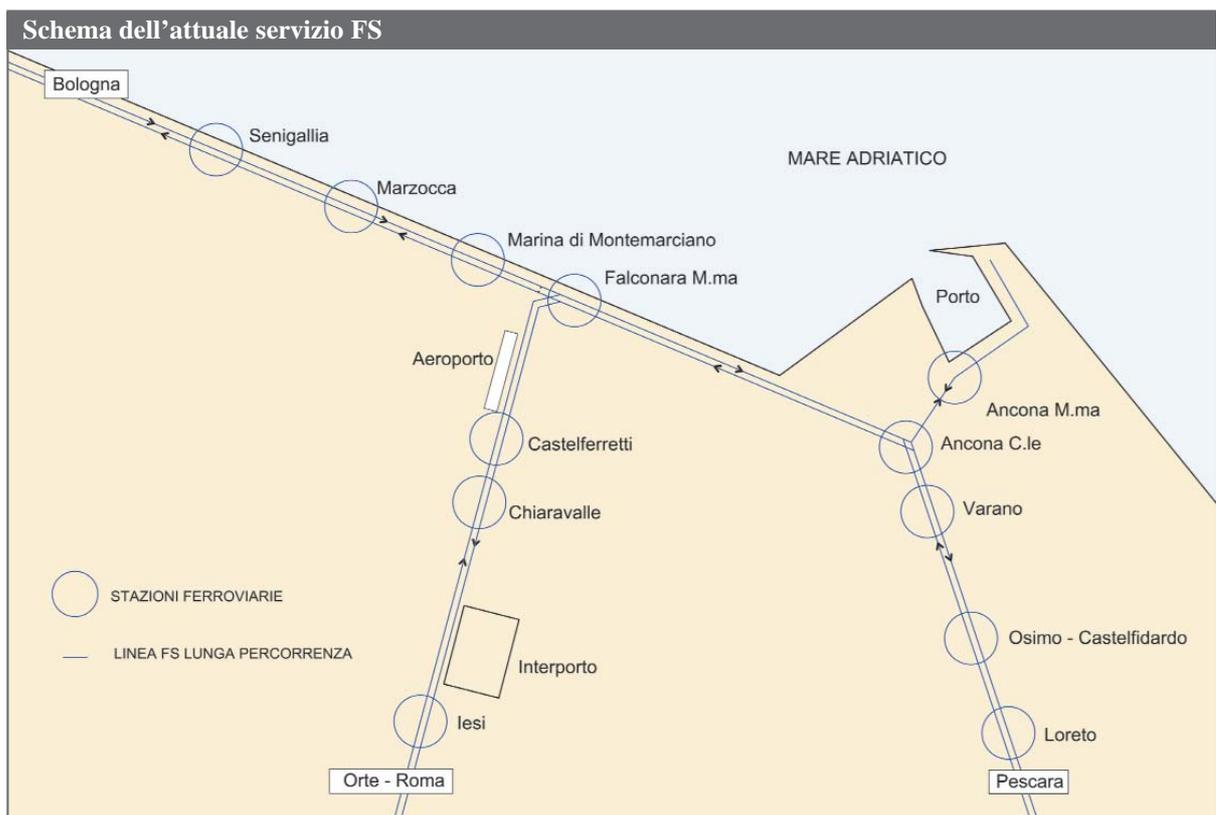
**R**ivoluzione trasporti col “Progetto Integrazione Autobus-Treno”.

Una buona parte di questo piano riguarda il sistema ferroviario, per cui sono previsti lavori tali da trasformare i collegamenti su rotaia. Positive le ripercussioni sulla mobilità, ma anche sull'assetto urbano dei centri coinvolti dal progetto.

L'ipotesi di arretramento della linea ferroviaria adriatica verso l'entroterra porterà vantaggi decisivi alle città costiere. Permetterà loro di liberarsi dalla barriera della massicciata della

ferrovia, di abbattere l'impatto acustico dovuto al passaggio dei treni a lunga percorrenza e dei convogli merci e di dotarsi di stazioni moderne dove passano silenziosi e futuristici mezzi come nelle metropoli europee.

Attualmente il servizio su ferro nella Provincia di Ancona è svolto unicamente da Trenitalia con treni a lunga e media percorrenza che utilizzano la rete di RFI (Rete Ferroviaria Italiana), composta dalla linea Bologna-Bari, per i collegamenti Nord-Sud, e dalla trasversale Orte-Falconara per la mobilità verso Roma.





Per soddisfare le linee strategiche individuate dalla Commissione Europea in materia di collegamenti, la risposta più opportuna per la Provincia di Ancona è quella di un sistema di trasporto su ferro, integrato con altre modalità di trasporto, quella aerea e marittima in primis, ma anche quella su gomma, sia pubblica che privata.

Lo studio della Provincia di Ancona ha ipotizzato un riassetto generale dell'intero sistema di trasporto costiero con l'obiettivo di risolvere problematiche come la congestione viaria, il contenimento delle polveri sottili (PM10) e la circolazione dei mezzi pesanti.

Punti fermi di tale riorganizzazione sono l'arretramento verso l'entroterra dell'attuale linea ferroviaria adriatica, che verrà riservata a percorrenza nazionale e internazionale, e la creazione dei due nuovi centri di scam-

bio a valenza nazionale di Falconara-Chiaravalle e di Ancona Sud, in zona Aspicio. Altro cardine sarà il recupero della direttrice adriatica lasciata libera, compreso il ramo Falconara-Chiaravalle, che verrà attrezzato con una metropolitana leggera di superficie per servizio passeggeri.

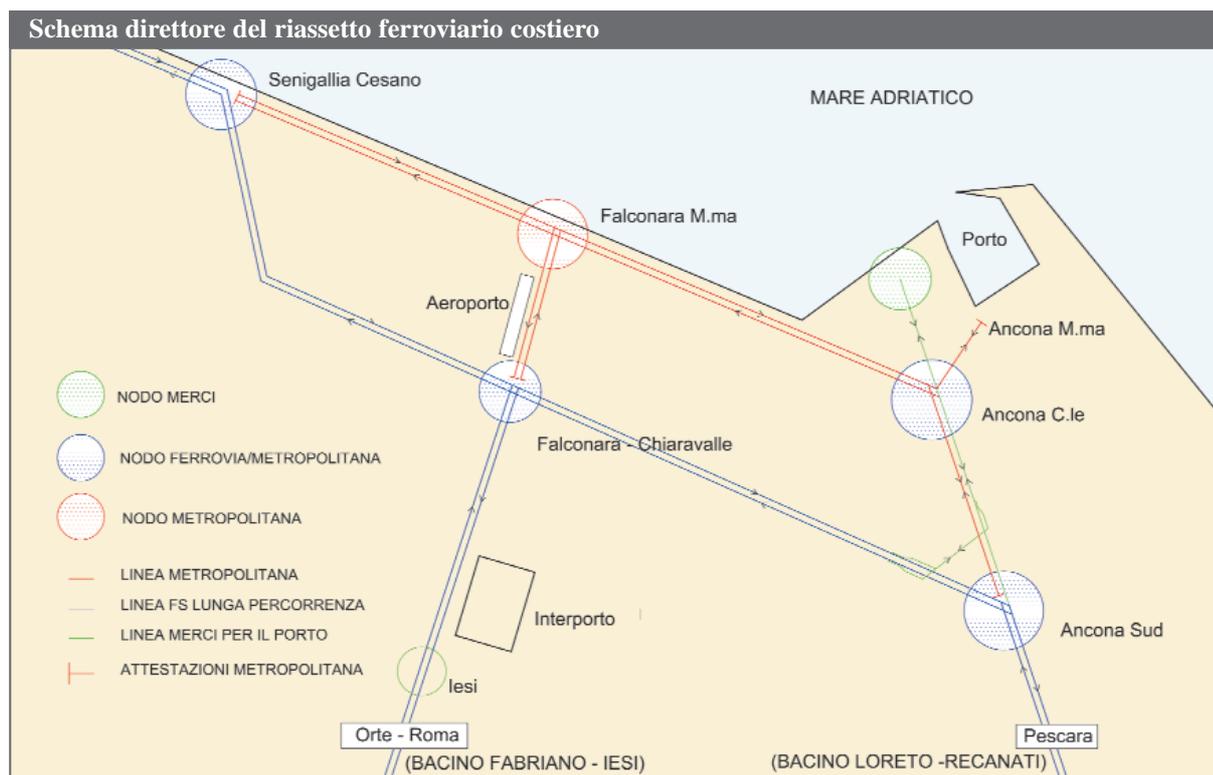
Infine, altro aspetto fondamentale sarà il mantenimento ed il potenziamento dei traffici su rotaia da e per il Porto di Ancona.

L'arretramento della linea ferroviaria adriatica consentirà ai treni di lunga percorrenza di servire direttamente il capoluogo, le aree dell'aeroporto e dell'interporto merci di Jesi, senza più subire la penalizzazione dei percorsi interni alle zone urbane. Si risponderà così anche all'esigenza di dotare il corridoio adriatico di infrastrutture moderne ed efficienti su cui

operare servizi di elevata qualità, realizzando quella parte delle reti integrate transeuropee (TEN), previste per la regione dai piani direttori dell'UE e dalla pianificazione strategica di livello nazionale (PGT) in tema di strade, ferrovie, porti e aeroporti.

Il recupero della direttrice adriatica permetterà, invece, la piena attivazione del servizio di metropolitana leggera di superficie che si attesterà a nord, nel nodo di scambio di Senigallia-Cesano, ad ovest nel nodo di Falconara-Chiaravalle, ad est nella stazione di Ancona Marittima e a sud nella nuova Stazione di Ancona Sud.

I traffici su rotaia da e verso il porto verranno inoltre potenziati sia attraverso l'utilizzazione esclusiva di uno dei due binari che oggi collega Ancona a Pescara sia grazie alla creazione di un raccordo merci.



# Il treno corre nell'entroterra

## L'arretramento ferroviario dalla costa all'interno inizierà da Senigallia Cesano

Lo studio sull'arretramento della linea ferroviaria Adriatica ha analizzato quattro alternative, corrispondenti ad un diverso punto di inizio dell'arretramento.

Tutte hanno in comune il tratto che va dalla nuova stazione di Ancona Sud al nodo di Falconara-Chiaravalle.

Questo percorso, lungo circa 19 km, inizia appunto dalla nuova

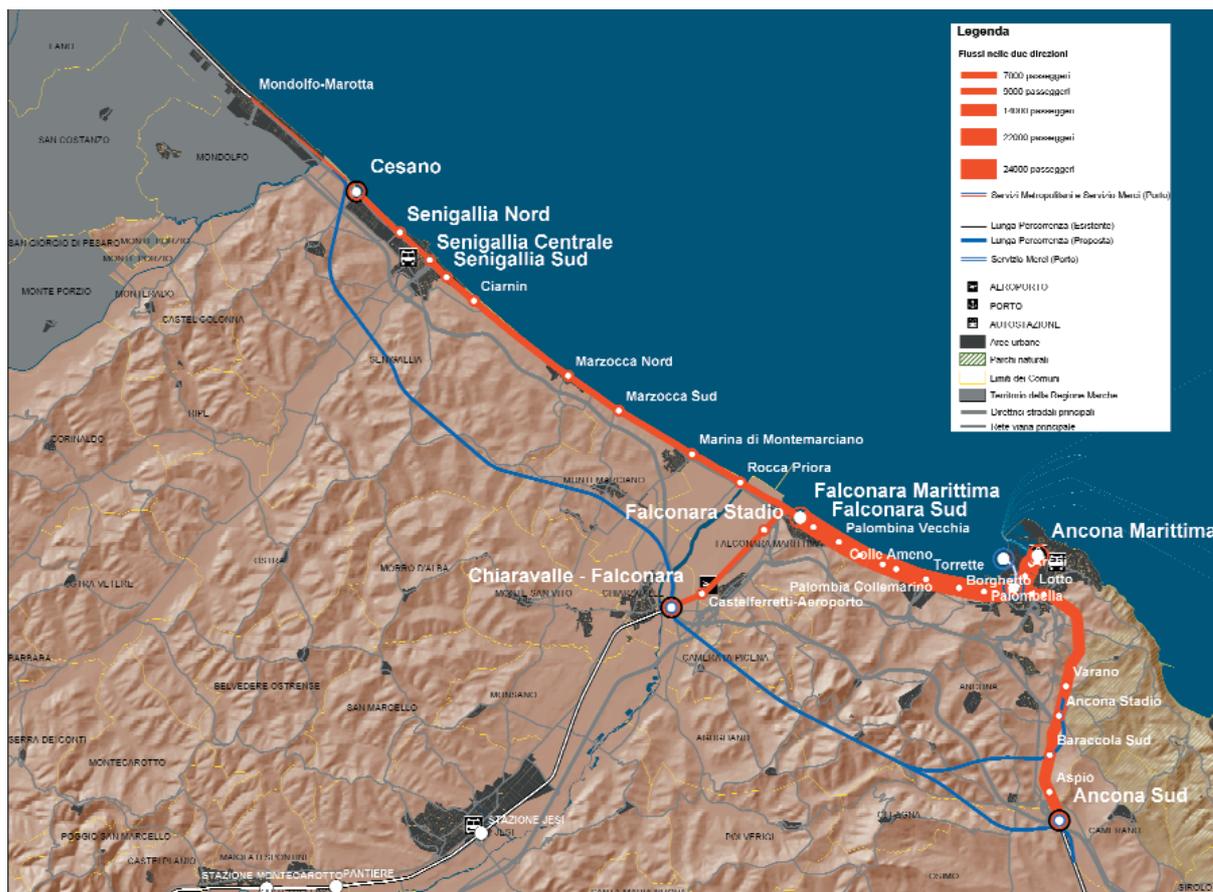
stazione di Ancona Sud, situata in località Aspigo, nell'area compresa tra l'autostrada A14 e l'attuale ferrovia Ancona-Pescara, e prosegue fino al nodo di Falconara-Chiaravalle con un tragitto di tipo collinare caratterizzato dalla successione di gallerie e tratti all'aperto.

Parte integrante della tratta comune è la derivazione dalla linea principale dei binari dedicati al collegamento dei convogli merci da e per il porto attraverso uno dei due tunnel, oggi utilizzati per collegare la stazione di Ancona Centrale a quella di Aspigo/Varano.

La soluzione proposta nello stu-

dio consente ai treni di entrare e uscire dal porto senza manovre di inversione, quindi con maggiore efficienza e regolarità del servizio. Confrontando le varie alternative in base a criteri tecnico-economici, ambientali e del rapporto domanda-offerta, è stata privilegiata l'ipotesi di arretramento della linea FS da Senigallia-Cesano.

Questa soluzione consente, infatti, di estendere il servizio metropolitano a tutta la fascia costiera includendo la città di Senigallia che, in termini di domanda di mobilità, rappresenta uno dei centri più importanti della costa.



# Il nuovo sistema metropolitano

**Una metropolitana leggera di superficie sui binari dell'attuale tracciato FS per collegare i centri costieri della provincia**

**C**orre su 52 km il nuovo sistema metropolitano proposto per l'area di Ancona che prenderà forma dopo la realizzazione dell'arretramento della ferrovia adriatica. La struttura si insedierà sull'attuale tracciato ferroviario nel tratto tra Senigallia e Ancona Sud con due appendici, una da Falconara Marittima a Chiaravalle e l'altra da Ancona Centrale ad Ancona Marittima. La tratta più a nord, compresa tra Senigallia e Falconara Marittima, si estende per 22 km lungo la costa e servirà anche i centri urbani di Marzocca e Montemarciano. Inclusive le fermate estreme, nel progetto della Provincia di Ancona, sono state proposte dieci stazioni mediamente distanti tra loro 2.5 km.



Un'appendice della metropolitana è quella che da Falconara Marittima si snoda fino a Chiaravalle.

Un percorso lungo circa 7 km, per il quale è prevista la realizzazione dell'importante nodo di scambio a servizio dell'aeroporto e la nuova stazione in prossimità dello stadio di Falconara.

Tra Falconara Marittima ed Ancona Centrale, su un tratto di linea lungo circa 9 km, vengono toccati nove nodi compresi gli estremi, posti ad una distanza media di poco superiore ad 1 km. Tra le altre stazioni ci saranno quelle di Palombina, la spiaggia di Ancona, e quella di Torrette, a servizio dell'Ospedale Regionale. Da Ancona centrale i binari si diramano da un lato, verso il nodo di Ancona Marittima per raggiungere, dopo aver servito i nodi di Archi con un percorso di 2 km, il centro del capoluogo e Lazzaretto, dall'altro, verso sud in zona Aspigo con un percorso di circa 12 km servendo altri sei nodi oltre quelli estremi. Nel primo caso la distanza media tra le stazioni è di 0.5 km, mentre sale a 1.5 km per il ramo sud.

La lunghezza complessiva della rete metropolitana da attrezzare è quindi di circa 52 km.

Le varie tratte utilizzano il tracciato ferroviario che sarà opportunamente ristrutturato in considerazione del tipo di tecnologia di trasporto utilizzata.



**SPECIALE “METROPOLITANA DI SUPERFICIE”**

# Le simulazioni fotografiche

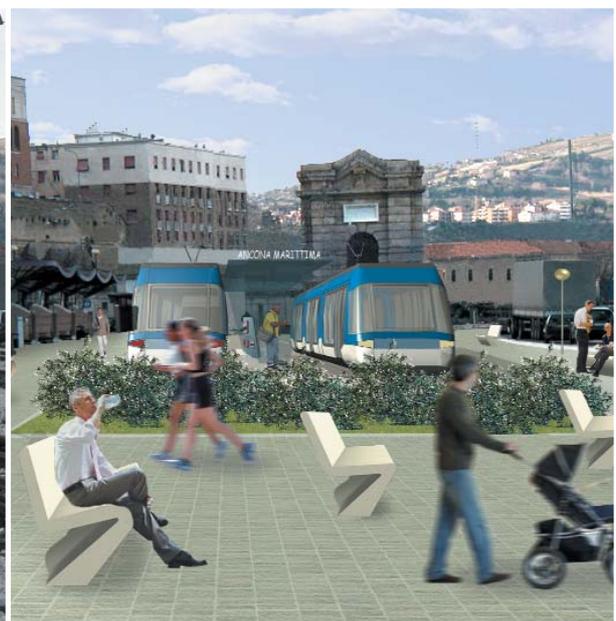
**Ecco alcune immagini prima e dopo l'attuazione del progetto**



*Stazione Ferroviaria di Ancona Marittima*



*Stazione Ferroviaria di Ancona Marittima*





Stazione Ferroviaria di Palombina



Lungomare di Palombina



# Le linee del servizio metropolitano

**56 fermate permetteranno un collegamento rapido con i centri più importanti**



Quattro linee metropolitane per spostarsi agevolmente lungo l'asse costiero e arrivare fino agli importanti nodi di scambio di Falconara-Chiaravalle e Ancona Sud. Grazie al numero di fermate previste lungo il tragitto della metropolitana i cittadini saranno incoraggiati all'utilizzo del mezzo pubblico e potranno raggiungere rapidamente le principali città della provincia e i nodi di scambio con gli altri sistemi di trasporto.

Ecco nel dettaglio le quattro linee del sistema metropolitano:

## **Linea 1 Rosselli (Ancona C.le) – Ancona Sud**

È la linea che servirà le aree densamente abitate del capoluogo mettendole in comunicazione con le aree commerciali ed industriali localizzate a sud. La linea svolgerà anche servizio di navetta con la nuova stazione di Ancona Sud. Ha una lunghezza di circa 12 km con 8 fermate, tra cui Valle Miano, Varano, Stadio, Baraccola e Aspigo.

## **Linea 2 Nuova Stazione FS Falconara-Chiaravalle – Ancona Marittima**

## **Linea 4 Nuova Stazione FS Falconara-Chiaravalle – Senigallia Cesano**

Sono le due linee che dal nuovo nodo di Falconara-Chiaravalle, dove arriveranno i treni da

Roma, serviranno l'Aeroporto Raffaello Sanzio collegandolo con Senigallia e Ancona.

Il servizio sarà esteso ad Ancona Marittima che fungerà da terminal per il traffico passeggeri da e verso il centro urbano.

La linea 2 ha una lunghezza di circa 16 km con 15 fermate, mentre la linea 4 di 26 km con 12 fermate.

## **Linea 3 Senigallia Cesano – Ancona Marittima**

È la cosiddetta “Linea lunga” (corre per 33 km ed è dotata di 21 fermate) che ha il compito di drenare l'attuale traffico su ferro e su gomma, collegando tutte le località costiere comprese tra i due estremi di Senigallia-Cesano ed Ancona Marittima.

Nella pagina seguente il grafico delle linee del servizio metropolitano.

# Schema del servizio metropolitano





*mare Adriatico*





SPECIALE "METROPOLITANA DI SUPERFICIE"

# Da un mezzo di trasporto all'altro: i nodi di scambio

**I quattro centri  
nevralgici per  
il passaggio da un  
mezzo di trasporto  
ad un altro**

**Q**uattro i centri nevralgici che consentiranno il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro, secondo il sistema ipotizzato dallo studio della Provincia di Ancona.

Nella soluzione scelta per l'arretramento ferroviario, cioè quella da Senigallia Cesano, i nodi di scambio individuati, che faciliteranno i collegamenti sul

territorio, sono quelli di Falconara-Chiaravalle, Ancona Centrale, Ancona Sud e Senigallia-Cesano.

## **Senigallia-Cesano**

Consente lo scambio tra i treni a lunga percorrenza provenienti da nord ed il servizio metropolitano costiero.

Allo stesso tempo, il nodo sarà



Stazione metropolitana di Berlino



il punto di riferimento delle utenze provenienti da tutta la Valle del Cesano e dirette verso il capoluogo.

**Falconara-Chiaravalle**

È il nodo occidentale del sistema. Permetterà lo scambio tra la lunga percorrenza proveniente da Roma, quella proveniente da Bologna-Bari ed il servizio metropolitano. Servirà anche a raccogliere la domanda delle utenze provenienti dal Bacino Fabriano-Jesi.

**Ancona Sud**

È il nodo che chiude il sistema nella parte meridionale e che permette, da un lato, lo scambio

tra la lunga percorrenza sull'asse nord-sud ed il servizio metropolitano, e, dall'altro, la raccolta della domanda proveniente dal bacino Osimo-Loreto.

**Ancona Centrale-Porto**

È il nodo che caratterizza la centralità del capoluogo non solo nel contesto del servizio metropolitano, ma anche in quello del sistema di trasporto



delle merci. Il nodo assume fondamentale importanza in quanto è prevista una riqualificazione dell'attuale stazione ferroviaria per consentire il potenziamento del trasporto merci da e verso il porto.

Tra i nuovi impianti previsti, quello denominato "autostrada viaggiante" consentirà di deviare una consistente quota di TIR su convogli speciali sottraendoli al traffico stradale.

Tra i nodi principali serviti dal nuovo sistema, assumerà importanza anche il terminale di Ancona Marittima che diverrà la porta di accesso alla centro storico e al porto di Ancona.



Stazione metropolitana di Lione-Satolas

# La nuova fermata ferroviaria di Torrette

## Un incentivo alla mobilità su rotaia

**A**ttiva dall'autunno 2002, la nuova fermata di Torrette sarà parte integrante del progetto di ristrutturazione del trasporto ferroviario nell'area costiera della provincia di Ancona.

Quella di Torrette sarà, infatti, una delle fermate incluse nel progetto impropriamente denominato "Metropolitana di Superficie", che, nello studio realizzato dalla Provincia di Ancona, interessa un percorso totale di circa 52km.

L'idea che è alla base del Progetto del Trasporto Integrato per l'Area Urbana di Ancona, nasce prima del 1999.

L'origine può essere individuata negli atti e nel progetto preliminare seguito alla promulgazione della legge 211/92 sul Trasporto Rapido di Massa, predisposti dal Responsabile Commerciale della Direzione Trasporto Regionale Marche, Danilo Antolini, e da Fausto Alba, del Servizio Trasporti della Regione Marche. "Lo studio - spiega Danilo Antolini - prevedeva una stretta integrazione dei servizi di trasporto collettivo ferro-gomma, preferendo il sistema su rotaia nelle ore di punta del transito pendolare e quello su gomma nelle ore di minor afflusso di traffico.



Quindi, per quanto riguarda la rete ferroviaria un suo uso con caratteristiche metropolitane”.

In seguito, il tardare dell’approvazione del progetto da parte del Ministero dei Trasporti e la crescente necessità di ristrutturare e rendere armonico il sistema di trasporto locale, hanno spinto l’Amministrazione Provinciale ad iniziare la costruzione delle prime tre fermate ferroviarie ritenute strategiche: Falconara-Stadio, Ancona-Stadio, Camerano-Aspio.

La fermata di Torrette, pur facendo parte del progetto dell’Area Urbana, era già in fase di realizzazione perché costruita direttamente dalle Ferrovie. “La realizzazione di questa fermata - continua Antolini - è stata caratterizzata da fasi critiche.

Un primo appalto, risalente a 9 anni fa, vide fallire la ditta aggiudicataria. Questo ci ha costretto a ricominciare i lavori dall’inizio. Abbiamo dunque dovuto indire un nuovo appalto e posticipare la conclusione dei lavori e la conseguente apertura del servizio all’autunno 2002”. Fin da subito, molti viaggiatori

hanno iniziato ad usufruire della nuova fermata.

“Il traffico prevalente – aggiunge ancora Danilo Antolini - è quello del mattino, sia proveniente dalle località della costa nord che dalla vallata dell’Esino. In prevalenza, i viaggiatori sono gli studenti dell’Itis Volterra e del polo Universitario di Medicina, oltre ai dipendenti che lavorano presso gli Uffici dell’Università e dell’Ospedale Regionale.

Secondo le nostre rilevazioni, in una giornata media, il numero di salite/discese è quantificabile in oltre 300 viaggiatori, e, in totale, i treni che effettuano fermate nei due sensi di marcia in un giorno feriali sono 22”.

La fermata di Torrette non è però ancora molto utilizzata dai cittadini della zona che preferiscono muoversi in macchina per spostarsi verso il centro di Ancona.

“La Provincia di Ancona – conclude Antolini – deve porre in essere delle iniziative per incentivare lo sviluppo e la ristrutturazione della viabilità locale. Innanzitutto è necessario portare a termine i lavori delle fer-



mate di Falconara-Stadio, entro dicembre 2004, e quelle di Ancona-Stadio e Camerano-Aspio entro l’estate 2005.

È inoltre importante sviluppare l’accordo di programma inserendo una nuova fermata a Cesano di Senigallia, appena a nord della stazione già esistente. Per incentivare l’uso dei mezzi pubblici, si potrebbero infine organizzare delle campagne di comunicazione per sensibilizzare i cittadini che di solito utilizzano il mezzo privato, informandoli sull’applicazione del Sistema Tariffario Integrato che prevede delle agevolazioni sull’uso dei mezzi di trasporto collettivo”.



# Banchine e fermate più moderne

**I lavori già avviati: Ancona-Stadio, Camerano-Aspio e Falconara-Stadio, ecco le nuove “stazioni”**

**G**ià avviati i lavori di tre nuove fermate, strategiche per la mobilità del territorio.

Nell'ambito del sistema di integrazione autobus-treno, contemplato nell'Accordo di Programma del 1994, la Provincia di Ancona sta procedendo all'attuazione dei primi moduli del sistema.

L'ufficio responsabile degli

interventi è l'Area Mobilità e Trasporti dell'Ente, diretta dall'Ing. Roberto Renzi (dirigente VII Settore) e coordinata dall'Arch. Roberto Panariello.

Alcuni elementi del sistema ritenuti essenziali, sono in via di realizzazione.

Ciò a prescindere dalla messa a regime dell'intero nuovo assetto ipotizzato.

Si tratta della realizzazione di tre



nuove fermate ferroviarie, determinanti per gli attuali flussi di traffico pubblico e privato, e dell'adeguamento funzionale delle banchine di otto stazioni esistenti, che permetteranno di velocizzare le operazioni di salita-discesa dei viaggiatori.

I lavori riguardano la realizzazione ex-novo di tre fermate, quelle di Ancona-Stadio, Camerano-Aspio e Falconara-Stadio, mentre l'adeguamento delle banchine ferroviarie interesserà le fermate di Jesi, Chiaravalle, Castelferretti, Falconara, Marzocca, Palombina, Ancona Centrale e Varano.

I lavori di costruzione delle nuove fermate ferroviarie di Ancona-Stadio e Camerano-Aspio sono iniziati ad agosto 2003, per un costo complessivo di 1.644.135,79 Euro.

La costruzione della nuova fermata di Falconara-Stadio, invece, è partita a maggio 2003 per un importo di 680.163,51 Euro. Riguardo ai lavori di adeguamento delle banchine ferroviarie, infine, la progettazione esecutiva, svolta internamente all'Amministrazione Provinciale sotto la supervisione di RFI, è stata completata.

Il costo di quest'ultima serie di interventi è di 2.836.564,12 Euro.

I lavori della fermata di Falconara-Stadio sono in avanzata fase di attuazione; il termine di consegna previsto è infatti entro il secondo semestre 2004. La stessa potrebbe dunque entrare in funzione già con l'orario Trenitalia 2005.

Il completamento di Ancona-Stadio e Camerano-Aspio è previsto, invece, entro il primo trimestre del 2005.

Il sistema, che può già essere avviato aldilà della realizzazione dell'arretramento della linea nazionale FS, è finalizzato all'utilizzo della linea ferroviaria esistente per il trasporto

pubblico locale nell'area urbana di Ancona. Attraverso gli interventi in via di realizzazione, si potrà arrivare all'integrazione intermodale dei mezzi di trasporto, incentivando l'utilizzo del trasporto pubblico su ferro per l'utenza pendolare.

La programmazione del traffico locale su ferro è di competenza della Regione, mentre la pianificazione del trasporto pubblico locale su gomma è affidata alla Provincia.

Attraverso la programmazione combinata ferro-gomma si potranno quindi ridefinire le percorrenze dei servizi pubblici su gomma, razionalizzando le sovrapposizioni con le percorrenze su ferro e riequilibrando l'esercizio delle linee su gomma nel sistema collinare dell'entroterra.

Allo stesso tempo si potranno intercettare quote di pendolari oggi non attratti dal trasporto pubblico e si potrà erogare il servizio su gomma con standards di qualità più elevati rispetto all'attuale.

In tal senso, nel novembre 2003 la Provincia ha approvato il Piano di Bacino del trasporto pubblico locale extraurbano, uno strumento di pianificazione finalizzato alla nuova programmazione dei servizi di linea, all'interno del quale, per la programmazione dei servizi su gomma, si fa esplicito riferimento alle opere qui illustrate.

Nel sistema, infine, è già previsto un concreto sviluppo a nord con la nuova fermata di Cesano di Senigallia, la cui realizzazione è ricompresa nel PRUSST - Programma di Riqualificazione Urbanistica e Sviluppo Sostenibile del Territorio, promosso dalla Provincia di Ancona e denominato Area Urbana di Ancona.

Il Comune di Senigallia e la Provincia hanno deliberato di compartecipare a tutto l'iter, dal progetto all'esecuzione, sostenendone gli oneri finanziari.



La Provincia di Ancona, con lo studio per l'arretramento della rete ferroviaria (tratto Senigallia-Cesano/Ancona Sud) ha sviluppato un obiettivo programmatico già inserito nel piano provinciale dei trasporti e nel PTC.

Scopo di questo progetto è la completa trasformazione del nostro sistema trasportistico ed infrastrutturale che mostra, ormai da troppo tempo, forti insufficienze. In questi anni, il problema della qualità e quantità delle modalità di trasporto è diventato un'emergenza tale da penalizzare il nostro sviluppo economico, riducendo le possibilità d'inserimento della nostra provincia e della nostra regione



**“Per sfruttare le opportunità che verranno dall'allargamento ad Est della Comunità Europea”**

che dobbiamo saper cogliere. Si tratta di modernizzare il sistema economico e sociale e di cambiare anche il sistema di Governo locale che deve superare localismi e particolarismi se vuole essere protagonista di progetti di così ampio respiro. Fondamentale, in questo contesto, è il ruolo della Provincia. In questi anni, le Amministrazioni Giancarli non si sono sottratte al faticoso e paziente compito di “pensare in grande” il futuro della provincia coinvolgendo Comuni e Regione, forze sociali, economiche e politiche. Anche il progetto di arretramento ferroviario si pone nell'ottica di individuare e realiz-

## Un progetto per sviluppare l'area logistica della provincia

nel contesto più vasto e dinamico del Paese e della stessa Europa.

La provincia di Ancona ha visto crescere realtà economiche infrastrutturali come il porto di Ancona, l'aeroporto di Falconara e l'interporto di Jesi, di cui a breve sarà completata la prima parte.

Queste opere rappresentano tre diverse modalità di trasporto per merci e persone che, sinergicamente, determinano un'area logistica virtuale di primaria importanza, il cui ambito di riferimento non è soltanto la nostra regione, ma l'intero territorio nazionale e l'Europa. Grazie alla nostra posizione

geografica ed al prossimo allargamento ad est della comunità europea, è facile comprendere le possibilità che si apriranno se avremo piena coscienza delle nostre potenzialità.

La logistica rappresenta un'opportunità nuova e concreta di sviluppo per il nostro territorio



zare le infrastrutture ferroviarie che implementino la nuova area logistica.

Oggi, infatti, il Porto, l'Aeroporto e l'Interporto utilizzano una viabilità stradale e ferroviaria insufficiente, già inadeguata a soddisfare le funzioni ordinarie.

Per questo, il tema delle infrastrutture (strade e ferro) è la vera grande emergenza del nostro territorio che, alle attuali condizioni, rischia di essere compromesso in termini di inquinamento da traffico, insufficienza nei trasporti, penalizzazione dello sviluppo.

È quindi fondamentale avviare il progetto di arretramento ferroviario rispondendo, nel nostro

sistema di trasporto su rotaia, all'esigenza di creare due livelli distinti di priorità.

Il primo corrispondente ad una rete ferroviaria per merci e persone, capace di collegare rapidamente il nostro territorio con la rete nazionale ed europea.

Il secondo, invece, rivolto a potenziare la mobilità di merci e persone a livello locale.

Un piano ambizioso che, sommato a quello del miglioramento delle strutture viarie stradali, potrebbe creare quelle infrastrutture veloci, funzionali, efficienti, arterie pulsanti e vitali di un'area logistica in sviluppo come la nostra.

Sono convinto che questo progetto di arretramento, ponendo l'accento sulla rete ferroviaria,

sia in linea con i concetti contenuti nel Libro Bianco sui trasporti della Comunità Europea che privilegia proprio tale modalità di trasporto nell'ambito di una efficiente intermodalità.

È necessario dunque aprire un serrato confronto con il Governo centrale per capire se c'è la volontà di finanziare quei progetti (come questo) che vogliono costruire una rete di trasporto funzionale ad un'area logistica di primaria importanza per il nostro Paese.

Occorre capire, cioè, se questo Governo è in grado di dotare di risorse quei progetti che sono prioritari ed indispensabili all'Italia (non solo alle Marche) per ricoprire un ruolo attivo in

quest'Europa sempre più allargata ed in una situazione generale di economia globalizzata. Oppure se questo Governo fa solo facile demagogia.

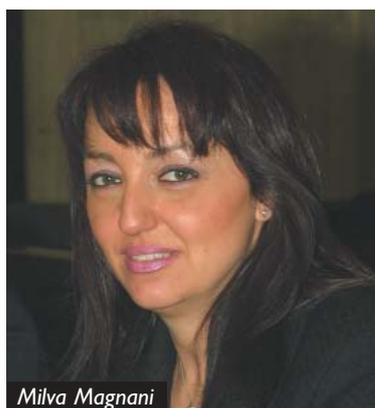
Per questi motivi è importante l'iniziativa della Provincia di Ancona, perché mette finalmente alla prova la capacità del Governo di misurarsi su progetti concreti e realizzabili e non su ipotesi fantasiose o tecnicamente inattuabili.

**Claudio Venanzi**

*Consigliere Provinciale  
Presidente V Commissione  
Trasporti e Infrastrutture*



Quando gli interessi politici di parte superano gli interessi collettivi dei cittadini si fa “una cattiva politica”, una politica che purtroppo noi marchigiani siamo abituati da tempo a vedere e subire. Qualunque sia l’argomento: rifiuti, trasporti, urbanistica o grandi infrastrutture, c’è da parte del centrosinistra una fortissima miopia che li porta a vedere non oltre il proprio naso, con continui litigi all’interno della loro coalizione, dei loro stessi partiti e degli Enti locali da loro governati. Una situazione che fa dimenticare ai membri del centro-sinistra il fine della loro elezione, e cioè la gestione della cosa pub-



Milva Magnani

e di colmare il divario che separa l’Italia e le Marche dalle altre regioni e dagli altri Paesi Europei. La Quadrilatero SPA, società creata con l’incarico di realizzare le infrastrutture viarie di collegamento fra Marche e Umbria, ha già ottenuto dal

CIPE il via libera ai progetti presentati e l’assegnazione del finanziamento necessario per la realizzazione della S.S. 76 Val d’Esino, della SS 318 Pianello Valfabbrica per un totale di 40 km di percorso, e, per la SS 77, le intervallive e i raccordi.

L’opera di 158 km, che costerà oltre due miliardi di euro e i cui cantieri saranno aperti prima della fine dell’anno, prevede la messa in comunicazione dell’Umbria con il mare Adriatico e il miglioramento dei collegamenti tra le Marche e l’entroterra umbro. È giunta al termine, inoltre, la progettazione dell’arretramento della linea ferroviaria adriatica che, partendo da Montemarciano, sottopas-

## La posizione di Forza Italia sul progetto: “Un’opportunità per la Provincia”

blica per rendere servizi efficienti e risposte concrete ai cittadini.

Nella Regione Marche si è da sempre parlato di grandi carenze di infrastrutture, di precarietà e arretratezza delle linee viarie e di collegamenti insufficienti con il porto e l’aeroporto, ma nessun Ente e nessun Governo fino ad ora avevano mai considerato seriamente la situazione e fatto in proposito qualcosa di concreto. Dobbiamo purtroppo risalire al tempo dei romani per trovare risultati, e non è una battuta.

Oggi il Governo Berlusconi ha il merito di cercare di recuperare il grande ritardo accumulato

**Arretrare  
l’infrastruttura  
ferroviaria  
permetterà un  
profondo recupero  
ambientale e socio  
economico sia per i  
tratti urbani che per  
quelli extraurbani**

sa l’autostrada A14 in galleria per proseguire, in affiancamento, dal lato monte e che, con un percorso all’aperto, raggiunge il nuovo nodo Falconara-Chiaravalle. Questo tratto è di 7 km e continua fino ad Ancona Sud (Aspio) per una lunghezza totale di circa 26 km. L’arretramento della linea ferroviaria consentirà ai treni di lunga percorrenza di servire direttamente il capoluogo e le aree dell’aeroporto e dell’interporto merci di Jesi senza più la penalizzazione di percorsi in aree urbane.

Spostare l’infrastruttura ferroviaria permetterà un profondo recupero ambientale e socio

economico sia per i tratti urbani che per quelli extraurbani. Eliminando l'effetto barriera della linea ferroviaria si realizza una maggiore sinergia tra la costa e il territorio, si abbatte l'impatto acustico, si liberano 20 km di costa con risvolti favorevoli per il rilancio del turismo e, quindi, dell'economia e dell'occupazione.

Recentemente il Governo Berlusconi ha approvato il provvedimento sui pedaggi autostradali che ha permesso alla Società Autostrade di produrre il piano di investimenti all'interno del quale è stata confermata la terza corsia dell'A14 Rimini - Pedaso. Sembra finalmente finita l'era dell'indecisionismo (vedi quanto accaduto per l'uscita di Ancona Nord o Ovest), dei progetti fatti a misura di quartiere (By pass Api) che, non avendo una visuale ampia, generano solo violenza alla natura marchigiana. Ora, grazie al Governo di centro-destra, si cambia pagina.

Si allargano le visuali e si fanno grandi investimenti per il futuro delle Marche.

Si ha finalmente la consapevolezza che in un'economia moderna non si può più rimanere isolati, che non si può impedire la crescita delle nostre aziende con le strozzature della rete stradale che causano il progressivo aumento dei fenomeni di congestione, che si devono conseguire livelli di qualità, di confort e velocità commerciali in linea con le aspettative delle persone, e che si debbono infine rivitalizzare il trasporto pubblico e lasciare beni pubblici integri alle prossime generazioni.

Nelle Marche questa è una rivoluzione che non si era mai riusciti ad ottenere neanche quando il governo nazionale era dello stesso colore di quello della nostra Regione, delle nostre Province e dei Comuni più grandi. Ciò perché al centro-sinistra manca la capacità di

vedere in grande, di progettare, di concretizzare, e soprattutto perché c'è al suo interno un profondo disaccordo che fa prevalere solo biechi interessi di potere.

Su questi progetti, invece, a livello di governo l'accordo c'è e si andrà avanti anche se i signori che governano la nostra Regione e le nostre Province spesso non collaborano creando continue ed inutili polemiche finalizzate solo a scopi elettorali. Causando ostruzionismo e perdite di tempo, invitano i comuni a non aderire alla Quadrilatero SPA (vedi l'invito dell'Ass. Bucciarelli al sindaco Sorci di Fabriano). La stessa Provincia di Ancona, ad oggi, non ha ancora aderito e non sembra minimamente intenzionata. Un comportamento irresponsabile, un chiaro rifiuto delle opportunità di valorizzazione del territorio e dello sviluppo economico. Tutto questo per posizioni politiche di parte.

Nonostante la presenza nei precedenti governi di centro-sinistra di un Ministro dei Lavori

Pubblici marchigiano, alle Marche non è stato portato nulla di buono ed ora che il Governo Berlusconi fa sul serio, invece di addivenire ad una fattiva collaborazione per non perdere l'eccezionale e tanto attesa opportunità, traspare nel centro-sinistra marchigiano un'aria di fastidio, di critica e quasi di malcontento.

I progetti sulle grandi opere utilizzano forme di collaborazione fra capitali pubblici e privati. Invoio dunque un dovuto ringraziamento per l'impegno profuso e gli ottimi risultati ottenuti a tutti i soggetti coinvolti con particolare attenzione ai privati, al Presidente del Quadrilatero SPA, all'industriale jesino Gennaro Pieralisi, al Dott. Ermanno Pupo ex direttore generale dell'Associazione Industriale ed ex consigliere regionale di Forza Italia ed al Vice Ministro e Presidente del Cipe, Dott. Mario Baldassarri.

**Milva Magnani**

*Vice Presidente V Commissione  
Provincia di Ancona e  
Capogruppo di Forza Italia*





Martino Martellini

**Senigallia, Osimo e Loreto non sono forse satelliti che orbitano intorno ad un polo più che familiare?**

**A**rea vasta, rete metropolitana dei servizi, distretti industriali, città dei teatri, percorsi museali integrati. Concetti che sottintendono il principio di un'omogeneità del territorio che esiste, un fatto concreto che ha finalmente superato la barriera dei municipalismi.

Per troppo tempo noi marchigiani abbiamo subito il gap demografico di non poter vantare una capitale, una grande città, una metropoli. Da un dato prettamente numerico discendevano considerazioni culturali a giustificazione del poco peso della regione rispetto ai grandi temi e le scelte importanti del Paese. "Non avete una grande città in grado di funzionare

fenomeni di immigrazione clandestina, perdita dell'identità culturale e del legame con le tradizioni.

Ora il tempo può restituirci tutto con gli interessi a patto che i concetti di omogeneità di cui sopra non vengano sviliti.

Le Marche infatti hanno una loro metropoli che si affaccia sul mare e che arriva fino all'Appennino, un porto, un aeroporto, presto un interporto, poi una molteplicità di distretti industriali, un parco naturale orlato da spiagge bianchissime, ma anche un'oasi verde attraversata dalle limpide acque di un fiume, e ancora teatri, opere d'arte e monumenti.

Non è la fantasia di un geografo dotato di un frullatore, ma la

# La Metropoli Marchigiana

**Prosegue con l'intervento di Martino Martellini, giornalista de "Il Resto del Carlino", lo spazio riservato ai maggiori quotidiani della provincia**

come fulcro per l'intera regione, per il Centro dell'Italia". Era questo il rimprovero.

Ma come sempre è accaduto per questa regione capace di diventare forte partendo proprio dalle sue debolezze, quello che in un'epoca poteva essere uno svantaggio oggi promette di essere una grande opportunità. È vero, non abbiamo una capitale delle Marche che possa essere definita una metropoli, ma non abbiamo neppure pagato il caro prezzo che città come Firenze, Bologna ed, in parte, la stessa Perugia hanno dovuto sopportare in termini di fenomeni disordinati di inurbazione, snaturamento del patrimonio paesaggistico, esasperazione delle tensioni sociali, aumento della criminalità, esplosione dei

semplice constatazione di come il territorio negli anni si è modellato. Ancona, Falconara, Chiaravalle, Jesi, la Vallesina e Fabriano, non sono forse una unica città? Senigallia, Osimo e Loreto non sono forse satelliti che orbitano intorno ad un polo più che familiare? Non è forse questa la metropoli che gli altri non vedevano, non c'è forse già un cittadino nuovo che si muove con disinvoltura lavorando ad Ancona, passeggiando il pomeriggio a Senigallia e finendo poi la sera a teatro a Jesi? Tutto questo come passare da un quartiere all'altro di Milano, da una borgata all'altra di Roma.

**Martino Martellini**  
Giornalista de  
"Il Resto del Carlino"



Marco Amagliani

**“ci opporremo a proposte che eliminino o riducano la presenza della ferrovia a servizio degli insediamenti”**

**I**mplementare la mobilità e la vivibilità della regione Marche utilizzando l'ipotesi della Provincia di Ancona, promotrice dello studio di prefattibilità per la realizzazione della metropolitana di superficie che prevede il potenziamento della tratta ferroviaria. Una trasformazione moderna del territorio che coinvolge anche l'ente Regione. Sull'argomento abbiamo quindi rivolto alcune domande a Marco Amagliani, Assessore regionale all'Ambiente ed ai Trasporti.

**Quali le opportunità insite nel progetto a livello regionale?**

Il progetto di allontanare l'asse ferroviario nord-sud dalla zona costiera centrale, Marche, Abruzzo e Molise, per allegge-

rire la "pressione" del sistema di trasporto su tale fascia consentendo alle infrastrutture ed ai servizi esistenti di soddisfare le necessità delle aree urbane e delle aree produttive, è contenuto già nello Studio di Fattibilità del Corridoio Adriatico, approvato dalle regioni adriatiche nel 2000. Questa ipotesi, che rappresenta un intervento di lungo termine, e che, secondo lo Studio, consentirebbe di raggiungere una potenzialità fino a 300 treni/giorno ed una velocizzazione a 200 km/h della parte centro-meridionale della linea adriatica, non è una novità. Ovviamente, poiché si è attualmente ben lontani dalla saturazione della linea esistente (in termini di treni/giorno), l'e-

## Dalla Regione avanti tutta per potenziare i collegamenti



sigenza di un allontanamento dalla costa è sentita solo su alcune tratte. Di conseguenza, la proposta della Provincia di Ancona riguarda il solo fronte del territorio provinciale a nord di Ancona. Occorre tuttavia chiarire che questo studio di prefattibilità, così come quello del Corridoio Adriatico, non ipotizza lo spostamento e l'eliminazione dell'attuale linea ferroviaria adriatica, come qualcuno invece vorrebbe intendere. Ciò perché tale eliminazione rappresenterebbe la perdita per le città costiere di un vettore collettivo veloce, non inquinante e a grande capacità, che vogliamo invece potenziare al massimo

nelle Marche. La Regione si opporrà, quindi, in ogni modo, a proposte che eliminino o riducano la presenza della ferrovia a servizio degli insediamenti urbani.

### **Quale il coinvolgimento della Regione Marche nel progetto della Provincia?**

Le Marche si sono dotate da qualche anno del Piano per il Trasporto Pubblico Locale che riconosce un ruolo fondamentale al trasporto ferroviario. Rispetto a quest'ultimo, le linee su gomma pianificate nei Piani di bacino delle Province, dovranno adeguare orari ed evitare sovrapposizioni.

La Regione finanzia inoltre i nodi di scambio del trasporto, stazioni e fermate attrezzate, tra cui svolgono un ruolo particolare i nodi di scambio ferro-gomma, degli snodi dove può avvenire lo scambio dall'auto/autobus al treno.

Dal 1995 la Regione finanzia la costruzione delle stazioni secondarie nell'ambito del progetto di metropolitana leggera dell'area urbana di Ancona, che comprenderà le tratte Senigallia-Ancona, Jesi-Ancona e Loreto-Ancona. Nell'ambito del riassetto dei servizi regionali è allo studio un'ipotesi di analogo trasporto metropolitano sulle tratte Ascoli Piceno-S.Benedetto-

Grottammare, Macerata-Civitanova, Fano-Pesaro. Per il potenziamento della rete ferroviaria, compreso nell'Intesa Generale Quadro tra lo Stato e la Regione Marche, stipulato nel 2002 e in corso di aggiornamento, prevediamo la connessione e l'assetto intermodale del Porto di Ancona, il raddoppio della linea Ancona-Roma, il collegamento a nord con l'adriatica ed il bypass di Falconara, il nuovo smistamento merci all'Interporto di Jesi, l'elettificazione delle tratte Fabriano-Civitanova e Ascoli-S.Benedetto, lo studio di fattibilità del collegamento Ascoli-Antrodoco. Stiamo infine verificando la fattibilità del ripristino della linea ferroviaria dimesa Fano-Urbino.

### **Cosa pensa, in definitiva, della proposta della Provincia?**

È a tutt'oggi uno studio di prefattibilità, interessante e di grande fascino, ma ancora ad uno stadio prematuro.

Quindi non può ancora essere assunto dalla Regione tra le sue priorità, va prima completato, portato ad una vera fattibilità e confrontato con le eventuali altre ipotesi (quella del Corridoio Adriatico ad es.).

In ogni caso, va nella giusta direzione di promozione e potenziamento del ferro e questo è l'importante.

Non può però essere utilizzata da qualcuno, ad esempio il vice ministro Baldassarri, per ritardare o rinviare l'approvazione ed il finanziamento delle opere ferroviarie urgenti già progettate, come quelle inserite nell'Intesa Generale Quadro.

Se così fosse, occorrerà che Provincia e Regione diano segnali forti per opporsi in ogni modo a questa deriva.

Tale operazione, motivata da equivoci interessi, darebbe risultati opposti alla direzione condivisa di dare priorità al miglioramento della rete e dei servizi ferroviari.





Luana Angeloni

**Il primo cittadino senigalliese entusiasta del progetto della Provincia di Ancona**

**Luana Angeloni, Sindaco di Senigallia, come vive la sua città la proposta della Provincia?**

La nostra Amministrazione appoggia questo progetto in maniera incondizionata.

La città ha sempre avvertito il disagio della secolare frattura tra mare e città e auspica un riequilibrio e un ripensamento del sistema dei trasporti.

Ci sono diverse fasi: la prima è senz'altro quella di istituire una metropolitana di superficie come funzione aggiunta dell'attuale linea ferroviaria; la seconda è la realizzazione di un tracciato ferroviario alternativo. Proprio per sostenere questo obiettivo avanzammo precise osservazioni al PTC.

zone costiere abbiamo per primi – e non è stato facile – alleggerito i carichi edilizi, salvato ville storiche, allontanato le nuove edificazioni dalla ferrovia, individuato parcheggi e sottopassi, immaginato nuove possibili integrazioni fra città e mare. Con questo stesso spirito stiamo affrontando ogni altra progettazione urbana.

**Veniamo ora alla prospettiva di arretramento della ferrovia. Quali condizioni potranno renderla realistica?**

Il Governo Provinciale, con lungimiranza, ha messo al centro il problema storico di superare la frattura secolare di un territorio. Il potenziamento del trasporto merci, l'alta velocità e

# Senigallia, un ruolo strategico nel sistema del trasporto costiero

**È** di particolare importanza il ruolo ricoperto da Senigallia nell'ambito del progetto avanzato dalla Provincia di Ancona.

La città costituisce il nodo di scambio tra i flussi di traffico di lunga percorrenza provenienti da nord e il servizio metropolitano che andrà a collegare i vari centri lungo la fascia costiera.

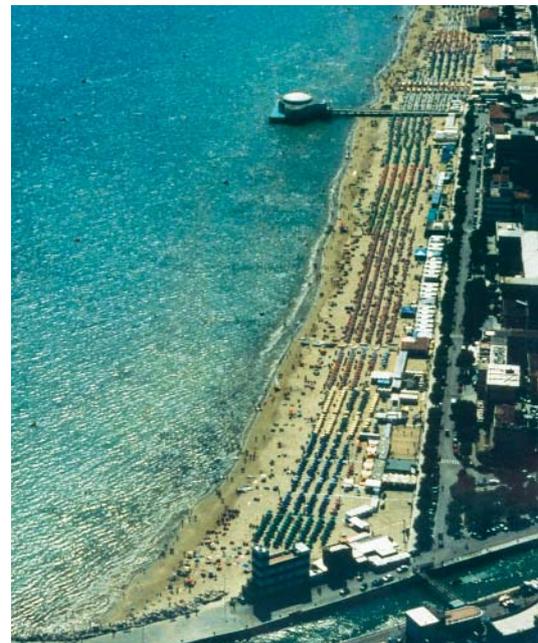
Nel sistema ipotizzato dalla Provincia, Senigallia sarà anche il punto di partenza dell'arretramento ferroviario.

Questo, sia in considerazione della sua forte vocazione turistica sia per l'alto grado di domanda di mobilità, da e verso il capoluogo.

Quali i benefici che Senigallia attende dalla realizzazione della metropolitana di superficie?

Il suo avvio significherà lo spostamento di sostanziali quote di trasporto dalla gomma al ferro. Questo comporterà un alleggerimento del traffico e un'evidente riduzione dell'inquinamento. Sarà una prima risposta per un più qualificato uso del territorio e ne beneficerà ovviamente anche il turismo senigalliese. Le tre fermate previste (Cesano Nord, Senigallia e Marzocca) consentiranno di riorganizzare la rete del trasporto pubblico e di realizzare idonei parcheggi scambiatori.

Con la variante urbanistica alle





le lunghe percorrenze sono strategie irrinunciabili, ma di certo non possibili nell'attuale sede della Ferrovia Adriatica.

La continuità urbana, la grande domanda turistica, gli spazi necessari affinché vi sia uno sviluppo in quantità e qualità, sono

aspetti non più sacrificabili. Il problema è attuale. Occorrono rilevanti investimenti e grandi collaborazioni fra le varie istituzioni, perché non è possibile guardare la questione da ottiche o interessi particolari. Il passato è eloquente: il progetto iniziale

di Pio IX prevedeva che la ferrovia scorresse in aree interne, ma il preponderante interesse degli agricoltori, allora la vera economia dominante, portò a spostare il tracciato fin quasi sulla battigia. Questo progetto rimarrà un sogno se non entrerà nei documenti di programmazione. Ma in alcune zone della Liguria il sogno si è fatto realtà. È un percorso possibile. Senza demagogia, c'è da lavorarci su.

### **Come valuta i ruoli e le responsabilità di ogni livello istituzionale?**

Questa operazione deve essere progettata su un territorio vasto, con un raccordo tra le varie Province e anche con le altre Regioni.

Il rapporto con il Governo centrale è semplicemente imprescindibile e non può essere concorrenziale. Questo progetto strategico parte dalle Istituzioni locali, ma è il livello nazionale che decide sugli investimenti.

Il Ministro Baldassarri ha dichiarato che parlerà quando le Ferrovie avranno definito il progetto.

Noi dobbiamo essere uniti, in ambito provinciale e regionale, per sollecitare il Governo affinché le scelte degli Enti Locali abbiano un peso nella fase progettuale.

Sarà dunque un'idea all'insegna di ambiente e sviluppo...

Per Senigallia, per le Marche, per la costa adriatica, ma anche per avvicinare nord e sud, questo progetto è fondamentale. Esso rilancerebbe a livello europeo la bellezza dei nostri luoghi, del nostro mare e delle nostre preziose spiagge.

Ambiente, turismo e cultura sono ormai il futuro in cui credere e per cui progettare, partendo dalla risoluzione dei problemi della mobilità.

Il mio suggerimento è quello di crederci, di impegnarsi, uniti e con passione, a tutti i livelli.



Dal marzo 2004 Ancona ha un nuovo Vescovo, *Ancona Provincia* ospita il suo saluto

# Per una Chiesa “Conviviale”

**R**accoglierei il tempo di questi primi trenta giorni in quattro punti.

L'ingresso - La gioia nel giorno dell'ingresso nella Cattedrale di San Ciriaco dove ho percepito l'interesse e l'attesa per la figura del Vescovo e dove ho colto i messaggi ricchi di umanità e di prospettive, espressi dalle autorità civili. Sono state le parole di questi indirizzi di saluto che mi hanno fatto già apprezzare la qualità della vita di questo territorio e il tessuto civile e sociale caratterizzato da un effervescente associazionismo reso credibile da un volontariato diffuso. In quella circostanza ho voluto tratteggiare le linee del mio servizio pastorale improntato ad una Chiesa “conviviale”, amica degli uomini e delle donne di questo tempo, con il compito specifico di annunciare il dono della salvezza. Sono convinto che il problema di oggi sia l'Evangelio: ci manca la notizia “buona” quella che pur disimpegnando minimamente dalla fatica della responsabilità rallegra e da speranza. Quando penso alla realtà dei nostri giorni, mi viene un'immagine: è come se tutti fossimo dentro un frullatore sottoposti ad una sorta di scomposizione dell'identità della vita.

La buona notizia è amare la vita, servire la persona umana, impegnarsi nella comunione, educarsi alla solidarietà, liberarsi della prigione più o meno diffusa che il cuore sopporta.



## **Le impressioni di Mons. Edoardo Menichelli, Arcivescovo della Diocesi Ancona e Osimo, sul suo primo mese nelle Marche**

I Sacerdoti - L'incontro con i sacerdoti sui quali pesa la quotidiana responsabilità dell'annuncio del Vangelo e del servizio della carità. Le comunità parrocchiali sono punti di riferimento insostituibili nel tessuto della vita sociale e tutte le attività parrocchiali contribuiscono ad arricchire il già qualificato mondo civile. Sui sacerdoti pesa la scarsità delle vocazioni, l'età avanzata di molti e impegni pastorali sempre nuovi.

Il Signore “ci guarderà con occhio provvidente”.

L'Università - Ho colto con gioia l'invito del Magnifico Rettore a tenere una relazione nella sede dell'Università sul

tema: “La passione di Cristo e la passione degli uomini”.

Pur consapevole che quella non è la cattedra abituale di un Vescovo, ho vissuto con particolare gaudio spirituale quel momento annunciando con serenità il valore misterioso della Croce in rapporto alle moltiplicate sofferenze dell'umanità.

Le autorità accademiche presenti e gli oltre 300 studenti universitari mi hanno incoraggiato attestandomi grande stima e viva soddisfazione. Sono convinto che la formazione integrale dell'uomo richieda anche il cammino spirituale: la fede offre risposte all'intero mistero della vita.

I giovani - La Domenica delle Palme è caratterizzata da un evento ecclesiale inaugurato da Giovanni Paolo II nel 1984: i giovani delle singole Diocesi si ritrovano con il Vescovo e accolgono il messaggio che prepara la Giornata Mondiale della Gioventù: la prossima si celebrerà a Colonia nel 2005.

Sono stato rallegrato dalla presenza di un migliaio di giovani, gioiosi, sereni, credenti.

Essi meritano tutta la nostra vicinanza perché ciò ci introduce in un futuro di speranza.

Per il mio Ministero Episcopale l'incontro con i giovani è stato ed è un viatico rassicurante. Su questa strada ritengo che anche la Chiesa avrà una primavera di frutti.

**Mons. Edoardo Menichelli**  
*Arcivescovo della Diocesi Ancona-Osimo*



Provincia  
di Ancona

## La Giunta

**PRESIDENTE: Enzo Giancarli (D.S.)**

*Politiche Comunitarie, Rapporti con le Istituzioni centrali, Regione Marche, Province Marchigiane*

**VICE PRESIDENTE: Giancarlo Sagramola (Margherita)**

*Economia e Sviluppo Economico, Industria - Artigianato - Commercio, Politiche Sociali, della Solidarietà, della Pace e della Immigrazione*

**ASSESSORE: Raffaele Bucciarelli (P.d.C.I.)**

*Agricoltura, Rapporti con i Comuni e con le Unioni Comunali, con lo Iacp, Edilizia Residenziale Pubblica, Riorganizzazione dei Consorzi, delle Aziende degli Enti Pubblici Economici, Partecipazione Democratica, Porto*

**ASSESSORE: Patrizia Casagrande Esposto (D.S.)**

*Urbanistica e Ambiente*

**ASSESSORE: Lorenzo Catraro (S.D.I.)**

*Bilancio e Finanze, Organizzazione Amministrativa, Informatizzazione & Rete Telematica, Patrimonio, Nuova Sede dell'ente*

**ASSESSORE: Stefano Gatto (Margherita)**

*Sport e Tempo Libero, Protezione Civile, Tutela del Patrimonio Faunistico ed Ittico, Animali da Affezione e Prevenzione del Randagismo, Caccia e Pesca*

**ASSESSORE: Donatella Linguiti (R.C.)**

*Lavori Pubblici - Viabilità, Edilizia Scolastica, Politiche delle Pari Opportunità*

**ASSESSORE: Luciano Montesi (Verdi)**

*Trasporti, Mobilità, Infrastrutture e Turismo*

**ASSESSORE: Massimo Pacetti (D.S.)**

*Pubblica Istruzione, Formazione, Lavoro, Cultura*

## Il Consiglio

**Presidente:** Righi Antonio (Margherita D.L.)

**Vice Presidente:** Brugiamolini Nedo (F.I.)

**D.S.:** Badiali Fabio (Capogruppo), Barbadoro Luca, Cavatassi Livia, Ferri Franco, Giancarli Enzo, Giardini Marco, Lasca Leonardo, Raffaeli Paolo, Seri Silvana, Sturari Milvio, Venanzi Claudio

**Margherita:** Gubinelli Sergio (Capogruppo), Antonietti Luciano, Cappellacci Rino, Lanari Pietro

**P.R.C.:** Amagliani Renzo, Brandoni Giuliano

**P.d.C.I.:** Casali Giuseppe (Capogruppo)

**S.D.I.:** Grenende Claudio (Capogruppo)

**Verdi:** Pecoraro Scanio Marco (Capogruppo)

**Forza Italia:** Magnani Milva (Capogruppo), Cesaroni Enrico, Mariani Silvana

**A.N.:** Mencarelli Ennio (Capogruppo), Bello Massimo, Buscarini Federica

**U.D.C.:** Canneta Carlo (Capogruppo), Candi Paola

**Alleanza Popolare - Udeur:** Favia David (Capogruppo)

**Consiglieri stranieri aggiunti:** EL Meslmani Tarek Ahmad, Udo-Umoren Nsima Anderson





Provincia  
*di* Ancona

