

## □ **Mozione n. 19**

*presentata in data 29 settembre 2015*

a iniziativa dei Consiglieri Maggi, Bissonni, Pergolesi, Giorgini, Fabbri

### **“Contrarietà all'ipotesi di soppressione della Stazione Ferroviaria marittima di Ancona”**

#### L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE

Premesso che:

- si è appreso sulla stampa locale che la Regione Marche, su sollecitazione del Comune di Ancona e dell'Autorità Portuale di Ancona, avrebbe suggerito a FS Spa (e alle Società del Gruppo RFI e Trenitalia), di sopprimere i treni passeggeri e merci nella tratta da Ancona Centrale e Ancona Marittima, dal 1 gennaio 2016;
- tale richiesta sarebbe stata motivata dal fatto che RFI S.p.a. ha proposto alcuni interventi per la messa in sicurezza dei passaggi a livello posti sulla predetta linea e per raddoppiare la velocità dei convogli;
- stando al documento “Posizione dell'Autorità Portuale di Ancona” emerge che “L'ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria) ha emesso le seguenti prescrizioni per consentire la circolazione dei treni: automazione del passaggio a livello del Mandracchio; realizzazione di due nuovi passaggi a livello automatizzati, uno davanti alla Mole e l'altro antistante l'accesso alle aree di imbarco in porto (Facility 1); rafforzamento delle balaustrate di protezione della linea ferroviaria”;
- stando alla nota ANSF del 23/05/2011 indirizzata a RFI e a Trenitalia si apprende che: “Codesto Gestore dell'infrastruttura e codesta impresa ferroviaria devono attivarsi quanto prima, anche mettendo in opera le necessarie sinergie, a tutela delle circolazioni nella tratta provvedendo, nel transitorio, a porre in essere opportune mitigazioni dei rischi connessi alle criticità evidenziate. Come prima misura di carattere immediato si chiede, almeno, la chiara individuazione e delimitazione sul terreno delle zone da inibire permanentemente ai pedoni e al traffico stradale al fine di un sicuro transito dei convogli ferroviari, nonché ai fini del tempestivo rilevamento di un eventuale ostacolo che interferisca con la circolazione dei treni, l'imposizione della marcia a vista e, se ritenuto non sufficiente, l'introduzione di ulteriori misure interessanti la circolazione o l'infrastruttura eventualmente interfacciandosi con gli enti preposti alla circolazione stradale”;

Considerato che:

- mentre sia l'insieme delle proposte avanzate dagli Enti preposti, sia il Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica (PRTML) approvato con Delibera di Consiglio n. 51 il 3 luglio 2012, mirano a potenziare e migliorare i collegamenti ferroviari, i risultati concreti sarebbero la soppressione del servizio passeggeri da Ancona Centrale a Ancona Marittima. Una decisione che pregiudica il servizio a oltre 600 persone che ogni giorno si servono del treno per raggiungere il centro cittadino. Una scelta che va a penalizzare il progetto più vasto di “uso metropolitano della ferrovia” proprio quando sono state realizzate le fermate di Falconara Stadio, Ancona Torrette, Ancona Stadio e Ancona Aspio e la progettazione della fermata di Falconara Aeroporto. Una decisione che porterebbe a sostituire con la gomma il trasporto ferrato in netta controtendenza con le politiche nazionali e comunitarie che sono orientate a privilegiare il trasporto su ferro di gran lunga meno inquinante e più veloce della gomma, proprio mentre è imminente, in sede europea,

l'approvazione di una risoluzione sui trasporti che spinge con grande enfasi sul trasporto ferroviario e sul mettere al centro "lo spostamento delle persone" prevedendo consistenti sostegni finanziari;

Considerato altresì che:

- nel corso degli ultimi anni le amministrazioni locali che si sono succedute, Comuni, Provincia e Regione, hanno investito fondi pubblici, per importi superiori ai 4 milioni di euro, secondo alcune stime non ufficiali, per le infrastrutture della rete ferroviaria locale (stazioni, marciapiedi, ecc.) al fine di dotare la città di Ancona e i comuni vicini di una metropolitana di superficie, mediante l'uso metropolitano delle linee ferroviarie esistenti, chiudere la Stazione Marittima significherebbe abbandonare definitivamente questo progetto, in pieno contrasto col PRTML, approvato dal Consiglio Regionale e senza alcuna decisione consiliare in merito;
- abbiamo appreso, a seguito degli interventi di alcuni esperti relatori negli incontri pubblici recentemente organizzati da associazioni presenti sul territorio, che le ferrovie dello Stato avrebbero i mezzi disponibili per intensificare le corse negli orari di punta e quindi realizzare compiutamente il progetto di "metropolitana di superficie" mediante l'uso metropolitano delle linee ferroviarie esistenti, armonizzato con il trasporto pubblico locale su gomma e su un progetto di biglietto unico elettronico, fermo restando l'eventuale finanziamento delle ulteriori corse da parte della Regione Marche;
- in previsione anche degli spostamenti previsti ed in corso nell'area portuale con la realizzazione di nuove banchine e conseguente modifica della canalizzazione dei flussi di traffico di auto e TIR, si ritiene opportuno che la Regione Marche concordi con l'Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria (ANSF) una deroga temporanea per poter gestire l'attuale passaggio del treno senza l'installazione di ulteriori passaggi a livello e risolvendo così in modo semplice e senza traumi, così come avvenuto in altri porti italiani, una situazione che ha determinato grande preoccupazione nell'opinione pubblica.

## **IMPEGNA**

il Presidente della Giunta Regionale delle Marche:

- 1) ad attivarsi affinché sia scongiurata la soppressione dei treni nel tratto Ancona Centrale – Ancona Marittima annunciata per il 1 gennaio 2016, lo smantellamento della Stazione di Ancona Marittima e di tutto il materiale impiantistico di supporto a questo servizio, come binari e la linea elettrica;
- 2) ad attivarsi affinché venga meno ogni tipo di contrapposizione tra le esigenze del porto commerciale e il trasporto su ferro, in quanto si è ampiamente dimostrato che possono convivere. L'esperienza trentennale del porto di Ancona dimostra che è possibile svolgere le attività commerciali dei veicoli e di numerosi treni merci in transito fino allo stabilimento Fincantieri;
- 3) a farsi promotore di un confronto con RFI, Trenitalia e l'ANSF, per individuare le possibili soluzioni alternative che rendano compatibili le esigenze di sicurezza, del tratto ferroviario tra Ancona Centrale e Ancona Marittima, con il mantenimento dei collegamenti e con l'adeguamento dei lavori già programmati;
- 4) a confermare nel contratto di servizio con Trenitalia, il mantenimento dei collegamenti tra Ancona Centrale e Ancona Marittima e a migliorare l'efficienza e il comfort del materiale rotabile.