

ASSOCIAZIONE COMITATO DEI CITTADINI RESIDENTI A VILLANOVA - FALCONARA  
(Associazione di volontariato per la tutela dell'ambiente e della qualità della vita)  
c/o Sig. Calcina Loris, via M. Quadrio n. 16  
ASSOCIAZIONE COMITATO DEL QUARTIERE FIUMESINO - FALCONARA  
c/o Sig. Budini Franco, via Conventino n. 28  
COMITATO CITTADINO "25 AGOSTO" - FALCONARA  
c/o Sig.ra Grifoni Elisa, via Matteotti n.55

Alla PRESIDENZA Del CONSIGLIO DEI MINISTRI  
Palazzo Chigi  
Piazza Colonna, n°370  
00187 ROMA

Al MINISTERO Dell'AMBIENTE e Della TUTELA DEL TERRITORIO  
Dipartimento per La Protezione Ambientale  
Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale  
Via Cristoforo Colombo n°44  
00147 ROMA  
(Prosecazione alle osservazioni presentate dagli scriventi Comitati datate  
02.07.2003)

Al MINISTERO Delle INFRASTRUTTURE e Dei TRASPORTI  
- TRASPORTI  
Piazza della Croce Rossa n°1  
00187 ROMA

Al MINISTERO Delle INFRASTRUTTURE e Dei TRASPORTI  
- LAVORI PUBBLICI  
Piazza Porta Pia n°1  
00198 ROMA

All'ENAC  
Direzione Generale  
Via di Castro Pretorio n° 119  
00187 ROMA

All'ENAV  
Direzione Generale  
Via Salaria n° 716  
00199 ROMA

Alla DIREZIONE DI CIRCOSCRIZIONE AEROPORTUALE  
Dell'ENAC  
Aeroporto R. Sanzio di Ancona Falconara  
Piazza Sordoni  
60015 FALCONARA MARITTIMA (AN)

ALLA SOCIETA' DI GESTIONE  
Dell'AEROPORTO "RAFFAELLO SANZIO" DI ANCONA FALCONARA  
Piazza Sordoni  
60015 FALCONARA MARITTIMA (AN)

e, per conoscenza

AI COMITATO PER LA SICUREZZA AEROPORTUALE  
Aeroporto R. Sanzio di Ancona Falconara  
Piazza Sordoni  
60015 FALCONARA MARITTIMA (AN)

OGGETTO: Procedura di valutazione di impatto ambientale (v.i.a.) ai sensi del decreto legislativo n°190 del 20-07-2002 sulle opere nodo di Falconara e collegamento Orte - Falconara con la linea adriatica (infrastruttura strategica di interesse nazionale secondo l'art. 1 della legge 21/12/2001 n.443 - legge obbiettivo).

In merito alla Procedura di cui all'oggetto, alla procedura di pubblicazione in senso stretto ed ai suoi contenuti, gli scriventi comitati hanno presentato alcune osservazioni (come risulta dalla prosecuzione evidenziata per il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio) le quali, nonostante fossero ponderate e pertinenti e ritenute molto importanti dai cittadini residenti nelle aree coinvolte dalle opere di cui all'oggetto ("By-Pass"), non solo non sono state prese in alcuna considerazione dalle Amministrazioni competenti, centrali e locali, ma non hanno nemmeno avuto alcun riscontro.

Tant'è, che il progetto di cui trattasi attualmente trovasi "sic et simpliciter" presso il CIPE per la sua valutazione economica.

Noi riteniamo che, fra i tanti rischi, inconvenienti e problemi derivanti da tale "By-Pass" individuati, evidenziati e segnalati con le osservazioni di cui sopra, l'opera di cui trattasi, per la sua ubicazione **vicinissima all'Aeroporto di Ancona – Falconara, possa creare rischi gravissimi per il traffico aereo** – peraltro in continuo incremento – che si sviluppa nel suddetto scalo aeroportuale. Ma sembrerebbe che le Autorità Aeronautiche competenti non solo non siano state interpellate per un parere di merito, ma addirittura non siano state nemmeno informate; e sembrerebbe, altresì, che nessuna delle Amministrazioni interessate a tale opera – Regione Marche, Comune di Falconara, RFI Italia, ecc. – si sia preoccupata dell'assenza di tali pareri (e se fosse così sarebbe molto grave!).

Poiché a nostro avviso, l'eventuale assenza di un parere delle Autorità Aeronautiche ci appare come una grande lacuna nel meccanismo necessario per la approvazione e la realizzazione del progettato "BY-PASS", qualora questo parere non fosse effettivamente acquisito agli atti, abbiamo, NOI, interpellato un esperto del settore, per conoscere quali conseguenze negative e/o rischi può comportare la realizzazione delle opere di cui trattasi nelle immediate vicinanze di un aeroporto ed in particolare della sua pista di atterraggio.

Rilevato che qualche rischio e pericolo per il traffico aereo l'opera di cui trattasi può provocarli e che fosse indispensabile che le Autorità Aeronautiche fossero al corrente della questione, abbiamo ritenuto più che opportuno, NOI, di informare, con la presente, le Amministrazioni e gli Enti in indirizzo competenti, perché riteniamo proprio che la realizzazione del sopraccitato, cosiddetto, "By-Pass" costituisca una vera e propria "iattura" ed una grave minaccia non solo per la popolazione locale e per l'ambiente, ma, soprattutto, per la sicurezza in generale di persone e cose.

In realtà, nelle nostre osservazioni inviate, oltre che al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio -Dipartimento per la Protezione Ambientale -Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale in indirizzo, anche Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Alla Regione Marche, noi avevamo rappresentato, fra i tanti problemi derivanti dalla realizzazione dell'opera di cui trattasi, quanto segue:

..... OMISSIS .....

Impatto sulle condizioni di rischio

La diminuzione del rischio di interazione ferrovia-raffineria lascia aperte molte delle attuali condizioni di rischio e ne apre di nuove.

Tra le situazioni di rischio non risolte:

..... OMISSIS .....

- il rischio di incidenti dovuti all'interazione raffineria-aeroporto.

Tra le nuove situazioni di rischio:

- il tracciato della ferrovia interferisce con il cono di volo dell'aeroporto e con la strumentazione a terra;

Ma, come sopra accennato, le nostre osservazioni non sono apparse degne di alcuna considerazione.

In merito alla problematica, trasmettiamo l'unita relazione (All.1) che, su nostri incarico e richiesta, ha redatto l'esperto da noi interpellato, la quale potrà essere senz'altro un punto di partenza per la valutazione più approfondita della questione da parte di codeste Amministrazioni ed Enti.

In aggiunta intendiamo evidenziare che il Comitato Tecnico Regionale nel dicembre 2002, in sede di istruttoria del rapporto di sicurezza redatto dalla raffineria API ai sensi del D.Lgs 334/92, aveva evidenziato la pericolosità della vicinanza tra aeroporto e raffineria, specie in considerazione del forte incremento del traffico aereo nello scalo falconarese:

*CTR – verbale riunione 10.12.02 – istruttoria del rapporto di sicurezza ai sensi del D.Lgs 334/99 - pag.5*

*Interazioni con il traffico aereo*

*I valori delle probabilità di impatto di aeromobili sono dello stesso ordine di grandezza di altri eventi incidentali riportati nel RdS; **tale interazione deve essere presa in debita considerazione, anche per il fatto che tali valori sono direttamente proporzionali al numero delle movimentazioni.***

*La probabilità di impatto da parte di velivoli leggeri è circa 4,5 volte superiore a quella dei velivoli commerciali.*

*Per quanto sopra si sottoporra all'attenzione delle autorità competenti l'opportunità di far atterrare e decollare il traffico aeroportuale **leggero** lato Chiaravalle, eventualmente attrezzando sul breve-medio termine la testata 04, fermo restando la normativa in materia di inquinamento da rumore aeroportuale.*

*Probabilità di incidente aereo in fase di atterraggio:*

*veivoli commerciali : .....  $3,40 \cdot 10^{-5}$*   
*veivoli leggeri : .....  $1,52 \cdot 10^{-4}$*

*Probabilità che si sviluppi un rilascio di prodotto infiammabile interessante la linea ferroviaria:*

*(top event n.7) : .....  $2,00 \cdot 10^{-2}$*   
*Innesco fornito dal treno (innesco diretto) : .....  $9,00 \cdot 10^{-5}$*   
*Innesco fornito da impianti di raffineria (innesco in coincidenza) : ..  $1,30 \cdot 10^{-4}$*

Riguardo all'incremento del numero delle movimentazioni, possiamo assumere i dati forniti da Aerdorica relativi agli anni 2002-2003.

Nel 2003 il movimento complessivo nell'aeroporto Raffaello Sanzio è stato di 522.373 unità;

con un incremento rispetto all'anno precedente del 12,62%.

A fronte di una situazione di rischio che si aggrava sensibilmente di anno in anno, gli studi ed i programmi sviluppati nell'ambito dell'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale di Ancona , Falconara e bassa valle dell'Esino, non sembrano prendere in considerazione la gravità del problema.

Inoltre, sulla base delle notizie divulgate dalla stampa, è noto che già, per ben tre volte, nell'arco di pochi anni, si sono verificati incidenti in fase di atterraggio all'Aeroporto di Ancona – Falconara di cui due con conseguenze tragiche:

- il 25 giugno del 1996;
- il 31 gennaio del 2000;
- il 02 gennaio del 2005.

Ed a tale proposito desideriamo inviarvi, in allegato (All. 2, 3, 4 e 5), copia della rassegna stampa che ricorda tali eventi luttuosi ed evidenzia quale situazione di grave rischio esista nell'area in questione.

Ci si chiede se di questa frequenza incidentale documentata si sia tenuto conto nella determinazione delle probabilità di incidente rilevante o se queste siano frutto soltanto dell'applicazione di formule teoriche rispetto alle quali, alla luce dei fatti, occorrerebbe verificare la correttezza e la completezza dei dati di analisi.

Ci si chiede anche, più concretamente, che cosa sarebbe successo se il 31 gennaio 2000, nel luogo di impatto dell'aereo con il terreno, fosse stato già stato realizzato il by pass della linea ferroviaria adriatica ...

In conclusione noi riteniamo che autorizzare la costruzione del "By-Pass ferroviario" nella zona scelta dalla Regione Marche, dal Comune di Falconara e da RFI Italia con l'avallo, forse, non lo sappiamo, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia un grave errore che pregiudichi la situazione di rischio di una zona già "ricca" di situazioni e di minacce che mettono a repentaglio la salute e l'incolumità pubblica; e chi dovesse inopinatamente farlo si assumerà una pesante responsabilità

#### ALLEGATI:

- Relazione della Società di Consulenza Aeroportuale e del Controllo del Traffico Aereo - **PINDARO S.r.L** - Via degli Aldobrandeschi, n° 39 - 00163 ROMA (Allegato n° 1);
- Rassegna stampa del 1/2/2000; del 2/1/2005; del 3/1/2005; del 4/1/2005 (Allegati nn° 2, 3, 4 e 5)

Falconara, li \_\_\_\_\_

I Presidenti e Portavoce

CALCINA Loris

.....  
BUDINI Franco

.....  
GRIFFONI Elisa