

ASSOCIAZIONE COMITATO QUARTIERE VILLANOVA – FALCONARA M.ma
Via F. Campanella, 2 – 60015 Falconara M.ma
ASSOCIAZIONE COMITATO DEL QUARTIERE FIUMESINO – FALCONARA M.ma
c/o Sig. Budini Franco, via Conventino n. 28

Falconara M.ma, 21 Marzo 2009
ANTIPATA A MEZZO FAX

Spett.le Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Piazzale Porta Pia, 1 – 00161 Roma
Struttura Tecnica di Missione
c.a. **Presidente Conferenza dei Servizi**
Egr. Arch. GIUSEPPE MELE

Spett.le Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche
Dell'Emilia Romagna e delle Marche
Sede Coordinata Ancona
Via Vecchini, 3
60124 ANCONA

Spett.le Regione Marche
Presidente della Giunta Regionale
Via Gentile da Fabriano, 5
60125 ANCONA

Spett.le Provincia di Ancona
Presidente della Giunta Provinciale
Via Luigi Ruggeri, 5
60131 ANCONA

Spett.le Comune di Falconara Marittima
Sindaco
P.zza Giosuè Carducci, 4
60015 FALCONARA MARITTIMA

Spett.le ENAC
Viale Castro Pretorio, 118
00185 ROMA

Spett.le ENAC
Direzione Aeroportuale Ancona – Pescara
Aeroporto Raffaello Sanzio
60015 FALCONARA MARITTIMA (AN)

Spett.le ENAV
Direzione Generale
Via Salaria, 716
00138 ROMA

Spett.le ENAV
UAAV Ancona
Aeroporto Raffaello Sanzio
60015 FALCONARA MARITTIMA (AN)

Spett.le Aerdorica S.p.A
Aeroporto “raffaello Sanzio”

60015 FALCONARA MARITTIMA

Spett. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Compartimentale Infrastruttura Ancona
Via Guglielmo Marconi, 52
60125 ANCONA

Oggetto: Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002 – Attuazione della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001. Progetto Definitivo: Collegamento Orte – Falconara con la linea adriatica – Nodo di Falconara. Conferenza dei Servizi del 25/3/2009: MEMORIA e COMUNICAZIONE PROPRIO AUDITORE ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241 (articoli 9 e 10).

Le scriventi Associazioni portatrici di interessi diffusi ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241 (articoli 9 e 10) danno incarico al Comandante Vincenzo Scozzari, nato a Bologna il 01/09/1948, consulente per la Società “PINDARO”, a rappresentarli, in tutto e per tutto quanto consentito, anche se solo in qualità di “auditore”, in sede di Conferenza dei Servizi Decisoria convocata per il 25/3/2009 ed inviano la seguente MEMORIA.

Premessa

Le scriventi Associazioni premettono che la seguente MEMORIA non supporta una valutazione negativa sull’opportunità del collegamento ferroviario Orte – Falconara con la linea adriatica – nodo di Falconara. Infatti, nelle sedi istituzionali in cui ci è stato dato modo di accedere e confrontarci, **abbiamo sempre sostenuto come utile il Progetto per la parte che riguarda lo spostamento degli scali merci di Falconara M.ma all’Interporto di Jesi e per il collegamento diretto della linea Orte-Falconara con la linea Ancona –Bologna.**

La MEMORIA che segue **VALUTA, INVECE, COME DANNOSO DAL PUNTO DI VISTA TRASPORTISTICO, AMBIENTALE, PAESAGGISTICO, SOCIALE ED ECONOMICO SOLTANTO LA PARTE PROGETTUALE COSIDDETTA BYPASS FERROVIARIO API**, il quale si è annidato alla stregua di un *progetto parassita* all’interno di un progetto necessario, rischiando di drenare risorse economiche che possono essere altrimenti destinate all’arretramento della linea ferroviaria adriatica anelato da tutte le comunità rivierasche marchigiane!

Le nostre Osservazioni contrarie al by pass ferroviario API le abbiamo esposte a tutti i livelli Ministeriali, Regionali, Provinciali e Comunali succedutisi negli anni a partire dal 2002.

Pertanto possiamo sinteticamente riassumerle anche per questa MEMORIA riferendoci all’ultimo, intenso scambio epistolare e documentale risalente al Ministero del 2008 dell’On. Antonio Di Pietro.

Quello scambio ha evidenziato da parte dei vertici di RFI spa – nella persona dell’AD Dott. Michele Mario Elia - **una grave alterazione della realtà dei luoghi e dei fatti nonché impreparazione sulle problematiche da noi sollevate.**

A tale proposito si legga la risposta dell’allora Ministro Di Pietro che alleghiamo alla presente, datata 25 Marzo 2008 (Allegato A).

MEMORIA.

I gravi rischi innescati dal Progetto Definitivo di RFI S.p.A. che si segnalano sono:

- 1) **INTERFERENZA DEL BY-PASS CON IL SISTEMA ILS (Instrument Landing System) A SERVIZIO DELLA PISTA STRUMENTALE DELL’AEROPORTO.** Il tracciato del by-pass è compreso nel cono di atterraggio dell’aeroporto “Raffaello Sanzio” di Ancona-Falconara e la corrispondente porzione di linea ferroviaria, avvicinandosi alla pista di atterraggio, determinerebbe **l’interferenza con il sistema ILS dell’aeroporto stesso indispensabile per l’atterraggio strumentale, e quindi un grave rischio per la sicurezza.** I Comitati si sono fatti carico di interpellare la Società di Consulenza Aeroportuale e del Controllo del Traffico Aereo - PINDARO S.r.L la quale nella sua Relazione (Allegato B), alla

quale rimandiamo per le dettagliate considerazioni tecniche, ha evidenziato il grave rischio per la sicurezza del traffico aereo: *“lo Studio di Impatto Ambientale (...) non abbia tenuto in debita considerazione le normative vigenti e soprattutto la prossimità all’Aeroporto della linea ferroviaria e delle annesse servitù elettrico/metalliche che si andrebbero a realizzare ad una distanza troppo a ridosso della testata pista strumentale 22”*. Le scriventi Associazioni hanno inviato tale Relazione a tutte le Autorità coinvolte sin dal Maggio 2005 ed hanno evidenziato, sotto tale aspetto, l’assoluta carenza sia della VIA della Regione Marche sia della VIA Speciale del Ministero dell’Ambiente, ma non hanno ricevuto alcuna risposta tecnicamente dirimente ai gravi problemi prospettati.

- 2) **INOLTRE** dall’elaborato 499 del Progetto Definitivo predisposto da RFI S.p.A. emerge anche il rischio presente al *Km 0 + 656.90 Intersezione con “Via delle Caserme” viadotto* laddove il ponte della viabilità locale che scavalcherà la linea ferroviaria ad una altezza superiore ai 12 metri (e con transito di mezzi pesanti a loro volta alti quasi 5 metri) si troverà al limite del sentiero luminoso di approccio all’aeroporto, tra il *marker del sentiero di avvicinamento* e i primi fari del sentiero stesso!
- 3) **INTERFERENZA DEL BY-PASS CON I CORSI D’ACQUA (FIUME ESINO E RELATIVI FOSSI)**. L’Autorità di Bacino con nota prot. n. 2083 del 25/08/2003, recepita nel Documento Istruttorio della V.I.A. della regione Marche, ha evidenziato le perplessità derivanti dal fatto che il tracciato di progetto prevede l’attraversamento di due zone considerate dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) *“a rischio elevato – R4”* per fenomeni di esondabilità, come riportato nel documento istruttorio della regione Marche dell’8/9/2003. L’effettività e la gravità del pericolo sono provate anche dall’alluvione, una delle tante, che il 26 Settembre 2006 ha allagato tutto il quartiere Fiumesino e parte di quello di Villanova e che è stata determinata proprio da quei fossi minori nei quali il Progetto interverrebbe con una profonda e negativa modifica. **IN PARTICOLARE GLI ESTRATTI DEL RAPPORTO DI EVENTO (Allegato C) EVIDENZIA COME IL TRACCIATO DEL BY-PASS COINCIDA CON LE ZONE ALLUVIONATE**. Tale rischio è stato evidenziato anche nella delibera della Giunta comunale di Falconara M.ma n. 502/2006.

A proposito del punto 1) si evidenzia la nota dell’ENAC – Direzione Aeroportuale Ancona Pescara, Prot. 0001927/OAP del 08/7/2008 - a firma del Direttore Riccardo Perrone ed avente per oggetto *“NODO FERROVIARIO DI FALCONARA M. – COLLEGAMENTO ORTE FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA”*.

Nella nota, indirizzata alla Regione Marche, alla Provincia di Ancona, ai Comuni soci di Aerdorica S.p.A. e alla stessa Società, all’ENAV e alla stessa RFI S.p.A. è scritto:

“Questa Direzione è venuta a conoscenza della progettazione di un by-pass ferroviario della linea adriatica, il cui tracciato attraverserebbe ortogonalmente il sentiero di avvicinamento dell’aeroporto Raffaello Sanzio a circa 700/800 metri dalla testata pista 22 (lato mare). Tale ipotesi potrebbe produrre limitazioni anche consistenti al traffico aereo dell’aeroporto citato, per l’impatto che l’ingente massa ferrosa ed il campo magnetico creato dalla linea elettrica potrà creare sui sistemi di navigazione strumentali, oltre all’eventuale ostacolo che potrebbe formarsi sul sentiero di avvicinamento e di decollo. Si rappresenta che possibili limitazioni aeroportuali comprometterebbero in maniera significativa l’aspetto commerciale dell’aeroporto, con pesanti ricadute economiche”.

Le scriventi Associazioni fanno sommessamente notare che **l’ENAC non è stata informata ma è venuta a conoscenza** del Progetto di RFI il 08/7/2008, nonostante la VIA della Regione Marche conclusa nell’ **8/2003**, nonostante la VIA Speciale del Ministero dell’Ambiente del **6/2004**, nonostante la Delibera del CIPE del **7/2005** e nonostante le decine di note e documenti spediti ininterrottamente dai Comitati falconaresi **dal 2002 al 2008** a Governi e Ministeri di vari colori e alla stessa Regione Marche ma che, come si evince dalla nota dell’ex Ministro Di Pietro (Allegato A) non sono inspiegabilmente pervenute ai destinatari!

Infine le scriventi Associazioni fanno rilevare le mutevoli, contraddittorie e inaccettabili (per l’importanza economica e i pesanti rischi determinati) motivazioni addotte a giustificazione di quello che abbiamo definito

come il *progetto parassita* – il bypass ferroviario API - annidato dentro il Progetto ferroviario realmente utile!

L'AD di RFI S.p.A. Michele Mario Elia, su sollecitazione dell'ex Ministro Di Pietro, **ci ha scritto più volte** (Prot del Ministro N° 13644/2007/SM del 29/10/2007 e Prot del Ministro N° 15355/2008/SM del 06/02/2008) **che l'opera progettata e finanziata “non riguarda la sicurezza dell'attraversamento** (ndr.: della raffineria) **che è assicurata dalla protezione/allarme esistenti”!**

Infatti, come scrive ancora l'AD di RFI **“In merito alla sicurezza degli impianti ferroviari del rischio dovuto alla presenza della raffineria API si evidenzia che, a seguito dell'incidente del 1999, è stato messo a punto uno specifico piano d'emergenza definito tra RFI SpA e la Società di Gestione della raffineria, per il quale il traffico ferroviario sulla linea è protetto da un sistema di allarme che, in caso d'incidente nel citato impianto petrolifero, agisce automaticamente sui segnali che regolano la circolazione disponendo la via impedita al passaggio dei treni”!**

Affermazioni in palese contrasto con la Delibera della Giunta della Regione Marche n° 2956 del 11/12/2001 la quale recita che **“La Società ferroviaria RFI spa, su proposta della Regione Marche, ha ritenuto necessario ricercare una nuova soluzione di tracciato ferroviario per eliminare il problema della pericolosità per i treni che percorrono la linea attraversando la raffineria API il cui obiettivo sia quello di aggirare la raffineria stessa (...)**”. E ancora il CIPE nella Deliberazione del 29/7/2005 scrive: **“inoltre, l'intervento consente di eliminare il tratto di linea ferroviaria adriatica ad elevato rischio che attraversa la raffineria API tra le stazioni di Montemarciano e Falconara”.**

Ci domandiamo e Vi domandiamo:

Che pasticcio è avvenuto?

Il progetto del cosiddetto bypass ferroviario API è forse nato per motivi di sicurezza inesistenti e, successivamente, è stato “adattato” alle esigenze trasportistiche di RFI?

Come mai è stata scartata la soluzione della cosiddetta “bretella ferroviaria Chiaravalle-Montemarciano” ovvero il collegamento diretto tra la ferrovia romana e quella adriatica già inserito nelle Prime Linee del Piano di Risanamento dell'Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale e per il progetto del quale, tra l'altro, l'eurodeputata marchigiana Luciana Sbarbati aveva chiesto – nel 2000 - un emendamento al bilancio UE di 40 miliardi di Lire?

In conclusione, per quanto sopraesposto, **si esorta codesta Conferenza dei Servizi Decisoria per il Progetto Definitivo “Collegamento Orte – Falconara con la linea adriatica – Nodo di Falconara”, così come redatto con il bypass ferroviario API, ad evitare pregiudizievoli e gravi decisioni inerenti**

- **La sicurezza aeroportuale,**
- **La sicurezza del territorio,**
- **L'incolumità dei cittadini che lo abitano,**
- **La compromissione significativa dell'aspetto commerciale dell'aeroporto con le conseguenti, pesanti ricadute economiche ed occupazionali**
- **I reali obiettivi trasportistici legati all'Interporto di Jesi, alla connessione delle linee ferroviarie romana e adriatica, al necessario arretramento della linea ferroviaria adriatica dalla costa da perseguire nel migliore dei modi e, soprattutto, in funzione dell'interesse pubblico.**

Allegati.

- A) nota del Ministro delle Infrastrutture datata 25 Marzo 2008, prot. n. 15833/2008/S.M.
- B) Relazione della Società Società di Consulenza Aeroportuale e del Controllo del Traffico Aereo - PINDARO S.r.L
- C) interferenza progetto bypass API con zone alluvionate e ad alto rischio di esondazione

Il Presidente dell'Associazione “Comitato quartiere Fiumesino”
Franco Budini

Il Presidente dell'Associazione “Comitato quartiere Villanova”
Alfredo Campanelli