

Audizione dei Comitati Villanova
e Fiumesino di Falconara M.ma
presso la Commissione
Assembleare permanente IV[^]
della Regione Marche.

**NODO FERROVIARIO DI
FALCONARA – BYPASS FS**

17 novembre 2011

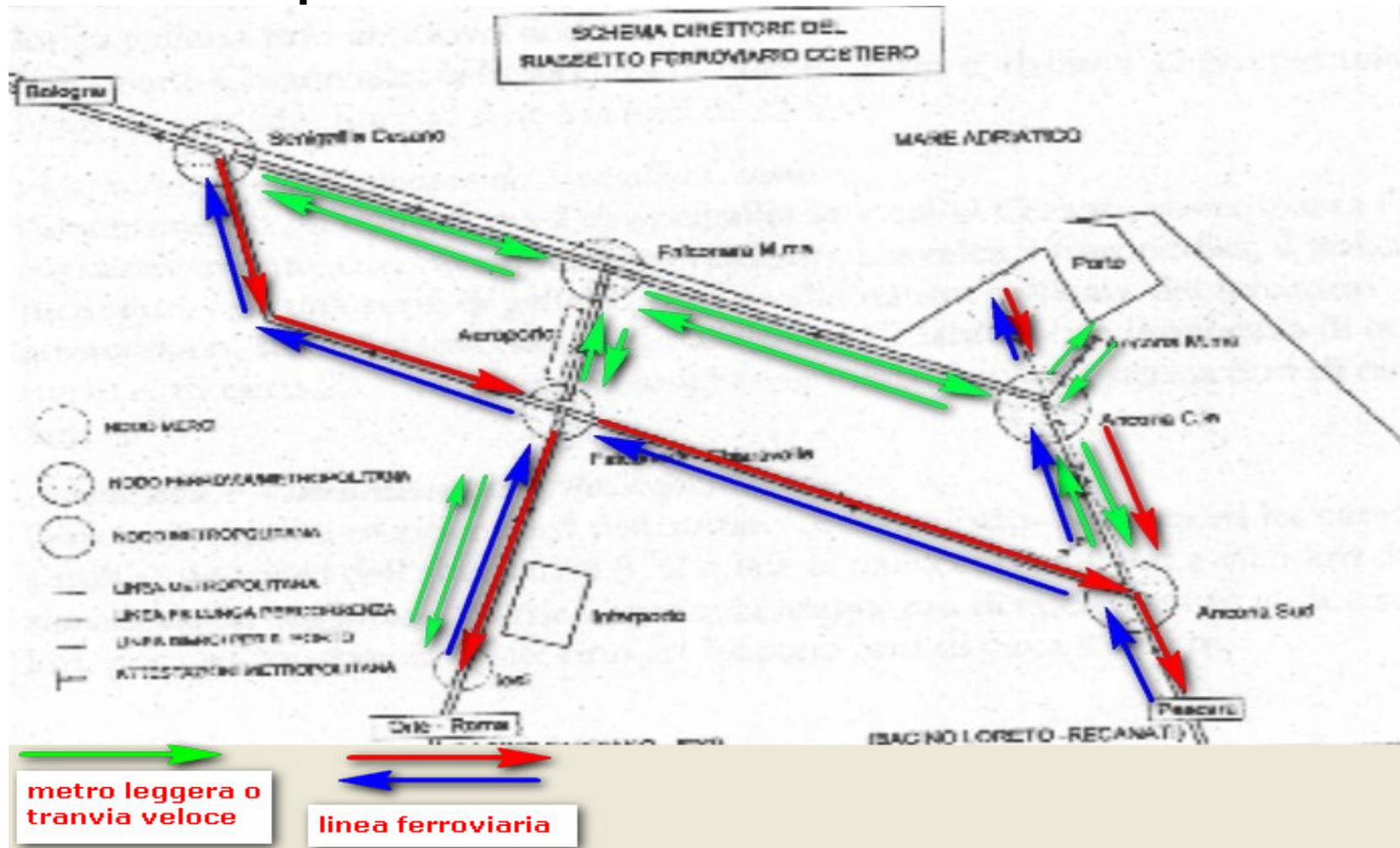
Comitati e Nodo FS di Falconara

- **Riteniamo utile** il Progetto del Nodo ferroviario di Falconara M.ma 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.
- **Riteniamo dannoso** dal punto di vista trasportistico, ambientale, paesaggistico, sociale ed economico soltanto la parte progettuale cosiddetta *bypass ferroviario API*.

Sosteniamo la necessità

- del **RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO COSTIERO;**
- di **UN SISTEMA DI SERVIZIO METROPOLITANO.**

- Studio di prefattibilità della Provincia di Ancona 26/5/2004



LA "PROPOSTA GIANCARLI"
PROVINCIA DI ANCONA
ANNO 2004



Quando e da dove nasce la NECESSITA' del RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO COSTIERO?

1997 – il “corridoio adriatico”

Conferimento dell'incarico per lo studio di fattibilità del CORRIDOIO ADRIATICO

Le sette Regioni Adriatiche, con il cofinanziamento della Unione Europea e del Ministero dei Trasporti, hanno affidato nel 1997 uno studio di fattibilità del Corridoio Adriatico per affermare la possibilità della concertazione nella politica dei trasporti e della gestione unitaria di un piano plurimodale del trasporto e delle infrastrutture.

L'importo dell'incarico, suddiviso in diverse annualità, è pari a circa **2,7 miliardi**, IVA esclusa.

L'Associazione temporanea (Bonifica. CSST) ha individuato:

- gli interventi infrastrutturali per completare e potenziare il Corridoio;
- le due fasi temporali (2005-2015) di attuazione;
- il grado di priorità per pacchetti modali (ferroviario, stradale, portuale, ecc.);
- il rapporto costi-benefici, la valutazione multiobiettivo.

GLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

deliberazione 295/2000

Piano di inquadramento territoriale (PIT)

STINF 4. *Rete ferroviaria nazionale*

Lo schema direttore riconosce ferrovie di importanza nazionale la linea Adriatica e la linea trasversale Falconara – Orte.

Per la prima, in coerenza con quanto previsto nell'ambito del Corridoio Adriatico, con riferimento allo Studio di fattibilità approvato dai Presidenti delle Regioni adriatiche il 2/12/1999, al fine di incrementare la velocità di trasporto e di trasferire quote di traffico dal sistema su gomma a quello su ferro, si prevedono interventi di ammodernamento, di adeguamento di sagoma delle gallerie e di eliminazione di punti critici.

Inoltre si segnala la opportunità di reinfrustrutturare i nodi di cerniera con le reti locali, per cogliere appieno le potenzialità offerte dal potenziamento del servizio.

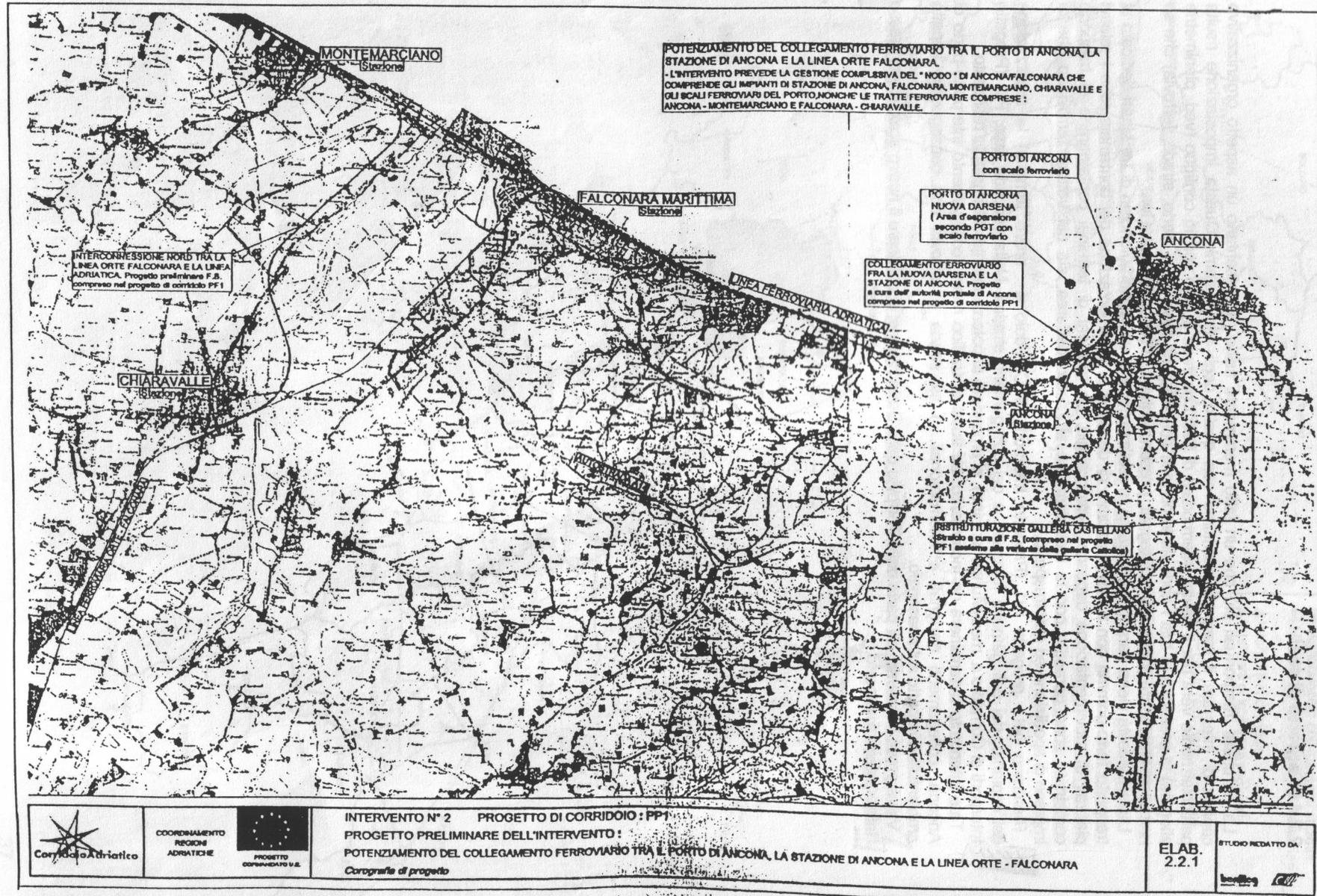
In particolare si prevede di potenziare il telaio ferroviario a supporto del territorio urbano di Ancona, con la integrazione dei servizi di trasporto autobus-treno e anche con un possibile nuovo passante ferroviario locale.

la **NECESSITA'** del **RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO COSTIERO** diventa parte integrante delle **Linee di risanamento dell'AERCA**

DCR 305/2000 Dichiarazione di Area Elevato Rischio di Crisi Ambientale (Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino): **Prime linee del Piano di Risanamento** -
Interventi programmati



... Interventi programmati – Linee risanamento AERCA 2000



2.2. Corridoio Adriatico e potenziamento delle infrastrutture della mobilità

Il Corridoio Adriatico si presenta come asse strategico di riferimento nord-sud per la domanda di trasporto - passeggeri e merci - di scambio tra l'area centrale dell'Unione Europea e la Grecia, le nazioni balcaniche, la Turchia ed i paesi più ad est; inoltre, sempre lungo il corridoio si svolgono i collegamenti a breve distanza tra le diverse regioni italiane collocate sul suo tracciato. Tutto ciò comporta un potenziamento delle strutture esistenti, al fine di poter assorbire il notevole incremento di traffico previsto.

Lo studio di fattibilità del Corridoio Adriatico, condotto dalle Marche e dalle altre sei regioni adriatiche nel 1998 e nel corso del '99, ha permesso di individuare e confermare una serie di progetti capaci di collocare questa infrastruttura plurimodale nel quadro delle reti Transeuropee e Paneuropee del trasporto, e di puntare ad un deciso trasferimento modale basato sul trasporto marittimo e ferroviario e sui nodi portuali ed interportuali.

L'obiettivo perseguito è quello di formare una rete integrata di infrastrutture lineari (viabilistiche e ferroviarie, a lunga percorrenza e urbane) e di nodi di scambio (aeroporti, porti, interporto, autoporti, stazioni, ecc...), in un quadro strategico più generale che costituisce un punto fermo nella programmazione delle singole regioni coinvolte (piani e/o programmi regionali approvati).

In base alle criticità scaturite dall'analisi del territorio, in rapporto agli obiettivi da raggiungere, sono stati individuati i "Progetti di Corridoio"; essi sono stati suddivisi in due insiemi in base a priorità di intervento e livello di definizione, rispettivamente:

un primo insieme costituito da **progetti di Corridoio di breve termine, e cioè con realizzazione prevista e possibile entro il 2005;**

un secondo insieme di **Progetti di Corridoio di medio/lungo termine con realizzazione oltre il 2005**

Ogni Progetto di Corridoio è costruito da un "pacchetto" di interventi che sono coerenti tra loro, interattivi e tendono sistematicamente a realizzare il Sistema di Corridoio Adriatico.

Progetti di Corridoio di breve termine:

PP1: interventi sulla portualità di Corridoio, incluse le relative connessioni con le reti stradale e ferroviaria, ed interventi sulla rete idroviaria;

PF1: interventi di completamento, raddoppio e messa a standard dell'Asse Ferroviario di Corridoio nord-sud;

PI1: interventi di interporti di Corridoio, inclusi i collegamenti con le reti stradale e ferroviaria;

PS1: interventi di completamento e messa a standard dell'asse stradale nord-sud di corridoio;

PS2: interventi di miglioramento delle trasversali stradali di Corridoio.

Progetti di Corridoio di medio/lungo termine:

PP2: interventi di potenziamento della portualità e della rete idroviaria di Corridoio;

PF2: interventi di potenziamento dell'asse Ferroviario di Corridoio;

PI2: interventi di integrazione e potenziamento degli interporti di Corridoio;

PF3: interventi relativi alle trasversali ferroviarie;

PS3: interventi di potenziamento ed integrazione della rete stradale nord-sud di Corridoio – Asse stradale nord-sud e viabilità di supporto

2.2.2. Potenziamento ferrovia adriatica (PF1)

Il trasporto ferroviario è un ulteriore elemento strategico per la configurazione futura del Sistema di Trasporto del Corridoio Adriatico essendo fortemente integrato con il Progetto Portualità e con il Progetto Interporti. Le unità integrate porto-interporto-asse ferroviario costituiscono la struttura-base dell'offerta di trasporto di corridoio per la domanda merci, in grado di spostare un apprezzabile segmento di domanda dal trasporto stradale, modificando la ripartizione modale dei flussi merci.

Per rendere operativa tale funzione strategica sono stati individuati e prefissati la quantità di offerta e il livello di servizio dell'Asse ferroviario Nord-Sud di Corridoio. E' stato individuato uno standard-obiettivo da raggiungere progressivamente con i Progetti di breve termine e con quelli di medio-lungo termine.

Lo standard obiettivo è così costituito:

- doppio binario con elettrificazione
- V max: 200 Km/h
- Sagoma limite :C1
- Peso max per asse: 22,5 t.
- Potenzialità: 300 treni/g
- Blocco automatico BAB

ed è raggiunto nel medio-lungo periodo dal progetto PF2 (Progetto ferrovie).

A titolo di **tappa intermedia** il progetto PF1 (Progetto Ferrovie a breve periodo) presenta una minore velocità -160 Km/h- ed una minore potenzialità- 240 treni/giorno.

All'interno del "Pacchetto di Interventi" che compongono il Progetto PF1, la cui **realizzazione è prevista entro il 2005**, si segnala l'intervento n.2 che ha come obiettivo il potenziamento del collegamento ferroviario tra porto di Ancona, stazione di Ancona e linea Orte- Falconara. Le caratteristiche dell'intervento proposto sono a carattere prevalentemente tecnologico (fluidificazione del traffico sui due binari esistenti) il cui ambito progettuale e programmatico è quello riguardante un complessivo ammodernamento e potenziamento(fino a 240 treni/giorno) del nodo ferroviario di Ancona e Falconara.

Si fa presente che date le particolari implicazioni territoriali che riguardano il sistema urbano ed insediativo (viabilità, assetti urbanistici, ambito costiero, particolare morfologia dell'ambito collinare), non si può prescindere da una complessiva considerazione dell'area che vede limitate possibilità di utilizzo degli spazi verso mare e verso monte, tenendo presente che la fascia costiera è già sovraccaricata e che la ferrovia passa ai piedi della grande frana del 1982, nel centro abitato di Falconara ed in zone esposte ad erosione costiera (Marina di Montemarciano). **Da ciò, la opportunità di ricercare ulteriori alternative di lungo periodo al potenziamento infrastrutturale costiero in corridoi alternativi "interni", ottenendo, quindi, l'allontanamento dell'asse ferroviario nord-sud dalla zona costiera nella parte centrale del corridoio**

In particolare, nell'ambito del PP1 è previsto il collegamento dell'Asse Attrezzato dal porto al casello autostradale di Ancona Sud; il potenziamento delle attrezzature di stazione e l'adeguamento della sagoma delle gallerie a sud della città; il collegamento viario e ferroviario tra la nuova darsena e la ZIPA; il potenziamento del collegamento ferroviario tra il porto, la stazione di Ancona e la stazione di Falconara (linea Adriatica); la bretella a nord, in prossimità di Marina di Montemarciano, tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e la linea Adriatica.

Tale progetto risulta positivo sia dal punto di vista ambientale che economico.

2.2.3. Bretella ferroviaria M.Marciano-Chiaravalle

L'intervento n.2 "Potenziamento del collegamento ferroviario tra porto di Ancona, stazione di Ancona e linea Orte- Falconara", precedentemente citato, prevede anche un ulteriore intervento particolarmente significativo per la funzionalità del "nodo di Ancona- Falconara" e per il potenziamento dell'interconnessione tra la linea Orte- Falconara e la linea adriatica: si tratta della Bretella Chiaravalle-Montemarciano attualmente in fase di progettazione preliminare da parte delle F.S (vedere planimetria allegata).

Attualmente attraverso la stazione di Falconara vengono serviti tutti i traffici provenienti da Orte diretti verso nord e verso sud. Tale intervento consiste nel realizzare una bretella di collegamento fra la stazione di Chiaravalle a quella di Montemarciano allo scopo di alleggerire il traffico merci diretto da Orte verso nord ed ad evitare l'inversione di marcia dei treni in corrispondenza della stessa Stazione di Falconara. In caso di interruzione della linea ferroviaria adriatica in corrispondenza del tratto Montemarciano-Falconara la bretella svolgerebbe funzione di by-pass anche per il traffico passeggeri. A seguito di tale intervento la fascia costiera tra Ancona e Falconara, caratterizzata da molteplici di criticità, potrà, anche se in modo marginale, trarne giovamento in quanto il traffico merci diretto dalla linea ferroviaria adriatica verso Orte eviterà il passaggio attraverso l'API. Si individuano alcuni problemi connessi all'intervento (presenza di un ponte ferroviario sul fiume, problemi di tipo idraulico...) tecnicamente risolvibili nell'ambito dell'intervento stesso.

Sono state, tuttavia, sollevate obiezioni relative all'impatto ambientale delle infrastrutture, che verrà attentamente valutato nell'ambito della specifica procedura di V.I.A..

ACCORDO DI PROGRAMMA TRA MINISTERO DELL'AMBIENTE E REGIONE MARCHE SU: PRIMI INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEI RISCHI NELL'AREA DI ANCONA, FALCONARA E BASSA VALLE DELL'ESINO (DGRM n.2929 del 21.11.1999)

GRUPPO DI LAVORO MULTIDISCIPLINARE COSTITUITO TRA MINISTERO DELL'AMBIENTE, REGIONE MARCHE, PROVINCIA DI ANCONA, COMUNE DI FALCONARA E COMITATO TECNICO REGIONALE

Verbale della riunione del 20 luglio 2000

Convocata con nota del Servizio Tutela e Risanamento Ambientale n°7242 del 11/7/2000 (allegato.1), si è tenuta presso la Sala Europa del palazzo Leopardi della Giunta regionale la seconda riunione del Gruppo di lavoro multidisciplinare per l'attuazione dei primi interventi per la prevenzione dei rischi nell'area di Ancona, Falconara e bassa valle dell'Esino.

Sono presenti (allegato n°2):

Ing. Luciano Terrinoni
Dott.ssa Carla Brofferio
Arch. Antonio Minetti
Arch. Fabrizio Cinti
Dott. Antonio Graziosi
Ing. Sandro Bolognini
Ing. Sauro Moglie
Ing. Amedeo Paladini
Sig. Giuseppe Pisano
Sig. Massimo Tittarelli
Ing. Dino Poggiali

Sono altresì presenti, a supporto tecnico-scientifico della Regione: il dott. Gisberto Paoloni, Direttore generale ARPAM, il dott. Ferdinando De Rosa Direttore Tecnico-scientifico ARPAM, il dott. Stefano Orilisi Dirigente ARPAM.

in rappresentanza del Ministero dell'Ambiente
in rappresentanza del Ministero dell'Ambiente
in rappresentanza della Regione Marche
in rappresentanza della Provincia di Ancona
in rappresentanza del Comune di Falconara
consulente Comune di Falconara
in rappresentanza del Comune di Ancona
collaboratore ing. Moglie
in rappresentanza Comune di Montemarciano
in rappresentanza Comune di Camerata Picena

Ispettorato regionale VV.F, in rappresentanza CTR

L'arch. Minetti riferisce gli esiti dell'incontro con FS S.p.a. -19 luglio- sul tema della messa in sicurezza del tracciato ferroviario, da cui è risultato che: a) le prescrizioni del CTR del 31.8.1999 sono state attuate; b) nel medio termine, assunta la scadenza del 2005, è plausibile l'ipotesi tecnica della costruzione di una galleria artificiale in sede, con le caratteristiche ed i dispositivi utili a garantire la sicurezza in caso di incidente, proveniente dalla raffineria. La copertura finanziaria andrebbe trovata fuori delle

disponibilità FS. Si è ribadito che la bretella Chiaravalle-Montemarciano, che è in corso di progettazione quale tratta di snellimento del traffico merci Roma-Bologna, può svolgere funzione di by-pass in caso di emergenza sulla linea adriatica, ma in nessun modo è di questa sostitutiva.

Il gruppo di lavoro prende atto; escono i rappresentanti dei comuni di Ancona, Camerata Picena, Montemarciano.

Novembre 2001

Marche news

ANNO VI N. 30 del 12 novembre 2001

Corridoio Adriatico

Priorità tra le Reti transeuropee

D'Ambrosio interviene su Berlusconi, Lunardi e Prodi per ribadire la richiesta

L'idea del **Corridoio Adriatico** ha già avuto uno sviluppo concreto, sotto la spinta delle Regioni adriatiche, con il finanziamento dell'Ue per lo studio di fattibilità. **Tale studio è stato condotto nell'arco degli anni 1998/99 e consegnato alla valutazione della Commissione.** Il **Corridoio Adriatico** è stato considerato dal Governo italiano, anche in riferimento agli indirizzi del nuovo Piano generale dei trasporti, come un insieme di progetti saldamente ancorati, capaci di collocare questa infrastruttura plurimodale nel quadro delle Reti transeuropee e paneuropee del trasporto, e di puntare ad un significativo trasferimento modale basato sul trasporto marittimo e ferroviario e sui nodi portuali e interportuali. Il **Corridoio** si connette direttamente a tali reti: in particolare, all'area di trasporto paneuropea Adriatico-Jonica, al Corridoio VIII per *Durazzo – Tirana – Sofia – Varna* ed al Corridoio V per *Venezia – Trieste – Lubiana – Budapest – Kiev*, nonché, in particolare, alla *Bretella C Ploce – Budapest*.

“Ritenendo la proposta della Commissione estremamente penalizzante per le Marche – conclude **D'Ambrosio** - e per le altre sei regioni interessate al **Corridoio Adriatico**, **chiedo, anche a nome dei colleghi presidenti delle sei Regioni, di voler sostenere gli interventi considerati dalla progettazione e di inserire, pertanto, il Corridoio tra le priorità delle reti transeuropee (Ten)**”.

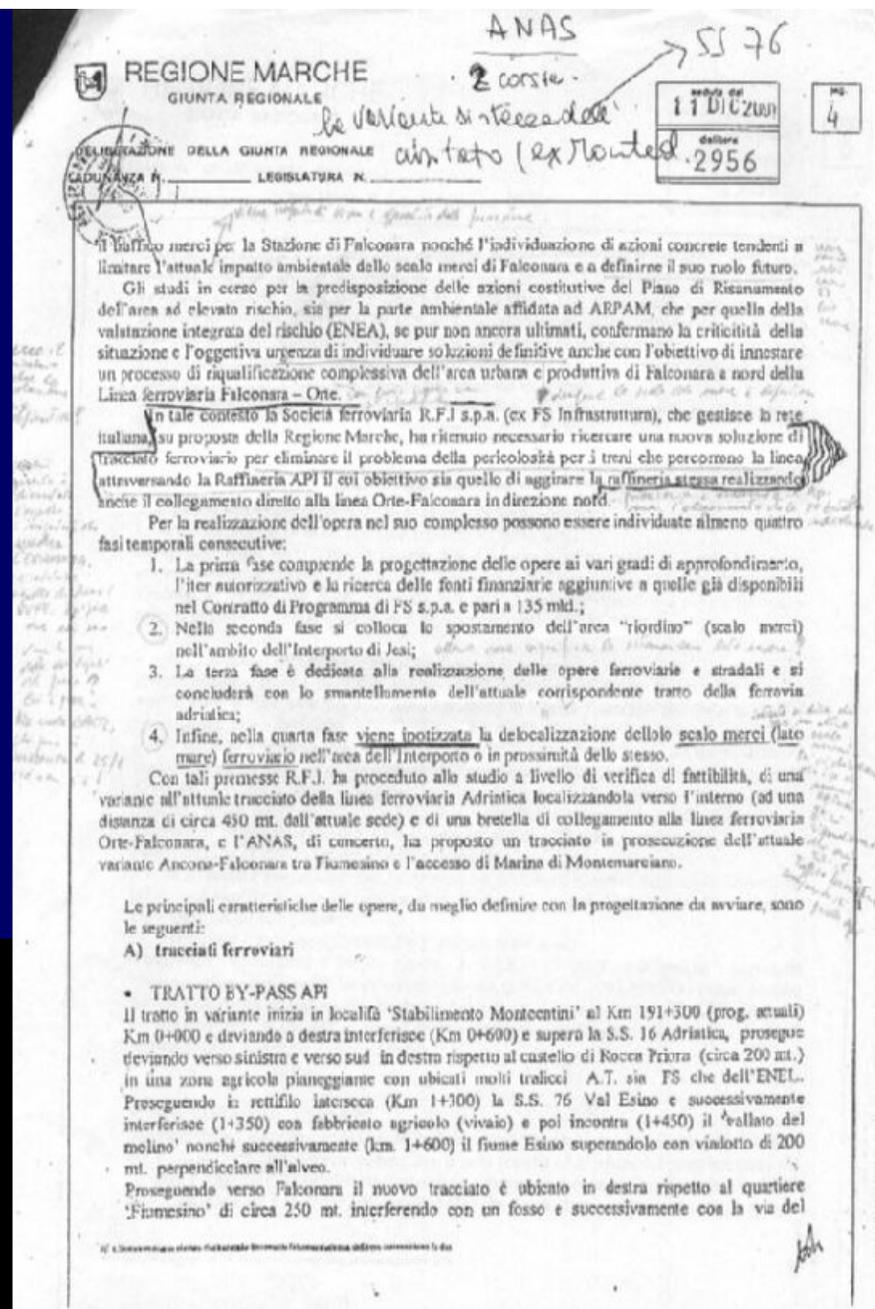
11 Dicembre 2001

Deliberazione della G.R. n. 2956 OT/AMB del 11/12/2001. DACR 305/2000 "Dichiarazione dell'area di Ancona, Falconara e bassa Valle dell'Esino ad elevato rischio di crisi ambientale" - Affidamento di studi per l'approfondimento di ipotesi di intervento finalizzate alla definizione del Piano di Risanamento dell'Area: approvazione schema di convenzione con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A ed Ente Nazionale per le Strade per la progettazione preliminare integrata del nodo ferroviario di Falconara comprendente anche la variante della SS16 "Adriatica" e la riqualificazione delle aree dismesse. Assegnazione di L. 500.000.000 (Euro 258.228,45) a favore di RFI S.p.A. quale cofinanziamento degli oneri complessivi previsti per la progettazione preliminare. Impegno di spesa sul cap. 2132241 del bilancio 2001.

Il progetto è stato commissionato dalla Regione Marche?

ma, da chi? e con quale mandato?

**LA
SVOLTA**



21 Dicembre 2001

**INTERVENTI STRATEGICI
DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE**

Legge Obiettivo n° 443 del 21 dicembre 2001

(Articolati per Regioni e per macrotipologie)

11. Marche

Corridoi ferroviari:

Tratta marchigiana Bologna – Lecce (**compreso by pass ferroviario area Api**)

Potenziamento linea Orte – Falconara

Corridoi autostradali e stradali:

Completamento Quadrilatero di penetrazione interna e Pedemontana dorsale

(SS 76, SS 77)

Ammodernamento SS 78 Val di Fiastra (tratta Sforzacosta – Sarnano)

Tratta marchigiana Fano – Grosseto

Hub portuali, aeroportuali e interportuali:

Allacci plurimodali al Porto di Ancona

Infrastrutture di allaccio Interporto di Jesi

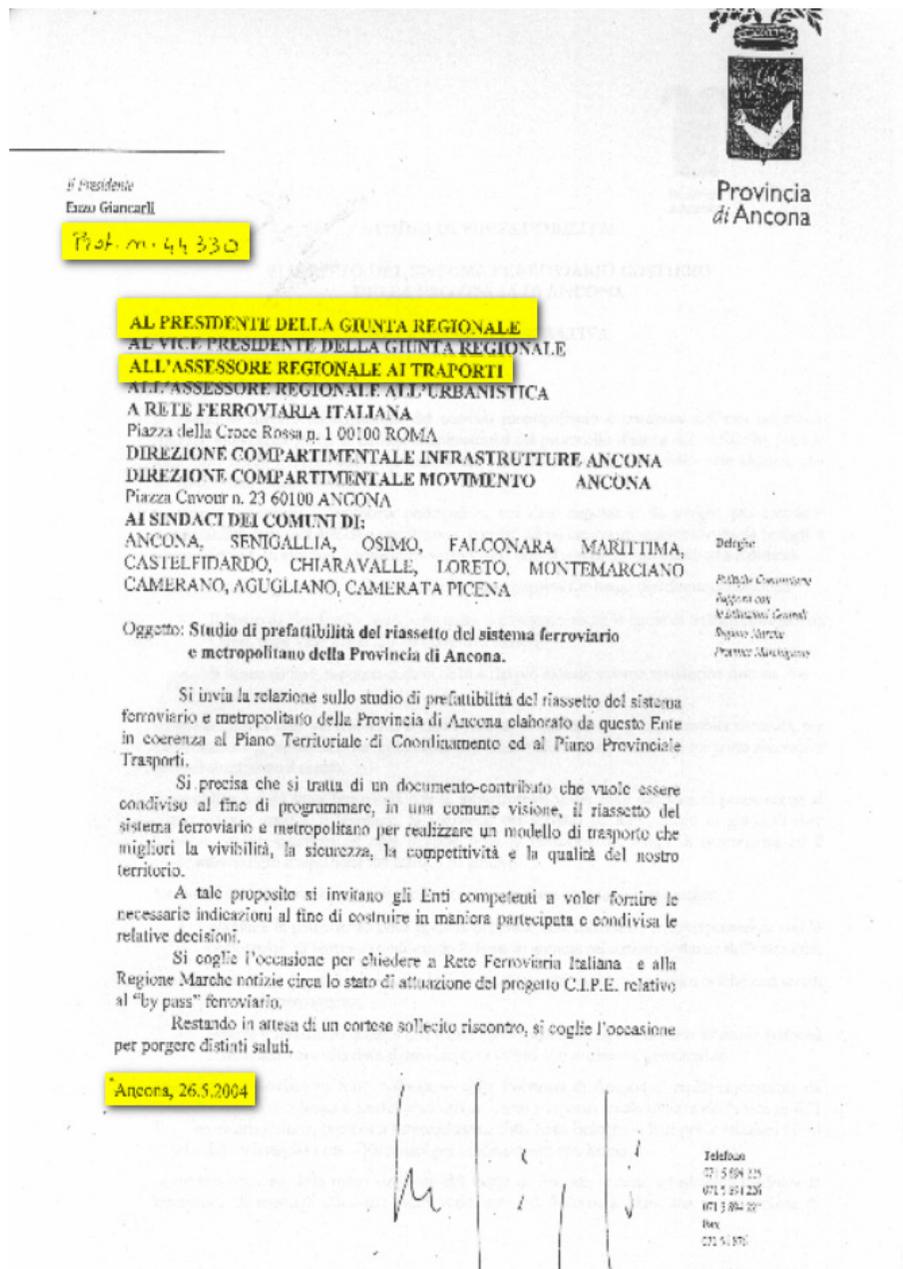
Il 26 maggio 2004 la Provincia di Ancona invia a Regione e RFI il proprio Studio di prefattibilità del riassetto del sistema ferroviario e metropolitano della Provincia di Ancona ... C'era spazio e tempo per fermarsi e trovare la soluzione migliore!

Nodo Ferroviario di Falconara e collegamento con la linea Adriatica					
2001	2002	2003	2004	2005	2006
21-dic	PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (del. CIPE 121/01)				
	24-ott	FIRMA INTESA GENERALE QUADRO			
		10-giu	PRESENTAZIONE PROGETTO PRELIMINARE		
			DELIBERA CIPE - APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE		29-lug

Il Soggetto Aggiudicatore è RFI.

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante alla linea Adriatica, tra le stazioni di Falconara Marittima e Montemarciano, con una bretella di collegamento (per un'estesa di circa 4,4 km) tra la linea Adriatica e la linea Orte-Falconara e di un nuovo smistamento merci nelle adiacenze dell'interporto di Jesi. Il costo è di circa 210,00 MEuro ed il tempo di realizzazione dei lavori è stimato in mesi 50. La progettazione preliminare è stata, nella seduta del 29 luglio 2005, approvata in linea tecnica, con prescrizioni, dal CIPE ed avrà copertura finanziaria da RFI con le risorse del Contratto di Programma 2001-2005.

E' accaduto di tutto ... e lo Studio è stato ignorato



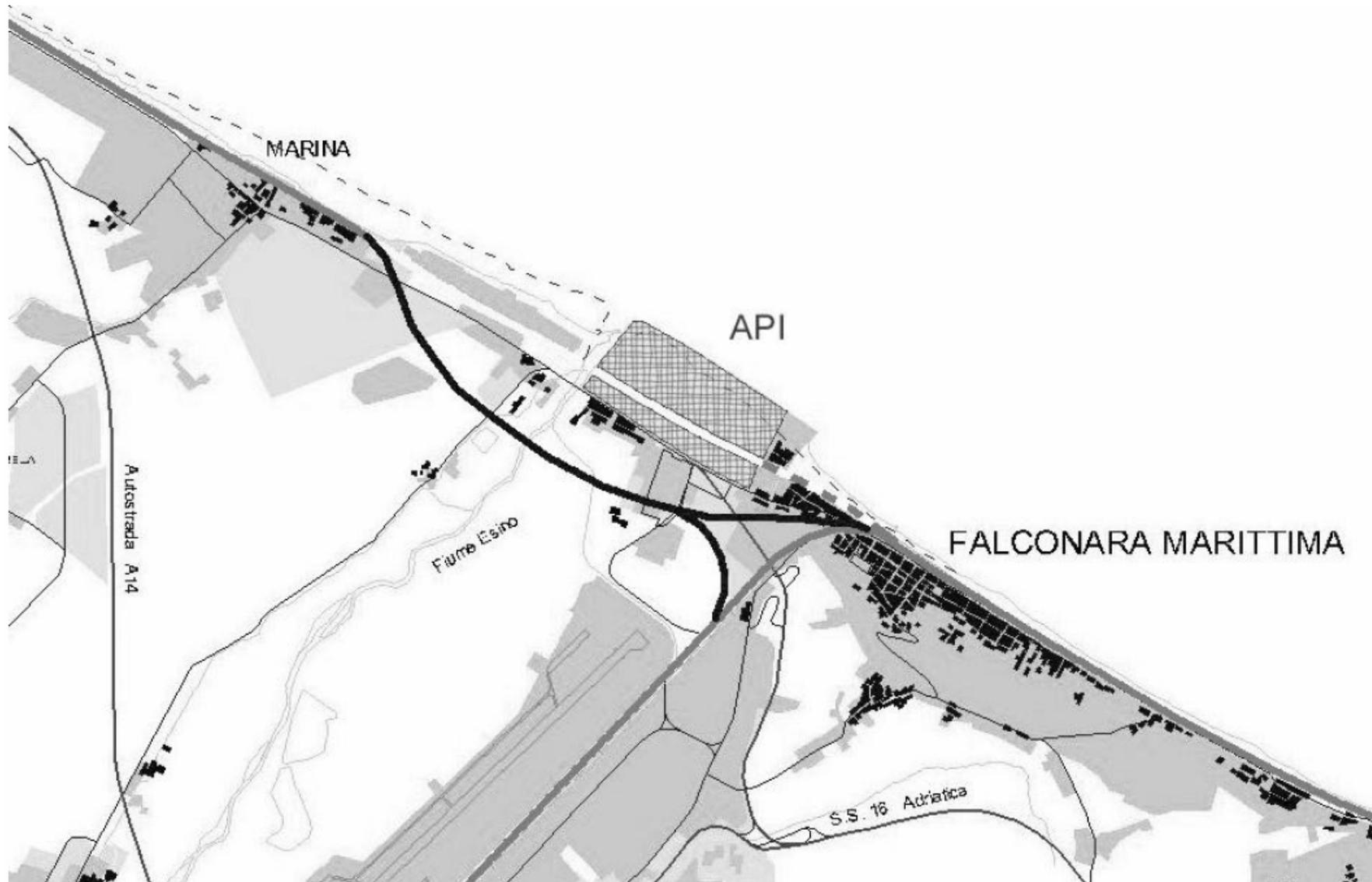
**Assessore
regionale alle
infrastrutture**

“il Messaggero”

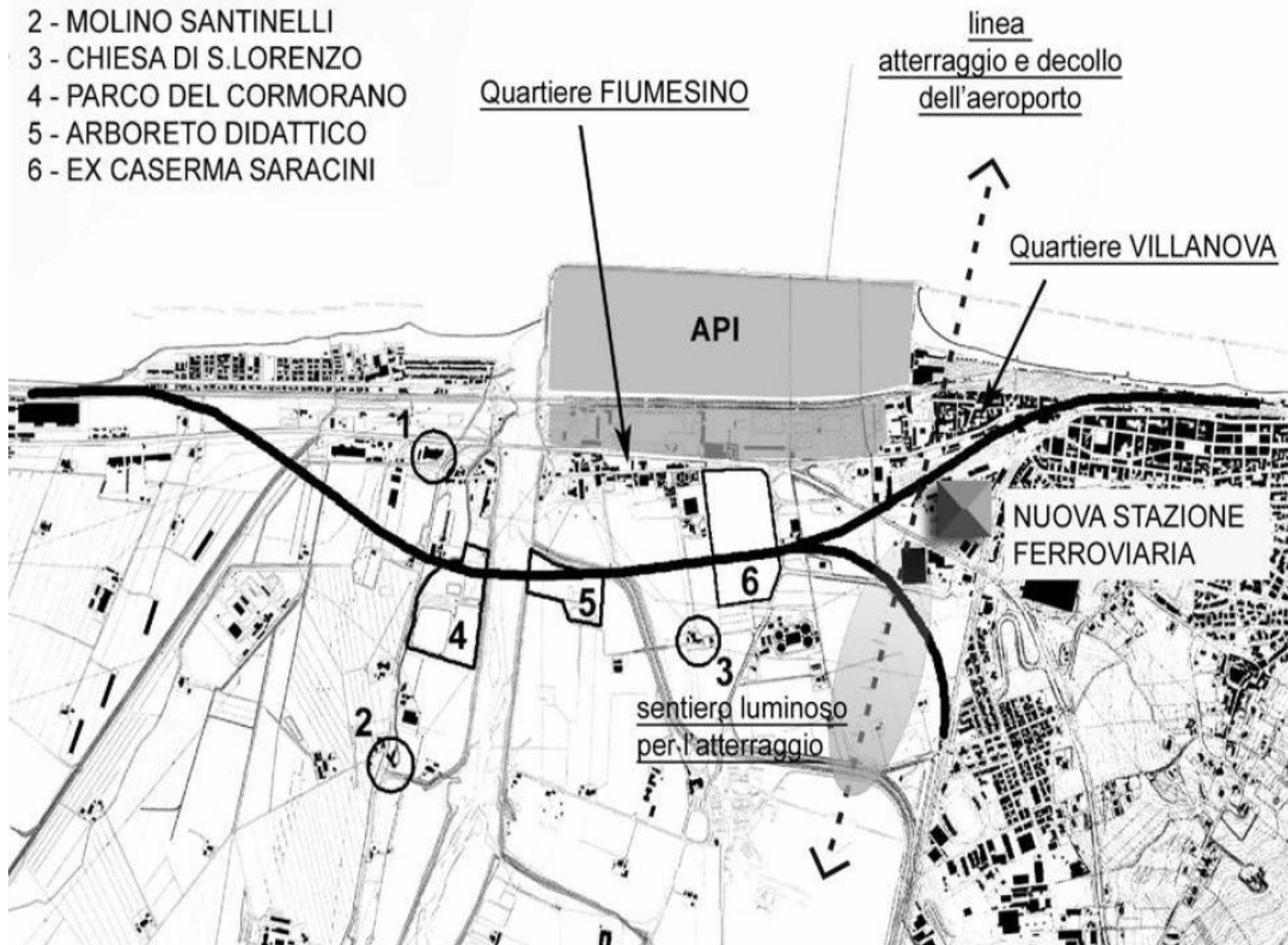
7 febbraio 2008

**“Ho verificato che il
piano Giancarli non
è mai approdato in
Regione, nei nostri
uffici”!**

Il cosiddetto bypass API non ha nulla a che fare con il Corridoio adriatico né con il potenziamento delle infrastrutture della mobilità!



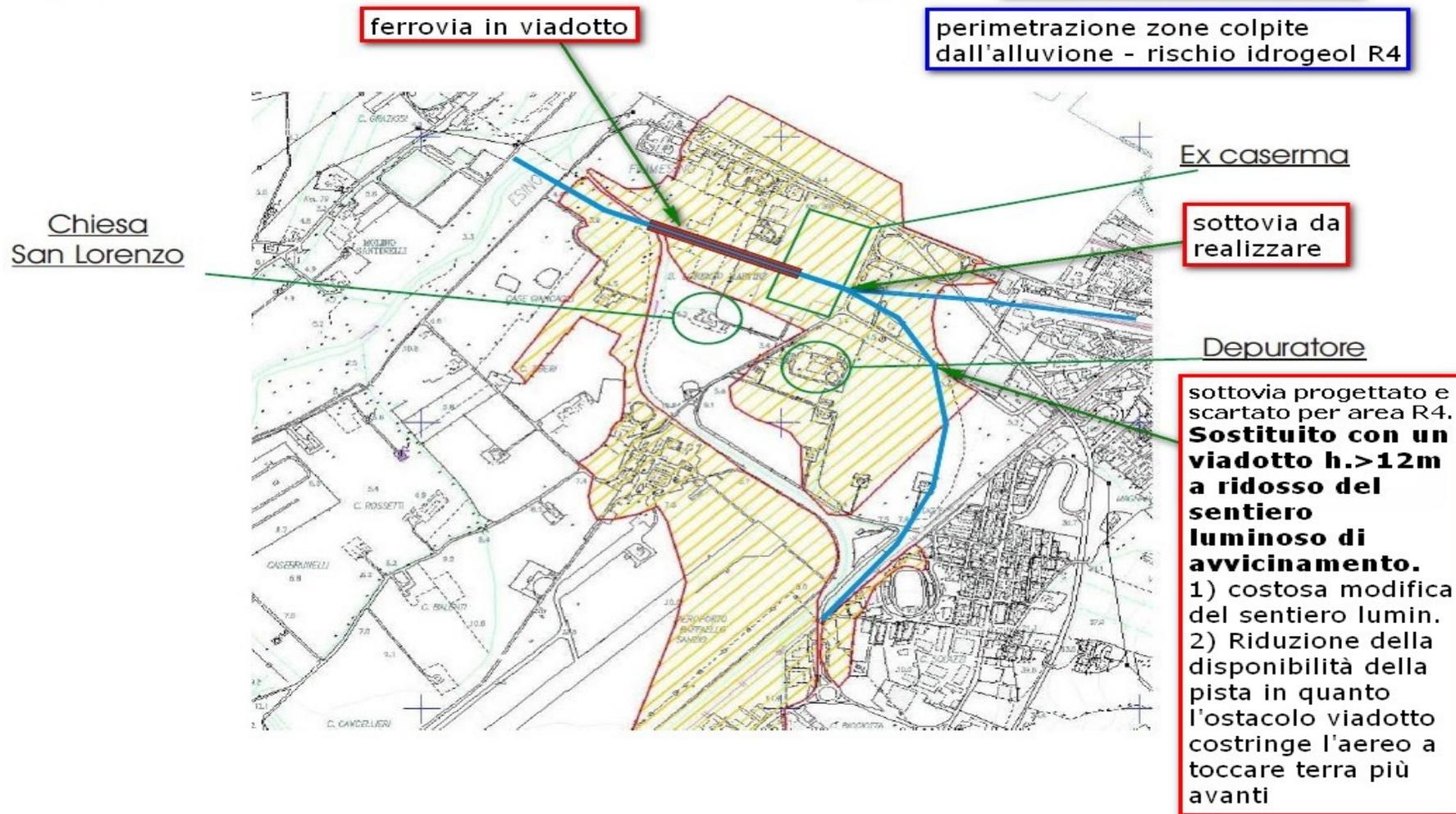
- 1 - ROCCA PRIORA
- 2 - MOLINO SANTINELLI
- 3 - CHIESA DI S. LORENZO
- 4 - PARCO DEL CORMORANO
- 5 - ARBORETO DIDATTICO
- 6 - EX CASERMA SARACINI



Bypass API: rischio idrogeologico e aeroportuale

F-25

Rapporto di evento - 26 Settembre 2006



Estratto dal documento originale.

Ma l'ENAC e l'ENAV non sono mai state interpellate per il bypass fs! Hanno saputo per caso del progetto del bypass!

Nonostante le osservazioni dei comitati già nel 2003 (V.I.A. Regione Marche)!
Nonostante l'invio nel giugno 2005 a Presidenza del Consiglio, Ministeri
competenti ed Amministrazioni della Relazione della Società Pindaro srl di
Roma che rilevava mancate valutazioni e rischi aeroportuali!



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE ENAC
Protocollo n. 461.00/187/2006

Falconara M.,
Prot. n. 0001927/GAP

Al Presidente della Regione Marche
Gian Mario Spacca
Via Gentile da Fabriano, 9
60125 Ancona

Regione Marche
Servizio
Governo del territorio, mobilità ed infrastrutture
Via Gentile da Fabriano, 9
60125 Ancona

Società
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direttore Compartimentale Movimento
Via Marconi, 52
00125 Ancona

Soprintendenza per i Beni
Architettonici e il Paesaggio
Marche
Piazza del Senato, 15
60121 Ancona

Soprintendenza Archeologica
Per le Marche
Via Birarelli, 18
60121 Ancona

A.R.P.A.M.
Dipartimento Provinciale di Ancona
Via Caduti del Lavoro, 40
60131 Ancona

Società
Aerodica S.p.A.
Piazzale S. Sordani, 1
Aeroporto Raffaello Sanzio
60015 Falconara Marittima (An)

Società
ENAV S.p.A.
UAAV Falconara
Aeroporto Raffaello Sanzio
60015 Falconara Marittima (An)

Società
ENAV S.p.A.
Direzione Generale
Via Salaria, 716
00138 Roma

Provincia di Ancona
- Settore Urbanistica ed Ambiente
- Settore Lavori Pubblici - Trasporti
- Settore Opere Pubbliche e difesa del Suolo
Via Ruggeri, 5
60125 Ancona

Comune
Falconara Marittima
Piazza Carducci, 4
60015 Falconara Marittima (An)

Comune di Chiaravalle
P.za Risorgimento, 11
60033 Chiaravalle (An)

Comune di Montemarciano
Via Umberto I°, 20
60018 Montemarciano
(An)

Comune di Jesi
Via Gramsci, 95
60035 Jesi
(AN)

Comune di Monsano
Piazza Matteotti, 17
60030 Monsano (An)

Oggetto: nodo ferroviario di Falconara M. - collegamento Orte Falconara con linea
adriatica.

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 di Falconara Marittima a circa 700/800 metri dalla testata pista 22 (lato mare).

Tale ipotesi, a parere dello scrivente, 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.

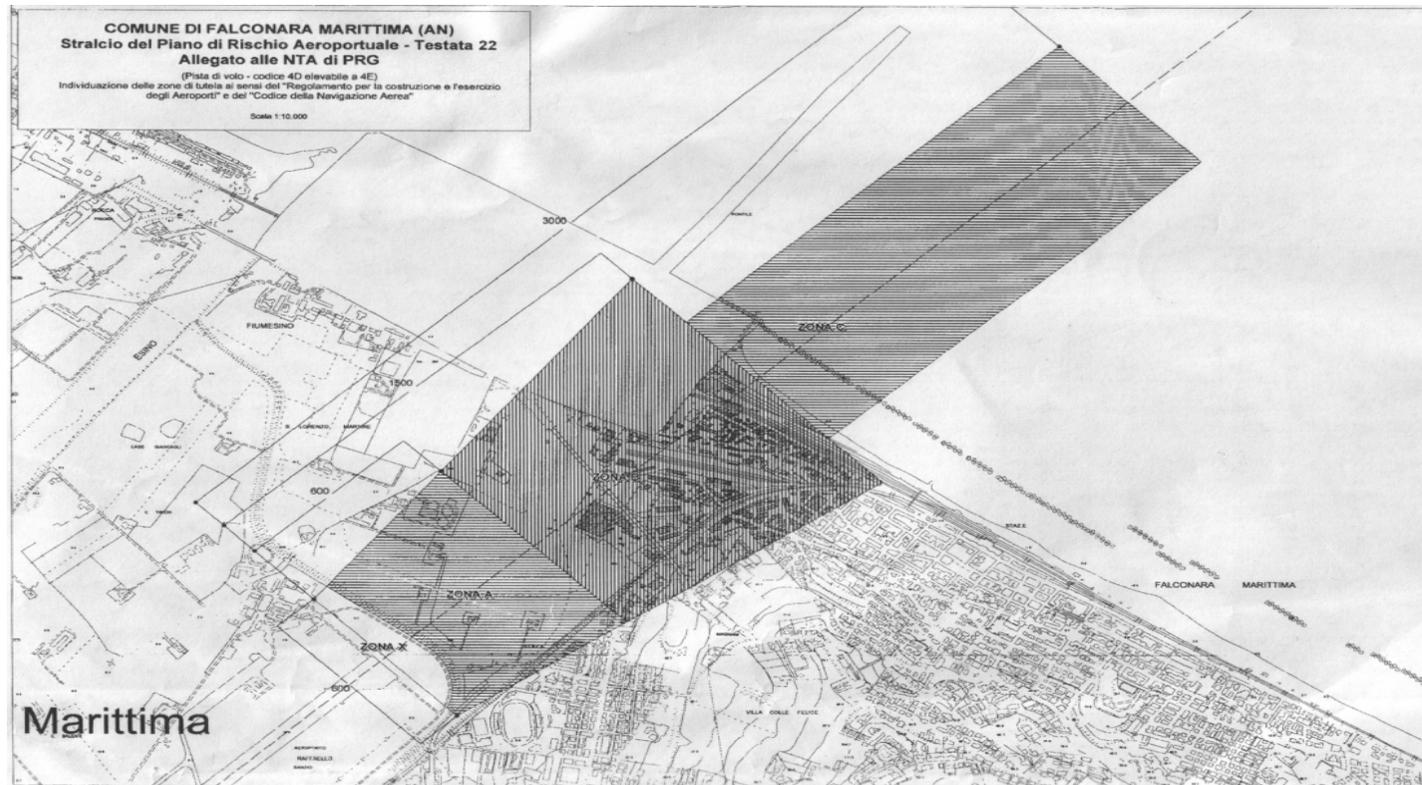
Pertanto si ritiene che una valutazione fra progettisti e tecnici ENAV ed ENAC sia utile a definire le reali implicazioni che il collegamento ferroviario crea alla navigazione aerea.

I principali riferimenti normativi relativi agli aspetti sopra elencati sono:

- ENAC "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" Capitolo 4
- Codice della Navigazione approvato con R.D. n. 327 del 30 marzo 1942 modificato dal D. Lgs. 9/5/2005, n. 96 e dal D. Lgs. 15/03/2006, n. 151; in particolare gli artt. 707 - 709 - 711.

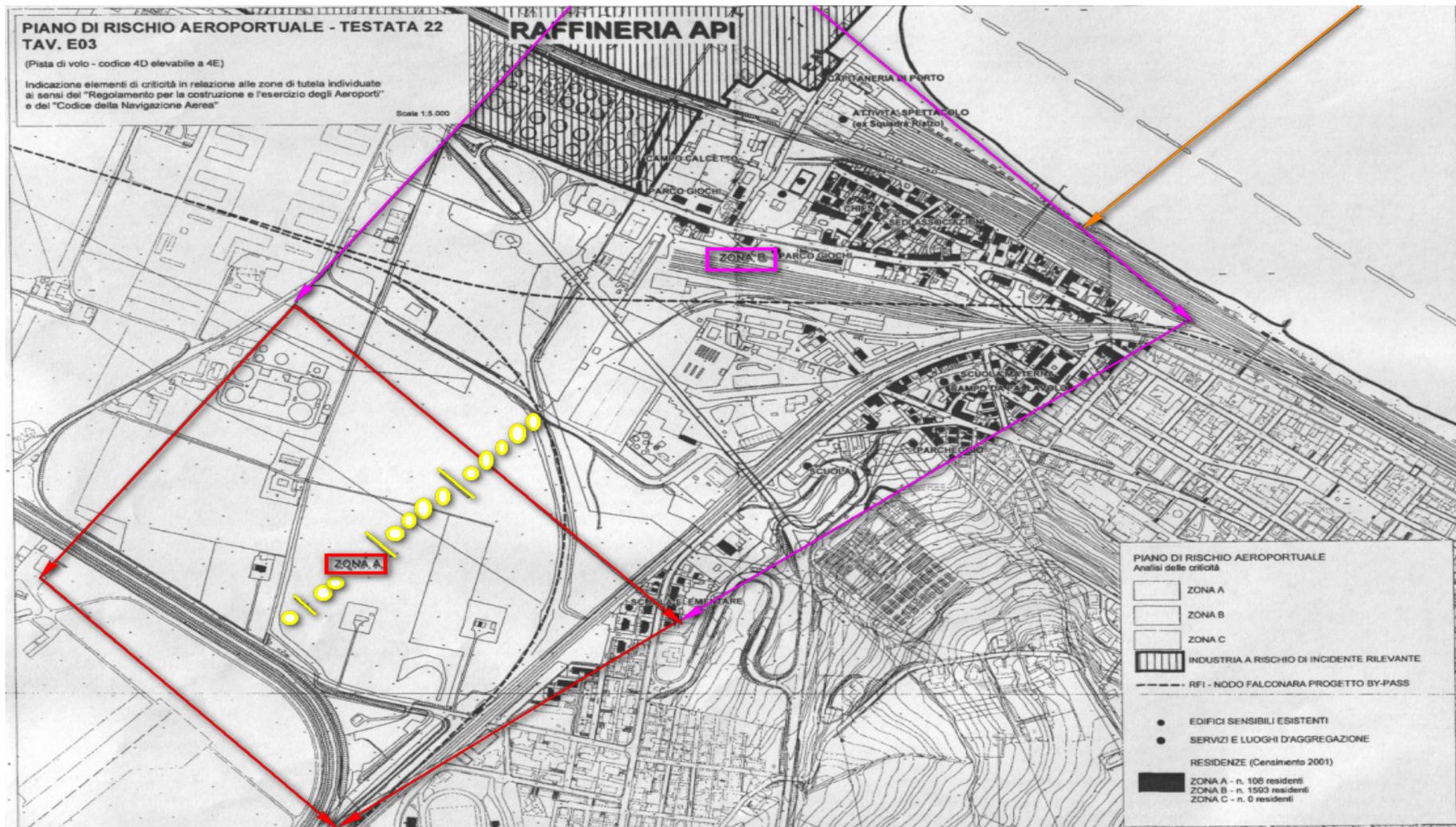
Il Direttore
Riccardo Perrone

Nonostante tutto, durante la **Conferenza dei Servizi del 23 marzo 2009** presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ci si accorge che **dal 2006 il Comune di Falconara Marittima era inadempiente rispetto alla redazione del Piano di Rischio Aeroportuale (D.Lgs n° 151 del 15/3/2006)**. L'art. 707 del Decreto detta che *"nelle direzioni di atterraggio e decollo degli aeroporti possono essere autorizzate opere ed attività solo se compatibili con i Piani di Rischio che i Comuni territorialmente competenti, adottano nel rispetto delle eventuali direttive regionali e del Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti"*.
La Conferenza dei Servizi si conclude positivamente lo stesso, senza il Piano di Rischio!
Il Comune adotta il Piano di Rischio dopo, il 7 agosto 2009 ... dove, ovviamente, il bypass sembra compatibile.
Rimane il fatto che tutti gli Enti e le Amministrazioni hanno sostenuto e approvato un progetto mancante della valutazione di un rischio!



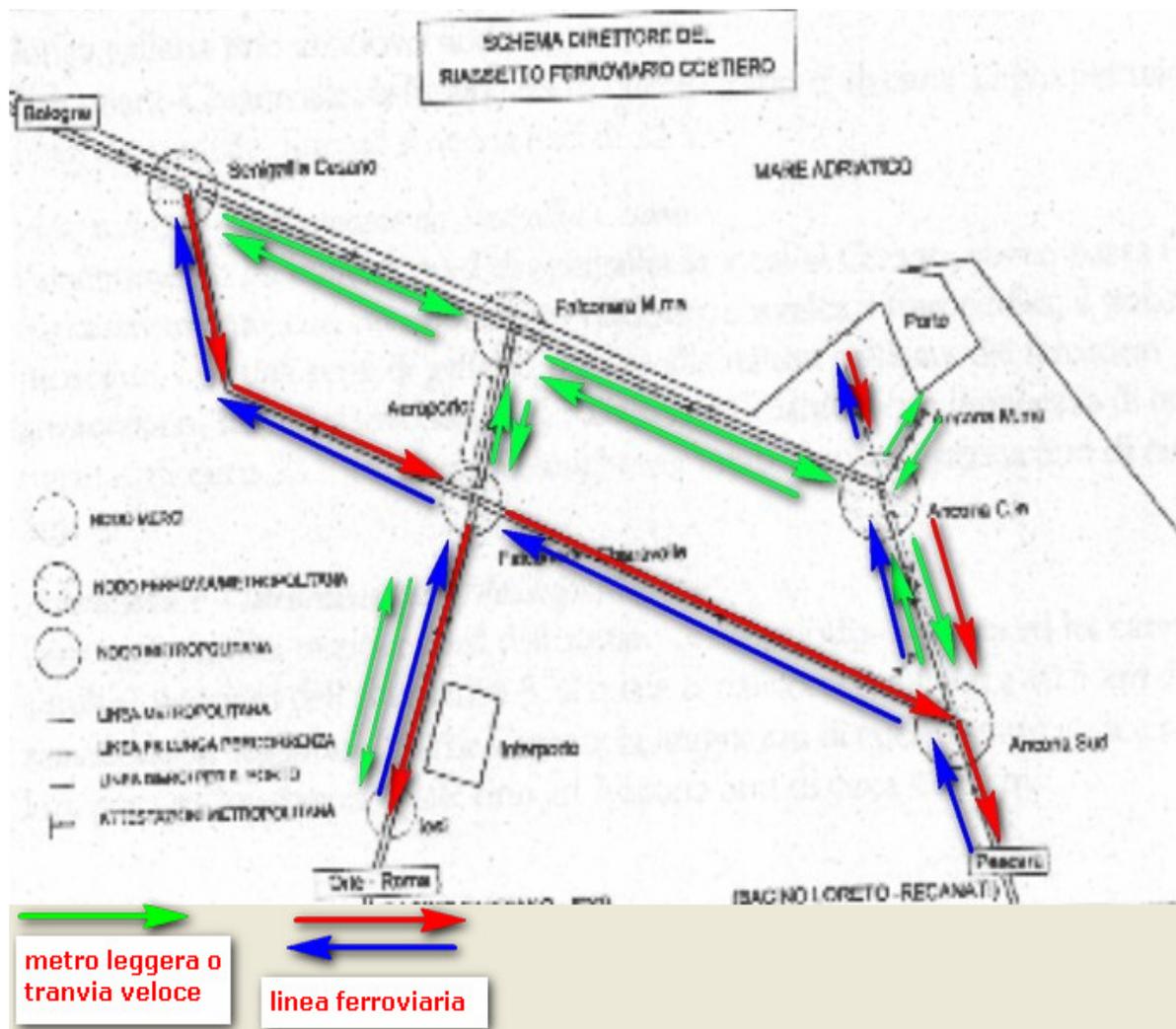
Il sentiero luminoso ostacolato dal bypass.

Nel decennio 1988-1997 l'82% degli incidenti si è verificato durante il decollo e le fasi di atterraggio. Le ultime statistiche indicano il 51,3% in fase di atterraggio e il 25,5% in decollo. E' statisticamente meno pericoloso spostare la ferrovia dall'interno della raffineria e metterla trasversalmente al sentiero di avvicinamento dell'aeroporto?



**Dunque,
Sosteniamo la necessità**

- del **RIASSETTO DEL SISTEMA FERROVIARIO COSTIERO;**
- di **UN SISTEMA DI SERVIZIO METROPOLITANO.**



3. L'ARRETRAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ADRIATICA

3.1 Le alternative

Sono state studiate quattro diverse alternative, ciascuna corrispondente ad un diverso punto di inizio dell'arretramento della linea costiera adriatica.

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

Questo tratto, della lunghezza di circa 19 km, inizia dalla nuova stazione di Ancona Sud, situata in località Aspigo nell'area compresa tra l'Autostrada A14 e l'attuale ferrovia Ancona-Pescara, e si porta al nodo di Falconara-Chiaravalle con un percorso di tipo collinare caratterizzato da una successione serrata di gallerie e tratti all'aperto.

Parte integrante della tratta comune è la derivazione dalla linea principale dei binari dedicati al collegamento dedicato ai convogli merci da e per il porto attraverso uno dei due tunnel oggi utilizzati dai treni tra le stazioni di Ancona Centrale e Aspigo/Varano. La configurazione proposta consente ai treni di accedere e lasciare il porto nelle relazioni sia con il sud sia con il nord senza manovre di inversione, con evidente beneficio per l'efficienza e la regolarità del servizio.

Altrettanto fondamentale risulta l'efficacia della configurazione individuata per il nodo di Falconara-Chiaravalle. È possibile infatti strutturare il nodo per consentire da tutte le provenienze l'indirizzamento dei treni verso i binari che immettono direttamente verso la direzione di destinazione senza ricorrere ad inversioni di marcia, evitando i perditempo connessi e la riduzione della capacità del nodo.

Le quattro alternative individuate per la tratta settentrionale sono le seguenti:

- *Alternativa 1 - arretramento da Marina di Montemarciano*
L'arretramento ha inizio poco a nord dell'abitato di Marina di Montemarciano, sottopassa l'autostrada A14 in galleria per proseguire poi in affiancamento alla stessa A14 lato monte e, con un percorso all'aperto, raggiungere il nuovo nodo Falconara-Chiaravalle; la lunghezza di questo tratto è di circa 7 km, per una lunghezza totale fino ad Ancona Sud di 26 km;
- *Alternativa 2 - arretramento da Marzocca*
L'arretramento ha inizio poco a nord dell'abitato di Marzocca, sottopassa l'Autostrada A14 in galleria per proseguire poi con un percorso collinare caratterizzato da un'unica lunga galleria fino al nuovo nodo Falconara-Chiaravalle; la lunghezza di questo tratto è di circa 12 km per una lunghezza totale, fino ad Ancona Sud di 31 km;
- *Alternativa 3 - arretramento da Senigallia Cesano*
L'arretramento ha inizio a nord di Senigallia in località Cesano, sovrappassa l'A14 e successivamente, con un importante viadotto, scavalca il fiume Misa; il tracciato prosegue, con una serie di gallerie, dovute alla natura collinare del territorio attraversato, fino al nuovo nodo di Falconara-Chiaravalle; la lunghezza di questo tratto è di circa 22.5 km, per una lunghezza totale fino ad Ancona Sud di circa 41.5 km;
- *Alternativa 4 - arretramento da Mondolfo-Marotta*
L'arretramento ha inizio a nord dell'abitato di Mondolfo-Marotta ed ha caratteristiche simili al tracciato dell'alternativa 3, al quale si riallaccia dopo circa 10.5 km dopo aver scavalcato in viadotto il fiume Cesano; la lunghezza di questo tratto è di circa 28.5 km, per una lunghezza totale fino ad Ancona Sud di circa 47.5 km.

Le quattro alternative individuate per la tratta settentrionale sono le seguenti:

- **Alternativa 1 – arretramento da Marina di Montemarçiano**
L'arretramento ha inizio poco a nord dell'abitato di Marina di Montemarçiano, sottopassa l'autostrada A14 in galleria per proseguire poi in affiancamento alla stessa A14 lato monte e, con un percorso all'aperto, raggiungere il nuovo nodo Falconara-Chiaravalle; la lunghezza di questo tratto è di circa 7 km, per una lunghezza totale fino ad Ancona Sud di 26 km;
- **Alternativa 2 – arretramento da Marzocca**
L'arretramento ha inizio poco a nord dell'abitato di Marzocca, sottopassa l'Autostrada A14 in galleria per proseguire poi con un percorso collinare caratterizzato da un'unica lunga galleria fino al nuovo nodo Falconara-Chiaravalle; la lunghezza di questo tratto è di circa 12 km per una lunghezza totale, fino ad Ancona Sud di 31 km;
- **Alternativa 3 – arretramento da Senigallia Cesano**
L'arretramento ha inizio a nord di Senigallia in località Cesano, sovrappassa l'A14 e successivamente, con un importante viadotto, scavalca il fiume Misa; il tracciato prosegue, con una serie di gallerie, dovute alla natura collinare del territorio attraversato, fino al nuovo nodo di Falconara-Chiaravalle; la lunghezza di questo tratto è di circa 22.5 km, per una lunghezza totale fino ad Ancona Sud di circa 41.5 km;
- **Alternativa 4 – arretramento da Mondolfo-Marotta**
L'arretramento ha inizio a nord dell'abitato di Mondolfo-Marotta ed ha caratteristiche simili al tracciato dell'alternativa 3, al quale si riallaccia dopo circa 10.5 km dopo aver scavalcato in viadotto il fiume Cesano; la lunghezza di questo tratto è di circa 28.5 km, per una lunghezza totale fino ad Ancona Sud di circa 47.5 km.

L'alternativa 1



I COSTI

Anno 2002: costo previsto 129 Milioni di €

Anno 2005: costo previsto 210 Milioni di €

Anno 2008: costo previsto 240 Milioni di €

Lunghezza complessiva nuovi tratti: 4,4 km

Ferrovia comune (no alta velocità)

Costo a chilometro: 54,5 mil. di €

costo dell'alta velocità in Italia – dai 19 ai 30 milioni a km.

in tratte in cui non si prevedono gallerie

Fonte:

Ministero delle infrastrutture - DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE ED IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEI TERRITORIO, IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI.

Roma, 14.05.2007 - Prot. a 660/Segr.

Audizione del 15 maggio 2007 "Indagine conoscitiva sulla situazione economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato e sullo stato, dei cantieri e dei costi dell'Alta Velocità Ferroviaria.

Il passante Chiaravalle-Marzocca è lungo 7,5 km.

con un costo a km. di 30 milioni costerebbe 225 milioni...

se poi si pensasse di realizzare un solo binario i costi si ridurrebbero ancora

Province di Ancona e Pesaro chiedono l'arretramento della linea adriatica

il Resto del Carlino

Data: 08/06/2011
Pagina: 7

1/1

INFRASTRUTTURE LA PROVINCIA HA PRONTO IL PROGETTO E PESARO CONCORDA. IL CONSIGLIERE REGIONALE RICCI FAVOREVOLE

«Arretramento della ferrovia, utilizziamo i fondi del By pass»

IL RILANCIO del progetto di arretramento della ferrovia adriatica lungo la direttrice Ancona-Pesaro riaccende anche la questione relativa al bypass di Falconara. Secondo la Provincia di Ancona, le risorse da tempo impegnate per quel progetto dovrebbero essere ricollocate proprio per realizzare l'arretramento della ferrovia. «Stiamo parlando di ben 240 milioni di euro — spiegano il presidente Casagrande e l'assessore provinciale alle Infrastrutture della grande viabilità Gitto — che il Governo nazionale aveva stanziato per questo territorio e che sono rimaste inutilizzate. Non vogliamo neppure pensare che, qualcuno, magari approfittando della fase convulsa che agita la maggioranza di centrodestra a Roma, intenda sottrarre fondi certi per le Marche a vantaggio di altri territori». Secondo la Provincia «è necessario che quelle risorse vadano destinate al progetto per l'arretramento della ferrovia, anche per valorizzare

una delle più efficienti piattaforme logistiche dell'Italia centrale, divenuta tale grazie al buon governo e alla capacità amministrativa della filiera istituzionale locale». Anche Mirco Ricci, capogruppo regionale del Pd è della stessa opinione: «L'arretramento della ferrovia Pesaro-Ancona va recepito nel Piano strategico delle infrastrutture delle Marche. Si tratta di un'opera che ha tempi molto lunghi di realizzazione però va nella direzione dello sviluppo dell'Alta velocità nella nostra regione. Non possiamo perdere questa opportunità per questo credo che l'individuazione del percorso vada vincolato nel Piano Strategico delle infrastrutture».



Le possibili risorse dell'arretramento complessivo

- Il progetto libererebbe circa 30 km di costa nonché le aree delle attuali stazioni di Ancona, Falconara, Montemarciano, Marzocca e Senigallia.
- Le aree che verrebbero liberate dalla ferrovia, valutate nella loro attuale destinazione, possono coprire circa il 25% del costo.
- Se i Comuni interessati cambiassero la destinazione delle aree ridisegnando dal punto di vista urbanistico tutta la costa e tutte le aree ne conseguirebbe un forte impulso alle attività economiche e turistiche ed un enorme risanamento ambientale.
- In quel caso il valore delle aree potrebbe arrivare a coprire il 40-45% del costo del progetto.

I vantaggi dell'arretramento e del servizio metropolitano

- Attraverso un finanziamento pubblico e attraverso il ricavato della valorizzazione delle aree, il progetto cambierebbe il volto delle città interessate rendendole molto più vivibili per i loro abitanti, mettendole al servizio di tutti i marchigiani e tornando a quella splendida costa e quello splendido golfo di Ancona che potrà offrire potenzialità turistiche e ricreative sostenibili che significano ricchezza e lavoro.

L'Alternativa 1 quali problemi risolve? SICUREZZA convogli merci pericolose



- I convogli con merci pericolose provenienti dalla linea romana e diretti a nord – e viceversa - non attraverserebbero più la raffineria;
- I convogli con merci pericolose provenienti dalla linea romana e diretti a nord, eviterebbero l'attraversamento di aeroporto, Castelferretti e quartiere Stadio (attraversamento che, invece, continuerà con il bypass!);
- I convogli con merci pericolose provenienti da BO e diretti a sud transiterebbero obbligatoriamente all'Interporto e scenderebbero verso Ancona attraverso l'esistente linea.
- Qualsiasi scambio di carri merci pericolose tra convogli avverrebbe all'Interporto.

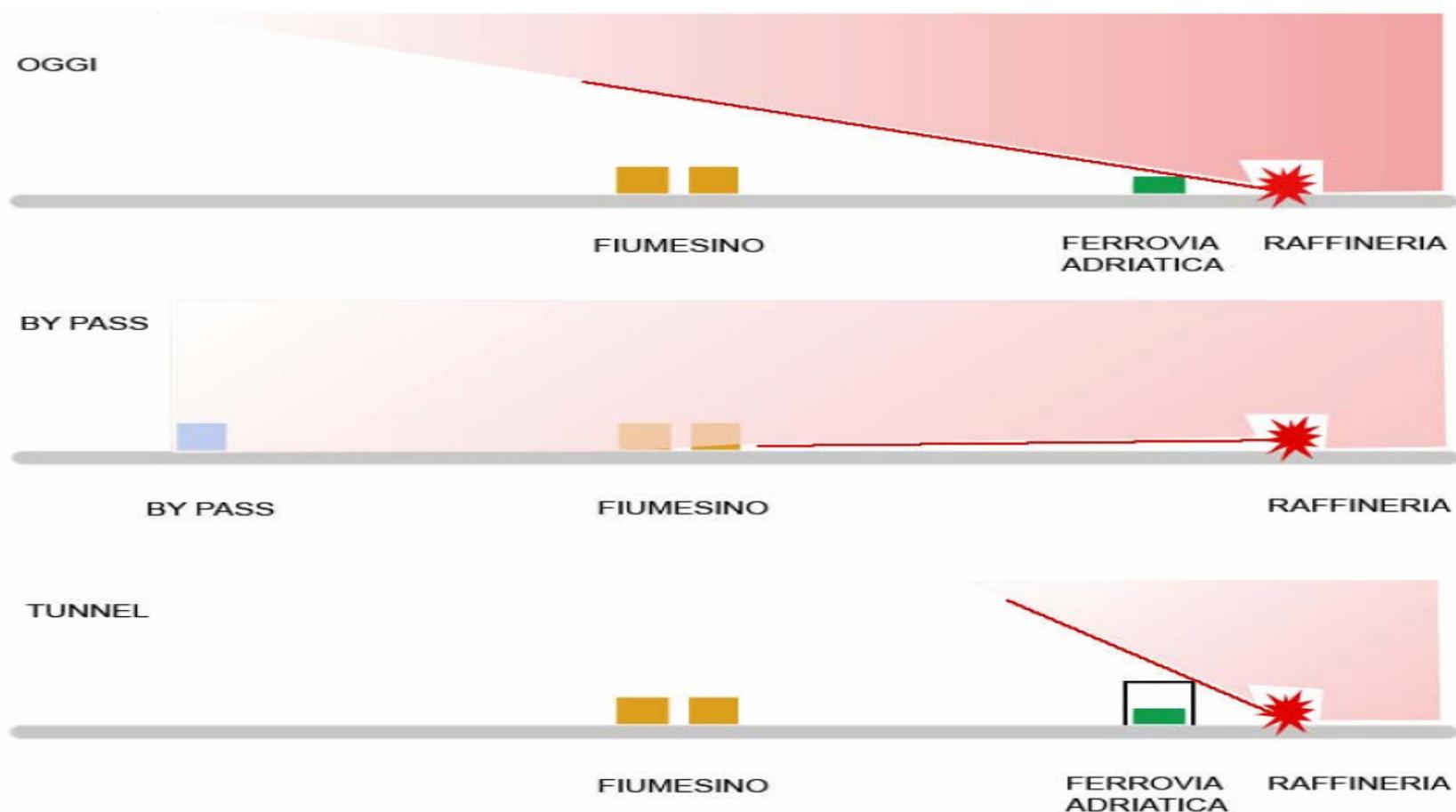
L'Alternativa 1 quali problemi evita? SICUREZZA del territorio attraversato



- Non attraversa direttamente le zone a rischio idrogeologico R4;
- Non interferisce indirettamente con le zone a rischio idrogeologico R4 tramite i sottovia necessari nei punti di interferenza tra nuova ferrovia e strada esistente;
- Non interferisce con l'aeroporto in alcun modo (Piano di Rischio – sentiero luminoso di avvicinamento) in quanto collocata dalla parte opposta alla testata pista strumentale 22, usata dal 90% dei voli per la completezza della strumentazione che la caratterizza!

Fino a che l'arretramento non sarebbe realizzato, **il traffico passeggeri attraverserebbe il sito industriale API protetto dal tunnel già valutato positivamente nel 2000 da Ministero Ambiente, Regione e RFI.** Il tunnel dovrà essere realizzato a spese dalla società API - che sarà beneficiata dall'arretramento futuro – la quale in questo modo comparteciperà ai costi dell'arretramento fs in considerazione della corresponsabilità nell'inglobamento della linea ferroviaria operata nel corso degli anni.

Nella proiezione qui sotto un altro vantaggio del tunnel: la protezione del quartiere Fiumesino dagli scenari incidentali indicati dal Rapporto di Sicurezza API.



CONCLUSIONE

- Per la grettezza dell'utilità pubblica il cosiddetto bypass ferroviario API è paragonabile a quelle opere faraoniche che concentrano troppe risorse in un ambito ristretto.
- Un'opera pubblica deve avere una ricaduta positiva capillare, su tutta la popolazione, decongestionando un'area ad elevato rischio di crisi ambientale.
- Per questo motivo esortiamo il Presidente ed i Consiglieri a non ridurre la necessità dell'arretramento della linea ferroviaria adriatica ad uno sterile esercizio calligrafico!
- Realizzare il bypass ferroviario API significherebbe cassare per sempre l'arretramento della linea ferroviaria adriatica poiché l'opera non sarebbe reinseribile in un qualsiasi progetto di reale arretramento della linea.
- Al contrario, *l'Alternativa 1* dello Studio della Provincia di Ancona e sostenuto anche dalla Provincia di Pesaro costituirebbe l'inizio del vero arretramento della linea ferroviaria adriatica, a ridosso del corridoio che fiancheggia l'autostrada A14.

Grazie