



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

ORIGINALE

ESTRATTO DAL VERBALE DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO COMUNALE

Nr. 36 del 25/07/2008

Oggetto:

LO SNODO FERROVIARIO FALCONARA M.MA - ANCONA AL SERVIZIO DI TUTTI I MARCHIGIANI

L'anno duemilaotto, il giorno venticinque del mese di luglio, alle ore 15,30 nella sala delle adunanze a seguito di convocazione, disposta nei modi di legge, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione ordinaria con convocazione Prot. n. 28770 del 17/07/2008. La seduta è in prima convocazione. Risultano all'inizio della trattazione del presente punto:

SINDACO

1) **Brandoni Goffredo Presente**

Consiglieri

2) Ambrogini Maria	Presente	3) Astolfi Ivano	Presente
4) Baia Raimondo	Presente	5) Barchiesi Sandro	Presente
6) Calcina Loris	Presente	7) Cappanera Luca	Presente
8) Del Prete	Presente	9) Donati Piero	Presente
Diegoantoniomaria			
10) Fiorentini Giorgia	Presente	11) Giacanella Marco	Presente
12) Lodolini Emanuele	Presente	13) Luongo Ludovico	Presente
14) Mastrovincenzo	Presente	15) Menotti Marco	Presente
Antonio			
16) Nucci Carlo	Presente	17) Pastecchia Piero	Presente
18) Pieroni Alessandro	Presente	19) Rossi Andrea	Presente
20) Rossi Clemente	Presente	21) Vannini Stefano	Assente

Presenti: 20 Assenti: 1

Sono presenti anche gli Assessori Astolfi Matteo, Baldassarri Gilberto, Mancini Marina, Mondaini Raimondo, Petri Lorian, Signorini Stefania, non facenti parte del Consiglio Comunale.

Si dà atto che gli assenti sono stati regolarmente invitati come da referto del messo Comunale.

Partecipa il Segretario Barberini Patrizia e assume la presidenza il Sig. Giacanella Marco che, constatata la legalità della adunanza, dichiara aperta la stessa e invita il Consiglio alla discussione sull'oggetto sopra indicato.

La seduta è pubblica.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

CONSIGLIO COMUNALE - Seduta del 25/07/2008

OGGETTO N° 36: **LO SNODO FERROVIARIO FALCONARA M.MA - ANCONA AL SERVIZIO DI TUTTI I MARCHIGIANI**

La seduta è aperta alle ore 16,20.

PRESIDENTE

Colgo l'occasione per invitare tutti i partecipanti.

E porto il saluto del Presidente della Giunta Provinciale la Dottoressa Patrizia Casagrande che non è potuta essere presente.

Prima di passare la parola al Sindaco per i saluti, vi illustro le regole con cui verrà condotto questo Consiglio aperto, concordate con tutti i Capigruppo.

Dopo i saluti del Sindaco, i relatori faranno la propria relazione sul progetto, dopodichè prenderanno la parola i Capigruppo del Consiglio Comunale di Falconara Marittima. Dopodichè sarà aperto agli interventi di tutte le figure istituzionali presenti.

Ricordo che come tempistica gli interventi delle istituzioni e dei Capigruppo avranno una durata di 15 minuti, mentre quella dei Consiglieri di Falconara 10 minuti.

Ci saranno dei messi a destra e a sinistra a cui poter segnalare la volontà di intervenire.

SINDACO

Buonasera a tutti voi e un ringraziamento doveroso per aver voluto prendere parte a questa seduta del Consiglio Comunale di Falconara, interamente ordinata alla discussione e all'approfondimento della questione dello snodo ferroviario Falconara/Ancona.

Abbiamo il piacere di ospitare in qualità di relatori l'ingegner Mauro Moretti, Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, il Senatore Mario Baldassarri, Presidente della Sesta Commissione Permanente Senato della Repubblica Finanze e Tesoro, l'Assessore Regionale con delega alla viabilità e governo del territorio Loredana Pistelli e l'Assessore Provinciale ai Trasporti Carla Virili.

Abbiamo, tra l'altro, i Consiglieri Regionali Massimo Binci, Giacomo Bugaro, Marco Lucchetti e Daniele Silveti.

Ringraziamo anche il Sindaco di Ancona Fabio Sturani con la Giunta Comunale, rappresentata, Simonetti ancora non è arrivato, gli Assessori Enrico Turchetti e Pierfrancesco Benaducci.

Sono inoltre rappresentati qui questa sera il Sindaco di Agugliano nella persona di Sauro Lombardi, insieme all'Assessore alle attività produttive Manuela Matteucci, il Sindaco di Chiaravalle la dottoressa Daniela Montali più l'Architetto Natalini, responsabile aree e gestione del territorio, il Sindaco di Montemarciano Gerardo Cingolani, il Sindaco di Numana Mirco Bilò.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Sono presenti inoltre i Consiglieri Provinciali Paolo Lovascio, Lorenzo Rabini e l'ingegner Roberto Renzi, direttore del dipartimento terzo governo del territorio della Provincia di Ancona.

Ci sono, tra l'altro, i Consiglieri Comunali di Ancona Daniele Belardinelli e Paolo Pelosi.

Mi preme inoltre salutare il Direttore Compartimentale di infrastruttura di Ancona, la società RFI l'ingegner Luciano Frittelli. Grazie.

Sono trascorsi oltre 100 anni dalla fondazione dell'azienda ferroviaria che ha costituito una vera rivoluzione nel settore dei trasporti, coinvolgendo in un secolo il divenire del nostro popolo.

E' infatti evidente che più ampia è la dotazione infrastrutturale di un territorio, maggiore è il livello di produttività: l'impulso all'attività economica e all'occupazione, l'impatto sull'ambiente.

La competitività del nostro paese si gioca oggi sul terreno dell'integrazione fra infrastrutture materiali ed immateriali.

Far crescere le ferrovie è dunque un imperativo categorico per il futuro dell'Italia ed al tempo stesso la condizione indispensabile per sostenere gli investimenti nel settore ferroviario.

In un sì fatto contesto si inserisce l'arretramento della linea ferroviaria da Marina di Montemarciano all'Aspio con progetto realizzabile attraverso il combinato di un finanziamento pubblico ed il ricavato della valorizzazione delle aree.

Un progetto che darà alle città di Ancona e Falconara e dall'area vasta che le circonda una nuova realtà al servizio di tutti i marchigiani liberando larghe superfici fino ad oggi sacrificate in funzione di un collegamento veloce tra il nord e il sud Italia che ha purtroppo soffocato e mortificato gli interessi legittimi delle popolazioni interessate.

E' dunque questa una giornata che definire importante è sicuramente riduttivo dal momento che si tratta concretamente di porre le basi di un progetto di cui molto si è parlato ma per il quale è giunto il momento di passare dalle parole ai fatti e che segnerà una nuova era per tutto il territorio costiero compreso tra l'Aspio e l'Esino.

Una grande opera, tra le più importanti della nostra Regione che richiede la partecipazione di tutte le forze democratiche, civili, sociali e politiche affinché la realizzazione sia condivisa da tutti favorendo l'iter procedurale ed operativo senza ulteriori ritardi che non troverebbero alcuna giustificazione e che finirebbero per allontanare sempre più la società civile dalla politica con costi altissimi non solo di natura territoriale ed ambientale, economica e sociale, ma soprattutto di valore etico che tutti li sovrasta.

E' evidente dunque che come Sindaco di questa città non ho mai pensato minimamente di indire un incontro di così grande rilievo favorendo questa o quella parte politica, ma solamente assicurare all'ente che rappresento il contributo concreto delle istituzioni a livello regionale e nazionale qui rappresentate.

Concludo nella certezza che gli apporti saranno non solo costruttivi, ma forniranno indicazioni concrete per l'avvio del progetto la cui realizzazione è ormai divenuta improcrastinabile per la trasformazione di rilancio territoriale ed economico di un'area così importante per lo sviluppo dell'economia regionale. Grazie.

SENATORE, PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE BILANCIO E FINANZE MARIO BALDASSARRI.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Solo per fare un punto, un quadro dell'idea progetto che discutiamo oggi pomeriggio.

Ripeto, è un'idea progetto che si inserisce in un quadro di strategia infrastrutturale sulla Regione Marche che quindi non va vista come un pezzo di ferrovia e basta, che riguarda Falconara e Ancona, ma va visto nel quadro di tutta una strategia che deve fare al centro delle Marche lo snodo acqua/ferro, gomma/aria.

Cioè riprenderci dopo 102 anni perché la ferrovia fu messa nella spiaggia nel 1906, quindi riprenderci dopo 102 anni il territorio.

E' chiaro che 102 anni fa la tecnologia spinse a mettere le traversine di legno e i binari sulla spiaggia perché era meno costoso e anche perché la logica era il collegamento più o meno veloce da Milano a Lecce, e come questo deturpasse il territorio passando lungo la costa e quindi incidesse sulla vita dei cittadini marchigiani e non solo di Falconara e di Ancona, forse interessava meno.

Questa è l'idea progetto.

Se è possibile e realizzabile.

E allora volevo richiamare alcuni degli elementi fondanti di questa idea progetto.

L'arretramento della Ferrovia, arretramento che nel progetto di RFI partiva e parte da Marina di Montemarciano e arriva giù fino all'Aspio Varano, si inserisce in un quadro che comprende l'uscita dal Porto di Ancona, la terza corsia sulla A/14 e l'integrazione porto, aeroporto ed eventuale interporto. Senza queste cose messe insieme ogni singolo progetto può essere importante, ma vale meno come effetto sul territorio se non è messo insieme agli altri.

L'arretramento della Ferrovia, come progetto, fu presentato al Consiglio Comunale di Ancona con il Sindaco Fabio Sturani, se non ricordo male, tre anni fa, ad esso è semplicemente aggiornato, in quanto FS HOLDING e RFI Rete Ferroviaria Italiana, hanno riaggiornato i dati e il progetto ad oggi, a distanza di tre anni, non è cambiato molto, francamente, fu presentato in quella sede e se non ricordo male, ma il Sindaco Sturani potrà confermarlo o meno, il Consiglio Comunale di Ancona si esprime in modo favorevole o comunque disponibile rispetto a questo progetto.

Evidentemente però, poiché, come dirà l'ingegner Moretti, ancora oggi costa due miliardi e cento milioni, quindi è un progetto piuttosto importante, più o meno vale come costo, come Quadrilatero, grosso modo, due miliardi e 100 iniziali, poi ridotti un po' con il ribasso d'asta.

L'idea è quella di mettere insieme i soldi dello Stato con il valore delle aree senza lasciare che il valore delle aree rimanga privato e lo Stato metta i soldi per fare le opere. Questo è il concetto.

Se un'opera crea valore, è giusto che i privati svolgano la loro attività, guidate dall'Amministrazione Comunale nella loro potestà urbanistica, ma un pezzo di quel valore deve andare a finanziare l'opera pubblica, in questo caso, arretramento delle ferrovie.

Quindi un pezzo è finanzia di progetto, nel senso che il valore che si crea parzialmente finanzia il progetto e restano, vi assicuro, larghissimi spazi per avere attività produttive e private che possano fare giusti e legittimi profitti.

Ma occorre spezzare questo nodo, che lo Stato mette i soldi per fare le infrastrutture e le aree attorno guadagnano valore ma solo i privati se ne avvantaggiano.

Questo è progetto politico nel senso che io ritengo nobile, spero che non



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

sia né di Destra, né di Sinistra ma di interesse collettivo della Comunità. Questa è l'idea.

Tre minuti soltanto per ricordare lo schema logico.

(INTERRUZIONE DI REGISTRAZIONE)

La prima è l'uscita dal Porto di Ancona, se non ricordo male Fabio ad aprile mi pare è stata assegnata la gara e quindi dovrebbero partire i lavori.

Questo, grosso modo, è il progetto dell'uscita dal Porto di Ancona, vessata questia per tanti anni, Nord e Sud, è l'uscita ovest, non mi dilungo in dettagli, la conoscete, quindi!

La terza corsia dell'A/14 è l'altro pezzo fondante della infrastrutturazione e modernizzazione per le Marche, purtroppo avete visto i cantieri aperti, c'è stato già qualche incidente, quindi cautela per favore nella guida nei tratti di lavori.

Raddoppio della Orte/Falconara e questo è un altro problema, ingegnere da seguire, nel senso che va avanti da parecchi anni, forse decenni, avevamo almeno programmaticamente concluso il raddoppio come decisione politica, completo da Orte/Falconara. Conoscete tutti le questioni che hanno riguardato il tratto su Jesi, aziende che anni fa sono un po' venute meno agli impegni e ai blocchi che ci sono stati.

Quindi in questo quadro di infrastrutturazione si cala l'idea dell'arretramento della Ferrovia da Marina di Montemarciano all'Aspio/Varano.

Io ho detto sin dall'inizio: riprendiamoci la storia perché 100 anni sono tanti ma sono una piccola parentesi rispetto ai 2000 anni quando Traiano ha fatto il Porto più o meno e se la tecnologia e le disponibilità economiche e un consenso diffuso ci consente è un progetto che ovviamente riguarda i prossimi 50 anni, forse 100 anni, così come quella Ferrovia che sta sulla spiaggia ci sta da 100 anni.

Allora i punti essenziali, poi ve li darà in maggior dettaglio l'ingegner Moretti, sono circa 20 chilometri di costa.

La nuova stazione Regionale Ferroviaria nell'area dell'Aspio Varano, la nuova stazione di Falconara all'incrocio della linea Adriatica con la Roma-Orte arretrata nella zona Castelferretti, probabilmente, lo vedrete, e una piccola stazione alle falde del Pinocchio ad Ancona per lo scalo Ancona Centro.

Il pezzo di Ferrovia da Aspio Varano che entra in città e va fino alla Stazione Marittima, quello rimarrebbe perché rimarrebbe come collegamento veloce di tipo metropolitano in un certo senso dalla Stazione dell'Aspio alla chiesa del Sacramento, davanti alla Stazione Marittima.

Quella parte di Ferrovia può rimanere, ci sono le gallerie, passa Piano San Lazzaro, impatta meno sulla città.

Costa circa due miliardi.

RFI ha fatto una valutazione delle aree che verrebbero a liberarsi in termini di cubatura e metri quadrati.

Questo è il punto nodale e cioè qui se le due Amministrazioni Comunali, la Provincia e la Regione, valutano l'opportunità di pianificare urbanisticamente quelle aree, è ovvio che all'attuale destinazione sono magazzini e stazioni ferroviarie e binari.

Quindi la valorizzazione ad oggi è modesta e contenuta, ma con la decisione dei Comuni di riassegnare destinazioni: centro congresso, albergo, attività fruitiva, artigianali o quant'altro, si può arrivare ad una valorizzazione piuttosto consistente.

L'impegno di RFI e di Ferrovie HOLDING di tre anni fa, che viene confermato



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

ad oggi, è che se il valore delle aree così ridefinito dai Comuni e dagli enti che hanno la potestà di farlo, che sono gli unici che hanno la potestà di farlo riuscisse ad arrivare attorno o sopra il 50% dei due miliardi, il restante 50% sarebbe impegno di investimento nel piano aziendale e industriale di investimento di Ferrovie dello Stato HOLDING.

Quindi circa metà soldi dello Stato, attraverso le Ferrovie, l'altra metà il valore che si può ricavare dalle aree che si liberano.

Quella verde è l'attuale linea ferroviaria, la linea Adriatica e la Orte/Falconara. Su questo, ovviamente, entrerà in maggior dettaglio l'ingegner Moretti. La linea rossa è sostanzialmente l'arretramento complessivo che rientra in fondo a destra, lo vedete, con la stazione regionale ferroviaria di Ancona/Aspio/Varano.

Questa è l'integrazione con gli altri progetti e cioè la terza corsia, l'autostrada e le difficoltà di non impattare nell'area della frana e delle altre aree già bloccate.

Questa sarebbe l'idea di come potrebbe venire il lungomare al posto dell'attuale linea ferroviaria.

Questo è un progetto di RFI sulla nuova stazione di Falconara, quella al crocevia tra linea Adriatica e Orte/Falconara, questa è la piccola stazione alle falde del Pinocchio, questa è la planimetria della Stazione all'Aspio/Varano e questi sono alcuni studi progetto sulla Stazione di Aspio Varano, questo è l'androne di ingresso.

Questa è l'area biglietteria, l'accesso ai binari e ovviamente a tutto questo andrebbe integrato un ragionamento sul Porto, l'aeroporto e l'interporto, quindi combinando appunto gomma, ferro, acqua e aria.

Questa è l'idea, è una possibilità. Forse è un sogno, però a volte se non si sogna non si realizza nulla.

Io mi fermo qui perché è un ragionamento che ci facciamo da vario tempo.

Mi fa piacere però che questo avvenga dentro un'istituzione con un Consiglio Comunale aperto, così come avvenne tre anni fa nello stesso modo nel Consiglio Comunale aperto al Comune di Ancona.

La Provincia aveva, negli anni, sviluppato, un'idea progetto simile di arretramento della Ferrovia, la Regione dovrà in qualche modo pronunciarsi e valutare.

L'idea è quella di creare un tavolo concreto operativo in cui Ferrovie e enti locali si mettano insieme per valutare come, se e quando realizzare il progetto.

Io ho parlato di questo mercoledì con il Ministro delle Infrastrutture che credo ieri abbiamo poi parlato con l'ingegnere Moretti come Ferrovie, il quale ovviamente, Ministero delle Infrastrutture, è disponibile su questa linea ovviamente in funzione delle decisioni, delle determinazioni e delle disponibilità che in particolare il Comune di Ancona e il Comune di Falconara intenderanno prendere su questa ipotesi, su questa proposta di progettualità infrastrutturale.

Io mi fermo qui e passo la parola, semmai, all'ingegner Moretti.

INGEGNER MAURO MORETTI - AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FERROVIE DELLO STATO.

Buonasera.

Grazie di avermi invitato.

Il Presidente Baldassarri ha già detto tutto lui in verità.

Quindi io devo solamente fare alcune cose di perfezionamento.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

E' un progetto sul quale stiamo lavorando da qualche anno e come dire, lo spirito di base è quello che il Presidente prima diceva.

Io vorrei sottolinearlo.

Sottolinearlo in che senso? Nel senso che molto spesso ci aspettiamo che lo Stato copra qualsiasi spesa per poter risolvere ogni problema. Ancora un po' la concezione antica che qualcuno di noi porta dentro.

Anche io sono Sindaco di un piccolo paese e quindi anche io ho a volte questo tipo di attitudine.

In verità, se uno guarda la storia del mondo, così non è mai stato. Mi piace dire che gli Stati Uniti di America sono stati costruiti, di fatto, su una sorta di grandissima project financing che collegava la costruzione delle Ferrovie verso il Far West con la costruzione delle città e i soldi che servivano per far la ferrovia venivano fatti semplicemente facendo operazioni di Real Estate. Così sono nati gli Stati Uniti di America.

Non a caso le più grandi corporate, finanziarie che ancora ci sono nascono da quel tipo di tesoro che (.....)

Più recentemente, e vado quindi ai casi estremi, la più moderna ferrovia, ancora esistente al mondo che è lo Shinkansen nasce sullo stesso principio. Cosa vuol dire? Vuol dire che per fare lo Shinkansen lo stato Giapponese ha dato alle Ferrovie Giapponesi la possibilità di poter sfruttare urbanisticamente tutti i territori che erano attorno alle stazioni, tal che se voi andate oggi in Giappone, al di là delle grandi storiche città Tokio, Osaka ad esempio, tutte le altre che nel mezzo sono nate, sono nate come città attorno alle stazioni dello Shinkansen e con quei soldi sono state fatte le ferrovie. Qui non è che siamo nello stesso punto perché evidentemente stiamo parlando di cose diverse però il principio è lo stesso e lo abbiamo già applicato in Italia in maniera molto concreta negli ultimi tempi proprio perché lo Stato questi soldi non li ha tutti e quindi è inutile illudersi che riesca a far fronte ad ogni necessità.

Recentemente avete visto che è stato assegnato, ha vinto un concorso internazionale di idee nella nuova stazione di Bologna Centrale, Isozaki. Isozaki ha potuto vincere quel tipo di concorso, perché dopo una discussione abbastanza breve, considerando questi problemi, con la Giunta di Bologna, con il Sindaco Cofferati, la Regione e così via, per poter fare quella stazione che si è interamente pagata con diritti di edificazione noi riusciamo a mettere in campo, utilizzando tutti i territori attorno a Bologna Centrale, circa 150 Milioni di Euro.

E quella stazione si paga con quei soldi.

E' un puro Project Financing.

La stessa cosa è stata fatta per Roma Tiburtina di cui se qualcuno va Roma vede i cantieri già in piedi.

Torino Porta Susa, stiamo lavorando adesso con il Sindaco Moratti per la valorizzazione di 1.100.000 metri quadri nel cuore di Milano che in Farini Garibaldi, in Porta Romana e così vi rappresenteranno il modo per poter in grande parte finanziare le infrastrutture che anche serviranno per expo 2015.

Si è creato quindi uno scenario che attraversa città di diverso tipo, di diversa cultura, di diversa attitudine, ma tutte quante con un fatto comune, lo Stato non può con il debito che ha pensare di poter avere tante risorse quante ne servirebbero per fare nuove infrastrutturazioni.

Io concordo, lo voglio dire in maniera chiara, l'ho detto recentemente al Real Estate meeting che c'è stato alla Fiera di Milano più recente, l'ho detto anche recentemente a una riunione del Real Estate Management che è stata fatta proprio da noi a Villa Patrizi proprio in ossequio al fatto che



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

hanno verificato questi progetti che abbiamo fatto con progetti di finanza che credo sia arrivato in tempo in Italia, lo dico al Presidente della Commissione importante perché poi queste cose le guarda, che soprattutto in vista della conclusione di progetti importanti come l'alta velocità, prima in macchina stavo parlando perché il 13 sempre di questo anno apriamo la tratta Bologna Milano e al 14 sempre del 2009 sarà completato tutto il sistema Torino-Salerno, quindi come vedete le cose vengono fuori.

Però il problema grande è che è abbastanza incredibile che un Paese investe per queste opere decine di miliardi di Euro e alla fine chi se ne appropria è la proprietà privata attraverso la valorizzazione di propri asse e non restituisce parte del valore incrementato di questi assi.

Questo lo ritengo un grave errore perché vuol dire chiudere in un ciclo la valorizzazione.

Naturalmente sarebbe molto importante che una parte di questi incrementi di valore venisse ricostruita per un nuovo investimento, per poter riproporre cicli di investimento che non si esauriscano in una generazione di uomini, ma vedano anche le prossime generazioni capaci di poter profittare gli investimenti.

Sarebbe particolarmente egoista da parte nostra, se continuassimo semplicemente a chiuderci in un ciclo solo, il nostro, tutto l'uso delle risorse e dell'incremento del valore che (.....).

In questo, la macchia che vedete è già abbastanza significativa.

C'è una parte del progetto che ha due colori, semplicemente perché sono due fasi diverse, ma il progetto è pensato in maniera unitaria.

Le fasi diverse sono legate al fatto che abbiamo la Raffineria di Falconara che per noi rappresenta un vero e proprio problema. Io stesso, qualche tempo fa, quando ero amministratore delegato di Reti Ferrovie Italiane posi la questione proprio al Sindaco di Falconara e alla Regione di dover rapidamente superare il problema del passaggio dentro la raffineria della Ferrovia, non era così, non c'era la Raffineria quando la Ferrovia nacque ed è un problema da risolvere perché non si può pensare di poterlo avere solamente con poche precauzioni come (...) e più avanti la fase blu, semplicemente perché c'è anche questo elemento in più da affrontare legato al rischio Raffineria che deve essere rapidamente messo a punto.

Nella parte blu c'è un progetto preliminare approvato.

Si è passati alla progettazione definitiva, questo progetto è nella tabella A nel contratto di programma tra Rete Ferroviaria Italiana e Stato e quindi è tra i progetti prioritari oggetto di finanziamento.

Ha già una parte di finanziamento naturalmente in relazione a quello che saranno le (...) delle finanziarie successive ci sarà la copertura completa o meno.

Questo è pensato, ripeto, in maniera unitaria a quel progetto e cioè si prevede anche su quel progetto che vi sia una zona, la più vicina possibile a Falconara per poter qui inserire la futura eventuale stazione nel caso in cui l'insieme di questa cosa che stiamo descrivendo possa procedere.

E' chiaro che in quel caso la collocazione sarà fatta in modo da poter essere a nord del bivio della due diramazioni, una verso Roma e una verso la parte Sud affinché Falconara possa profittare di entrambi i servizi che si possono fare attraverso le due diverse direzioni da Roma verso il Nord ovvero verso il sud dell'Adriatico.

Per il resto, il progetto è quello che anche il Professor Baldassarri ha, in qualche modo, illustrato.

Si basa sulla ricostruzione di un luogo di Stazione a Varano con la necessità, la comprensione di dover fare un servizio diverso ad un



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

territorio così allungato, poi con il Centro che si va a determinare in Ancona e quindi una penetrazione sempre su Ancona più o meno a livello della Stazione di prima, sto parlando di penetrazione con servizio passeggeri, passeggeri di tipo regionale, locale e un'altra fermata in località Pinocchio proprio per poter dare più possibilità di afflusso, di accesso al servizio ferroviario regionale e locale.

Naturalmente l'integrazione verso Falconara viene fatta in modo da potere pensare a quello che ho già detto e il raccordo verso Roma obbligato per poter determinare una nuova risoluzione.

Come è stato concepito questo? Tenendo presente, questa è l'antica stazione naturalmente, tenendo presente quali sono dei punti particolari da dovere considerare come vincoli del progetto.

E' evidente che il Parco del Conero è una cosa che deve essere assolutamente preservata ed è altrettanto evidente che la Frana di Ancona è un punto critico che deve essere considerato affinché debba essere aggirata e non penetrata, naturalmente.

L'altro punto da dovere considerare come futuro servizio, l'aeroporto, e non si vede in questa zona perché è un pochettino più in basso, in questo caso sarebbe naturalmente verso ovest l'interporto che oggi francamente l'ho visto tutto vuoto ed è una vera pena vederlo così vuoto, come tipo di area.

Per il resto il tentativo è quello che è stato sviluppato, tenendo presente quali sono i problemi di interferenza con la viabilità stradale e tenendo presente la geologia nota dei territori che devono essere attraversati.

Si terranno delle gallerie a doppio binario e a semplice binario, quella a doppio binario a 12 chilometri se ricordo a memoria e l'altra a 25 circa e quindi è un'opera anche di una certa complessità, non certo un'opera semplice, di semplice appoggio di pietrisco e binari su una superficie già piana.

E naturalmente è un'opera complessa proprio perché il tipo di territorio che deve essere affrontato non è di quelli semplici.

La stazione è già stata descritta. In questa zona ci sono non solamente la stazione ma anche i servizi industriali, oltre che naturalmente i servizi alla clientela per quanto riguarda i parcheggi e così via.

Ricordando che in questa zona c'è anche lo Stadio, c'era anche un problema di dover fare una integrazione urbana, di contenitori che possono attrarre o ricreare afflusso e riflusso di grandi quantità di persone e compatibilizzarli soprattutto di quelli che sono i servizi di sosta che devono essere tali da soddisfare una e l'altra parte in maniera coerente.

Ognuna di queste aree, qui vedete in maniera più chiara l'ipotesi di collegamento al Porto, questa è un'idea, può essere anche diversa, a seconda che si trovi una soluzione diversa e naturalmente anche in relazione a quello che sarà lo sviluppo del porto, se viene mantenuto così com'è oppure vi sono delle idee progettuali diverse per poter fare un layout che distingua la nautica di diporto piuttosto che da quella commerciale, piuttosto da quella merci, in maniera diversa rispetto a quella che oggi non (...)

Lo dico perché in un arco di tempo relativamente ampio, se questa operazione cambia la forma di questo pezzo di territorio, in particolare ad Ancona è abbastanza naturale pensare che anche le altre funzioni siano incentivate a dover rivedere la loro collocazione per potersi meglio inserire in quello che è la metamorfosi del progetto.

La zona di Ancona e tutta la stazione, come vedete, il fascio di tutta la stazione che è molto ampio in una collocazione particolarmente pregiata per



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

quanto riguarda un territorio e che può essere per la città di Ancona un punto di riferimento, di sviluppo, di completamento della parte più storica, anche solo nel centro storico, di particolare efficacia.

Questa è la parte di Falconara Marittima, vedete che ci sono ampi spazi e naturalmente non c'è tutto il sedime di collegamento tra Falconara ed Ancona che rappresenta quel veicolo, quella parte che poi è stata già rappresentata con la modellizzazione.

Ho voluto riportare anche un progetto che, a suo tempo, il Comune di Falconara, se ricordo bene, aveva sviluppato ed era stato affidato a Bohigas, e dava già il senso di quello che poteva dare.

Questo era più o meno qualcosa che era avvenuto nei tempi in cui avevamo sviluppato questo tipo di operazione.

Da quello che è possibile vedere, e termino rapidamente qui, noi abbiamo già dei fabbricati che totalizzano complessivamente 70.000 metri quadri, di cui 56 in Ancona e 14, più o meno a Falconara e ci sono aree disponibili per circa 450 mila metri quadri di cui 295 ad Ancona e 155 a Falconara.

Questi sono solamente dei particolari di cui abbiamo già parlato.

Vorrei terminare solamente così. 450.000 metri quadri se vengono ben determinati in termini di uso urbano con delle funzioni che siano di particolare pregio, rappresentano la possibilità di poter creare una città completamente nuova.

Non necessariamente, naturalmente, i diritti di edificazione che dovranno venir fuori da questo terreno dovranno essere ricollocati nelle stesse aree, si possono tranquillamente spostare anche in altre aree così come avviene nelle nostre esperienze che stiamo vivendo in questi giorni proprio a Torino, in cui da una serie di aree di Torino è stato riconcentrato tutto lo sviluppo urbano in una zona completamente diversa da quelli che erano posti di particolare pregio, non so se avete visto qualche sera fa la presentazione lì del Politecnico di Torino, dove stanno facendo un'area di particolare pregio che non erano altro che le nostre vecchie officine, grandi riparazioni della fine dell'800 di grande e particolare pregio di archeologia industriale e lì hanno determinato un distretto di sviluppo e di ricerca nella quale stanno attirando tutto.

E' chiaro che quello non sarà oggetto di edificazione, i diritti che provengono da quelle aree, vengono spostati e ricostruiti in una zona diversa per poterla utilizzare e finanziare nel modo migliore possibile.

Questo è quello che si può fare, per il resto è stato detto, se si riesce a fare un'operazione in cui la finanza di progetto è in grado di poter partecipare alla costruzione, è chiaro allora che lo Stato e FS come strumento di lavoro dello Stato, potrà determinare quali sono le compensazioni che servono per poter portare a termine il progetto.

Sta in voi poterlo prima valutare e poi affrontare eventualmente come un'avventura urbanistica.

Vorrei terminare con la mia esperienza di Sindaco.

Piccolissimo Paese, non sto a descriverlo, però un'area meravigliosa, nel cuore della Sabina a nord di Roma.

Ho voluto fare un parco Regionale, tutta l'alta Valle di Farfa è stata portata a Parco, non si edifica.

Naturalmente anche lì ho dovuto affrontare i problemi nel dover far sì che chi aveva proprietà non venisse ad essere immolato sull'altare del benessere di tutti per poter ripartire in maniera equa gli elementi di beneficio, il godimento del parco, e naturalmente la possibilità di costruire sulle (.....).



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Questa è la difficoltà che ogni Comunità deve fare, però sicuramente alla fine potrà avere delle parti di pregio che saranno di bene comune e sono quelle che determinano la competitività di questa area rispetto ad altro. Penso solamente al turismo, per essere molto chiaro. Io sono di Rimini, quindi sono in qualche modo interessato.
Grazie. Buonasera.

ASSESSORE REGIONALE VIABILITA' E GOVERNO DEL TERRITORIO PISTELLI LOREDANA.

Buonasera a tutti.

Ringrazio il Sindaco, la Giunta, il Consiglio Comunale che oggi ha offerto questa occasione di confronto e anche mi ha permesso, devo dire, di acquisire proposte che non sono state mai oggetto di confronto e discussione a nessun tavolo.

Credo che questa discussione di questa sera, naturalmente, anche tutto il dibattito che si è avviato rispetto alla discussione progettuale che abbiamo valutato e analizzato fino, adesso lo ricordava il dottor Moretti, all'approvazione, per quanto riguarda questo territorio era soprattutto legato al Bypass di Falconara cosiddetto bypass di Falconara che non era solamente, giustamente, detto, riguardava solamente l'uscita delle Ferrovie dalla Raffineria anche se è un fatto importante perché non solo le istituzioni chiedono alle Ferrovie che passeggeri e pendolari possono viaggiare in assoluta sicurezza, no? ma c'era anche una necessità noi diciamo sostanzialmente rispetto al collegamento alla Ferrovia Nord-Sud e rispetto al collegamento della Orte Falconara e questo deve essere ancora oggi, a mio avviso, ancora funzionale alla piattaforma logistica regionale che noi abbiamo definito nella sua interezza e nella sua completezza tra aeroporto, interporto e porto.

E soprattutto doveva permettere anche a Falconara di liberare una zona che tra l'altro nei vari anni ha creato diversi problemi ai cittadini, dello scalo merci perché deve essere collocato a ridosso dell'interporto.

Questo naturalmente comporta degli investimenti che il cosiddetto progetto bypass nella sua interezza affronta, comporta anche un impegno da parte delle stesse ferrovie (Fine lato A prima cassetta) e l'opera, visto che è entrata tra le priorità il più breve tempo possibile.

E comporta il fatto anche che tutti gli investimenti che si stanno attuando in questo momento da parte dell'interporto per la realizzazione della stazione interporto, siano, come è stato definito in un Protocollo d'Intesa tra Interporto e Ferrovie, compatibili con il completamento dell'opera che dovrà essere successivamente fatta e quindi con la realizzazione della stazione ferroviaria.

Quindi io, dalle parole di Moretti, mi aspetto, proprio perché noi non vogliamo che l'interporto per il quale abbiamo investito molti soldi, come Regione, abbia molto velocemente una sua funzionalità, ma la sua funzionalità dipende proprio anche dal collegamento ferroviario.

Quindi mi auguro che questa operazione venga effettuata più celermente possibile.

L'altra questione relativa a questo progetto, che ripeto, io ho avuto occasione di vederlo, nel momento in cui facevo l'Assessore in Comune di Ancona presentato in Consiglio Comunale, ma non mi risulta il Consiglio di Ancona l'abbia mai approvato questo progetto, credo che sia opportuno per le dimensioni, per quello che comporta, che voglio entrare poi un po' più nello specifico, naturalmente affrontarlo in momenti, in sedi, dove si



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

affronta concretamente cosa significa un intervento di questo genere su un territorio abbastanza limitato come quello che è stato individuato.

Anche perché, guardate, io ho partecipato alle diverse riunioni, anche a livello nazionale con diversi governi, il governo Berlusconi prima, il Governo Prodi, il governo Berlusconi adesso, e devo dire che abbiamo sempre faticato molto a far passare le priorità della Regione Marche e la necessità di dotare la Regione Marche di infrastrutture idonee perché questo territorio potesse svolgere un ruolo analogo ad altre Regioni.

Abbiamo però ottenuto che perlomeno nelle priorità le richieste che noi abbiamo fatto sono state inserite.

L'ultimo allegato a DPF sulle infrastrutture abbiamo dovuto di nuovo richiedere l'inserimento delle priorità per quanto riguarda le Marche perché c'era stata qualche dimenticanza e sappiamo benissimo che anche rispetto al problema delle infrastrutture ci sono dei tagli per quanto riguarda investimenti necessari.

E io credo anche, rispetto a questo, e proprio la preoccupazione che siccome i progetti qui in parte presentato quello relativo al Bypass fa parte della legge obiettivo, ma perché diversi progetti avviati anche all'interno della Regione come nelle Marche o come nelle altre Regioni, la preoccupazione che si ripartisse di nuovo daccapo.

La Conferenza Stato Regioni ha chiesto e ottenuto alla disponibilità dell'Onorevole Castelli che è sottosegretario alle infrastrutture di inserire nell'allegato DPF un preambolo che è quello che per quanto riguarda il problema delle infrastrutture si riparte da quanto concordato, da quanto definito, da quanto già in corso di realizzazione e credo che questo è un dato molto importante per quanto ci riguarda perché ci pone quindi nell'esigenza, certamente di andare ad individuare fonti di finanziamento, andare ad individuare però anche le tempistiche e le credibilità anche rispetto alla realizzazione di investimenti che noi chiediamo.

E quindi su questo io credo non c'è stata mai da parte della Regione Marche una chiusura nell'individuare, nel ricercare anche fonti alternative per la realizzazione delle infrastrutture.

L'importante che la ricerca dei finanziamenti, le modalità come vengono fatte ci sia nel rispetto dei territori, nel rispetto delle deliberazioni da parte dei Consigli Comunali. Questo abbiamo sempre avanzato nel rispetto a qualsiasi altro confronto e rispetto anche, a mio avviso, sulla necessità che naturalmente un progetto come quello presentato, che si intreccia con una serie di interventi che si stanno avviando sul territorio come l'uscita ovest, come il problema dello sviluppo del porto di Ancona, come la realizzazione anche di interventi di trasporto combinato che deve essere realizzato nel porto di Ancona per garantire lo sviluppo e quindi come tutti questi percorsi, queste proposte naturalmente si intrecciano anche su prospettive future, nuove, diverse che vorrei discutere in un tavolo giusto io dico, anche perché il progetto che è stato presentato, che può essere anche affascinante, come dire, ma significa di fatto che mette in discussione tanti PRG di tanti Comuni interessati e mette in discussione, non vorrei anche su questo che si facesse un'ulteriore sottovalutazione, che magari decongestioniamo la costa, ma rischiamo di congestionare invece l'entroterra.

Lo dico anche perché sul tracciato che veniva avanti rispetto qui all'arretramento delle Ferrovie c'è anche quello che riguarda l'uscita ovest e c'è anche, io voglio ricordare altre due cose proprio perché ho gestito tutta la partita della terza corsia dell'autostrada e so molto bene



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

che le Province, alcuni Comuni in modo particolare, chiedevano l'arretramento dell'autostrada, arretramento che una volta fatto, valutato e confrontato e discusso, abbiamo visto che non era realizzabile sia per i costi che questo comportava, ma sia anche per l'occupazione, nel modo, il tracciato che doveva essere individuato, come pure l'ANAS ci ha fatto partecipi di una sua esigenza, in uno studio che sta mettendo in atto, che sta facendo, rispetto all'arretramento della 16, dalla Puglia alle Marche. Allora io credo che tutti questi progetti e percorsi bisogna che si confrontino tra di loro, bisogna che si faccia in modo tale che naturalmente non ci sia quel congestionamento che dicevo prima, che naturalmente va a danneggiare il nostro territorio, i nostri terreni agricoli, il nostro paesaggio, credo che tutte valutazioni che devono essere molto ponderate, molto attentamente analizzate rispetto a quello che è possibile fare.

Tra l'altro io ritengo molto importante anche che noi ragioniamo, questo sì, insieme rispetto a questa partita di un progetto nuovo e diverso che qui riguarda un pezzetto, una piccola parte che naturalmente non riguarda l'intera Regione e che anche l'intera Regione ha anche altre aree, che possono essere interessate a delle modifiche, diciamo, strutturali per quanto riguarda la viabilità sia ferroviaria, sia viaria e credo che anche su questo credo che ci sia la necessità, naturalmente, che noi dobbiamo cominciare a fare le verifiche e capire quali sono veramente gli stanziamenti possibili, quelli realizzabili, sapendo che noi abbiamo le incompiute che durano da trent'anni, ricordo la Orte Falconara, che non so quando completeremo.

C'è tutto un problema che riguarda il trasporto locale e voglio dire anche che c'è tutto un progetto per quanto riguarda anche il trasporto locale e va in rotta di collisione un po' con il progetto che qui veniva presentato che è quello della Metropolitana di superficie con il quale la Regione ha dato finanziamenti ai Comuni per poter realizzare stazioni, per poter fare la Metropolitana in superficie.

Quindi, quello che voglio dire che siccome la complessità infrastrutturale di questo territorio è molto alta e credo che c'è la necessità invece prima di improvvisare anche, come diceva l'Onorevole Baldassarri, potrebbe essere un sogno, per carità, tutti abbiamo diritto a sognare, però credo che quando i sogni si rappresentano a questi livelli devono avere anche una possibilità almeno di realizzazione perché altrimenti davvero faremo solamente, come dire, non faremo quello che la gente ci chiede di fare, ma faremo solamente un'esternazione delle possibilità e ipotesi che poi non si realizzeranno mai negli anni.

E credo che di questo noi ne abbiamo ormai i libri pieni e credo che sulla base di questo, credo che c'è davvero la necessità profonda per quanto riguarda una messa a punto di tutta la strategia infrastrutturale.

Lo dico perché magari questa forse è l'occasione che da qui possa partire un tavolo, con il Ministero delle Infrastrutture, con le Ferrovie, dove sul tavolo mettiamo davvero tutti i nostri progetti e quindi vediamo come questi possono essere realizzati e vediamo anche la tempistica, le risposte che siamo in grado di dare ai nostri cittadini per poter dire che le Marche finalmente fanno un passo di qualità per quanto riguarda la dotazione infrastrutturale.

ASSESSORE VIRILI CARLA



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Buonasera a tutti.

Io ringrazio il Comune di Falconara per avermi dato la possibilità di esporre il punto di vista della Provincia in questo incontro.

Vorrei partire dalle parole del Senatore Baldassarri: riprendiamoci la storia. Per riprenderci la storia bisogna che partiamo però dai documenti.

Io vorrei fare un'analisi di come è andata la vicenda relativa a questa importante idea progettuale che riguarda l'arretramento della Ferrovia.

Dopo che RFI presentò nel 2003 all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture il progetto preliminare, la Provincia di Ancona ha ritenuto l'obiettivo strategico da perseguire nel medio lungo periodo sia nel piano provinciale dei trasporti, approvato fin dal 1998 sia nel piano territoriale di coordinamento provinciale del 2003 l'arretramento della ferrovia adriatica e per questo firmò una lettera di intenti nel 2003 unitamente al presidente della Giunta Regionale Marche sulla infrastrutturazione del nodo di Falconara Marittima e i due enti riconobbero la permanenza dell'esigenze che facevano ritenere opportuno sul lungo periodo ipotizzare un più generale arretramento della linea ferroviaria.

E' vero, questo permette consistenti interventi di riqualificazione ambientale e urbanistica, però questi interventi vanno visti in un quadro di programmazione, di funzionalità e di sostenibilità più generale del territorio.

Per questo nel novembre 2003, la Provincia di Ancona ha affidato un incarico per uno studio di prefattibilità con l'obiettivo di verificare la possibilità di un sistema integrato di trasporto su ferro che a partire dallo spostamento a monte dell'attuale linea ferroviaria Adriatica per i servizi di lunga percorrenza nazionali e internazionali ipotizzasse, utilizzasse l'infrastruttura lasciata libera per un sistema metropolitano di superficie a servizio della fascia costiera, continuando a garantire i traffici su rotaia diretti al porto di Ancona.

Bene, l'Amministrazione Provinciale attuale sostiene ancora la validità di questo impianto progettuale e questa visione programmata del territorio, avendo presente soprattutto che l'arretramento della Ferrovia senza il mantenimento dei binari per la metropolitana leggera sarebbe un grosso passo indietro per il trasporto pubblico locale.

L'Amministrazione ha come obiettivo quello della integrazione fra trasporto su gomma e trasporto su ferro.

Rinunciare a questa parte sarebbe non perseguire questo obiettivo.

Oltretutto il mantenimento della metropolitana leggera, per la quale, come ricordava l'Assessore Pistelli sono già stati spesi soldi pubblici e la Provincia sta ultimando le stazioni che servirebbero a questo, oltretutto questo non sarebbe in contrasto con il progetto di bypass già approvato.

Io capisco che l'ingegner Moretti pensi ad un funzionamento generale dei trasporti per ferrovia della rete ferroviaria nazionale e internazionale, ma noi abbiamo il dovere di pensare al trasporto pubblico locale di questa parte del territorio.

Noi dobbiamo ricordare una serie di questioni molto importanti.

Intanto non dimentichiamo che siamo in area cosiddetta AERCA, e cioè in un'area di elevato rischio di crisi ambientale e quindi tutte le programmazioni devono essere viste da questo punto di vista.

Poi bisogna capire anche, questo lo vorrei veramente sapere cosa ne pensano i cittadini, il metodo è chiaro: è quello della negoziazione e del confronto, quindi bisogna aprire dei tavoli di confronto che vedano insieme la convergenza di istituzioni, dei sistemi produttivi, anche della



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

rappresentanza dei cittadini e che considerino la realtà di porto, aeroporto e interporto.

Ingegnere Moretti, fa veramente male vedere l'area dell'interporto deserta, ma aspettiamo i collegamenti ferroviari e noi le sollecitiamo in questa occasione un impegno in questo senso.

Ci sono forti priorità infrastrutturali, il raddoppio della variante della statale 16, il raddoppio della Orte Falconara, l'uscita dal Porto, senza queste infrastrutture anche l'arretramento della ferrovia avrebbe un senso molto limitato.

Non ci piacciono soluzioni tirate fuori dal cappello del mago. Non ci piacciono le catture di valore fatte sulle spalle, sulla salute e sulla qualità della vita dei cittadini, non si tratta di creare valore, la cattura del valore è un metodo che può esistere, ma quando si parla di territorio non bisogna dimenticare innanzitutto gli obiettivi e fra questi obiettivi esiste quello della sostenibilità del territorio e della mobilità che è un servizio da garantire ai cittadini.

E' vero, lo Stato non ha sempre tutti i soldi, forse ce ne avrà sempre di meno, non voglio fare qui, aprire altri discorsi, però un accenno al fatto che forse potrebbe averne di più se si perseguisse una seria lotta all'evasione e in questa maniera potremmo veramente utilizzare tutti gli strumenti di programmazione a partecipazione democratica che ci garantirebbero veramente di perseguire gli obiettivi che i cittadini vogliono da noi. Grazie.

ROBERTO RENZI - DIRETTORE AL DIPARTIMENTO - TERZO GOVERNO DEL TERRITORIO
PROVINCIA DI ANCONA

Buonasera.

Io aggiungere, credo devo aggiungere solo poche cose a quanto detto dall'Assessore.

Non so se quello che posso dire può essere utile a fare chiarezza soprattutto per i cittadini su varie proposte progettuali di cui si sta discutendo perché forse questo ancora non è chiaro a tutti.

Le progettazioni o comunque gli studi che sono stati avanzati in questi ultimi anni direi che sono tre.

Il primo è il famoso progetto di bypass di cui tutti ormai conoscono la dimensione e l'entità perché è un progetto che è partito fin dal 2002, era un progetto che faceva parte della Legge Obiettivo, appunto, e consentiva la duplice funzione, uno di collegare la direzione Romana con quella Nord verso Rimini, due, l'allontanamento della linea di costa per liberare e bypassare la Raffineria API appunto.

Questo progetto è tuttora all'esame dello Stato perché è stato oggetto di discussione al Cipe, questo credo che il Presidente della Commissione Territoriale può confermarcelo molto recentemente, quindi non è un progetto accantonato.

La Provincia, successivamente, ha visto l'opportunità di aprire uno studio di fattibilità riguardo all'eventuale arretramento della linea ferroviaria rispetto alla costa perché questo va detto, la Provincia in particolare non ha tra le sue specifiche competenze progettazioni o attività relative alle ferrovie, né tanto meno gestisce il rapporto delle ferrovie perché il contratto di servizio delle ferrovie, poi è gestito direttamente dalla Regione Marche.

L'attività di pianificazione d'area vasta della Provincia ha richiesto nel



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

2003 l'avanzamento di uno studio per appunto prevedere la possibilità di un arretramento con ulteriori obiettivi proposti che erano il primo e direi quello fondamentale di ridurre sulla linea di costa gli impatti ambientali dovuti al treno, inteso treno come mezzo di trasporto di lunga percorrenza, quindi per treno intendo la linea Milano/Lecce, l'arretramento di questa linea a lunga percorrenza per dare spazio a un trasporto di minori impatti, direi un treno che si avvicini più a un tram, a un filobus, quindi adatto a un trasporto leggero metropolitano.

Questo era l'obiettivo appunto che la Provincia si poneva di come riduzione di impatto ambientale.

Lo stesso progetto si portava chiaramente dietro anche l'arretramento rispetto alla raffineria API, si portava dietro il collegamento della direttrice Roma/Rimini, si portava dietro il collegamento al servizio del porto di Ancona e quindi gli obiettivi posti dalla Provincia venivano tutti mantenuti con questa ipotesi progettuale.

Era uno studio di larga massima, uno studio di fattibilità.

Quasi contemporaneamente, il Presidente Baldassarri lo accennava, Ferrovie hanno avanzato, mi permetto di dire, hanno in parte recepito gli indirizzi di quel progetto per un arretramento che veniva limitato però alla tratta Falconara/Varano, quando invece la Provincia aveva visto (...) interessare l'arretramento della linea ferroviaria per tutto il territorio provinciale e quindi da Cesano di Senigallia fino ad Ancona Sud.

Quindi, ecco, ho riepilogato in quelle che sono le tre proposte progettuali.

Io, dal punto di vista tecnico, ritengo che le tre soluzioni possano fra loro trovare una concertazione, quindi una soluzione, purché rimangano condivisi, rimangano validi gli obiettivi su cui ponevo l'attenzione, quindi, ecco, la riduzione degli impatti e il mantenimento di un sistema di trasporto leggero, metropolitano che riteniamo potrebbe non essere garantito con il solo arretramento della linea Milano/Lecce.

Oggi ci troviamo ad assistere quotidianamente sulla tratta Senigallia/Ancona ad un trasporto privato e pubblico su gomma veramente insostenibile, la soluzione che tutti gli strumenti di pianificazione della Provincia da quella di un sistema di trasporto su ferro, su ferro, ripeto, leggero, un ferro che non va inteso come il mezzo ferroviario attualmente barriera fra la linea di costa e la strada costiera, ma un'area facilmente attraversabile, facilmente gestibile.

Credo che non ci sia niente altro da aggiungere. Grazie.

CONS. LODOLINI

Caro Sindaco, caro Senatore, cari esponenti delle istituzioni.

Io ho contestato sin dall'inizio questo modo, diciamo, un po' bizzarro di impostare una discussione molto importante, una discussione necessaria che interessa la comunità tutta.

Ho avuto modo di dirlo sin da quando questo Consiglio era stato pensato, immaginato, per coerenza lo ripeto quest'oggi.

Ritengo bizzarro e lo spiegherò ovviamente perché sia stato organizzato con queste modalità il Consiglio Comunale.

Non ho cambiato idea. Ovviamente la presenza del Senatore Baldassarri, oggi Presidente della Quinta Commissione Permanente Finanze e Tesoro è stata motivata, legandola all'essere, di certo, una persona molto ben informata dei fatti, ma credo che altrettanto ben informati dei fatti siano quei



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

parlamentari del Centro Sinistra non invitati, ma espressione anche essi di questo territorio, componenti delle Commissioni Deputate, di una discussione come questa o conoscitori anche essi, in maniera approfondita della questione che stiamo discutendo in questo Consiglio Comunale.

E questo mi ha fatto dire che se l'intento è quello di provare a politicizzare e rendere di parte una discussione come questa, offrendo una vetrina importante, sarebbe stato di gran lunga preferibile da parte della maggioranza stessa organizzare un incontro pubblico, come Popolo delle Libertà ed invitare chi si riteneva opportuno invitare.

Nessuno avrebbe detto nulla e nessuno avrebbe contrastato nulla.

Del resto, mi risulta, correggetemi se sbaglio, qualche giorno fa, a qualche chilometro di distanza da qua, a Chiaravalle, proprio a Chiaravalle il Senatore Baldassarri abbia parlato della Quadrilatero, ma nell'ambito di una iniziativa politica, iniziativa organizzata dal Popolo delle Libertà ed ecco, dico questo perché mi sembrava forse più corretto da un punto di vista istituzionale provare ad immaginare così una discussione.

Devo dire che in parte riconosco sia superato questo intento originale sbagliato, ma lo si è superato grazie al ruolo positivo del partito democratico, perché se non fossimo intervenuti e se non fossi intervenuto come Capogruppo del PD, oggi qua avremmo avuto un solo relatore.

Credo che questo si debba riconoscere Sindaco.

Se non fosse stato per il nostro contributo qua oggi ci sarebbe stato una sorta di pensiero unico e poi all'atto della convocazione del Consiglio di oggi, inviata ai Consiglieri tutti, troviamo invitati a partecipare con diritto di intervenire sul tema, oltre ai Consiglieri Regionali di Falconara e all'Assessore i Capigruppo del Consiglio Regionale di Forza Italia, Alleanza Nazionale e UDC: Capponi, Pistarelli e Viventi e diciamo che dei tre, l'unico che ha una qualche attinenza con questo territorio è il Consigliere Regionale dell'UDC Luigi Viventi.

Ma allora prendendo atto che sono stati invitati solo i Capigruppo del Centro Destra, chiedo: perché non sono stati invitati i Capigruppo in Consiglio Regionale del Partito Democratico, Rifondazione Comunista? Potrei continuare, e perché non è stato invitato l'unico Consigliere Provinciale di Falconara?

A questo non ho avuto risposta.

Certo, forse pretendo troppo formalismo.

Probabilmente.

Ma credo che dietro un atteggiamento di questo tipo e dietro questa modalità di pensare e di immaginare il Consiglio Comunale vi sia una grande confusione che non posso fare a meno di denunciare e di segnalare.

Lo dico perché già in altre occasioni, anche da questo punto di vista, questa confusione è palesata, penso alla famosa assemblea pubblica a Castelferretti sulla celebre variante, anche lì, confusione.

Iniziativa pubblica, organizzata dall'Amministrazione Comunale sul tavolo dei relatori insieme al Sindaco vi era e lo ripeto ancora una volta, il Capogruppo del PDL.

Spero che prima o poi questa confusione, in qualche modo, cessi, finisca, sarebbe un gesto di rispetto nei confronti dei cittadini tutti ed infine, sempre su questo punto, guardate, un Consiglio, vi siete attorcigliati sul Consiglio Comunale di oggi perché prima l'avete chiamato Consiglio Comunale aperto, poi oggi l'avete cambiato Consiglio Comunale ed in mezzo vi sono state diverse evoluzioni del pensiero, diversi cambiamenti, diversi mutamenti.

Al Presidente del Consiglio Comunale, nella Conferenza dei Capigruppo ho



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

segnalato e consigliato, qualche giorno fa, che forse sarebbe stato molto più utile organizzare un'assemblea pubblica aperta dando la possibilità alla cittadinanza tutta di intervenire su un tema così delicato come questo, tanto che l'altro giorno il Consigliere Calcina, nella Conferenza dei Capigruppo mi riconosceva la bontà anche di questa proposta, ma evidentemente complicarsi la vita è uno sport al quale cominciate ad abituarvi, ma spero che questo, ovviamente, cessi.

Sul tema e sul punto.

Ieri leggevo una nota del Capogruppo nella Commissione Trasporti della Camera, l'Onorevole Meta che criticava l'ulteriore rinvio dell'audizione da parte del Ministro Delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli, che a tre mesi dall'insediamento dell'esecutivo, ancora non ha presentato al Parlamento le linee programmatiche della sua azione.

E' un qualcosa che non ha precedenti, è un qualcosa che non si ricorda.

Non si tratta soltanto dello svilimento, sto parlando di una Commissione deputata anche a discutere di questo, ma non si tratta solo dello svilimento del Parlamento, ma della chiara volontà di voler sfuggire dalle proprie responsabilità politiche, infatti, lo ricordo, tutti i provvedimenti approvati fino ad oggi dal Governo, dal Decreto sull'ICI al Decreto Sicurezza, alla manovra finanziaria, si sono caratterizzati dai tagli indiscriminati ai fondi previsti nella passata legislatura, per il finanziamento dell'autostrada e del mare, per la riforma dell'autotrasporto, per lo sviluppo del trasporto pubblico locale, della cantieristica, dei porti, del sistema di trasporto urbano, per l'azione di vigilanza delle coste da parte della guardia costiera, e continuo, per il rilancio dei terreni e udite, udite per gli investimenti su importanti linee ferroviarie.

Sembrirebbe dunque che mentre il Senatore Baldassarri è qua a discutere anche di questo, a Roma non si consideri il settore dei trasporti al centro delle politiche per il rilancio del Paese.

Lo dico perché non vorrei che qua oggi noi facessimo accademia, non lo dico per questo, perché tra l'altro, tagli pesanti il Governo li sta attuando anche nelle Marche.

Cito tre cose soltanto e poi vengo al punto, nel dettaglio, 150 milioni di Euro per la sanità in meno con il rispetto mancato degli impegni già sottoscritti nel patto per la salute del Governo Prodi.

13 milioni di Euro per la copertura a banda larga delle Marche, anche questi siglati dal precedente Governo.

3 milioni di Euro per la Fano-Grosseto, anche questi stanziati dal Governo Prodi.

Senza dimenticare l'assenza di risorse certe per le infrastrutture delle Marche e la ricostruzione di tagli al sistema ferroviario.

Di questa assoluta disattenzione del Governo Berlusconi per le infrastrutture delle Marche e la ricostruzione e i tagli al sistema finanziario ve ne erano e ve ne sono segnali.

Do una lettura positiva.

Voglio essere costruttivo da questo punto di vista, dell'ordine del giorno che porta la firma degli Onorevoli Baldelli, Vannucci e Favia sul tema dello sviluppo infrastrutturale delle Marche perché oltre a testimoniare l'importanza di un atto bipartisan, guardate certifica che quei tagli c'erano e certifica che nella passata Legislatura vi erano progetti infrastrutturali importanti per la nostra Regione.

La Camera, si legge in quell'ordine del giorno, in seguito all'avvio nel corso della 14° Legislatura, Legislatura del Presidente Prodi, di progetti



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

infrastrutturali riguardanti la Regione Marche, impegna il Governo a valutare la possibilità di incrementare la dotazione infrastrutturale della Regione.

Credo che sia un passo importante sul quale avviare una riflessione.

Venendo al tema di oggi, qua si parlava all'inizio di idea progetto, io credo si debba parlare soltanto di idea perché come è stato detto negli interventi successivi, progetti non sembra siano stati consegnati nei tavoli e nelle sedi preposte, ma prima di entrare nel merito del problema bypass, adesso mi dispiace che il Senatore si sia assentato un attimo.

Gli volevo rivolgere una domanda.

Credo che poi e auspico che poi questa domanda gli venga consegnata, anche perché gradirei una risposta, chiederei appunto al Senatore Baldassarri di spiegare, in questa sede, che è il civico consesso, come mai il solenne impegno assunto in data 20 aprile 2002, del quale fu dato dalla stampa locale un ampio, grande risalto, quando come vice Ministro, 2002, incontrò l'allora Sindaco Carletti, l'impegno era questo, di dare una rapida attuazione all'articolo 113 della Finanziaria del 2001 che prevedeva risorse a favore dei Comuni sede di impianti di raffinazione, come mai quell'impegno non ha trovato poi un riscontro durante una Legislatura che è durata 5 anni e che ha visto il Senatore Vice Ministro alle Finanze?

Venendo a questo e al tema, attualmente il PRG di Falconara evidenzia oltre al piano aeroportuale, due aree definite APU, l'area della Montedison con la bonifica del sito e la realizzazione di uno spazio dedicato al tempo libero: il verde attrezzato, unitamente ad un quartiere residenziale e l'apertura al mare, la riqualificazione dell'ingresso ovest della città che tenga conto in particolare del bypass ferroviario, dello spostamento dello scalo merci con la previsione di un approdo o di un porticciolo con il preminente, se non esclusivo obiettivo di garantire il soddisfacimento dei bisogni dei falconaresi: natanti, rimessaggi e conseguente nuova spiaggia libera, coerente con l'atto di indirizzo per il proseguo dell'attuazione di un porticciolo turistico del dicembre del 2006.

Il bypass è stato finanziato dal CIPE per 204 milioni di Euro compare tra le principali opere infrastrutturali che hanno avuto il via libera dal comitato interministeriale.

Io, sul bypass dico quello che sostenevo in campagna elettorale perché voglio essere coerente con quella impostazione, mi piace essere coerente e quindi voglio mantenere quello che dicevo.

Qua non si tratta di dire sì o no al bypass perché nel momento in cui il bypass è stato finanziato, stiamo parlando di una realtà, chiaro?

Vorrei che questa coerenza vi fosse anche da parte dell'Amministrazione perché mica l'ho capita!

Ma lei Sindaco si diceva favorevole al bypass in campagna elettorale, il Vice Sindaco si diceva ostile al bypass e anche questo è uno di quei temi che ha diversificato le posizioni durante, nel pre campagna elettorale del quale oggi si fa fatica a capire qual è la linea comune.

Allora io spero che questa coerenza ci sia, spero anche che questa chiarezza ci sia.

Credo che il bypass deve essere coerente con lo sviluppo urbanistico dell'area, lo dico che si porrà il tema dell'urbanizzazione dello scalo che sarà liberato dalle ferrovie con cui si dovranno discutere le varie compensazioni e mitigazioni ambientali.

Per queste ragioni la precedente Giunta comunale, la Giunta Recanatini, aveva sollecitato l'avvio di un confronto serrato con le ferrovie per provare ad armonizzare le esigenze di riqualificazione, di sviluppo



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

sostenibile, proprie del Comune, con quelle dell'azienda ferroviaria chiedendo appunto, con un apposita delibera, di mitigare l'impatto ambientale.

Ci sono vantaggi, ma ci sono anche notevoli svantaggi. Vantaggi: viene liberato il litorale nord, si apre Villanova al mare, liberandolo a monte. Si libera gli scali merci utilizzati per la riqualificazione di quel quartiere e dei servizi del terziario polo direzionale per eventuale struttura porto porticciolo.

Certo pesanti sono le negatività, chiude a monte e crea immensi disagi alla zona di Fiumesino.

Ma su un punto non abbiamo detto niente quest'oggi e ci torno io, risolve all'API il problema maggiore della sicurezza, il trasferimento all'esterno della Raffineria del nuovo tracciato ferroviario finanziato nei mesi scorsi della linea Adriatica costituisce il superamento di uno dei problemi per la sicurezza dell'area e questo viene con totale onere a carico dello Stato.

Io credo che questo rappresenti una motivazione in più affinché l'API riconosca al Comune di Falconara un contributo annuale, compensativo diretto alla popolazione per l'impatto sul proprio territorio del nuovo tracciato ferroviario.

E' intenzione dell'Amministrazione impegnarsi in tale direzione e in tal senso?

Il progetto prevede poi un nuovo tratto di linea adriatica esterna alla Raffineria, mi avvio a concludere ed in parte sul viadotto con una contestuale realizzazione del bypass per avere il collegamento diretto in direzione nord della linea Romana, oggi infatti, e questo è un altro paradosso, i treni provenienti da Roma devono andare fino alla stazione di Ancona per poi cambiare senso di marcia ed essere instradati successivamente verso nord.

Nell'ambito di tale progetto è compreso anche lo spostamento e lo scalo merci di Falconara, in prossimità del interporto di Jesi, lo ricordavano gli Assessori Virili e Pistelli. Ci sono anche altri interventi vari collegati: la riqualificazione del tratto litorale che si libera dalla Ferrovia, come dicevo prima, la riqualificazione di Villanova e gli scali merci con nuove destinazioni d'uso, ma ci aggiungo l'apertura a mare e la nuova Marina.

La nuova Marina dovrà essere realizzata con l'obiettivo di riqualificare l'area prevedendo un equilibrata edificabilità, l'area dovrà essere destinata ad un uso più adatto all'esigenze della città: parcheggi, aree di sosta, ampie zone pedonali per il passeggio, viabilità dedicate e non confuse con altre aree pedonali.

Tuttavia e chiudo, la Provincia di Ancona, mi corregga se sbaglio, Assessore Virili, ma lo ricordava anche lei, ha ritenuto un obiettivo strategico da perseguire nel medio e lungo periodo sia nel piano dei trasporti che nel piano territoriale di coordinamento provinciale l'arretramento della linea ferroviaria adriatica, tanto che nell'agosto 2003, anche questo veniva ricordato, l'allora Presidente D'Ambrosio e l'allora Presidente Giancarli firmarono un impegno comune in tale direzione.

Quindi non mi sembra che qualcuno si possa vantare una primogenitura, come è forse il tentativo di questo Consiglio Comunale su tale ipotesi.

Si potrà soprassedere e chiudo, alla realizzazione del bypass solamente se ci saranno atti concreti e non idee progetto perché sono gli atti concreti che possono rendere possibile questa eventualità.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Atti concreti con i quali il Governo si impegna a realizzare l'arretramento del tratto di ferrovia da Montemarciano all'Aspio e se ciò dovesse accadere è bene comunque far presente che l'attuale linea ferroviaria Senigallia/Ancona rimarrebbe per essere utilizzata come metropolitana di superficie.

Decidere di soprassedere alla realizzazione del bypass senza certezze, sarebbe un atto irresponsabile.

Lo dico a chiare lettere.

Serve il massimo dettaglio possibile circa le soluzioni progettuali individuate, servono i canali di finanziamento attivabili e servono i tempi previsti per la progettazione definitiva e la realizzazione dell'opera, ma per far tutto questo servono i tavoli istituzionali preposti. Grazie.

CONS. CALCINA

Buonasera a tutti.

Faccio una piccola premessa rispetto a questo Consiglio Comunale.

Tutto era nato perché la nostra lista Cittadini in Comune aveva presentato una mozione dove si chiedeva un Consiglio Comunale straordinario preceduto da delle assemblee dove i cittadini potessero esprimere le loro perplessità o le loro ragioni su questo progetto insieme agli Amministratori, insieme agli ingegneri, i progettisti.

Tutto questo, naturalmente, al Consiglio Comunale è stato chiesto alla nostra lista che se la mozione fosse stata ritirata, il Sindaco con il Presidente del Consiglio si sarebbero impegnati ad organizzare un Consiglio Comunale aperto, queste sono le loro parole.

Oggi noi ci troviamo in una seduta, che non è un Consiglio Comunale aperto, ovvero è aperto per qualcuno e chiuso per qualcun altro.

Per i cittadini questo Consiglio Comunale è chiuso e le associazioni che dal 2002 lavorano su questo progetto e portano argomentazioni abbastanza sensate che poi ricorderò non possono parlare.

Quindi io, alla fine del mio intervento, solidarizzerò con i cittadini che prima si sono imbavagliati.

Parto subito con una parte scritta e poi vado a braccio perché le cose che ho sentito sono di una inesattezza e di una scorrettezza: dire delle bugie inaudite.

Comunque prima di illustrare alcune delle argomentazioni che cittadini, Comitati e gli imprenditori della coalizione no bypass sono impediti ad esprimere apertamente in questo Consiglio Comunale aperto, soltanto per alcuni, chiariamo subito che coloro che si oppongono all'attuale progetto del bypass non sono quelli del no.

Oggi, in questo Consiglio, vi fa comodo dire che i cittadini e i comitati non possono esprimere le loro argomentazioni poiché così è più semplice squalificarli di fronte all'opinione pubblica come quelli del no.

I cittadini, i comitati e la coalizione non sono quelli del no, noi di Cittadini in Comune non siamo quelli del no.

Noi siamo quelli a favore dell'arretramento della linea ferroviaria adriatica dalla costa e che corra parallela all'autostrada A/14.

Noi siamo a favore della realizzazione dell'interporto di Jesi.

Noi siamo a favore dello spostamento degli scali merci di Falconara in quell'interporto per potenziare il trasporto delle merci su ferrovie ed eliminare una parte del traffico pesante e dell'inquinamento relativo.

Noi siamo a favore della realizzazione di una vera metropolitana leggera



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

che aiuti a decongestionare le strade dal traffico automobilistico.

Noi sul problema del nodo ferroviario di Falconara abbiamo sempre indicato un'alternativa a quello che è stato progettato fino ad oggi.

Un'alternativa che guarda gli interessi di tutto il territorio poiché quando parliamo di arretramento della linea ferroviaria parliamo di un altro futuro, ma per parlare di futuro, benessere collettivo di interesse pubblico, dobbiamo essere contro il bypass API, il cosiddetto bypass API. Perché quel progetto non c'entra nulla con il benessere collettivo e l'interesse pubblico.

Il bypass API, ripeto, solo quello, non c'entra nulla con i benefici economici, ambientali e sociali che tali opere devono apportare all'intera comunità della costa e della bassa valle dell'Esino.

Vi ricordo che i cittadini, i Comitati e la coalizione sono quelli che con lettere, incontri e dibattiti pubblici ed anche proteste civili sono riuscite a spostare il dibattito dal solo discorso del bypass API, progetto che consideriamo parassita all'arretramento della linea ferroviaria adriatica.

Anche grazie a questa incalzante azione partita dal 2002, l'ex Presidente della Provincia Giancarli ha individuato e fatto elaborare nel 2004 dall'ingegnere Marconi l'ipotesi di arretramento ferroviario della linea Adriatica illustrata pubblicamente agli imprenditori di Senigallia che noi anche oggi sosteniamo.

Ipotesi studiata in maniera complementare alla necessità di dotare il nostro territorio di una metropolitana leggera.

Poi è arrivato anche il progetto del Ministro Baldassarri.

Ma capiamoci una volta per tutte su un aspetto, un progetto di arretramento di ferrovia dalla costa non può essere realizzato in due tempi diversi, la politica dei due tempi è perdente per gli interessi collettivi.

Con la politica dei due tempi, prima il bypassino dell'API, poi l'arretramento ci guadagnerà soltanto l'azienda petrolifera poiché non è pensabile che si spendano quelle cifre per poi buttare all'aria una parte del realizzato ed arretrare dopo la linea adriatica.

Noi non parliamo del futuro a sessant'anni, il futuro per questo territorio, almeno da questo punto di vista sta nei prossimi sei, dieci anni se si arretrerà veramente la linea adriatica.

Dunque questo futuro lo potremo vedere, ne potremo beneficiare, però il Governo Centrale, la Regione Marche, anche la Provincia di Ancona tentenna, il Comune di Falconara sono riusciti a stravolgere questa prospettiva, anzi continuano a piegarla all'interesse privato a discapito del bene pubblico, a discapito del benessere futuro della collettività.

State riuscendo ad utilizzare denaro dei contribuenti, 204 Milioni di Euro, per un'opera vantaggiosa per un solo soggetto, scavalcando l'interesse di migliaia di cittadini.

Comunque andiamo a vedere le bugie che sono state dette, che sono delle bugie che a forza di ripeterle sono diventate vere, qualcuno reputa che siano vere.

Vogliamo vedere perché è nato il problema della sicurezza che ha indotto la Regione Marche a chiedere a RFI di progettare questo progetto del bypass che è l'unico che il CIPE ha detto che è finanziabile.

Quindi sulla carta noi oggi abbiamo solo lo spostamento della ferrovia da dentro la Raffineria API e la devastazione di Fiumesino e il raccordo con la linea Romana.

E' questo che c'è oggi, non c'è nient'altro.

Le idee che ha portato il Ministro Baldassarri sono delle idee, sono delle



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

idee.

Allora vediamo innanzitutto il perché è stata posta in primo piano la questione della sicurezza.

L'incidente del 25 agosto del '99, bisogna tornare sempre lì, ha visto il transito di un treno a fiamme che già erano elevate alle cinque e 45 circa della mattina, mentre l'incendio era scoppiato alle 5 e 25.

Sapete perché il treno è passato quella mattina?

Ci sono le testimonianze dal Magistrato, i filmati e ci sono le testimonianze dei passeggeri. Perché le Ferrovie dello Stato non avevano implementato i semafori per i quali, addirittura, la Raffineria Api, e questo lo dice l'ingegner Saronne, nel '99, aveva pagato 200 milioni di lire per fare quell'impianto e le Ferrovie non fecero quell'impianto, quindi transitò quel treno.

Il comitato tecnico regionale, dopo quella bella figura e quel rischio fatto correre, oltre ai morti poverini della raffineria, impose alla RFI di fare immediatamente quel sistema.

Quel sistema fu implementato, tanto è vero che nell'incendio dell'8 settembre del 2004 il treno fu fermato, quindi il sistema di sicurezza ha funzionato.

I cittadini che viaggiano, gli utenti che viaggiano sul treno sono sicuri. Ma c'è un'altra cosa, che qui non viene detta e che non fa comodo ricordare dalla Regione Marche, è che la Regione Marche, prima del rinnovo della concessione incaricò lo Sviluppo Marche SPA, che è una società di consulenza e di progettazione della Regione, di verificare tutta la sicurezza anche della Raffineria Api, e anche tutti i progetti a livello economico.

Bene, dal punto di vista della ferrovia emerse una cosa chiarissima, che in quel tratto di ferrovia era possibile realizzare un tunnel o una doppia barriera protettiva per il treno, che avrebbe evitato qualsiasi problema per i treni che fossero transitati, qualora fosse scoppiato un incendio e non avesse funzionato il sistema di stop dei semafori.

Questo però, questi elementi sono stati cancellati dal dibattito di questi anni.

Nessuno dice che il problema della sicurezza è stato usato per portare avanti un progetto che alla fine va in questa maniera, com'è impostato in questo modo e in questo momento, va a avvantaggiare soltanto la Raffineria API.

Io voglio leggere una cosa molto semplice che risale a quelli che erano i primi progetti che riguardavano veramente le esigenze trasportistiche delle Ferrovie.

Qual è l'esigenza trasportistica delle ferrovie?

Qui c'è un convegno fatto nel 2001 dalla Regione Marche, presente anche l'attuale Vice Presidente Agostini, che allora era Assessore ai trasporti, in cui si dice chiaramente che il problema trasportistico delle Ferrovie è portare i treni merci dalla linea tirrenica, che è intasata di treni merci, alla linea Adriatica e quindi la bretella che propose l'Onorevole Sbarbati, che oggi non è stata invitata, avrei avuto piacere di interloquire anche con lei, la proposta che fece l'Onorevole Sbarbati alla Comunità Europea con una richiesta di 40 miliardi delle vecchie lire di finanziamento, era proprio una cosiddetta bretella ferroviaria che doveva unire Chiaravalle a Marina di Montemarignano e instradare i treni merci in quella direzione, cioè dalla linea Ancona/Roma alla linea Ancona/Bologna senza lo scambio dei vagoni che oggi avviene ancora nello scalo merci di Falconara.

Queste sono le cose che non si dicono.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Quel progetto, io non dico che a quest'ora era magari stato realizzato, ma eravamo a buon punto con quel progetto, sicuramente.

E non dico anche che, anzi dico sicuramente che se qualcuno avesse avuto la bontà di chiedere alla Raffineria Api con le maniere un po' decise come dovrebbe fare un'Amministrazione di fronte a queste aziende ad alto rischio: voi vi dovete pagare la barriera di protezione della ferrovia, perché voi avete inglobato la Ferrovia, a quest'ora i cittadini, gli utenti sarebbero stati protetti.

Comunque le inesattezze, le voglio chiamare inesattezze, ma c'hanno quasi il peso delle bugie, rispetto a questo progetto del bypass sono tantissime. Le più pericolose, proprio dal punto di vista dell'impatto, sono l'interferenza di questo progetto attuale del bypass con l'aeroporto e l'interferenza del bypass con i corsi d'acqua, in primo luogo il Fiume Esino che è a rischio esondazione nella zona dove passerà il ponte, a rischio più alto, a rischio R4 considerato, e con l'interferenza con i fossi e con la zona di Fiumesino che tutti sappiamo anche due anni fa ha subito un'inondazione, ha subito un'alluvione molto grave.

Questi sono i rischi più grossi che non sono stati presi in considerazione e io, se avete voglia, andate sul sito della Regione e guardatevi il documento istruttorio dell'impatto ambientale fatto dalla Regione. E' una cosa paurosa dalle mancanze che ci sono in quella valutazione di impatto ambientale.

Noi abbiamo partecipato a quella valutazione di impatto ambientale, abbiamo fatto queste osservazioni e non siamo stati ascoltati e allora a quel punto, che cosa abbiamo fatto per quanto riguarda l'interferenza di questo progetto con l'aeroporto?

Abbiamo pagato di tasca nostra una società di consulenza aeroportuale, l'abbiamo pagata e la società di consulenza aeroportuale è venuta a Falconara e ha fatto una relazione.

Qui c'è un giallo su questa relazione perché noi, nel 2005, l'abbiamo spedita anche al Presidente del Consiglio Berlusconi, a tutti l'abbiamo spedita, l'abbiamo spedita un mese prima e cioè a giugno del 2005, mentre a luglio del 2005 il CIPE deliberò successivamente il finanziamento del bypass.

Questa relazione dice una cosa molto chiara e smentisce l'ultima lettera che ci ha inviato, grazie al Ministro Di Pietro con cui abbiamo scambiato molte lettere in questi ultimi tempi, che ci ha inviato l'Amministratore Delegato della DRFI che si chiama D'Elia, adesso non vorrei sbagliare. Comunque smentisce molte cose.

Allora in primo luogo, quando noi parliamo di interferenza RFI dice, intende l'interferenza con il sentiero luminoso e non sa o non vuole prendere in considerazione che l'interferenza è con un altro sistema molto più delicato, l'interferenza è con il sistema cosiddetto ILS e cioè quando la visibilità è scarsa e comunque l'aereo può atterrare, gli aerei vengono guidati da un sistema estremamente sofisticato che non ammette campi magnetici determinati da linee elettriche, e da quant'altro può generare da una linea ferroviaria, che ricordo viene spostata più a ridosso dell'aeroporto e quindi va ad interferire con questo sistema.

Questa relazione non è stata presa in considerazione da nessuno, nessuno ha chiesto un confronto su questa ipotesi e ve ne dico anche un'altra perché poi nella relazione ne è venuta fuori anche un'altra che è curiosa e vi invito a riflettere, si segnala, la relazione segnala che nel mese di febbraio 2005, la compagnia aerea americana World Wide, in sede di pianificazione di voli con scalo tecnico su aeroporti della costa



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

adriatica, ha deciso di non prendere in considerazione eventuali operazioni di volo sull'aeroporto di Ancona/Falconara con velivoli passeggeri del tipo DC9 e Tristar capacità 280, 330 posti, per l'eccessiva vicinanza della raffineria rispetto alla pista, con la motivazione dell'elevato tasso di rischio in fase di avvicinamento strumentale alla pista.

Allora perché non progettiamo anche lo spostamento dell'aeroporto.

Progettiamolo lo spostamento dell'aeroporto.

C'avrei molto da dire.

Allora vado subito alla conclusione però non faccio una conclusione politica, faccio una conclusione di cose concrete.

Allora, vediamo un po', perché qui ce ne sono tante, ne voglio prendere una delle più gravi che qui non vengono dette e che ha fatto l'Amministrazione Carletti il 13 febbraio 2004, dopo che la valutazione di impatto ambientale era stata fatta, conclusa dalla Regione Marche.

L'allora Sindaco di Falconara ha chiesto alla Giunta Regionale, voi sapete che nelle valutazioni di impatto ambientale, tutti i Comuni interessati fanno le loro osservazioni, chiedono delle garanzie, chiedono degli interventi compensativi delle garanzie.

Allora il Sindaco di Falconara, si è permesso di chiedere alla Giunta Regionale di eliminare, tra l'altro anche velocemente, prescrizioni poste dai Consigli Comunali per la tutela dell'ambiente e della popolazione, già ritenute vincolanti dalla Giunta perché altrimenti non sarebbero arrivati finanziamenti relativi al progetto e il Ministero dell'Ambiente avrebbe fornito una VIA negativa e RFI avrebbe dovuto presentare un nuovo progetto, quindi si sono ridotte le tutele ambientali su richiesta del Comune di Falconara, perché altrimenti il progetto non sarebbe stato finanziato né da CIPE e sarebbe stato bocciato dalla valutazione di impatto ambientale.

Questa è la tutela del territorio a cui ci troviamo di fronte, questa è la sensibilità dei nostri governanti, dal governo centrale fino al (INTERVENTO FUORI MICROFONO)

Concludo che noi siamo molto favorevoli e continuiamo a sostenere il progetto che aveva fatto realizzare all'ingegner Marconi l'ex Presidente della Giunta Giancarli, perché quello che è stato presentato quest'oggi dal Senatore Baldassarri è un progetto, e l'Amministratore Delegato di RFI ci lascia molto perplessi, perché non si parla più di interporto, di interporto non si parla più. Si parla molto poco, l'interporto sembra che sia una cosa che stia ormai andando (VOCI DI SOTTOFONDO)

Mi consenta l'ultima chicca su Villanova, perché qui è una barzelletta (voci di sottofondo), perché Villanova deve essere riqualificata (INTERRUZIONE DI REGISTRAZIONE) (INTERVENTO FUORI MICROFONO) (INTERRUZIONE DI REGISTRAZIONE)

CONS. ROSSI CLEMENTE

Io ringrazio della abbondanza di notizie tecniche che ci ha dato il collega Calcina.

Non si finisce mai di imparare in merito e ne trarremo, ne trarrò anche a livello di mio bagaglio culturale la dovuta considerazione.

Spero di chiarire nei limiti di cui questo è possibile la posizione della maggioranza.

E premetto che il contributo che mi accingo a dare è l'espressione unanime di tutta la maggioranza consiliare, dei Consiglieri, cioè del Popolo della Libertà e del Consigliere Piero Donati a nome dell'UDC.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Il Consiglio odierno, non solo per la formula di Consiglio aperto è da considerarsi strategico per la via amministrativa, sociale, economica della città, ma non solo di essa.

Stiamo infatti trattando di un tema di vitale importanza e in grado soprattutto di determinare le linee più generali per gli anni futuri.

Sta a noi come Consiglieri e come cittadini attenti alle problematiche civili, esserne consapevoli e partecipi, non estranei e pronti a non perdere una irripetibile occasione.

L'Amministrazione ha voluto dare un segno, una svolta del suo operato e al suo modo di apporarsi verso tutte le rappresentanze politiche presenti in Consiglio, verso tutte le forze politiche cittadine, verso i movimenti organizzati e non nel segno della discussione aperta, senza vincoli, nell'intendimento di suggerire le soluzioni più originali, propositive e nella volontà di ascoltare tutti e nell'apprezzamento di suggerimenti e contributi da qualsiasi parte essi possano giungere, come così sta avvenendo in questo momento.

Essa vuole dare vita cioè ad uno sforzo di unità costruttivo nel senso di prefigurare il futuro di questa città.

Vorrei dire di più, il coinvolgimento atteso, la presenza desiderata dei Comuni più importanti dell'interland e soprattutto del Comune Capoluogo rappresenta una manifestazione concreta di volersi muovere non in un ambito cittadino o extra cittadino ma in un'articolazione molto più ampia di soggetti affinché diventano attori e protagonisti.

Non stiamo discutendo di cose minute, ma del futuro di un'intera fascia costiera, del suo immediato entroterra con evidenti ricadute e implicazioni dell'intera Regione.

Noi del Popolo della Libertà e dell'UDC, che la volontà popolare hanno chiamato ad un compito primario per questa città vogliamo coinvolgere innanzitutto un ampio arco di forze in questo grande progetto.

Non pretendiamo di avere la primogenitura, ma di certo vogliamo essere forza trainante affinché tutte le componenti politiche, sociali ed economiche partecipino a disegnare un progetto denso di sviluppi positivi. Certamente tenderemo di battere eventuali vane parole, protese più a piccoli interessi di bottega e a far sciupare tempo prezioso.

Coglieremo invece tutte quelle proposte che ci consentono di fare passi avanti, salti preziosi di qualità.

Non facciamo tipo per l'una o l'altra soluzione, anche se abbiamo le nostre idee.

Non ci interessa dare voti di merito o piantare sciocche bandierine di primo genitura, diciamo con determinazione che deve finire il tempo dei rinvii, dei palleggiamenti e delle tattiche dilatorie.

Occorre decidere insomma.

Certo, tenendo presente nei limiti del possibile, oltre alle esigenze che si vanno esprimendo anche oggi anche la salvaguardia massima dell'ambiente, la salute dei cittadini, l'ampliamento e il mantenimento dei posti di lavoro, promuovendo la cultura del fare nell'ambito di un'azione imprenditoriale che è sempre alla radice di ogni fase di sviluppo, di cambiamento e di benessere.

Pur tuttavia non ci sottraiamo da Consiglieri Comunali e da cittadini di questa città sofferente a un giudizio di merito, ad un orientamento anche se non pretendiamo di imporre nulla a nessuno.

Vogliamo discutere delle questioni e delle relative soluzioni perché la parola è il bene più prezioso che abbiamo e la uniamo alla nostra sensibilità ed alla nostra intelligenza per concorrere a produrre gli



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

orientamenti condivisibili e condivisibili da larghe maggioranze.

Prima di tutto abbiamo il coraggio di dire che non siamo per soluzioni rabberciate di corto respiro, attratti solo dal consenso minuto, protesi a non scontentare nessuno o ad accontentare solo alcuni.

Sottolineiamo che vorremmo porre le basi per progetti di lunga gettata che guardino al futuro, che siano catalizzatori di imprese degni di questo nome, che assicurino il futuro ai nostri figli, alle nuove generazioni.

Pensiamo che questo tratto di territorio che va all'incirca dal nord dell'Esino quasi al Musone si sia storicamente incapsulato in una specie di cul de sac, di risico cinese che ne ha mortificato e ne mortifica le forti potenzialità, le sue grandi capacità trainanti, la sua naturale vocazione ad essere occasione avanzata di sviluppo.

Non voglio immergermi in leziosi analisi tese ad individuare responsabilità o fare inutili discussioni, così è stato e così è dal punto di vista storico sociale.

Noi pensiamo che questo stato di cose, questo insieme di condizioni così come si sono concretizzate possono essere trasformate in opportunità.

Non è facile trovare nel paese un insieme di tanti elementi in grado di comporre un mosaico così invitante, partendo dal porto di Ancona, della sua invidiabile posizione, dal suo previsto ampliamento, al nodo stradale e autostradale retrostante, all'aeroporto.

Fino a non molti anni fa era solo utopistico pensarlo di valenza internazionale, al costituendo interporto alla grande raffineria, alla miriade di industrie medie e piccole di varia natura che pullulano nel territorio, eventuali traffici con i Balcani e con il vicino Medio Oriente. Unito tutto ciò ad un intenso insediamento demografico, tutto pone le condizioni e le premesse affinché questi elementi, opportunamente integrati e coordinati possono esercitare insieme un formidabile ruolo propulsivo per l'economia di questo territorio e dell'intera Regione.

Se cogliamo la invidiabile importante occasione di utilizzare la ferrovia per avviare un tale processo reale di sviluppo e di razionalizzazione, credo che possiamo veramente porre le basi per un grande progetto, una sorta quasi di nuova rivoluzione industriale ed economica.

Ancora una volta la strada ferrata, come ai tempi dell'unificazione italiana o ai tempi del primo vero processo industriale del nostro paese, ma anche se mi permettete del primo stadio di ricostruzione nel più recente dopoguerra, ha l'occasione di svolgere un ruolo determinante.

Non mi si consideri un visionario dei tempi passati, ma proviamo ad immaginare questo territorio, questa linea costiera riconsegnata di nuovo ad un turismo, magari un po' vecchia maniera, ma dove le famiglie desiderano giungere e soggiornare anche partendo dall'entroterra, dove i giovani possono trovare punti sani di ritrovo, dove le popolazioni residenti, possano ancora ritrovare il gusto di vivere e di abitarci.

Provate ad immaginare la velocizzazione e la razionalizzazione dei trasporti di lunga percorrenza e di quelli che vengono dall'Est e più in generale dal mare, se avessimo un sistema rapido, integrato e combinato di rettori che sappia rispettare l'ambiente, ma anche apportare mobilità e ricchezza.

Provate a pensare alla miriade di cantieri che possono sorgere, alla valorizzazione immobiliare di diverse aree strategiche o anche alla eventualità di nuovi insediamenti diffusi ed ordinati.

Tutto ciò potrebbe essere possibile semplicemente con un intelligente arretramento della ferrovia che attraversi con una serie di viadotti, di tunnel nelle zone immediatamente alle spalle delle colline costiere per