



ASSOCIAZIONE COMITATO QUARTIERE VILLANOVA – FALCONARA M.

Associazione di volontariato per la tutela dell'ambiente e della qualità della vita
via F. Campanella n° 2 (ex Scuola Elementare Lorenzini)
com.villanova@libero.it – tel.: 3475551082



ASSOCIAZIONE “COMITATO DEL QUARTIERE FIUMESINO”

via Conventino n. 28, FALCONARA
fiumesino@tiscali.it

ondaverde O.N.L.U.S.

movimento ecologista falconarese

via F. Campanella n° 2 – tel.: 3339492882

londaverde@gmail.com

www.comitati-cittadini.org

www.comitati-cittadini.net

Falconara M.ma, li 26/08/2013

Gent. e Stimata Presidente della Camera dei Deputati,
On. Laura Boldrini

Egr. e Stimato Presidente Commissione VIII (Ambiente,
Territorio e Lavori pubblici), On. Ermete Realacci

Egr. e Stimato Presidente Commissione IX (Trasporti,
Poste e Telecomunicazioni), On. Michele Pompeo Meta

E p.c.

Egr e Stimati Vicepresidenti e Segretari Commissione VIII
Egr e Stimati Vicepresidenti e Segretari Commissione IX

Oggetto: progetto di collegamento della linea ferroviaria Orte-Falconara con la Falconara-Bologna (cosiddetto bypass ferroviario) – **PETIZIONE e richiesta di AUDIZIONE**

Stimata On. Presidente della Camera dei Deputati,
Stimati On.li Presidenti delle Commissioni Permanenti VIII e IX,
Stimati On.li Vicepresidenti e Segretari delle Commissioni Permanenti VIII e IX

con la finalità di cui all'oggetto, Ci permettano sommessamente di comunicare alle SS. VV. alcune osservazioni sull'**attuale progetto** del *cosiddetto by-pass ferroviario di Falconara Marittima* considerato *tra i lavori infrastrutturali più importanti*, addirittura più importante anche del *completamento del raddoppio della linea ferroviaria Orte – Falconara Marittima*.

L'attuale progetto che si prefigge di collegare la linea ferroviaria Orte-Falconara M. con la Falconara M.-Bologna è inefficace, con costi economici disastrosi per le finanze pubbliche e manca di caratteristiche precorrenti i futuri sviluppi infrastrutturali e trasportistici.

Precisiamo preliminarmente che abbiamo sempre riconosciuto l'utilità e la necessità trasportistica del collegamento diretto della linea ferroviaria adriatica con l'Interporto di Jesi e lo spostamento degli scali merci da Falconara Marittima ma, come Voi ci insegnate, **ogni opera va progettata e realizzata in modo da massimizzarne l'utilità, in modo che non precluda altri vantaggiosi sviluppi e in modo da bilanciare in modo ottimale le utilità con gli impatti socio/ambientali e i costi, in modo da avere una ricaduta positiva capillare, possibilmente su tutta la popolazione ed il territorio, decongestionando l'area ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) qual'è quella in cui viviamo** (Ancona, Falconara M. e Bassa Valle dell'Esino).

L'attuale progetto di by-pass ferroviario di Falconara M. non risponde a queste caratteristiche poichè:

- Complessivamente ha costi elevati (240 Milioni/4,4 km = 54,5 Milioni di €/km) anche a causa della necessità di adeguare il sentiero luminoso di avvicinamento degli aerei in quanto il progetto interferisce con il sentiero di avvicinamento all'aeroporto delle Marche.
- Altri costi si riverseranno sulle Amministrazioni pubbliche a causa dell'insistenza sulle zone a rischio idrogeologico R4 tramite dei sottovia necessari all'interferenza tra ferrovia e strade esistenti. Rischio aggravatosi e modificatosi dopo l'alluvione del 2006 e mai rivalutato in sede di VIA ministeriale che licenziò positivamente il progetto (22 giugno 2004).
- L'opera – se realizzata secondo **l'attuale progetto** di RFI - non sarebbe reinseribile in un qualsiasi futuro progetto di reale arretramento della linea ferroviaria adriatica secondo quanto già indicato nel Piano Provinciale dei Trasporti (approvato dal Consiglio Provinciale nel 1998), e nel Piano Territoriale di coordinamento (licenziato nel 2002).
- La linea ferroviaria per Orte si ingolferà qualora non vengano ribaltate le priorità: **prima il raddoppio complessivo della Orte – Falconara e poi un nuovo progetto di collegamento con la linea ferroviaria adriatica.**

Rammentando le opere prioritarie previste nel Programma delle Infrastrutture Strategiche per le Marche individuate dal CIPE (delibera CIPE 22/12/2001):

- il Potenziamento e miglioramento della linea ferroviaria adriatica;
- l'Arretramento di un tratto della linea ferroviaria adriatica in corrispondenza della raffineria dell'API di Falconara e realizzazione del by-pass con la linea Falconara-Orte;
- il Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Falconara-Orte,

ci sembra paradossale che a fronte della strozzatura ferroviaria determinata dalla zona in frana di Ancona con treni che procedono a 60 km/h (sistemazione che rientra a pieno titolo nei miglioramenti) e a fronte del raddoppio della Orte – Falconara, attualmente realizzato solo per il 35%, oggi la priorità sia **l'attuale progetto** del by-pass ferroviario di Falconara.

Pertanto, Stimati PRESIDENTI, **VI chiediamo sommessamente di accogliere**

- **la presente PETIZIONE al fine di avviare una revisione complessiva dell'attuale progetto di collegamento della linea ferroviaria romana con l'adriatica**
- **la presente RICHIESTA DI AUDIZIONE per permetterci di esporre dettagliatamente la scorrettezza progettuale e trasportistica nonché lo sperpero di risorse pubbliche dell'attuale progetto di RFI.**

Accogliendo la richiesta di AUDIZIONE avremmo modo di illustrare l'alternativa Proposta della Provincia di Ancona del 2004 (recentemente sostenuta anche dalla Provincia di Pesaro) la quale costituirebbe l'inizio del vero arretramento della linea ferroviaria adriatica, a ridosso del corridoio che fiancheggia l'autostrada A14.

Studio che prevede anche stralci funzionali alla disponibilità delle risorse finanziarie, come l'*Alternativa 1* la quale potrebbe sostituire **l'attuale progetto**, inefficace ed economicamente inadeguato.

L'*Alternativa 1* prevede <<l'inizio dell'arretramento 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, raggiunge il nuovo nodo Falconara – Chiaravalle (lunghezza 7 km) >>.

L'*Alternativa 1* risolverebbe anche il problema della **SICUREZZA dei convogli di merci pericolose** (gpl, ecc) che attualmente attraversano centri abitati e la raffineria API, poiché:

- 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 (come il gpl) provenienti dalla linea romana e diretti a nord, eviterebbero l'attraversamento dell'aeroporto, del quartiere Castelferretti (5000 abitanti circa) e del quartiere Stadio (3000 abitanti circa), attraversamento che, invece, continuerebbe con l'attuale progetto del bypass ferroviario.
-

- Qualsiasi scambio di carri merci pericolose tra convogli avverrebbe all'Interporto delle Marche.

Considerando il momento di altissima crisi che stiamo attraversando, segnaliamo alle SS. VV. che **l'attuale progetto** del cosiddetto bypass ferroviario di Falconara Marittima non porterebbe vantaggi alla popolazione e all'economia reale e diffusa.

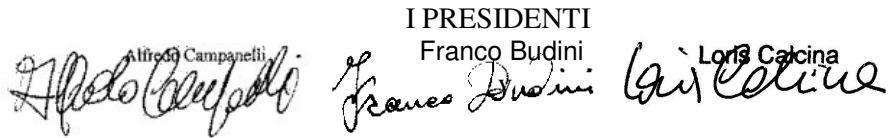
Al contrario, **l'alternativa progettuale proposta dalle Province di Ancona e Pesaro aprirebbe uno scenario di riqualificazione e valorizzazione turistica del litorale senza precedenti determinato dalla liberazione di territorio ora occupato dalla linea ferroviaria.**

Vi ringraziamo per la cortese attenzione

Siamo a Vostra disposizione per qualsiasi cosa riterrete utile riguardo all'oggetto di questa nota

Distinti saluti

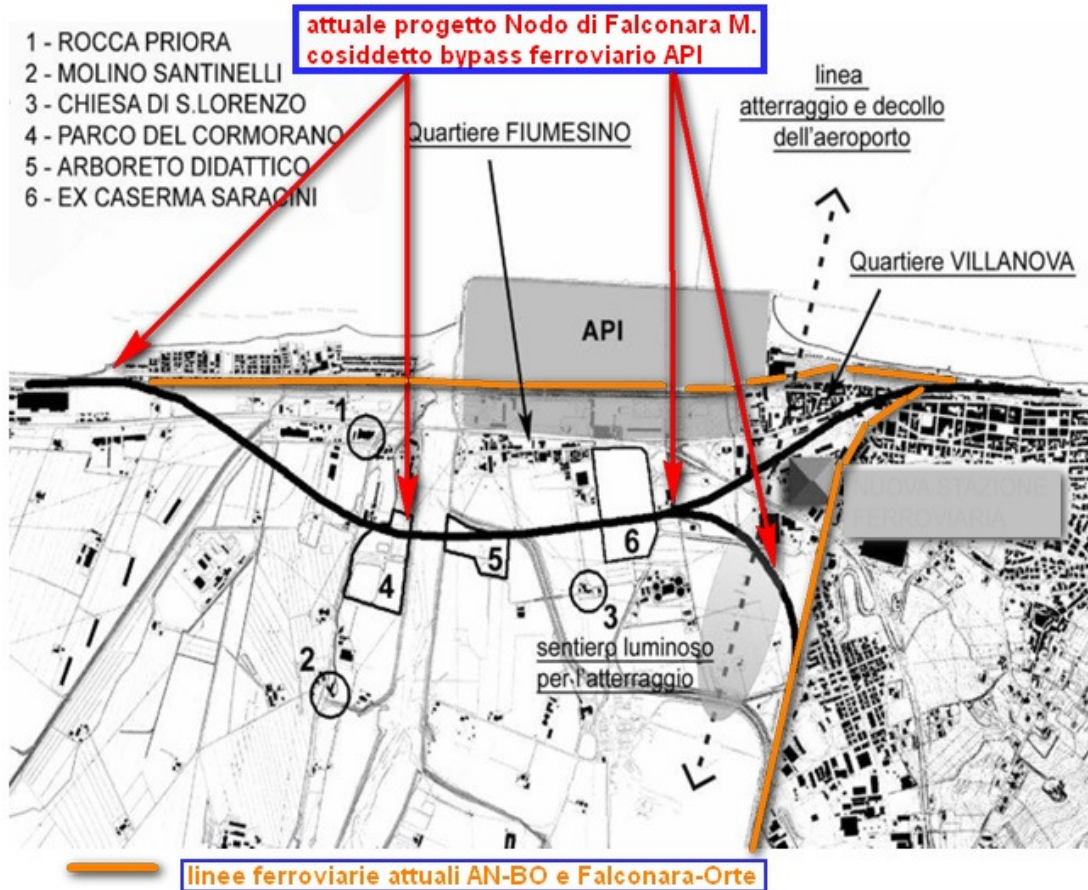
I PRESIDENTI
Alfredo Campanelli
Franco Budini
Loris Calcina



per qualsiasi comunicazione si prega di far riferimento al Sig. Loris Calcina
via M. Quadrio n. 16, 60015 Falconara Marittima
tel.: 3339492882
mail: lokajci@libero.it

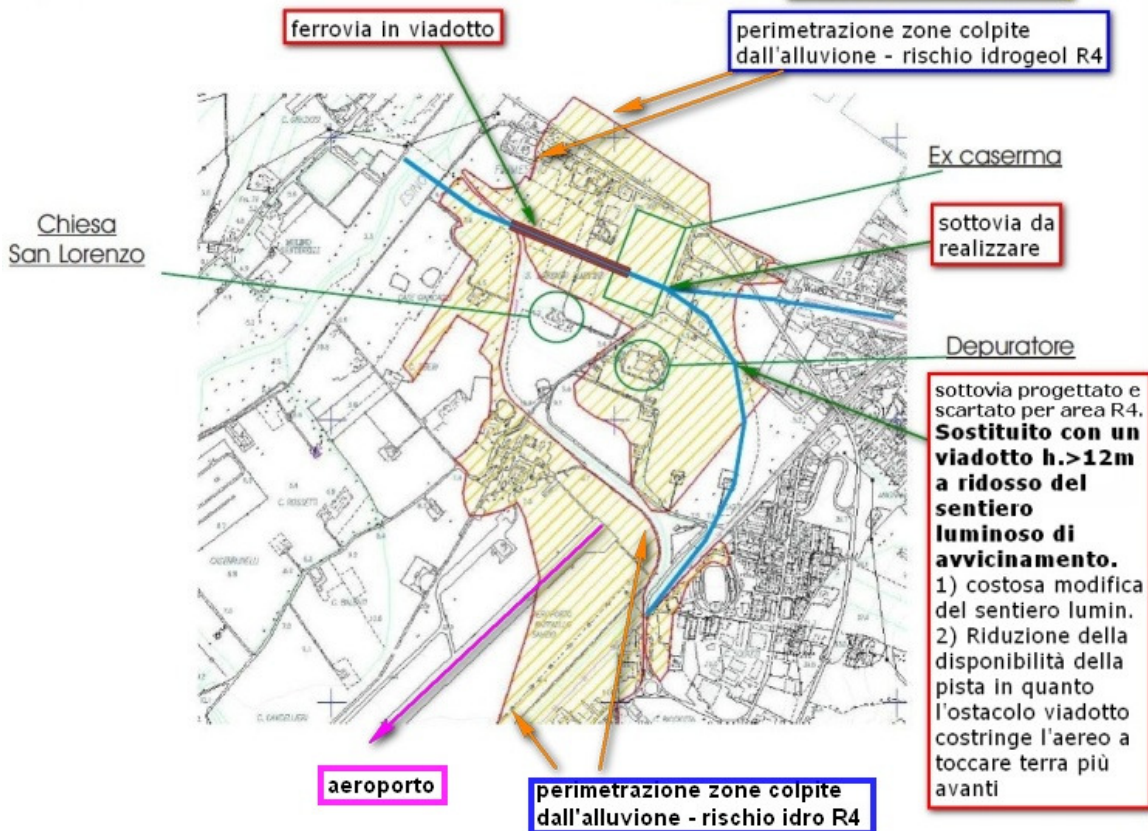
Nelle pagine seguenti la visualizzazione di quanto esposto

L'attuale progetto del Nodo di Falconara M.ma (cosiddetto bypass ferroviario API) con le varie pesanti criticità



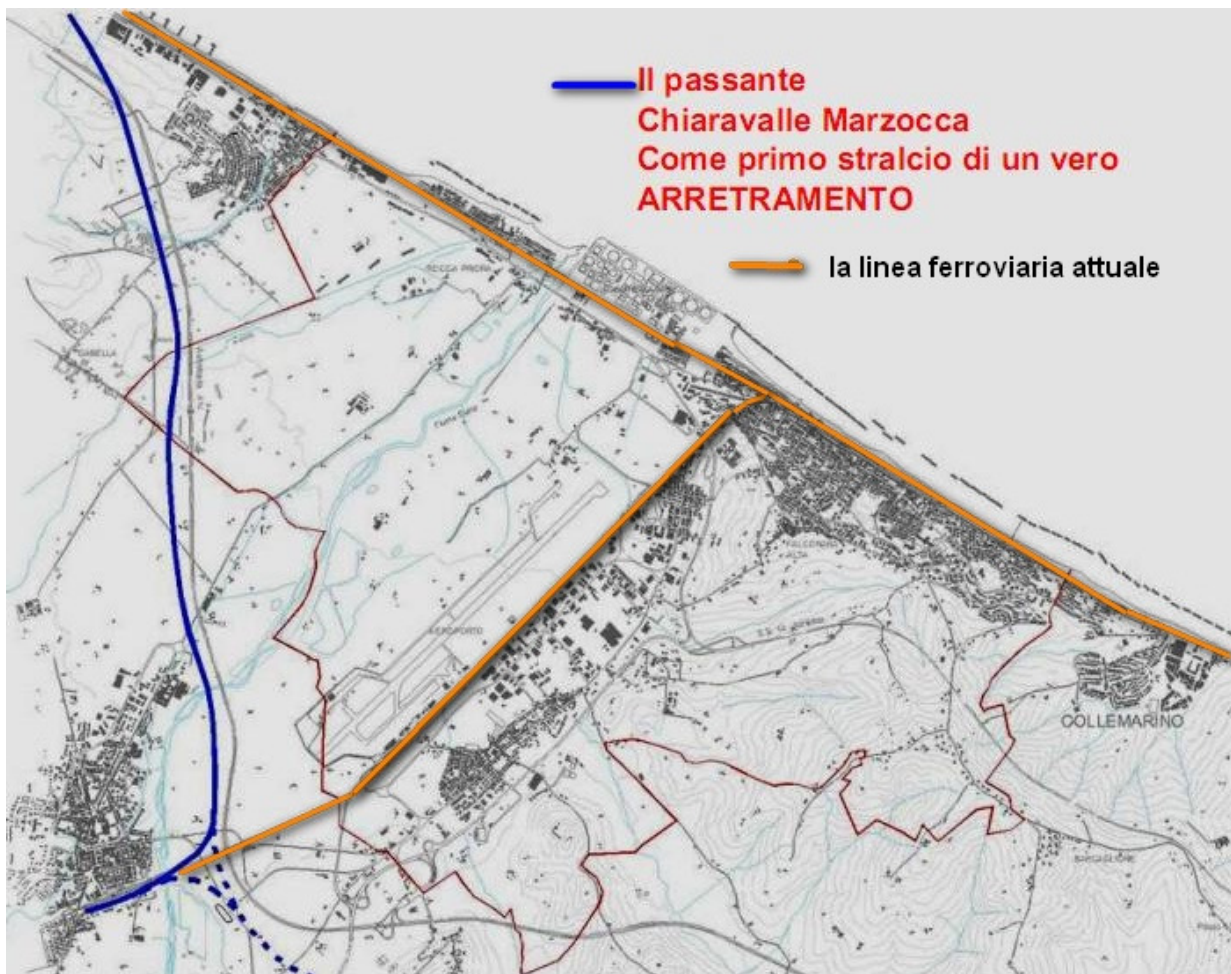
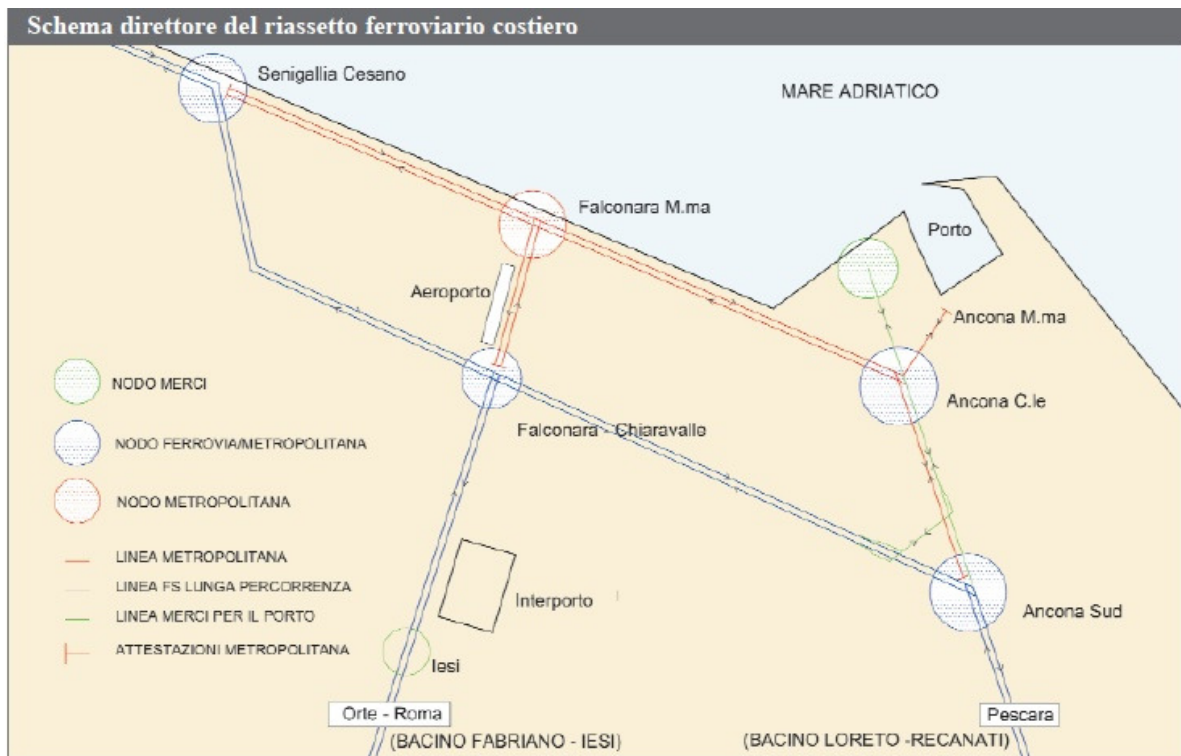
F-25

Rapporto di evento - 26 Settembre 2006



Estratto dal documento originale.

La Proposta della Provincia di Ancona del 2004 e mai presa in considerazione



... e il servizio metropolitano!

