

sede legislativa risultano necessari il consenso di più dei quattro quinti dei componenti della Commissione e l'assenso del Governo. Avverte che, nel caso in cui si dovesse verificare che non sussistono le condizioni per il trasferimento alla sede legislativa, la Commissione sarà di nuovo convocata sul provvedimento per concludere l'esame in sede referente con la votazione del mandato al relatore e la trasmissione del provvedimento stesso all'Assemblea, dove sarà esaminato con i tempi che saranno stabiliti dalla Conferenza dei presidenti di Gruppo. Rinvia, quindi, l'esame del provvedimento ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 14.10.

PETIZIONI

Giovedì 18 dicembre 2014 — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.10.

Petizione n. 380 del 2013 del sig. Loris Calcina, da Falconara Marittima (Ancona), che chiede la revisione del progetto di collegamento ferroviario tra la linea Orte-Falconara Marittima e la linea adriatica.

(Esame ai sensi dell'articolo 109 del Regolamento e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della petizione in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare la petizione n. 380 del 2013, che richiede la revisione del progetto di collegamento ferroviario tra la linea Orte-Falconara Marittima e la linea adriatica.

La petizione è stata presentata, quale primo firmatario, dal presidente del movimento ecologista falconarese «Onda-verde ONLUS», sig. Loris Calcina, cui si sono associati i presidenti dei comitati di quartiere Fiumesino, sig. Franco Budini, e Villanova, sig. Alfredo Campanatti, entrambi di Falconara Marittima.

Ricorda preliminarmente che il diritto di petizione, garantito dall'articolo 50 della Costituzione, consiste nella possibilità, da parte dei cittadini, di richiedere al Parlamento provvedimenti legislativi ovvero di esporre comuni necessità. Tale diritto rappresenta uno strumento di sollecitazione nei confronti dell'attività legislativa e di indirizzo politico del Parlamento. La petizione può essere esercitata da tutti i cittadini, sia individualmente sia collettivamente, senza limiti di numero e non richiede particolari formalità, eccetto l'autenticazione della firma del proponente. Fa presente che l'articolo 109 del Regolamento della Camera dei deputati prevede che le petizioni siano esaminate dalle Commissioni competenti e che l'esame possa concludersi con una risoluzione diretta ad interessare il Governo, oppure con una decisione di abbinamento di un eventuale progetto di legge all'ordine del giorno. In proposito segnala che risulta già assegnata alla Commissione sulla medesima materia la risoluzione Dell'Orco 7-00404, che riprende i contenuti della petizione.

Passando ad una breve sintesi dei contenuti, rileva che la petizione formula alcune osservazioni critiche sull'attuale progetto di collegamento tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e la linea ferroviaria adriatica, da realizzarsi nel nodo di Falconara Marittima (cosiddetto «*bypass* di Falconara»), progetto inserito nel programma delle infrastrutture strategiche. Viene in particolare evidenziato che la realizzazione del *bypass* dovrebbe essere successiva al completamento dei lavori di raddoppio della linea Orte-Falconara, che invece risultano realizzati solo per il 35 per cento. Realizzare prima il *bypass* significherebbe invece, secondo le valutazioni dei presentatori della petizione, congestionare la linea Orte-Falconara.

Il progetto inoltre risulterebbe di costo elevato (la petizione indica 174 milioni di euro per 4,4 km di linea) anche a causa della necessità di adeguare parzialmente il sentiero luminoso di avvicinamento degli aerei all'aeroporto delle Marche, perché il progetto interferisce con il sentiero. Altro aspetto da considerare è, secondo i presentatori della petizione, che l'attuale tracciato del progetto prevederebbe la realizzazione di interventi di sottovia in zone a rischio idrogeologico, rischio che risulterebbe aggravato dopo l'alluvione del 2006.

Sottolinea che, a fronte delle criticità del progetto, la petizione non nega la necessità di un collegamento tra le due linee ferroviarie, quella Orte Falconara e quella adriatica, anche alla luce della necessità del collegamento diretto della linea ferroviaria con l'interporto di Jesi e lo spostamento degli scali merci di Falconara Marittima. La realizzazione del collegamento tra le due linee potrebbe inoltre costituire un nuovo itinerario da Bologna a Roma, alternativo al tradizionale tracciato Bologna-Firenze-Roma. Del pari indispensabile appare, secondo quanto affermato nella petizione, l'arretramento, che il *bypass* è chiamato a garantire, dell'attuale tracciato della linea adriatica, che attraversa l'area della raffineria API.

Osserva che, in tale ottica, la petizione sostiene tuttavia la soluzione alternativa per la realizzazione del collegamento avanzata dalla provincia di Ancona fin dal 2004 e appoggiata anche dalla provincia di Pesaro. Tale soluzione alternativa prevede un più radicale arretramento della linea adriatica, volto ad evitare che convogli con merci pericolose attraversino, come invece previsto dall'attuale progetto del *bypass*, la zona dell'aeroporto e i quartieri Castelferretti e Stadio.

Evidenzia che la differenza tra i due progetti è mostrata in modo evidente dalle mappe allegate alla petizione. La petizione si conclude con una richiesta di Audizione dei soggetti proponenti.

Rispetto agli elementi contenuti nella petizione, segnala che l'ultimo aggiornamento del programma infrastrutture strategiche, contenuto nell'Allegato alla Nota

di aggiornamento al Documento di economia e finanza (DEF) del settembre 2014, indica in 174 milioni di euro il costo per la realizzazione del solo primo lotto funzionale del nodo di Falconara. A tale onere si devono aggiungere ulteriori 30 milioni per il completamento dell'opera con il collegamento con la linea adriatica. Il primo lotto funzionale risulta già interamente finanziato e si è in attesa dell'approvazione del progetto esecutivo, mentre per il completamento dell'opera si è ancora nella fase di progetto preliminare e devono essere individuati i 30 milioni necessari. L'Allegato conferma invece che i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara procedono più lentamente: l'opera prevede un onere complessivo di 3.323 milioni di euro, dei quali risultano disponibili solo 316,61 milioni di euro. Risultano ultimati solo i tratti Castelplanio-Montecarotto e Fabriano - Posto 228 Castelplanio, mentre è in fase di realizzazione il tratto Spoleto-Campello. Per il resto dell'opera risultano allo stadio di progetto definitivo il tratto Foligno-Fabriano (per il quale devono essere individuati però i 1.918,50 milioni di euro necessari) e il tratto Spoleto-Terni (per il quale è individuata la copertura di soli 17,55 dei 532,34 milioni di euro necessari). Si trovano infine allo stadio di progetto preliminare l'intervento sul posto 228 Castelplanio (per il quale devono essere individuati i 573,10 milioni di euro necessari) e il tratto Foligno-Perugia-Terontola (per il quale invece l'onere di 58 milioni di euro risulta già interamente coperto, come indicato a pagina 163 dell'Allegato).

In conclusione, giudica, a suo avviso, senz'altro opportuno accogliere la richiesta dei proponenti della petizione di essere ascoltati in audizione. Sulla base degli elementi che emergeranno dal dibattito e dall'audizione stessa, la Commissione valuterà come proseguire e concludere l'esame della petizione. Da quindi lettura del testo della petizione (*vedi allegato 2*).

Donatella AGOSTINELLI (M5S), nel condividere l'opportunità che la Commissione svolga un'audizione dei presentatori

della petizione in esame, fa presente che riguardo al progetto del *bypass* ferroviario di Falconara Marittima la direzione aeroportuale Ancona-Pescara dell'ENAC in data 8 luglio 2008 aveva inviato all'allora Presidente della Regione Marche, alla direzione compartimentale di RFI SpA di Ancona, alla Società Aerdorica SpA, alla Direzione generale dell'ENAV, alla Provincia di Ancona e ai Comuni interessati, tra cui Falconara Marittima, una nota con la quale si faceva intendere che quella direzione aveva saputo casualmente del progetto del *bypass* ferroviario che, attraversando ortogonalmente il sentiero di avvicinamento alla pista di atterraggio dell'aeroporto di Falconara, avrebbe potuto produrre limitazioni consistenti al traffico aereo, compromettendone in maniera significativa l'attività commerciale. La nota pertanto si concludeva sottolineando che si riteneva opportuna una valutazione congiunta con i progettisti. Nell'evidenziare quindi che fino a quel momento non era mai stata effettuata tale valutazione, segnala che l'ex Ministro delle infrastrutture Antonio Di Pietro, con uno scambio epistolare, aveva informato i Comitati falconaresi della verifica predisposta presso l'amministratore delegato di RFI, che aveva escluso interazioni con il cono di volo e con il sentiero luminoso di approccio all'aeroporto, aggiungendo che le autorità preposte non avevano fatto mai pervenire osservazioni al progetto. Fa presente inoltre che il 7 maggio 2008 lo stesso amministratore delegato aveva ribadito al Ministro Di Pietro che il *bypass* ferroviario era perfettamente congruente con i vincoli cogenti sull'area aeroportuale, aggiungendo infine che RFI aveva già relazionato quelle stesse valutazioni nel 2004 in uno studio specifico al Ministero dell'Ambiente « sulla base di indicazioni ricevute da funzionari dell'Aeroporto di Falconara Marittima. » Osserva che, dal momento che ENAC e ENAV non erano al corrente della questione fino a luglio 2008, rimane da stabilire se quegli elementi di risposta forniti al Ministro dall'amministratore delegato di RFI SpA fossero frutto di omissioni, falso in atto pubblico, negligenza,

imperizia o sbadataggine. Osserva che la ricostruzione dei fatti fa sorgere molti dubbi sull'andamento della vicenda e ritiene che il Ministro dell'Ambiente Altero Matteoli, il Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro e il Segretario del CIPE Mario Baldassarri possano essere stati tratti in inganno dagli elementi di risposta dell'allora amministratore delegato di RFI, potendosi sospettare altrimenti responsabilità dei Ministeri e del CIPE, che non hanno accertato la veridicità di quelle valutazioni. Nello stigmatizzare quindi la mancata sottoposizione ad ENAC ed ENAV del progetto di *bypass* ferroviario relativamente all'interferenza della ferrovia con l'aeroporto delle Marche, invita la Commissione ad attivare i propri poteri conoscitivi, di controllo e di indirizzo al fine di verificare i fatti. Ribadisce la propria contrarietà al progetto di *bypass* ferroviario sia nel merito che per le modalità con cui è stato portato avanti, e sottolinea l'opportunità che le risorse ad esso destinate pari a 174 milioni di euro, vengano utilizzate per il raddoppio ferroviario della Orte-Falconara, ancora a binario unico per il 65 per cento del tracciato. Riafferma in conclusione l'esigenza che la Commissione proceda tempestivamente a svolgere l'audizione richiesta dai soggetti che hanno presentato la petizione.

Michele Pompeo META, *presidente*, concorda con il relatore e con la deputata Agostinelli sull'opportunità di svolgere l'audizione richiesta dai proponenti della petizione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Giovedì 18 dicembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.30.