

	<p align="center">ASSOCIAZIONE COMITATO QUARTIERE VILLANOVA – FALCONARA M. Associazione di volontariato per la tutela dell'ambiente e della qualità della vita via M. Quadrio . 16 (ex Scuola Elementare Lorenzini) com.villanova@libero.it – tel.: 3475551082</p>
	<p align="center">ASSOCIAZIONE “COMITATO DEL QUARTIERE FIUMESINO” via Conventino n. 28, FALCONARA fiumesino@tiscali.it</p>
<p>ondaverde O.N.L.U.S. movimento ecologista falconarese</p>	<p>via M. Quadrio n. 16 – tel.: 3339492882 londaverde@gmail.com www.comitati-cittadini.org</p>

Falconara M., 23 gennaio 2015

Egr. e Stimato Presidente Commissione IX (Trasporti) della Camera dei Deputati
On. Michele Pompeo Meta

Egr. e Stimati Vicepresidenti, Segretari e Componenti della
Commissione IX della Camera dei Deputati

Oggetto: **TRACCIA DELLE ARGOMENTAZIONI DELL’AUDIZIONE del 27 gennaio 2015**
– **compendio della Relazione relativa al progetto di collegamento della linea ferroviaria Orte-Falconara con la Falconara-Bologna (cosiddetto bypass ferroviario). PRESUNTE IRREGOLARITA’, OMISSIONI E RISCHI nel progetto ferroviario di collegamento Orte – Falconara Marittima con la linea adriatica – nodo di Falconara Marittima (D.lgs 190/2002 – attuazione legge n° 443 del 21/12/2001)**

1 IL cosiddetto BY-PASS API

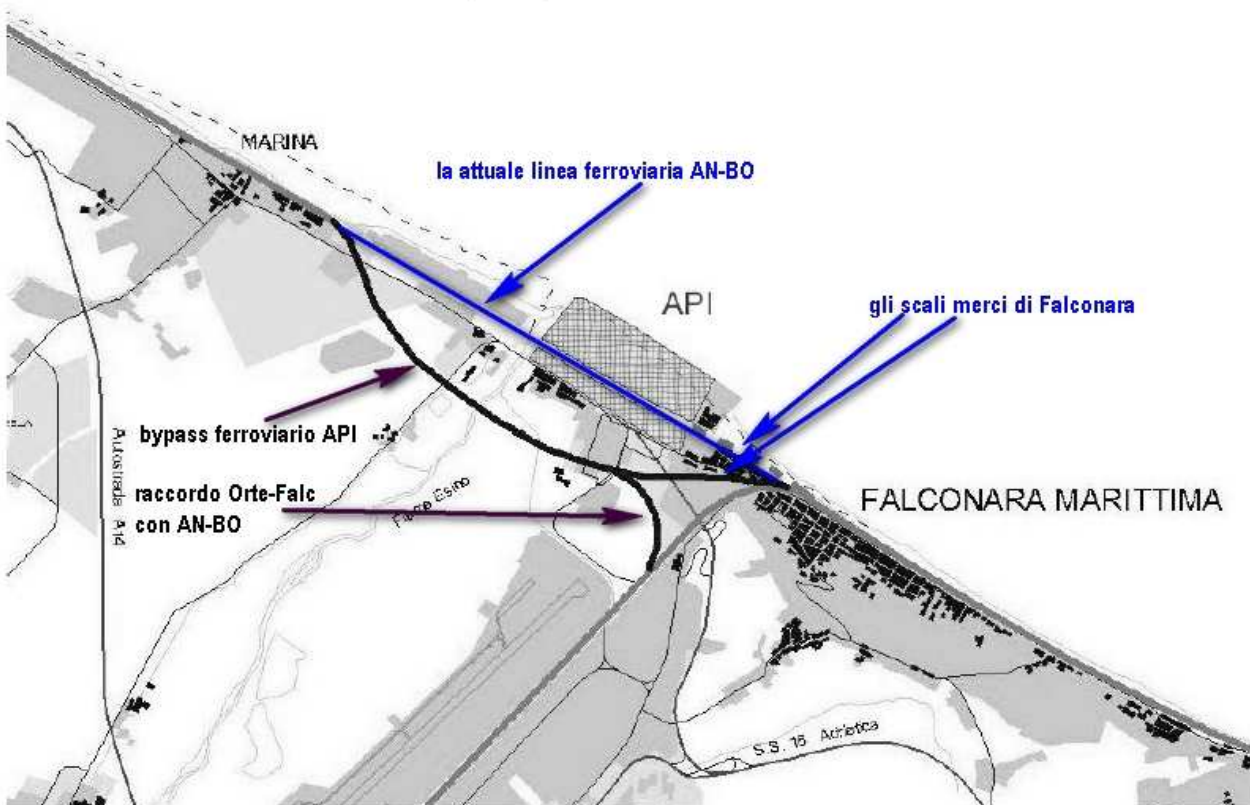


Fig.1



Fig.2

IL NODO FERROVIARIO DI FALCONARA MARIITIMA

L’esigenza di un raccordo ferroviario dalla direttrice Orte-Falconara sulla direttrice adriatica in direzione di Rimini nasce sulla fine degli anni '90 per consentire un più rapido collegamento merci verso nord, evitando l’inversione della motrice nella stazione di Falconara Marittima.

Nel 1997 la soluzione prevista dalle Ferrovie dello Stato nell’ambito del **corridoio adriatico** prevedeva una bretella che da Chiaravalle raggiungeva Marina di Montemarcano.

Il costo dell’opera, tradotto in euro, era stimato in 32,35 milioni.

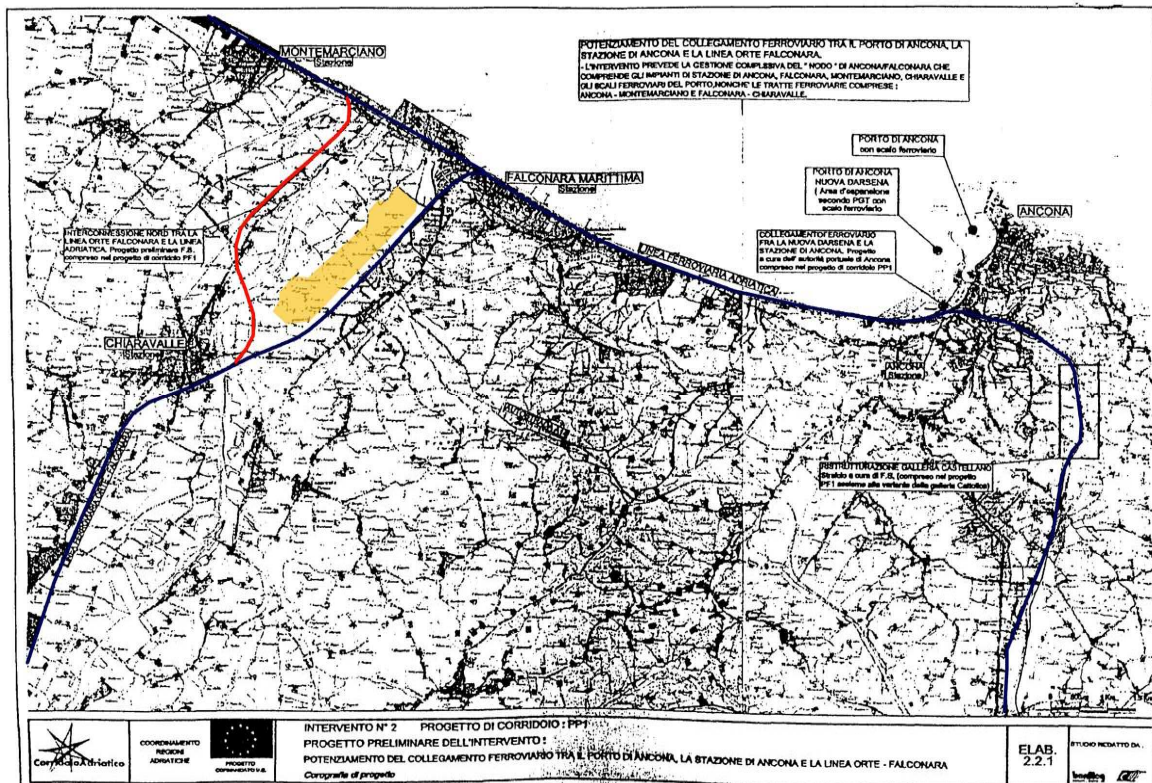


Fig.3

Nel 2000 il territorio di Falconara e i comuni limitrofi sono riconosciuti “**Area ad elevato rischio di crisi ambientale**”. Falconara Marittima è il vero fulcro della situazione di crisi per la particolare concentrazione di raffineria, aeroporto, sito inquinato di interesse nazionale, nodo infrastrutturale, area di esondabilità del fiume Esino e del reticolo idrografico minore.

Nel 2001, nell'ambito dell'intesa Stato Regioni prevista con la Legge Obiettivo, compare una nuova soluzione tecnica che prevede sia il raccordo Roma-Rimini che lo spostamento della direttrice adriatica, che occupa il territorio compreso tra la raffineria e l'aeroporto.

Il costo dell'opera nota come **by-pass API**, nel 2002, è stimato in 129 milioni di euro.

Nel 2011 è però di 240 milioni il costo complessivo dell'opera, di cui il CIPE approva uno stralcio di 174 milioni.



Fig.4

Nel 2004 la **Provincia di Ancona promuove uno studio per l'arretramento della linea ferroviaria adriatica** e la realizzazione di un sistema di metropolitana di superficie costiera, con il duplice obiettivo di consentire il collegamento Roma-Rimini e defaticare la costa introducendo un sistema di trasporto pubblico innovativo, riducendo l'inquinamento da polveri sottili e di ozono che annualmente supera il numero massimo dei giorni con rilevamenti oltre i limiti di legge. L'inquinamento atmosferico è una delle cause dell'evidenza epidemiologica che determina casi di tumore al polmone, leucemie e malattie respiratorie tre volte più alte che nel resto del territorio provinciale.



Fig.5

L'intero tracciato ferroviario ha un costo stimato nel 2004 di 699 milioni di euro, da Cesano di Senigallia ad Osimo stazione.

L'ipotesi di **un primo stralcio di questa linea in arretramento**, che riprende il collegamento Chiaravalle – Marina di Montemarciano raccordandosi a nord dell'abitato sulla linea adriatica avrebbe un costo di circa 120 milioni di euro, che si riduce sensibilmente nel caso di un solo binario sufficiente al transito diretto delle merci Roma-Rimini, che comporterebbe quindi un costo inferiore ai 100 milioni di euro.

CONFRONTO TRA IL TRACCIATO DEL BY PASS E IL TRACCIATO PROPOSTO DALLA PROVINCIA DI ANCONA IN RAPPORTO ALLE CONDIZIONI DI RISCHIO DEL TERRITORIO

La soluzione proposta dalla Provincia di Ancona:



Fig.6

- Interseca limitatamente settori a rischio di esondabilità

Consente la realizzazione futura del proseguimento della linea in arretamento verso sud, determinando le condizioni di una nuova stazione ferroviaria in prossimità dell'uscita autostradale della A-14 (Ancona Nord) e dello scalo aeroportuale internazionale "Raffaello Sanzio".

La soluzione del By-Pass API inserita nell'intesa Stato-Regioni:

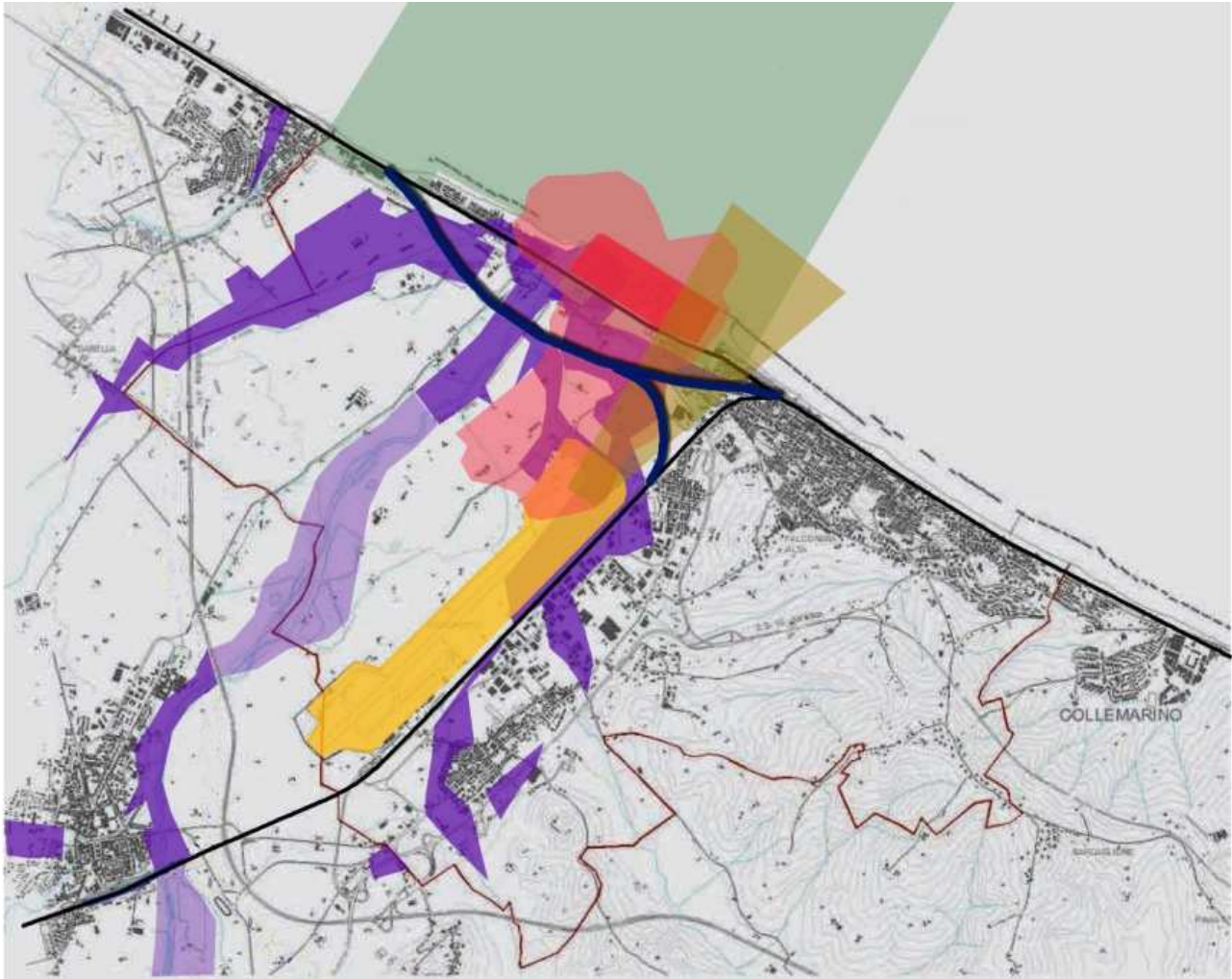


Fig.7

- Interseca l'area di influenza di eventuali **incidenti** all'API
- Ricade all'interno del **cono di atterraggio** dell'aeroporto
- Interseca ampie **zone esondabili** ad elevato rischio (**R4**)
- Interseca parti del **sito inquinato** di interesse nazionale (grave inquinamento del sottosuolo)
- Non consente l'**arretramento** futuro di un più ampio tratto di ferrovia e non può determinare la realizzazione di una nuova stazione all'incrocio delle direttrici ferroviarie.
- Il nuovo tracciato della linea adriatica risulta **incompatibile con l'alta velocità**.

CONFRONTO TRA IL TRACCIATO DEL BY PASS E IL TRACCIATO PROPOSTO DALLA PROVINCIA DI ANCONA IN RAPPORTO ALLE CONDIZIONI DI VULNERABILITA'

Confronto dei due tracciati rispetto alla collocazione di parchi ed aree verdi, manufatti di interesse storico-architettonico, aree demaniali o industrie dismesse da poter recuperare per una riqualificazione del territorio

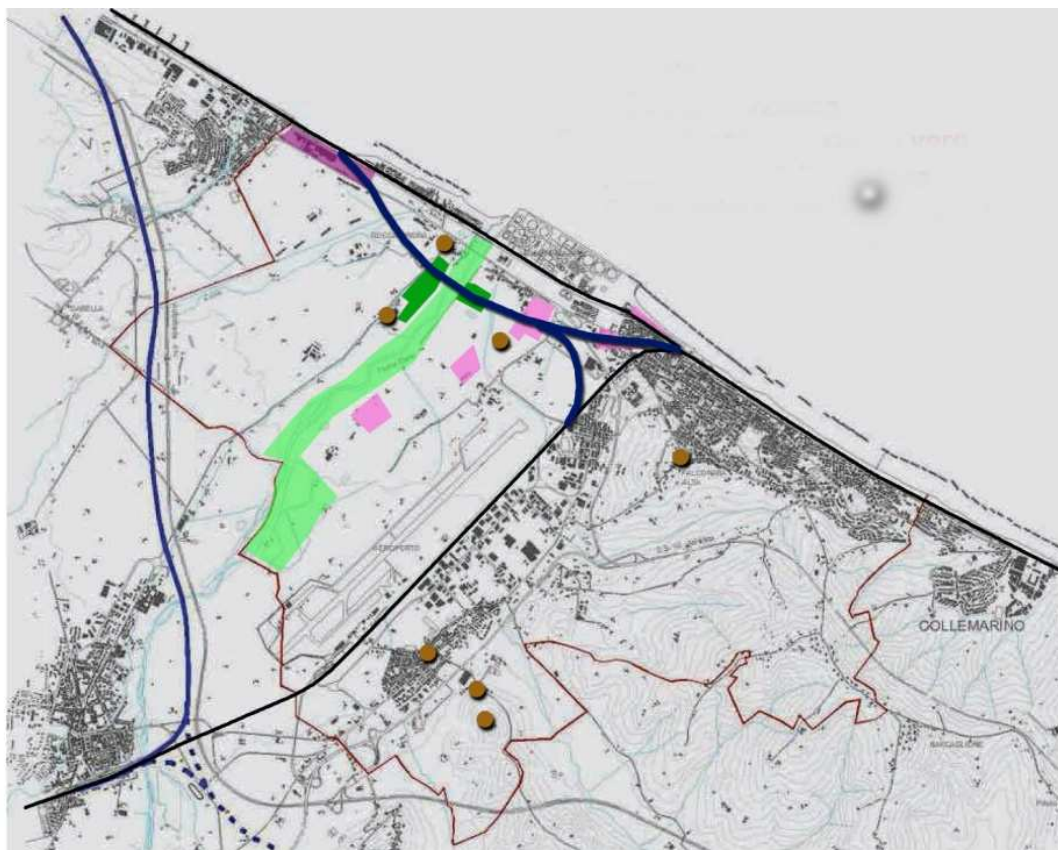


Fig.8

Sintesi valutativa tra i due tracciati:

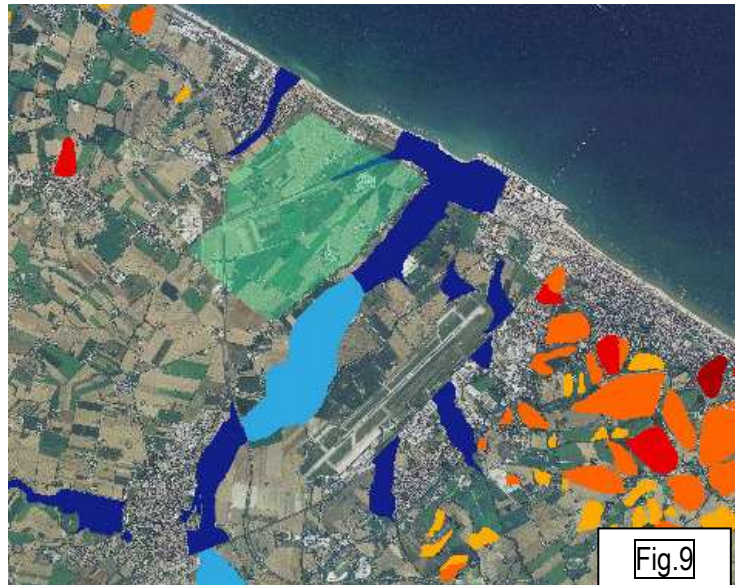
	Tracciato Provincia	By-pass API
Efficienza trasportistica	😊	😞
Costo	😊	😞
Capacità di innovazione e sviluppo del territorio e del sistema urbano	😊	😞
Interferenza con la fragilità idrogeologica del sito	😐	😞
Interferenza con traffico aeroportuale	😊	😞
Interferenza con sottosuoli inquinati	😊	😞
Interferenza con scenari incidentali della raffineria API	😊	😐
Interferenza con beni storico-architettonici, aree verdi e aree strategiche per la riqualificazione dell'area ad elevato rischio di crisi	😊	😞

IL NODO FERROVIARIO DI FALCONARA MARITTIMA E IL RISCHIO IDROGEOLOGICO

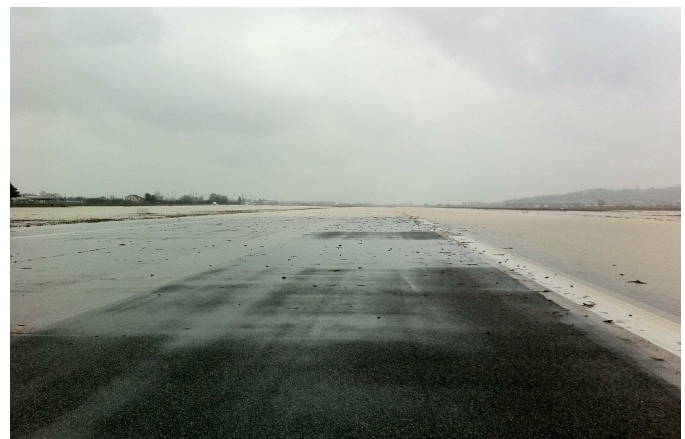
La bassa valle dell'Esino è sicuramente l'area a maggiore rischio alluvioni delle Marche, ancora più esposta rispetto alla zona di Senigallia, di Aspio-Osimo ed ai fondovalle dell'area fermano-picena.

Il Piano di Assetto idrogeologico, adottato nel 2003, individua le condizioni rischio idrogeologico inerente l'esondabilità dei corsi d'acqua (Blu ■ = rischio elevato; Azzurro ■ = rischio medio)

Il Piano non segnala l'area della piana delle "pojole" (colore turchese trasparente ■) che è stata bonificata sul finire del '700 ma la cui fragilità – legata anche agli effetti dei cambiamenti climatici- è nota per i frequenti parziali impaludamenti, nonostante l'azienda agraria proprietaria della zona mantenga attivo il capillare reticolo di smaltimento delle acque superficiali. Sempre nel 2003 vengono svolti gli sudi ambientali che sono alla base della Valutazione di impatto ambientale (VIA) e poi anche della Valutazione ambientale strategica (VAS).



Nel 2006 e nel 2011 avvengono nella medesima area due alluvioni catastrofiche che hanno causato ingentissimi danni.



A seguito delle alluvioni l'Autorità di Bacino delle Marche perimetra nuovamente le aree esondabili



Fig.14

Il progetto del by-pass prosegue il suo iter **SENZA RICONSIDERARE IN ALCUN MODO** che la VAS era stata condotta **senza l'evidenza delle alluvioni del 2006 e 2011.**

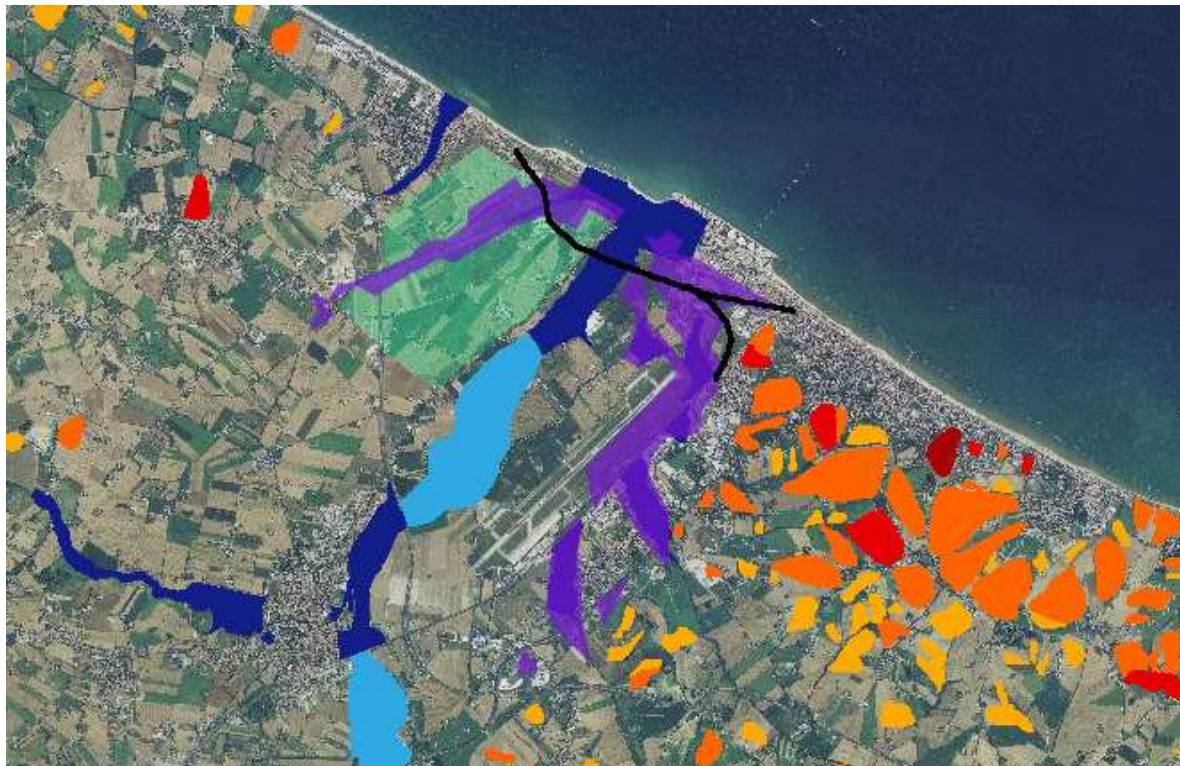


Fig.15

Il by-pass intercetta la gran parte delle aree esondabili, comprese quelle (in viola ■) relative al reticolo idrografico minore **SENZA ALCUNA VALUTAZIONE DELLE CONSEGUENZE AMBIENTALI** dell'interferenza generata con aree di particolare fragilità e molto esposte agli effetti dei cambiamenti climatici.

IL NODO FERROVIARIO DI FALCONARA MARITTIMA
OMISSIONI PROCEDURALI, IL PROGETTO RAPPEZZATO, I POTENZIALI PERICOLI, LE ALTERNATIVE POSSIBILI

Un'opera pubblica va progettata nel modo migliore, oppure va bene un qualsiasi progetto da adattare?

Secondo l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile il progetto di RFI SpA - Direzione Compartimentale Infrastruttura di Ancona – cosiddetto bypass ferroviario – **NON PREVEDENDO L'INTERRAMENTO del tratto ferroviario, non rappresenta la soluzione progettuale migliore per evitare interferenze con l'operatività aeroportuale e le limitazioni alla capacità ed allo sviluppo dell'Aeroporto regionale delle Marche di Falconara M.ma.** (ENAC 16/4/2009 – Prot. 0024946/API/DIRGEN).

Perché ENAC ed ENAV non si sono espressi nel 2003 sul progetto preliminare?

ENAC ed ENAV non hanno mai potuto formulare l'obiezione sopraccitata ai Ministeri Infrastrutture ed Ambiente (nonché al CIPE) poiché RFI SpA, in violazione degli articoli 3 e 5 del D.Lgs 190/2002 (in attuazione della Legge 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), **nel 2003 non trasmise il progetto preliminare agli Enti deputati a valutare l'interferenza (ENAC e ENAV) con l'Aeroporto delle Marche.**

Come procedette il progetto preliminare a seguito della sopraccitata violazione?

- RFI SpA sviluppò il progetto preliminare a prescindere da ENAC ed ENAV;
- RFI SpA fornì informazioni e risposte errate allo specifico quesito posto dalla Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente (2004) affermando che << l'opera si presenta come perfettamente congruente con i vincoli sull'area aeroportuale (...) Il nuovo tracciato ferroviario, infatti, si attesta planimetricamente al di fuori del sentiero luminoso dell'aeroporto >>.
- **Il Ministero delle Infrastrutture - nella sua istruttoria - non ha potuto valutare le eventuali obiezioni e richieste degli Enti gestori dell'interferenza con l'aeroporto delle Marche,** anche ai fini della proposta per l'approvazione del progetto preliminare avanzata al CIPE (2004).
- **Il CIPE - nella sua Delibera di approvazione del progetto preliminare (96/2005) – non ha formulato alcuna prescrizione riguardante l'interferenza con l'aeroporto delle Marche.**
- **RFI SpA fornì per ben due volte – 6/2/2008 e 7/5/2008 – attraverso note firmate dall'A.D. Michele Mario Elia, informazioni non corrette o distorte al Ministro delle Infrastrutture dell'epoca “escludendo interazioni con il cono di volo e con il sentiero luminoso di approccio all'aeroporto”, dichiarando che “nell'iter approvativo del Progetto non si era avuta evidenza di osservazioni da parte delle Autorità aeroportuali” e, infine, dichiarando di “aver prodotto uno specifico studio inoltrato al Ministero dell'Ambiente sulla base di indicazioni ricevute da funzionari dell'Aeroporto di Falconara”.** (Scambio epistolare ex Ministro Infrastrutture e Comitati, agli atti della Commissione);
- RFI SpA sviluppò e propose il progetto definitivo inadeguato relativamente alle interferenze con l'aeroporto.

LA PRIMA VALUTAZIONE DI ENAC – Direzione Operatività e Certificazione Aeroporti sul progetto di RFI SpA è dell'11 novembre 2008 (Prot. 71415) e ciò fu possibile soltanto perché la stessa ENAC (Direzione Aeroportuale Ancona – Pescara) l'8 luglio 2008 (Prot. N. 0001927/CAP) scrisse una nota ufficiale in cui informava di “essere venuta a conoscenza” del progetto per il quale non si poteva prescindere dalla complessa normativa aeroportuale che determina vincoli specifici.

Perché ENAC non ha obiettato la necessità dell'INTERRAMENTO del bypass in fase di progetto definitivo?

- Nella fase della valutazione del progetto definitivo (marzo 2009), l'obiezione/richiesta di INTERRAMENTO di ENAC **non sarebbe stata ammissibile secondo l'art. 166 del D.Lgs 12.04.2006 n° 163,** poiché in quella fase essa avrebbe modificato le caratteristiche essenziali delle opere e avrebbe determinato il consistente sfondamento dei limiti di spesa individuati dal progetto preliminare! L'INTERRAMENTO della linea ferroviaria è opera costosa!

Ignorata la migliore progettazione (INTERRAMENTO) come si è ovviato alle interferenze con l'aeroporto?

Nel suo parere (16/4/2009 – Prot. 0024946/API/DIRGEN) in seguito alla Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture (25/3/2009) ENAC formulò **“prescrizioni necessarie per rendere compatibile l'intervento con l'operatività aeroportuale”** in base a quanto previsto dal Codice della Navigazione precisando che:

- “le realizzazioni previste nel progetto non costituiscono ostacolo alla navigazione aerea”.
- **“Viceversa per quanto attiene i potenziali pericoli (...) si evidenzia che**

il progetto dovrà essere corredato di uno studio di compatibilità elettromagnetica, condotto da soggetto competente, dimostrante che non sussistono interferenze tra la nuova infrastruttura e gli apparati di radionavigazione presenti in aeroporto, facendo riferimento sia alle strutture fisse (armamento ferroviario) che mobili (transito delle masse metalliche);

A tutt'oggi, sia ENAV che il Ministero delle Infrastrutture hanno negato agli scriventi la conoscenza dello Studio dell'ENAV consegnato ad RFI SpA (Prot. AOP/PSA/0161392) il 4 agosto 2009. Tuttavia si sottolinea che: **A) è uno Studio postumo al progetto preliminare e a quello definitivo, mentre esso andava effettuato in sede di osservazioni al preliminare! B)** Da informazioni pervenuteci lo Studio di ENAV è un modello matematico che dovrà superare la verifica sul campo. Se le grandi masse metalliche che verranno realizzate e transiteranno dovessero interferire con gli apparati di radionavigazione (come già accaduto anni prima con un deposito nelle vicinanze) ne sarebbe penalizzato lo sviluppo dell'aeroporto poiché l'angolo ottimale di discesa degli aerei dovrebbe essere innalzato, costringendoli a toccare terra in un punto della pista più avanzato rispetto all'attuale, quindi, di fatto, accorciando la pista di volo. Riusciranno ad atterrare gli attuali aerei cargo Boeing 757 e 767 della DHL e della UPS andando a modificare la attuale lunghezza di pista? Oppure sceglieranno altri scali alternativi?

Ancora ENAC sui **potenziali pericoli**:

il progetto dovrà contenere una verifica relativa ad eventuali fattori disguidanti generati dalla nuova infrastruttura rispetto alle indicazioni fornite dal sentiero di avvicinamento esistente, che possono creare disorientamento per il pilota e disturbo alla navigazione aerea, in tale ottica si ritiene opportuno prevedere l'inserimento di una protezione visiva sia lungo la tratta della ferrovia che del cavalcavia;

una volta completata la realizzazione dell'opera e prima della sua entrata in esercizio dovrà essere definita, di concerto con la competente Direzione Aeroportuale di Ancona – Pescara, un'apposita procedura che regolerà il transito di merci pericolose sulla tratta ferroviaria.

Su quest'ultimo aspetto del transito di merci pericolose su ferrovia (ferrocisterne di GPL – Ammoniaca - Cloro – ecc.) si rammenta l'incidente ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009 nel quale deragliò una ferro cisterna contenente GPL provocando 32 vittime e notevoli danni. Dallo Studio della Facoltà di Ingegneria Industriale del Politecnico di Milano risulta che il percorso della nube di gas prima dell'innesco sia stato di 100m mentre l'altezza della fiamma sprigionatasi dalla ferrocisterna sia stata 25m. Un aereo in atterraggio nell'area prevista dal bypass ferroviario di Falconara M. si trova ad una quota di circa 30m. secondo la mappa di vincolo aeroportuale! Perché realizzare il bypass ferroviario in questa situazione?



Fig.16

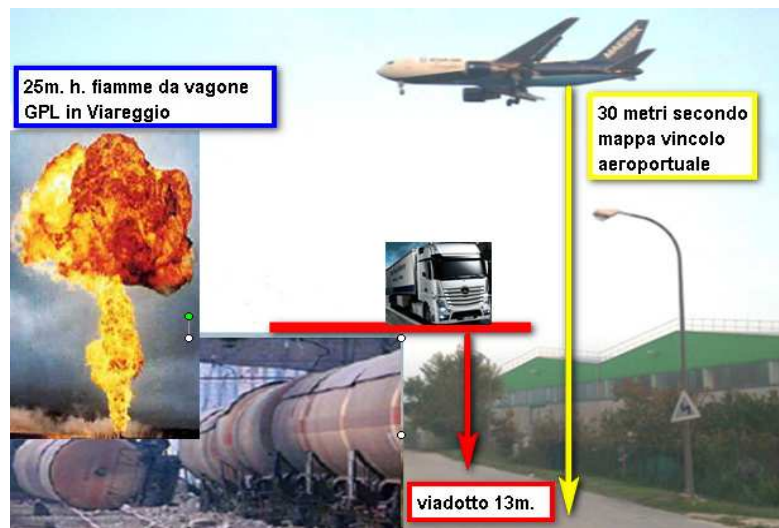


Fig.17

Quella che di seguito viene illustrata è la situazione che si verrebbe a determinare “sul campo” con il progetto del bypass ferroviario di RFI SpA, riprodotta dagli scriventi sul progetto definitivo di RFI SpA e su estratti di ortofoto Google Earth

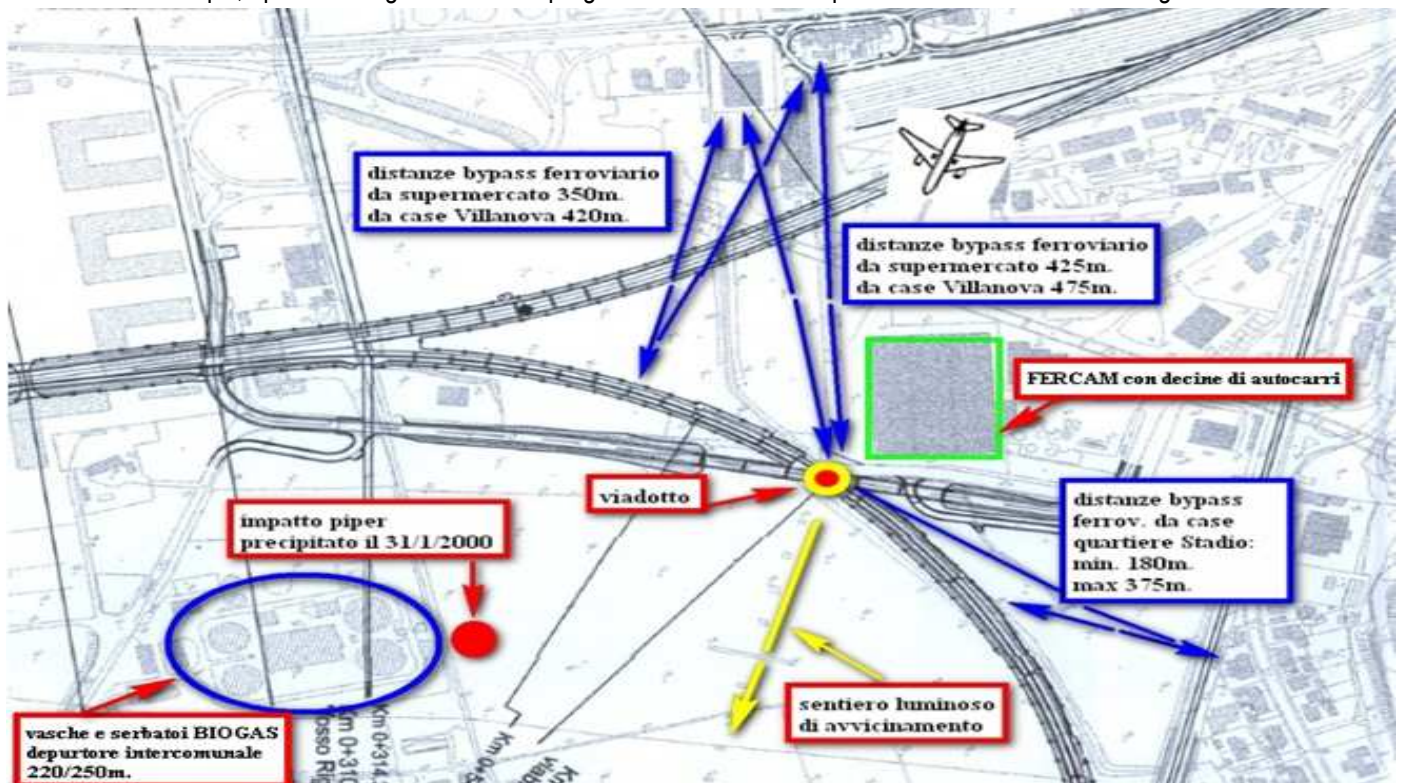


Fig.18

Inoltre ENAC evidenziò:

2. Vincoli sul territorio finalizzati alla tutela delle aree limitrofe agli aeroporti dal rischio connesso con l'attività aerea.

Con il comma 5 dell'art. 707 il legislatore ha previsto che nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate dai Comuni nuove opere o nuove attività solo se compatibili con gli appositi piani di rischio adottati dai Comuni territorialmente competenti, nel rispetto del "Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" (RCEA).

Da quanto risulta agli atti della scrivente il Comune di Falconara, territorialmente competente per l'area interessata dal progetto in epigrafe, non ha ancora inviato il piano di rischio all'ENAC per il parere di competenza.

In considerazione che in carenza di tale strumento non possono essere autorizzate nuove opere lungo le direzioni di atterraggio e decollo dell'aeroporto di Ancona, il Comune di Falconara non può al momento autorizzare il progetto in epigrafe.

Questa prescrizione dell'ENAC rivela una ulteriore anomalia ed il forzato adattamento del progetto.

L'assenza del Piano di Rischio Aeroportuale

Come emerse nel corso della Conferenza dei Servizi del 25/3/2009, il Comune di Falconara Marittima non aveva mai elaborato il Piano di Rischio Aeroportuale, seppur sollecitato da ENAC.

Ma il Sindaco di Falconara Marittima in Conferenza esprime lo stesso parere favorevole al progetto di RFI SpA, eludendo la fragrante omissione e, dunque, senza possedere la verifica se la realizzazione del progetto di RFI SpA fosse compatibile con "le indicazioni e le prescrizioni finalizzate a tutelare il territorio dalle conseguenze di un eventuale incidente". Da questo punto di vista ci sono due aspetti ineludibili nel Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti:

- Al Cap. 6.2 si prescrive che <<Le limitazioni derivanti dall'attuazione dei Piani di Rischio (...) si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto>>;
- Al Cap. 6.6 si prescrive che il Piano di Rischio deve individuare 3 Zone di rispetto all'interno delle quali "vanno evitate attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale".

Pertanto, **quando il 7 agosto 2009 il Comune di Falconara M. fu sollecitato ad approvare il Piano di Rischio Aeroportuale, come riuscì a rendere compatibile il progetto del bypass ferroviario con il Piano?**

Annoverando il progetto di RFI SpA - ancora soltanto su carta - come un'opera critica già esistente in loco e, dunque, eludendo le limitazioni o l'esclusione a cui sarebbe stata soggetta in quanto nuova opera da insediare nel territorio circostante l'aeroporto che può creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale" con il transito delle ferrocisterne di GPL, Cloro, Ammoniaca, ecc.

Infine ENAC rilevò:

Con l'occasione, si evidenzia che lo spostamento dell'elemento luminoso del sentiero di avvicinamento, previsto nel progetto, potrà essere autorizzato dall'ENAC solo a seguito di presentazione di un apposito studio aeronautico che dimostri che tale spostamento non comporta limitazione all'operatività in sicurezza dell'aeroporto.

Il Direttore Centrale Regolazione Aeroporti

Ing. Alessandro CARDI

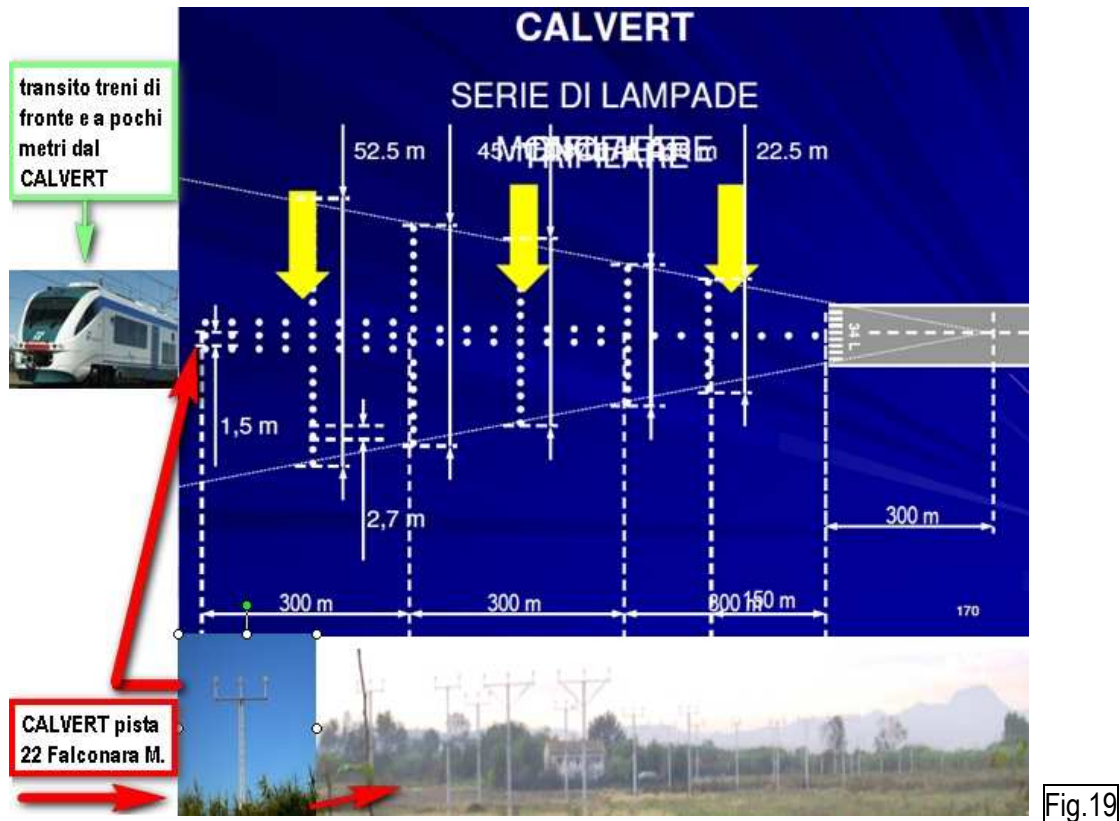


ENAC si riferisce al **sistema luminoso CALVERT** che consiste in un insieme di luci disposte secondo un preciso criterio e si prefigge con la sua forma di aiutare il pilota ad allinearsi correttamente alla pista prima di toccare terra. Infatti, nelle fasi del volo maggiormente critiche come l'avvicinamento finale e l'atterraggio, il pilota ha la necessità di avvalersi di sistemi luminosi specifici che lo aiutino a tenere sotto controllo, con l'immediatezza che solo la visione diretta può dare, l'assetto dell'aeromobile rispetto al sentiero ottimale di discesa, l'asse pista, e la distanza da essa!

Pertanto, sono stabilite dall'ICAO **caratteristiche ottimali** di questi sistemi luminosi che si riassumono in:

- **configurazione**, cioè apparati accuratamente progettati e installati;
- **colore**, scelto tra quelli maggiormente visibili e immediatamente interpretabili dai piloti;
- **candele**, quindi luminosità tale da permettere la loro visibilità anche in condizioni di bassa visibilità ma nel contempo non eccessiva da abbagliare i piloti;
- **copertura**, ossia indicazioni luminose dirette solo nelle direzioni utili.

Il sistema CALVERT dell'aeroporto di Falconara M. e ciò che si verrebbe a creare con il progettato bypass ferroviario di RFI SpA



Spostando di 9 o 12m un traliccio con i fari del sistema luminoso Calvert - come previsto nel progetto definitivo di RFI SpA - si va ad incidere sulla **configurazione** e sulla **copertura** del sistema.

Qual è la garanzia che il sistema sia ancora ottimale per il pilota?

C'è garanzia che - con quella modifica - LA VISIONE DIRETTA DEL PILOTA gli consenta CON IMMEDIATEZZA di mantenere sotto controllo l'assetto dell'aeromobile rispetto al sentiero ottimale di discesa, l'asse pista e la distanza da essa?

Questa fase delicata è OGGETTIVAMENTE NON VERIFICABILE con simulazioni computerizzate poiché attiene unicamente alla visione diretta umana!

Perché realizzare il progetto del bypass ferroviario in una zona in cui si genereranno nuovi potenziali pericoli?

Come si potevano evitare i nuovi potenziali pericoli?

- Con l'INTERRAMENTO del bypass ferroviario
- Progettando l'opera in una parte di territorio in cui i nuovi potenziali pericoli sarebbero stati nulli o pochissimi!

Esiste una zona territoriale migliore per collegare la linea ferroviaria romana con l'adriatica?

SI, ESISTE ed è quella in cui si sarebbe dovuta sviluppare

- o la "**Bretella FFSS M. Marciano – Chiaravalle**", parte del **Corridoio Adriatico** in progettazione preliminare da parte di FS **nel 2000** (cofinanziato dalla U.E. e in coordinamento con le Regioni Adriatiche)
- oppure il **progetto del riassetto del sistema ferroviario - metropolitano della Provincia di Ancona (2004)**

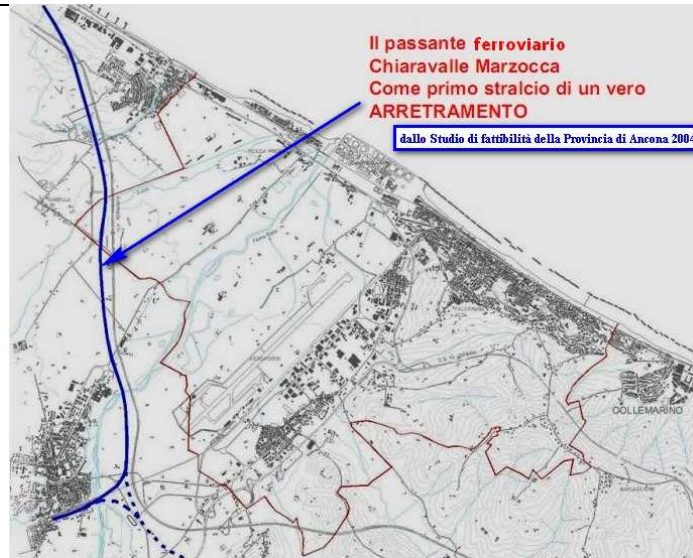


Fig.20

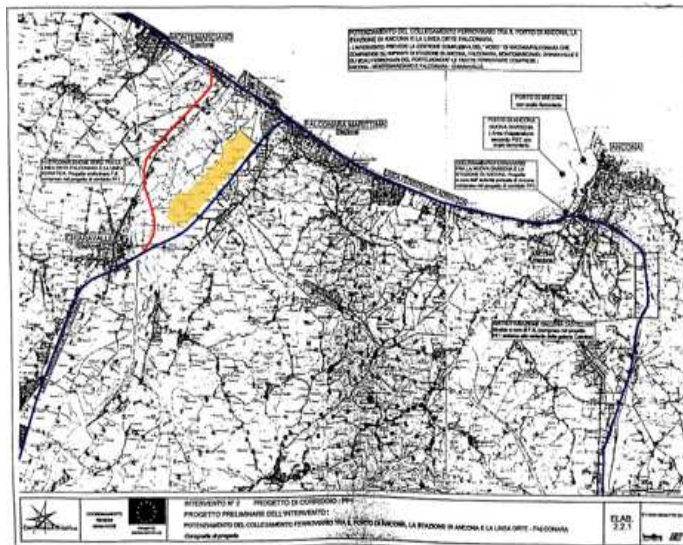


Fig.21

Come si vede, ambedue i progetti si sarebbero sviluppati a monte dell’aeroporto di Falconara Marittima.

Tenuto conto che:

- la **testata 22** dell’aeroporto di Falconara (quella lato mare) è quella usata per il **90% degli atterraggi e decolli** degli aeromobili ed è servita dal **sentiero luminoso** di avvicinamento, nonché dal sistema di **atterraggio strumentale** (*instrument landing system* – ILS) di I^a categoria .
- la **testata 04** dell’aeroporto di Falconara (quella lato monte) **NON** è servita dal **sentiero luminoso** di avvicinamento **né da alcun sistema ILS**. Essa è utilizzata soltanto quando le condizioni meteo e visibilità lo consentono o, in alternativa alla testata pista 22, in caso di condizioni meteo avverse, che non permettono l’uso della stessa testata 22.

Risulta chiaro come i due progetti alternativi per collegare la linea ferroviaria romana con l’adriatica avrebbero interferito marginalmente con l’aeroporto di Falconara M.

- Infatti mentre il progetto della *bretella ferroviaria* del 2000 o quello della Provincia di Ancona del 2004 avrebbero attraversato rispettivamente con 1 solo binario e 2 binari una porzione laterale della zona di tutela B della testata aeroportuale 04, **il progetto del bypass ferroviario è collocato con 3 binari al centro della zona di tutela B della testata aeroportuale 22 (tagliata trasversalmente in tutta la sua larghezza!) e – con 1 binario - nella zona di tutela A della testata 22.**
- Mentre sia il progetto della *bretella ferroviaria* del 2000 che quello della Provincia del 2004 si collocavano ad una distanza di circa 1000 m. dalla testata 04 della pista di atterraggio, **il progetto del bypass ferroviario si svilupperà con 1 binario fino a meno di 300 m. dalla testata 22 della pista e con 3 binari tra i 500 e 800 m. dalla testata 22 della pista.**

- Mentre sia il progetto della *bretella ferroviaria* del 2000 che quello della Provincia del 2004 NON disturbavano né il sentiero luminoso né il sistema strumentale ILS, il **bypass ferroviario si collocherà perpendicolarmente e di fronte al sentiero luminoso e potrebbe interferire con il sistema ILS.**

E la sicurezza dell'attraversamento della raffineria API per i treni restanti?

In prima battuta si potrebbe rispondere con le informazioni che l'AD di RFI SpA Michele Mario Elia inviò il 6 febbraio 2008 all'allora Ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro:

Per quanto riguarda l'attraversamento della raffineria API, si ribadisce che il progetto in questione risponde all'esigenza di collegamento diretto fra linea Adriatica e la linea Orte-Falconara e non riguarda la sicurezza dell'attraversamento che è assicurata dai sistemi di protezione/allarme esistenti.

Di fatto esiste una ulteriore soluzione, non alternativa ai sistemi di protezione/allarme, bensì aggiuntiva: **una galleria artificiale in sede, con le caratteristiche ed i dispositivi utili a garantire la sicurezza in caso di incidente proveniente dalla raffineria API!**

Non si tratta di una boutade degli scriventi, ma di una ipotesi tecnica individuata dal seguente organismo a luglio 2000:

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

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

Verbale della riunione del 20 luglio 2000

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

Sono presenti (allegato n°2):

Ing. Luciano Terrinoni	in rappresentanza del Ministero dell'Ambiente
Dott.ssa Carla Brofferio	in rappresentanza del Ministero dell'Ambiente
Arch. Antonio Minetti	in rappresentanza della Regione Marche
Arch. Fabrizio Cinti	in rappresentanza della Provincia di Ancona
Dott. Antonio Graziosi	in rappresentanza del Comune di Falconara
Ing. Sandro Bolognini	consulente Comune di Falconara
Ing. Sauro Moglie	in rappresentanza del Comune di Ancona
Ing. Amedeo Paladini	collaboratore ing. Moglie
Sig. Giuseppe Pisano	in rappresentanza Comune di Montemarciano
Sig. Massimo Tittarelli	in rappresentanza Comune di Camerata Picena
Ing. Dino Poggiali	Ispettorato regionale VV.F, in rappresentanza CTR

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

(...)

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

Proposta ideata da ingegneri del Ministero dell'Ambiente, dei Vigili del Fuoco, da architetti della Regione Marche con l'assenso tecnico dell'allora F.S. SpA.

- Come mai non se ne fece mai nulla?
- Piuttosto che realizzare quella galleria, si è scelto di mantenere il rischio per migliaia di passeggeri dei treni?
- Si è scelto di progettare il bypass ferroviario con soldi pubblici piuttosto che proteggere subito i passeggeri dei treni con una galleria sul cui costo avrebbe dovuto partecipare anche la Società API raffineria SpA che inglobò i binari ferroviari?

IL NODO FERROVIARIO DI FALCONARA MARITTIMA
PIANO NAZIONALE TRASPORTI - LEGGE OBIETTIVO – DELIBERE CIPE

Previsioni PGTL DPR 14.03.01 - Legge Obiettivo 443/01	Delibera Cipe 121/01 il primo programma infrastrutture strategiche	Delibera Cipe 96/05	Delibera Cipe 54/11	Delibera CIPE 128/12
1)completamento raddoppio linea adriatica	1) previsione corridoio plurimodale adriatico ovvero completamento raddoppi linea adriatica (compreso il by pass) completamento raddoppi Orte-Falconara compreso collegamento diretto tra le due direttrici	1) approvazione progetto preliminare RFI Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara che prevede a) bretella binario unico di 1.5 km per collegamento diretto linea adriatica con linea per Roma b) variante a doppio binario 4 km circa sulla linea adriatica alias bypass raffineria c) realizzazione stazione merci presso interporto Jesi d) riallocazione sottostazione elettrica Falconara e) costruzione nuova stazione Montemarciano	1) approvazione progetto definitivo RFI Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara che prevede a) bretella binario unico di 1.5 km per collegamento diretto linea adriatica con linea per Roma b) variante a doppio binario 4 km circa sulla linea adriatica alias bypass raffineria c) realizzazione stazione merci presso interporto Jesi d) riallocazione sottostazione elettrica Falconara e) costruzione nuova stazione Montemarciano	1) approvazione rimodulazione progetto definitivo RFI Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara che prevede a) bretella binario unico di 1.5 km per collegamento diretto linea adriatica con linea per Roma b) variante a doppio binario 4 km circa sulla linea adriatica alias bypass raffineria c) riallocazione sottostazione elettrica Falconara
2)completamento raddoppio linea Orte-Falconara compreso SHUNT Falconara cioè collegamento diretto tra le due direttrici longitudinale e trasversale	2) qui compare il bypass ma come parte integrante del vero progetto strategico ovvero il copotenziamento di dette direttrici longitudinale e trasversale	2) costo 210.000 milioni di euro a carico bilancio pubblico	2) Costo 240.000 milioni di euro a carico bilancio pubblico	3) costo 174.000 milioni di euro a carico bilancio pubblico
3)nessuna previsione by pass sito raffineria		E DOVE SONO I PROGETTI RFI PER IMPLEMENTARE/RADDOPPIARE LE DIRETTRICI? NULLA.	E DOVE SONO I PROGETTI RFI PER IMPLEMENTARE/RADDOPPIARE LE DIRETTRICI? Ancora NULLA	E' rimasto solo il binario unico di collegamento diretto ed il bypass al sito raffineria ED IL RESTO? E IL COMPLETAMENTO DEI RADDOPPI? NULLA NESSUNA RISORSA
4) costi 50% finanza progetto 50% bilancio pubblico statale				

Insomma dai dettami del PGTL e della Legge obiettivo (mai abrogati) è oramai chiaro che lo scopo strategico di preminente interesse nazionale è quello di investire danaro pubblico (o anche con finanza di progetto) per implementare la rete del traffico ferroviario mediante il completamento dei raddoppi lungo le direttrici trasversale (Falconara - Orte) e quelle longitudinale (linea adriatica), il resto - ovvero il collegamento diretto tra dette direttrici, il bypass al sito della raffineria, la nuova stazione di Montemarciano - sono e restano corredo e complemento dello sviluppo progettuale di preminente interesse nazionale, quale è quello appena sopra citato.

Di conseguenza, **se lo scopo del progetto di RFI (ma che non può e non deve essere quello del Governo/Cipe perché contravviene ai principi del PPGTL e della L. Obiettivo) è e resta quello di collegare direttamente la linea adriatica con la linea per Roma e portare fuori dal sito della raffineria la linea adriatica, ciò lo si può raggiungere anche attraverso progetti alternativi, meno invasivi, meno impattanti** anche dal punto di vista economico come quello della Provincia di ancona del 2004.

I PRESIDENTI
Franco Budini

Alfredo Campanelli
Alfredo Campanelli

Franco Budini
Franco Budini

Loris Calcina
Loris Calcina