

ORTE
FALCONARA



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Classifica: 3498/CIC

Oggetto: interrogazione n. 5-05273 dell'Onorevole Lodolini.

Il collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, approvato dal CIPE con delibera n. 121/2001 ed è compreso tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale dell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Marche, sottoscritta il 24 ottobre 2002. Ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è stata designata quale soggetto aggiudicatore dell'intervento.

Tale collegamento prescinde dallo studio di fattibilità per l'arretramento della linea ferroviaria adriatica elaborato dalla Provincia di Ancona in quanto si colloca nella più ampia previsione di raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara, già in parte attuato, che nella configurazione definitiva diventerà l'asse portante del collegamento plurimodale tra il nord-est e Gioia Tauro. L'interconnessione tra le due linee permette di semplificare il collegamento tra le linee costiere Adriatica e Tirrenica attraverso il superamento del nodo di Falconara e rende attivabile concretamente una seconda direttrice di collegamento tra Roma e le regioni del nord, alternativa alla dorsale Milano-Roma con un vantaggio, in termini di percorrenza globale, dell'ordine di 30 minuti. L'intervento consentirà, inoltre, di eliminare il tratto

della linea Adriatica ad elevato rischio che attraversa la raffineria API, tra le stazioni di Montemarciano e Falconara Marittima, e renderà disponibili, con evidenti benefici ambientali e urbanistici, i siti degli scali merci dismessi a Falconara Marittima.

La soluzione progettuale prescelta è stata selezionata tra le varie alternative di tracciato previste nello Studio di Impatto Ambientale sviluppato in fase di progettazione preliminare.

Quanto all'eventuale convocazione di una nuova conferenza di servizi, RFI ha fatto presente che nel corso dell'*iter* approvativo istituzionale non risulta che gli enti locali partecipanti abbiano evidenziato la necessità o l'opportunità di sviluppare precedenti o nuovi studi di fattibilità in alternativa alla soluzione progettuale proposta. La localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale dell'opera sono state attestate con l'approvazione del Progetto preliminare da parte del CIPE con delibera n. 96/2005 del 29 luglio 2005. Successivamente, con delibera n. 54/2011 del 3 agosto 2011, il CIPE ha approvato il Progetto definitivo. Tale approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

In merito al programma di investimento denominato Direttrice Orte-Falconara, questo contiene tutti i progetti di investimento necessari per il completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara, compreso il Progetto Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara.

Gli interventi di completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara sono tutti inclusi nel vigente Contratto di Programma 2012-2016 tra il MIT e RFI per la gestione degli investimenti; alcuni interventi sono inseriti tra le "Opere in corso" (finanziati) e altri tra le "Opere programmatiche" (da finanziare).

Gli interventi "Raddoppio della tratta Spoleto-Campello" e "Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto" sono attualmente in fase di realizzazione. Per la "Variante di Falconara", che costituisce la prima fase funzionale del 1° lotto funzionale del "Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di

Falconara" essendo uno dei progetti finanziati, è stata avviata la procedura di gara, già conclusa.

In tale stato di cose, non risulta opportuno modificare la priorità di successione dei lotti funzionali in cui l'intero Programma Orte - Falconara è stato suddiviso.

Gli altri interventi di raddoppio della linea Orte - Falconara sono in fase di progettazione avanzata.

Infine, circa la possibilità di procedere alla sospensione del procedimento relativo al progetto definitivo rimodulato denominato "Nodo ferroviario di Falconara", informo che questo è stato inoltrato a tutti gli enti gestori delle possibili interferenze con il sedime dell'infrastruttura ferroviaria, così come previsto dall'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002.

In fase di istruttoria VIA sul progetto preliminare è stato prodotto da RFI un documento integrativo allo Studio di Impatto Ambientale che ha evidenziato la piena compatibilità dell'opera con i vincoli cogenti sull'area aeroportuale.

In fase di progettazione definitiva, su richiesta dell'ENAC, la suddetta problematica è stata approfondita e valutata di concerto con i competenti uffici di ENAV, ENAC e della società Aerdorica, in modo da definire le possibili implicazioni della nuova opera ferroviaria con la navigazione aerea.

Nel 2008, l'ENAC ha rilevato la sostanziale assenza di implicazioni tra la nuova opera e lo scalo aeroportuale, pur precisando che la nuova infrastruttura è da ritenersi soggetta, in generale, al rispetto del vigente Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e, in particolare, a determinate prescrizioni e raccomandazioni.

In ottemperanza a tali richieste, RFI ha commissionato all'ENAV uno specifico studio aeronautico al fine di valutare la compatibilità elettromagnetica dell'opera con i radio aiuti di assistenza al volo, le sue interferenze con le superfici di rispetto di avvicinamento e decollo nonché gli impatti sulle procedure di volo attualmente in uso nello scalo aeroportuale.

Detto studio ha evidenziato che le nuove infrastrutture sono compatibili con i vincoli aeronautici di cui al Regolamento ENAC per la costruzione degli aeroporti, non interferiscono con i radio aiuti di assistenza alla navigazione e non influiscono negativamente sulla sicurezza delle operazioni dell'aeroporto o sulla regolarità delle stesse.

L'ENAC, soggetto formalmente convocato dal MIT alla Conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo, non ha ritenuto di formulare ulteriori prescrizioni né osservazioni. Peraltro, il progetto esecutivo sarà sottoposto all'approvazione di ENAC e sull'opera completata vi sarà la verifica di agibilità finale, sempre da parte di ENAC.

Allo stato attuale risultano già affidate da RFI, e a breve saranno avviate, le prestazioni di progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera.

Atto Camera
Interrogazione a risposta in commissione 5-05273
presentato da
LODOLINI Emanuele
testo di
mercoledì 8 aprile 2015, seduta n. 404

LODOLINI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:

il progetto di realizzazione del cosiddetto «bypass ferroviario snodo di Falconara» viene concepito «alla fine degli anni '90, in un contesto economico e sociale nettamente differente da quello attuale;

il territorio del comune di Falconara M.ma (Ancona) interessato dalla nuova infrastruttura, suo malgrado, da oramai troppi anni paga il prezzo di un degrado che di fatto ne ha impedito la riabilitazione e lo sviluppo della «piattaforma intermodale» della Bassa Vallesina in cui si concentrano delle mobilità aria-terra-mare e la logistica connessa al sistema porto di Ancona e all'interporto di Jesi;

il comune di Falconara è al centro dell'area AERCA, area ad elevato rischio di crisi ambientale;

il comune di Falconara Marittima rientra tra i siti inquinati di interesse nazionale SIN;

restano ancora irrisolti, o comunque non del tutto chiariti, eventuali vincoli di incompatibilità tra il nuovo tracciato ferroviario denominato «by-pass» e la sicurezza del traffico aereo lungo il percorso luminoso di atterraggio dell'aeroporto internazionale «Sanzio»;

lo sviluppo e la riqualificazione della città di Falconara, nonché dell'intera costa nord della provincia di Ancona, passa inevitabilmente dall'arretramento complessivo dei binari dalla costa verso l'entroterra. In assenza di qualsivoglia disponibilità ad affrontare la questione in questi termini, restano solo le criticità di un territorio senza beneficio alcuno per la collettività;

il progetto di bypass ferroviario, così come concepito senza un funzionale progetto di arretramento complessivo dei binari da Marotta ad Ancona, comporta un considerevole e insostenibile impatto sull'assetto sociale, economico ed ambientale del territorio nella bassa valle dell'Esino;

il traffico ferroviario, sia esso passeggeri che merci, nella tratta Orte-Falconara ha notevoli disagi a causa della mancanza in molti tratti di una doppia linea di binari e tale carenza infrastrutturale penalizza in maniera molto grave i tempi del trasporto su ferro a causa della mancanza del raccordo che si vuole realizzare con il bypass ferroviario;

l'amministrazione comunale si è più volte espressa in maniera favorevole allo smantellamento degli scali merci presenti sul territorio comunale, ed in special modo quello lato mare, di fatto oggi non più necessari visto il nuovo interporto di Jesi. L'eliminazione di detti scali dovrebbe essere finanziata a prescindere ed in tempi rapidi, svincolato dal progetto bypass ferroviario. Ciò consentirebbe di liberare delle aree fondamentali per la città —:

se Rete ferroviaria italiana ritenga il bypass da realizzare a Falconara Marittima un'opera puntuale sulla città, e non piuttosto — considerato che si raggiungerebbero gli stessi fini per quanto riguarda la città, ma che l'opera rivestirebbe in più carattere strategico — il primo stralcio dell'arretramento della linea ferroviaria adriatica, come previsto da uno studio di fattibilità della Provincia di Ancona;

se il Ministro interrogato intenda convocare una nuova conferenza di servizi dove poter discutere il progetto preliminare di un globale arretramento dei binari della ferrovia adriatica e l'inserimento funzionale del by-pass in questo nuovo progetto preliminare di arretramento complessivo della ferrovia da Marotta ad Ancona, come già proposto dalle province di Ancona e Pesaro;

se il Ministro interrogato ritenga prioritario il finanziamento della continuazione del «raddoppio della tratta Orte-Falconara» in maniera prioritaria rispetto al progetto «bypass ferroviario»;

se sia possibile procedere alla sospensione del procedimento relativo al progetto definitivo rimodulato denominato «nodo ferroviario di Falconara» in quanto persistono numerose criticità irrisolte tra cui il definitivo nulla osta dell'ENAC in merito alle incompatibilità con il traffico aereo, e la relativa sicurezza.

(5-05273)