

Camera dei Deputati

**Legislatura 17**  
**ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00404**  
presentata da **DELL'ORCO MICHELE** il **04/07/2014** nella seduta numero **257**

Stato iter : **CONCLUSO**

Atti abbinati :

Atto **7/00846** abbinato in data **19/11/2015**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
AGOSTINELLI DONATELLA	MOVIMENTO 5 STELLE	04/07/2014
IANNUZZI CRISTIAN	MOVIMENTO 5 STELLE	04/07/2014
DE LORENZIS DIEGO	MOVIMENTO 5 STELLE	04/07/2014
LIUZZI MIRELLA	MOVIMENTO 5 STELLE	04/07/2014
BIANCHI NICOLA	MOVIMENTO 5 STELLE	04/07/2014
SPESSOTTO ARIANNA	MOVIMENTO 5 STELLE	04/07/2014

Assegnato alla commissione :

**IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
<b>ILLUSTRAZIONE</b>		
AGOSTINELLI DONATELLA	MOVIMENTO 5 STELLE	19/11/2015
<b>INTERVENTO PARLAMENTARE</b>		
BORDO FRANCO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	19/11/2015
<b>INTERVENTO GOVERNO</b>		
DEL BASSO DE CARO UMBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	19/11/2015
DEL BASSO DE CARO UMBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	01/12/2015
<b>INTERVENTO PARLAMENTARE</b>		
BORDO FRANCO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	01/12/2015
AGOSTINELLI DONATELLA	MOVIMENTO 5 STELLE	01/12/2015
GAROFALO VINCENZO	AREA POPOLARE (NCD-UDC)	01/12/2015
<b>PARERE GOVERNO</b>		

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
DEL BASSO DE CARO UMBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	17/02/2016
<b>INTERVENTO PARLAMENTARE</b>		
AGOSTINELLI DONATELLA	MOVIMENTO 5 STELLE	17/02/2016
BORDO FRANCO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	17/02/2016

## Fasi dell'iter e data di svolgimento :

DISCUSSIONE CONGIUNTA IL 19/11/2015  
 DISCUSSIONE IL 19/11/2015  
 RINVIO AD ALTRA SEDUTA IL 19/11/2015  
 DISCUSSIONE IL 01/12/2015  
 RINVIO AD ALTRA SEDUTA IL 01/12/2015  
 NON ACCOLTO IL 17/02/2016  
 PARERE GOVERNO IL 17/02/2016  
 DISCUSSIONE IL 17/02/2016  
 RESPINTO IL 17/02/2016  
 CONCLUSO IL 17/02/2016

**TESTO ATTO**

**Atto Camera**

**Risoluzione in commissione 7-00404**

presentato da

**DELL'ORCO Michele**

testo di

**Venerdì 4 luglio 2014, seduta n. 257**

**La IX Commissione,**

premessi che:

in data 24 ottobre 2013 è stata presentata una petizione ex articolo 50 della Costituzione a firma dei Presidenti del Movimento «Ondaverde» ONLUS (quale primo firmatario), dell'Associazione Comitato Quartiere Fiumesino, dell'Associazione Comitato Quartiere Villanova di Falconara Marittima (Ancona) indirizzata al Presidente della Camera dei deputati ed ai Presidenti delle Commissioni parlamentari VI, VIII e IX (finanze, ambiente/territorio e trasporti), avente ad oggetto il progetto infrastrutturale di RFI Spa «Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara» ovvero la realizzazione del collegamento diretto della linea ferroviaria Orte-Falconara con la linea ferroviaria adriatica mediante la costruzione di una bretella a binario unico della lunghezza di 1,5 chilometri circa con la contestuale costruzione di una variante, sulla linea adriatica, a doppio binario della lunghezza di circa 4.4 chilometri costituente il cosiddetto bypass al sito della raffineria API di Falconara;

la petizione assunta al n. 380 ed annunciata nella seduta della Camera dei deputati del 13 novembre 2013 e quindi assegnata alla IX Commissione (trasporti) è stata presentata al fine di avviare una revisione complessiva del progetto di RFI, a causa dello sperpero di risorse pubbliche, nonché della scorrettezza progettuale e trasportistica, con contestuale richiesta di audizione, dinanzi alla Commissione assegnataria, dei firmatari della petizione;

il progetto che oggi RFI intende realizzare a Falconara, stando ai principi ed alle disposizioni di cui alla legge n. 443 del 2001 (Legge obiettivo) alla successiva Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 ed al piano generale per il trasporto locale approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001, era ed è soltanto parte integrante o meglio complementare del più ampio progetto di interventi prioritariamente strategici di completamento dei raddoppi ferroviari della linea Orte-Falconara e della linea adriatica;

tra gli obiettivi primari degli interventi strategici di cui sopra vi è quello di trasformare la linea adriatica (Bologna- Bari-Taranto) in una linea di collegamento diretto con Roma alternativa alla dorsale Milano-Roma. Per fare ciò si è ravvisata innanzitutto la necessità di completare i raddoppi sulla linea adriatica (portando al contempo fuori dal sito della Raffineria API il tratto ferroviario ivi insistente e con ciò mettendo in sicurezza i centri abitati in prossimità della raffineria API di Falconara, attualmente attraversati da convogli di merci pericolose quali gpl ed altre, e quindi riducendo il rischio di incidenti mediante l'arretramento del tratto della linea ferroviaria in corrispondenza della raffineria) e di completare i raddoppi della linea Orte-Falconara (prevedendo

al contempo il collegamento diretto della linea adriatica con la linea per Orte mediante lo shunt di Falconara);

nonostante il raddoppio delle due linee di cui sopra fosse stato considerato prioritario, ad oggi, non risulta essere stato attuato nessun intervento in tal senso e si è proceduto, invece, a realizzare esclusivamente le opere complementari e quindi del tutto estranee ai principi ed ai dettami contenuti nella legge obiettivo;

nella petizione del 24 ottobre 2013 sono stati evidenziati i seguenti punti di criticità del progetto:

a) la priorità del progetto di raddoppio della linea ferroviaria Orte- Falconara: ferma restando l'importanza di un collegamento diretto della linea ferroviaria adriatica con l'Interporto di Jesi e quindi con Roma, per evitare il congestionamento della linea ferroviaria per Orte, è opportuno ridare priorità al progetto di raddoppio della tratta Orte-Falconara, attualmente realizzata solo al 35 per cento;

b) i costi per la realizzazione del bypass ferroviario, oltre ad essere sproporzionati rispetto alla reale utilità dell'opera (174 milioni di euro per 4,4 chilometri circa di bypass raffineria API e 1,5 chilometri circa di bretella a binario unico di collegamento diretto della linea adriatica con la linea per Orte) non sono stati adeguatamente calcolati. È dunque necessario adoperare, una rivisitazione della spesa da sostenere;

c) un fattore di incremento del costo di realizzazione dell'opera è costituito dall'insistenza della stessa su una zona a rischio idrogeologico R4: un rischio aggravatosi per effetto dell'alluvione del 2006 e del 2011 ma poi mai rivalutato in sede di valutazione di impatto ambientale ministeriale. Non solo: l'area interessata dalla realizzazione del progetto di RFI è da molto tempo a questa parte considerata come quella a maggior rischio di catastrofe della regione Marche, con annesse gravi inadeguatezze anche del reticolo idrografico minore ivi presente del tutto incapace a supportare eventi atmosferici meno che mai quelli cosiddetti eccezionali; inadeguatezze alle quali va necessariamente posto rimedio prima di caricare l'area progettuale di nuove pesanti alterazioni morfologiche;

d) ulteriore fattore di lievitazione del costo preventivato è rappresentato dalla necessità della parziale modifica del sentiero luminoso di avvicinamento degli aerei all'aeroporto delle Marche: un intervento necessario proprio in conseguenza dell'opera da realizzare immediatamente prossima e contigua all'aeroporto di Falconara-Ancona;

da documentazione recentemente assunta dalle Associazioni dei cittadini risulta che l'ENAC – direzione centrale regolazione aeroporti (prot. N. 0024946/API/DIRGEN del 16 aprile 2009) – in data 22 aprile 2009 ha provveduto ad inviare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il proprio parere (registro ufficiale prot. 0016839-22/04/2009 ingresso). Nel documento viene evidenziata l'incompatibilità del progetto con l'operatività dell'aeroporto di Falconara, le ricadute negative sulle capacità di sviluppo dello stesso scalo aeroportuale e la predilezione per l'interramento del nuovo tratto ferroviario. Sempre nel documento vengono inoltre formulate delle prescrizioni necessarie a rendere l'opera compatibile con l'operatività aeroportuale per gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione aerea e la tutela del territorio dal rischio generato dall'attività di volo. Tra quest'ultime, ad esempio, viene indicata dall'Enac la necessità, nel caso si dovesse procedere con il progetto originario, di limitare il transito su ferrovia delle merci pericolose solo esclusivamente in

orari di inoperatività aeroportuale in netto contrasto, dunque, con l'obiettivo già enunciato di voler incrementare il traffico merci su ferrovia e quella di limitare la velocità dei treni nel tratto limitrofo allo scalo;

il progetto di RFI viene ad essere interamente realizzato all'interno di una zona dichiarata e riconosciuta quale area ad elevato rischio di crisi ambientale (cosiddetti AERCA) nonché interferisce (seppur in parte) con il sito ex Montedison di Falconara ovvero con un'area riconosciuta quale sito inquinato di interesse nazionale stante la massiccia presenza nel sottosuolo di sostanze altamente inquinanti che rendono comunque necessaria una bonifica preventiva e rispetto alla quale non sono stati valutati né tempi né costi;

esiste un progetto alternativo del 2004, proposto dalla provincia di Ancona (e sposato anche dalla provincia di Pesaro a maggio 2010), come l'alternativa 1, che potrebbe sostituire efficacemente l'attuale progetto generando risparmi in termini economici e guadagni in termini di utilità e funzionalità;

l'alternativa 1, in dettaglio, prevede «l'inizio dell'arretramento poco a nord dell'abitato di Marina di Montemarciano, un sottopasso in galleria all'altezza dell'attraversamento dell'autostrada A14, l'affiancamento della stessa autostrada sul lato monte e, infine, con un percorso all'aperto, il raggiungimento del nuovo nodo Falconara-Chiaravalle (lunghezza 7 chilometri)»;

suddetta alternativa sarebbe in grado anche di ovviare ai rischi derivanti dall'attraversamento dei convogli merci pericolosi in prossimità dei centri abitati e della raffineria API, poiché: esclude il passaggio di suddetti convogli provenienti dalla linea romana e diretti a nord – e viceversa – nella raffineria; eviterebbe il passaggio dei convogli in prossimità dell'aeroporto, del quartiere Castelferretti (5000 abitanti circa) e del quartiere Stadio (3000 abitanti circa); consentirebbe di svolgere le delicate operazioni di scambio dei carri merci pericolose esclusivamente nella zona interportuale delle Marche;

l'alternativa progettuale proposta dalle province di Ancona e Pesaro consentirebbe inoltre di riqualificare e valorizzare il litorale e l'attuale linea ferroviaria destinandola ad un uso meramente turistico;

l'attuale progetto del cosiddetto bypass ferroviario di Falconara Marittima oltre ad essere estraneo, proprio per come previsto in realizzazione, al piano programma degli interventi infrastrutturali strategici di cui alla legge obiettivo, e oltre ad essere eccessivamente oneroso sul piano dei costi di realizzazione, non porterebbe nessun significativo vantaggio alla popolazione sicché, secondo un'analisi costi-benefici, anche in considerazione del momento di gravissima crisi economica e sociale che il Paese sta attraversando, andrebbe sostituito secondo i firmatari del presente atto con un altro progetto sulla base di un diverso decision making process e di una nuova istruttoria,

impegna il Governo

considerata l'estraneità dell'intervento rispetto alle priorità indicate nella legge obiettivo e il progressivo aumento dei costi, a valutare la fattibilità del progetto alternativo proposto dalle province di Ancona e di Pesaro, anche a valle di un supplemento di istruttoria che preveda una profonda analisi costi benefici.

(7-00404) «Dell'Orco, Agostinelli, Cristian Iannuzzi, De Lorenzis, Liuzzi, Nicola Bianchi, Spessotto».