

ATTO CAMERA

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE 7/00846

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 17

Seduta di annuncio: 523 del 17/11/2015

Abbinamenti

Atto [7/00404](#) abbinato in data 19/11/2015

Firmatari

Primo firmatario: [BORDO FRANCO](#)

Gruppo: SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'

Data firma: 17/11/2015

Elenco dei co-firmatari dell'atto

Nominativo co-firmatario	Gruppo	Data firma
RICCIATTI LARA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	17/11/2015
SCOTTO ARTURO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	17/11/2015

Commissione assegnataria

Commissione: [IX COMMISSIONE \(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI\)](#)

Stato iter:

02/17/2016

Partecipanti allo svolgimento/discussione

INTERVENTO PARLAMENTARE		19/11/2015
BORDO FRANCO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	
INTERVENTO GOVERNO		19/11/2015
DEL BASSO DE CARO UMBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	
INTERVENTO GOVERNO		01/12/2015
DEL BASSO DE CARO UMBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	
INTERVENTO PARLAMENTARE		01/12/2015
BORDO FRANCO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	

Partecipanti allo svolgimento/discussione

**INTERVENTO
PARLAMENTARE**

19/11/2015

[AGOSTINELLI DONATELLA](#)
[GAROFALO VINCENZO](#)

MOVIMENTO 5 STELLE
AREA POPOLARE (NCD-UDC)

PARERE GOVERNO

17/02/2016

[DEL BASSO DE CARO](#)
[UMBERTO](#)

SOTTOSEGRETARIO DI STATO INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI

INTERVENTO
PARLAMENTARE

17/02/2016

[AGOSTINELLI DONATELLA](#)
[BORDO FRANCO](#)

MOVIMENTO 5 STELLE
SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'

Fasi iter:

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

Atto Camera

Risoluzione in commissione 7-00846
presentato da
BORDO Franco
testo di
Martedì 17 novembre 2015, seduta n. 523

La IX Commissione,
premessò che:

in data 24 ottobre 2013 è stata presentata una petizione ai sensi dell'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»;

il progetto infrastrutturale di RFI spa «Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara» prevede 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 e assegnata alla IX Commissione (trasporti), richiede una profonda revisione del citato progetto di collegamento alla luce di talune evidenti criticità tra le quali rileva, in particolare, il fatto 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. Diversamente, realizzare prima il *bypass* ferroviario significherebbe invece, congestionare la linea Orte-Falconara. L'attuale progetto, inoltre, reca un costo eccessivamente elevato 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. Infine, l'attuale tracciato del progetto prevede la realizzazione di interventi di sottovia in zone a [rischio](#) idrogeologico, rischio che risulta aggravato dopo le alluvioni verificatesi in questi ultimi anni;

nell'ambito della petizione, infatti, si legge che il progetto infrastrutturale di RFI spa «Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara» «Complessivamente ha costi elevati (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 in quanto il progetto interferisce con esso. Altri costi si riverseranno sulle Amministrazioni pubbliche a causa dell'insistenza dell'opera sulle zone a rischio idrogeologico R4 tramite dei sottovia necessari a superare le interferenze tra ferrovia e strade esistenti. Rischio aggravatosi e modificatosi dopo l'alluvione del 2006 e mai rivalutato in sede di [valutazione](#) ambientale V.L.A. 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 congestionerà 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»;

ad avviso dei firmatari della citata petizione n. 380 risulta quanto mai opportuno valutare con particolare attenzione 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 a 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. Inoltre, l'attuale progetto del cosiddetto *bypass* ferroviario di Falconara Marittima non porterebbe vantaggi alla popolazione e all'economia reale e diffusa, ma solo un inutile sperpero di risorse pubbliche, mentre 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;

più recentemente, numerose associazioni di cittadini hanno sollecitato i rappresentanti istituzionali ad una revisione del progetto del *bypass* ferroviario, evidenziando come Falconara Marittima sia una zona sismica delle Marche caratterizzata da sorgenti sismogenetiche con magnitudo massima stimata a 5.9 e con faglie attive e sismogenetiche inverse potenzialmente in grado di produrre effetti rilevanti di deformazione superficiale. Le citate associazioni stigmatizzano inoltre come in questo

contesto saranno realizzate 2 linee ferroviarie (totale: 3 binari) su cui transiteranno treni passeggeri e treni merci con ferrocisterne di sostanze a rischio incendio e/o esplosione (Gas Propano Liquefatto – Cloro – Triclorosilano – e altro). Una delle due linee ferroviarie (cosiddetto bypass di collegamento della linea Orte-Falconara con l'adriatica) sarà realizzata trasversalmente e a ridosso del sentiero luminoso Calvert per l'atterraggio all'aeroporto regionale. Allo stesso sentiero Calvert sarà interposto (nello stesso punto del bypass ferroviario) anche un viadotto di almeno 12 metri di altezza per dare continuità alla viabilità esistente. Sotto alle due linee ferroviarie, a ridosso dell'aeroporto e dei serbatoi di biogas del depuratore consortile, alla profondità di 1,5 metri, correrà il metanodotto del diametro di 32” (81,2 centimetri) a servizio del rigassificatore di GNL di API Nòva Energia, metanodotto che trasporterà oltre 600m³/h di metano alla pressione di 75-80 bar. Infine, l'area è stata dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale e, una porzione di essa, è classificata sito inquinato di interesse nazionale;

nel corso degli anni, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e il Comitato tecnico regionale prevenzione incendi (Vigili del fuoco) hanno formulato delle valutazioni, ma separatamente, cioè solo in relazione al progetto per il quale venivano sollecitate e in buona sostanza non sembrerebbe essere mai stata svolta una valutazione complessiva dei rischi reciproci determinati dalle opere che si accavalleranno e che si concentreranno in un'area che dista a 200 metri dalle abitazioni. Qui di seguito si elencano alcune delle valutazioni citate:

1) ENAC. «Regolamento per la Costruzione ed Esercizio degli Aeroporti - CAPITOLO 9 - PIANO DI RISCHIO: ”L'articolo 707 del Codice della Navigazione prevede la determinazione di vincoli per le zone soggette a limitazioni, quali quelle nelle direzioni di decollo e di atterraggio; ciò al fine di mitigare le eventuali conseguenze di un incidente (...) Nelle tre zone vanno evitate: insediamenti ad elevato affollamento; costruzioni di scuole, ospedali e, in generale, obiettivi sensibili; attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale”»;

2) ENAC 11 novembre 2008 sul bypass ferroviario: deve essere «prevista una protezione visiva sia lungo la tratta ferroviaria che del cavalcavia interferenti con il sentiero luminoso di avvicinamento (...) Venga istituita un'apposita procedura che limiti il transito su strada ferrata di merci pericolose ad orari di inoperatività aeroportuale (...) Siano valutati eventuali accorgimenti sulla linea e/o previste limitazioni sulla velocità dei treni che percorrono la tratta interessata dal sentiero in avvicinamento al fine di garantire un arresto del convoglio in sicurezza in caso di eventi che possano comportare il danneggiamento dell'armamento ferroviario»;

3) ENAC 16 aprile 2009 parere definitivo sul bypass ferroviario: «(...) per quanto attiene i potenziali pericoli, previsti nel paragrafo 4.12 del regolamento, si evidenzia quanto segue: (...) verifica relativa ad eventuali fattori disguidanti generati dalla nuova infrastruttura rispetto alle indicazioni fornite dal sentiero di avvicinamento esistente che possano 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 ferroviaria che del cavalcavia; (...) dovrà essere definita di concerto con la competente Direzione Aeroportuale di Ancona-Pescara, un'apposita procedura che regolamenti il transito di merci pericolose sulla tratta ferroviaria»;

il 14 febbraio 2014 la *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea ha pubblicato il regolamento (UE) n. 139 del 2014 della Commissione del 12 febbraio 2014 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio. L'articolo 9 del citato regolamento (Monitoraggio delle aree limitrofe all'aeroporto) recita «Gli Stati Membri assicurano che si svolgano delle consultazioni con riguardo alle attività umane e all'uso del suolo, quali: (...) *b*) ogni sviluppo che possa creare turbolenze indotte da ostacoli che potrebbero essere pericolose per le operazioni degli aeromobili; *c*) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti; (...) *f*) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche e sui sistemi di navigazione e sorveglianza»;

alla luce di quanto precede, si dovrebbe anche riflettere sul fatto che un terremoto con deformazione del suolo potrebbe determinare la rottura del metanodotto con perdita di metano. Il transito di un

treno potrebbe generare un innesco (sistema frenante, pantografi e altro) del metano fuoriuscito con conseguente esplosione ed incendio. Se a transitare fosse un treno merci con ferrocisterne di gas propano liquefatto (GPL) le proporzioni e la gravità dell'incidente si moltiplicherebbero in maniera esponenziale come già accaduto nella città di Viareggio). Le esplosioni e l'incendio di metanodotti di minori dimensioni e di minore portata rispetto a quello a servizio del rigassificatore di API Nòva Energia rintracciabili nella casistica nazionale ed internazionale, hanno coinvolto aree del diametro di un centinaio di metri; l'altezza del cosiddetto *jet fire* che si sprigiona dal metanodotto può essere alto decine di metri e, nella situazione logistica descritta nell'area di Falconara Marittima, potrebbe coinvolgere un aereo in atterraggio che in quel punto è a circa 30 m. di altezza. Inoltre, l'eventuale deragliamenti di un treno merci con ferrocisterne di GPL potrebbe coinvolgere nell'incendio che ne seguirebbe persino un aereo in atterraggio;

in data 5 marzo 2015 – a causa del forte vento – il volo cargo DHL proveniente da Sarajevo ha tentato più volte di atterrare all'aeroporto regionale di Falconara Marittima e alla fine ha toccato terra violentemente determinando la rottura del carrello e un principio di incendio. Con la linea ferroviaria che si intende costruire, quella stessa situazione del 5 marzo 2015 sarebbe potuta sfociare in conseguenze ben peggiori se la corretta visione del pilota – durante uno dei tentativi di atterraggio – fosse stata disturbata dalle luci del transito di un treno o di un autotreno sul viadotto. Anche un'ennesima alluvione con lo straripamento del reticolo dei fossi potrebbe causare il cedimento della sede ferroviaria ed il deragliamenti di un treno, prefigurando inevitabili scenari incidentali;

considerato, infine, che l'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 di euro 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. Si 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 Castelplano-Montecarotto e Fabriano-Posto 228 Castelplano, 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 Castelplano (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),

impegna il Governo:

a valutare, con particolare attenzione l'opportunità di assumere iniziative per avviare una revisione complessiva dell'attuale progetto infrastrutturale di RFI spa «Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara», nonché della fattibilità del progetto alternativo proposto dalle province di Ancona e di Pesaro;

a valutare l'opportunità di porre in essere ogni iniziativa di competenza finalizzata a restituire priorità al progetto di raddoppio della tratta Orte-Falconara, attualmente realizzata solo al 35 e ancora a binario unico per il 65 per cento del tracciato, destinando a tal fine i 174 milioni di euro attualmente previsti come costo per la realizzazione del solo primo lotto funzionale del nodo di Falconara.

(7-00846) «Franco Bordo, Ricciatti, Scotto».

Classificazione EUROVOC:

EUROVOC (Classificazione automatica provvisoria, in attesa di revisione):

trasporto ferroviario

linea di trasporto

rete ferroviaria



◀▶▶▶ PLAY NOW

Crime Watch Advertisement

[Click here](#)

[Click here](#)