

BYPASS FERROVIARIO

Per modificare il bypass ferroviario – cioè il modo come si collegherà la linea ferroviaria romana con l'adriatica – c'è stato tutto il tempo necessario tra il 2004 e il 2009!

Il 2004 è l'anno in cui il Pres. della Provincia Giancarli inviò a Regione e Comuni l'idea di arretramento complessivo della linea ferroviaria (anche a stralci) e di metropolitana di superficie. L'aprile 2009 è la data della conclusione della Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture nella quale il Comune di Falconara ha dato l'assenso al progetto definitivo di RFI! Nel mezzo c'è stato - a gennaio 2008 - la prima delibera del CIPE che ritenne finanziabile il progetto di RFI con 204 Milioni di €!

In questa manciata di anni stanno racchiuse tutte le responsabilità del PD falconarese, provinciale e regionale e tutte le responsabilità del Sindaco Brandoni e della sua Giunta.

Il PD – con l'idea progetto di Giancarli - ha avuto in mano per anni la concreta possibilità di far modificare il progetto senza cambiare l'obiettivo.

La Regione Marche ha fatto finta che quel progetto non fosse mai arrivato sui suoi tavoli (ex Assessore Loredana Pistelli).

La Provincia di Ancona (Presidente Casagrande) a parole ha dichiarato che lo stanziamento del CIPE doveva servire al primo stralcio dell'arretramento complessivo (collegamento ferroviario diretto Chiaravalle – Marina Montemarciano/Marzocca) ma nei fatti non lo ha mai messo all'ordine del giorno nei suoi rapporti (anche di partito!) con la Regione Marche.

Il PD di Falconara e le Amministrazioni espresse hanno osteggiato l'alternativa di Giancarli ed hanno vanificato l'opportunità di modificare il progetto.

Lo stesso Giancarli, eletto Consigliere regionale per il PD e Presidente della Commissione Infrastrutture della Regione Marche – al di là delle vane promesse future scritte nel Piano delle Infrastrutture regionali – non si è battuto per la modifica del progetto di RFI.

Il Sindaco Brandoni e la sua Giunta hanno avuto due occasioni storiche:

- il Consiglio comunale che ospitò il Ministro Baldassarri e l'AD Moretti a luglio 2008 in cui poteva affermare la necessità della modifica del progetto e deliberarla in seduta stante di fronte al Ministro e all'AD Moretti. Al contrario e per ragioni di partito, ha sposato **la “bufala” del Ministro Baldassarri** il quale sostenne che quel bypass sarebbe servito al futuro arretramento della linea ferroviaria che dalla caserma si sarebbe conficcato in tunnel sotto la collina di Falconara per poi sbucare al Pinocchio di Ancona!!!
- la Conferenza dei Servizi presso il Min. delle Infrastrutture dell'aprile 2008 in cui il Sindaco in persona poteva opporsi al progetto di RFI per chiederne la modifica!

Le motivazioni che TUTTI – Sindaco/PdL e PD falconarese per rimanere al locale – potevano portare a sostegno della necessità della modificazione del progetto erano a portata di mano:

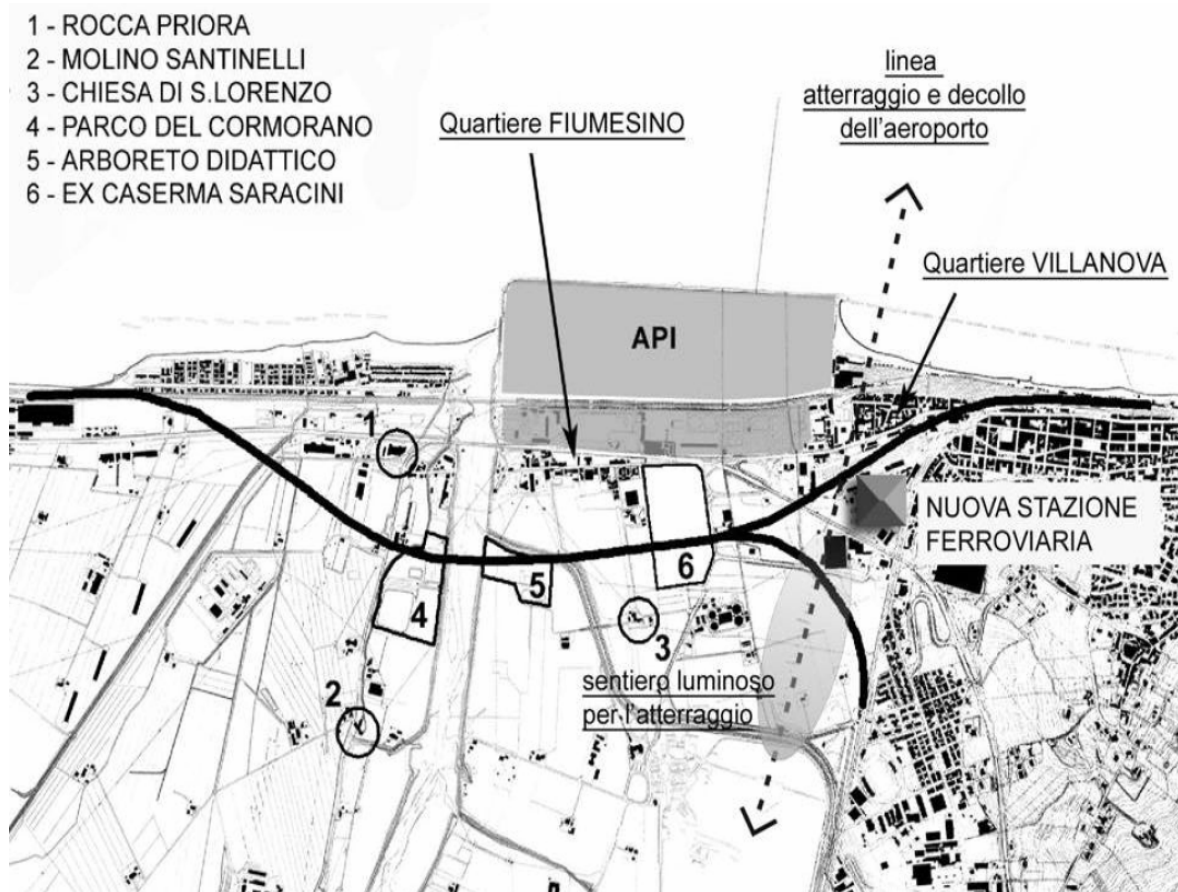
- l'alluvione del 2006 aveva mostrato una radicale modificazione e ampliamento dei rischi idrogeologici della zona in cui insiste il progetto di RFI, nuovi rischi che di fatto invalidano la precedente Valutazione di Impatto Ambientale del 2003!
- L'assenza di una valutazione dei rischi sismici
- La mancata valutazione delle interferenze con i sistemi di sicurezza aeroportuali e dei conseguenti aumenti dei costi per la eventuale soluzione.

Dunque le responsabilità sono trasversali e gravissime perché in quegli anni – e fino ad oggi – i Comitati Fiumesino e Villanova hanno scritto e inviato documenti pesantissimi (dal punto di vista

dei rischi e delle omissioni riscontrate) a TUTTI, dai vertici della Regione e della Provincia di Ancona al Sindaco di Falconara, al Ministro delle Infrastrutture fino al Presidente del Consiglio! E da quando Cittadini in Comune è stato presente in Consiglio Comunale a Falconara (maggio 2008) nei mesi che hanno preceduto la Conferenza dei Servizi dell'aprile 2009 incessante è stata l'azione di informazione e proposta a tutti i Consiglieri e alla Giunta comunale.

Pertanto, oggi, NESSUNO può dire che non sapeva o non aveva capito!

Il cosiddetto bypass API non ha nulla a che fare con il Corridoio adriatico né con il potenziamento delle infrastrutture della mobilità!



**L'alternativa 1 secondo l'idea progetto della Provincia di Ancona (2004)
Sarebbe la prima fase del futuro arretramento, ma nel frattempo garantirebbe
il collegamento diretto tra la linea ferroviaria romana e quella adriatica!**



CHE COSA HANNO DETTO E SCRITTO !

Questo pezzo è tratto dal Programma di mandato letto dal Sindaco Brandoni a maggio 2008:

APU2: area Falconara Nord-Villanova-Svincolo Variante SS76: riqualificazione dell'ingresso ad ovest della città, apertura della città al mare, realizzazione di un piccolo porticciolo.

Sulla base del progetto di arretramento della linea ferroviaria a nord, come già presentato dal Senatore Baldassarri, si procederà alla realizzazione del by-pass ferroviario, quale primo intervento in un'ottica di arretramento generale della linea ferroviaria Marina di Montemarciano – Varano. Questo intervento strutturale consentirà l'apertura a mare della città. Infatti le grandi aree che saranno liberate dai binari costituiranno l'occasione per la realizzazione di spazi verdi, ricreativi e sportivi, piccole attività turistico – ricettive, ivi compreso un borgo marinaro con funzione residenziale ed un porticciolo destinato prevalentemente ai cittadini

Questo pezzo è tratto dal Programma 2008 di Lodolini, candidato a Sindaco del PD:

Emanuele LODOLINI

www.lodolini.it

BY pass ferroviario - dismissione degli scali merci e possibile apertura a mare evitando che lo sviluppo generi solo abbruttimento del territorio.

Il Bypass già finanziato, dovrà infatti essere coerente con lo sviluppo urbanistico dell'area. Si porrà il tema dell'urbanizzazione dello scalo che sarà liberato dalle FFSS con cui dovremo contrattare le varie compensazioni.

Vantaggi e svantaggi dell'intervento

- Libera il litorale nord
- Apre Villanova al mare, chiudendola a monte
- Libera scali merci utilizzabili per riqualificazione di quartiere e servizi terziario, polo direzionale, per eventuale struttura porto/porticciolo
- Chiude a monte creando potenziali disagi alla zona fiumesino
- Risolve all'API il problema maggiore della sicurezza (se ne dovrà tener conto come già enunciato in precedenza nella trattativa complessiva con la Raffineria e conseguente ritorno economico alla città)

Dopo il Consiglio comunale del 25 luglio 2008 a cui parteciparono il Ministro PdL Baldassarri e l'AD Trenitalia Moretti

Il Messaggero

Di diversi avviso il sindaco Goffredo Brandoni che, soddisfatto della riuscita del Consiglio, sollecita la realizzazione dell'opera in tempi stretti e annuncia che presto la giunta incontrerà i falconaresi per illustrare loro il maxi-progetto e per dar modo a tutti di poter intervenire sulla questione.

Mai incontrati i cittadini!

Mai illustrato il maxiprogetto

Mai permesso ad alcuno di intervenire!

Dal Corriere Adriatico del 26 luglio 2008

Non c'è niente di nuovo sotto il sole. Il by-pass ferroviario che il senatore Mario Baldassarri ha presentato ieri al consiglio comunale in seduta "aperta" (ma solo ai politici ed agli amministratori ospiti e non ai cittadini, peraltro intervenuti numerosissimi) è il solito, quello già approvato e finanziato ed il cui progetto definitivo arriverà entro luglio al Ministero competente. Quello già abbondantemente contestato dai residenti dei quartieri interessati, i quali ieri per protestare contro la decisione di non dar loro la parola si sono presentati imbavagliati. Quello che "va fatto assolutamente - ha chiarito Mauro Moretti, ad di Ferrovie dello Stato - per questioni di sicurezza, perché l'alta velocità non può passare in mezzo alla raffineria". Insomma il by-pass che prevede un leggero spostamento all'interno della linea Bologna-Ancona poco dopo la Montedison, spezza in due il rione di Fiumesino, taglia via la parte finale della ex caserma Saracini e si interseca con la Ancona-Orte all'altezza, più o meno, del primo semaforo su via Marconi.