



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

raccordarsi coerentemente con Ancona e con il resto delle Marche e con le Regioni del Sud Italia.

Tutto ciò potrebbe essere possibile attraverso una sorta di strategica alleanza con Ancona, con il coinvolgimento delle cittadine che la circondano fino ad arrivare anche alla soluzione che più ci assilla oggi, ma che diventa solo una PS dell'intera scacchiera e una intelligente fuoriuscita dalle secche in cui rischiamo di impantanarci.

Mi voglio riferire al bypass.

Se il bypass collide con l'arretramento della ferrovia noi diciamo no al bypass.

Se il bypass può essere fatto in accordo, in coerenza con l'arretramento stesso dico che possiamo parlarne, alla soluzione tecnica, la soluzione rimandata ai tavoli tecnici e ai responsabili tecnici.

Questa realtà la raffineria, che alcuni considerano quasi un mostro, poi deve divenire sempre meno tale, occorre guardarla sempre di più come una risorsa e non come una iattura, non ci si deve ridurre solamente a combatterla, ma necessariamente a confrontarsi con essa, confrontarsi continuamente da soggetti maturi e responsabili ciascuno nell'ambito delle reciproche autonomie, ciascuno a rivendicare orgogliosamente la propria funzione, a far valere le proprie prerogative, a disegnare le proprie responsabilità.

Sappiamo che non sarà un confronto facile, sappiamo che argomentazioni valide esistono da entrambe le parti.

Noi, come Amministrazione Comunale non possiamo e non dobbiamo abdicare alla nostra funzione, alla nostra responsabilità di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini, della protezione dell'ambiente, della valorizzazione della natura che ci circonda.

Il difficile è proprio saper conciliare opposte tendenze e cioè la necessità in un mondo moderno, industrializzato, di sviluppo e di crescita con il diritto alla vita sana e ordinata.

Sappiamo che questo modo di intendere e di rapportarsi ci potrà portare inevitabilmente anche allo scontro con la grande azienda su singole questioni, ma sappiamo anche che l'unica strada possibile è quella della discussione, del dialogo e delle reciproche concessioni.

Siamo favorevoli a tutto ciò e siamo contrari ad ulteriori espansioni della superficie occupata poiché essa colliderebbe con l'interesse e con il bene comune.

Ne colliderebbe troppo ma altresì vediamo, con propensione positiva l'aumento dei livelli di sicurezza, la conversione a nuove linee di produzione che abbattano ulteriormente i livelli di inquinamento e al tempo stesso diano maggiore utilità alla collettività.

Vogliamo infine dire che ci sentiamo vicini ai cittadini che hanno manifestato e che manifestano le loro legittime preoccupazioni circa un'ipotesi di semplice aggiramento della raffineria.

E' anche per questo che appoggiamo convinti proposte di ben più ampio respiro.

Con ciò impegniamo il Consiglio, il Sindaco e la Giunta tutta oltre alle istituzioni qui presenti, ad ulteriori approfondimenti e confronti al fine di fugare dubbi e recepire le legittime istanze delle popolazioni interessate.

SINDACO STURANI



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Grazie dell'invito.

Vorrei ovviamente salutare il Sindaco e tutti i Consiglieri del Consiglio di Falconara e ovviamente augurare a tutti buon lavoro.

Io spero che sia anche un segnale importante questo di quella collaborazione tra politica di area vasta, tra Comuni con (.....) e vedo tra l'altro altri colleghi Sindaci, quindi vuol dire che questo ragionamento può essere un ragionamento da portare avanti insieme, e ringrazio ovviamente dell'opportunità di questa iniziativa.

Saluto il Senatore Baldassarri, l'ingegner Moretti per poter portare alcune riflessioni.

La prima questione è quella che c'è sicuramente bisogno di una politica di concertazione interistituzionale, la presenza della Provincia, della Regione credo che ne sia una testimonianza e credo che sia fondamentale quando si parla di infrastrutture strategiche per il nostro territorio e forse questo è mancato nel corso degli ultimi anni e credo che sia una responsabilità comune insomma.

Spero che si possa trovare un modo di confronto, di dialogo, di definizione anche delle priorità programmatiche con il tavolo che qui si vuole intraprendere con il Governo Centrale, con, in questo caso, stiamo parlando anche con FS, poi RFI o le altre società ad essa collegate per quello che riguarda il nodo, potenziamento della rete ferroviaria.

Così come ritengo fondamentale riuscire a ragionare delle infrastrutture. Parlare di Porto, Aeroporto, Interporto, ormai è parlare del polo logistico, insomma, della nostra area credo che sia un tutt'uno e dovremo trovare politiche che siano unitarie e che vadano tutte nello stesso indirizzo, per cui io penso che dovremo lavorare insieme e le questioni qui sono state anche accennate.

L'uscita dal porto, l'uscita, diciamo, il collegamento diretto porto/autostrada non è un problema solo del Sindaco di Ancona, è un problema di tutta l'economia marchigiana e nazionale per il ruolo del porto internazionale ed è chiaro che quella bretella è fondamentale, se vogliamo pensare ad uno sviluppo diverso che colleghi direttamente, voglio dire, alla rete infrastrutturale, in quel caso autostrada, così come è del tutto evidente che la terza, l'allargamento della terza corsia aiuta questo percorso e questo processo per il collegamento ovviamente su gomma.

Dall'altro lato è fondamentale e qui lo dico perché la presenza dell'ingegner Moretti è importante, è fondamentale andare ad un potenziamento del trasporto su ferrovia, sul quale il nostro paese è in forte, fortissimo ritardo e qui non è che c'è qualcuno che era più bravo, qualcuno che era più somaro, insomma, diciamo che questa purtroppo è una situazione che dobbiamo recuperare a partire dall'alta velocità e a partire dal collegamento merci che deve essere fatto e potenziato anche utilizzando la ferrovia.

Allora, in questo caso, io mi permetto di dire: facciamo subito e lavoriamo per il collegamento dello snodo ferroviario porto/Ferrovia e questo è il primo punto su cui si sta lavorando, ma ancora non si è completato.

Penso che sia fondamentale riuscire a fare la bretella di collegamento all'interporto con la ferrovia, senno' significa che abbiamo fatto una cosa che non funzionerà o funzionerà in parte, e credo che questo debba essere uno degli obiettivi prioritari su cui noi dobbiamo lavorare.

Penso che attorno a questo tema dovremmo trovare quelle risorse necessarie, pubblico/privato, sul quale non ho nessun problema ideologico né dal punto di vista di scelte di governo a portare avanti.

Chi parla è uno di quelli che si è battuto nel corso di questi anni per



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

realizzare il collegamento porto/autostrada in progetto financing, tra l'altro posso dire che il progetto che l'ANAS ha predisposto, oggi addirittura è coperto al 100% dal soggetto che ha vinto la gara e che oggi si prepara a predisporre la progettazione e a predisporre poi la gara sulla quale verrà, poi vedremo quali saranno gli esiti finali.

Penso che questo debba essere un progetto importante.

L'altra questione, io sono abituato anche a stare con i piedi per terra perché è bello sognare ed è giusto.

Penso che noi dovremmo da un lato aumentare la capacità della nostra rete ferroviaria anche sul trasporto combinato, sul trasporto ferroviario e soprattutto pendolare e in questo senso io credo che dovremo andare avanti molto più velocemente sul progetto metropolitana di superficie di cui si parla da troppi anni e non si è combinato molto.

Ancora la stazione di Passo Varano non è stata completata.

Stiamo parlando di 14, 15 anni, insomma credo che per fare un intervento della stazione ce ne vogliano molto meno, così come ovviamente quella a sud di Ancona.

Penso e questo è un tema sul quale dovremmo ragionare. Io lo dico qui, pensare ad un arretramento complessivo della linea ferroviaria, qui si parla da Montemarciano fino a Varano, all'Aspio, insomma, tanto per capirci, ma il progetto, lo studio di fattibilità che ricordava l'Assessore Virili della Provincia addirittura è da Cesano, quindi il problema si pone a nord dei nostri territori, fino ovviamente alla zona sud, ma ricordo un progetto di 22, 25 anni fa, fatto da un'azienda, non la voglio citare, che prevede l'arretramento da Riccione, tutta la linea, da Rimini/Riccione, (voci di sottofondo) tutta la linea come arretramento rispetto alla costa. Credo che questo sia un tema sul quale si discute e se ne parla rispetto ad alcune proposte.

Penso però che su questo tema dovremmo affrontarlo.

Io ricordo la presentazione che è stata fatta, credo quattro anni fa, nella sede del Consiglio Comunale, era un'assemblea pubblica aperta, l'Onorevole Baldassarri era venuto ad illustrare quel progetto o meglio quell'idea progettuale perché di questo stiamo parlando.

Io non c'ho i documenti dietro, ma insomma più o meno la documentazione è la stessa.

Credo che tutto sommato siamo rimasti a quel livello lì.

Io adesso non ho ovviamente dietro tutta la documentazione.

Si tratta di capire bene che cosa vogliamo fare.

E dall'altro lato si tratta di vedere, ragionare, rispetto alle risorse.

Due miliardi e cento, mi pare che la stima dei costi sia questo, rappresenta se non ricordo male, il doppio della capacità di investimento delle Ferrovie dello Stato previsti sulla Legge Finanziaria 2009. Più o meno, stiamo parlando su quello. (VOCI DI SOTTOFONDO). Va bene un terzo!

Nuovo Intervento

Perché sia chiaro le Ferrovie dello Stato spendono 6 miliardi di pagamenti all'anno e sono il più grosso investitore Europeo, due volte la Deutch Bank e a dicembre del prossimo anno avremo completato la Torino/Salerno ad alta velocità. Giusto per dare il senso delle cose, perché sappiamo realizzare.

SINDACO STURANI



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Si. Io non stavo mettendo in discussione il fatto che le Ferrovie non sanno realizzare.

Credo che rispetto ai dati della Finanziaria 2009, gli investimenti siano un tantino più bassi.

Ma comunque dopo, ormai questo è oggetto di dibattito.

Comunque penso che sia un investimento notevole, va bene? Me lo permette ingegnere? Mi pare del tutto evidente insomma, rispetto alle questioni che dobbiamo affrontare.

Credo che dovremmo ragionare realisticamente rispetto alla possibilità di trovare un miglioramento delle condizioni e del trasferimento del traffico su ferrovia, dall'altro lato, però, attenzione, se il problema è quello di andare a una valorizzazione del nostro territorio e della nostra costa, non è che possiamo solo pensare ad un ulteriore cementificazione di tutto il territorio marchigiano e del territorio della nostra realtà, insomma, da Montemarciano fino ad Ancona.

Discutiamone perché io penso che questo debba essere un altro elemento di qualità su cui noi dobbiamo ragionare, né può essere il ricatto o il vincolo o la necessità per cui si può fare l'arretramento solo se garantiamo tot milioni di metro cubo di cemento armato, insomma, mi pare che questo discorso debba essere chiaro, portato avanti.

Perché allora forse si può discutere, ma se il problema è solo quello di dire: togliamo la linea ferroviaria e dove c'è la ferrovia o nella fascia di rispetto e nelle altre aree ovviamente interessate ci mettiamo solo cemento, io francamente non sono d'accordo, lo dico in maniera molto chiara, né sono d'accordo a svendere il territorio, parlo del mio Comune, non mi permetterei di parlare degli altri Comuni, di svendere il mio territorio a favore solo di un obiettivo sul quale francamente non si riesce a capire bene quale sarà il risultato finale.

Dall'altro lato io penso che rispetto all'idea progetto, io sono sempre abituato a, ovviamente, sedermi attorno ad un tavolo e non faccio il tecnico, ma ovviamente abbiamo i tecnici a disposizione, credo che possiamo ragionare insieme per capire di che cosa stiamo parlando, di quale soluzione progettuale abbiamo e qualche problemino io lo vedo, ma non sono un ingegnere, insomma, la stazione di testa, così come viene detta, a Varano, c'è qualche problema, però io non sono, di testa o di passaggio o di fermata, chiamatela come vi pare, insomma, c'è qualche problema a vederla lì, sta attaccata a Auchan, insomma, qualche difficoltà, insomma, di come riusciamo a collegarla sulla viabilità ferroviaria e ovviamente sui servizi, come dire, stradali, credo che ci sia una necessità. Così come, io lo pongo in maniera molto chiara, noi abbiamo bisogno del collegamento diretto tra il porto e l'interporto e questa soluzione progettuale pone rotture di carico tra i mezzi della nuova darsena o del collegamento ferroviario ovviamente del porto che dovrebbe ritornare alla attuale stazione marittima, ritorna indietro a Varano e poi da Varano ritorna in avanti verso ovviamente il collegamento Orte/Falconara, insomma, diciamo interporto.

Questo credo che sia un problema da approfondire ma da vedere perché poi alla fine stiamo parlando di costi e benefici, di quale cioè competitività mettiamo al nostro polo logistico su cui dobbiamo ragionare.

L'altra questione, quindi io dico: ragioniamo un attimo rispetto a queste cose, valutiamo, discutiamo insieme però perché credo che questo sia l'invito e l'appello, io ringrazio l'invito del collega Brandoni a questo Consiglio. Credo che bisognerà ragionare e non parlare di idee, ma



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

cominciare ad andare a verificare sui contenuti, sulle proposte, sulle idee progettuali, sui tempi, sulla fattibilità, sulle risorse necessarie su cui dobbiamo ragionare.

Io ho qualche difficoltà a pensare che tutto questo possa essere fatto solo in project, ma è un'idea del tutto mia, ma si tratterà di vedere i numeretti perché poi questo credo che sia un tema su cui noi dovremmo lavorare insieme.

L'altra questione è quella sugli strumenti urbanistici compatibili.

Noi stiamo ragionando in questa fase del nuovo piano urbanistico della città, tra l'altro lo vogliamo fare anche di intesa, c'è un tavolo aperto con i Comuni dell'area vasta, dell'area urbana di Ancona e quindi credo che questo sia importante.

Questo tema, questa idea progettuale non è stata inserita perché non è nemmeno stata annunciata, insomma, qui c'è un problema reale su cui dobbiamo tutti quanti ovviamente concordare e condividere questa proposta e si tratterà di capire bene quello che noi vogliamo portare avanti.

Penso che se vogliamo potenziare le nostre linee, io chiederei un'altra cosa molto più banale, prima parlavo delle due bretelle del porto e dell'interporto, l'altra cosa banale, scusate, ma è da un secolo che la chiediamo, è quello del raddoppio Orte/Falconara perché ancora questo territorio paga un prezzo troppo elevato di non collegamenti.

Questo va fatto comunque a prescindere nei tempi più rapidi possibili.

Credo che questa sia un'altra delle priorità su cui bisognerà richiamare ovviamente chi ha competenza dal Governo al Parlamento, alle Ferrovie a fare nei tempi consentiti.

Non possiamo nemmeno aspettare che per fare questo collegamento è passato un secolo, insomma, sta passando più di un secolo.

Su questo dobbiamo essere consapevoli.

E' chiaro che possiamo lavorare insieme e possiamo anche discutere delle scelte; fermo restando qual è il miglioramento perché io penso che il potenziamento del trasporto su ferrovie sia una delle scelte strategiche che questo paese debba fare, deve fare e dovrà fare per trasportare una parte del traffico passeggeri e una parte del traffico merci, ovviamente, su ferrovie e credo che questa sia una scelta strategica sulla quale dobbiamo lavorare per rendere compatibile, anche rispetto ai collegamenti con l'Est Europa, per il ruolo nuovo che il Porto di Ancona può assumere con l'ampliamento delle attività e con i servizi che questi sono fondamentali.

Quindi su questo io credo che noi dovremmo ragionare un po' di più.

Spero che possiamo rivederci e che, come dire, non si, cioè andiamo avanti insieme, non a compartimenti stagni perché credo che questo non aiuti nessuno.

Però alcune priorità io le ho indicate.

Spero che l'ingegner Moretti ce le possa ricordare in questa fase.

Un'ultima battuta, e vorrei non offendere l'ingegnere, ma insomma, (VOCI DI SOTTOFONDO) teniamo conto del territorio.

Non è pensabile che noi siamo trattati in questo modo dalle Ferrovie dello Stato.

Parlo della questione dell'EUROSTAR Ancona e della soppressione che è stata tolta di un collegamento Rimini/Ancona, Ancona/Roma sul quale tutte le forze politiche, tutti i Parlamentari Marchigiani hanno chiesto e si sono mobilitati.

Non è nemmeno pensabile continuare su questa linea perché penso che sia un'esigenza legittima per quel miglioramento dei servizi, della qualità dei



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

servizi che sono fondamentali per i cittadini e non solo per il nostro territorio.

Su questo avremmo gradito una risposta diversa da parte delle Ferrovie, non l'abbiamo avuta, io continuo a ribadirla perché credo che questo debba essere un problema, perché sennò, caro ingegner Moretti, non si può chiedere la compartecipazione e la condivisione delle scelte e andare solo a senso unico, perché su questo credo che i matrimoni si fanno sempre in due e non è possibile non ascoltare anche quelle che sono le richieste del territorio, mi pare del tutto evidente.

L'occasione era ghiotta e quindi io l'ho colta per portarla avanti. Grazie.

ONOREVOLE CICCIOLI CARLO

Grazie.

Ringrazio il Presidente del Consiglio e il Sindaco per avermi concesso la possibilità di un intervento anche se brevissimo.

Io in genere sono sempre abbastanza (...).

Pochissime cose, quando voglio sono brevissimo, poi altre volte (VOCI DI SOTTOFONDO)

Mi sento di dire alcune cose con grande chiarezza perché sennò sia tra i presenti, sia tra i tecnici, gli addetti ai lavori, potrebbero uscire di qui con prospettive non chiare.

La prima cosa che mi sento di dire e sottolineare, mi sento di parlare dopo aver consultato anche il Sindaco, lo stesso Mario Baldassarri ma anche gli altri che il piccolo bypass di Falconara, cioè quello che per capirci dovrebbe saltare la Raffineria per motivi di sicurezza, è stato detto, e quant'altro non sa da fare.

Questa è la prima cosa.

Questo è chiaro, non ci sono altre, per cui se serve, temporaneamente, io dico temporaneamente perché io sono un inguaribile ottimista, temporaneamente per problemi di sicurezza, ovviamente va costruito un muro in trincea, cioè come in altre situazioni di rischio, si fanno le trincee attraverso le quali passano le linee ferroviarie.

C'era stato detto, in passato, che il rischio di interazione tra un incidente ferroviario e la raffineria è un rischio di interazione limitatissimo, tipo uno su un milione, però anche questo rischio (VOCI DI SOTTOFONDO) loro avevano detto che il massimo era uno su un milione nelle circolari e quindi nella prospettiva anni, anni e anni.

Ma forse anche minore perché già i sistemi di sicurezza ci sono, le ferrovie già da tempo, la Raffineria hanno messo una serie di meccanismi inibenti, però a ulteriore protezione potrebbe essere utile costruire dei muri in trincea in passaggi particolarmente delicati.

Mi sento di dire che la costruzione di quel piccolo bypass oltre a comportare una certa spesa, non esagerata, ma una certa spesa, andrebbe a scompaginare il territorio, creare un sacco di problemi e che nel periodo, anche nel periodo medio non hanno senso.

Viceversa quei soldi andrebbero fin da subito utilizzati nella prospettiva del cosiddetto grande spostamento.

Ora ho ascoltato e mi hanno fatto presente, mi hanno sottolineato che esiste una dissonanza progettuale, esistono più prospettive progettuali, c'è una prospettiva progettuale della Provincia, c'è una prospettiva progettuale quella che è stata presentata dal Senatore Mario Baldassarri,



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

esistono altre idee.

E' evidente che va fatta prima possibile una Conferenza di Servizi tra, ovviamente, le Ferrovie, la Provincia, la Regione come ente programmatore e di sorveglianza, gli enti locali per decidere qual è la scelta più giusta, quella che finanziariamente è meno dispendiosa e quant'altro, però Ancona, la parola Ancona in greco significa Gomito, noi dobbiamo tagliare il gomito, cioè nel senso che tra i due cateti che esistono esiste un'ipotenusa e l'ipotenusa (VOCI DI SOTTOFONDO) deformazione medica, non froidiano, questa è professionale.

Allora i due cateti, noi tagliamo una trasversale, così evitiamo ogni errore e la trasversale è quella che poi tecnicamente esce da quella che era la vecchia idea progettuale dell'Italia, del Regno, che era quella di collegare tutti i punti della costa, in questo caso invece c'è da salvare la costa per collegare i punti di riferimento. Che questo poi passi attraverso la Finanza di progetto, la cattura di valore, la valorizzazione del territorio, permuta, questo va tutto benissimo, però ci dobbiamo credere.

Le Marche non possono chiedere tutto, bisogna chiedere una cosa sola per quanto riguarda un settore, per quanto riguarda la Quadrilatero.

Ricordo che la testardaggine dell'allora Vice Ministro Mario Baldassarri ci ha portato alla fine ad avere nella cassa 1640 milioni di Euro, è una Legislatura che ha appena cominciato.

Se facciamo quadrato tutti, è possibile reperire fin da adesso, nell'arco, ovviamente, dei vari esercizi finanziari una quota parte dello Stato, finalizzata a quest'opera, una quota parte verrà dalla Finanza di progetto, uno sforzo lo faranno anche gli enti locali se è possibile.

Comunque simbolicamente entrarci dentro e questo è la possibilità di qui ad un periodo ragionevolmente futuro di fare lo spostamento.

Io credo che se noi siamo tutti d'accordo su questo, su un progetto unico, comune e condiviso, la cosa nell'arco di qualche anno può essere cantierabile. Grazie.

INGEGNER MORETTI

Cercherò di dare il mio contributo che naturalmente non entra nelle vicende politiche che sono state qui trattate.

Mi considero semplicemente un invitato per esporre quello che non è un progetto, è un'idea progettuale, è quella che fu confezionata nel 2003 confermo.

E è un'idea che tentava, al di là delle varie richieste di attività una risposta a due problemi, il problema di dover fluidificare nel nodo di Falconara il traffico perché questo è un collo di bottiglia, forse voi ve lo siete dimenticato, quindi non è possibile fare più traffico in più con questa situazione ferroviaria, altro che metropolitane di superficie, EUROSTAR, treni merci e così via. Qui c'è un collo di bottiglia, bisogna risolvere il collo di bottiglia e subito perché se si aspettano altri 20 anni rimarrà un collo di bottiglia il traffico ferroviario, in più non se ne fa.

Voglio ricordare questo perché altrimenti tutti quanti sono molto ben, come dire, aderenti ai propri sogni e devo dire che qui di sogni ne ho sentiti ancora più grandi di quelli che ho presentato io ma con scarsa possibilità di poter arrivare ad una realizzazione.

Due erano i sogni di almeno 20 anni fa e anche qualcosa di più.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Mi è permesso questo ricordo perché semplicemente quest'anno compio 30 anni di Ferrovia, quindi se non altro un po' di memoria storica ce l'ho.

Il primo era appunto il raddoppio della Orte/Falconara.

Il secondo era di trovare nell'idea dei sognatori, quelli visionari, far sì che da Sant'Arcangelo di Romagna, dico proprio Sant'Arcangelo di Romagna, si arrivasse giù fino a più o meno a Lesina, tutto all'interno, abbandonando la costa per poter fare business e ambiente, dico business e ambiente perché poi paradossalmente sia gli ambientalisti che quelli che vogliono far business sul problema di spostare ci trovano tutti d'accordo.

Peccato che ad oggi che ci parliamo, siccome di governi ne sono passati tanti, sia di destra che di sinistra, i soldi per fare Orte/Falconara non ci sono stati né ci sono oggi, e dello spostamento di questo progetto così come i sognatori l'hanno fatto, l'hanno pensato. Anche dalle parti mie, immaginate su al riminese, ogni volta che mi presento a Rimini vogliono spostare la Ferrovia, naturalmente a monte, perché devono ottenere lì sul lungomare che è ancora peggio messa di alcune situazioni che avete qui voi. Di questa fantomatica cosa, per carità, questa lasciamola perdere perché non se ne può nemmeno parlare.

Cerchiamo allora, lo diceva adesso Ciccioli, di riuscire a vedere se è possibile fare qualcosa perché se non vogliamo far niente, io sono venuto a fare una bella passeggiata, domani vado a Ponte Rosso ad inaugurare un bellissimo ponte alle Cinque Terre e bere anche un buon discreto vino e poi domani pomeriggio dovrei essere a Palazzo Ghigi per parlare della Torino/Lione, quindi immaginate se!

Sono vicino a Rimini, questa sera dormirò a casa mia, quindi sono anche molto contento.

Primo problema e qui non si può scherzare, è il bypass.

Ve lo dico secco. Qui non si scherza perché tutti gli accrocchi finora trovati per tenere in sicurezza la raffineria non sono sufficienti.

Qualcuno non ha letto. Questi giorni è stata data molta importanza al fatto che sono spaccati due Eurostar, non c'è mai stata in discussione la sicurezza, è dovuto al fatto che è stato messo su questi treni un nuovo sistema di controllo automatico dei treni stessi per andare a 300 all'ora su alta velocità e il costruttore purtroppo non ha previsto il dialogo tra le due cabine e tra i due sistemi, per cui una parte e l'altro frena, ma questo lasciamo perdere.

Ma nel frattempo invece voglio ricordare che è passato sotto silenzio una notizia che a livello internazionale invece è stata su prima pagina legata proprio a un problema di sicurezza ad alta velocità in Germania, c'è stato il ritiro della flotta degli ICE 3 cioè sugli ultimi treni ad alta velocità della Siemens Bombardiere Stoom, una specie di consorzio, anche lì quando si fanno i consorzi c'è sempre da avere qualche dubbio e hanno ritirato 60 treni, perché c'era il rischio di potere spezzare assi, gli assi che tengono le ruote.

Io non voglio evocare questa cosa per Falconara, ma se si spacca un asse mentre passa in mezzo (...) non c'è segnale che tenga, non so se vi è chiaro! Non esiste al mondo una ferrovia così trafficata che passi in mezzo ad una raffineria e non c'è un problema di trincea. Lì o mi fate una galleria e mi sigillate tutto e qualcuno la paga oppure si sposta la ferrovia, altrimenti di treni ne faremo sempre di meno per stare in sicurezza.

Questo deve essere chiaro.

Su queste cose qua io ho scritto una lettera io nel 99 alla Regione, al Comune di Falconara, alla Provincia e a tutti, mettendo in guardia fin dal 99.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Non possiamo andare avanti senza mai decidere.

Perché tutte le cose fatte servono per poter aumentare la sicurezza, ma se poi viene fuori un incidente di quelli che quei sistemi non riescono a prevedere non si fa. Vi ricordate che solamente quattro anni fa è successo qualcosa vicino a Loreto? Ve lo ricordate no? bene.

Quella roba lì non può succedere lì dentro. Quindi vi auspico, vi prego, ve lo dico in tutte le maniere, quello che volete.

Quel problema deve essere risolto.

Noi, nell'ambito della discussione che seguiamo nelle Marche, come nelle altre Regioni adriatiche abbiamo cercato di far sì che quella idea progettuale qui presentata che è ancora del 2003 tenesse in conto la questione dello spostamento a terra, che tutti i progetti che si sono cimentati hanno comunque affrontato, compreso quello della Provincia, e cercare di far sì che questa cosa fosse compatibile con questo problema di iniziare dalla Raffineria perché si parte dal punto più critico, soprattutto se non c'è certezza di quattrini. I pochi, maledetti e subito che si possono rimediare si buttano nel punto più critico, non si buttano nei punti dove non c'è criticità.

Il tipo di progetto che i tecnici di Ancona qui hanno fatto, sentendo tutti, poi naturalmente cambiano i Consigli, cambiano in Regione, cambiano i Sindaci, bisogna sempre ricominciare.

Siamo sempre disponibili a ricominciare, ci mancherebbe che noi possiamo, in qualche modo, imporre su un territorio dove passa la Ferrovia. Questa è una cosa sacra per ogni consesso come questo, nelle istituzioni, sono loro che si devono decidere ed è assolutamente indispensabile che lo facciano perché per fare queste cose ci vuole consenso, non si può far al di fuori del consenso e della verifica trasparente di quello che si viene a progettare.

Però, detto questo, visto che siamo già, come qualcuno ha ricordato, al CIPE, vuol dire che un progetto preliminare è stato fatto, è stato affrontato con tutti, è stato approvato da tutti, altrimenti non andava al CIPE.

Qui non si può tornare indietro.

Vi ripeto e l'ho fatto vedere, adesso permettete, è la prima cosa che ho detto, vedete quel laccio blu, fa parte integrante del progetto, è compatibile con il progetto, rappresenta però anche il bypass e quindi è la soluzione bypass compatibile con qualsiasi ipotesi di portare fuori dalla litoranea la linea ferroviaria.

Io vi prego su questo di almeno stabilire un punto comune perché se non abbiamo neanche questo punto comune la discussione diventa veramente difficile.

Secondo problema. Questa cosa viene vista anche nell'ottica di quello che è il potenziamento della Orte/Falconara. E' vero che non ci sono stati molti soldi, però nel frattempo qualcosa abbiamo fatto, perché bene o male, stanno completando i lavori nella parte Umbra, stiamo mandando avanti i lavori nella parte marchigiana, avremo di fatto i due grandi problemi che sono i valichi, le gallerie.

Di sopra abbiamo fatto dei progetti anche semplificati.

Sapete la proposta di fare una sola canna in più oltre al binario che c'è già per potere dare la possibilità di poter fare treni merci, vi sottolineo questo perché i treni passeggeri non hanno nessun problema, possono andare tranquilli anche oggi senza nessun problema, anche perché se non si fa questa operazione per le merci, è del tutto evidente che voi potete parlare di interporto e porto di Ancona quanto volete ma avete meno possibilità di



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

quanto quella linea possa, in qualche modo, darvi come opportunità. Mi pare venisse ricordato anche prima.

Di sopra noi stiamo andando avanti, stiamo cercando di fare tutte le cose (VOCI DI SOTTOFONDO) La Orte/Civitavecchia è una cosa che non si farà purtroppo mai perché, permettetemi di dirlo, non è come dicono che si devono fare, pochi soldi, lì per poter fare una linea da treni merci, bisogna spendere altri 3 miliardi, perché è tutta curve e tutta pendenze, non si possono fare treni merci su delle pendenze del 30 per mille come ci chiedono quelli di Civitavecchia o quelli di Terni, purtroppo non si può. Il Frejus si fa non tanto perché non c'è sufficiente capacità oggi, ma perché ha una pendenza del 30 per mille, per portar su 700 tonnellate ci vogliono due locomotive e per portar su nel mondo in cui si parla di energia e di risparmio energetico, immaginate cosa vuol dire portar su al valico del Frejus un dislivello che è, come dire, prendere un ascensore e portar su 700 tonnellate alla volta ad un alto livello, così si fa anche un po' di bilancio energetico.

Questo lo dico agli ambientalisti che spesso si dimenticano che queste cose qua sono dispendi di energie.

Permettetemi di tornare ad alcune cose.

Allora, non voglio più rientrare nel progetto tecnico perché mi pare che poi nessuno ci è entrato nella tecnica. (VOCI DI SOTTOFONDO)

E' lì presente, l'abbiamo lasciata anche allora, io allora, quando nel 2003 lo feci, lo mandai al Sindaco di Ancona, al Presidente della Regione, è sempre quello, non è che ci siano cose nuove.

Permettetemi di fare queste considerazioni.

Se le cose che ho detto fino adesso hanno senso, non è una risposta, è per cercare di cogliere alcune argomentazioni che sono state fatte. Noi abbiamo bisogno di riuscire a vedere che c'è da un lato la necessità di coinvolgere tutte le istituzioni per fare qualcosa, perché niente che uno o due sia contro non si fa assolutamente niente.

Dall'altro si tratta di riuscire a capire quanto è sostenibile finanziariamente un progetto di questo genere.

Voglio qui portarvi l'esempio di una città lontana che ha saputo fare bene i suoi conti, che si chiama Torino.

Torino dall'epoca dell'Amagliani Noia, non so se qualcuno se la ricorda, Sindaco di Torino socialista, ma sto parlando di 25 anni fa, ha deciso di fare il cosiddetto interramento del passante ferroviario.

E per poter convincere lo Stato in un'opera così folle, più folle di quanto quella che discutiamo oggi, decisero allora di mettere sul tavolo 300 miliardi delle vecchie lire. Sto parlando di 25 anni fa, 30 anni fa.

Ora quel progetto che è andato avanti con gradualità e così via, avrà compimento nel 2010 e avrà il suo coronamento con la stazione di Porta Susa.

Cosa è successo per potere fare sì che questa cosa accadesse? E' che di volta in volta le autorità locali, dalla Regione, alla Provincia, al Comune su quella cosa lì l'hanno posta come variante come discussione con il Governo e per essere credibili facevano vedere che ci mettevano del proprio perché ogni qual volta uno chiede e non ci mette del proprio e cioè non fa un minimo di fatica, semplicemente non è credibile.

Allora il problema non è quello di riuscire a trovare l'intera copertura dell'opera, è stato detto, c'era scritto, un 40%? Non lo so quanto verrà fuori, dipenderà da quelli che sono i valori finanziari che si possono mettere in campo sfruttando quelli che sono i diritti immobiliari perché in tutto il mondo è così. Se voi andate a New York, tutti andiamo la a dire:



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

quanto è bella. Central Station, voi la stazione di New York non la trovate perché è sotto un grattacielo.

Questa cosa la stiamo cominciando a pensare, per esempio a Milano però l'abbiamo prima iniziata a pensare a Torino perché Porta Susa e i due grattacieli di cui si parla, di cui vedete sui giornali, la famosa discussione del Consiglio Comunale di Porta Susa per poter arrivare a superare i 170 metri sono le due torri legate alla possibilità di fare la copertura di Porta Susa nella stazione appunto di Porta Susa che oggi è uno scalo ferroviario come quello di Falconara, domani non ci sarà un binario, ci sarà la ricostruzione urbana delle reti viarie, un grande (...) rastremato, leggero di vetro che rappresenta una galleria che è di 700 metri e che in qualche modo rappresenta il punto di incontro della città coperto, visto che Torino è una latitudine che abbisogna anche di copertura in fondo, ci sono due grattacieli di 250 metri quadri.

Questo non per dire, però Sindaco l'ho detto prima, non per dire che noi dobbiamo cementificare gli spazi che si lasciano liberi eventualmente, ma per dire, come ho già detto prima, che una volta che i diritti sono maturati su dei metri quadri si pigliano, si portano in un altro posto dove è possibile edificare senza turbare l'equilibrio urbano della città e si fa come in qualsiasi altra parte del mondo.

Certamente credo che sarebbe un delitto costruire in riva al mare perché nessuno lo potrebbe coprire, tanto meno noi pensiamo che si possa costruire in riva al mare, come in altre realtà come spesso vediamo che francamente a me, come dire, non ho mai avuto interessi di questo genere.

Sono molto sensibile dal punto di vista dell'arredo urbano, cerco di dimostrarlo ogni volta che intervengo nelle discussioni.

Per dare garanzia ai vari Sindaci che con noi hanno lavorato su questo problema, problemi simili, sto parlando di Sindaci, che tra l'altro, Veltroni a Roma, Cofferati Bologna, Chiamparino a Torino, per dare garanzia non è che abbiamo fatto l'opera, abbiamo fatto un progetto internazionale, un concorso internazionale di idee per avere le migliori idee prima dell'assetto urbano e poi dentro l'assetto urbano della collocazione dell'opera che fra l'altro, permettete, si ci sarà un timbro con FS, ma poi non è di proprietà delle Ferrovie dello Stato, è di proprietà dei cittadini che la usano.

Quelli che mi vengono a dire e vogliono cavillare sul fatto che noi siamo i proprietari delle stazioni che stanno in Italia, credo che facciano un piccolo falso ideologico perché poi credo che sia più importante per il Sindaco di Ancona, per la stazione di Ancona di quanto sia importante per me. Ed è un bene di Ancona, un bene pubblico di Ancona, delle Marche intere in questo caso, ma in particolare del Capoluogo.

Quindi non c'è un problema di dovere trovare una corrispondenza meccanica tra il luogo che si lascia libero e il luogo che deve essere utilizzato per edificare, ci mancherebbe, ormai non si fa da nessuna parte al mondo.

Forse solo in Italia si continua a fare così e permettetemi su questo piccolo punto: solo in Italia si continua a fare così perché c'ho il dente avvelenato a partire dalla Val di Susa. Noi siamo il paese che non è stato in grado di fare la pianificazione territoriale perché paradossalmente parliamo di pianificazione territoriale solamente quando arriva qualcuno come me, che propone un'opera da fare, allora sull'opera si riflette la pianificazione territoriale.

Bisogna un po' cambiare, bisogna iniziare a dire che pianificazione territoriale è un qualcosa che deve avere intanto un orizzonte temporale molto lungo, i 30 anni, non i 10 anni, i 30 anni, e sono quelle cose che



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

dicono che una funzione commerciale si colloca in questo pezzo di territorio, la parte industriale su quello, come si fa in un normale PRG di una città.

Qualcosa c'è, qualcosa è stato fatto in positivo anche nella Regione Marche, ma ben lungi dal fatto di dovere stabilire quali sono i percorsi sui quali i corridoi fondamentali delle infrastrutture deve essere fatto e su quella base di corridoio si pongono i poli.

Voi oggi mi avete detto di fare l'esatto contrario.

Siccome qualcuno ha stabilito che il polo dell'interporto sta lì, adesso bisogna collegarlo, non so se è la collocazione migliore, lo lascio a quelli che l'hanno fatto, noi lo faremo il collocamento, ci mancherebbe, però francamente bisognerà fare l'incontrario perché altrimenti se continuiamo a tappezzare il territorio di tanti poli, (voci di sottofondo) forse non riesce a cogliere quello che sto dicendo. Ho detto che, prima di stabilire dove ci vuole un polo, bisogna prima stabilire il corridoio, se invece si fa prima il polo e poi si pensa che l'infrastruttura di corridoio deve andare a servirli, forse non riesco a farmi capire, ma costa più il collegamento dello stesso interporto, l'avete capito?

Allora questa cosa qua dovrà essere recuperata in qualche modo oppure pensiamo sempre che debba essere funzionale a questo o a quell'intervento, non so bene quale sia, se fosse stata così importante la richiesta in quella collocazione dell'interporto, quell'interporto anche senza ferrovia, se non altro perché i camion vanno al 90% nell'Italia sarebbe pieno.

Detto questo e qui arrivo al problema. Noi siamo d'accordo che occorre collocare bene la risoluzione nel collegamento di quelli che sono, il Porto storico ci mancherebbe è lì, l'interporto ormai è lì lo dobbiamo collocare, l'aeroporto è lì e mi pare è già ben servito perché mi pare che c'è la fermata di Castelferretti che si può chiamare aeroporto più che Castelferretti perché è lì davanti credo che non ci siano grandi problemi. Non mi pare esistano grandi questioni per poter arrivare ad una cosa condivisa.

Ecco, l'unica cosa che invece io credo sia difficile da poter fare, mi permetta la Provincia se dico queste cose, è che se invece si vuole fare l'arretramento a monte, si vuole lasciare la ferrovia che c'è oggi e si vogliono fare tutte queste cose, non so francamente qual è il principio finanziario che reggerà queste cose.

Questo altro che sogno in questo caso, perché in termini di sogno questo è quello forse più importante che io abbia sentito.

E lo dico perché, adesso arrivo ai servizi, perché anche qui bisogna che rimettiamo i piedi per terra.

Io anche qui ho visto passare quattro governi e tutti quanti i quattro governi hanno detto che bisogna fare la liberalizzazione dei trasporti in Italia, trasporto ferroviario, non di far sì che vi sia la sola ferrovia dello Stato che deve pensare a tutto.

Le ferrovie dello Stato, per contro, mentre hanno una situazione interna, con una rete ferroviaria di buon stato, anzi ottimo livello dal punto di vista economico finanziario e industriale, ha una situazione di Trenitalia che ho detto in Parlamento, qui ci sono Onorevoli che mi hanno sentito, era quanto l'ho presa al limite del fallimento.

Faccio questo piccolo problema, se le Ferrovie dello Stato, Trenitalia fallisce non ci sono i servizi per nessuno più e il caso ALITALIA moltiplicato per cento, per mille.

Perché noi facciamo 9000 treni al giorno.

Allora dovremo metterci in testa che esiste un problema di assoluta



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

divaricazione tra la volontà delle istituzioni tutte perché io non ho sentito un Consiglio Regionale dire che è contro la liberalizzazione.

Quindi c'è una omogeneità di idee da destra a sinistra, mi pare che le leggi di liberalizzazione le abbiano fatte il governo di sinistra ripreso da di Destra che l'ha riprese ancora di Sinistra e l'ha perfezionato.

In questo modo, peraltro, permettetemi di dire, cose che ho detto l'altro giorno al Ministro Matteoli, così come avevo detto al Ministro Bianchi poco tempo fa, siamo gli unici al mondo che quando fanno le liberalizzazioni, da buon provinciali, vogliono essere più realisti del re.

Non ci accontentiamo di attuare le direttive europee, ma le oltrepassiamo sempre di gran lunga offrendo ai concorrenti stranieri di poterci penetrare.

Badate che questa cosa qua è assurda, è assurda.

Sapete che in Francia e in Germania, né oggi né nel 2010 poteva nascere una società come quella di Montezemolo e Della Valle? Perché si aprirà nel 2010 solo il traffico lunga percorrenza internazionale non quello domestico di alta velocità.

Da noi è stato fatto, per carità, io sono contento, lo dico sempre perché la liberalizzazione è meglio che il monopolio.

Se noi non avessimo liberalizzato, non so, il mercato delle automobili, saremo anche noi in Italia come le trabant quando le hanno prese nell'89 perché il fornitore era quello, il forno era quello.

Allora io sono per la liberalizzazione, ma la liberalizzazione però ha delle controindicazioni caro Sindaco.

Io ho due possibilità di fare il lavoro o c'è un servizio che viene dichiarato universale in quanto essendo non in grado i ricavi dal traffico di coprire i costi, se qualcuno che mi copre attraverso contributi contrattualizzati e certi, esigibili quel servizio oppure io, come impresa, SPA, codice civile, sono tenuto a non fare servizi in perdita, come qualsiasi impresa normale.

Il fatto che è stato chiuso nel 2006 il conto economico del gruppo Ferrovie dello Stato a 2 Miliardi 115 milioni di perdite, in un anno, vuol dire che se avessimo fatto il 2007 in quelle condizioni avremo chiuso l'impresa.

L'anno scorso siamo arrivati a 407 negativo con un saldo positivo di mille e 600 milioni e quest'anno tendiamo ad arrivare a zero.

Capite che il mio non è un mestiere semplice perché ho contro tutti, ho contro chiunque tagli un servizio che è in perdita, ho contro le imprese di pulizia che pigliano 22 mila euro per ogni carrozza pulita e le carrozze sono sporche, ma per mandarle vie devo fare una gara europea che mi dura sei mesi o addirittura (...) l'ufficio dell'Unione Europea che si è dimenticata di scriverlo nel giornale di stamattina, non posso fare come un privato che se tu non pulisci, domani vai a casa, ti metto uno che pulisce. Devo riuscire a fare (voci di sottofondo) non ho contro i sindacati, ma insomma non li ho a favore perché se dobbiamo razionalizzare metà produttività, non c'è nessuno che si diverte ad aumentare la produttività.

Allora io chiedo e qui arrivo sul dunque perché è stata fatta una domanda precisa sugli EUROSTAR e rispondo in maniera precisissima.

Io ho presentato una lista di tutti i treni che sono in perdita, strutturale, all'allora Governo, l'anno scorso, a ottobre, i deputati qui presenti, ma la stampa perché è venuto fuori un caso nazionale. Ho detto: questi treni qua, un'impresa come SPA non li può fare, sono strutturalmente in perdita.

O voi mi date 125 Milioni per coprire questi treni o io non li faccio più.

Ricordate che l'anno scorso, come dire, sono di opinioni politiche note,



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

però non mi sono fatto scrupolo, l'anno scorso a ottobre io non ho messo in inserimenti in orario la bellezza di 250 treni e c'erano tutti i cittadini incazzati perché quando andavano a prenotare i treni non li trovavano, ve lo ricordate no? Interrogazioni parlamentari, tutti.

Semplicemente perché ho detto al Ministro Bianchi che se lui non mi dava la copertura, io quei treni non li avrei fatti più, li cancellavo.

Mi hanno coperto 104 Milioni con IVA di cui 95 equivalenti a 125 e mi hanno presentato la lista signor Sindaco dei treni che erano coperti da servizio universale.

In quella lista non ci sono gli EUROSTAR di Ancona.

Aggiungo, anche qui dobbiamo essere onesti.

Una città come Genova, Genova che penso sia sei volte Ancona, ha la bellezza di una coppia e mezzo di EUROSTAR al giorno.

Ancona ne ha quattro coppie di cui due coppie sono semivuote, le do i dati di traffico.

Allora io sono in grado di potere fare discussione su tutto, domattina ci mettiamo qui, verifichiamo i conti dei treni, per singolo treno c'ho la contabilità: le frequentazioni, la media, i picchi, la morbida, tutto quello che volete, però in maniera seria siamo su un tavolo e si discute quali sono i treni che sono in perdita e quelli che non lo sono.

E aggiungo: io mi sono preso il rischio dei treni di Ancona di tenerli ancorché in perdita, perché il Ministro Bianchi i treni di Ancona non me li ha coperti, mi ha coperto, mi ha messo un treno da Reggio Calabria a Bari, Via Ionica.

Quei treni sono ancora scoperti e sono a mio rischio personale.

E ho detto che li faccio perché con le modifiche iniziate l'anno scorso, non tutti i treni arrivano ad Ancona, alcuni vanno direttamente di là perché serve un bacino come quello di Rimini, Forlì e Ravenna che è quattro volte quello di Ancona, non fermano più per tutti i pizzi perché i treni non arrivano mai a Roma, si fermavano a Genga.

Io non so chi è quel deficiente che ha chiesto di fare quella fermata a Genga e perché nessuno ha protestato.

Io ho bisogno e vi proporrò questa cosa, di poter far sì che i treni EUROSTAR se devono continuare a venire in Ancona devono essere ancora più veloci e devono avere meno fermate perché o c'è questa caratteristica (voci di sottofondo) mi faccia finire, però non ho mai sentito qualcuno che l'ha detto, lo dico io, mai nessuno me l'ha proposto. O c'è una possibilità di far sì che gli EUROSTAR ritornino ad essere EUROSTAR e quindi si fermano in tre posti per andare a Roma o se devono fare gli accelerati con il materiale EUROSTAR, permettetemi, non è la possibilità di farlo.

Se queste notizie sono giuste (VOCI DI SOTTOFONDO) sono disponibile, non ho mica nessun timore (VOCI DI SOTTOFONDO) perché no? (VOCI DI SOTTOFONDO) Sono qui, io ho detto che sono disponibile qui a venire a parlare di ogni treno, i costi, le fermate e il servizi. Più di così non posso fare.

Se mi trovate un'altra disponibilità maggiore io ve la do anche quella, non ho nessun tipo di problema.

Però, voglio dire, che non si può pensare di continuare ad avere il servizio di un'azienda che non è più pubblica ma è un SPA, che è pressoché in fallimento, con i concorrenti che arrivano e che non verranno mai, mi permetta, a servire Ancona, non so se l'ha visto sui giornali, ma non c'è un treno della concorrenza privata che passerà mai per Ancona e questo dovrebbe far riflettere se è appetibile o non appetibile questo mercato.

E allora se non lo è e dovremo trovare il modo per far sì che si renda appetibile, trovando ogni soluzione perché altrimenti il debito pubblico



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

avanza, l'impresa non può essere coperta.

Abbiamo proposto alla Regione Marche, qui c'è l'Assessore un nuovo contratto sulla base di un catalogo, che mi pare una cosa prima inesistente perché inizia a qualificare il nostro servizio e permette alla Regione di sceglierlo nella qualità e nella quantità, cosa che prima non era, ma anche di responsabilizzarla perché una volta scelta la qualità e la quantità poi si paga quello che è il scelta di mercato.

Per darvi l'idea, i treni che noi vendiamo, sui quali incassiamo tra mercato e contributi della Regione 10,3 centesimi di Euro per passeggero chilometro, in Germania meno di 20 non si fanno e in Francia meno di 21 non ci sono.

Poi io capisco i cittadini che si incazzano con noi perché siamo quelli davanti.

Però non ho mai visto nessun settore in cui se vuoi mangiare una fetta di prosciutto ti danno i soldi per comprare la fetta di mortadella.

Noi siamo incredibili perché paghiamo, Senatore, tutte le Utility costano più in Italia che in giro per l'Europa. Tutte, tranne la ferrovia che è la pacchia e costa la metà.

Credo che per potere trovare la possibilità di far sì che si faccia, io sono ferroviere, più traffico ferroviario, bisogna bilanciare anche queste cose e permettetemi di chiudere con l'ultima questione.

Noi stiamo razionalizzando moltissimo il traffico delle merci.

Io mi sono trovato su un miliardo di fatturato 600 milioni di buco.

Un miliardo di fatturato, 600 di perdita nelle merci, solo le merci.

Abbiamo avuto, venendo dalla Sicilia, dei treni a tre Euro per treno chilometro, abbiamo in Sardegna su un fatturato di 8 milioni 34 di costi.

Cioè mi sono trovato una ferrovia merci come agli inizi del 900 quando (...) i camion perché pensare al traffico merci in Sardegna che vuol dire: si produce tutto a Cagliari, devi pigliare il treno, andare a Golfo Aranci, pigliare la nave con i binari per andare a Civitavecchia e poi da lì iniziare a spedire la merce, non esisteva neanche oltre cortina nei paesi democratici popolari perché era molto più evoluta dal punto di vista traffico.

Abbiamo dovuto tagliare un infinità di scali merci, da 800 siamo circa a 170. Quando ho detto che tagliavo, grande clamore, però nessuno si è posto il problema che a fronte di uno 0,5% del contributo di traffico di 650 scali merci, in quel costo mi valeva il 25% dell'intero costo.

Anche qui la logica era: è un servizio pubblico.

Sì, un servizio pubblico se lo paga lo Stato, ma se lo Stato non lo paga perché i debitori europei non lo fanno più pagare non è più servizio pubblico.

Servizio pubblico, se inteso offerto al pubblico va bene, ma se deve essere inteso come logica di welfare state non è un problema delle imprese, è un problema delle istituzioni o centrali o periferiche.

Io vorrei aumentare molto il traffico merci in Italia. Quest'anno abbiamo aumentato di qualcosa nel 2007. Nel 2006, 8 avremo difficoltà perché insomma, la recessione di fatto.

Ma quello che interessa dire è che io non riesco a fare un traffico profittevole in Italia perché se faccio un treno medio di 400 tonnellate per 400 chilometri, questa è la taglia con il quale si misura più o meno un treno fattibile, dal punto di vista economico, io riesco a spuntare 14.5 Euro per ogni treno chilometro e non posso star più per il disastro e le regole di trasporto che si hanno in Italia per i camion.

Quello stesso treno io con la società TX che controlliamo in Germania, che



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

è nostra faccio 21 euro, differenza 6 Euro e mezzo su 14 e mezzo. Morale della favola, in Italia l'anno scorso si sono sviluppate un miliardo di tonnellate, in Germania noi siamo aumentati del 25% in un anno. Cosa voglio dire? Voglio dire che non basta solamente un'infrastruttura, non basta la volontà, o si ripristinano le regole del gioco per cui in un paese lungo e stretto, la ferrovia la si specializza a fare lungo i corridoi con grandi treni pesanti e di lunga percorrenza e si creano le adduzioni per poter fare intermodalità in luoghi di grande concentrazione, non 1000 posti come abbiamo fatto con i porti e con gli aeroporti permettete.

O riusciamo a fare questo salto nella concentrazione oppure noi non riusciremo più ad avere la possibilità di pagarci un servizio diffuso a tutto il paese e pensate che in questa prospettiva non ci saranno città come Roma o Milano che avranno delle difficoltà, saranno i territori più deboli, con meno concentrazioni con le città più piccole.

Ecco, allora l'invito e ritorno alla (...) cosa, è stato presentato un progetto, si cerca di interpretare l'ansia che c'è in questo territorio di spostare all'entroterra parte della ferrovia.

La storia Sant'Arcangelo fino a Lesina, vedere quali sono le parti più difficili a partire da quelle più rischiose e a quelle che peraltro in questo caso a rischio uniscono l'essere collo di bottiglia, collo di bottiglia vuol dire che se non si risolve quel problema non si può aumentare l'offerta per quel punto lì e non si può aumentare per tutta la linea se non si affronta quel problema lì.

C'è una possibilità di poter discutere perché non c'è nulla di fatto, nulla di deciso, le decisioni le possono pigliare solo i territori e sono decisioni che possono essere sia quelle di tracciato, di compatibilizzazione urbanistica, sia di determinare quali sono le eventuali possibilità, se ci sono, di potere finanziare dei diritti.

Alla fine di questo processo si vedrà quanti soldi si riescono a cumulare e si vedrà se ci sono i soldi per potere fare le opere oppure no.

Se ci saranno partiremo, io spero presto, se non ci saranno be, ci terremo la ferrovia come è oggi perché badate che alla fine di questo discorso se si fanno delle cose che sono impossibili (.....) perché continueremo tutti quanti a fare la nostra liturgia a partire da me, verremo qui a dirvi: si può fare mare e monti, illudendo che qualcuno ha quattrini a non finire, soldi non ci sono, lo sapete tutti.

Qualsiasi governo che si è avvicinato negli ultimi sette, otto anni ha tagliato, a partire dal 2005 abbiamo visto solamente tagli, e quindi dobbiamo riuscire a rendere possibile, io spero per il territorio pregiato che è le Marche, questa Regione qua, tra, Rimini ormai è stata rovinata, ma da Gabicce venendo in giù è uno dei pezzi più belli d'Italia e sarebbe giusto anche preservarlo.

Naturalmente con le possibilità che vi sono.

Scusate se ho dato risposte a volte accalorate, ma è per dare un minimo di senso di, non dico verità perché io non ce l'ho la verità in tasca, ma di come stanno le cose reali e di come ognuno deve riuscire a far sì che per potere avere servizi un po' si deve dar da fare.

Io faccio il Sindaco di un paesino. Per me il problema è mantenere la corriera.

E per poter mantenere la corriera, quest'anno ho fatto contributi per vendere metà degli immobili che c'ha il mio Comune.

Sto parlando di un paesino di 600 persone.

Per dirvi che nell'ambito della crisi finanziaria sono i più piccoli che



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

pagano non sono i più grandi.

Sono le regioni meno densamente popolate, le città relativamente più piccole (VOCI DI SOTTOFONDO) ho capito, spero che non paghiate più e che invece abbiate la possibilità di fare un buon lavoro. Grazie.

SINDACO DI MONTEMARCIANO GINGOLANI GERARDO

Buonasera a tutti.

Ringrazio dell'invito.

Ringrazio della partecipazione a tutti quelli che sono stati qui presenti.

Ringrazio l'ingegner Moretti.

Sarò brevissimo anche perché parlare alla conclusione dopo l'intervento dell'ingegner Moretti ho poco altro da dire, da aggiungere.

Avrei preferito parlare prima, comunque è andata così.

Io sono d'accordo con quanto ha detto il Sindaco Sturani.

Sono d'accordo su quanto diceva l'ingegner Moretti.

C'è un progetto che poi in realtà quel progetto del bypass ricalca poi quello che è lo spostamento quindi ci sono i soldi, è giusto per il Comune di Montemarciانو andare avanti.

Grazie.

Buonasera a tutti.

SINDACO DI CHIARAVALLE MONTALE DANIELA

Velocemente perché giustamente, vista l'ora.

Intanto come Amministrazione noi non siamo contrari a prendere in esame niente.

Abbiamo un comportamento, come dire, laico in tutti i sensi per cui tutti i progetti che ci arrivano sul tavolo vengono valutati obiettivamente per quello che ci sono e per quello che rappresentano o possono rappresentare per il nostro territorio e per il territorio di area vasta come si suol dire perché qui è stato fatto un riferimento, in qualche intervento, non mi ricordo da parte di chi, noi siamo in un territorio classificato come AERCA.

In Italia di territori che hanno questa definizione ce ne sono pochi.

Credo che ce ne sia oltre a questo un altro in Italia.

Il che vuole dire che su questo territorio dovremo fare un'attenzione particolare sia per quello che riguarda gli insediamenti produttivi, sia per quello che riguarda le infrastrutture, perché se è vero che le infrastrutture e gli investimenti produttivi possono servire allo sviluppo di questo territorio, è anche vero che in questo territorio ci sono criticità complesse e forti e peculiari per cui dovremmo guardare con molta attenzione tutto quello che si muove.

Io credo che non sarebbe inopportuno e mi farò carico anche di formalizzarlo, istituire un tavolo tecnico di coopianificazione intercomunale che comprenda appunto i Comuni della Bassa Vallata dell'Esino, a partire quindi da Chiaravalle, Falconara, Montemarciانو, questo territorio particolarmente delicato, particolarmente attrattivo, ma anche particolarmente complesso, perché se noi continuiamo a ragionare per singolo progetto uno per volta poi nel mosaico non è detto che tutte le tessere vadano in porto.

Quindi sarebbe opportuno, a mio avviso, avere una visione complessiva di



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

tutti i progetti, di tutti gli interventi, di tutte le idee che i vari Comuni hanno, in modo che ci sia poi la capacità di renderli compatibili, trovando un equilibrio giusto per tutti e questo credo che lo possiamo fare sicuramente con riferimento agli enti sovraordinati: Provincia, Regione e Stato Nazionale, ma a partire da noi stessi.

Ecco per cui lo pongo qui, ma riserverò poi di farne una proposta più articolata di costituire un tavolo tecnico che studi e progetti il nostro territorio da qui ai prossimi venti, trent'anni perché aveva ragione l'ingegner Moretti, non possiamo pensare più da qui a domani mattina perché quello che pensiamo oggi, per i tempi vari della politica, della non politica, della burocrazia, della scarsità di risorse, per una serie di motivi, richiedono tempi lunghi.

Quindi dobbiamo imparare a guardare molto avanti, molto più di quanto ci prendiamo come lusso qualche volta.

Quindi io penso che questo incontro di questa sera, al di là delle polemiche che possono avere suscitato e che sicuramente susciteranno e che è normale che vengano suscitate eccetera, possa essere un primo avvio di una discussione più ampia.

Quindi per questo ringrazio il Sindaco di Falconara che l'ha promosso e speriamo di poter avere tavoli magari più, non intimi, magari di lavoro perché poi in un'assemblea chiaramente tutti possono dire tutto, ma abbiamo necessità di entrare nel merito delle questioni e di verificarle una per una.

Ringrazio il Senatore della sua presenza.

CONSIGLIERE REGIONALE MARCO LUCHETTI

Intanto ringrazio il Comune di Falconara di questa iniziativa che pone al di là delle aperture o meno aperture, secondo me, va bene anche questo dibattito su un tema anche così rilevante, che sicuramente ha bisogno, dato la dimensione del problema di un approfondimento, come ha detto il Sindaco Sturani, di un ulteriore confronto, però io credo che dobbiamo calare questa problematica anche nel tempo in cui viviamo.

Io penso che sicuramente questa è una cosa molto importante per il Comune di Falconara, ma Falconara ha molti altri problemi, dato che ci sei te qui Senatore, bisogna che ci dai una mano nel senso che, qui sul bypass bisognerà cominciare a riflettere perché siccome qui noi da tanti anni vogliamo il raddoppio della Orte/Falconara, il bypass risolveva il passaggio a nord, stiamo attenti prima di liquidarlo perché io ho appreso la notizia di questa sera è il bypass non si fa più.

Questa è la notizia che giunge da questo incontro e oltretutto ci sono anche altre questioni che riguardano il bypass, qui sono state sollevate anche da qualche Consigliere che dice che questo bypass interferisce con l'aeroporto, voglio dire, tutte cose da approfondire, ma la notizia è questa, non si fa più.

Moretti ha detto chiaramente quello che questo comporta. Io dico che in termini di strategia trasportistica il bypass risolveva un grosso problema, lo risolveva in parte anche per la città di Falconara che non si vedeva più ovviamente oggetto dell'interscambio delle varie percorrenze.

Io credo che in questa situazione in cui ci troviamo, da un punto di vista economico, le scelte che si fanno, una volta fatte bisogna portarle avanti, dato che questa opera è già stata finanziata, credo che sarebbe non molto bello dire: non la facciamo più.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Io, questo è quello che penso, perché? Perché l'altra ipotesi, voglio dire, l'idea di cui stiamo parlando credo che vada assolutamente posta non solamente in un'ottica Anconetana/Falconarese, prima giustamente si diceva: è da 102 anni che questa infrastruttura si è collocata in un certo modo.

Se noi affrontassimo l'alternativa, trovassimo delle fughe di breve periodo ad una infrastruttura che come diceva Moretti dovrebbe collegare Sant'Arcangelo a Lesina in maniera più adatta, io credo che bisognerebbe pensare, c'era il famoso corridoio Adriatico studiato a livello Europeo da questo punto di vista che probabilmente andrà ripreso. Tenendo conto appunto di una prospettiva che sicuramente non è quella del breve periodo. Per cui incardinare un'opera in un'ottica localistica, secondo me è contro produttore.

Vedete, poi, tra l'altro, dal punto di vista trasportistico, dobbiamo fare tutta una verifica che non è più a livello nazionale.

Voi pensate solamente quello che potrebbe comportare la realizzazione dell'autostrada Zagabria Salonicco che cambierebbe completamente la faccia del traffico a livello Adriatico cioè ci sono delle interconnessioni dal punto di vista strategico e dal punto di vista logistico che devono essere tenute in considerazione quando si fanno opere di grande rilevanza.

Allora io dal mio punto di vista credo che, sempre salvaguardando il fatto che quest'opera non debba assolutamente interagire con altre questioni, ripeto, la verifica, qui Calcina sollevava un problema di un'interferenza bypass dell'aeroporto che secondo me, va valutata, ne parlavamo anche con l'ingegnere, bisognerà valutarla fino in fondo perché questo è importante, ma se questo può essere ovviato io credo che un'opera del genere faccia i nostri interessi.

Perché dico questo? Perché sempre di più noi dobbiamo puntare su questa area ad alto rischio ambientale su uno sviluppo strategico che abbia come presupposto le infrastrutture.

E' un po' il ragionamento che abbiamo fatto a livello di Quadrilatero.

Cioè se vogliamo dare uno sviluppo a questo nostro Comune, ai nostri cittadini, non possiamo non tener conto di quello che diceva il Sindaco di Chiaravalle ma è da anni che lo sto proponendo, da anni, lo sa pure Goffredo, da anni.

Dicevo a Sturani, appena eletto, che doveva pensare alla città di 180 Mila abitanti, come Capoluogo di Regione, non si sfugge più, non è pensabile che i cittadini di Ancona vadano a Marina di Montemarciano o ad Offagna senza un piano urbanistico che tenga conto di una realtà ormai integrata e che invece sta evolvendo a macchia senza nessuna razionalità.

Io prendo atto di quello che diceva la Montali, ma si è fatto il PRG di Chiaravalle senza tener conto degli altri.

Cioè ognuno c'ha la sua responsabilità e io spero che con la nuova legge urbanistica della Regione dobbiamo fare scelte importanti.

Siamo al punto in cui che per utilizzare bene il territorio, il PRG lo deve fare la Provincia e noi dobbiamo facciamo i piani particolareggiati.

Ma dobbiamo essere responsabili come Comuni di prendere atto di questa situazione, altrimenti non facciamo il bene comune per i cittadini.

Ecco, allora, da questo punto di vista, io direi, fatti gli approfondimenti direi non perdere le occasioni che stanno in campo perché altrimenti rischieremo di essere veramente dei, non so come definirci, per andare a risolvere i problemi immediati che c'abbiamo davanti e certo, tenendo conto delle prospettive che anche Baldassarri nel lanciare l'idea ci ha proposto che deve consentirci di cominciare a pensare anche ad alternative su una prospettiva che deve riguardare il territorio provinciale e regionale.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

E' chiaro in un collegamento, in un disegno nazionale.

Io penso che questa sia la prospettiva su cui lavorare tenendo conto che viviamo un tempo assolutamente delicatissimo sul piano economico che probabilmente a settembre ci risveglieremo da un letargo che attualmente un barile di petrolio a 130 Euro non ci può consentire tanti voli pindarici.

SENATORE BALDASSARRI

Ringrazio il Sindaco dell'opportunità che ha dato a tutti noi.

Ho ascoltato volentieri tutti gli interventi e a chiusura debbo fare una precisazione soltanto.

Qui non si tratta di fare o non fare il bypassino o fare o non fare altre cose, si tratta, come ha detto l'ingegner Moretti con il qualche ho lavorato per anni e sempre molto bene e molto correttamente, voi conoscete le sue opinioni politiche e le mie, quindi lo ha ripetuto pure, lo ha fatto lui direttamente.

Si tratta di affrontare l'emergenza raffineria (VOCI DI SOTTOFONDO) si è fatto sulla base di cose chiare e trasparenti, chiamalo come ti pare, insomma, però più trasparenti di così, non credo che Moretti potesse essere più chiaro e trasparente di quanto non sia stato e credo altrettanto io.

Non vorrei che cadessimo in questo equivoco.

Qui ci sono le comunità locali: i Comuni, la Provincia, la Regione che devono affrontare questo problema, insieme con le ferrovie, con il Governo Centrale, con chi, insomma i soggetti che sono addetti ad affrontare i problemi. Ed è, primo problema è l'emergenza raffineria, chiamiamola così e l'ha detto con grande chiarezza.

Secondo problema è valutare la possibilità di fare un progetto più di medio periodo, di lungo periodo, che è l'arretramento complessivo con chiarezza da Marina di Montemarignano all'Aspio, perché anche Moretti ha fatto capire che da Sant'Arcangelo di Romagna a Lesina, quello si era un sogno.

Io ho definito questo mio un sogno, ma in realtà non è tanto sogno.

Se parte un tavolo tecnico con gli Amministratori locali, la Provincia e la Regione e andate a guardare le carte, perché questo è importante, cioè l'informazione forse è utile insomma, perché magari a volte ci si scontra perché non è stato chiaro ciò che l'altro ha detto o viceversa.

Allora c'è questa opportunità nel senso che se aspettassimo che lo Stato mettesse due miliardi sul progetto di arretramento complessivo della Ferrovia forse dovremmo aspettare venti anni, trenta anni, cioè il miracolo Quadrilatero, per essere chiari, non è che si può ripetere ogni tre anni, chiaro?

Io, per quello che posso fare insieme agli altri, ci si prova ovviamente però quello è fatto, è partito amen, è andata bene, va bene?

Non tutti erano d'accordo all'inizio, ma lasciamo perdere, l'importante è che si faccia.

Allora in quest'altro contesto che è l'arretramento complessivo della ferrovia, noi siamo, dico noi come territorio, se permettete, siamo molto più forti nel momento in cui andiamo con le ferrovie RFI, un progetto concordato, ovviamente, con gli enti locali, una stima finanziaria e andiamo dallo Stato Centrale a dire: guarda che metà di quel costo può essere ricavato in questo modo.

Allora siamo più forti a dire allo Stato, metti tu l'altra metà, con una precisazione, l'ultimo equivoco e chiudo.

Fabio Sturani, il Sindaco di Ancona, a un certo punto, parlando un po',



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

interloquendo con Mauro Moretti gli ha detto: ma guarda che due miliardi è tutto l'investimento in un anno delle Ferrovie che stanno al 2009. Moretti ha precisato ma non è stato, secondo me, chiaro fino in fondo. Gli investimenti delle ferrovie all'anno, come ha detto Moretti, sono circa 6 miliardi.

La apposizione in finanziaria è l'aggiuntivo, che può essere un anno più piccolo, un anno più basso, perché c'è una base di investimento che sta lì comunque, progressi diciamo, ma la differenza non è tanto quella perché noi non è che chiediamo allo Stato Italiano di darci un miliardo su due se noi ricaviamo l'altro miliardo con la valorizzazione dei territori in un anno. La proporzione non è quella perché è chiaro che sono sei o sette anni di costruzione, un paio di anni, se permettete di progettazione, quindi quel miliardo è spalmato su nove anni, dieci anni? sono cento milioni all'anno. L'importante è che ci siano dentro.

Allora a quel punto 100 milioni all'anno che sono sempre tanti, più un miliardo ricavato dal valore, se viene, se poi viene 800 milioni, viene un miliardo e due allo Stato, tu sai meglio di me, lo sapete e posso confessarlo, il trucco della Quadrilatero fu quella di dire che era la prima opera pubblica italiana non a pedaggio con finanza di progetto, cattura di valore, piano di area vasta.

Però sapete anche meglio che alla fine 85% del costo l'ha messo lo Stato, 15% circa potrà venire dalle aree leader, ma voglio dire, questo è.

Se si sposta la Fiera della pesca, per esempio, cambia abbastanza la cosa, ma questa è la decisione che devono prendere gli enti locali, il Comune.

Quindi è tanto, va bene? Però sono 100 milioni all'anno su sei miliardi di investimenti delle Ferrovie e alla fine, francamente, quello che dovremo fare tutti insieme, se è possibile, bisognerebbe far smettere questa dimenticanza totale del territorio Marche rispetto ai Governi Nazionali di Destra o di Sinistra, chiaro?

Perché il ragionamento che ha fatto Moretti quando ha parlato con Bianchi sull'EUROSTAR vi posso assicurare che è assolutamente vero.

E cioè che nel contratto tra Stato e Ferrovie per finanziare i treni in perdita le Marche non c'erano. Va bene?

Magari l'avrà fatto un Ministro del Centro Destra qualche anno prima, non lo so questo, non è questo il punto.

Allora concentriamoci su un obiettivo, valutiamo la fattibilità, ovviamente condividendo anche il piano tecnico, dove passa questa ferrovia.

Se è possibile risolvere in modo definitivo il problema del rischio raffineria, nell'ambito di un progetto più importante che è l'arretramento della Ferrovia, allora che significa? Significa che quei 200 milioni che stanno già lì, va bene, che tra l'altro se guardate le date della delibera, (VOCI DI SOTTOFONDO) lasciamo perdere, è giusto perché secondo i tempi, uno deve fare secondo i cappelli.

Allora quei 200 milioni, se possono essere, quelli lì non si perdono, sia chiaro. Chiaro?

Stanno nel bilancio delle Ferrovie, non è che si fa o non si fa, vengono buttati via, il discorso che ha fatto Moretti è molto semplice. Io parto i lavori di arretramento da Marina di Montemarciano, siccome ci sono 18 mesi, ecco qui stiamo attenti ai tempi, ci sono 18 mesi per definire la progettazione eccetera, se alla fine del 2009 è maturato sul territorio, tra gli enti locali la disponibilità a fare il completo arretramento, allora io il primo pezzo da Marina di Montemarciano non lo faccio ritornare, sono i due trattini azzurri, Moretti ve l'ha detto tre volte: guardate bene la lineetta azzurra.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Quindi si arretra la ferrovia da Marina di Montemarciano e si cominciano i lavori di arretramento, se non si fa il progetto grande, è ovvio che lui deve continuare ritornando dentro Falconara all'attuale stazione di Falconara perché il treno comunque lo deve fare, sarebbe il bypass non il bypassino accanto alla raffineria, ma un mini arretramento per risolvere il problema raffineria.

Se però, in corso d'opera, entro 18 mesi, senza perdere tempo, i lavori possono ripartire cominciando da Marina di Montemarciano, se in questo tempo matura la possibilità di realizzare l'intero tratto, allora dice Moretti, io continuo, vado verso Castelferretti, faccio la nuova stazione, il progetto che ha illustrato, questo è il tema.

Cioè non è che si fa o non si fa, bisogna risolvere l'emergenza raffineria, si può risolvere in un modo molto migliore arretrando completamente la ferrovia.

I 200 milioni sono già nel progetto e come dire, se lo Stato ci deve dare un miliardo, 200 ce li abbiamo già.

Ne mancherebbero altri 800 ammesso che riusciamo ad arrivare ad un miliardo di cattura di valore per le aree eccetera.

L'ultima precisazione, non c'è nessuna cementificazione, io l'ho fatto con un giochetto da trucco di computer, ma è chiaro che da Falconara fino a dove c'era Angelini e Russi viene uno splendido lungomare e la valorizzazione lì è, mettiamoci la spiaggia.

Il valore da dove può venire? Direttamente dalla stazione di Falconara, dalla stazione di Ancona, tutto il fascio dei binari che va via, semmai c'è quel problema che dicevi tu prima, il collegamento con l'interporto va fatto Via Varano/Porto, quello da valutare, quello i tecnici ci dicono se è possibile, non è possibile, quello è un altro ragionamento, va bene?

Infine quella cubatura non è necessario che debba venire da lì chiaro?

Il Comune dice: la metto là.

Ecco, quindi francamente io credo che ci siano tutti gli elementi per pacatamente ragionare, confrontarsi, magari litigare, magari mettersi le bande sulla bocca, però, per favore, prima informazione, conoscenza dei dati, poi ognuno è libero nelle proprie opinioni.

Io, nel ruolo che avevo, nel ruolo che ho e forse nel ruolo che avrò, se c'è bisogno una mano, in base ai vari ruoli ce li ho.

Sul Comune di Falconara prima c'è da capire qual è il totale dell'indebitamento, qual è la parte di conto corrente e stato patrimoniale (VOCI DI SOTTOFONDO) no, prima risani il bilancio e poi ti do le accise perché non è (VOCI DI SOTTOFONDO) no, scusa, c'ho lavorato tre mesi con tutti i dati e francamente non è adesso l'ora per aprire un dibattito su quello.

Se volete si fa un altro dibattito su quello.

Comunque grazie dell'opportunità perché io imparo molto di più sempre rispetto a quel poco che riesco a dare.

INGEGNER FRITTELLI LUCIANO - DIRETTORE COMPARTIMENTALE INFRASTRUTTURE DI ANCONA DELLA SOCIETA' RFI.

Scusate io solo per chiarire alcune questioni tecniche, per dare l'opportunità al Consiglio di capire bene di cosa stiamo parlando, perché oggi abbiamo parlato di tante cose, ma poi forse alcuni passaggi non si sono capiti.

Io sono il direttore compartimentale di RFI di Ancona, ho seguito entrambi



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

i progetti, nel senso che conosco entrambi i progetti.

Uno è un progetto definito, approvato e finanziato e uno è uno studio di fattibilità, commissionato attorno al 2003 e quindi, in qualche maniera, rimasto ancora come progetto di fattibilità.

Allora il progetto del bypass è un progetto approvato dal CIPE, finanziato che prevede in prima battuta il collegamento del traffico della Orte/Falconara verso nord, proprio perché era una priorità molto sentita, in funzione dell'interporto, cioè se l'interporto si sposta su quel lato, essendo Falconara una bottiglia, un collo, una situazione che non consentiva la fluidificazione del traffico, l'idea è stata quella di collegarci verso nord.

Oltre a questo, chiaramente, quindi uno dei progetti, il progetto prevede particolarmente lo spostamento degli scali di Falconara, poi prevede il collegamento verso nord e quindi di conseguenza il progetto fa l'arretramento da Marina di Montemarciano fino a più o meno la zona delle caserme, poi si biforca per andare verso Chiaravalle e verso Falconara.

Il progetto di fattibilità non è incompatibile con questo ragionamento, il progetto di cui parlavamo verso l'Aspio, cioè dal punto in cui c'è questa biforcazione che è proprio alle porte di Falconara, cioè vicino alle Caserme, un po' verso Falconara, va dritto lato, cioè passa sotto il Cimitero di Falconara e poi facendo un percorso all'interno si porta fino a Varano.

Quindi io ritengo che i due progetti, da questo punto di vista, sono di fatto compatibili perché sono praticamente uguali, cioè hanno la stessa partenza e poi uno chiaramente fa un percorso molto più grande, molto più importante, l'altro invece si biforca.

Allora il percorso è questo, il progetto del bypass è approvato a livello di preliminare, è approvato a livello mio, a livello di direzione è validato per quanto riguarda il definitivo. Verrà trasmesso al Ministero entro luglio e il Ministero ha normalmente sei mesi di tempo per fare e verrà trasmesso a tutti gli enti, quindi compreso il Comune di Falconara, l'autorità portuale, l'ENARC, tutti quelli che poi avranno da ridire ancora una volta il loro parere su questo progetto: Regione, Provincia, Sovraintendenza e quindi possono tutti rimettere in discussione la cosa, possono tutti bocciarlo, possono tutti impallinarlo, cioè di fatto possono tutti dire la loro su questa cosa, è evidente ridire la loro significa fermarlo. Però concettualmente se quel progetto verrà riapprovato entro febbraio come ipotizzavamo noi dalla Conferenza, dal CIPE, il progetto verrà poi nell'arco del 2009 cantierizzato.

Questo è il tempo del Bypass partendo da Montemarciano, facendo il ponte sul Fiume Esino, venendo verso Falconara e spostando gli scali di Falconara facendo il nuovo scalo all'Interporto di Jesi, quindi con l'affiancamento dell'Interporto con il nuovo scalo che sono due cose distinte.

Quindi mi sembra che strategicamente queste cose sono molto importanti, cioè il progetto prevede l'eliminazione degli scali di Falconara e la realizzazione del nuovo scalo presso l'Interporto con il potenziamento quindi dell'Interporto.

E' chiaro che se il progetto non viene approvato, non viene fatto nulla, è chiaro se viene approvato, però va avanti anche l'altro progetto, arrivati alle porte di Falconara non si farebbe il collegamento verso la stazione attuale, ma si andrebbe dritti, queste sono le due cose.

Per poter fare questo è chiaro che questo problema va partito daccapo nel senso che è solo un progetto di fattibilità.

Per poterlo realizzare occorre da questo momento in poi lanciarlo nelle



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

forme previste dalle leggi e dalle normative dei lavori pubblici.

Questo è quello che volevo dire.

(VOCI DI SOTTOFONDO) Fondamentalmente uno può presentare qualsiasi tipo di progetto.

Cioè presentare un progetto cosa significa?

Qualcuno commissiona un progetto di fattibilità, l'ha fatto la Provincia, la Provincia ha fatto un progetto di fattibilità.

Cosa significa fare un progetto di fattibilità? Dire un'idea, lanciare un'idea, dire più o meno cos'è e quanto costa.

Poi qualcuno la deve sponsorizzare, tra virgolette, cioè dire: bene, lo Stato, la Regione, la Provincia vuole fare questa cosa, deve essere poi lanciato dal punto di vista istituzionale, significa approvarlo, significa farlo passare attraverso leggi che ne consentono l'approvazione e il finanziamento.

Io posso anche ipotizzare lo spostamento dell'aeroporto a Montemarciano, però fondamentalmente deve perseguire un discorso politico istituzionale finanziario.

Allora non significa che non si può fare un progetto completamente diverso, non significa che non si può azzerare completamente il bypass, tutto è fattibile.

Si tratta di seguire dei percorsi previsti dalle normative dei lavori pubblici.

SINDACO DI FALCONARA

Ritengo di non aver mai avuto bisogno del tutor.

Non cadrò nelle provocazioni di un uomo schierato come lei e quindi passo oltre.

Quello che dovevo dire forse lei non lo ha sentito.

Ho introdotto il pomeriggio.

Se le sta bene è così, sennò la prossima volta non ci viene. (VOCI DI SOTTOFONDO)

Qual è il problema.

Io quello che dovevo dire l'ho detto, basta.

Il mio pensiero, caro signore, l'ho detto in campagna elettorale, l'ho introdotto iniziando la serata, l'hanno esposto, ho un Capogruppo che lo deve dire, e non c'è bisogno che io ridico perché io questa sera, io insieme agli altri, ho convocato questo Consiglio istituzionale aperto per sentire le opinioni democratiche di tutti. Ha capito?

Quindi ho ascoltato anche la sua.

Io non ho bisogno di nessun tutor.

Siccome lei ha fatto una polemica.

Io rispondo polemica per polemica.

Non sto mai dietro a nessuno non si preoccupi.

Volevo rispondere.

Emanuele è un periodo che stai facendo polemiche assurde.

Perché continui a dire, a parte che stai facendo polemica su tutto e proprio veramente cadi nel ridicolo e cadete nel ridicolo nei miei confronti, mi paragonate a tante persone e quindi non parliamo di queste cose, lascia perdere. E' veramente svilente quello che state facendo.

Comunque non mi interessa.

Io ritengo che comunque il pomeriggio, a livello istituzionale, l'iniziativa sia stata costruttiva.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

La ritengo costruttiva perché abbiamo costruito insieme e non è vero che io volevo fare una sfilata di persone del Centro Destra, assolutamente perché è grazie al contributo di tutti che si migliora e grazie alle idee di tutti che si riesce ad allargare le basi.

Hai visto benissimo che la base è stata allargata, che non è vero che hanno parlato solo persone di Centro Destra. Quando ti ho dimostrato così.

Non ho invitato l'Assessore Provinciale per non sbilanciare il discorso perché i tre Consiglieri Regionali, (VOCI DI SOTTOFONDO) tu mi hai accusato di non aver invitato l'Assessore Provinciale, il Capogruppo, che qui erano invitati i Capigruppo solo della Casa delle Libertà che neanche sono venuti.

Io, se tu guardi, a livello numerico, ho cercato di distribuire gli interventi a livello istituzionale, sia a Destra che a Sinistra.

Ritengo, magari mi sbaglio, che il pomeriggio sia stato costruttivo, perché come diceva il Sindaco Montali di Chiaravalle, è solo mettendoci intorno ad un tavolo e confrontandoci riusciamo a migliorare tutta la bassa vallata dell'Esino, tutti i Comuni che insistono sul territorio per poter realizzare una grande opera come questa.

Se voi vi ritenete insoddisfatti anche di questo, ritengo che non stiate, siete di parte. Sì, Emanuele, è una polemica assurda.

Io ritengo che questa giornata sia stata costruttiva per le istituzioni, se non avete, non cogliete l'attimo, non cogliete certi messaggi, allora è ottusità da parte vostra.

Io mi auguro che questo non sia che propedeutico o un primo passo per poter fare magari un Consiglio Comunale aperto, come auspicavi tu, un Consiglio Comunale aperto alla cittadinanza, al parere della gente.

Oggi non potevamo fare diversamente Calcina, oggi era un Consiglio Comunale solo atto alle istituzioni, a dar parola alle istituzioni, ma ricordiamoci ragazzi, ma proprio voi mi venite a dire queste cose? Ma dietro le istituzioni, chi c'è dietro le istituzioni? Dietro di lui, dietro degli altri, chi c'è? Ci sono le persone che ci hanno eletto, noi siamo l'espressione di quanto hanno deciso le persone che ci hanno votato e noi rappresentiamo loro, quindi da Destra a Sinistra siamo qui per rappresentare le opinioni della gente che ci ha votato.

Se non lo ritenete Democratico, comunque vedremo, aperto al contributo di tutti, vedremo di fare un Consiglio aperto quando andremo più avanti. Grazie.

PRESIDENTE

Ricordiamo chiuso il Consiglio.

(VOCI DI SOTTOFONDO)

NUOVO INTERVENTO

(VOCI DI SOTTOFONDO) E' una curiosità per i cittadini di Falconara, permettete, oltre al vantaggio che la ferrovia viene messa in sicurezza, quindi che è un motivo in più di sicurezza per i cittadini, ma i tempi di percorrenza dei cittadini di Falconara non sono emersi.

Quindi se qualcuno mi può rispondere, mi dà, diciamo, motivo per valutare



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

la bontà del progetto del Senatore. Grazie.

PRESIDENTE

Mi coglie impreparato, nel senso che credo debba risponderle più che il Senatore i tecnici dell'RFI.

Quindi speriamo che quando ci sarà la valutazione del progetto i tecnici le risponderanno. (VOCI DI SOTTOFONDO)

Se non c'è nessun altro che vuole intervenire, dichiaro chiuso il Consiglio.

La seduta è tolta alle ore 21,00.



Comune di Falconara Marittima

(Provincia di Ancona)

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto:

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa Barberini Patrizia

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Giacanella Marco

