



Liste civiche Falconara Bene Comune Cittadini in Comune  
in Consiglio comunale di Falconara M. (AN)

**A mezzo p.e.c. e mail**

Falconara M.ma, 23 marzo 2015

Egr. Ministro degli Interni - On. Angelino Alfano

Egr. Prefetto di Ancona

Egr. Presidente 13<sup>a</sup> Commissione Permanente del Senato (Territorio – Ambiente)  
Sen. Marinello Giuseppe Francesco Maria

Egr. Presidente 8<sup>a</sup> Commissione Permanente del Senato (LL.PP. – Comunicazione)  
Sen. Matteoli Altero

Egr. Presidente Commissione IX (Trasporti) della Camera dei Deputati  
On. Michele Pompeo Meta

Egr. Presidente Commissione VIII (Ambiente – Territorio – LL.PP.) della Camera dei Deputati  
On. Ermete Realacci

Egredi Vicepresidenti, Segretari e Componenti della  
Commissione IX della Camera dei Deputati

Egredi Vicepresidenti, Segretari e Componenti della  
Commissione VIII della Camera dei Deputati

Egredi Vicepresidenti, Segretari e Componenti della  
8<sup>a</sup> Commissione Permanente del Senato

Egredi Vicepresidenti, Segretari e Componenti della  
13<sup>a</sup> Commissione Permanente del Senato

Egredi Parlamentari eletti nelle Marche

Egredi Senatori eletti nelle Marche

E p.c.

Egr. Sindaco di Falconara Marittima

Egr. Presidente della Regione Marche

Egr. Presidente della Provincia di Ancona

Oggetto: Falconara Marittima (AN) – concentrazione di rischi infrastrutturali, ambientali, trasportistici in poco più di 3 km<sup>2</sup>  
e mancanza di una valutazione complessiva.

Egregio Ministro,  
Egregio Prefetto,  
Egregi Onorevoli,  
Egregi Senatori,

vogliate perdonare la presente inusuale modalità di interlocuzione istituzionale a cui ricorriamo, ma essa è obbligata dalla totale disattenzione alla problematica che esponiamo da parte della Regione Marche, della Provincia di Ancona e del Comune di Falconara Marittima.

Falconara Marittima è una zona SISMICA delle Marche caratterizzata da sorgenti sismogenetiche con magnitudo massima stimata a 5.9 e con faglie attive e sismogenetiche inverse potenzialmente in grado di produrre effetti rilevanti di deformazione superficiale.

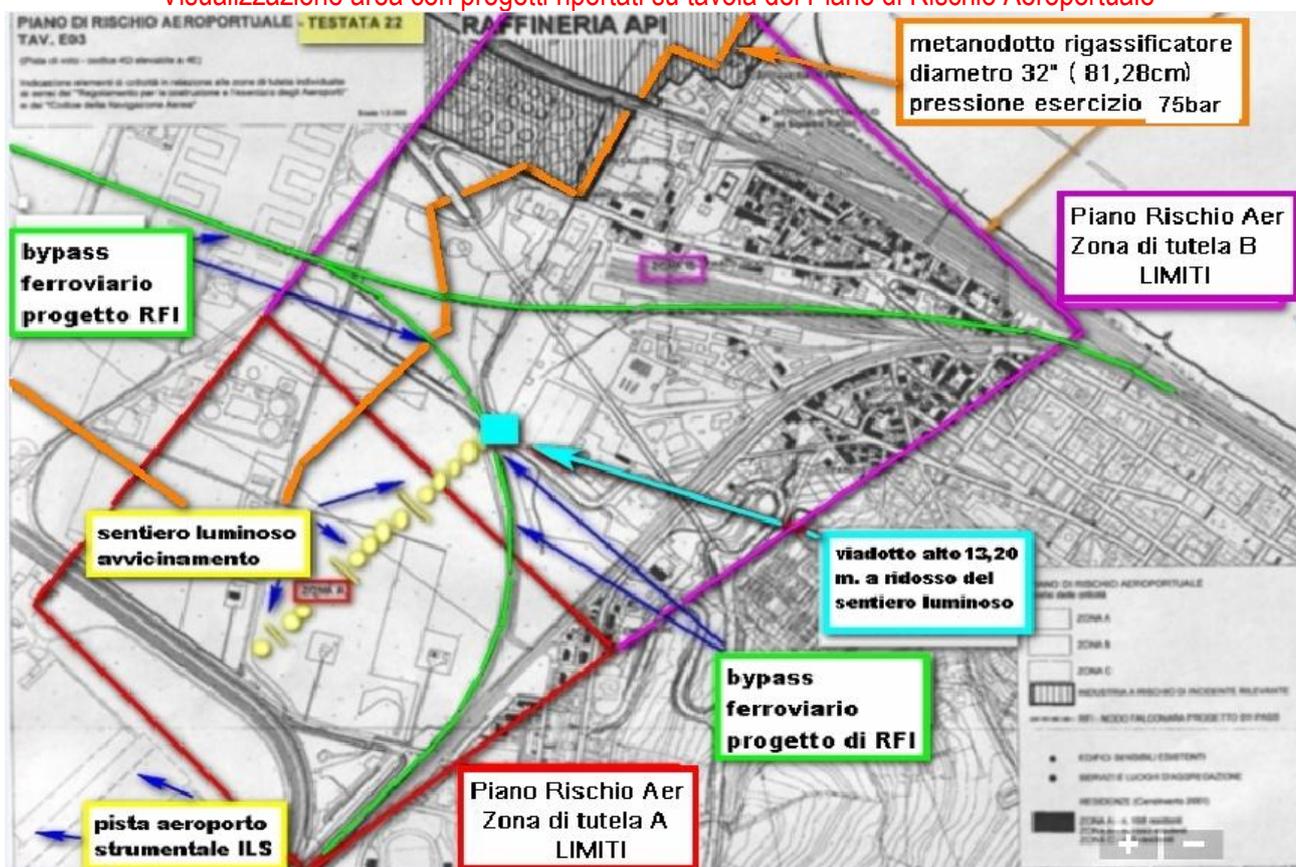
L'area del territorio di Falconara Marittima in cui insisteranno le opere a cui ci riferiamo è di massimo rischio idrogeologico (R4) dove si sono verificate alluvioni nel 1997, 2006 e 2011.

In questo contesto saranno realizzate 2 linee ferroviarie (tot.: 3 binari) su cui transiteranno treni passeggeri e treni merci con ferrocisterne di sostanze a rischio incendio e/o esplosione (Gas Propano Liquefatto – Cloro – Triclorosilano – ecc.). Una delle due linee ferroviarie (cosiddetto bypass di collegamento della linea Orte – Falconara con l'adriatica) sarà realizzata trasversalmente e a ridosso del sentiero luminoso Calvert per l'atterraggio all'aeroporto regionale.

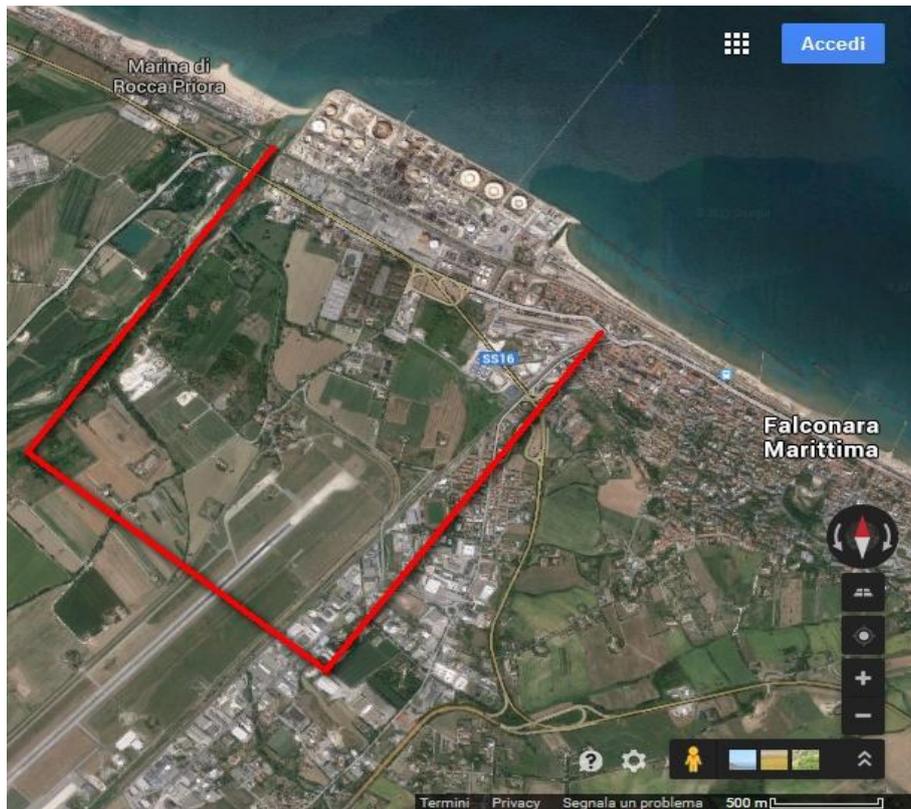
Allo stesso sentiero Calvert sarà interposto (nello stesso punto del bypass ferroviario) anche un viadotto di almeno 12 metri di altezza per dare continuità alla viabilità esistente.

Sotto alle due linee ferroviarie, a ridosso dell'aeroporto e dei serbatoi di biogas del depuratore consortile, alla profondità di 1,5 metri, correrà il metanodotto del diametro di 32" (81,2 cm) a servizio del rigassificatore di GNL di API Nòva Energia, metanodotto che trasporterà oltre 600 m<sup>3</sup>/h di metano alla pressione di 75-80 bar.

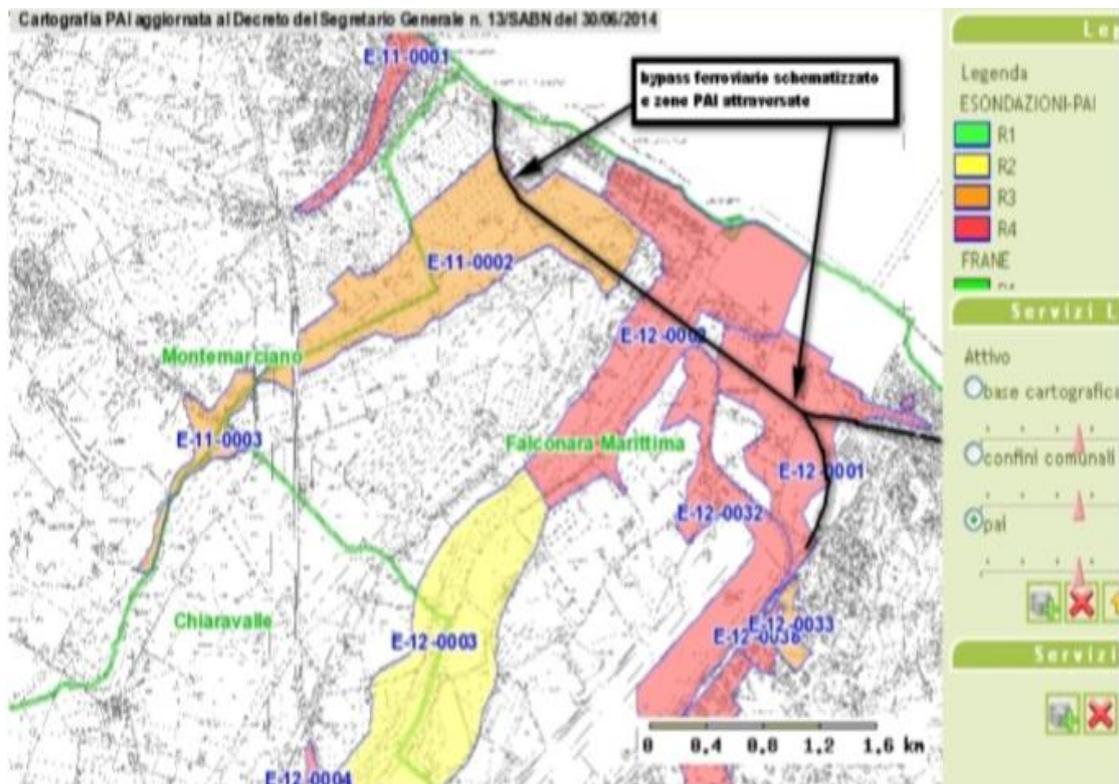
### Visualizzazione area con progetti riportati su tavola del Piano di Rischio Aeroportuale



## Visualizzazione area su googlemap



## Visualizzazione area a rischio idrogeologico con schema linee ferroviarie progettate



Inoltre l'area è stata dichiarata ad elevato rischio di crisi ambientale e, una porzione di essa, è classificata Sito inquinato di Interesse Nazionale.

Nel corso degli anni, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) e il Comitato Tecnico Regionale Prevenzione Incendi (VV.F.) hanno formulato delle valutazioni, ma separatamente, cioè soltanto per il progetto per il quale sono state sollecitate.

In altre parole: **NON E' MAI STATA SVOLTA UNA VALUTAZIONE COMPLESSIVA DEI RISCHI RECIPROCI DETERMINATI DALLE OPERE CHE SI ACCAVALLERANNO E CHE SI CONCENTRERANNO SU QUEST'AREA CHE DISTA A 200 METRI DALLE ABITAZIONI.**

Di seguito trascriviamo alcune delle valutazioni sopraccitate:

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

ENAC 11 novembre 2008 sul bypass ferroviario:

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

ENAC 16 aprile 2009 parere definitivo sul bypass ferroviario:

<<(...) **per quanto attiene i potenziali pericoli, previsti nel paragrafo 4.12 del regolamento, si evidenzia quanto segue:** (...) **verifica relativa ad eventuali fattori disguidanti generati dalla nuova infrastruttura rispetto alle indicazioni fornite dal sentiero di avvicinamento esistente che possano creare disorientamento per il pilota e disturbo alla navigazione aerea; in tale ottica si ritiene opportuno prevedere l'inserimento di una protezione visiva sia lungo la tratta ferroviaria che del cavalcavia; (...)** dovrà essere definita di concerto con la competente Direzione Aeroportuale di Ancona – Pescara, un'apposita procedura che regolamenti il transito di merci pericolose sulla tratta ferroviaria>>.

CTR Marche (VV.F.) 8 luglio 2009 sul metanodotto del rigassificatore API: **"E' altresì possibile che una eventuale perdita trovi un innesco nonostante il metanodotto sia interrato"**.

Il 14 febbraio 2014 la Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea ha pubblicato il REGOLAMENTO (UE) N. 139/2014 DELLA COMMISSIONE del 12 febbraio 2014 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

L'art. 9 del nuovo REGOLAMENTO UE (*Monitoraggio delle aree limitrofe all'aeroporto*) recita che: << *Gli Stati membri assicurano che si svolgano delle consultazioni con riguardo alle attività umane e all'uso del suolo, quali:* (...)

**b) ogni sviluppo che possa creare turbolenze indotte da ostacoli che potrebbero essere pericolose per le operazioni degli aeromobili;**

**c) l'utilizzo di luci pericolose, ambigue o fuorvianti; (...)**

**f) le fonti di radiazioni non visibili o la presenza di oggetti in movimento o fermi che possono interferire o avere effetti negativi sulle comunicazioni aeronautiche e sui sistemi di navigazione e sorveglianza.**>>

Non abbiamo notizia che qualcuno in Regione Marche abbia valutato le implicazioni del REGOLAMENTO (UE) N. 139/2014 sulla situazione che si verrà a creare a ridosso dell'aeroporto regionale di Falconara Marittima e sul suo sviluppo futuro. Abbiamo invece la certezza che sull'argomento l'Amministrazione comunale di Falconara Marittima sta evitando di rispondere alla nostra interrogazione da 3 mesi.

A questo punto, permetteteci di descriverVi alcuni scenari incidentali che temiamo, timori che sono anche il motore della presente irrituale iniziativa:

- A) Un terremoto con deformazione del suolo potrebbe determinare la rottura del metanodotto con perdita di metano. Il transito di un treno potrebbe generare un innesco (sistema frenante, pantografi, ecc.) del metano fuoriuscito con conseguente esplosione ed incendio. Se a transitare fosse un treno merci con ferrocisterne di Gas Propano Liquefatto (GPL) le proporzioni e la gravità dell'incidente si moltiplicherebbero (come a Viareggio). Le esplosioni e l'incendio di metanodotti di minori dimensioni e di minore portata rispetto a quello a servizio del rigassificatore di API Nòva Energia rintracciabili nella casistica nazionale ed internazionale, hanno coinvolto aree del diametro di un centinaio di metri; l'altezza del cosiddetto jet fire che si sprigiona dal metanodotto può essere alto decine di metri e, nella situazione logistica descritta nell'area di Falconara Marittima, potrebbe coinvolgere un aereo in atterraggio che in quel punto è a circa 30 m. di altezza.
- B) Il deragliamento di un treno merci con ferrocisterne di GPL (come quello verificatosi a Viareggio) può coinvolgere nell'incendio che ne seguirebbe un aereo in atterraggio. Il deragliamento di un treno (anche passeggeri) potrebbe danneggiare il metanodotto lì sotto a 1,5 metri e determinare una fuoriuscita di metano che potrebbe incontrare un innesco (come sopra ipotizzato).
- C) Il 5 marzo scorso alle ore 19,30 - a causa del forte vento – il volo cargo DHL proveniente da Sarajevo ha tentato più volte di atterrare all'aeroporto regionale di Falconara Marittima e alla fine ha toccato terra violentemente determinando la rottura del carrello ed un principio di incendio. Con la linea ferroviaria e il viadotto che saranno costruiti trasversalmente e a ridosso del sentiero luminoso Calvert, quella stessa situazione del 5 marzo scorso avrebbe potuto avere una evoluzione ben peggiore se la corretta visione del pilota - durante uno dei tentativi di atterraggio – fosse stata disturbata dalle luci del transito di un treno o di un autotreno sul viadotto... E lì sotto c'è un treno di passeggeri o con ferrocisterne oltre al metanodotto da 32".
- D) Anche un'ennesima alluvione con lo straripamento del reticolo dei fossi (viepiù fomentata dalla nuova barriera del rilevato della linea ferroviaria che sarà realizzato) potrebbe causare il cedimento della sede ferroviaria ed il deragliamento di un treno, prefigurando gli scenari incidentali sopraesposti.

Non vogliamo fare dell'allarmismo, chiediamo che non ci sia trascuratezza e/o superficialità e che tutta la casistica dei rischi e pericoli inerenti ai progetti che interferiranno l'un l'altro sia valutata con metodo interdisciplinare.

Grazie per la cortese attenzione e buon lavoro

Con rispetto

Il Capogruppo e Consigliere comunale delle liste civiche  
Falconara Bene Comune e Cittadini in Comune

