

## **Interrogazione n. 786**

*presentata in data 7 aprile 2023*

a iniziativa dei Consiglieri Mangialardi, Casini, Biancani, Bora, Carancini, Cesetti, Mastrovincenzo, Vitri

### **Raddoppio linea ferroviaria Orte-Falconara**

a risposta orale

Premesso che:

Il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara è un intervento strategico sotto molti punti di vista per la nostra Regione: permetterebbe infatti di accorciare i tempi di percorrenza dal territorio marchigiano verso la capitale Roma; di rendere più appetibile per le famiglie e le imprese il trasporto su rotaia, maggiormente sostenibile da un punto di vista ambientale di quello su gomma; produrrebbe effetti economici considerevoli con un aumento significativo del PIL regionale.

Rilevato che:

L'utilità e la necessità di quest'opera è stata evidenziata unanimemente da tutti i portatori di interesse, amministrazioni comunali e regionali, imprese, associazioni, cittadini da almeno 50 anni: le uniche difficoltà nella realizzazione sono sempre state esclusivamente di ordine economico, visto l'elevato costo derivante in particolare dalla costruzione di numerose gallerie.

Il primo studio preliminare per il progetto risale al 2000, mentre il progetto preliminare vero e proprio è del 2006, dopo il recepimento di alcune prescrizioni e dopo alcune variazioni: in particolare, l'intervento venne suddiviso in 3 lotti funzionali.

Non da ultimo, il 16 settembre 2020 veniva firmato il protocollo tra le Regioni Marche e Umbria, il ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana che ha portato alla costituzione del gruppo di lavoro per riordinare il progetto e alla nomina del commissario per il raddoppio ferroviario Orte-Falconara. Già in quella fase, veniva esplicitata l'intenzione di reperire i fondi necessari per l'opera tramite il Recovery Fund, attraverso l'inserimento della stessa nel redigendo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Constatato che:

Già nella prima proposta del Governo italiano del 12 gennaio 2021 sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) la realizzazione del raddoppio ferroviario Orte – Falconara era inserito tra le opere volte alla “velocizzazione delle principali linee ferroviarie passeggeri e all'incremento della capacità dei trasporti ferroviari merci” (p. 122).

Preso atto che:

Il 30 aprile 2021 il Governo italiano ha ufficialmente trasmesso il testo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) alla Commissione europea. Tra gli altri interventi previsti, all'interno della missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, si evidenzia, nell'ambito degli investimenti sulle rete ferroviaria (M3C1), il secondo punto dell'investimento 1.3 “Connessioni diagonali” dal titolo “Rafforzamento della Orte Falconara”, con la seguente descrizione: “verranno realizzate diverse tratte del progetto, al completamento del quale ci sarà una riduzione dei tempi di percorrenza di almeno 15 minuti sulla tratta Roma-Ancona e di almeno 10 minuti sulla tratta

Roma-Perugia, un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle tratte soggette a raddoppio dei binari e un adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci” (p. 165).

Constatato che:

Il 13 luglio 2021 il PNRR dell'Italia è stato definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio, che ha recepito la proposta di decisione della Commissione europea. La Decisione è accompagnata da un allegato con cui vengono definiti, in relazione a ciascun investimento, precisi obiettivi e traguardi, il cui conseguimento costituisce la condizionalità alla quale è subordinata l'erogazione delle risorse. La realizzazione dei traguardi e degli obiettivi, cui è finalizzato ciascun investimento, è cadenzato temporalmente su base semestrale, a partire dal secondo semestre 2021 e fino al 31 dicembre 2026, data di conclusione del processo di attuazione del Piano nazionale. L'erogazione delle risorse su base semestrale è condizionata all'esito del procedimento di valutazione del raggiungimento dei traguardi e obiettivi del semestre di riferimento.

Preso atto che:

Nell'aprile 2022 veniva presentato da RFI il dossier di progetto per la realizzazione del lotto 2 Genga – Serra San Quirico, considerato prioritario e che sarà dunque il primo ad essere eventualmente realizzato, cui faranno seguito successivamente i lotti 3 e 1.

L'8 giugno 2022 è stata pubblicata da RFI la Relazione conclusiva del dibattito pubblico.

Il 19 febbraio 2023 è arrivato il via libera della Soprintendenza speciale per il Pnrr al sopramenzionato progetto RFI di fattibilità tecnico-economica per il lotto 2 tra Genga e Serra San Quirico, con il relativo parere favorevole per la compatibilità ambientale, a seguito della procedura di Valutazione Impatto Ambientale, condizionata al rispetto di 25 prescrizioni.

Rilevato che:

Dunque, l'iter progettuale e amministrativo per la realizzazione dell'opera nell'ambito del PNRR è stato avviato da tempo: già dal 2000 per quanto riguarda la progettazione e già dal 2020 per quanto riguarda l'inserimento nel PNRR, visto che il raddoppio è presente già nella prima versione del PNRR approvata dal Consiglio dei Ministri il 12 gennaio del 2021.

Nei due anni che vanno dall'aprile 2021 - quando venne inviato ufficialmente il testo del PNRR da parte del Governo alla Commissione europea - sino ad oggi, inoltre, si sono susseguiti alcuni passaggi significativi, in particolare da parte di RFI, per arrivare all'avvio del cantiere.

Considerato che:

A causa dell'inerzia e dei ritardi della Giunta regionale, il Governo sta valutando in questi giorni la possibilità di stralciare il raddoppio della Orte-Falconara.

In particolare, questa possibilità è stata appresa a partire dalle dichiarazioni rilasciate alla stampa in data 30 marzo 2023 dal viceministro alle infrastrutture, il quale ha inserito il raddoppio tra le cosiddette “opere chimera”, quelle “particolarmente complesse, su cui siamo molto indietro ed è difficile pensare che si possano realizzare in tempi così brevi” (ovvero entro il 31 dicembre 2026).

Inoltre, anche il ministro per il PNRR ha recentemente confermato le difficoltà a realizzare l'opera nell'ambito del PNRR, ipotizzando l'inserimento della stessa all'interno dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) per il settennio 2021-2027, la cui rendicontazione scade nel 2029 in base al principio dell'n+2.

Premesso che:

Qualora il raddoppio fosse stralciato dal piano straordinario di investimenti previsto nell'ambito del PNRR e fosse dirottato all'interno dei fondi FSC, ciò significherebbe sottrarre risorse già previste nella programmazione del settennio per la realizzazione di opere utili allo sviluppo regionale. Ciò significherebbe inoltre ammettere implicitamente il ritardo e l'ulteriore slittamento di un'opera attesa già da troppo tempo dai marchigiani.

Ribadita:

La convinzione che esprimono gli scriventi circa la necessità di finanziare l'opera all'interno del PNRR e di realizzarla entro i tempi stabiliti (31 dicembre 2026).

Ribadita inoltre:

La contrarietà degli scriventi rispetto a qualsiasi ipotesi di inserimento in altri filoni di finanziamento.

Evidenziata:

La necessità di accelerare l'iter burocratico e la richiesta rivolta alla Regione di velocizzare i tempi al fine di avviare al più presto il cantiere.

## INTERROGANO

La Giunta regionale per sapere:

- se ritiene ancora valida la collocazione del raddoppio ferroviario Orte-Falconara all'interno del PNRR.
- se ritiene possibile che l'opera sopramenzionata sia realizzata e rendicontata entro il 31 dicembre 2026 come previsto.
- se è favorevole allo stralcio del raddoppio ferroviario Orte-Falconara dal PNRR.
- se è favorevole all'eventuale inserimento dell'opera nell'ambito dei Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), settennio 2021-2027.