

Dibattito Pubblico
ORTE-FALCONARA
LOTTO 2 | GENGA-SERRA SAN QUIRICO

ALLEGATO 1
Restituzioni
sintetiche incontri

8 GIUGNO 2022

REPORT PRIMO INCONTRO CON GLI ENTI PUBBLICI

27 aprile 2022 – Si è tenuto, in modalità ibrida, on line e in presenza, dalle ore 15.30 alle ore 18.00, presso la sede del Palazzo del Podestà di Fabriano, il primo incontro per facilitare il confronto tra RFI e Italferr – proponenti dell’opera – e gli enti pubblici, che prenderanno parte alle varie fasi dell’iter approvativo dell’intervento previsto sulla linea ferroviaria Orte-Falconara Genga – Serra S. Quirico (Lotto 2).

L’incontro è stato organizzato con lo scopo di esplorare i temi da approfondire durante i successivi appuntamenti e sopralluoghi previsti. L’obiettivo degli appuntamenti rivolti agli enti pubblici, infatti, è quello di accompagnare il percorso monitorandone lo svolgimento in tutte le sue fasi, garantendo l’ascolto di tutti i portatori d’interesse, sì da arrivare, dove possibile, ad una sintesi efficace e condivisa tra le principali istanze presentate.

Hanno partecipato all’incontro, moderato dal Coordinatore del dibattito Alberto Cena, i referenti della Commissione Tecnica PNRR – PNIEC, della Regione Marche, della Provincia di Ancona, dei Comuni di Fabriano, Genga e Serra San Quirico, dell’Ente Parco Naturale Regionale Gola della Rossa e di Frasassi e i responsabili di progetto di RFI.

Dopo la presentazione dell’opera da parte di RFI e Italferr, i referenti degli enti hanno formulato diverse osservazioni. Tra le principali questioni emerse si citano: la richiesta di prestare la massima attenzione alle eventuali interferenze dettate dai cantieri, l’attento studio delle ricadute su ambiente e paesaggio che l’intervento comporta (soprattutto per quanto concerne le acque sotterranee e la tutela degli ecosistemi presenti), la richiesta di migliorare quanto prevede il progetto in termini di viabilità e tracciato nel Comune di Serra San Quirico e la proposta di utilizzare l’attuale tracciato ferroviario, una volta dismesso, come futura sede della ciclovía dell’Esino.

In conclusione, si è deciso che tutti gli enti presenti collaboreranno alla strutturazione degli incontri in programma, in quanto tutti i presenti hanno riconosciuto che il progetto di dibattito pubblico è in grado di trattare tutte le tematiche riportate al tavolo.

“Sono contento che il progetto di dibattito pubblico - ha concluso Alberto Cena, Coordinatore del dibattito – sia condiviso da tutti gli enti coinvolti, in quanto è frutto di un lavoro collettivo”.

Dibattito pubblico Orte-Falconara

Lotto 2. Genga-Serra San Quirico

Primo incontro itinerante nel Comune di Genga

Frazione Palombare, 4 maggio 2022

Report sintetico

Il **4 maggio 2022**, presso la frazione Palombare del Comune di Genga, si è tenuto il **primo incontro itinerante** previsto dal processo di dibattito pubblico sul progetto di potenziamento infrastrutturale nel tratto Genga-Serra San Quirico della linea ferroviaria Orte-Falconara. L'incontro ha avuto l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte da parte dei residenti della frazione. All'incontro hanno partecipato **23 residenti di Palombare**. Inoltre, hanno partecipato all'incontro il responsabile di progetto di RFI Ing. Andrea Borgia e i progettisti di Italferr.

L'incontro si è aperto con la presentazione delle **caratteristiche dell'intervento** infrastrutturale presso Palombare. Si sono trattati, inoltre, i temi della **ricucitura della viabilità** esistente ed interferita dalla ferrovia e dalla **fase di cantiere** e degli **espropri previsti** per la realizzazione dell'infrastruttura.

Durante il sopralluogo sono emerse diverse tematiche di particolare interesse per i residenti della zona.

Per prima cosa, i residenti della frazione Palombare hanno chiesto alcuni chiarimenti rispetto alle caratteristiche del progetto presentato. In particolare, ci si è interessati alla **quota dei viadotti**, alla **pendenza del tracciato**, alle **infrastrutture di ricucitura** delle viabilità della frazione e alle **velocità consentite sulla nuova linea**.

È, poi, emerso il tema del **rischio idrogeologico** e delle frequenti esondazioni del Fiume Esino. Alcuni partecipanti hanno evidenziato come il progetto della SS 76 non avesse tenuto adeguatamente in considerazione il problema, trovandosi ad affrontare diversi problemi di esondazione nella fase realizzativa e nella fase d'esercizio. Inoltre, si è chiesto se il sottopasso previsto per l'ingresso nella frazione Palombare sarà interessato dagli eventi di piena del fiume.

I progettisti hanno risposto che la progettazione dell'opera ha posto particolare attenzione alla questione dell'assetto idrogeologico della zona. Il tema è stato affrontato in specifici studi che hanno guidato l'intera progettazione delle opere, creando una situazione migliorativa rispetto all'attualità. Inoltre, il progetto sottoposto a dibattito pubblico è stato vagliato con esito positivo dal Comitato Speciale del Consiglio Superiore delle Lavori Pubblici, che ha considerato con particolare attenzione l'elemento del rischio idraulico nelle sue valutazioni. Infine, si è affermato che il progetto della SS 76 fu redatto probabilmente in un contesto normativo differente e usando, come base conoscitiva, carte del rischio idraulico differenti da quelle oggi disponibili. Infine, si è affermato che il sottopasso di ingresso a Palombare sarà collocato a circa 6m sotto il piano campagna. In ogni caso, si trova al di sopra del franco idraulico del fiume Esino e, quindi, in sicurezza secondo normativa dalle sue eventuali esondazioni.

In secondo luogo, parte dei residenti della frazione ha chiesto **quali variazioni fossero state apportate rispetto al progetto redatto nel 2003**, che in un primo momento non ottenne parere positivo dal Ministero della Cultura. Inoltre, si è affermato che il progetto del 2003 fu studiato per

evitare interferenza con una cava locale, che oggi non è più attiva. Per questo motivo, si è chiesto perché non sia stata presa **in considerazione l'ipotesi di realizzare la ferrovia dietro le montagne** alle spalle della frazione Palombare prevalentemente in galleria.

RFI ha affermato che il progetto che viene presentato a dibattito pubblico, per quanto parta dalle evidenze della progettazione del 2003, sia radicalmente diverso. I cambiamenti della normativa hanno, infatti, reso necessaria una progettazione nuova. In particolar modo, l'evoluzione in materia di pericolosità idraulica ha reso necessario un cambiamento significativo del progetto. Inoltre, la normativa relativa alla sicurezza in galleria oggi prevede che, oltre certe lunghezze di galleria, si collochino uscite di sicurezza verso l'esterno ogni 1000 metri circa rendendo la progettazione di queste opere particolarmente complessa ed impattante. Anche per questo motivo, si sono scartate le alternative che prevedono lunghe gallerie. Nello specifico, si è escluso di realizzare il tracciato dietro le montagne alle spalle di Palombare perché la realizzazione di una galleria di più 3km avrebbe comportato la realizzazione di almeno 3 finestre per la realizzazione delle uscite d'emergenza, con impatti molto forti sulle componenti ambientali del territorio. Per prima cosa, sarebbe stato necessario realizzare delle gallerie d'emergenza, in grado di permettere l'evacuazione dalla galleria ferroviaria, e, in secondo, luogo, sarebbe stato necessario realizzare, presso ciascuna uscita delle gallerie d'emergenza, un piazzale per i soccorsi dotato di propria viabilità d'accesso. Ciò avrebbe, inoltre, comportato un forte impatto sul patrimonio arboreo locale e, di conseguenza, reso necessarie onerose opere di compensazione. La galleria attualmente prevista dal progetto prevede solo un piazzale presso "Mogiano" collegato con la corsia sud della SS 76 tramite viabilità d'emergenza privata. RFI ha, poi, evidenziato come il tracciato proposto non attraversa la zona "Cascatelle" e non si pone in parallelo al fiume Esino, diversamente a quanto accadeva nel tracciato studiato nel 2003. Inoltre, sono state recepite le indicazioni, presentate dal Ministero della Cultura, a tutela del patrimonio culturale e paesaggistico. Il proponente (RFI) ha evidenziato come si siano studiate diverse alternative e, attraverso l'analisi multicriteria, si sia selezionata quella che risulta essere la meno impattante.

Parte dei presenti al sopralluogo si è interessata **all'impatto del rumore** portato dalla nuova ferrovia in progetto.

I tecnici di RFI hanno rassicurato sul fatto che si studieranno misure di contenimento dell'impatto acustico, per minimizzare i disagi alla popolazione.

Alcuni residenti si sono detti perplessi dalla **creazione di una strada della larghezza di 8 metri presso la frazione**. Parte dei partecipanti ha, in seguito, chiesto **quale viabilità sarà utilizzata per il trasporto delle terre e rocce da scavo** prodotte dalla realizzazione delle gallerie.

I tecnici presenti hanno affermato che non si prevede la realizzazione di una strada di 8 m di larghezza presso la frazione Palombare. La viabilità che attraversa l'abitato sarà mantenuta con la stessa conformazione.

Inoltre, parte dei partecipanti al sopralluogo hanno domandato **come si potrà uscire dalla località "Mogiano"** se verrà chiusa la strada attuale e non si ripristinerà la strada detta "Clementina". Si è anche chiesto se si manterrà la circolazione sulla strada detta "Clementina", nella zona retrostante alla frazione.

RFI ha affermato che nei periodi di chiusura della strada attualmente in uso a causa dei lavori, si provvederà all'indennizzo dei residenti e si predisporranno soluzioni abitative differenti per gli abitanti interessati. Si stima che il periodo di interruzione della viabilità esistente sia di circa 9 mesi.

Il proponente ha affermato che nella zona retrostante alla frazione, il viadotto sarà ad una quota tale da non interferire con l'attuale strada. Sarà realizzata, nel periodo di costruzione, una viabilità alternativa e si interverrà per dare nuovi accessi ai fondi.

Alcuni residenti hanno, poi, chiesto ai progettisti presenti quale sarà l'**impatto visivo** dell'opera e quanto sarà elevato il tracciato in progetto rispetto al tracciato attuale. In particolare, si è chiesto a quale quota, rispetto al tracciato ferroviario esistente, si posizionerà il nuovo tracciato.

I partecipanti al sopralluogo hanno, in seguito, chiesto **per quale motivo si fosse deciso di procedere con la realizzazione del lotto 2**, che è fortemente connesso ai lotti 1 e 3.

RFI ha evidenziato come il progetto fosse costituito, inizialmente, da un lotto unico. Si è voluto lavorare in via prioritaria sul lotto 2, in modo da predisporre gli impianti di Genga e Serra San Quirico che saranno fondamentali per la realizzazione dei restanti due lotti. Al momento si sta lavorando per l'acquisizione di fondi per il lotto 3 così da poter raddoppiare la linea fino a Falconara. Per quanto concerne la quota del tracciato si è rimandata la risposta all'incontro pubblico del giorno successivo.

Alcuni residenti hanno evidenziato **la mancanza, all'interno del dossier di progetto, dell'analisi dei rischi** (intesa in termini finanziari), così come sarebbe previsto dalla normativa. Inoltre, si è sottolineata la **mancanza anche di un calcolo del numero di mezzi necessari per il trasporto** delle terre e rocce da scavo, prodotte dalla realizzazione delle gallerie previste dal progetto.

RFI ha rappresentato che nel dossier di progetto è presente una analisi dei costi e dei benefici che comprende una analisi finanziaria del progetto, riservandosi di approfondire la questione della necessità di un'analisi del rischio all'interno del progetto. Inoltre, ha affermato che si farà un approfondimento del numero di mezzi necessari per il trasporto delle terre estratte, ribadendo che si interverrà sulla viabilità che questi utilizzeranno, nel caso si rivelasse non adeguata.

È altresì emerso che, in base ad alcuni documenti scaricati da Internet, **il progetto risulta essere differente** rispetto alle **previsioni di esproprio** di cui disponevano i residenti della frazione Palombare. Infatti, il tracciato ferroviario progettato da RFI, dopo essere uscito dalla galleria all'altezza del parcheggio della frazione, è caratterizzato da un viadotto con pile distanti 25 metri l'una dall'altra fino al superamento della strada SS 76. A questo punto il tracciato rientra in galleria e **si renderà necessario l'abbattimento di due immobili**, anziché delle 5 inizialmente previsti.

A tal proposito si evidenzia, a seguito di verifiche effettuate, che il progetto di cui disponevano i residenti risulta superato, in quanto ha successivamente subito alcune modifiche in relazione al parere del Comitato Speciale del CSLLPP. Pertanto, il progetto trasmesso formalmente agli Enti/Amministrazioni coinvolti risulta aggiornato.

Dibattito pubblico Orte-Falconara

Lotto 2. Genga-Serra San Quirico

Secondo incontro itinerante nel Comune di Genga

Area accoglienza delle Grotte di Frasassi (località "La Cuna"), 4 maggio 2022

Report sintetico

Il **4 maggio 2022**, presso l'area accoglienza delle Grotte di Frasassi in località "La Cuna", si è tenuto il **secondo incontro itinerante** previsto dal processo di dibattito pubblico sul potenziamento della tratta Genga-Serra San Quirico della linea ferroviaria Orte-Falconara. L'incontro ha avuto l'obiettivo di raccogliere osservazione e proposte da parte dei cittadini e degli operatori economici della zona. All'incontro hanno partecipato **32 persone** in rappresentanza dei **commercianti della zona**, delle **associazioni di categoria e sindacali** e dell'**azienda di gestione del servizio idrico**. Inoltre, hanno partecipato all'incontro il responsabile di progetto di RFI Ing. Andrea Borgia e i progettisti di Italferr. L'incontro si è aperto con la presentazione, da parte dei progettisti, delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria nella zona e della nuova stazione di Genga, che sorgerà nell'area. Inoltre, è stata presentata una proposta di riorganizzazione delle attività di accoglienza delle grotte di Frasassi nel periodo di cantierizzazione dell'infrastruttura.

Durante l'incontro sono emerse diverse tematiche di interesse per i commercianti locali e per i cittadini di Genga.

Per prima cosa è emerso il tema del **ricollocaimento degli operatori economici della zona**, che saranno **interferiti dalle attività di cantiere**, e della **nuova sistemazione dell'area** nel momento in cui la linea e la nuova stazione entreranno completamente in esercizio.

I cantieri, che interesseranno il piazzale dedicato all'accoglienza delle grotte di Frasassi, creeranno un'interferenza con le attività presenti. Inoltre, la creazione della viabilità alternativa di accesso renderà necessaria la rimozione degli stand dedicati al food. Su richiesta del comune di Genga RFI ha studiato un'ipotesi di ricollocaimento delle funzioni esistenti nella fase di cantierizzazione. Questa prevede la realizzazione di un parcheggio provvisorio a 2 piani, grazie ad una struttura modulare e smontabile, da circa 500 posti auto. Questa permetterebbe di non ridurre la capacità di accoglienza di automobili attuale. Inoltre, una eventuale ulteriore area parcheggio, non rientrante negli interventi di RFI, potrebbe essere possibile ricavarla (per circa 100 posti auto) nella zona occupata dall'ex-scalo merci della stazione di Genga. Poi, si è ipotizzato di realizzare una nuova biglietteria temporanea, che potrebbe essere utilizzata anche come infopoint delle attività e dell'avanzamento del cantiere, dei nuovi servizi igienici e un'area per collocare parte dei commercianti che attualmente operano nell'area accoglienza delle grotte di Frasassi. La definizione specifica dell'organizzazione dell'area temporanea dedicata all'accoglienza dei turisti avverrà in Conferenza dei Servizi, dove si potranno recepire le indicazioni e le necessità degli operatori economici. Le osservazioni pervenute durante il dibattito pubblico, inoltre, vengono riportate in Conferenza dei Servizi, come previsto dalla legge. Una volta terminati i cantieri, l'area di accoglienza sarà trasformata. Infatti, sarà presente la nuova stazione sopraelevata e una nuova piazza di 3000 m² che accoglierà le funzioni del commercio. Inoltre, sarà ripensata la viabilità d'accesso all'area, con una

separazione tra i flussi delle auto private e dei bus turistici. L'area è stata pensata come un luogo a servizio dei comuni del territorio, dove sia possibile realizzare diversi tipi di eventi.

È stato, in seguito, evidenziato che la proprietà della zona che ospita l'area di accoglienza delle grotte di Frasassi resterà al comune di Genga, che gestirà il sistema di concessioni per i commercianti.

Parte di coloro che hanno preso parte al sopralluogo hanno evidenziato la **necessità di costruire in maniera condivisa lo scenario della riorganizzazione del piazzale**, grazie ai contributi di tutti gli operatori, e richiesto se siano previsti indennizzi per la copertura delle spese di trasferimento delle attività commerciali.

RFI ha ribadito che il progetto della riorganizzazione del piazzale presentato è un progetto in via di definizione aperto a ricevere indicazioni anche da parte degli operatori economici, per poter condividere per quanto di sua competenza il nuovo assetto dell'area ed eventuali indennizzi agli aventi diritto in caso di comprovata necessità.

La società di gestione dell'acquedotto "Viva Servizi", poi, ha rilevato **l'interferenza tra il tracciato ferroviario e il pozzo di captazione "La Cuna"**, che rifornisce diverse utenze idriche della zona. La realizzazione del raddoppio ferroviario renderà necessario lo spostamento dei sistemi di pompaggio delle acque.

RFI ha chiarito che la nuova ferrovia non interferirà direttamente con il pozzo della località "La Cuna", dal momento che essa sarà posta in rilevato all'altezza del pozzo. La realizzazione del rilevato ferroviario, d'altra parte, comporterà la necessità di spostare gli impianti di pompaggio dell'acqua. Su questo si stanno effettuando studi per individuare un sito idoneo. Ulteriori approfondimenti sono stati rimandati all'incontro pubblico del giorno successivo.

Anche il tema dell'**inserimento paesaggistico della nuova stazione** è emerso durante il sopralluogo. Alcuni dei partecipanti ritengono che la stazione, collocata su un viadotto, possa costituire una cesura nel piazzale e non **garantire la permeabilità delle aree**.

RFI ha ribadito che la stazione è stata collocata su un viadotto a causa di esigenze di tracciato. Il progetto della stazione è pensato per garantire la permeabilità dell'area, grazie al viadotto che è stato immaginato come un grande portico. Le luci del viadotto, lasciate libere dai servizi di stazione, renderanno possibile il passaggio da una parte all'altra dell'area d'accoglienza delle Grotte di Frasassi.

Infine, una parte dei partecipanti al sopralluogo si è interessata alla **durata dei lavori**. Alcuni hanno, poi, chiesto ai progettisti **come saranno garantiti i tempi di esecuzione dell'opera**.

RFI ha affermato che i lavori dovrebbero cominciare entro la prima metà di giugno 2023, dopo aver terminato l'iter autorizzativo, recepito le eventuali prescrizioni nella progettazione e effettuato la gara per l'affidamento dei lavori. Il progetto dovrebbe essere realizzato entro il 2026, come è previsto per tutte le opere inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. L'Unione Europea richiede che tutti gli investimenti siano rendicontati e che siano monitorati sui tempi. Questo elemento garantisce un costante monitoraggio dei tempi del cantiere.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

Primo incontro informativo territoriale

Sala Consiliare Comune Genga, 5 maggio 2022

Report sintetico

Introduzione

Giovedì 5 maggio presso la sala consiliare del Comune di Genga, si è tenuto il primo incontro informativo territoriale previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico del progetto di potenziamento della Linea ferroviaria Orte – Falconara (tratta PM228 – Castelplanio).

L'incontro si è svolto in modalità ibrida, quindi con parte del pubblico collegata tramite la piattaforma Zoom e parte del pubblico presente in sala, per un totale di circa 80 persone.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore Alberto Cena, il quale ha descritto le modalità di svolgimento del dibattito.

La presentazione è disponibile al seguente link:

<https://www.dportefalconara.it/wp-content/uploads/incontro-genga.pdf>

Ai saluti istituzionali da parte del Sindaco di Genga Marco Filipponi è seguita la presentazione dell'intervento da parte dei progettisti, secondo la seguente scaletta:

Introduzione alle presentazioni dei progettisti

Ing. Marchese e Ing. Borgia – RFI

L'analisi delle alternative di tracciato

Ing. Marandola/Ing. Meneschincheri – Italferr

I benefici socio-economici per il territorio di Genga

Arch. Marino – Italferr

La fase realizzativa (aspetti idraulici ed espropri)

Ing. Rodani/Ing. Carli e Dott. Talamoni – Italferr

Le presentazioni sono disponibili al link: <https://www.dportefalconara.it/incontro-05-05/>

Durante l'incontro, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e osservazioni. **Le domande pervenute sono state 13, riassumibili in 6 punti**, e hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

Domande e risposte

Alternative di progetto e progetti precedenti: quali variazioni tra il progetto del 2003 e quello del 2006? Quali sono i pesi dei criteri di valutazione dell'Analisi Multicriteria?

È stata richiesta innanzitutto la principale variazione tra il progetto del 2003 e il progetto del 2006, variazione che ha permesso di ottenere l'approvazione ministeriale.

La maggiore modifica ha riguardato la frazione di Camponocchie, dove erano stati precedentemente previsti due viadotti (Viadotti Esino 3 e 4), che nel progetto presentato nel 2006 sono stati sostituiti con dei rilevati e con l'abbassamento della livelletta ferroviaria.

Per quanto riguarda l'Analisi Multicriteria, i progettisti hanno specificato che tale analisi rientra tra i documenti di progetto inviati e approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ente terzo che valida la compatibilità normativa dei documenti prodotti nell'ambito dei progetti infrastrutturali, e hanno invitato gli interessati a prendere visione del documento disponibile sul sito del dibattito pubblico per maggiori delucidazioni e approfondimenti.

È stato specificato che i criteri di valutazione dell'Analisi Multicriteria, con le relative percentuali di peso, sono:

- sostenibilità ambientale (50%)

- sostenibilità fase lavorativa (30%)
- economia del progetto (20%), con riferimento ai tempi legati ai finanziamenti del PNRR.

La questione ambientale è stata trattata non in termini puramente paesaggistici ma anche tenendo conto delle questioni di ordine idrogeologico, pedologico e geotecnico e della serie di pesi assegnati alle varie componenti. Le tre componenti principali, con relative percentuali di peso, sono:

- suolo (45%)
- sottosuolo (30%)
- paesaggio (25%)

L'assegnazione dei suddetti pesi è stata fatta da specialisti che hanno tenuto conto della normativa vincolistica e più in generale dell'Agenda 2030 e del PNRR. I progettisti si sono resi disponibili nel fornire maggiori chiarimenti sulle elaborazioni e sul computo finale relativo ai suddetti temi e il coordinatore ha concluso gli interventi sul tema specificando che la questione sarà nuovamente e più approfonditamente trattata in seguito, nel corso del processo di dibattito pubblico.

Le ragioni dell'opera: il progetto rientra nel progetti TEN-T? Ha senso l'aumento di potenzialità della linea?

L'intervento rientra tra due progetti europei TEN-T, Adriatica e Roma-Milano, in cui la direttrice Orte-Falconara è pienamente coinvolta. I progetti implicano interventi di velocizzazione diffusa su tutta la tratta attualmente esistente e importanti interventi di valorizzazione di ordine tecnologico, relativi a tutti i lotti.

Per quanto riguarda la capacità della linea, si precisa che, indipendentemente da quella che sarà la nuova capacità riportata nei documenti di progetto, sarà la Regione con appositi contratti-quadro di servizio che stipula con impresa ferroviaria ed RFI a determinare quanti e quali treni viaggeranno quotidianamente sulla linea. I dati riportati fanno riferimento quindi alla sola potenzialità della linea, che cambierà a seconda di quello che vorrà programmare la Regione.

La potenzialità è stata definita sulla base delle previsioni, riportate nel dossier di progetto, che sono state fatte perché necessarie al dimensionamento dell'opera. Si precisa che le previsioni tengono in considerazione un orizzonte temporale molto ampio (cento anni).

Che garanzia si può avere sul fatto che l'opera verrà realizzata nella sua interezza (lotto 1, lotto 2 e lotto 3)?

Le informazioni date a favore del fatto che l'opera non resterà incompiuta sono:

- il Lotto 2 è finanziato con il PNRR, secondo i tempi previsti quindi dal PNRR;
- per il Lotto 3 è stato già richiesto il finanziamento nel prossimo aggiornamento di contratto di programma, quindi verrà finanziato tra un anno;
- progressivamente verrà finanziato anche il Lotto 1, con i successivi rinnovi dei contratti di programma.

I lotti sono già stati tutti progettati con lo stesso livello di approfondimento progettuale.

Domanda relative al tracciato: il vecchio tracciato ferroviario potrà essere riutilizzato per la percorrenza ciclopedonale?

Il progetto prevede la dismissione del tracciato e quindi l'eliminazione della struttura ferroviaria. L'area del vecchio tracciato potrà essere ceduta al Comune, a seguito di sottoscrizione di apposita convenzione, e potrà riutilizzarla secondo i propri interessi e le proprie volontà.

Come si è pensato di trattare il tema delle attività commerciali presenti a La Cuna?

Il progetto prevede diverse fasi realizzative, pensate appunto per preservare le attività presenti in loco.

Per quanto concerne gli indennizzi legati allo spostamento delle attività si cercherà di contemplare tutte le voci possibili, recependo tutte le istanze e concordandone il valore.

Sul tema è intervenuto anche il Sindaco di Genga, facendo presente l'esigenza di interesse pubblico nell'avere una ricettività turistica che sia adeguata al sistema delle Grotte di Frasassi ma specificando che la garanzia della continuità delle attività non può darla nessuno se non la rispondenza ai criteri di legge degli interessati. Quest'ultima affermazione fa riferimento al fatto che il titolo per cui un esercente occupa uno spazio mercatale è quello della concessione, alla quale si arriva mediante una graduatoria a seguito di avviso pubblico. Il Sindaco ha concluso spiegando che tra il Comune ed RFI è già in corso un confronto per affrontare al meglio il problema. Il progetto, infatti, come ha chiarito il Coordinatore, è già stato in parte modificato sulla base del parere dato dal Comune in Conferenza dei servizi ma il confronto sul tema è ancora aperto.

Si specifica che il tema sarà trattato più approfonditamente in un incontro successivo, per trovare una cornice comune in cui agire che metta insieme le necessità e le istanze degli interessati e i vincoli di legge citati dal Sindaco.

Smaltimento dei materiali e viabilità provvisoria: come si è pensato di trattare la questione?

Il flusso medio di veicoli indicato nell'area di Palombare (territorio cui fa riferimento la domanda) è di 30/50 veicoli al giorno. Il flusso, in particolare, prevede il passaggio di un camion ogni dieci minuti.

L'Ingegnere Marchese ha fatto presente che a proposito degli impatti che potrebbero derivare da un tale flusso di veicoli, è stata fatta la Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera, che tiene conto dell'ante operam, del post operam e della cantierizzazione, durante la quale sono previsti diversi dispositivi di mitigazione che saranno approfonditi successivamente nel corso dei prossimi incontri.

È stato fatto presente, a proposito della cantierizzazione e delle previsioni dei flussi attuali, che il PFTE rappresenta solo il primo momento progettuale che riguarda l'intervento e che la norma ne prevede altri due, in seguito ai quali si arriverà, infine, ad un esecutivo di cantiere. L'esecutivo di cantiere sarà frutto anche di quanto emerso dalla Conferenza dei servizi e quindi anche dal Dibattito Pubblico e conterrà tutti i dettagli in merito.

Interventi dal pubblico

Carlo Tricoli

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:19:00 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.dportefalconara.it/incontro-05-05/>)

Carlo Tricoli ha consegnato al coordinatore un quaderno, disponibile sul sito del dibattito pubblico, cui si rimanda per l'approfondimento delle argomentazioni. In sintesi, con il suo intervento, ha sottolineato che il progetto fa riferimento principalmente ai Global Project e si sofferma in misura minore su quelle che sono le specifiche ricadute sul territorio. Ha poi specificato che è necessaria una maggiore chiarezza circa l'Analisi Multicriteria e che questa dovrebbe dimostrare anche se è possibile una variante "intermedia". L'intervento si è concluso con il suggerimento di spostare la stazione dal sito previsto dal progetto a favore di una "maggiore cucitura architetto-territorio" e con l'invito alla lettura del quaderno.

Euthimios Kotronias

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:05:00 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.dportefalconara.it/incontro-05-05/>)

Euthimios Kotronias ha richiesto chiarimenti relativamente ad una serie di tematiche puntuali, mettendo in dubbio la veridicità di alcune informazioni contenute nel dossier di progetto. In particolare si è fatto riferimento a:

- benefici socio-economici, e quindi l'incremento della capacità di trasporto dell'infrastruttura e dei livelli di velocizzazione per i servizi Roma - Ancona, il miglioramento delle condizioni di accessibilità di servizio e la riorganizzazione funzionale della stazione di Genga;
- i trend e le previsioni demografiche;
- le ipotesi a supporto del calcolo dell'analisi socio-economica;
- i dati relativi alla sostenibilità ambientale.

L'intervento si è concluso con il suggerimento di richiesta di deroga per quanto riguarda i tempi e i costi del progetto e sottolineando la necessità e l'importanza dell'analisi dei rischi legati all'opera.

Giancarlo Manzetti

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:14:00 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.dportefalconara.it/incontro-05-05/>)

È stata richiesta principalmente una delucidazione su cosa si intenda con "treni a lunga percorrenza". Il punto non risulta adeguatamente specificato nella documentazione.

Lorenzo Catraro

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:14:34 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.dportefalconara.it/incontro-05-05/>)

È stato sottolineato che il tema del miglioramento delle connessioni nella tratta Roma-Ancona è ritenuto prioritario a vari livelli, non soltanto provinciale e regionale, e che la variabile tempo è fondamentale sotto tutti i punti di vista, da quello più autorizzativo a quello più prettamente tecnico-realizzativo.

Conclusione

L'incontro si è concluso con gli interventi dell'Ingegnere Marchese e del Sindaco Filipponi.

L'Ingegnere Marco Marchese ha ringraziato tutti i partecipanti che appassionatamente hanno fatto presente le proprie posizioni e ha sottolineato l'importanza del percorso di dibattito pubblico avviato, sottolineando che RFI si prende l'impegno di dare una risposta a tutte le domande pervenute che saranno analizzate con scrupolo.

Il Sindaco Marco Filipponi ha sottolineato che i tavoli tecnici e tematici in programma puntano a discutere parte degli argomenti emersi nel corso dell'incontro, in particolare la programmazione dei lavori, tema molto importante per il territorio di Genga che sarà necessario approfondire a dovere.

In chiusura, il Coordinatore Alberto Cena ha ringraziato tutti gli intervenuti, che sono stati invitati a partecipare ai prossimi incontri previsti dal dibattito pubblico.

Dibattito pubblico Orte-Falconara

Lotto 2. Genga-Serra San Quirico

Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico

Parco Gorgovivo (Serra San Quirico), 11 maggio 2022

Report sintetico

Il **11 maggio 2022**, presso il **parco Gorgovivo** del Comune di Serra San Quirico, si è tenuto il **primo incontro itinerante previsto sul territorio del Comune di Serra San Quirico**, nell'ambito del processo di dibattito pubblico sul progetto di potenziamento infrastrutturale nel tratto Genga-Serra San Quirico della linea ferroviaria Orte-Falconara. L'incontro ha avuto l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte in merito alle sorgenti e ai pozzi della zona, in particolare per quanto riguarda la sorgente Gorgovivo. All'incontro hanno partecipato **21 persone**, in rappresentanza della **Regione Marche**, dell'**AATO 2**, della **società di gestione del servizio idrico Viva Servizi**, e del **consorzio Gorgovivo**. Inoltre, hanno partecipato all'incontro il responsabile di progetto di RFI Ing. **Andrea Borgia** e i progettisti di Italferr.

L'incontro si è aperto con la **presentazione delle caratteristiche dell'intervento infrastrutturale presso la zona di Gorgovivo**. Nello specifico, si è discusso del rapporto della nuova ferrovia con le sorgenti di Gorgovivo e con i pozzi Clementina. Inoltre, si sono avuti chiarimenti riguardo all'impatto alle interferenze dell'infrastruttura sugli impianti del pozzo di captazione "La Cuna".

Per prima cosa, è emersa la necessità di **approfondire ulteriormente la situazione del pozzo di captazione "La Cuna"** e di condurre adeguati studi per lo spostamento delle infrastrutture utilizzate per il pompaggio delle acque.

RFI ha escluso che la realizzazione dell'opera possa comportare l'inquinamento del pozzo "La Cuna" ed ha ribadito che non ci sarà interferenza tra il pozzo e l'infrastruttura dal punto di vista geologico. Si è rilevata l'esistenza di un'interferenza tra la ferrovia in progetto e le infrastrutture di pompaggio e si è, perciò, affermato che nell'arricchimento del progetto previsto, si lavorerà congiuntamente all'ente di gestione per trovare una soluzione adeguata allo spostamento degli impianti di captazione presso il pozzo. Si è ribadito, in seguito, che si farà uno studio apposito per tutelare questa risorsa idrica.

I responsabili dell'Ufficio d'ambito, della regione Marche e di Viva Servizi hanno ribadito **l'importanza di studiare in maniera adeguata e con cautela lo spostamento degli impianti di captazione**, in modo da mantenere il livello di servizio attuale, così da garantire un adeguato accesso alla risorsa idrica ai cittadini serviti dal pozzo "La Cuna". Inoltre, si è ribadita l'importanza di **porre l'adeguata attenzione alle aree di rispetto dei pozzi** della zona, che prevedono un raggio di circa 200 m, dove non sarebbe possibile realizzare nuove infrastrutture.

Infine, si è affermata **la disponibilità, da parte di tutti gli enti presenti, di condividere con RFI i dati disponibili riguardo alle sorgenti della zona**, in modo da permettere una progettazione più approfondita in un clima di collaborazione.

In seguito, si è trattato il tema del passaggio della linea nei pressi delle sorgenti Gorgovivo. I tecnici di Rfi hanno affermato, che dai dati geologici disponibili e dai rilievi fatti sul campo, **non risultano interferenze tra il tracciato e le sorgenti**. RFI ha eseguito 4 sondaggi e 1 sondaggio dovrà essere

realizzato presso l'imbocco della galleria. Inoltre, gli studi sono stati integrati con le analisi effettuate da ANAS per la realizzazione della galleria della SS 76. Infine, sono stati condotti dei sopralluoghi presso la galleria ferroviaria esistente, dove si è rilevata ed apprezzata la completa assenza di infiltrazioni d'umidità. I rilevamenti piezometrici effettuati verranno integrati con nuovi studi e con i dati a disposizione degli altri enti. Si prevede di effettuare un monitoraggio sulle sorgenti della durata di un anno.

Gli enti coinvolti hanno evidenziato come **l'attenzione sulle analisi del sito di Gorgovivo sia fondamentale**, data l'importanza della sorgente per l'approvvigionamento idrico della regione. Si ritiene, dunque, necessario che si dimostri l'assenza di qualsiasi interferenza tra la nuova linea ferroviaria e le sorgenti di Gorgovivo.

Si è affermato, da parte dell'autorità di bacino, l'importanza di **studiare con particolare attenzione qualsiasi eventuale interferenza tra il tracciato e le sorgenti**, dal momento che queste servono 365.000 cittadini dei comuni della provincia di Ancona.

Poi, sono state chieste delucidazioni rispetto alla **profondità delle fondazioni dei viadotti previsti**, in modo da scongiurare eventuali interferenze con le sorgenti di Gorgovivo.

RFI ha affermato che, in questa fase di progettazione, non si è studiata nel dettaglio la profondità a cui verranno poste le fondazioni delle pile dei viadotti. Si è studiata, invece, la portanza di ogni pila. Le successive fasi di progetto terranno in conto questa criticità e faranno in modo di proporre fondazioni il meno profonde possibili, per evitare interferenza.

Inoltre, sono stati **chiesti chiarimenti rispetto all'interferenza con i pozzi "Clementina"**, da cui viene prelevata parte dell'acqua immessa nella rete idrica.

RFI ha affermato che il tracciato passa tra i 100 e i 110 metri più a monte dei pozzi "Clementina", per questo si esclude ogni tipo di interferenza. Studi più approfonditi saranno previsti in fase di arricchimento del progetto.

In seguito, si è chiesto se **sia possibile immaginare che l'acqua che sgorga dai pozzi "Clementina" provenga dalla falda di Gorgovivo**.

RFI esclude questa possibilità, dal momento che la diversa temperatura e la diversa composizione chimico-fisica delle acque rende difficile il passaggio da un corpo idrico all'altro. In ogni modo, verranno fatti monitoraggi per opera e in corso d'opera.

Infine, **si è chiesto se fosse stata presa in considerazione la sorgente "Piedaspri"**, che dovrebbe trovarsi in quota all'altezza dell'imbocco della galleria.

I tecnici hanno evidenziato il fatto che la sorgente sia stata presa in considerazione e che non si siano rilevate interferenze con la linea in progetto.

In seguito, si è evidenziato il bisogno di **studiare in modo adeguato il sistema di raccolta e di canalizzazione delle acque che saranno presenti in galleria**. Questo si renderà necessario per evitare che le acque, o qualsiasi altra sostanza capace di inquinare la falda, possa inserirsi all'interno di quest'ultima. Tale attività sarà garantita grazie a sistemi in grado di trasportarle all'esterno in sicurezza così da trattarle adeguatamente. Si è anche espressa la necessità di **impermeabilizzare la galleria, specialmente nella parte inferiore**, in modo da evitare infiltrazioni di acque e di materiali pericolosi nel caso di perdite accidentali o di incidenti in galleria.

Infine, durante il sopralluogo si è trattato il tema del **risparmio di tempo di viaggio** previsto con la realizzazione del progetto tra le stazioni di Genga e Serra San Quirico.

RFI non dispone, al momento di tale dato, dal momento che i calcoli sono stati effettuati su tutto l'itinerario tra il PM 228, che si trova tra Fabriano e Albacina, e Castelplanio. Infatti, si sta lavorando per reperire i finanziamenti utili a realizzare tutti e tre i lotti, insieme ad altre opere volte a migliorare la linea tra Orte e Falconara. D'ogni modo, si è affermato che la realizzazione dell'intervento non risponde solamente a necessità di velocizzazione della linea, ma anche di aumento delle frequenze e capacità. Infatti, il raddoppio della linea permetterà la circolazione di un numero maggiore di treni e una maggiore sicurezza sulla linea, data dall'eliminazione del binario unico e la soppressione dei passaggi a livello, che rappresentano un fattore di forte rischio nelle ferrovie.

D'altra parte, si è evidenziato che gli abitanti hanno grossi pregiudizi sul progetto presentato, perché non vedono i vantaggi della realizzazione del nuovo tracciato in variante.

Il sopralluogo si è concluso con la **visita agli impianti di captazione sotterranea del consorzio Gorgovivo**, dove è stato possibile osservare le diverse tipologie di pozzi presenti e si sono espresse le caratteristiche dell'impianto.

Dibattito pubblico Orte-Falconara

Lotto 2. Genga-Serra San Quirico

Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico

Cava Gola Della Rossa e Frazione Serra San Quirico Stazione (Comune di Serra San Quirico),
11 maggio 2022

Report Sintetico

Il **11 maggio 2022**, presso la **Cava Gola della Rossa e la Frazione Serra San Quirico Stazione**, si è tenuto il **secondo incontro itinerante previsto nel Comune di Serra San Quirico**, nell'ambito del processo di dibattito pubblico sul potenziamento della tratta Genga-Serra San Quirico della linea ferroviaria Orte-Falconara. L'incontro ha toccato La Cava Gola della Rossa e le zone interessate dalla realizzazione della nuova viabilità di ricucitura NV06 e NV07. L'incontro ha avuto l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte da parte dei cittadini riguardo l'opera e la nuova viabilità presso la frazione di Serra San Quirico Stazione. All'incontro hanno partecipato il **sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri**, **25 residenti** e **operatori economici** delle zone coinvolte dal progetto nel Comune di Serra San Quirico. Inoltre, hanno partecipato all'incontro il responsabile di progetto di RFI **Ing. Andrea Borgia** e i progettisti di Italferr.

L'incontro si è aperto con la presentazione dell'intervento. Inoltre, si sono tratti i temi dell'interferenza tra i cantieri e la cava e degli impatti della viabilità di ricucitura sul territorio. In particolare, si sono trattati i temi degli espropri necessari alla realizzazione del progetto.

Per prima cosa sono stati chiesti **chiarimenti rispetto al piazzale di sicurezza previsto dalla galleria ferroviaria**. Nello specifico, si è chiesto se non sia possibile realizzarlo alla stessa quota dell'uscita della struttura, in modo da contenere gli impatti sulla cava.

I progettisti hanno affermato che la soluzione scelta, ovvero la realizzazione di un piazzale d'emergenza sotto l'imbocco della galleria collegato ad essa tramite scale, sia la soluzione migliore. Infatti, ciò permette ai mezzi di soccorso di accedere sia alla parte destra sia alla parte sinistra del piazzale, cosa che non sarebbe possibile in quota, se non attraverso la realizzazione di una complicata viabilità. Il piazzale d'emergenza di 500 m² coinvolgerà parte della cava. Inoltre, in caso di emergenza, l'accesso dei mezzi di soccorso avverrà tramite la viabilità interna dell'impianto d'estrazione. Ciò sarà regolato da appositi contratti di servitù.

Inoltre, si sono chiesti **chiarimenti rispetto all'impatto del cantiere di realizzazione della galleria sul piazzale della cava dedicato alla logistica**, dove sono previste le attività di pesa dei mezzi. Le attività di pesatura dei mezzi sono fondamentali per l'impianto e la loro interruzione significherebbe un danno importante per l'attività della cava. Per questo, **si è proposto di spostare la deviazione della SS 76 sul lato della cava**, in modo da minimizzare gli impatti sul sito produttivo.

RFI ha affermato che durante la realizzazione del tratto in galleria artificiale, sarà necessario deviare il traffico della SS 76. La deviazione è stata studiata per mantenere le stesse caratteristiche infrastrutturali della SS 76, con una limitazione di velocità a 50 km/h. La viabilità studiata prevede l'interferenza temporanea con gli strumenti di pesatura dei mezzi che trasportano il materiale estratto. Si è ritenuto che la deviazione sul lato del piazzale di servizio della cava fosse la soluzione migliore per mantenere un adeguato livello di scorrimento del traffico sulla strada e permettere la

piena operatività del cantiere. Lo studio della deviazione della SS76 è stato particolarmente complesso per via della mancanza di spazi utili nella zona. Si è affermato che sia possibile studiare la deviazione sul lato della cava, ma che questa potrebbe comportare un'interferenza con le attività di estrazione. RFI ha proposto di studiare la possibilità di localizzare una pesa temporanea, da posizionarsi in un altro luogo, in modo da mantenere la normale operatività logistica della cava.

I responsabili della Cava Gola Rossa hanno, in seguito, **chiesto chiarimenti rispetto ai tempi necessari per la realizzazione della galleria ferroviaria** e, di conseguenza, rispetto alla durata dell'occupazione del piazzale logistico per le attività di cantiere legate alla realizzazione della galleria "La Rossa".

Si è affermato che il piazzale sarà occupato durante la prima di 4 fasi di lavorazione per la realizzazione della galleria Gola Rossa. Maggiori approfondimenti sono stati rimandati all'incontro del giorno successivo.

Anche durante il secondo sopralluogo si sono **chiesti chiarimenti rispetto alla possibile interferenza tra la nuova linea e i pozzi "Clementina"**.

RFI ha ribadito che si passerà a 100-110 m a monte dei pozzi, perciò non ci dovrebbero essere interferenze. D'ogni modo, si stanno conducendo studi idrogeologici per approfondire le possibili interferenze con tutte le sorgenti d'acqua prossime all'infrastruttura.

In seguito, si è esposto il progetto della viabilità alternativa NV06.

Parte dei presenti ha domandato **perché non sia possibile spostare il raddoppio della sede ferroviaria verso il lato fiume**, in modo da limitare le interferenze con la viabilità esistente. Si è, poi, affermato che **nel progetto del 2003 si era previsto il raddoppio della ferrovia sul lato monte**. Inoltre, si è proposto di **spostare il raddoppio ferroviario sulla sponda destra dell'Esino** in modo da non intaccare la viabilità provinciale.

I tecnici presenti hanno affermato che non è possibile spostare sul lato fiume il raddoppio dei binari ferroviari, poiché la normativa idraulica oggi vieta la realizzazione di opere nelle aree di possibile esondazione del fiume. Per lo stesso motivo, si ritiene che non sia possibile realizzare il raddoppio sulla sponda destra del fiume Esino. Alcune soluzioni, presentate prima del 2018, oggi non sono più realizzabili per via della normativa idraulica più stringente. Infine, si è affermato che il raddoppio a monte avrebbe avuto impatti più forti di quelli attuali, prevedendo l'abbattimento di un numero maggiore di edifici, tra cui la parrocchia. Per tutti questi motivi si è deciso di effettuare il raddoppio in sede.

I cittadini hanno affermato che **sia possibile lavorare per mettere in sicurezza e riprofilare il fiume Esino**, così come si è fatto in occasione della realizzazione della SS76, in modo da non incorrere nei divieti di realizzazione previsti dalla normativa idraulica vigente. Alcuni partecipanti hanno evidenziato che tale attività **sarebbe stata fatta 3 volte nel corso degli ultimi anni**. Alcuni dei partecipanti, invece, hanno chiesto se sia **possibile derogare alla normativa idraulica**, così da effettuare il raddoppio ferroviario sul lato fiume.

In seguito, sono state proposte dai cittadini presenti alcune modifiche al tracciato della NV06. In particolare, si è chiesto **perché non sia possibile far correre la strada parallela ai binari raddoppiati e perché non si è pensato di realizzare un sottopasso che superi i binari**.

I tecnici di RFI hanno affermato che le due soluzioni sono state scartate perché avrebbero comportato un numero maggiore di abbattimenti di abitazioni. La logica del progetto ha cercato, quanto più possibile, di tutelare le case. Inoltre, la progettazione delle nuove viabilità, in sostituzione

di quelle interferite dal progetto, deve essere messa norma, così come prevede la legge. Questo fa sì che la progettazione delle nuove strade debba tenere in considerazione stringenti prescrizioni riguardo alla larghezza della sede stradale. Il sottopassaggio non è stato considerato, da una parte, perché in caso di esondazione dell'Esino sarebbe interdetto, dall'altra, perché si sarebbe creato un forte problema per gli accessi alle case. Queste, per riconnettersi alla viabilità provinciale, avrebbero avuto bisogno di una nuova strada d'accesso sul versante della collina. RFI ha affermato che potrà, comunque, prendere in considerazione la proposta di realizzare un tracciato della NV06 maggiormente rettilineo. Inoltre, si è affermato che RFI è aperta ad ascoltare tutti gli input che arriveranno dal territorio per iniziare a valutare la fattibilità e a lavorare per una soluzione alternativa alla NV06.

Alcuni dei partecipanti ritengono che **sia possibile realizzare un sovrappasso che scavalchi i binari ferroviari**, così da non portare danni alle abitazioni presenti lungo la via Clementina.

I tecnici hanno affermato che, dagli studi effettuati al momento, la realizzazione di un sovrappasso per ricucire la viabilità risulti essere particolarmente impattante. Infatti, richiederebbe lunghe rampe d'accesso che si estenderebbero, da una parte, fino alla chiesa e, dall'altra, fino in prossimità del passaggio a livello.

In secondo luogo, si è chiesto se **nella progettazione della nuova viabilità si sia tenuto conto dell'ambiente**.

Rfi ha affermato che la nuova viabilità è stata studiata in accordo a tutte le norme attuali, tra cui quelle a tutela dell'ambiente. Si è cercato di minimizzare il consumo di suolo nella realizzazione della viabilità alternativa.

Parte dei residenti ha fatto notare il fatto che **l'abbattimento di abitazioni comporterà un consumo di suolo in altri luoghi**, perché dovranno essere ricostruite le abitazioni presenti nella zona.

Alcuni dei partecipanti **hanno chiesto se non sarebbe meglio espropriare o indennizzare tutti coloro che avranno la loro casa compresa tra la ferrovia e la nuova viabilità NV06**.

Sono state, poi, chieste, alcune **informazioni supplementari riguardo alla procedura di esproprio**. Parte di coloro che potrebbero essere espropriati ritengono **necessario garantire che le nuove abitazioni abbiano la stessa metratura e siano situate presso Serra San Quirico**.

I tecnici di RFI hanno risposto che la procedura di esproprio prevede diverse fasi. Dopo la Conferenza dei Servizi, verranno contattati tutti i proprietari interessati e si chiederà loro la documentazione necessaria a valutare il valore dell'immobile. L'ente espropriatore farà le proprie valutazioni, basandosi sui valori di mercato rilevati nella zona attraverso indagine sui portali web e attraverso le analisi delle compravendite effettuate. Dopo aver valutato il valore dell'immobile, verrà concordato l'indennizzo per coloro che saranno espropriati. Se i proprietari non ritenessero congrua la valutazione, è possibile individuare un soggetto terzo a cui affidarsi. RFI ha, in seguito, affermato che non ha la possibilità di realizzare nuove abitazioni per coloro che saranno espropriati. Si è auspicato che si possa lavorare, anche con l'aiuto del comune, per far sì che coloro che saranno espropriati possano continuare a risiedere presso il comune di Serra San Quirico.

In seguito, si è esposto l'impatto della NV06 presso la villa dell'800 presente sulla via "Clementina". I proprietari hanno chiesto come **sia stato valutato il fattore ambientale e il valore culturale della villa Ottocentesca**.

Per quanto riguarda l'ambiente, si è valutata la sottrazione del patrimonio arboreo, tanto per il parco della Villa quanto per le aree boscate retrostanti le abitazioni di Via "Clementina". Su questo

tema si è fatto un tavolo apposito con la regione Marche, che ha una normativa particolarmente attenta al tema delle compensazioni ambientali. Sul tema del valore culturale, il progetto è sottoposto a procedura autorizzativa anche per quanto riguarda l'impatto sui beni storici e artistici. Il Ministero della Cultura valuterà l'esistenza di un vincolo. Sarà possibile studiare variazioni di tracciato per la NV06, che siano compatibili con le regole della progettazione.

In seguito, sono state presentate le caratteristiche progettuali della NV07 e della NV07A che hanno lo scopo di ricucire la viabilità di Serra San Quirico Stazione dopo la soppressione del passaggio a livello presso la stazione.

Molti partecipanti hanno chiesto **per quale motivo si fosse progettato un sovrappasso della ferrovia**, ritenuto molto impattante, **invece di progettare un sottopasso**.

I progettisti hanno affermato che si sono immaginate diverse soluzioni per il sottopasso, che, dagli studi effettuati, non sono state ritenute realizzabili. Un sottopasso sotto la stazione ferroviaria- che attraversi la Via "Clementina, la stazione e la linea ferroviaria- sarebbe considerato una galleria per via della sua lunghezza. Questo comporterebbe la necessità di sottostare alle norme tecniche per questo tipo di infrastrutture, che non è possibile rispettare nel contesto di Serra San Quirico Stazione. Si è ipotizzato, inoltre, un sottopasso che si riconnetta con il parcheggio della stazione, ma non sarebbe realizzabile, dal momento che avrebbe un'altezza fortemente inadeguata e sarebbe posto in una zona a rischio di esondazione.

Alcuni interventi hanno evidenziato che, **utilizzando parte delle aree tecniche della stazione di Serra San Quirico sarebbe possibile realizzare il sottopassaggio ferroviario**.

I tecnici di RFI hanno evidenziato la possibile esistenza di problemi legati al pericolo di esondazione del fiume Esino, che renderebbe difficile realizzare un sottopasso.

Per questo motivo, alcuni dei partecipanti hanno ipotizzato **la realizzazione di un sottopassaggio dotato di sistemi di pompaggio delle acque di piena**, in modo da rendere sicuro il sottopasso, evidenziando come questo sia stato fatto a Castelplanio.

Alcuni hanno chiesto **se i sottopassi ipotizzati, e scartati, siano stati pensati per il transito di auto e mezzi pesanti**.

I sottopassi immaginati sono stati pensati, secondo la normativa. Per questo si sono progettati per far passare tutti i tipi di mezzi. La realizzazione di sottopassi di altezza pari o minore (3,20m) richiedono un percorso autorizzativo speciale, che coinvolge molti attori del territorio, come i Vigili del Fuoco, e sono possibili solo se esiste una viabilità alternativa. Per questo motivo, in questa fase di progettazione, si è escluso di realizzare un sottopassaggio di questa altezza.

Alcuni dei partecipanti hanno affermato **che il sovrappassaggio ferroviario previsto dalla NV07 non avrebbe la domanda sufficiente per giustificarne la realizzazione**. Per questo motivo si ritiene che la realizzazione di un sottopassaggio solo per le automobili possa essere la soluzione ottimale per congiungere le due parti della frazione Serra San Quirico Stazione separate dalla ferrovia.

I tecnici hanno affermato che il sovrappasso accelererebbe i tempi di collegamento di coloro che abitano al di là della ferrovia con gli altri nuclei del comune di Serra San Quirico. Questo potrebbe rappresentare un beneficio per questi cittadini. D'altra parte, si può ipotizzare di utilizzare la NV07A come via di collegamento tra le parti del centro abitato di Serra San Quirico Stazione. Questo, però, costringerebbe a maggiori tempi di percorrenza.

Il sindaco di Serra San Quirico ha evidenziato il fatto che **sul crinale del colle su cui si vorrebbe costruire la rampa d'accesso al sovrappassaggio della NV07 siano presenti un fosso e un fronte di frana.**

I tecnici di RFI hanno affermato che questa fronte non sia stato rilevato. L'area risulta essere, sia dalle carte sia dai rilevamenti, a pericolosità media. Si è affermato che si sono fatti i sondaggi richiesti dal comune e si sia installato un inclinometro per rilevare la presenza di fronti di frana. Al momento non si evidenzia nessun problema per quanto riguarda l'edificabilità dell'area.

Infine, si è proposto di **realizzare un viadotto che si ricongiunga direttamente con la viabilità provinciale**, invece di innestarsi sulla normale viabilità urbana.

RFI, al momento, ritiene che non sia possibile attuare questa soluzione perché non ci sarebbero gli spazi adeguati all'innesto tra il viadotto e la strada provinciale.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA

Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

Incontro di presentazione | Comune di Serra San Quirico

Parrocchia Santa Maria del Mercato, 12 maggio 2022

Report sintetico

Introduzione

Giovedì 12 maggio 2022, presso il teatrino parrocchiale del Comune di Serra San Quirico, si è tenuto l'incontro serale dedicato ai cittadini del suddetto comune, previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al progetto di potenziamento della Linea ferroviaria Orte – Falconara (Lotto 2 Genga-Serra S.Quirico).

All'incontro hanno preso parte **120** persone, in parte presenti in sala in parte collegate online tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, che ha illustrato il calendario degli incontri programmati e la scaletta predisposta per la giornata.

La presentazione è disponibile al seguente link: <https://dportefalconara.it/incontro-12-05/>.

Dopo i saluti istituzionali, il Sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri ha fatto una breve sintesi delle principali problematiche che riguardano il territorio comunale, lasciando la parola all'Ing. Massimo Belcecchi che ha presentato la soluzione progettuale alternativa studiata. Successivamente sono state illustrate una serie di presentazioni da parte dei progettisti RFI e Italferr sulla base dei temi emersi dagli incontri e dai sopralluoghi precedenti. La scaletta dell'incontro è stata quindi la seguente:

Una proposta alternativa

Ing. Massimo Belcecchi

Introduzione alle presentazioni dei progettisti

Ing. Marchese e Ing. Borgia - RFI

Illustrazione del tracciato RFI

Ing. Marandola/Ing. Meneschincheri - Italferr

Illustrazione aspetti idrologici

Ing. Carli e Ing. Cesali - Italferr

Illustrazione inerente la viabilità

Ing. Gaeta - Italferr

Illustrazione aspetti realizzativi (cantieri ed espropri)

Ing. Capucchio - Italferr

Le presentazioni sono disponibili al link: <https://dportefalconara.it/incontro-12-05/>

Durante l'incontro, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni. **Le domande** raccolte in presenza, una volta integrate con quelle pervenute online, **sono state 13**, riassumibili in 6 punti, e hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

Domande e risposte

Domande sul tracciato: è possibile pensare a soluzioni progettuali alternative per Via Fratelli Bandiera e Via Clementina?

La necessità di allargare l'impronta ferroviaria in zona **Via Fratelli Bandiera** è legata alla presenza di alcune curve presenti in prossimità della stazione, al fatto che tra i binari debba esserci una distanza di 4 metri e alla rettifica che verrà fatta ai marciapiedi, che al momento non sono a norma e rappresentano un ostacolo per i passeggeri a mobilità ridotta.

È stato poi specificato che la necessità di **mantenere la stazione** di Serra San Quirico è dovuta ad uno degli obiettivi alla base della progettazione dell'intervento: far sì che sempre

più persone abbandonino la macchina a favore del trasporto pubblico. In quest'ottica, mantenere stazioni e fermate nei vari centri urbani attraversati dalla ferrovia rappresenta un input funzionale al perseguimento degli obiettivi che si pone l'opera.

Riguardo Via Clementina, la ferrovia in questo tratto mantiene il tracciato attuale e si allarga lato fiume per la realizzazione del nuovo binario. È stato chiesto perché non **proteggere la linea del fiume** con interventi di contenimento ed è stato risposto che la costruzione di un muro o di una qualsiasi altra barriera altererebbe l'assetto idraulico del terreno. In generale la difesa del fiume avviene non per mezzo di opere di contenimento ma attraverso "casce d'espansione", aree inedificabili che minimizzano rischi e impatti. Per lo stesso motivo è stata scartata la possibilità di **pompe e sottopassi** in zona, in quanto comporterebbero un aumento della vulnerabilità idraulica.

Sulla richiesta di presentazione delle **alternative alla NV06** studiate, è stato specificato che la prima viabilità pensata era diversa da quella proposta perché extraurbana. Tale alternativa, dovendo rispondere a caratteristiche diverse (velocità di percorrenza da 40 a 100 km/h), secondo la normativa di progettazione delle strade, risultava molto più impattante. La NV06, infatti, è una strada urbana (velocità di percorrenza da 25 a 60 km/h) che prevede l'adeguamento di Via Clementina in un tratto relativamente contenuto e ristretto.

Alla domanda circa la possibilità di realizzare il **tracciato ferroviario accanto alla superstrada**, e quindi in un territorio aperto e poco abitato, è stato risposto che la superstrada passa in adiacenza all'Esino, fiume che presenta tutta una serie di anse. Pertanto, si andrebbe a realizzare l'opera sopra il fiume e ciò comporta molte problematiche di compatibilità idraulica. Per approfondire il tema idrogeologico, si rimanda all'intervento dell'Ing. Cesali (*minuto 59.13 del video reperibile al seguente link:*

<https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Come sarà gestita la procedura espropriativa?

Il tema degli espropri è stato affrontato a più riprese, e con energia, nel corso dell'incontro. In generale, è stato detto che la normativa prevede un momento di accordo e che **i tempi, le modalità e gli indennizzi verranno concordati** e non imposti. "Si tratta di un'opera pubblica che prevede purtroppo degli abbattimenti - ha detto l'Ing. Marchese - ma la legge è pensata per tutelare in maniera massima la proprietà privata" e i vari passi della procedura espropriativa seguono infatti questo principio di tutela.

L'Ing. Marchese ha ribadito che quasi sempre si riesce a trovare un accordo e che in genere si riesce nell'intento di non arrivare a contenziosi.

Quali sono gli impatti ambientali previsti in termini di CO2 e quali le compensazioni previste?

Per quanto riguarda lo scenario delle tonnellate di **CO2** non emesse è stato possibile valorizzare:

- i contributi di assorbimento previsti nell'ambito del progetto derivanti dalle opere a verde e dagli interventi di ripristino ambientale previsti;
- la riduzione delle emissioni generate dallo *shift* modale (passaggio dalla gomma al ferro) che si intende incentivare.

Dal bilancio delle suddette componenti si determina un beneficio di circa di 580.000 tonnellate di CO2. In particolare, il dettaglio delle emissioni di gas evitate nel periodo 2026-2050 è pari a circa 250.000 m³.

In che modo il nuovo tracciato incentiva lo sviluppo economico?

Il progetto si inserisce nell'ambito di progetto più ampio di potenziamento ferroviario di un lungo tratto che dà la possibilità, da un lato, di favorire il **passaggio "da gomma a ferro"** (quindi da auto a treno), dall'altro di favorire l'**accessibilità del territorio**. Le stazioni, in questo senso, sono delle "porte" alle tante modalità di scoperta dell'area, dalla ciclovie ai percorsi di trekking.

È possibile approfondire il tema dei vincoli idrogeologici?

L'Ing. Marchese ha rinnovato la **disponibilità ad approfondire** la questione della compatibilità idrogeologica.

Chiarimenti sul Dibattito Pubblico: perché il dibattito avviene in una fase così tardiva?

Il Dott. Alberto Cena ha spiegato che la procedura del Dibattito Pubblico utilizzata è quella legata alle opere finanziate dal PNRR, che, come si è detto, ha tempi diversi rispetto a quella ordinaria. I tempi previsti, infatti, sono accelerati rispetto ai processi di dibattito che seguono i tempi e le modalità del DPCM 76/2018. Il **Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica** sottoposto a dibattito, però, è lo stesso che verrebbe sottoposto a dibattito anche in un procedimento ordinario. Pertanto, anche se con tempi ristretti, si sta discutendo il progetto nello stesso momento in cui si sarebbe discusso anche se l'opera non fosse rientrata tra quelle finanziate dal PNRR, secondo quanto previsto dalla normativa.

Interventi dal pubblico

Euthimios Kotronias

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:40:11 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Euthimios Kotronias considera il progetto eccessivamente impattante per il territorio, in particolare per la Gola della Rossa e la Valle dell'Esino, e ha espresso i propri dubbi circa il tentativo di ottimizzazione delle ricadute dell'intervento da parte dei progettisti. Ha quindi sollecitato RFI ed Italferr a richiedere una deroga su tempi e costi del progetto, così da approfondire il confronto sull'opera.

Andrea Aiello

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:45:10 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Andrea Aiello ha specificato di aver già depositato delle osservazioni in merito al progetto sul sito del dibattito pubblico. All'incontro ha formulato delle osservazioni a partire da quanto scritto su un post Facebook dal Presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, ad aprile 2021, e facendo riferimento alla disciplina costituzionale. Tali osservazioni, in sintesi, hanno riguardato i seguenti temi:

- ambiente (panelli fonoassorbenti dai 6 agli 8 metri; impatto del parco privato Perugini e della pineta del Monte Murano);
- viabilità (inquinamento acustico; occultamento del paesaggio);
- qualità della vita dei residenti (espropri e abbattimenti; fasi di cantiere molto lunghe; vibrazioni dovute al passaggio dei treni).

Aiello ha concluso specificando che la sua impressione è che il dibattito sia più orientato alla presentazione del progetto che al confronto collaborativo.

Debora Pelacchi

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:52:43 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Debora Pelacchi ha parlato in rappresentanza del gruppo consiliare Officina Civica di minoranza e si è soffermata soprattutto sul progetto della viabilità NV07. Ha specificato che la Bandiera Arancione di cui è stata insignita Serra San Quirico è un riconoscimento dovuto non

solo al centro storico ma anche al paesaggio collinare che lo circonda, che cambierà radicalmente con la realizzazione dell'intervento. L'opera è considerata "sproporzionata" rispetto alla reale utilità che costituisce per la viabilità accessoria, in quanto risolve un problema aggravandone un altro, ossia quello dello spopolamento: i residenti di Via Fratelli lasceranno Serra San Quirico, area interna soggetta appunto ad uno spopolamento che sembra irrefrenabile. Debora Pelacchi ha infine richiesto fotoinserimenti specifici dell'area della NV07, così da renderne più comprensibile l'impatto. L'intervento si è concluso con un contributo del **Geom. Fiorentini**, che ha esortato i progettisti a non escludere l'ipotesi di realizzazione di un sottopasso che, uscendo dall'impronta del rilevato della ferrovia, svolti a destra collegandosi alla futura rotatoria del piazzale della stazione. Il geometra ha sottolineato che in altri casi simili la situazione si è risolta con la realizzazione di muri paraballast (che aiutano a far sì che il sottopasso venga più corto) e ha concluso con una domanda a proposito delle opere di compensazione: è possibile analizzare o prevedere nelle zone sottoposte a esproprio la possibilità di realizzare opere di urbanizzazione, ovviamente nelle aree che da Piano Regolatore sono già pronte a riceverle?

Fabio Bufarini

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:59:38 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Fabio Bufarini ha richiesto maggiori approfondimenti sulla cosiddetta "variante media", per capire le interferenze che prevede nella zona della NV06, viabilità che considera il vero punto problematico dell'opera. La NV06 comporta una serie di espropri, oltre che la perdita di visuale del paesaggio per le case per cui l'esproprio non è previsto. Chiede, a tale proposito, come verrà valutato l'indennizzo relativo a questo tipo di impatto, specificando che una ricaduta simile non potrà comunque essere mai compensata realmente in termini monetari.

Mario Bondoni

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 3:07:28 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Mario Boldoni ha esortato i progettisti a studiare l'ipotesi di realizzazione del sottopasso in sostituzione del viadotto e a risolvere la problematica dell'esondazione del fiume con l'installazione delle pompe e di un sistema di fortificazione dello stesso.

Giampiero Fabbri

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 3:09:24 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Giampiero Fabbri ha esortato a perseguire la soluzione progettuale del sottopasso sottolineando che in passato è stato approvato e mai realizzato un progetto che prevedeva appunto tale sottopasso. Ha esortato quindi il Sindaco a riprendere il suddetto progetto per riproporlo.

Paolo Scarabotti

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 3:11:58 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Paolo Scarabotti ha fatto un breve intervento per sottolineare la necessità di prendere in esame la variante al progetto di cui si è ampiamente discusso nel corso dell'incontro.

Massimo Belcecchi

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 3:12:45 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=VnwjK9mda9I>)

Massimo Belcecchi ha spiegato che il sottopasso proposto con la variante da lui illustrata all'inizio dell'incontro rispetta la normativa e che, per come è stato pensato, non è una "conca", perché sfrutta la situazione orografica del terreno: lato fiume è alto quanto la strada e le abitazioni presenti nelle vicinanze e, per questo, il rischio di esondazione non rappresenta un problema (l'acqua andrebbe a confluire direttamente su Via Fratelli Bandiera, utilizzando quindi l'impianto fognario). Ha poi riaperto il tema della compatibilità idraulica, specificando che la variante non prevede "muri di contenimento" per l'esondazione del fiume e che la preoccupazione per il terrapieno può essere risolta con un sistema di tombini.

Conclusioni

L'incontro si è concluso con gli interventi del Coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, del Sindaco del Comune di Serra San Quirico Tommaso Borri e dell'Ing. Marco Marchese.

Alberto Cena ha chiarito che il dibattito pubblico rappresenta un momento di confronto e dialogo e ha chiesto quindi ai progettisti la disponibilità a realizzare dei tavoli tecnici per

discutere le proposte di variante emerse durante gli incontri e soprattutto capire le esigenze che ne stanno alla base.

L'Ing. Marco Marchese ha invitato i presenti a inviare i propri contributi, così da poter analizzare in maniera utile e approfondita le opzioni migliorative più in linea con la sensibilità del territorio. Ha poi specificato che, lato RFI e Italferr, si sta cercando di fare il possibile per prendere in esame al meglio quanto emerge da ogni incontro nell'economia dei tempi a disposizione (tempi legati, come si è detto, alla procedura di dibattito definita per legge). "La soluzione proposta è frutto di mesi di indagini - spiega l'ingegnere - ed è impossibile replicare in pochi giorni tutte le indagini per la variante proposta, faremo però il massimo per riuscire a farvi capire le evidenze, dal punto di vista ingegneristico e normativo, di alcune soluzioni". Ha poi chiarito un aspetto dell'iter autorizzativo e progettuale in corso: dopo la Conferenza dei Servizi, è previsto un passaggio al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che analizza le prescrizioni e i pareri e può decidere di richiamare gli enti che hanno formulato specifiche osservazioni, e rimandare il parere al Presidente della Conferenza dei Servizi (appunto l'Ing. Marchese) richiedendo eventuali integrazioni o modifiche.

Il Sindaco Tommaso Borri ha concluso confermando quanto detto con un intervento precedente, ossia che un progetto di sottopasso, in passato, era stato approvato anche da RFI. Ha infine sottolineato la necessità di riservare la stessa attenzione a tutte le criticità emerse nel corso degli incontri.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

Incontro con il Parco della Gola Rossa e di Frasassi
Fabriano, 17 maggio 2022

Report sintetico

Introduzione

Martedì **17 maggio 2022**, presso la **sede del Parco Naturale Regionale della Gola Rossa e Frasassi**, si è tenuto l'incontro Incontro dedicato a raccogliere osservazioni e proposte inerenti gli aspetti ambientali legati al Parco naturale, previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al progetto di potenziamento della Linea ferroviaria Orte – Falconara (Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico). All'incontro hanno preso parte **30** persone, in parte presenti in sala in parte collegate online tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, che ha illustrato il calendario degli incontri programmati e la scaletta predisposta per la giornata.

La presentazione è disponibile al seguente link: <https://dportefalconara.it/incontro-17-05/>

Dopo l'introduzione al progetto, a cura dell'Arch. **Andrea Croci** di RFI, l'incontro è proseguito con la seguente scaletta:

Illustrazione degli aspetti ambientali

Dott.ssa Ercolani-RFI

Dott.ssa Chiuco-RFI

Le presentazioni sono disponibili al link: <https://dportefalconara.it/incontro-17-05/>

Durante l'incontro, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni. Le domande raccolte in presenza, una volta integrate con quelle pervenute online, hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro.

Domande e risposte

È stato predisposto un fotoinserimento dell'opera dalla frazione Palombare?

RFI sta predisponendo ulteriori fotoinserimenti dell'opera, anche a partire dalle osservazioni emerse durante i sopralluoghi effettuati nel corso del dibattito pubblico. Si sta lavorando per mostrare l'inserimento del VI02 in altri punti presso la frazione Palombare. Questi saranno disponibili per i prossimi tavoli tecnici.

Perché non si è predisposto un rendering dell'infrastruttura progettata?

Esiste una differenza tra rendering e fotoinserimenti. I rendering sono quelle relazioni progettuali che fanno vedere l'opera. RFI produce fotoinserimenti, ovvero immagini dell'opera inserita nel contesto territoriale così come richiede la normativa. Le fotosimulazioni sono uno strumento più sofisticato e più rispondente al vero. Esistono vincoli per realizzarli perché siano accettabili in fase di valutazione del progetto. Ad esempio, è necessario fare la fotosimulazione da percorsi accessibili a tutti, escludendo zone non facilmente accessibili o chiuse al pubblico. Le zone non facilmente accessibili vengono valutate, ma non sono richieste dalla normativa. Comunque, si rende necessario

fare nuovi fotoinserimenti da diversi punti di vista. Il rendering, d'altra parte, è uno strumento che si presta ad altro tipo di analisi. Render è analisi di un oggetto e non del contesto.

Perché non si è predisposta una simulazione 3D che aiuti a capire le problematiche di inserimento, come si è fatto per la tratta Roma-Pescara?

Non c'è differenza tra il modo con cui si sta presentando questo progetto e il modo in cui si è presentato quello della Roma-Pescara. Sul progetto della linea Roma-Pescara si sono viste più fotosimulazioni perché la tratta è più lunga, che ha più tratti a cielo aperto. Le fotosimulazioni servono perché la normativa richiede di inserire le opere all'aperto nel contesto paesaggistico nelle aree vincolate. La quantità di chilometri a cielo aperto in aree vincolate condiziona il numero di fotoinserimenti prodotti.

Non sarebbe necessario dimostrare la traguardabilità del bene ambientale o paesaggistico dell'osservatore dalla frazione Palombare?

Il contesto di Palombare è particolarmente sensibile poiché si stratificano diverse sensibilità dal punto di vista paesaggistico, urbanistico e ambientale. Nel progetto di inserimento ambientale e nel progetto di monitoraggio ambientale si è cercato di porre in atto tutte le tutele possibili per mitigare l'inserimento dell'infrastruttura e salvaguardare il nucleo abitato. Certamente la conformazione orografica del territorio, insieme a diversi vincoli, fa sì che Palombare sia una zona delicata e sensibile per la quale è necessario cercare di fare il possibile per mitigare la presenza dell'opera.

È possibile valutare la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario lungo il sedime del canale "Montecatini"?

In sede di sopralluogo e nell'incontro di Serra San Quirico, il tema della NV06 è stato ampiamente trattato. Si sta lavorando per trovare una soluzione diversa per la viabilità; valutando, in accordo con la normativa idraulica, la possibilità di trovare un corridoio che permetta di migliorare la NV 06. Le soluzioni alternative comporteranno alcune demolizioni, ma si migliorerà la situazione attualmente prevista in progetto. Per quanto riguarda la linea ferroviaria, proveremo a guadagnare qualche spazio in più per migliorare il tracciato della viabilità.

È stato previsto un sopralluogo lungo il letto del fiume Esino?

Nella giornata del sopralluogo, si è visto il piazzale della stazione per verificare la fattibilità e la geometria di un eventuale sottopasso. Si valuterà la possibilità effettuare un sopralluogo aperto al pubblico sul letto del fiume Esino.

Interventi dal pubblico

Tommaso Borri (Sindaco di Serra San Quirico)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:02:03 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=hHxPjgXrpVU>)

Il Sindaco di Serra San Quirico ha domandato ai progettisti presenti quali saranno gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera e della viabilità alternativa. Inoltre, ha domandato quanti fabbricati di civili abitazioni si è previsto di abbattere per la realizzazione del progetto. Inoltre, ha chiesto ulteriori rassicurazioni riguardo alla tutela delle risorse idriche della zona. Infine, pur

ammettendo la qualità della progettazione effettuata, ha ribadito il fatto che saranno necessari adattamenti al progetto per inserirlo sul territorio.

Andrea Aiello

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:04:59 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=hHxPjgXrpVU>)

Andrea Aiello, per prima cosa, ha chiesto perché non fosse stata prevista la presenza dei responsabili della parte ambientale del progetto durante il sopralluogo effettuato presso la frazione Serra San Quirico Stazione. Inoltre, ha chiesto se fossero stati effettuati da RFI sopralluoghi prima dell'inizio del processo di dibattito pubblico. In seguito, ha domandato come siano state effettuate le valutazioni all'interno dello studio acustico. Infine, ha chiesto come saranno compensati gli abbattimenti di flora di pregio, presenti presso il parco della sua tenuta di fine '800.

Marco Pescatori

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:08:11 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=hHxPjgXrpVU>)

Marco Pescatori ha affermato la necessità abbandonare il progetto proposto e lavorare per realizzarne uno in galleria. Questo limiterebbe gli impatti sul parco naturale.

Euthimios Kotronias

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:08:48 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=hHxPjgXrpVU>)

Euthimios Kotronias ritiene che il progetto proposto non sia adatto al territorio. Ha sottolineato, come già la realizzazione della SS76 abbia portato danni al territorio e lunghi periodi di cantiere. Ha affermato che il progetto proposto a dibattito pubblico avrebbe un grande impatto ambientale su tutta la valle dell'Esino. Ritiene, infatti, che l'impatto che il progetto avrebbe sull'ambiente, sulle abitazioni interferite e sul parco della villa ottocentesca, presente in frazione Serra San Quirico Stazione; renda il progetto difficilmente accettabile per il territorio. Ha concluso il suo intervento affermando come non ci sia contrarietà al progresso, ma che esistano tracciati differenti capaci di rispondere in maniera migliore alle esigenze della natura e del territorio.

Mina Fortunati

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:14:30 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=hHxPjgXrpVU>)

Mina Fortunati ha chiesto se dal punto di vista dell'impatto ambientale si sia fatto uno studio delle diverse tipologie di verde coinvolto dal progetto. Ha affermato che la situazione sembra essere molto delicata, motivo per cui sarebbe necessario porre particolare attenzione al tema ambientale. Inoltre, ritiene fondamentale tenere a mente la vivibilità del territorio.

Ivo Amico

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:24:19 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=hHxPjgXrpVU>)

Ivo Amico ha evidenziato che il progetto ricade su un territorio che ha molte emergenze e particolarità. Ha, in seguito, chiesto quale sarà l'impatto dell'opera sulle sorgenti di Gorgovivo e sui percorsi delle acque. Infatti, le sorgenti di Gorgovivo sono una risorsa fondamentale per il territorio.

Iacopo Angelini (Presidente del Comitato Scientifico del Parco Naturale Regionale Gola della Rossa e Frasassi)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:26:56 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=hHxPjgXrpVU>)

Iacopo Angelini ha chiesto come siano stati fatti i monitoraggi sui rapaci presenti nella zona. Infatti, nel parco della Gola della Rossa sono presenti Lanari, che rappresentano una specie di cui è importante tutelare lo habitat. Inoltre, ha chiesto come si è previsto di tutelare l'avifauna durante la realizzazione dell'opera.

Dopo la conclusione degli interventi dal pubblico, RFI ha risposto alle diverse questioni emerse.

RFI ha, per prima cosa, si è affermato che si è valutato che l'opera impatterà su 15 ettari di patrimonio naturale. Inoltre, si è affermato che, al momento, il progetto prevede l'abbattimento di 30 fabbricati, destinati sia ad uso abitativo sia ad uso commerciale e industriale. Infine, si è ribadito che RFI è disponibile ad approfondire meglio il progetto al fine di recepire le richieste del territorio. Si sta lavorando, in particolar modo, sulle viabilità di ricucitura, in modo da ridurre quanto più possibile le demolizioni o per prevederne di diverse.

RFI ha, poi, affermato che durante i sopralluoghi del dibattito pubblico si è prevista la presenza degli specialisti competenti sui diversi temi trattati. Nello specifico, durante il sopralluogo a Serra San Quirico Stazione si era prevista la presenza di uno specialista ambientale sul tema della geologia, in modo da trattare in modo compiuto il tema della sorgente di Gorgovivo. Il tema dell'ambiente è stato trattato nell'incontro odierno, dove sono presenti i tecnici che si sono occupati delle analisi d'impatto ambientale. In seguito, si è sottolineato come i sopralluoghi siano stati svolti da RFI prima, durante e dopo la fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. I sopralluoghi sono stati previsti, inoltre, durante la fase di dibattito pubblico e saranno svolti anche nelle successive fasi di arricchimento del progetto.

Poi, i tecnici di RFI hanno affermato che si è censito e caratterizzato lo stato ante-operam di tutte le componenti ambientali. Si sono osservati, per quanto riguarda la villa dell'800 presente nella Frazione Serra San Quirico Stazione, elementi vegetazionali di pregio. Si è potuto notare che non si tratta di specie autoctone, dal momento che si tratta di un parco che risponde al gusto decorativo dell'epoca. La sottrazione di specie arboree all'interno del parco della villa è stata conteggiata nei calcoli d'impatto ambientale. Nelle successive fasi di progetto, sarà possibile entrare nella villa per valutare il valore paesaggistico del parco.

Infine, RFI ha affermato che, per quanto riguarda gli studi d'impatto acustico, si sono fatti studi particolarmente sofisticati. In particolare, è stata presa in considerazione la fascia a 250m dai binari più esterni. Si è rilevato che le viabilità non superano i limiti acustici, a causa dei ridotti flussi di traffico presenti. Inoltre, si è valutato l'impatto acustico derivato dal passaggio dei treni, sia in orario diurno che notturno. A partire da questi studi si sono dimensionate le opere di protezione acustica. Queste possono creare un impatto visivo, per cui è necessario bilanciare la tutela paesaggistica e protezione acustica. RFI cerca di progettare interventi che coniughino la protezione acustica e l'architettura, anche grazie all'uso di materiali trasparenti. Questo tipo di materiali devono essere

adattati, per prevenire l'impatto dei volatili. Inoltre, avendo caratteristiche riflettenti, prevede altezze delle barriere più alte.

Infine, si è affermato che la valutazione ambientali prendono in considerazione i benefici globali dell'opera. Si valuta, ad esempio, la capacità del progetto di favorire lo shift modale. Nello, specifico, si è stimata la riduzione di 300.000 t di CO² equivalente.

Conclusione

Al termine dell'incontro il presidente del Parco Naturale Regionale della Gola della Rossòia e di Frasassi Massimiliano Scotti ha ringraziato tutti i partecipanti e apprezzato l'organizzazione del dibattito pubblico. Ha infatti, affermato che si sono toccati molti temi che riguardano l'opera, con una particolare attenzione al tema delle acque. Ha, d'altra parte, affermato la necessità di lavorare per approfondire i temi legati alla biodiversità. In seguito, ha affermato che il Parco si esprimerà, in Conferenza dei Servizi, con un proprio parere all'interno del procedimento della Regione Marche. All'interno del parere verranno espressi tutti gli elementi che sono stati rilevati. Inoltre, ha ricordato come il parco sia nato, nel 1997, nonostante la futura infrastrutturazione della Valle Esina. In seguito, il direttore ha affermato come si stia lavorando per individuare le compensazioni ambientali. In particolare, data la difficoltà di individuare aree da rimboschire all'interno del bacino idrografico come prevede la normativa regionale, si sta sondando la possibilità di monetizzare le compensazioni ambientali al fine di migliorare la qualità dei boschi, prevenire gli incendi e contrastare il dissesto idrogeologico. Su questo tema si dovrà esprimere, con un proprio parere l'Unione Montana. In seguito, ha evidenziato la necessità di monitorare l'avifauna durante l'esercizio della nuova linea, per un periodo di 10 anni, in modo da studiare il rapporto tra infrastruttura e i volatili che popolano il parco. Inoltre, ha aggiunto la necessità di prevedere la realizzazione di strade bianche, e non asfaltate, per raggiungere il piazzale di sicurezza previsto per la galleria "La Rossa". Ha, infine, auspicato che la realizzazione della nuova stazione di Genga e la risistemazione dell'area di accoglienza turistica delle grotte di Frasassi diventino l'occasione per creare un hub territoriale capace di promuovere e portare sviluppo sul territorio d'area vasta. Ritiene, infatti, che sia fondamentale promuovere la rete locale di sentieri escursionistici e la futura rete di percorsi ciclabili, utilizzando anche il sedime della vecchia ferrovia che sarà dismessa.

All'intervento del direttore del Parco Massimiliano Scotti ha risposto RFI, affermando che si realizzerà il disarmo della vecchia ferrovia dopo aver messo in funzione il nuovo tracciato. In seguito, sarà necessario elaborare una convenzione con gli enti locali per progettare l'utilizzo del sedime. RFI ha sottolineato come, nei suoi, progetti si valuti l'effetto volano che le infrastrutture hanno per i territori coinvolti. Infine, si è affermato che, di norma, i monitoraggi dell'avifauna non durano più di 2 anni. Del resto, sarà possibile discutere un monitoraggio più lungo.

L'incontro si è concluso con i saluti del coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, che ha invitato tutti a partecipare agli incontri di approfondimenti previsti nel percorso di dibattito pubblico.

Dibattito pubblico Orte-Falconara

Lotto 2. Genga-Serra San Quirico

Incontro itinerante dedicato al Comune di Cerreto d'Esi

Frazione Borgo Tufico (Cerreto d'Esi), 18 maggio 2022

Report sintetico

Il **18 maggio 2022**, presso la frazione **Borgo Tufico del Comune di Cerreto d'Esi**, si è tenuto l'incontro itinerante dedicato al comune di Cerreto d'Esi, nell'ambito del processo di dibattito pubblico sul progetto di potenziamento infrastrutturale nel tratto Genga-Serra San Quirico della linea ferroviaria Orte-Falconara. L'incontro è stato dedicato a raccogliere osservazioni e proposte circa il futuro deposito temporaneo di terre e rocce da scavo e le sue ricadute sulla viabilità locale. All'incontro hanno partecipato il Sindaco di Fabriano **Gabriele Santarelli**, la Vicesindaca di Cerreto **d'Esi Michela Bellomaria** e una cittadina. Inoltre, hanno partecipato l'**Arch. Andrea Croci di RFI** e i progettisti di Italferr.

L'incontro si è aperto con la **presentazione delle caratteristiche dell'eventuale deposito temporaneo di rocce e terre da scavo**, previsto presso la frazione Borgo Tufico nel Comune di Cerreto d'Esi. Nello specifico, si è discusso delle motivazioni di scelta del sito e dei casi in cui entrerà eventualmente in funzione il deposito.

Per prima cosa si è chiesto **quale fosse la zona che sarebbe utilizzata per il possibile deposito temporaneo di terre e rocce da scavo**.

RFI ha risposto che si tratta dell'area che dal supermercato, presente in via Dante, si estende fino al campo base del cantiere ANAS per il completamento della SS76. Nella selezione del sito da utilizzare si sono scelte aree che fossero, almeno in parte, già utilizzate per scopi industriali o di deposito di rocce e terre da scavo.

In secondo luogo, si è chiesto **quale viabilità verrà utilizzata per l'eventuale accesso al sito di deposito temporaneo delle terre e rocce da scavo**.

RFI ha risposto che i mezzi pesanti utilizzeranno lo svincolo della SS76, per poi immettersi sulla viabilità provinciale fino al sito individuato. La soluzione scelta permette di individuare percorsi che siano in grado di evitare il passaggio dei mezzi nel centro abitato di Borgo Tufico.

In seguito, si è chiesto **perché non si sia selezionato un sito più prossimo a Jesi**.

RFI ha affermato che la scelta di Cerreto d'Esi è stata fatta per la vicinanza con il lotto che si realizzerà tra Genga e Serra San Quirico e con gli altri lotti in corso di finanziamento. Soprattutto per questi ultimi, Jesi sarebbe stato un sito particolarmente distante.

In seguito, si è affermato **che il territorio ha già ospitato un deposito di terre e rocce da scavo, previsto per la realizzazione della SS76**.

RFI si è detta disponibile a valutare altri lotti, se fossero disponibili in zona.

Un partecipante ha affermato che **le cave chiuse della zona siano già state riempite con i lavori di realizzazione della SS76**, per cui non sarebbe disponibile nessun sito adatto.

I presenti si sono detti **rassicurati dal fatto che l'area individuata sarà utilizzata solo in caso di necessità e dal fatto che i mezzi pesanti non passeranno attraverso l'abitato della frazione**.

In seguito, è stato chiesto **quando è previsto l'inizio e quando è prevista la fine per la realizzazione della tratta Genga-Serra San Quirico.**

RFI ha affermato che, i lavori potranno cominciare nella primavera del 2023 se non ci saranno ritardi nel corso del processo autorizzativo. La conclusione dei lavori è prevista per il 2026, così come prevedono le norme di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

In seguito, si è chiesto **dove si prevedono gli scavi per la realizzazione della linea.**

RFI ha risposto che si prevede di partire con la prima galleria dalla località Valtreara e concludere l'ultima galleria presso Serra San Quirico.

È stato, poi, domandato ai tecnici se **il sito individuato dovrà essere preventivamente preparato ad accogliere le terre e rocce da scavo.**

RFI ha affermato che la preparazione dei terreni avverrà solo nel caso in cui sarà necessario attivare il deposito temporaneo di Cerreto d'Esi. Le operazioni, se saranno necessarie, dureranno circa 10 giorni. Nel caso durante i lavori non fosse necessario attivare il deposito temporaneo, l'area rimarrà così com'è oggi. D'altra parte, nel periodo dei lavori il terreno non potrà essere edificato. Per questo motivo, i proprietari potranno essere indennizzati.

In seguito, si è chiesto **come sarà ripristinata l'area nel caso il deposito temporaneo di terre e rocce da scavo venisse attivato.**

RFI ha affermato che nel caso fosse attivato il deposito, dopo il completo trasferimento delle terre e rocce da scavo, si procederà a riportare il terreno alla condizione precedente all'utilizzo per il cantiere, così come prevede la norma.

Infine, i presenti hanno **escluso che esistano interferenze tra l'eventuale deposito temporaneo e l'area tutelata di Borgo Tufico.**

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA

Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

REPORT SECONDO INCONTRO CON GLI ENTI PUBBLICI

25 maggio 2022- Si è tenuto, in modalità ibrida con partecipanti on-line e in presenza, a partire dalle 10:30, il secondo incontro per facilitare il confronto tra RFI e Italferr – proponenti dell’opera – e gli enti pubblici, che prenderanno parte alle varie fasi dell’iter approvativo dell’intervento previsto sulla linea ferroviaria Orte-Falconara Genga – Serra S. Quirico (Lotto 2).

L’incontro è stato organizzato con lo scopo di condividere, con gli enti coinvolti i temi emersi durante gli incontri itineranti e gli incontri pubblici del dibattito pubblico, che saranno oggetto di 3 incontri di approfondimento tematico.

All’incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, hanno partecipato i referenti della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, della Regione Marche, della Provincia di Ancona, Del Comune di Cerreto d’Esi, del Comune di Serra San Quirico e del Comune di Genga.

Dopo la presentazione dei diversi temi emersi durante il dibattito pubblico e del calendario degli incontri di approfondimento tematico, gli enti hanno potuto formulare diverse osservazioni. Tutti i partecipanti, concordi nell’affermare l’utilità della procedura e l’attenzione del dibattito pubblico per il territorio, ritengono il calendario degli incontri di approfondimento e i temi che si prevede di trattare rispondenti alle richieste emerse.

L’incontro ha fatto, poi, emergere l’importanza che sarà necessario porre alle viabilità di ricucitura. In particolare, si è fatto riferimento all’importanza di collegare le due viabilità principali che attraversano il comune di Serra San Quirico e si è evidenziata la necessità di studiare un sottopasso, in grado di sostituire il sovrappasso previsto dalla viabilità studiata da RFI (NV07).

Inoltre, il tema del traffico e del possibile inquinamento provocato dai mezzi che si recheranno presso l’eventuale deposito di terre e rocce da scavo, previsto nel comune di Cerreto d’Esi, è emerso durante l’incontro.

In secondo luogo, si è evidenziato come RFI abbia preso in carico le preoccupazioni sollevate riguardo alle sorgenti di Gorgovivo e i pozzi “Clementina” e “La Cuna”. Si è evidenziato come sia il consorzio Gorgovivo sia Viva Servizi, società che gestisce il servizio idrico, siano disponibili a condividere tutte le informazioni in loro possesso sulle sorgenti e i pozzi.

Inoltre, si è trattato il tema della dismissione della linea storica. RFI ha assicurato il territorio che questa sarà smantellata e potrà essere riutilizzata, dopo aver sottoscritto delle apposite convenzioni.

Il tema dell’aumento dei costi delle materie prime è stato sollevato durante l’incontro. RFI ha affermato che pone la massima attenzione al problema e che si attendono rassicurazione rispetto alle possibili compensazioni per i progetti che vedono l’aumento dei costi dati da fattori congiunturali, in particolari per quelli previsti nel PNRR.

L’incontro si è concluso con l’impegno a svolgere un nuovo incontro per approfondire le tematiche relative all’iter approvativo dell’opera e per esporre i contenuti della relazione finale.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA

Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

I incontro di approfondimento tematico | Il tracciato e le analisi correlate

Fabriano, 25 maggio 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì **25 maggio 2022**, presso la **Biblioteca Multimediale R. Sassi** di Fabriano, si è tenuto il primo incontro di approfondimento tematico, previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al progetto di potenziamento della Linea ferroviaria Orte – Falconara (Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico). All'incontro hanno preso parte **50** persone, in parte presenti in sala in parte collegate online tramite la piattaforma Zoom.

Prima sessione

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, che ha illustrato il calendario degli incontri programmati e la scaletta predisposta per la giornata.

La presentazione è disponibile al seguente link: <https://dportefalconara.it/incontro-25-05-tracciato/>

Dopo l'introduzione al progetto, a cura dell'Arch. **Andrea Croci** di RFI, l'incontro è proseguito, nella prima sessione, con la seguente scaletta:

Il tracciato e le varianti proposte

Geom. Gobbini-Italferr

Ing. Cabas-Italferr

Ing. Cesali-Italferr

L'analisi multicriteria

Ing. Nardini-Italferr

Le presentazioni sono disponibili al link: <https://dportefalconara.it/incontro-25-05-tracciato/>

Durante l'incontro, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni. Si riportano di seguito le sintesi delle osservazioni raccolte e le risposte dei tecnici di Italferr.

Osservazioni

Ing. Massimo Belcecchi

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 35:03 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

L'Ing. Massimo Belcecchi ha evidenziato che nella variante da lui studiata la quota della ferrovia è più bassa rispetto al tracciato attuale, cosa che eliminerebbe ogni interferenza con la strada provinciale che conduce a Domo. Invece, per quanto riguarda la praticabilità della linea ferroviaria durante i lavori, era stato pensato di utilizzare palancole tirantate per non compromettere il servizio ferroviario tra Genga e Serra San Quirico. In seguito, l'Ing. Massimo Belcecchi ha evidenziato che, per quanto riguarda l'imbocco sul ponte ferroviario in ferro posto nei pressi della cava Gola della Rossa, sia possibile spostare il tracciato di circa 10 metri, superando in questa maniera le

problematiche di possibile interferenza. Ha, quindi, affermato che non ci sarebbero impedimenti che ostacolino l'appoggio alla variante da lui proposta. Per questo motivo ha chiesto ai tecnici di RFI e Italferr di esprimersi sulla fattibilità della variante. Ha, poi, affermato che la variante permetterebbe di non interferire con i fabbricai e di provocare minori impatti sull'ambiente. L'Ing. Massimo Belcecchi si è, in seguito, detto disponibile ad ulteriori incontri per approfondire gli studi relativi alla sua variante. Infine, ha sottolineato che, secondo la sua opinione, non sarebbe presente un tratto parallelo alla corrente del fiume Esino.

RFI ha evidenziato che la variante proposta dall'ing. Belcecchi presenta alcune criticità di tipo normativo e approvativo, in materia di compatibilità sia idraulica sia ambientale. RFI sottolinea che un tracciato simile a quello studiato dall'ing. Belcecchi (con sviluppo parallelo al Fiume Esino in zona potenzialmente inondabile e doppio attraversamento dell'alveo inciso), presente nella soluzione progettuale del 2003 in zona Camponocchie, non ha ottenuto le necessarie autorizzazioni già all'epoca per dissenso espresso dal Ministero Beni Culturali. Oggi devono essere prese in considerazione anche le prescrizioni in materia di compatibilità idraulica degli attraversamenti fluviali riportate nelle NTC2018, che richiedono l'adozione di campate con luce netta minima in direzione ortogonale alla corrente pari a 40 m nelle aree di esondazione delle piene dei corsi d'acqua con $Tr = 200$ anni, che tra l'altro in accordo a quanto indicato nelle NTA del PAI, rappresentano *"l'ambito di riferimento naturale per il deflusso delle piene"*. Pertanto, in ragione anche della recente esperienza maturata da RFI/Italferr nella presentazione/discussione dei progetti al CSLPP, si ritiene che la variante proposta dall'ing. Belcecchi possa incorrere in un rigetto in sede di acquisizione delle necessarie autorizzazioni e pareri da parte degli Enti competenti.

Tommaso Borri (Sindaco di Serra San Quirico)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:06:01 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Il sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri ritiene che, ammesso che la variante studiata dall'Ing. Massimo Belcecchi non sia realizzabile per problemi con la normativa idraulica, sia possibile derogare alla normativa. Ha, in seguito, espresso la preoccupazione riguardo la dispersione delle sorgenti di Gorgovivo e dei Pozzi Clementina, che avverrebbe con la realizzazione del progetto proposto da RFI. Ha concluso evidenziando che la proposta dell'ing. Massimo Belcecchi, sostenuta dal comune di Serra San Quirico, non avrebbe interferenze con le sorgenti e i pozzi della zona.

RFI ha ribadito che il progetto presentato al dibattito pubblico non presenta alcuna criticità idraulica. Ha, poi, chiarito che la normativa prevede che ci debba essere una determinata distanza dalle pile in ortogonale ai deflussi delle correnti che riguardano le piene duecentennali. Il viadotto proposto nella variante è completamente parallelo alle correnti di piena del fiume Esino. RFI ha, quindi, evidenziato che progetti di questo tipo, secondo l'esperienza dei tecnici, vengono bocciati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e che nessun ingegnere sarebbe disposto a porre la propria firma su un progetto non in grado di passare le verifiche stabilite dalle norme. Infine, si è ribadito che non sono possibili deroghe alle norme tecniche delle costruzioni.

Euthimios Kotronias

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:19:16 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Euthimios Kotronias ha affermato che il Comitato Gola della Rossa, di cui è presidente, ha sposato la variante proposta dall'Ing. Massimo Belcecchi. Ha, in seguito, chiesto quale sia l'impedimento alla costruzione di una galleria di circa 1km. Ha, poi, ricordato che ci sarebbero 10 punti di interferenza da approfondire che sarebbero stati individuati dalla sovrintendenza speciale del Ministero della Cultura. Infine, ha affermato che sarebbe possibile evitare ogni tipo di problematica studiando una linea ferroviaria diretta tra Albacina e Castelplanio che permetta maggiori velocità commerciali e che eviti al territorio gli impatti dei cantieri e dell'opera.

RFI ha affermato che il tracciato della variante proposta ripropone alcune delle difficoltà che sono state individuate nelle possibili alternative di tracciato a nord della frazione Palombare. Una galleria della lunghezza proposta dal Comitato Gola della Rossa richiederebbe la costruzione di finestre di sicurezza, collegate a piazzali e viabilità riservate ai mezzi d'emergenza, e interventi di realizzazione del manufatto dall'alto. Questo, oltre alla difficile realizzazione comprometterebbe l'accesso ai fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Carlo Tricoli

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:25:00 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Carlo Tricoli ha evidenziato che, durante la scelta delle alternative, si sono immaginati diversi tracciati a nord di Palombare. Tra queste alternative, solo una è stata sottoposta alla comparazione con l'alternativa che oggi è sottoposta a dibattito pubblico. Le due alternative sono state comparate attraverso un'analisi multicriteria. Carlo Tricoli ha, dunque, affermato che, prima di eseguire l'analisi multicriteria, sarebbe stato necessario comparare le analisi costi benefici delle due alternative. Infine, ha affermato che, dal momento che entrambe le alternative studiate nell'analisi multicriteria sarebbero fattibili, sarebbe possibile unire i due tracciati con una bretella, così da sfruttare i benefici di entrambe le alternative. Nel caso fossero presenti delle interferenze nella realizzazione della bretella, Carlo Tricoli ritiene preferibile realizzare l'alternativa a nord di Palombare. In seguito, ha ribadito la necessità di svolgere l'analisi costi benefici debba essere svolta su almeno 2 alternative differenti e non solo sull'alternativa che risulta preferibile dopo lo svolgimento dell'analisi multicriteria. In seguito, ha affermato che l'analisi multicriteria debba essere svolta tra alternative in cui sono evidenti i competitor. Ha, poi, evidenziato che sarebbe necessario prevedere ulteriori criteri relativi alla complessità infrastrutturale, alla sostenibilità ambientale, al paesaggio e all'impatto sugli edifici. Carlo Tricoli ha, infine, affermato che sarebbe necessario concordare i criteri utilizzati per l'analisi multicriteria con i portatori d'interesse del territorio.

RFI ha risposto che l'analisi costi benefici mostra al suo interno i benefici diretti, come la riduzione dei tempi di percorrenza, e la riduzione delle esternalità, come la riduzione del rumore o dell'inquinamento. In questo caso, non sarebbe stata motivata, dal punto di vista metodologico, la realizzazione dell'analisi costi benefici tra le due alternative. Quando esistono due alternative simili, si utilizza l'analisi multicriteria. RFI, per quanto riguarda la selezione dei criteri di valutazione nell'analisi multicriteria, ha affermato che è centrale non utilizzare criteri che siano correlati o

ridondanti, poiché inquinerebbe i risultati ottenuti. Infine, RFI ha evidenziato come la condivisione dell'analisi multicriteria con gli stakeholder è un fatto prioritario. Infine, si è affermata la disponibilità a recepire nuove indicazioni.

Tommaso Borri

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:14:31 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Tommaso Borri, sindaco di Serra San Quirico, ha affermato che l'amministrazione e i cittadini di Serra San Quirico non saranno persuasi dell'impossibilità di realizzare la variante proposta, fino a che non potranno avere elementi più concreti. Ritiene, infatti, che sarà il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a stabilire se la variante proposta dal Comune non potrà essere realizzata. Ha, infine, annunciato che il consiglio comunale si pronuncerà contrariamente al progetto presentato da RFI per via delle diverse criticità che presenterebbe. Ha, infatti, detto che non è contrario al progresso o all'alta velocità, fino a che questa porti benefici al comune e non abbia impatti eccessivi sull'ambiente.

Seconda sessione

Dopo una breve pausa si è aperta la seconda sessione del primo incontro di approfondimento tematico. La seconda sessione ha seguito la seguente scaletta:

L'analisi costi benefici

Ing. Nardoni-Italferr

Ing. Marcianò-Italferr

Durante l'incontro, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni. Si riportano di seguito le domande e le sintesi delle osservazioni raccolte e le risposte dei tecnici di Italferr.

Osservazioni e domande

Euthimios Kotronias

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:43:56 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Euthimios Kotronias ha, per prima cosa, chiesto per quale motivo le previsioni di traffico sulla nuova linea fossero state elaborate a partire dai dati del 2019, quando non erano presenti gli effetti della pandemia da Covid 19. Ritiene, infatti, che in questo modo non si tengano in considerazione i nuovi comportamenti delle persone, che avrebbero ridotto la loro propensione a viaggiare. In secondo luogo, ha chiesto come si sia elaborato il dato relativo al traffico attuale sulla linea. Infatti, nel progetto si afferma che oggi la linea sia percorsa da 46 treni al giorno, mentre Euthimios Kotronias avrebbe rilevato il passaggio di 25 treni al giorno. Infine, ha chiesto come si siano elaborate le stime relative alla riduzione di popolazione. Infatti, i documenti di progetto indicano una riduzione del 3,64%, mentre i dati ISTAT per il centro Italia indicherebbero una riduzione di popolazione del 17,64%.

RFI ha risposto che l'anno 2019 è stato usato per calibrare il modello perché è un anno per cui sono disponibili dati completi e perché rappresenta una fotografia di uno scenario noto. Gli effetti che la pandemia potrebbe avere sulle abitudini delle persone non sono ancora determinati. Si ritiene che l'effetto del covid sulle abitudini delle persone, anche relativamente ai trasporti, sia una singolarità

che potrà essere recuperata nel medio periodo. Questo approccio è quello che è stato adottato nelle analisi effettuate. Per quanto riguarda il tasso di diminuzione della popolazione, RFI ha affermato che sono stati utilizzati i dati di Geo ISTAT relativi alle regioni interessate dal progetto. Infine, per quanto riguarda il numero di treni che utilizzano la linea attualmente, sono stati utilizzati i dati di RFI relativi al 2019. La previsione del numero dei treni che utilizzerà la linea quando questa sarà completata, è stata ottenuta simulando uno scenario d'offerta che non risulti troppo abbondante rispetto alla domanda e che, anzi, sia in grado di soddisfarla. Nel caso specifico, si sono utilizzati i dati a disposizione di RFI integrati con le previsioni indicate dalle regioni interessate dalla linea.

Giancarlo Manzetti

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 3:37:49 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Giancarlo Manzetti ha affermato che negli anni si è assistito ad una progressiva diminuzione dei treni che utilizzano la linea. Per questo, ritiene che sia difficile credere all'aumento dei convogli che utilizzeranno la linea. Inoltre, ha affermato che oggi ci sia poca domanda per i servizi ferroviari in zona.

RFI ha affermato che l'eventuale diminuzione dei treni sulla linea non significa che questi abbiano una minore utilità. Si è affermato, poi, che è interessante rilevare come, pur diminuendo i treni, esista un guadagno di passeggeri per la modalità ferroviaria. RFI ha, infine, affermato che l'offerta ferroviaria è condivisa da RFI con le regioni, che portano avanti i loro interessi e le loro visioni sulla mobilità. Infine, RFI ha risposto che se esiste una diminuzione della domanda per il treno, ma si genera diversione modale; significa che l'infrastruttura attuale contribuisce alla poca attrattività di questo mezzo. Per questo motivo, si rende necessaria un'infrastruttura che permetta un servizio più competitivo, veloce e frequente.

Euthimios Kotronias

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 3:12:20 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Euthimios Kotronias ha affermato che è necessario, fin dalle prime fasi di progetto, determinare il range di *accuracy* così da capire se le previsioni sono accurate o meno. In seguito, ha rilevato che i costi delle materie prime siano aumentati fino del 46,5% nell'ultimo periodo. Per questo motivo è necessario rivedere le stime di costo, tenendo in considerazione questo dato. Ritiene, inoltre, che, a causa dell'aumento dei costi dei materiali, i fondi disponibili nel PNRR per la linea Orte-Falconara debbano essere utilizzati per la realizzazione del lotto 3. Euthimios Kotronias ha rilevato l'assenza, all'interno dell'analisi di sensitività, di una stima dei tempi di ostruzione dell'opera, affermando che questa sarà difficilmente completata nei tempi previsti. Questo danneggerà i cittadini, che hanno già subito i ritardi nei lavori per la realizzazione della SS 76. Tutte le considerazioni di Euthimios Kotronias sono approfondite nel suo quaderno degli attori, consultabile al link <https://dportefalconara.it/quaderni/>. Infine, Euthimios Kotronias ha rilevato un errore nella tabella dei costi del progetto pubblicata sul sito del dibattito pubblico.

RFI ha spiegato che le variazioni nei prezzi devono essere considerate sia dalla parte dei costi sia dalla parte dei benefici. I costi, infatti, aumentano da entrambe le parti. Per questo motivo,

l'attualizzazione dei flussi di cassa non è detto che sia in deficit. In seguito, si è affermato che l'analisi costi benefici è stata redatta in maniera molto cautelativa, non considerando elementi che avrebbero fatto pendere la bilancia dalla parte del beneficio. Ad esempio, non si è considerato l'aumento dei costi dei carburanti, che possono favorire la preferenza del treno rispetto all'automobile privata. RFI ha, in seguito, affermato che l'analisi di sensitività ha lo scopo di verificare la robustezza dell'analisi costi benefici svolta, nel caso specifico questa ha avuto esito positivo. Infine, RFI ha affermato che l'aumento dei tempi non inficia la validità dell'analisi costi benefici, poiché, nel caso di allungamento dei tempi, si estende lo scenario dell'analisi.

Sul tema degli errori rilevati nella documentazione da Euthimios Kotronias, il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha affermato che, a seguito di una verifica degli elaborati, sono stati pubblicati sul sito del dibattito pubblico i documenti aggiornati e integrati con le indicazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In seguito si sono lette le domande pervenute via chat durante la seconda sessione

- Quali studi si sono fatti per determinare l'aumento passeggeri sulla linea Orte-Falconara?
- Finiti i lavori i treni locali aumenteranno? Di quante corse giornaliere?
- È ipotizzabile che la tratta Ancona-Fabriano diventi una sorta di metropolitana di superficie con il completamento del progetto?

RFI ha risposto che i risultati ottenuti per quanto riguarda l'aumento dei passeggeri si riferisce a quanto accade nell'area di studio, ovvero l'area delle regioni attraversate dalla linea. Si prevede che i treni che utilizzeranno la linea saranno 96 al giorno (40 a lunga percorrenza, 36 regionali e 8 merci), contro i 46 treni al giorno attuali. D'altra parte, quando si parla di studi di trasporto e di studi di traffico, si parla di modelli statistici e matematici che tentano di riprodurre un fenomeno complesso come quello della mobilità. I modelli di cui RFI dispone afferma la necessità del territorio di disporre di avere migliore offerta ferroviaria. Infine, RFI ha affermato che esiste un'interdipendenza tra domanda e offerta di servizi ferroviari. Infatti, un'offerta non competitiva determina un minore interesse degli utenti verso il treno. Per questo motivo, si rendono necessarie opere che consentano un'offerta ferroviaria di migliore qualità e frequenza.

Carlo Tricoli

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 3:44:32 della registrazione dell'incontro, disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=imE93UI5z8E&t=13817s>)

Carlo Tricoli ha evidenziato la difficoltà di spiegare in maniera semplice il funzionamento dei modelli. Ha, d'altra parte, evidenziato che sarebbe più corretto parlare di scenari e non di previsioni. Ha, infatti, affermato che l'offerta ferroviaria potrà aumentare solo nel caso si facessero adeguate politiche attive di promozione dell'uso del treno. Infine, ha chiesto se fosse opportuno svolgere un'analisi econometrica del progetto che possa valorizzare gli effetti dell'opera sul sistema produttivo locale.

RFI ha affermato che, pur non essendo previsto all'interno delle linee guida, sono stati tenuti in considerazione i benefici occupazionali all'interno dell'analisi costi benefici. In particolare, sono stati

forniti elementi numerici riguardo all'occupazione. Su questo punto, si sono dati maggiori dati rispetto a quelli richiesti dalla normativa.

Conclusione

In conclusione all'incontro l'Ing. Andrea Borgia ha affermato che il progetto è stato sviluppando tenendo conto delle indicazioni del tavolo tecnico con i ministeri competenti e le regioni. Il progetto è stato finanziato con i fondi del PNRR, infatti, perché è stato ritenuto fattibile entro il 2026. Inoltre, ha affermato che il problema dell'aumento dei costi delle materie prime riguarda tutti i progetti infrastrutturali. Sul tema c'è molta attenzione e si sta affrontando con tutti gli enti deputati a questi argomenti. Gli eventuali aumenti di costo relativi alle materie prime potranno essere assorbiti con gli opportuni finanziamenti. L'Ing. Andrea Borgia ha, poi, affermato che il progetto presentato da RFI è sottoscritto da progettisti che si assumono le responsabilità delle loro scelte progettuali. Il progetto presentato è il migliore possibile sotto diversi aspetti, come l'impatto ambientale, il consumo di suolo o l'interferenza con la normativa idraulica. L'Ing Andrea Borgia ha, in seguito, affermato che il progetto nasce per soddisfare le richieste di miglioramento del traffico ferroviario locale e di lunga percorrenza. Per questo motivo, si è studiato un tracciato che toccasse le stazioni di Genga e Serra San Quirico. Infine, l'Ing Andrea Borgia ha affermato che la variante proposta dal Comune di Serra San Quirico prevede elementi di interferenza con la normativa idraulica, che non potrebbero essere approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Infine, ha affermato che, con riferimento alla variante presentata, alla luce delle criticità emerse, non ci sarebbero i margini per arrivare ad una modifica sostanziale del progetto. e è stato condiviso con i ministeri e le regioni.

L'incontro si è chiuso con i ringraziamenti del coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena a tutti i partecipanti per la partecipazione e i contributi al dibattito.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA

Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

Secondo incontro di approfondimento tematico

L'ambiente e il paesaggio

Biblioteca Multimediale R. Sassi, Fabriano
26 maggio 2022

Report sintetico

Introduzione

Giovedì 26 maggio 2022, presso la Biblioteca di Fabriano, si è tenuto il secondo incontro di approfondimento tematico previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico del progetto di potenziamento della Linea ferroviaria Orte – Falconara (tratta PM228 – Castelplanio).

L'incontro si è svolto in modalità ibrida, quindi con parte del pubblico collegata tramite la piattaforma Zoom e parte del pubblico presente in sala, per un totale di circa 35 persone.

Sessione 1 | Acque, biodiversità e consumo di suolo

ore 9.00/11.00

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore Alberto Cena, che ha descritto le modalità di svolgimento del dibattito e ha spiegato che lo scopo dell'incontro è quello appunto di approfondire il tema "acque, biodiversità e consumo di suolo" ma anche di aggiornare i presenti relativamente agli studi e alle valutazioni in merito ancora in corso, la cui elaborazione è infatti parallela al processo di dibattito pubblico.

Gli interventi dei progettisti hanno seguito la seguente scaletta:

Introduzione alle presentazioni dei progettisti

Ing. Borgia – RFI

Gli aspetti idrologici

Dott. Carli – Italferr

Biodiversità e consumo di suolo

Dott. Chiuchiolo – Italferr

Durante l'incontro, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e fare osservazioni. Se ne riporta quindi la sintesi e le relative risposte.

La registrazione video dell'intero incontro, e quindi dei singoli interventi, così come le presentazioni dei progettisti, sono disponibili al seguente link:

<https://dportefalconara.it/incontro-26-05-ambiente>

Domande e osservazioni e relative risposte

Nella zona Parco Gola della Rossa non è disponibile un'area così estesa da essere un'area utile per compensare gli ettari di bosco consumati con la realizzazione del progetto. Come si sta trattando il tema?

Avv. Aiello

Chi propone i siti per le compensazioni forestali?

Domanda pervenuta via chat

La questione è gestita da un tavolo istituzionale in corso con la Regione e con l'Ente Parco, che propone i siti, anche nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Il ragionamento che porterà ad individuare le allocazioni migliori da un punto di vista ecologico complessivo, e perciò di biodiversità, è quindi tuttora in corso. In questo momento non è possibile dire dove avverrà il rimboschimento.

Che durata è prevista per il monitoraggio ambientale post operam?

Avv. Aiello

La procedura standard prevede un anno di monitoraggio relativo alla fauna e due anni per quanto riguarda la componente vegetazione, periodo in cui chi si occupa del monitoraggio ambientale si occupa anche di intervenire sulle specie vegetazionali che hanno subito un depauperamento. I tempi citati fanno riferimento alla procedura standard di monitoraggio,

per cui non si esclude che, in sede di approvazione del piano di monitoraggio, questo periodo non possa essere prolungato.

Come funziona il monitoraggio ambientale per la fauna?

Avv. Aiello

Per il monitoraggio della fauna vengono utilizzate metodiche sì complesse ma anche consolidate. In sintesi, dallo studio ambientale emergono quelli che sono i punti chiave e i corridoi maggiormente frequentati dalle specie più significative che vivono in zona. Vengono quindi effettuate campagne con delle foto-trappole o con metodi di "cattura e rilascio" dell'animale (soprattutto per quanto riguarda i pesci).

Come l'inquinamento acustico, e quindi vibrazioni e rumori, possono incidere sulla biodiversità?

La normativa indica limiti di rumore immissibili in un ambiente di area protetta dal punto di vista naturalistico (dove tali limiti sono naturalmente più restrittivi rispetto allo standard). Il rumore cambia molto a seconda della sorgente di rumore: quello prodotto dal treno è considerato più assorbibile rispetto a quello che genera attualmente la cava presente in zona, per cui, al momento, dagli studi non emergono criticità particolari sul tema rispetto alla biodiversità e soprattutto alla fauna. Si sottolinea che il progetto prevede che diverse tratte ferroviarie attualmente a cielo aperto vengano sostituite con tratte in galleria e che ciò comporta tecnicamente una riduzione del rumore. Nei punti che rappresentano effettivamente un problema verranno realizzate opere di mitigazione acustica (il tema è stato trattato dal punto di vista della percezione visiva nella seconda sessione dell'incontro).

A gennaio è stato approvato il piano strategico regionale forestale. Dai dati risulta che in Italia c'è una riforestazione naturale che ha raggiunto livelli altissimi, soprattutto nelle Marche, per cui è difficile individuare a livello regionale gli ettari richiesti per il rimboschimento. Le compensazioni possono però riguardare anche cura e gestione dei boschi esistenti e il Parco della Gola Rossa necessita anche di questo tipo di attenzione.

Fabrizio Giuliani

La norma prevede diverse misure di compensazione ambientale, tra cui quella di tipo economico, che potrebbe aiutare le amministrazioni negli interventi di cura e gestione del verde, e quella che prevede interventi di riforestazione localizzati. Si tratta di forme di compensazione legate a ragionamenti molto tecnici e complessi che tengono conto di diversi

indicatori, di cui si sta discutendo nei tavoli tecnici e che devono trovare l'accordo di tutti gli enti competenti, incluso il Ministero della Transizione Ecologica. L'obiettivo è quello di far sì che le ricadute anche dei benefici possano essere locali e interessare il più possibile i territori impattati dall'intervento.

La compensazione non avviene in maniera partitaria rispetto a quello che viene sottratto ma occorre "moltiplicare". Da cosa dipende questo fattore moltiplicativo?

Chiarimento richiesto dal coordinatore

Il fattore moltiplicativo è stabilito dalla norma in funzione delle specie della vegetazione coinvolte e delle forme di bosco interessate, ma deve essere calcolato con rilevazioni specifiche e censimenti diretti. Il bilancio è quindi studiato a partire dalla vegetazione presente sul territorio: formazioni riparie, orno-ostrieti, querceti di roverelle e rovere, conifere. Ognuna di queste tipologie produce quantità di ossigeno differenti per cui ad ognuna è associato un fattore moltiplicativo specifico.

Nel caso dei cantieri si parla sempre di fattore moltiplicativo maggiore di 1?

Nel caso dei cantieri si restituisce l'area all'uso ante operam, per cui non si tratta di sottrazione definitiva di suolo. La cantierizzazione, infatti, riguarda un'occupazione di suolo solo temporanea e prevede il ripristino a quella che era la situazione precedente, per cui il ragionamento sulle compensazioni non segue le logiche esposte.

Come viene calcolato il valore delle piante sottratte al territorio?

Avv. Aiello

In generale il tema del valore delle piante è legato al fatto che esistono alberi considerati monumentali e quindi di pregio e dal valore testimoniale. In questi casi si concerta la modalità di trasferimento della pianta. Nel progetto in questione non esistono interferenze con alberi monumentali.

È stata pensata una fase di monitoraggio dell'impatto sulla fauna nella zona prospiciente la frazione Vallerapara?

Domanda pervenuta via chat

Il progetto di monitoraggio ambientale prevede una serie di punti la cui scelta è flessibile e dinamica nel corso dell'intervento. La previsione include punti anche nella seguente zona ma si specifica che, in ogni caso, il piano viene sempre ottimizzato di concerto con gli enti e sarà

possibile in futuro integrare, anche in corso d'opera, nuovi punti di osservazione. Si specifica, inoltre, che in genere tutto il processo di monitoraggio è controllato da ARPA e che nel corso del tempo saranno resi pubblici documenti in merito ai dati monitorati.

Quali misure è possibile mettere in campo in caso di impatti negativi rilevati in corso di monitoraggio?

Ing. Kotronias

Le misure da adottare sono diverse a seconda dell'impatto registrato. Nel caso si verificano periodi di forte aridità, che favoriscono il sollevamento delle polveri sospese, ad esempio, si possono introdurre dei correttivi che prevedono che si bagni il suolo con più frequenza. In alcuni casi si possono anche sospendere i lavori.

Conclusione

La prima sessione di lavoro dell'incontro si è conclusa con l'intervento del Sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri, che ha messo in dubbio che il progetto scelto sia effettivamente il meno impattante.

In chiusura, il Coordinatore Alberto Cena ha ringraziato i partecipanti per i contributi e le opinioni espresse e li ha invitati a prendere parte alla seconda sessione prevista dall'incontro tematico di approfondimento, focalizzata su paesaggio e rumore.

Sessione 2 | Il paesaggio e il rumore

ore 11.30/13.00

La scaletta della seconda sessione dell'incontro tematico è stata la seguente:

Introduzione	alle	presentazioni	dei	progettisti
Ing. Borgia – RFI				
Il	paesaggio	e	il	rumore
Dott.	Chiuchiolo	–		Italferr

Anche durante la seconda sessione, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e osservazioni. Se ne riporta la sintesi e le relative risposte.

La registrazione dell'intero incontro, e quindi dei singoli interventi, così come la presentazione dei progettisti, è disponibile al seguente link: <https://dportefalconara.it/incontro-26-05-ambiente>

Domande e osservazioni e relative risposte

Nel fotoinserimento di Via Palombare è stato inserito il viadotto ma non è visibile la risalita dal sottopasso. Erano stati richiesti: un fotoinserimento dal parcheggio, un fotoinserimento del sottopasso e un fotoinserimento della fine della viabilità sopraelevata tra Palombare e Mogiano.

Ing. Kotronias

Le richieste specifiche dei punti di osservazione indicati sono sfuggiti ai progettisti, che, tuttavia, hanno realizzato e mostrato nuovi fotoinserimenti, fatti scegliendo i punti di vista considerati più significativi e da cui fosse possibile una visione sufficientemente ampia dell'intervento.

A Serra San Quirico l'impatto delle barriere antirumore riguarda l'intero centro abitato. È possibile pensare al ricorso alla vegetazione per schermare tali barriere?

Avv. Aiello

La barriera è parallela alla ferrovia ma anche alla strada, la cui presenza così ravvicinata non permette la piantumazione di vegetazione ad alto fusto. L'uso di altri tipi di vegetazione è possibile ma pertiene ad una fase di sviluppo progettuale più avanzata.

La richiesta espressa, come sottolineato dal coordinatore, rientrerà nella relazione conclusiva del dibattito. Si specifica che su questo tema molto spesso si esprime anche il Ministero con prescrizioni di tipo normativo molto precise.

In merito ai viadotti previsti sul territorio di Genga, il lavoro di mitigazione è stato fatto in maniera postuma rispetto alla nota della Soprintendenza speciale del PNRR?

Marco Filipponi, Sindaco di Genga

Si specifica che la maggior parte degli studi sono precedenti alla suddetta nota della Soprintendenza, altri sono però successivi. In particolare, è stato inserito un fotoinserimento da un nuovo punto di vista nella zona di Palombare.

In merito alla nota della Soprintendenza speciale del PNRR, la richiesta di specifici fotoinserimenti era molto precisa ma non è stata rispettata.

Ing. Kotronias

Su questo punto il Coordinato ha spiegato che, dal momento che sono stati comunque realizzati nuovi fotoinserimenti, spetterà agli enti competenti considerare la richiesta soddisfatta o meno.

Non sono previste barriere antirumore in zona Palombare. Quali misure verranno adottate?

La misura pensata prevede nuovi infissi sugli edifici prossimi al tracciato per la mitigazione del rumore e l'installazione di sistemi di aerazione degli ambienti, oltre che un'indennizzo. Questi temi saranno trattati in una fase più avanzata di progettazione dell'intervento.

La fotorestituzione aggiuntiva su Palombare riguarda più che altro la "panoramicità" ma dovrebbe riguardare piuttosto la "traguardabilità del bene ambientale", cioè dovrebbe focalizzarsi sulla possibilità di conservare la vista che si ha del bene anche dopo la realizzazione dell'opera.

Ing. Tricoli

Conclusione

La seconda sessione di lavoro dell'incontro si è conclusa con l'intervento del Sindaco di Serra

San Quirico Tommaso Borri, che ha richiesto chiarimenti sul percorso previsto per la NV07 e aggiornamenti sulle interferenze con le sorgenti Gorgovivo.

Il Coordinatore Alberto Cena ha ribadito che sul tema delle interferenze idrauliche sono in corso altri tavoli e che si stanno predisponendo ulteriori verifiche. Ha quindi ringraziato i partecipanti invitandoli a partecipare all'incontro previsto nel corso del pomeriggio, in cui verrà trattato anche il tema della viabilità, oltre che quelli della cantierizzazione e degli espropri.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA

Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

Terzo incontro di approfondimento tematico

Cantieri, viabilità e indennizzi

Biblioteca Multimediale R. Sassi, Fabriano
26 maggio 2022

Report sintetico

Introduzione

Giovedì 26 maggio 2022, presso la Biblioteca di Fabriano, si è tenuto il terzo incontro di approfondimento tematico previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico del progetto di potenziamento della Linea ferroviaria Orte – Falconara (tratta PM228 – Castelplanio).

L'incontro si è svolto in modalità ibrida, quindi con parte del pubblico collegata tramite la piattaforma Zoom e parte del pubblico presente in sala, per un totale di circa 60 persone.

Sessione 1 | Viabilità e cantieri

ore 15.00/17.00

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore Alberto Cena, che ne ha descritto le modalità di svolgimento e ha spiegato che lo scopo del presente momento di confronto è quello di approfondire il tema relativo a viabilità e cantieri.

Successivamente l'Ing. Marchese ha spiegato che le presentazioni previste saranno relative soprattutto ad alcune modifiche cui si sta ragionando in base alle richieste pervenute nel corso degli incontri precedenti e quindi al tentativo di interpretazione da parte degli ingegneri dei bisogni espressi, sottolineando che il momento di ascolto non è ancora finito.

Durante l'incontro, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e osservazioni. Se ne riporta la sintesi e le relative risposte.

La registrazione dell'intero incontro, e quindi dei singoli interventi, nonché le presentazioni dei progettisti, sono disponibili al seguente link: <https://dportefalconara.it/incontro-26-05-cantieri>

Domande e osservazioni e relative risposte

In merito alla modifica proposta alla NV06, il muro del cancello della villa posta all'inizio della viabilità verrà abbattuto?

Necessariamente per i limiti da rispettare, come quello della distanza di sicurezza dalla ferrovia, l'intervento interesserà sicuramente in qualche misura la pertinenza della villa oggetto della domanda. Molto probabilmente si dovrà lavorare ad una riprofilatura dell'accesso all'immobile. La riprogettazione dell'accesso potrà essere oggetto di un focus progettuale ulteriore cui si arriverebbe qualora la scelta della modifica fosse condivisa dal territorio e successivamente approvata dagli enti competenti.

Sempre in merito alla modifica proposta alla NV06, è possibile spostare di qualche metro la sede del tracciato ferroviario (lato Sud) per provare a risolvere in questo modo l'interferenza con i primi immobili presenti in quel tratto che altrimenti dovranno essere espropriati e demoliti?

Il problema di questo tipo di soluzione riguarda limiti normativi e geometrici. La strada, dovendo passare sopra la galleria, necessita di spazi che le consentano di "alzarsi" in maniera utile. Gli spazi necessari allo sviluppo dell'infrastruttura non sono ricavabili con lo spostamento del tracciato a Sud. Tale spostamento implicherebbe infatti l'interferenza idraulica con il fiume Esino. L'Ing. Marchese ha spiegato che oggi la sensibilità ai temi ambientali è massima sul fronte normativo e non vengono infatti concesse deroghe per realizzare interventi in aree considerate esondabili. L'ingegnere ha comunque affermato che i progettisti si prendono l'impegno ad approfondire il tema e a fare una verifica.

In merito alla modifica proposta alla NV07, è possibile realizzare il sottopasso in una zona più vicina alla stazione senza prevedere espropri (zona segnalata in un incontro precedente)?

È stata esplorata da parte dei progettisti anche la proposta relativa alla presente richiesta ma è emerso un problema normativo legato agli spazi necessari per questo tipo di intervento, che implicherebbe anche la costruzione di una rotonda. I raggi minimi delle curvature sono definiti per legge e va cercata una soluzione obbligatoriamente compatibile da un punto di vista normativo.

È possibile avere un supporto nella prescrizione che i Comuni dovranno formulare per la Conferenza dei Servizi in maniera che sia effettivamente reperibile e chiara?

I progettisti sono disponibili a supportare gli enti nel raffinare quanto verrà scritto per la Conferenza dei Servizi, in modo che il documento risulti utile per capire le ragioni delle istanze presentate e dei bisogni espressi.

Se il Comune esprime parere negativo nell'ambito della Conferenza dei Servizi cosa accade?

Il Presidente della Conferenza raccoglie i pareri degli enti preminenti e le prescrizioni e i dinieghi di tutti gli altri enti coinvolti. Elabora quindi un verbale, che invia al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, cui spetta la valutazione. Si tratta di un passaggio inedito, non si sa esattamente quale sarà la risposta del Consiglio e che tipo di interlocuzione e contrattazione ci sarà con gli enti che hanno presentato parere negativo.

I fotoinserimenti richiesti nel corso della mattinata (quindi nel corso dell'incontro tematico precedente) saranno fatti? Si terrà conto anche delle modifiche alla viabilità presentate nel corso del presente incontro?

Ing. Kotronias

Dati i tempi, probabilmente non sarà possibile rispondere a tutte le richieste avanzate. Il Coordinatore ha però specificato che è tenuto a comporre un quadro sinottico del dibattito pubblico, riportando cosa è stato detto, quando è stato detto e da chi, quali questioni sono rimaste aperte e quali questioni invece sono state trattate e approfondite. Tutto ciò che non ha trovato risposta nel corso degli incontri programmati sarà quindi segnalato.

Nella frazione di Palombare le abitazioni saranno impattate dalle opere di cantierizzazione in maniera importante. Quali misure di mitigazione sono previste?

Anche le opere di cantiere sono state studiate e analizzate sotto il profilo ambientale e degli impatti. Si prevedono come opere di mitigazione la bagnatura del suolo, le barriere

antipolvere e tutto quello che è previsto dalla normativa. La zona non verrà mai interclusa e si prevedono vie provvisorie alternative anche durante la fase di realizzazione del sottopasso.

È certo che il campo base verrà realizzato dove è previsto?

Si tratta di un'ipotesi, il campo base può essere ricollocato di concerto con il Comune che potrà indicare aree utili a tale proposito.

Quanto dura la fase di cantierizzazione a Serra San Quirico?

La durata della fase di cantierizzazione complessiva dell'intervento è di circa 3 anni. I cantieri legati alla viabilità, in alcuni casi, potrebbero avere anche una durata inferiore.

Per quanto riguarda i cantieri, sarebbe opportuno utilizzare come viabilità la Strada Statale 76, senza passare da Palombare, così da evitare ulteriori disagi per i residenti.

Ing. Kotronias

Conclusione

Il Coordinatore Alberto Cena ha specificato che le proposte presentate dai progettisti fanno parte di un processo incrementale che è ancora in corso e ha invitato tutte le parti ad uno sforzo di comprensione dei rispettivi bisogni. Ha quindi ringraziato i partecipanti, invitandoli a prendere parte alla seconda sessione prevista con l'incontro di approfondimento.

Sessione 2 | Espropri e indennizzi

ore 17.30/19.30

Gli interventi dei progettisti, nella seconda sessione dell'incontro, hanno seguito la seguente scaletta:

Introduzione

Ing. Marchese – RFI

Espropri

Dott. Talamoni – Italferr

e

indennizzi

Anche durante la seconda sessione, i partecipanti, sia in presenza che online, sono stati invitati a porre domande e fare osservazioni. Se ne riporta la sintesi e le relative risposte. La registrazione dell'intero incontro, e quindi dei singoli interventi, nonché la presentazione dei progettisti, sono disponibili al seguente link: <https://dportefalconara.it/incontro-26-05-cantieri>

Domande e osservazioni e relative risposte

I box delle attività commerciali presenti in zona La Cuna sono dati in concessione per periodi brevi, in generale della durata di circa un anno. La trattativa degli indennizzi avverrà tra gli operatori e il Comune o tra gli operatori e RFI?

Il Sindaco di Genga Marco Filipponi ha precisato a tale proposito che, da regime giuridico, gli esercenti hanno avuto una concessione decennale dei box, prorogata di un anno. Ha successivamente aggiunto che l'amministrazione sta ragionando sugli scenari possibili, sottolineando che la ricettività turistica rappresenta uno degli elementi di forza del territorio. L'Ing. Marchese ha precisato che, come da normativa, la trattativa avverrà tra RFI e gli affittuari che detengono il titolo di concessione e che la lista dei titoli verrà data ad RFI direttamente dal Comune. Ha poi spiegato che il progetto è ancora totalmente "aperto" sotto questo punto di vista e che si prenderà atto delle richieste del Comune per decidere nel dettaglio i metri quadri da predisporre per le attività commerciali e le localizzazioni degli immobili.

Come si procede per segnalare errori nel piano particellare di esproprio?

La fase di confronto sui beni da espropriare è ancora tutta da svolgere. Per la segnalazione di errori già rilevati occorre inviare tutta la documentazione utile per effettuare le dovute rettifiche.

Quali sono i tempi per gli indennizzi?

Per quanto riguarda l'espropriazione di fabbricati si sottoscrivere il cosiddetto Preliminare di cessione, con cui le parti decideranno l'indennizzo e i tempi, sia per la corresponsione dell'indennizzo (in genere si tratta di una corresponsione divisa in due/tre tranches) sia per la data della cessione dell'immobile. Le date vengono decise insieme in base alle esigenze, il periodo in genere va da qualche settimana a un anno e mezzo circa.

Per quanto concerne le aree scoperte, invece, l'interesse a pagare in tempi brevi è maggiore perché oltre all'indennità legata al valore dell'area occorre corrispondere anche l'indennità per occupazione d'urgenza.

Il tema, ha spiegato il Dott. Talamoni, è spiegato nel Testo Unico in materia di espropriazione, dall'art. 20 all'art. 23.

Conclusione

Il Coordinatore Alberto Cena ha invitato tutti i presenti a inviare i quaderni nel caso ci fossero ancora questioni considerate aperte e ha ringraziato tutti i partecipanti per la civiltà della discussione e la presenza agli eventi programmati nel corso del dibattito pubblico.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE-FALCONARA

Lotto 2 Genga-Serra San Quirico

Incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali

Modalità online, 31 maggio 2022

Report sintetico

Introduzione

Martedì 31 maggio, si è tenuto l'incontro dedicato alle associazioni di categoria e le principali sigle sindacali previsto nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo al Lotto 2 Genga Serra-S. Quirico del progetto di potenziamento della Linea ferroviaria Orte – Falconara (tratta PM228 – Castelplanio). L'incontro si è svolto in modalità online tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore Alberto Cena, il quale ha dato la parola per i saluti istituzionali al Presidente della Provincia di Ancona Daniele Carnevali e al Prefetto di Ancona Darco Pellos.

Successivamente, l'incontro è proseguito con la presentazione della seguente scaletta:

Marco Marchese - Direttore Investimenti Area Centro RFI

Andrea Borgia – RFI

Gino Sabatini - Presidente Camera di Commercio Regione Marche

Paolo Centofanti - Direttore Generale Confindustria Ancora

Massimiliano Santini - Direttore CNA provinciale

Stefano Violoni - Presidente di ANCE Marche

Marco Pierpaoli - Segretario Generale Confartigianato Imprese Ancona, Pesaro e Urbino

Andrea Curtatoni - Confcommercio Marche Centrali

Valeria Talevi - Segretario Generale FILT CGIL Marche

Daniela Rossi - Segretario Generale FIT CISL Marche

Emanuele Cingolani - Segretario Generale UIL Trasporti Marche

Interventi

Ing. Marco Marchese - RFI

In sintesi, l'Ing. Marchese ha sottolineato innanzitutto che il progetto ha avuto un'accelerazione grazie all'intesa fruttuosa tra MiMS, RFI e Regione per sbloccare dallo stallo una serie di interventi già attivati negli anni. Infatti, ha spiegato che la volontà di realizzare l'opera e completarla in tempi brevi scaturisce dall'obiettivo di poterla collegare con gli altri progetti di potenziamento in corso. Ha concluso spiegando che il Lotto 2 non rimarrà isolato, ma che progressivamente si provvederà alla realizzazione anche del Lotto 3 e Lotto 1.

Ing. Andrea Borgia - RFI

L'Ing. Borgia ha raccontato il progetto e il suo inquadramento territoriale. In sintesi, ha spiegato lo scopo del potenziamento, ovvero l'adeguamento delle frequenze e la diminuzione dei tempi di percorrenza, aumentando la capacità e velocizzando i tracciati esistenti.

Successivamente, ha illustrato tutti gli interventi incidenti sulla Orte-Falconara e ha presentato il Gruppo di Lavoro istituito tra Regione Marche, Regione Umbria, MiMS e RFI e l'iter approvativo relativo al progetto di raddoppio PM228-Castelpiano.

Entrando poi nello specifico del progetto, l'Ing. Borgia ha spiegato la divisione in lotti funzionali della tratta; gli obiettivi e i benefici dell'intervento; in cosa consisteranno i principali interventi per il Lotto 2 e i layout delle principali opere che si realizzeranno.

Successivamente, ha rapidamente inquadrato gli studi effettuati a corredo del progetto, in particolare lo studio di trasporto e l'approccio Global Project utilizzato, e gli scenari temporali della configurazione della rete ferroviaria a breve, medio e lungo termine.

Infine, l'Ing. Borgia ha fatto un accenno all'analisi costi-benefici dell'infrastruttura e al trasporto merci.

Gino Sabatini - Presidente Camera di Commercio Regione Marche

Il Presidente ha sottolineato l'importanza per il territorio del potenziamento oggetto di Dibattito poiché rappresenta un'opportunità di valorizzazione dell'asse ferroviario

umbro-marchigiano. In particolare, ha espresso il suo favore all'investimento cospicuo di RFI per il rinnovo dell'offerta di mobilità sul territorio per il trasporto di merci e persone e la considerazione di aspetti importanti come la sostenibilità, il recupero del territorio e la riduzione dell'incidentalità.

L'unica preoccupazione espressa ha riguardato le tempistiche poiché, secondo lui, se non si provvede a velocizzare i tempi si incorre nel rischio di isolamento del territorio a fronte di investimenti che RFI sta facendo in altre zone d'Italia.

Paolo Centofanti - Direttore Generale Confindustria Ancona

Il Direttore Generale ha innanzitutto espresso il favore di Confindustria rispetto al potenziamento oggetto di Dibattito e a tutti gli strumenti per accorciare le distanze nel territorio. Ha sottolineato poi l'importanza di tenere conto della necessità di velocizzare i lavori e dell'accelerazione del completamento del progetto rispetto al tratto marchigiano, ma anche nel tratto Fabriano-Foligno, poiché, secondo lui, solo così si sarà efficientato il sistema intermodale.

Inoltre, il Direttore si è detto soddisfatto del Dibattito Pubblico e della possibilità di dialogo tra attori diversi.

Massimiliano Santini - Direttore CNA provinciale

Il Direttore ha espresso il suo favore al raddoppio per la necessità di rendere affidabili e veloci i trasporti verso Roma. Ha sottolineato che l'opera è stata attesa per anni e che avrà un impatto importante per il rilancio dell'entroterra e per il collegamento tra mare adriatico e tirrenico.

Le preoccupazioni espresse dal Direttore hanno riguardato unicamente l'orizzonte temporale individuato e le risorse economiche disponibili.

Infine, ha affermato che CNA si sta impegnando con le istituzioni per fare in modo che quest'opera diventi un mezzo per facilitare la mobilità sostenibile e che possa creare delle interconnessioni con ricadute positive sia sociali che economiche.

Stefano Violoni - Presidente di ANCE Marche

Il Presidente di ANCE, in sintesi, con il suo intervento ha espresso il favore con la realizzazione dell'opera poiché ben integrata dal punto di vista ambientale e la progettazione deriva da uno studio che guarda al futuro e a come l'opera inciderà sull'economia. Ha sostenuto che l'arretratezza infrastrutturale delle Marche potrà

essere migliorata dalla realizzazione dell'opera insieme alle altre opere che a medio e lungo termine verranno portate avanti nella Regione, potenziando complessivamente l'attrattività dei borghi delle aree interne.

Infine, ha sottolineato due problematiche riscontrate nello studio condotto, ovvero le terre e rocce da scavo che verranno prodotte dai lavori e la loro gestione, e l'aumento dei costi delle materie prime che si auspica vengano monitorati utilizzando le direttive che il Governo ha emanato in materia.

Marco Pierpaoli - Segretario Generale Confartigianato Imprese Ancona, Pesaro e Urbino

Il Segretario Generale ha affermato che i rappresentanti delle imprese della Provincia ritengono il potenziamento dell'infrastruttura oggetto di Dibattito una priorità per superare il gap che attualmente colpisce il territorio.

Come detto negli interventi precedenti, ha ribadito la preoccupazione per le tempistiche che se non accelerate porterebbero produrre impatti negativi sulle imprese del territorio.

Andrea Curtatoni - Confcommercio Marche Centrali

Andrea Curtatoni ha riportato l'interesse di Confcommercio alla realizzazione dell'opera e al derivante miglioramento dell'interconnessione per il territorio.

Infine, ha chiesto che le istituzioni pongano particolare attenzione al periodo di transizione che si verificherà durante i lavori per le piccole imprese del territorio coinvolte e alla loro sopravvivenza.

Valeria Talevi - Segretario Generale FILT CGIL Marche

Il Segretario Generale Talevi ha innanzitutto ringraziato il Presidente della Provincia per aver favorito l'organizzazione del Dibattito Pubblico e l'opportunità di incontro favorita.

Successivamente, ha sottolineato il favore rispetto alle tempistiche previste da RFI per la realizzazione dell'opera in quanto ritiene importante prevedere giusti tempi per permettere il rispetto dei diritti e della sicurezza dei lavoratori.

Infine, ha posto l'accento sul ruolo dell'opera sul miglioramento della qualità della vita e dei diritti dei lavoratori.

Daniela Rossi - Segretario Generale FIT CISL Marche

Il Segretario Generale Rossi è intervenuta sottolineando l'importanza che la realizzazione dell'opera avrebbe come punto di partenza per annullare l'isolamento che caratterizza attualmente la Regione.

Inoltre, ha evidenziato l'importante impatto che avrebbe sulla riqualificazione delle stazioni esistenti e le zone urbane circostanti e sulla produzione di lavoro. Rispetto a quest'ultimo aspetto si auspica che la distribuzione del carico di lavoro premi il territorio in cui l'opera si inserisce e che il collegamento ferroviario attuale verso Roma possa essere ristrutturato per facilitare gli spostamenti dei lavoratori.

Emanuele Cingolani - Segretario Generale UIL Trasporti Marche

L'intervento del Segretario Generale Cingolani ha sottolineato in particolar modo l'importanza del rispetto dei contratti di lavoro e di sicurezza dei lavoratori. Infine, ha concordato con gli interventi precedenti e ribadito la strategicità dell'opera per il territorio.

Conclusione

L'incontro si è concluso con gli interventi dell'Ingegnere Marchese di RFI, del Prefetto di Ancona Darco Pellos e del Presidente della Provincia di Ancona Daniele Carnevali.

L'intervento dell'Ing. Marchese ha dato riscontro ai temi sollevati durante l'incontro, in particolare rispetto ai tempi di realizzazione dell'opera e ai costi. Per quanto riguarda i tempi ha presentato l'iter che porterà i lavori del Lotto a concludersi entro luglio 2026. Per quanto concerne l'aumento dei costi delle materie prime ha sottolineato che si tratta di un problema diffuso in tutto il Paese e che il Governo sta lavorando per poter coprire i fabbisogni relativi. Concludendo ha toccato il tema della gestione degli appalti e spiegato che si provvederà a siglare tutti i protocolli di legalità e monitoraggio previsti per le grandi opere.

Il Prefetto di Ancona Darco Pellos ha preso la parola per ringraziare gli intervenuti e per ribadire l'importanza strategica dell'opera per il territorio.

Infine, è intervenuto il Presidente della Provincia di Ancona Daniele Carnevali che ha ringraziato RFI per l'indizione del Dibattito Pubblico e per la spiegazione di dettaglio fornita dell'opera. Ha ribadito l'importanza dell'incontro tra i diversi portatori di interesse e dei contributi scaturiti, fornendo la disponibilità come ente intermedio di area vasta a collaborare per garantire il dialogo con tutti i portatori di interesse.

In chiusura, il Coordinatore Alberto Cena ha ringraziato tutti gli intervenuti per aver preso parte all'incontro.