

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA)  
Direzione V – Procedure di valutazione VIA e VAS  
[VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

Commissione Tecnica PNRR-PNIEC  
[compniec@pec.mite.gov.it](mailto:compniec@pec.mite.gov.it)

Ministero della Cultura  
Direzione Generale Archeologia, Belle arti e Paesaggio –  
Servizio V  
[dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it](mailto:dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it)

Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e  
Resilienza  
[ss-pnrr@pec.cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@pec.cultura.gov.it)

**Oggetto:** [ID: 9096] (V00930) Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23 del DLgs 152/2006 e Verifica del Piano di Utilizzo delle Terre, ex DPR 120/2017, art.9. Progetto di fattibilità tecnica ed economica Linea Ferroviaria Orte-Falconara. Raddoppio PM228-Albacina. Intervento in PNRR, inserito nell'Allegato IV al DL n. 77/2021 convertito con modificazioni dalla L 108/2021 e s.m.i.

**Trasmissione osservazioni.**

Con nota acquisita al ns. prot. n. 74919 del 20/01/2023 il *Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni ambientali - Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS*, relativamente al procedimento in oggetto, ha comunicato la pubblicazione della documentazione, la procedibilità dell'istanza e il nominativo del Responsabile del procedimento.

Questo Settore, con nota prot. n. 92340 del 25/01/2023, ha comunicato l'avvio del procedimento regionale, e contestualmente sono stati richiesti i contributi istruttori. Il giorno 2 febbraio 2023 si è svolto un sopralluogo, in previsione del Tavolo Tecnico, che si è svolto in data 14 febbraio 2023. Si allegano entrambi i documenti.

Di seguito si riporta quanto emerso dall'istruttoria svolta.

**Dal contributo del Settore Genio Civile Marche Nord**

Per quanto riguarda i tombini idraulici in progetto, anche se dal punto di vista idraulico la sezione è sufficiente a contenere l'acqua, si rileva che rimane poco spazio per un franco idraulico. Trattandosi di zona extraurbana, i tombini tendono ad otturarsi facilmente e il franco idraulico insufficiente costituisce una criticità.

Si evidenzia inoltre la difficoltà di manutenzione degli attraversamenti, sia a causa degli accessi difficoltosi, non previsti, sia per la presenza di cambi di quota repentini; questi fattori rendono la pulizia dei tombini estremamente complessa.

E' necessario che i tombini siano ispezionabili in maniera diretta, dove possibile, con un mezzo; evidenziando che alla ispezionabilità concorrono sia le dimensioni e le caratteristiche geometriche del manufatto, sia l'accessibilità allo stesso. In alternativa occorre prevedere altri sistemi, che consentano ad esempio di poter ispezionare il tombino dall'alto o comunque di intervenire nel caso in cui si abbiano delle ostruzioni.

Si rileva inoltre la presenza di un corso d'acqua secondario che viene leggermente deviato, in modo che attraversi ortogonalmente la sede della linea (intervento IN04); viene accentuata in maniera

importante la curva di ingresso per mantenere il tombino ortogonale rispetto al flusso ferroviario. Dal punto di vista idraulico e delle successive manutenzioni, questo costituisce una criticità, per cui si richiede di evitare curve a 90°, valutando quindi di modificare la geometria dell'attraversamento.

Per quanto riguarda infine l'invarianza idraulica, pur essendo non significativo l'incremento generato dall'opera, si deve comunque tenere presente che sul corso d'acqua, con tempi di corrivazione prossimi allo zero, arriva tanto volume che prima arrivava dilazionato nel tempo. Si invita pertanto ad inserire alcune vasche per aumentare i tempi di corrivazione, anche in considerazione del fatto che subito a valle della zona in oggetto è presente un'area esondabile molto importante, quindi è fondamentale che, in caso di eventi meteorici significativi, l'acqua che arriva al torrente Giano abbia dei tempi di corrivazione più lunghi.

### Componente Biodiversità

Nella Relazione "Studio di Impatto Ambientale (IR0E00R22RGSA0001001C), al capitolo E.7 vengono analizzate le interferenze con la Biodiversità. In particolare vengono analizzate due tipologie di impatti: la sottrazione di habitat e biocenosi derivante dalla "eradiazione" della vegetazione, riconducibile alle fasi di realizzazione, e la modifica di connettività ecologica derivante dalla creazione di barriere fisiche per l'introduzione del corpo stradale ferroviario.

È stata poi effettuata un'analisi della vegetazione interferita sulla base della carta della vegetazione 1:50.000. In particolare, la tabella 145 riporta le superfici naturali e naturaliformi interferite a qualsiasi titolo dalle aree di cantiere, individuando un totale complessivo di 1,02 ha, delle quali 0,83 associabili ad habitat di interesse comunitario (in particolare 91AA Boschi orientali di quercia bianca e 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba). In conclusione si afferma che *"circa 0,62 ha verranno restituiti alle coperture così come si rilevano oggi circa 0,40 ha verranno definitivamente trasformati."* Dalla documentazione presentata non è chiaro se e come il proponente intenda compensare la riduzione della funzionalità ecologica derivante dall'attuazione del progetto.

A tale proposito è necessario fare alcune precisazioni. La l.r. 6/2005, all'art. 12, prevede dei meccanismi per la compensazione in caso di riduzione di superfici boscate. L'applicazione del citato art. 12 è stata reintrodotta dalla DGR 1110/2022 anche per le opere di interesse pubblico. Nell'ambito dei procedimenti di VIA, il D.lgs 152/2006 impone di mitigare o compensare gli impatti ambientali negativi significativi, anche in assenza di obblighi specifici derivanti da altre normative. Pertanto, quando viene identificato un impatto sulla componente ecologica, è necessario individuare le modalità di mitigazione o compensazione. Nel caso di impatti su biomi naturali o naturaliformi, pertanto, vanno individuate opportune misure di mitigazione (riduzione al minimo delle superfici interferite) e compensazioni. La compensazione non può considerare solamente l'aspetto dimensionale ma deve essere tarata sul valore ecologico. Sarà pertanto necessario che il progetto di compensazione sia adeguatamente tarato sull'effettivo valore ecologico dei biomi rimossi, considerando anche quelli che saranno poi restituiti.

Oltre all'interferenza con superfici naturali o naturaliformi, in fase di sopralluogo è stata anche verificata l'interferenza diretta con alcuni esemplari isolati di alberi ad alto fusto. In particolare, la pista di cantiere adiacente l'area di stoccaggio 04\_AS.03, sembra interferire direttamente con alcuni esemplari di Rovere (*Quercus petraea*) ad alto fusto. Tali esemplari, per dimensioni e portamento, sembrano essere secolari e potrebbero addirittura avere le caratteristiche per rientrare nella definizione di "Alberi monumentali" di cui DM 23/10/2014. Dall'esame della documentazione presentata non è possibile evincere se tali piante saranno abbattute. Tuttavia, anche lavorazioni prossime all'apparato radicale potrebbero compromettere le piante causandone deperimento e morte.

Analoga criticità riguarda il tracciato della viabilità NVP01, che risulta intercettare alcuni esemplari di piante ad alto fusto. In particolare, il tracciato della viabilità, nel punto in cui si discosta dal tracciato già esistente, attraversa un filare ad alto fusto, comportando necessariamente l'abbattimento di alcuni esemplari.

### **Sintesi istruttoria**

Alla luce delle modifiche alle aree di cantiere e della viabilità annessa, preannunciate durante gli incontri tecnici, si ritiene necessario che vengano prodotti i chiarimenti e le integrazioni dettagliatamente sopra descritte e sintetizzate a seguire.

- In considerazione delle osservazioni in merito alla viabilità di cantiere e alla viabilità sostitutiva, per le soluzioni che verranno proposte si dovrà tenere conto della sensibilità ambientale del contesto, evitando in particolare la realizzazione di nuove infrastrutture nelle aree prossime ai corsi d'acqua;
- La viabilità in sostituzione del passaggio a livello, sentito il Comune di Fabriano, dovrà essere studiata e dimensionata in relazione alle caratteristiche dei flussi effettivi di traffico, bilanciando costi e benefici ambientali e valutando l'alternativa di realizzare un sottopasso in corrispondenza dello stesso passaggio a livello;
- Le piste di cantiere, per quanto possibile, non dovranno essere asfaltate e andranno riportate allo stato ante operam al termine dei lavori, se non strettamente necessario alla viabilità locale, e andranno comunque dimensionate al reale flusso di traffico;
- E' necessario che venga effettuata la verifica delle interferenze con le piante da abbattere, al fine di prevedere le necessarie mitigazioni (aggiustamenti dei tracciati e delle aree di cantiere) o, come estrema ratio, la compensazione;
- Con riferimento alla vegetazione (biomi) interferita o asportata, è necessario valutare adeguatamente le compensazioni anche in relazione al valore ecologico di quanto interferito; a tal fine lo scrivente ufficio si rende disponibile per successivi incontri tecnici finalizzati a chiarire le metodologie attualmente in uso, che possono essere applicate al caso in esame;
- Nella progettazione e nel dimensionamento dei tombini idraulici dovrà essere garantito un sufficiente franco idraulico, atto ad evitare ostruzioni del manufatto;
- Dovranno essere indicate le modalità per garantire l'ispezionabilità dei tombini idraulici, sia per le caratteristiche dimensionali che di accessibilità al manufatto, in modo da consentirne un'agevole manutenzione e pulizia;
- Andrà chiarito come si intende realizzare l'intervento IN04, evitando deviazioni del corso d'acqua con curvature accentuate;
- Per aumentare i tempi di corrivazione delle acque meteoriche al torrente Giano, in caso di eventi meteorici significativi, si invita il proponente ad un confronto con il Settore Genio Civile Marche Nord al fine valutare l'opportunità di realizzare vasche di laminazione.

Per quanto riguarda le matrici ambientali, si fa presente che al momento non è pervenuto il contributo istruttorio di ARPAM e che verrà eventualmente inviato successivamente.

Per eventuali chiarimenti è possibile contattare il responsabile del procedimento, Arch. Velia Cremonesi (071/806.3897 e-mail: [velia.cremonesi@regione.marche.it](mailto:velia.cremonesi@regione.marche.it)).

Si chiede infine di riportare, nell'intestazione di comunicazioni indirizzate allo Settore, il codice identificativo del fascicolo relativo al presente procedimento amministrativo: [V00930].

Cordiali saluti

AB/GG/IB

Il Responsabile del procedimento  
*Velia Cremonesi*

Il Dirigente  
*Roberto Ciccioni*

**Allegati:**

1. **Verbale di sopralluogo effettuato in data 02/02/2023;**
2. **Verbale del tavolo tecnico svoltosi in data 14/02/2023;**



Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

**Classificazione: 400.130.10. V00930**



**VERBALE DI SOPRALLUOGO ISTRUTTORIO**

**del 02/02/2023**

**ID. PROGETTO:** 400.130.10.V00930  
**COMUNE DI:** Fabriano (AN)  
**INTERVENTO PROPOSTO:** D.Lgs. n. 152/2006, Art. 23.  
Linea ferroviaria Orte-Falconara. Raddoppio PM228-Albacina  
[ID: 9096] (V00930)  
**PROPONENTE:** RFI SpA  
**AUTORITÀ COMPETENTE:** Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

Sono presenti al sopralluogo:

Ente	Nominativi Funzionari
Regione Marche Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	Arch. Velia Cremonesi Ing. Antonio Berdini Dott.ssa Gaia Galassi Ing. Ilaria Bedeschi (consulente PNRR)

**PREMESSA**

L'intervento in progetto riguarda il raddoppio delle linea ferroviaria Orte-Falconara nel tratto PM228-Albacina, l'adeguamento della Stazione di Albacina e la realizzazione di nuova viabilità funzionale all'infrastruttura ferroviaria.

**DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

L'intervento ha una estensione pari a 3,9 km e si sviluppa completamente allo scoperto con una alternanza di tratti in rilevato e tratti in trincea.

Ha origine al km 228+705 della linea storica e termina in corrispondenza dell'entrata in stazione di Albacina, di cui è previsto un adeguamento con riconfigurazione dei binari e adeguamento delle banchine.

**ACCERTAMENTO DELLO STATO DEI LUOGHI**

Il sopralluogo era finalizzato a prendere visione dello stato dei luoghi interessati direttamente o indirettamente dal raddoppio della linea e dalla realizzazione della nuova viabilità.

Il sopralluogo ha avuto inizio dalla Stazione di Albacina, che costituisce una delle estremità della tratta oggetto di raddoppio. Si è presa visione della stazione stessa e delle sue immediate pertinenze.

---

Successivamente, superato l'abitato di Tiberi e attraversato l'esistente sottopasso in prossimità di un ponte sul torrente Giano, è stata percorsa la viabilità poderale fino alla zona in cui è previsto il posizionamento dell'area di stoccaggio 04\_AS.03.

A partire dall'area di stoccaggio suddetta sarà realizzata una pista di cantiere tramite la quale sarà possibile raggiungere l'area tecnica 04\_AT.14, necessaria per la realizzazione di un ponte Bailey provvisorio sul torrente Giano. Durante il sopralluogo è stata visionata l'area in cui verrà realizzata la pista di cantiere fino al punto in cui è prevista l'installazione del ponte. E' stato quindi raggiunto l'esistente sottopasso di cui sono previsti la demolizione e il rifacimento (area tecnica 04\_AT.04).

Infine ci si è portati in prossimità dell'altra estremità della tratta (PM228) e si è visionata l'area in cui è prevista la realizzazione della nuova viabilità di progetto NVP01.

### **CRITICITÀ RILEVATE IN FASE DI SOPRALLUOGO**

Nel corso del sopralluogo è stato possibile evidenziare alcune criticità dell'intervento previsto, in relazione alle caratteristiche delle aree interessate.

Si rileva, sia per l'area di stoccaggio 04\_AS.03 che per il primo tratto della pista di cantiere di collegamento con l'area tecnica 04\_AT.14, l'interferenza con alcuni esemplari isolati di alberi ad alto fusto. In particolare, la pista di cantiere adiacente l'area di stoccaggio, sembra interferire direttamente con alcuni esemplari di Rovere (*Quercus petraea*) ad alto fusto (Foto 4, 5 e 6). Tali esemplari, per dimensioni e portamento, sembrano essere secolari e potrebbero addirittura avere le caratteristiche per rientrare nella definizione di "Alberi monumentali" di cui DM 23/10/2014. Dall'esame della documentazione presentata non è possibile evincere se tali piante saranno abbattute. Tuttavia, anche lavorazioni prossime all'apparato radicale potrebbero compromettere le piante causandone deperimento e morte.

La realizzazione dell'attraversamento del fiume presso il ponte provvisorio interferisce con la fascia ripariale, e comporterà quindi asportazione del bioma presente.

Analoga criticità riguarda il tracciato della viabilità NVP01, che risulta intercettare alcuni esemplari di piante ad alto fusto. In particolare, il tracciato della viabilità, nel punto in cui si discosta dal tracciato già esistente, attraversa un filare ad alto fusto, comportando necessariamente l'abbattimento di alcuni esemplari.

Anche il raddoppio della linea, che avverrà realizzando il secondo binario a nord di quello esistente, in alcuni tratti potrebbe richiedere l'effettuazione di sbancamenti con l'asportazione di biomi o l'abbattimento di alberi isolati.

Particolare criticità riveste l'attraversamenti del torrente Giano; nello specifico, l'area in cui verrà realizzato il ponte Bailey risulta essere particolarmente sensibile stante anche la presenza nelle vicinanze della piccola centrale idroelettrica e della stazione di monitoraggio della Protezione Civile Regionale.

### **CONCLUSIONI**

La progettazione delle aree e delle piste di cantiere va verificata ed eventualmente adeguata al fine di evitare interferenze con le alberature ad alto fusto presenti. Per interferenza non si intende solamente

l'abbattimento, ma anche la compromissione dell'apparato radicale per lavorazioni in prossimità degli esemplari.

Analogamente, va verificata una alternativa di tracciato della NVP01 al fine di ridurre al minimo le interazioni con le alberature presenti.

In generale è necessario che venga effettuato un censimento delle piante da abbattere, al fine di verificare le mitigazioni o, come estrema ratio, la compensazione.

Per l'interferenza con gli ecosistemi presenti, sebbene la documentazione presentata quantifichi le superfici interferite e quelle permanentemente rimosse, non sembra che sia stata fatta una valutazione appropriata delle compensazioni. Si fa presente che le compensazioni devono tenere in considerazione non soltanto il parametro delle superfici ma anche quello del valore ecologico che viene compromesso. Nel corso del sopralluogo si è verificato che il passaggio a livello è, almeno nelle ore di punta, abbastanza utilizzato.

### DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Foto 1      Stazione ferroviaria di Albacina



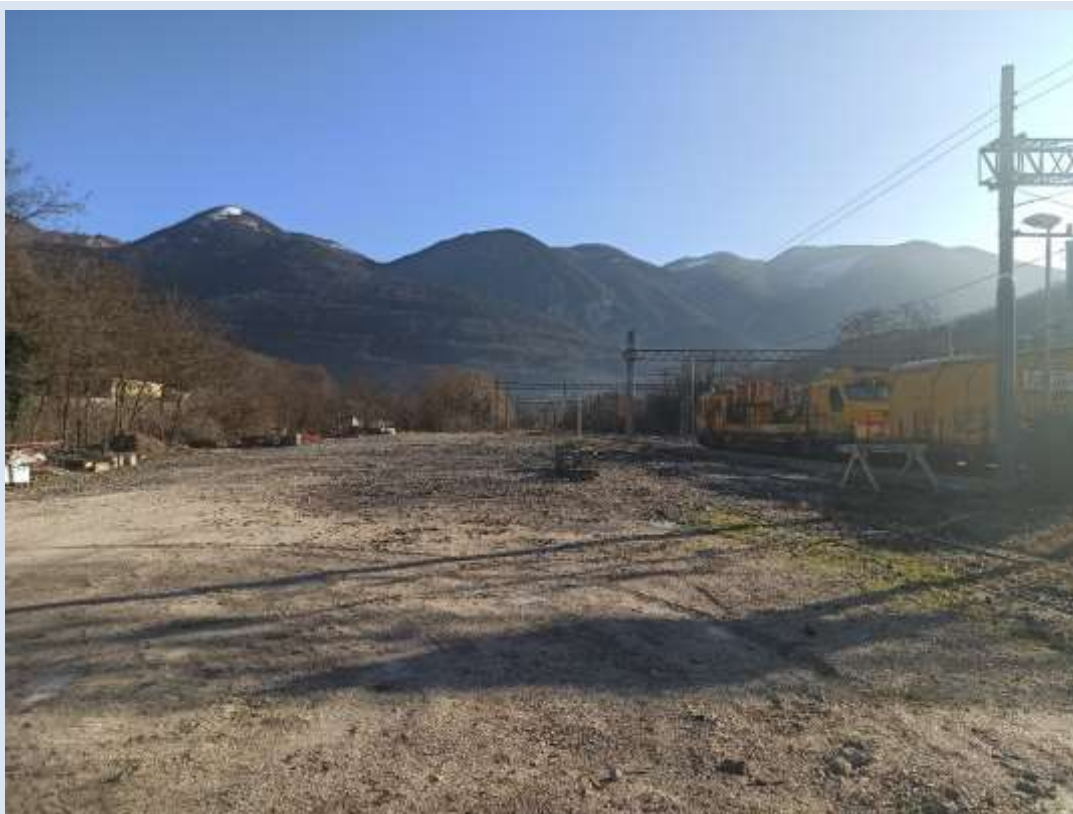


Foto 2 Area ferroviaria prospiciente la stazione



Foto 3 Sottopasso esistente in prossimità dell'abitato di Tiberi e ponte sul torrente Giano





Foto 4 Area di stoccaggio 04\_AS.03



Foto 5 Futura pista di cantiere





Foto 6 Alberature presenti



Foto 7 Torrente Giano





Foto 8    Torrente Giano (stazione di monitoraggio ARPAM)





Foto 9 Area del ponte Bailey temporaneo



Foto 10 Panoramica dell'area a sud della ferrovia, in prossimità del torrente Giano





Foto 11 | Linea esistente a singolo binario



Foto 12 | Area di realizzazione della nuova viabilità NVP01





Foto 13 Alberature presenti in corrispondenza della nuova viabilità NVP01



Foto 14 Alberature presenti in corrispondenza della nuova viabilità NVP01





Foto 15 Linea ferroviaria al km 228+780 (in prossimità di uno degli estremi del lotto di intervento)



Foto 16 Linea ferroviaria al km 228+780 (in prossimità di uno degli estremi del lotto di intervento)



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali**

---

I Funzionari della P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali

Arch. Velia Cremonesi  
Ing. Antonio Berdini  
Dott.ssa Gaia Galassi  
Ing. Ilaria Bedeschi (consulente PNRR)

[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

**Intervento di raddoppio PM228 – Albacina (linea ferroviaria Orte-Falconara), da realizzarsi nel Comune di Fabriano, Proponente: RFI SpA.**

**Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale statale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006, e Verifica del Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017 (V00930).**

### TAVOLO TECNICO del 14/02/2023

Sono presenti all'incontro:

Partecipante	Ente/struttura di appartenenza
Maria Teresa Idone	Ministero della Cultura
Velia Cremonesi	Regione Marche - Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Gaia Galassi	Regione Marche - Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Antonio Berdini	Regione Marche - Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Ilaria Bedeschi	Collaboratore Regione Marche - Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Alessia Nisi	Regione Marche
Raffaella Serresi	Genio Civile Regione Marche
Simone Di Giovanni	ARPAM
Gnagni	AST Ancona
Serena Belotti	RFI/ITALFERR
Daniele Bensaadi	RFI/ITALFERR
Andrea Borgia	RFI/ITALFERR
Francesco Carli	RFI/ITALFERR
Chiara Cesali	RFI/ITALFERR
Sarah Chiuchiolo	RFI/ITALFERR
Andrea Croci	RFI/ITALFERR
Gloria Dajelli	RFI/ITALFERR
Mariano Di Maio	RFI/ITALFERR
Carolina Ercolani	RFI/ITALFERR
Marco Fantini	RFI/ITALFERR
Francesco Gaeta	RFI/ITALFERR
Pietro Gobbini	RFI/ITALFERR
Cristina Marandola	RFI/ITALFERR
Emilio Rossi	RFI/ITALFERR
Giada Schino	RFI/ITALFERR
Carmine Urciuoli	RFI/ITALFERR
Angelo Velocchia	RFI/ITALFERR

L'incontro avviene in modalità telematica su piattaforma TEAMS e ha inizio alle ore 10.00.

**Cremonesi:** dopo avere proceduto alla ricognizione dei presenti, passa la parola ai tecnici di RFI/ITALFERR per una breve presentazione del progetto e dello studio di impatto ambientale.

SEGNATURA: ID: 28826436|22/02/2023|VAAM

[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
***Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali***

**Croci:** il progetto si inserisce nella più ampia tratta PM228-Castelplanio, di cui costituisce il primo lotto, tra il PM228 e la stazione di Albacina. Da qui inizia il lotto 2, il cui iter autorizzativo si sta chiudendo.

Si tratta di raddoppio in sede di circa 4 km, con il rifacimento della stazione di Albacina.

Essendo parzialmente finanziato con fondi PNRR, i lavori vanno conclusi entro giugno 2026.

**Urciuoli:** l'intervento riguarda il potenziamento dell'infrastruttura Orte Falconara, tratta importante per il collegamento, sia del traffico passeggeri che del traffico merci, tra Tirreno e Adriatico.

Si tratta di un raddoppio in sede, che segue l'attuale sedime ferroviario per uno sviluppo di circa 4 km, con incremento della capacità della linea.

Il raddoppio inizia dal posto di movimento PM228 e termina nella stazione di Albacina. Il nodo di Albacina è importante perché interessa anche la direttrice verso Civitanova e Macerata.

Il raddoppio è realizzato in sede, in affiancamento; inizialmente viene realizzato il nuovo secondo binario, ad interasse di 5.5 metri dall'esistente in modo da non interferire con l'esercizio; successivamente viene sostituito il binario della linea storica, demolendo l'esistente e realizzando il nuovo ad interasse 4 metri.

Al PM 228 e nella stazione di Albacina sono previsti due posti di manutenzione (costituiti da due aste di circa 400 m per ospitare treni in ricovero e da piazzali collegati con la viabilità per movimentazione materiali da camion a treno).

Il raddoppio prevede solamente rilevati e trincee, non sono previste opere d'arte quali viadotti o gallerie.

Vengono realizzati anche nuovi tombini in sostituzione degli esistenti.

I posti di manutenzione sono collegati con delle viabilità che devono avere caratteristiche tali da poter fare circolare mezzi pesanti per la movimentazione di materiali.

C'è una interferenza con la soppressione di un passaggio a livello e altre interferenze che riguardano tombini esistenti che svolgono attualmente anche funzioni di accesso ai fondi, e che verranno adeguati.

La stazione viene adeguata con la realizzazione di nuovi marciapiedi e di un sovrappasso, stante l'area di pericolosità idraulica.

Il programma di lavori prevede circa 1000 giorni tra progettazione e realizzazione.

**Cremonesi:** la realizzazione prevede quindi la realizzazione del nuovo binario, la messa in esercizio, lo smantellamento del vecchio binario e la sua sostituzione.

**Urciuoli:** questo garantisce la continuità della circolazione.

**Cremonesi:** il nuovo binario da quale lato viene realizzato rispetto all'esistente?

**Gobbini:** a nord dell'esistente, ovvero dalla parte opposta a quella del fiume, lato monte.

**Urciuoli:** il programma lavori prevede circa 1040 giorni complessivi, di cui 950 giorni di realizzazione dell'opera.

**Croci:** al termine dell'iter autorizzativo, il bando di gara prevederà di rientrare nelle tempistiche previste dal PNRR.

**Cremonesi:** i lavori di quale Lotto saranno avviati prima, il Lotto Serra san Quirico - Genga?

**Croci:** sì, appena completato l'iter autorizzativo si partirà con la gara.

**Marandola:** facendo scorrere le sezioni trasversali si può avere una idea chiara dell'intervento rispetto alla posizione della linea storica.

**Berdini:** qual è il bilancio del materiale di sterro?



[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
***Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali***

**Marandola:** gli scavi non sono rilevanti, ad eccezione della parte iniziale del tracciato. I rilevati e le scarpate esistenti non vengono alterati, si interviene solo sulla sovrastruttura.

**Cremonesi:** dalla documentazione sembra di rilevare un esubero di 155.000 mc di materiale?

**Bensaadi:** l'esubero dal rilevato esistente è di poco superiore a 13.000 mc; quello dagli scavi per la realizzazione delle opere, gestito come sottoprodotto in siti esterni, è pari a 155.000 mc

**Cremonesi:** Dove verranno collocati questi materiali?

**Bensaadi:** la procedura aziendale prevede di interpellare gli Enti pubblici nel raggio di 50 km in modo da individuare siti sia privati che pubblici a cui richiedere disponibilità e offerta economica.

**Cremonesi:** di che tipo di materiale si tratta?

**Bensaadi:** materiali alluvionali.

**Berdini:** invece i 13.000 mc sono rifiuti, materiale che non può essere riutilizzato?

**Bensaadi:** la prassi è di non fare indagini ambientali sui materiali di rilevati esistenti, soprattutto se esistenti da tempo, dando per scontato che la qualità ambientale non sarà tale da rispettare i requisiti richiesti dal DPR 120 per i sottoprodotti, in particolare in casi di volumetrie ridotte.

**Chiuchiolo:** Procedo a condividere la presentazione del SIA:

Analisi dei vincoli e delle tutele

Contesto pianificatorio

Studio di impatto ambientale e componenti ambientali

Interferenze potenziali sulle componenti ambientali e misure di mitigazione

Biodiversità

Inserimento ambientale e paesaggistico

**Galassi:** quando si parla di restituzione allo stato ante operam, si intende che non si tratta di trasformazione permanente, ma dal punto di vista dei biomi interferiti, si intende intervenire con un ripristino?

E' presente un progetto di opere a verde, ma non è chiaro se c'è relazione tra ciò che viene impattato e ciò che si va a ripristinare, cioè se le opere a verde sono intese come opere compensative rispetto agli habitat e ai biomi interferiti, oppure se sono qualcosa di autonomo.

Normalmente, quando c'è un'interferenza con la vegetazione naturale o naturaliforme, indipendentemente se questa ricada nella categoria precisa di habitat ai sensi delle direttive comunitarie o nella definizione di bosco o di area boscata, ai sensi di una normativa regionale o nazionale, comunque facciamo delle valutazioni per una compensazione ecologica che quindi porta dei rapporti che non sono uno a uno e che considera soprattutto il fatto che se una superficie non viene sottratta in maniera permanente, ma viene comunque modificata artificialmente, quindi la vegetazione viene asportata, quella cosa va comunque compensata con un rapporto che di nuovo non è di uno a uno.

Avendo rimosso una funzione ecologica per un determinato periodo di tempo, ci vorrà del tempo perché la funzione ecologica si ripristini in pieno.

**Chiuchiolo:** le opere a verde nascono come opere progettuali allo scopo di inserimento ambientale e paesaggistico dell'opera e non sono connesse al tema delle compensazioni.



[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
***Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali***

Per quanto riguarda le compensazioni, evidenzio una difficoltà di interpretazione già emersa per il Lotto 2, in merito alla metodologia e al calcolo delle quantità da compensare in base al nuovo approccio predisposto da Regione e Università.

Altro problema riguarda la definizione delle superfici e delle tipologie di vegetazione che si interferisce, nel momento in cui viene chiesto di considerare anche le aree di cantiere e non solamente le aree di lavorazione; solo nella fase progettuale di PE è possibile presentare un progetto esecutivo di compensazione, quando è l'appaltatore che definirà le aree di cantiere. Nelle fasi precedenti questo non è possibile perché non lo consente il livello progettuale.

**Galassi:** per il lotto 2, in cui le superfici interessate erano altre e c'era anche il problema oggettivo delle difficoltà di reperire le superfici per la nuova realizzazione, era stata chiesta l'applicazione di questo metodo di valutazione ecologica compensativa, che ha presentato l'università, proprio perché quel metodo permette di quantificare le superfici in funzione di quello che si intende realizzare, compresa la gestione. Infatti avevamo rimandato a una fase successiva la quantificazione e la progettazione, dando degli ordini di grandezza esemplificativi a seconda di quello che si poteva fare in alla fase di progettazione in cui eravate, senza che quei valori fossero vincolanti, e coinvolgendo l'ente parco proprio per il ripristino di aree danneggiate dal fuoco, la gestione eccetera.

In questo lotto le superfici sono veramente esigue in confronto all'altro progetto, però, è necessario chiarire cosa si intende fare perché non è sufficiente la restituzione alla condizione anti opera: per noi non è sufficiente, perché una volta che un bosco è stato tagliato, anche se viene restituito, sarà un bosco tra cinquant'anni. Quindi, trattandosi di procedimento del Ministero, questa sarà la prescrizione che noi chiederemo di inserire.

**Chiuchiolo:** Come già per il lotto di Serra San Quirico c'è l'esigenza di comprendere il criterio da poter applicare perché non ci è molto chiaro, quindi abbiamo bisogno del vostro supporto per definirlo meglio. Ci è pervenuta una nota della Regione, che conclude: l'Ufficio scrivente in questa fase viene di non poter rilasciare atti di assenso comunque denominati per la riduzione e compensazione di superficie boscata.

**Cremonesi:** Questa è la nota del genio civile.

**Chiuchiolo:** Era per evidenziare la difficoltà di definire un criterio, non volendosi trovandosi poi di fronte a un diniego.

**Cremonesi:** E' necessario distinguere Sono due cose diverse: il genio civile autorizza il taglio, e c'era una norma che prevedeva una compensazione con un rapporto.

Invece nella nota, che abbiamo trasmesso noi come contributo, come osservazione per la valutazione impatto ambientale, c'era l'indicazione della compensazione con il criterio della VEC.

**Chiuchiolo:** Come per il lotto di Castelplanio, siamo disponibili ad un incontro o a un tavolo tecnico per definire i criteri in modo tale da lavorare insieme e definire questo aspetto.

**Galassi:** per quanto riguarda la vegetazione, è emerso un altro problema. E' stato verificato, tramite sopralluogo che ci saranno interferenze con delle piante secolari e nella documentazione presenta non risulta presente un rilievo degli alberi singoli da abbattere. Si chiede di verificare pertanto tutte le interferenze con le aree di cantiere che con le piste, in particolare, visto che le principali interferenze riguardano piste di cantiere o nuova viabilità, si richiede di valutare se è possibile apportare modifiche per minimizzare queste interferenze.

[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

**Cremonesi:** Chiederei ora di illustrare il tracciato, a partire da Albacina e scorrendo verso il posto di manovra, indicando dove c'è la nuova viabilità, dove c'è l'allargamento del sottopasso, dove sono collocate le aree di cantiere, le aree di deposito, le viabilità del cantiere.

**Idone:** Volevo chiedere soltanto una cosa per quanto riguarda la questione delle compensazioni; nel lotto 2 avevo trovato indicato che non erano soggette a compensazione perché adesso c'è il TUFF, il decreto attuativo che esonera, e questa mi è sembrata un'interpretazione non coerente né del testo unico foreste e filiere forestali né del decreto attuativo.

**Galassi:** Trattandosi di procedura di VIA, quando parliamo di compensazioni parliamo di compensazione ai sensi del D.lgs. 152/2006 in materia di VIA, che non necessariamente implica l'applicazione di altri obblighi normativi. Quindi a prescindere dall'applicazione dell'articolo 12 della LR 6/2005 stiamo parlando di compensazione ecologica nell'ambito di un procedimento di valutazione di impatto ambientale.

**Chiuchiolo:** c'è una normativa nazionale che disciplina, ma poi c'è una normativa regionale che entra ancor più nel merito; la legge regionale n. 6 del 2005 delle Marche disciplina di andare a compensare con l'applicazione di un criterio dettato dalla normativa regionale. Nel momento in cui abbiamo intrapreso la Castelplanio, lotto 2, all'epoca dovevamo attenerci a questi criteri di applicazione della compensazione che sono dettati dalla normativa regionale:

Quando sul lotto della Castelplanio parliamo di compensazioni, attenendoci alla normativa regionale ci atteniamo ai criteri di calcolo; cioè la normativa regionale ci dice: "Se tu sottrai x ettari di bosco devi compensare utilizzando questi criteri che ti porta ad individuare y ettari da andare ad individuare sulla superficie regionale". Nel caso del lotto 2 ci siamo adeguati alla normativa, tant'è che abbiamo iniziato in un modo per poi finire con un'altra DGR.

Anche per il lotto di Albacina ho chiesto cortesemente alla Regione Marche di poter avere un tavolo tecnico o un incontro che ci aiuti a comprendere i criteri di applicabilità e quindi di individuazione degli ettari.

**Idone:** questo mi conforta molto perché appunto nei documenti del lotto due c'era scritto che non veniva applicata la legge regionale e si dava un'interpretazione del testo unico foreste dove non c'era nemmeno l'obbligo per queste tipologie di opere.

**Chiuchiolo:** Questo perché la normativa regionale inizialmente obbligava poi non obbligava più alla compensazione.

**Idone:** veniva richiamato il decreto attuativo del TUF, che è quello delle esclusioni delle compensazioni. Non so se fosse un refuso, ma leggendo ero un po' preoccupata.

**Galassi:** ritornando all'argomento degli alberi isolati chiedo conferma che non è stato fatto un censimento.

**Chiuchiolo:** No, non abbiamo predisposto una tavola specifica sul sugli alberi monumentali. Ovviamente faremo un approfondimento che restituiranno con un elaborato specifico.

**Gaeta:** La viabilità NV01 è una viabilità che serve un borgo che si trova attualmente in un'area che è sostanzialmente interclusa, comunque confinata tra la ferrovia di esistente, che poi verrà raddoppiata, e il torrente Giano.

Ad oggi, le persone che devono arrivare a questo borgo sfruttano un tombino esistente con una sezione molto ridotta che nel progetto verrà destinato soltanto a scopo idraulico; per cui si è previsto di realizzare La prima viabilità che incontriamo partendo dalla stazione di Albacina è un adeguamento della SP 76 in questo tratto, che è una viabilità esistente, in cui sostanzialmente abbiamo dovuto riprofilare la strada per creare lo spazio necessario al raddoppio della ferrovia che si trova più in basso. Quindi abbiamo in qualche modo

[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

scostato la viabilità un po' più all'interno del versante che sorregge l'autogrill della SS 76; si tratta di una semplice riprofilatura di una curva, del ritracciamento di una curva (NV02).

Subito dopo abbiamo una delle prime viabilità di accesso ai posti di manutenzione della linea ferroviaria (NVP02), un piazzale dove verrà stoccato il materiale rotabile.

Si tratta di viabilità definitive.

La viabilità di accesso al piazzale è ad uso esclusivo di RFI, il piazzale resterà in essere anche dopo la fine lavori. Il piazzale servirà per stoccare il materiale necessario alla manutenzione della linea ferroviaria, cioè qui arriveranno i camion che scaricheranno traverse, scambi, rotaie e quant'altro. Da qui partirà la manutenzione della linea ferroviaria.

E' presente un sottopasso monte valle di cui è previsto il rifacimento; il sottopasso, cioè, verrà demolito e rifatto per consentire la realizzazione del raddoppio.

Più avanti verrà realizzata questa viabilità (NV03), per garantire, durante le lavorazioni del sottopasso, l'accessibilità all'area, dove sono presenti alcune case.

**Cremonesi:** Questa ultima viabilità intercetta proprio quelle piante secolari che avevamo visto nelle foto del sopralluogo. Dopo il sottopasso inizia la pista che è attualmente in terra battuta e passa in mezzo a queste querce, che sono piante e piante di una dimensione considerevole, con un apparato radicale sensibile. Va chiarito come viene gestito il cantiere per i tre anni di durata dei lavori.

**Gaeta:** la strada può essere comunque modificata o scostata o rivista. Si può anche ipotizzare di terminarla prima. E' stata ipotizzata così trattandola da nodo a nodo con adeguamento di tutta quanta la strada; nella fase provvisoria di cantiere è prevista la realizzazione di un ponte provvisorio sul torrente Giano che collega a questa viabilità complanare alla Pedemontana, perché durante i fasi di lavori, per cui non sarà possibile usufruire del sottopasso, ci sarà bisogno di un percorso alternativo. In questa fase progettuale è stato previsto l'adeguamento di questa strada bianca che quindi verrà magari asfaltata, verrà allargata.

**Cremonesi:** in considerazione del contesto e dell'eventuale ripristino di asfaltarla non c'è bisogno, basterebbe dello stabilizzato bianco.

**Gaeta:** questi sono dettagli che possono essere comunque rivisti e recepiti.

**Cremonesi:** dove finisce la strada, c'è una stazione di misura della protezione civile, e una centrale idroelettrica.

**Gaeta:** il ponte provvisorio poi verrà dismesso quando avremo ripristinato il sottopasso, però, la strada, visto che ha una sua estensione, si pensava di lasciarla fatta così, però se occorre spostarla, per allontanarla dagli alberi o comunque da elementi di particolare pregio che devono essere salvaguardati, rientra in modifiche di minimo per una viabilità che comunque non necessita di chissà quali prestazioni.

**Galassi:** la strada è solamente funzionale a raggiungere l'abitato o ci passano anche i mezzi di cantiere? Già adesso è una strada carrabile, ma ovviamente se ci devono passare i mezzi di cantiere va adeguata.

**Cremonesi:** vicino alla strada è prevista un'area di stoccaggio di materiale?

**Idone:** per le questioni archeologiche dovrebbe essere stata attivata la verifica archeologica preventiva. Quindi c'è un piano di saggi condiviso con la Soprintendenza.

**Chiuchiolo:** lo studio archeologico è attivato è tutto l'iter è partito.

**Cremonesi:** torniamo alla viabilità di cantiere. Di fianco alle querce che dicevamo prima, è prevista viabilità di cantiere, non viabilità per i residenti.

[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

**Urciuoli:** Le viabilità di cantiere, sono limitate alla durata del cantiere, poi verranno previste le viabilità definitive che illustrava prima il collega.

**Cremonesi:** una volta che è stato ripristinato il sottopasso probabilmente non ci sarà bisogno di mantenere questa strada.

**Gaeta:** non è necessario, ma una volta che viene fatta la si lascia.

**Gaeta:** nel momento in cui acquisiamo nuovi input, nuove informazioni, nuovi vincoli, questo ci consente di rivedere queste viabilità.

Proseguendo, incontriamo il borgo di cui abbiamo parlato prima per cui verrà realizzata una nuova viabilità di accesso (NV01) che si collega alla SP 76; l'IN04, che oggi viene utilizzato anche per accedere al borgo, in realtà è un tombino idraulico. Il tombino va necessariamente rifatto perché dobbiamo passare da uno a due binari.

**Cremonesi:** come ci si arriva con il cantiere?

**Urciuoli:** è prevista un'area tecnica in corrispondenza dell'IN04 e al cantiere ci si arriva da sopra.

**Cremonesi:** il passaggio a livello che viene eliminato dove si trova?

**Gaeta:** Il passaggio a livello che viene eliminato è più a sinistra.

Sono in corso, a valle anche di incontri col consiglio superiore dei lavori pubblici, delle valutazioni su soluzioni alternative che comunque garantiscano il collegamento da monte a valle della ferrovia in sostituzione del passaggio a livello.

**Urciuoli:** nel nostro progetto abbiamo previsto una viabilità che sovrappassa la ferrovia e anche la SP 76 quindi una viabilità parecchio invasiva anche dal punto di vista economico, oltre che come impatto paesaggistico, e d'intesa con RFI abbiamo ritenuto, avendo fatto uno studio trasportistico sulla domanda che ha evidenziato che sostanzialmente non si tratta di viabilità eccessivamente frequentate, di valutare la possibilità, allungando i percorsi delle autovetture, di eliminare il PL senza viabilità sostitutiva. A questa soluzione, però, il Consiglio superiore ci ha chiesto un'integrazione, per cercare la possibilità di avere una viabilità di sostituzione in corrispondenza del PL stesso. Sono in corso delle interlocuzioni per poter addivenire a una a una soluzione condivisa; abbiamo anche dei tavoli con Anas perché in quella zona Anas e Quadrilatero stanno realizzando delle infrastrutture ed è necessario compatibilizzare gli interventi.

**Cremonesi:** quindi, sicuramente con l'approvazione del progetto ci sarà anche una soluzione alla viabilità. La soluzione di una viabilità alternativa all'eliminazione del passaggio a livello è fondamentale.

**Gaeta:** La conformazione che si vede è un qualcosa che verrà superato poi formalmente, nel proseguo della progettazione. Comunque si avrà una viabilità analoga a questa che vedete, che collegherà appunto il mulino e il borgo, alla SP 76.

L'ultima viabilità presente nel progetto è questa viabilità complanare alla ferrovia, molto lunga, che servirà appunto l'altro piazzale di manutenzione e stoccaggio della linea ferroviaria. Anche in questo caso sono in corso delle interlocuzioni con Anas perché in questa zona già il piano regolatore del Comune di Fabriano aveva previsto una viabilità che collegasse quindi questa zona a nord con questa area a sud in corrispondenza della SP 76, e Anas sta già prevedendo la progettazione di questa viabilità. Le interlocuzioni con Anas saranno finalizzate a compatibilizzare i due progetti in modo tale da realizzare questa viabilità in modo da assolvere a entrambe le esigenze, da un lato quella nostra di raggiungere il posto di manutenzione, dall'altro quella di Anas, di completare il collegamento tra la Pedemontana e l'area a nord ovest del Comune di Fabriano.

[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
***Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali***

Questa viabilità è denominata NVP1 uno perché è una viabilità di accesso al piazzale, molto probabilmente quello che insomma vi stiamo raccontando anticipando è che poiché anche Anas sta realizzando praticamente sullo stesso sedime una viabilità sempre extraurbana, che va in prosecuzione con la Pedemontana, verrà collegata alla rotatoria che hanno realizzato di recente e proseguirà oltre il piazzale, per capirci, a questo punto cercheremo di compatibilizzare le esigenze in modo tale da sfruttare la viabilità che sta facendo Anas e di attaccarci per il nostro piazzale.

**Serresi:** in rappresentanza del genio civile evidenzio le questioni idrauliche.

Vedo anzitutto che rispetto al progetto precedente, della zona più a valle, le informazioni sono migliori e c'è un migliore approccio riguardo i problemi idraulici. Apprezzo che abbiate spostato le aree di cantiere fuori dall'area esondabile. Mi rimane un pochino carente invece la comprensione della sistemazione dei corsi d'acqua minori e delle zone dei tombini.

Ho l'impressione che le sezioni utilizzate abbiano due ordini di problemi; anche se dal punto di vista idraulico la sezione è sufficiente a contenere l'acqua, rimane poco spazio per un franco idraulico. Qui siamo in zona extraurbana, quindi questi tombini si otturano facilmente e questo poco franco idraulico mi preoccupa, come mi preoccupa molto la difficoltà di manutenzione di questi attraversamenti, vuoi per degli accessi molto difficili, non previsti, vuoi perché ci sono dei veri e propri cambi di quota repentini e la pulizia, che ricordo, è in capo alle ferrovie, non è in capo a noi, è estremamente complessa.

In alcune zone questi tombini hanno un'altezza di 1,5 m per una lunghezza importante. Noi vi chiediamo di renderli ispezionabili in maniera diretta, dove possibile, cioè con un mezzo.

Poiché si parla di tombini (o attraversamenti) abbastanza lunghi, chiediamo, dove non è possibile, di mettere dei sistemi, come i classici tombini intermedi, per poter ispezionare dall'alto o intervenire in caso si abbiano delle ostruzioni. Questo è fondamentale perché i corsi d'acqua secondari sono quelli che poi creano più danni. Un'altra cosa che dal punto di vista idraulico e della sicurezza idraulica non ci convince è la presenza di un corso d'acqua secondario che viene leggermente deviato, perché voi avete l'interesse che attraversi ortogonalmente la sede. L'intervento è l'IN04. Viene accentuata in maniera importante la curva di ingresso per mantenere il tombino ortogonale rispetto al flusso ferroviario. Questo dal punto di vista idraulico non funziona. Insomma, preferiremmo un attraversamento diverso che non crei delle curve a 90° perché quelle curve creeranno dei problemi nel tempo.

Ricordo sempre, ve lo sottolineo, che la manutenzione la dovete fare voi, questo però non ci esime da chiedervi di non fare curve a 90°.

Ultimo aspetto che mi preme è quello dell'invarianza idraulica. E' vero che magari l'incremento dato da questo aumento di superficie sul corso d'acqua non è significativo. Ricordiamoci però che se noi ragioniamo sempre per piccoli incrementi, non sarà mai significativo, ma sul corso d'acqua, con tempi di corrivazione prossimi allo zero, arriva tanto volume che prima arrivava dilazionato nel tempo. Quindi vi chiediamo uno sforzo in più, anche se non dovuto, invitandovi ad inserire qualche vasca per aumentare i tempi di corrivazione, perché subito a valle della zona che stiamo trattando, c'è invece un'area esondabile molto importante, quindi per noi è fondamentale che l'acqua che arriva al Giano, in caso di eventi meteorici significativi, abbia dei tempi più lunghi.

Vi chiediamo quindi di ragionare in questi termini, perché se è vero che il singolo incremento è, ininfluenza, se ragioniamo sull'insieme non lo è e contribuisce a creare parecchi problemi a valle.

**Cesali:** provo a rispondere un attimo alle tre questioni.

Ci sono dei tombini che hanno delle altezze di 1,5 m, ubicati in punti del tracciato dove non abbiamo potuto incrementare la livelletta ferroviaria per vincoli già esistenti, quindi sempre presso le stazioni o presso il posto di movimento. Abbiamo sempre cercato di prevedere tombini due per due, però in questi punti



[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
***Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali***

prevederemo, nella fase di approfondimento del PFTE, dei sistemi ed eventualmente anche delle griglie all'imbocco per cercare di limitare l'ostruzione.

Comunque li abbiamo dimensionati cercando, anche per il tempo di ritorno duecentennale, di tenere un grado di riempimento del tombino in genere sempre inferiore al 50%; solo in alcuni casi abbiamo 53% in due tombini.

Per quanto riguarda l'IN04 che era stato citato anche prima, allo stato attuale in realtà il corso d'acqua ha una curvatura ancora più accentuata di quella che abbiamo proposto in progetto per il fatto che il tombino non è un tombino ma un sottopasso utilizzato per l'accesso alle abitazioni, con il corso d'acqua tombato al di sotto della sede stradale. Attualmente passa attraverso un manufatto che è largo 2 m e alto 80 cm al di sotto del piano stradale. Quindi abbiamo cercato di ripristinare l'uso iniziale, perché dal profilo storico della linea ferroviaria, quello effettivamente era un tombino, un ponticello idraulico che nel tempo però è stato adibito ad altri scopi. Il corso d'acqua è stato tombato, al di sotto della sede stradale, quindi abbiamo cercato di ridurre la curvatura attuale perché poi viene tombato, sotto la strada e proposto appunto a fianco al manufatto esistente.

**Serresi:** dal momento che il tombino viene rifatto, non si riesce ad allargarlo un pochino e aprirlo un po', magari con una griglia carrabile?

**Cesali:** il manufatto viene sostituito con un tombino scatolare che è largo 4,5 m e alto 2,5 m. Quindi adesso passa al di sotto della strada con un'altezza di 80 cm e larghezza 2 m e lo sostituiamo completamente con un nuovo manufatto che ha queste dimensioni di 4,5 m per 2,5 m.

**Serresi:** Il tombino sarà poi ispezionabile? Intendo per l'accessibilità (rampa di accesso), perché la dimensione c'è.

**Urciuoli:** si tratta di tipologici.

**Serresi:** Esatto, tipologici. Ragionando sulla tipologia in una situazione di questo genere (TAV. IROE 00 R 11 PZ IN0000 001 B), con uno scalino a valle e così tanta pendenza a monte, per quanto la dimensione possa essere sufficiente, un mezzo dentro non arriva. Tra le altre cose, senza vie di fuga intermedie (adesso non conosco la lunghezza che però sembra importante) un mezzo non potrebbe neanche entrare. La dimensione c'è sulla carta, ma di fatto non sembrerebbe ispezionabile. Quindi chiediamo di prestare attenzione a questi aspetti.

**Urciuoli:** Ovviamente, in un PFTE andiamo a mettere tipologici, poi nel progetto che va in gara andremo a personalizzare queste tavole anche perché dobbiamo fare un computo.

**Serresi:** voi tenete presente queste indicazioni, tenete presente che poi in quei punti di accesso bisogna effettivamente entrarci, per cui se c'è un fosso particolarmente inciso, bisogna anche valutare come si arriva giù.

**Cesali:** per quanto riguarda l'invarianza idraulica, adesso nella fase di PFTE non l'abbiamo sviluppata in dettaglio ma la stiamo sviluppando ora nella fase di arricchimento. In ogni caso si era stata prevista già una vasca di laminazione in corrispondenza della stazione di Albacina proprio per il nuovo piazzale. Lungo la linea ferroviaria, l'idea era quella di comunque predisporre dei sistemi a dispersione, che comunque stiamo approfondendo.

**Serresi:** Ho visto delle immissioni dirette nel corso d'acqua con la dicitura che era ininfluyente; vi chiedo di evitare quello.

[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

**Cesali:** Il fosso di guardia è disperdente, però in questa prima fase di PFD abbiamo comunque voluto dare un'indicazione del recapito finale, ma poi, quelli ferroviari saranno comunque di tipo disperdente; per quanto riguarda le strade, c'è una separazione delle acque tra quelle delle scarpate che verranno poi raccolte dal fosso di guardia al piede e quelle della piattaforma che invece passeranno prima all'interno di una vasca di trattamento.

**Serresi:** A fianco della vasca di trattamento, valutate se fare anche una vasca per l'invarianza. L'ampliamento della sede della ferrovia è verso l'interno della scarpata o verso il corso d'acqua, nei punti dove si avvicina al fiume?

**Cesali:** Nel punto più vicino al fiume è dal lato opposto.

**Serresi:** Perfetto, perché lì siamo in una zona già critica.

**Cremonesi:** Prima di finire con la viabilità, volevo tornare un attimo al punto in cui dovrebbe essere realizzato il ponte per la viabilità che vedevamo prima.

**Gaeta:** Il PFTE prevedeva questa soluzione perché teneva in considerazione alcuni aspetti legati anche all'accessibilità di quest'area a sud della ferrovia. Ovviamente noi adesso stiamo, progettando anche il PFTE per gara, quindi un approfondimento, un arricchimento del progetto, che relativamente proprio a questo specifico tema, sta vedendo la possibilità di fare una viabilità alternativa che invece non preveda la necessità di quel ponte, e in realtà neanche della strada che prende le querce. Questo è un aggiornamento che sto avendo io in tempo quasi reale, quindi, anche in questo caso il progetto sta avendo una modifica, una revisione appunto per minimizzare gli impatti.

**Cremonesi:** Passiamo alla NVP01.

**Gaeta:** Come per la viabilità che abbiamo visto vicino ad Albacina, c'è la necessità di realizzare un altro posto di manutenzione, in corrispondenza della stazione elettrica, dall'altra parte della linea ferroviaria. Il piano regolatore del Comune di Fabriano già prevedeva una viabilità parallela alla ferrovia e che attraversa tutta l'area.

È presente una strada bianca e noi invece la faremo asfaltata e di dimensione idonee al transito dei mezzi pesanti, anche di grandi dimensioni.

Abbiamo anche avviato delle interlocuzioni con Anas perché anche Anas sta prevedendo la progettazione di questa stessa viabilità, con una finalità diversa, che attraverserà quest'area e collegherà di fatto la Pedemontana di recente realizzazione e l'area a nord del Comune di Fabriano.

Quindi, anche in questo caso il progetto verrà modificato, da un lato per rispondere all'esigenza di realizzare una viabilità alternativa al passaggio a livello con un sottopasso che colleghi monte e valle, dall'altro per la nostra esigenza di raggiungere il piazzale di manutenzione; anche in questo caso ci sarà un upgrade del progetto.

**Cremonesi:** anche in questo caso siamo in presenza di alberature e la strada intercetta questo filare di querce abbastanza grandi.

C'è anche il tema, che però vi prego di affrontare con l'autorità competente della procedura, se nel caso di modifiche dei tracciati e/o progettuali nella presentazione delle integrazioni, sarà necessaria una ulteriore pubblicazione.

**Gaeta:** l'eventuale difficoltà che posso intravedere, è che da un lato questa viabilità avrà delle caratteristiche prestazionali importanti, perché sarà progettata come una F extra urbana, e quindi avrà una rigidità del tracciato che difficilmente potrà consentire di evitare elementi puntuali.



[Digitare qui]



GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali**

Quest'area ad oggi il Comune di Fabriano l'ha già lottizzata per future realizzazione industriali, per cui sono anche aree molto costose ai fini degli espropri e il nostro progetto cerca di minimizzare al massimo le aree intercluse tra strade e ferrovia, proprio per minimizzare il consumo di suolo. Proprio perché dobbiamo adesso parlare con Anas, dobbiamo trasferire anche le vostre esigenze, perché in qualche modo probabilmente noi ci attaccheremo al progetto di Anas cercando di modificarlo localmente per le esigenze di accedere al PM, però probabilmente questa viabilità sarà quella di Anas.

**Cremonesi:** Quindi è questo della viabilità è un altro progetto in un'altra fase.

**Gaeta:** Il nostro progetto dovrà prevedere necessariamente una viabilità; adesso dovremo capire se noi integriamo all'interno del nostro progetto una viabilità fatta da Anas, chiedendo di darci l'opportunità di realizzare un'accessibilità puntuale al nostro PM, oppure il contrario.

**Nisi:** effettivamente quello è un tratto di strada finanziato con fondi che non sono PNNR, quindi la progettazione è iniziata da poco perché i finanziamenti sono arrivati da poco, da parte di ANAS. E' bene che ci sia questa condivisione dei progetti, ma penso che arriverete prima voi.

Si tratta comunque di una viabilità prevista dal PRG di Comune di Fabriano, perché è una vecchia viabilità incompiuta. Quindi probabilmente Anas ripercorrerà la stessa tracciato che aveva pensato in passato. Volevo chiedere di coinvolgere negli incontri con Anas anche il Dipartimento delle infrastrutture, per rimanere aggiornati sui vari aspetti.

**Urciuoli:** noi stiamo facendo queste riunioni con Anas, che sono riunioni operative, e stiamo cercando di compatibilizzare i due progetti per evitare consumo di suolo inutile.

**Di Giovanni:** come ARPAM stiamo valutando la documentazione, adesso non abbiamo domande.

**Gnagni:** anche noi come AST stiamo valutando la documentazione, ma al momento non abbiamo quesiti.

**Cremonesi:** vi avevo anticipato che è arrivato il parere di Gola della Rossa Frasassi, che è favorevole. Chiedo entro lunedì di avere i contributi.

**Schino:** il 20 abbiamo avuto la procedibilità, quindi il 20 di Febbraio finisce la consultazione e scade il termine per le osservazioni.

**Cremonesi:** Allora chiedo cortesemente il contributo ai colleghi dell'ARPAM, se è possibile entro venerdì, in modo tale che riusciamo entro il 21 a trasmettere.

**Idone:** sul sito è indicato il 22 come data.

**Cremonesi:** Da quanto emerge dall'incontro di oggi è necessario che vengano forniti alcuni chiarimenti e pertanto presenteremo delle osservazioni al Ministero.

L'incontro si conclude alle 12.05.