



Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale valutazioni ambientali (VA)
PEC: VA@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica PNRR – PNIEC
Gruppo Istruttore 2 - PNRR - Allegato IV
COMPNIEC@PEC.mite.gov.it

Ministero della cultura Direzione Generale
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio V
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di
Ripresa e Resilienza
ss-pnrr@mailcert.beniculturali.it

e p. c.:

ARPAM Dipartimento Area vasta Nord Servizio
Territoriale di Ancona
arpam.avnord@emarche.it

ASUR MARCHE Area Vasta 2
areavasta2.asur@emarche.it

Unione Montana dell'Esino Frasassi
cm.fabriano@emarche.it

Unione Montana Valli del Potenza e dell'Esino
umpotenzaesino@emarche.it

Parco Naturale Regionale della "Gola Rossa e di
Frasassi

Regione Marche

- Dipartimento infrastrutture, territorio e protezione civile
- Direzione Ambiente e risorse idriche
- Direzione Protezione civile e sicurezza del territorio
- Settore Genio Civile Marche Nord
- Settore Rischio sismico
- Settore Mobilità e TPL
- Settore Urbanistica Paesaggio
- Settore Territori Interni, parchi e rete ecologica regionale
- Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere

Oggetto: [ID: 8134] (V00879) Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Rilascio dell'autorizzazione paesaggistica

art. 146 del D.lgs. 42/2006. Nulla osta ai sensi della L. 394/1991 art. 13. Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Linea Orte-Falconara. Raddoppio PMM228- Castelplanio con by-pass di Albacina Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico). Intervento in PNRR inserito nell'Allegato IV al D.L. n. 77/2021 convertito con modificazioni dalla L. 108/2021. CUP J21J05000000001. Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. **Trasmissione osservazioni.**

Nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale/PNRR di competenza statale per la realizzazione del progetto indicato in oggetto, questo Settore ha effettuato un'istruttoria coinvolgendo gli uffici regionali ed avvalendosi del supporto tecnico scientifico dell'ARPAM Dipartimento Area vasta Nord Servizio e dell'ASUR Area Vasta 2.

In una prima fase istruttoria, con nota ns. prot. n. 62804 del 23/05/2022 sono state trasmesse al MiTE le richieste di integrazioni. Tale richiesta è stata successivamente rivolta al proponente da parte del MiTE con nota acquisita al ns. prot. n. 643618 del 26/05/2022.

Sul sito del MiTE sono state pubblicate le risposte alle richieste di integrazione. Successivamente è stata pubblicata sul sito web del MiTE la documentazione integrativa volontaria da parte di RFI

1. *Integrazione del 03/08/2022 - Descrizione del monitoraggio idrogeologico in corso e dello studio idrogeologico per il riposizionamento del Pozzo La Cuna*
2. *Integrazione del 03/08/2022 - Nota tecnica NV07*

Sono state esaminate le integrazioni volontarie di RFI trasmesse alla Regione Marche.

- ns. prot. n. 1023081 del 10/08/2022 relativamente ad aspetti afferenti la matrice numero e corsi d'acqua;
- nota prot. ns. 1077837 del 01/09/2022 (che si allega) per fornire una più chiara lettura di alcuni elaborati progettuali relativamente alle aree di cantiere e aree di pericolosità idraulica P.A.I. o aree di esondazione del Fiume Esino.

Questo Settore ha richiesto ai vari soggetti coinvolti l'invio dei rispettivi contributi istruttori con nota ns. prot. n. 904422 del 11/07/2022, nota prot. n. 1043676 del 23/08/2022 e con nota ID. 27227717 del 01/09/2022.

Sono pervenuti i seguenti contributi, che si allegano alla presente nota:

- ARPAM Territoriale Provincia di Ancona prot. n. 26315 del 26/08/2022 ns. prot. n. 1051211 del 26/08/2022
- Regione Marche Settore Infrastrutture e Viabilità prot. n. 914983 del 13/07/2022
- Regione Marche Settore Infrastrutture e Viabilità prot. ID 27181327 del 25/08/2022
- Regione Marche Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere ID 27079744 del 04/08/2022
- Regione Marche Direzione Ambiente e Risorse Idriche prot. ID. 27183973 del 26/08/2022
- Regione Marche Settore Genio Civile Marche Nord ID. 27244239 del 02/09/2022
- Comune di Genga prot. n. 1001021 del 04/08/2022
- Unione Montana dell'Esino – Frasassi prot. n. 956755 del 25/07/2022

A conclusione dell'istruttoria e, richiamati i contenuti dei contributi sopra riportati, emerge la necessità che il proponente, nella fase di progettazione successiva, ottemperi ad alcune condizioni ambientali che per semplicità di lettura si riportano di seguito **rimandando comunque per completezza ai contributi dai quali sono estratti.**

ACQUE

1) Il PMA dovrà essere aggiornato tenendo conto di quanto segue:

Acque superficiali (da contributo ARPAM prot. n. 1051211 del 26/08/2022)

- a) dovranno essere individuate altre stazioni sul fiume Esino a monte e a valle rispetto alla confluenza con i corsi d'acqua minori interessati dalle lavorazioni e dai cantieri;
- b) l'elaborazione del cronoprogramma dovrà tenere conto del periodo riproduttivo della fauna ittica al fine di non interferire con lo stesso;
- c) le analisi delle acque previste nel PMA dovranno includere anche il parametro E.coli;
- d) per quanto riguarda l'indicatore fauna ittica scelto tra i parametri biologici del PMA proposto si ribadisce la necessità, al fine di ottenere un dato sensato, in assenza di comunità ittiche di riferimento validate per i corsi d'acqua marchigiani, di non calcolare l'indice NISECI, ma di fornire una breve relazione redatta dall'esperto incaricato al campionamento, dove si argomentino i dati rilevati in termini di densità, biomassa e strutture in classi di età per specie rinvenute;
- e) Per il monitoraggio in corso d'opera dei parametri biologici, che prevede una campagna di rilievo degli indici IFF, NISECI e STAR-ICMi, dovrà essere svolto durante tale fase una volta all'anno.

Acque sotterranee

(da contributo ARPAM prot. n. 1051211 del 26/08/2022)

- f) si richiede il monitoraggio idrogeologico nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam, e di integrare l'analisi degli elementi in traccia con il Cromo, cromo VI e Idrocarburi totali. Inoltre si ritiene opportuno determinare, a verifica dell'andamento annuale delle sorgenti identificate al monitoraggio, anche la Portata in l/s.

2) **Interferenze con le acque sotterranee**

(da contributo Direzione Ambiente e Risorse Idriche prot. ID 27183973 del 26/08/2022)

- a) nel monitoraggio della matrice acque sotterranee e superficiali tra i parametri da rilevare saranno considerati i livelli piezometrici presso i piezometri e i pozzi e le portate delle sorgenti (Piedaspri, Scimo San-Bartolo, Collepeccio, Falcioni). Si ritiene opportuno che tra i punti di monitoraggio sia considerato anche il pozzo La Cuna (nell'ubicazione attuale e quella futura). Inoltre il monitoraggio post-operam dovrà essere effettuato per almeno 12 mesi dal termine dell'opera;
- b) per le zone di interferenza con le aree di salvaguardia delle captazioni idropotabili nelle fasi successive di progettazione dovranno essere puntualmente previsti anche interventi di impermeabilizzazione per le aree cantiere (ove possibile), interventi di regimazione delle acque (da recapitare all'esterno delle aree di salvaguardia), accorgimenti tecnici per garantire la maggior tenuta di tubazioni di scarico o fognature, attenzioni per la realizzazione delle fondazioni dei manufatti previsti in tali ambiti. In ogni caso nelle aree di rispetto non potranno esser realizzate le attività e previsti centri di pericolo vietati dall'art. 94, comma 4, del D.Lgs. 152/2006. Tali accorgimenti saranno previsti per l'interferenza con le aree di rispetto allargata e di protezione della sorgente Gorgovivo, e per l'interferenza con la zona di rispetto dei pozzi Clementina e La Cuna (200 m di raggio), nonché per la sorgente Valtreara (200 m di raggio) in prossimità della quale è prevista un'area di cantiere;
- c) nelle successive fasi progettuali dovrà essere prodotta una relazione ed elaborati cartografici (con ubicazione delle aree di salvaguardia e degli interventi/misure da adottare) che dettagli gli accorgimenti e le modalità operative previste nei suddetti ambiti;
- d) Sorgente Gorgovivo
 - a) Si richiamano gli accorgimenti indicati dal proponente per l'interferenza dell'opera con la zona di rispetto allargata e con la zona di protezione. Nelle successive fasi

progettuali, sulla base del monitoraggio previsto ante-operam dovrà essere ulteriormente confermata l'assenza d'interferenze tra le opere in progetto ed il complesso sorgentizio in argomento.

b) I rapporti fra la falda captata e l'infrastruttura in oggetto, nonché l'assetto idrogeologico dell'ambito in questione, saranno altresì rappresentati graficamente attraverso un'apposita sezione geologica (come annunciata nell'elaborato Italferr IROF02R22RGMD0000001A, § 2, del giugno 2022).

e) Pozzi la Cuna

Nell'ambito della nuova ubicazione dei pozzi si avrà cura, in aggiunta agli accorgimenti indicati dal proponente, di escludere la realizzazione di nuove fognature entro i 60 m di raggio dai nuovi punti di captazione. Qualora non sia possibile adottare adeguati accorgimenti per la tutela della risorsa idrica captata dai suddetti pozzi e garantire, all'interno dell'area di rispetto, l'assenza di attività e centri di pericolo esclusi dall'art. 94, comma 4, del D.Lgs. 152/2006, si provvederà a ricercare una ulteriore differente ubicazione per i nuovi pozzi tale da garantire qualità e quantità degli stessi

f) Pozzi Clementina, si prende atto che dalla documentazione prodotta da RFI non appaiono risultare interferenze in tal senso; in ogni caso tale condizione dovrà essere confermata e dovrà darsi atto in seguito ai monitoraggi previsti nel PMA.

g) Sorgenti Collepeccio e Piedadespri. In merito alla richiesta di approfondimenti di carattere idrogeologico sulla eventuale interferenza tra il tracciato in galleria e le captazioni idropotabili, si prende atto che dalla documentazione prodotta da RFI non appaiono risultare interferenze in tal senso; in ogni caso tale condizione dovrà essere confermata e dovrà darsi atto in seguito ai monitoraggi previsti nel PMA.

Suolo (da contributo Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere ID 27079744 del 04/08/2022)

3) Dovrà essere effettuata la classificazione in termini litologici (materiale calcareo, marne, ghiaie, argille, ecc.) dei sottoprodotti di risulta al fine di prevedere e massimizzare le quantità di materiali riutilizzabili.

Viabilità' (da contributi sopra citati del Settore Infrastrutture e Viabilità)

4) *Relativamente alla viabilità sono necessari i seguenti approfondimenti*

a) Viabilità NV01 è necessario approfondire e dettagliare il progetto, il quale dovrà essere elaborato nel rispetto della normativa vigente di settore, con particolare riferimento al Decreto Ministeriale del 05/11/2001, al Decreto Ministeriale del 30/11/1999, n. 557, alle linee guida regionali approvate con DGR del 20/07/2020, n. 946 e alle linee guida nazionali per il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche di cui alla Direttiva M.I.T. del 20/07/2017, n. 375;

b) Viabilità NV07 dovrà necessariamente essere individuata una soluzione tecnica che permetta un collegamento carrabile tra lo svincolo della SS76, in corso di realizzazione, e il centro di Serra San Quirico, seppur limitato a traffico specializzato con esclusione dei mezzi pesanti, come previsto dagli obiettivi imposti dal Ministero dell'Ambiente e condivisi nel corso degli anni anche con la Regione Marche, nell'ambito della procedura di V.I.A. del progetto di adeguamento del Sublotto 1.1 – SS76 tratto Albacina-Serra San Quirico dell'Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione (rif.DE/VIA/6086 del 2001 del Ministero dell'Ambiente);

c) Dovrà essere garantita anche la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale che consenta il collegamento della ciclovie turistica dell'Esino, di prossima realizzazione, con la stazione ferroviaria.

Inoltre, per quanto afferisce alla richiesta di "effettuare una valutazione circa la possibilità di concedere l'uso del tracciato da dismettere ai fini di un successivo impiego per la realizzazione di una infrastruttura ciclopedonale, per quanto compatibile, ritenendo che

tale elemento potrebbe essere utilmente valutato nell'ambito delle compensazioni ambientali dell'intervento in progetto" (rif. Parere del Settore Infrastrutture e Viabilità id. 25991821 del 15/04/2022 ripreso dal parere del Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione Civile prot. n. 851018 del 30/06/2022 reso nell'ambito della Conferenza di Servizi per approvazione PFTE) il tratto di interesse regionale è quello compreso tra l'attuale P.L. in località Serra San Quirico (in prossimità della Cava Gola della Rossa) al km 245+107 e l'attuale P.L. in località Genga Stazione al km 239+600, per un tratto di circa 5,5 km di estensione.

Ecosistemi – Biodiversità'

- 5) in fase di progettazione esecutiva, utilizzando l'approccio per la Valutazione Ecologica Compensativa (VEC) sviluppato nell'ambito della collaborazione tra Regione Marche e UNIVPM, dovranno essere specificate le condizioni ambientali e le indicazioni pratiche per poter procedere alla definizione delle attività da realizzare per la compensazione degli impatti sulle biocenosi individuate in questa fase. A tal fine dovrà essere coinvolto il Parco Gola della Rossa, attraverso l'attivazione di un accordo tra le parti (RFI proponente e Parco) al fine di stabilire i ruoli e le modalità per l'esecuzione di quanto sopra.

Aspetti Idrogeologici e Geomorfologici (da contributo Settore Genio Marche Nord ID. 27244239 del 02/09/2022)

- 6) *Relativamente agli aspetti idrogeologici e geomorfologici si prescrive quanto segue:*
- a) Si prescrive che non vengano realizzate ulteriori opere/manufatti che possano alterare o ridurre, anche localmente, la sezione di deflusso delle acque.
 - b) Per quanto attiene alle aree di cantiere, aree tecniche e di stoccaggio ricadenti in zona PAI, nonché alle occupazioni temporanee dell'alveo, si dà atto della dichiarazione di intenti di seguito riportata: *"Considerando il quadro sopra riportato si rappresenta che nel documento "Prime indicazioni del Piano di Sicurezza e Coordinamento" a corredo del PFTE saranno inserite le indicazioni circa il coordinamento con il sistema di allerta/allarme della Protezione Civile per l'evacuazione e lo sgombero preventivo delle aree di cantiere in caso di evento di piena eccezionale, ovvero le misure adottate (ad es. sacchetto di sabbie o elementi di contenimento delle acque esondate) per la difesa degli accumuli di materiale sciolto non rimovibili ... omissis... La realizzazione dei rilevati provvisori, e quindi le lavorazioni necessarie alla costruzione delle opere di fondazione delle pile P1 e P2 dei viadotti VI01 e VI03 saranno consecutive e non contemporanee al fine di ridurre al minimo l'occupazione temporanea/marginale dell'alveo del Fiume Esino e/o dell'area golenale interessata dalla piena di riferimento. Come per le aree di cantiere, anche per queste lavorazioni, in caso di piena superiore a quella di progetto ($Tr = 5$ anni), ne sarà prevista l'interruzione, contestualmente all'evacuazione e allo sgombero dai macchinari delle aree limitrofe. Le analisi e gli studi sopra illustrati saranno meglio descritti e inseriti negli elaborati a corredo del PFTE per gara in corso di predisposizione."* Si prescrive che i baraccamenti siano, ove possibile, rialzati rispetto al suolo per agevolare il naturale deflusso delle acque (trasparenza idraulica) e comunque non ne siano di ostacolo.
 - c) Per quanto riguarda la gestione nel tempo dei manufatti e delle "innovazioni" sui corsi d'acqua e sulle loro aree di pertinenza, si prende atto che: *"il Piano di Manutenzione è un documento progettuale che verrà prodotto nella fase di progettazione esecutiva. Tuttavia, nell'elaborato "Relazione di manutenzione" a corredo del PFTE/PFTE+ saranno inserite le indicazioni circa le modalità di intervento/ripristino nonché di controllo/ispezione (frequenza) dello stato di efficienza/conservazione delle varie tipologie di opere di sistemazione/protezione idraulica previste in corrispondenza dei "nuovi" manufatti di attraversamento fluviale, compreso quanto sopra indicato. Si prescrive che in tale documento dovranno essere considerati non solo le opere di sistemazione/protezione idraulica previste in corrispondenza dei "nuovi" manufatti di*

attraversamento fluviale, ma anche tutti quei manufatti e quelle “innovazioni” ricadenti in ambito demaniale e/o che interferiscono con le fasce di rispetto (come ad esempio le opere di protezione spondale nelle zone di affiancamento al corso d’acqua, i punti di immissione/scarico in alveo ecc).

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

Si chiede infine di riportare, nell’instestazione di eventuali note indirizzate allo scrivente Settore, il codice identificativo del procedimento amministrativo regionale: [V00879].

Cordiali saluti

La Responsabile del Procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente
Roberto Ciccio

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

Fascicolo 400.130.10 V00879

ALLEGATI

- *ARPAM Territoriale Provincia di Ancona prot. n. 26315 del 26/08/2022 ns. prot. n. 1051211 del 26/08/2022*
- *Regione Marche Settore Infrastrutture e Viabilità prot. n. 914983 del 13/07/2022*
- *Regione Marche Settore Infrastrutture e Viabilità prot. ID 27181327 del 25/08/2022*
- *Regione Marche Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere ID 27079744 del 04/08/2022*
- *Regione Marche Direzione Ambiente e Risorse Idriche prot. ID. 27183973 del 26/08/2022*
- *Regione Marche Settore Genio Civile Marche Nord ID. 27244239 del 02/09/2022*
- *Comune di Genga prot. n. 1001021 del 04/08/2022*
- *Unione Montana dell’Esino – Frasassi prot. n. 956755 del 25/07/2022*
- *RFI prot. n. 010922RFI-NEMI.DIN.DIC.RP/PEC/P/2022/0000049 (ns. prot. 1077837 del 01/09/2022)*

REGIONE MARCHE
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE
DIREZIONE AMBIENTE E RISORSE IDRICHE
SETTORE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: [ID: 8134] (V00879) Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Rilascio dell'autorizzazione paesaggistica art. 146 del D.lgs. 42/2006. Nulla osta ai sensi della L. 394/1991 art. 13. Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Linea Orte-Falconara. Raddoppio PMM228-Castelplanio con by-pass di Albacina Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico). Intervento in PNRR inserito nell'Allegato IV al D.L. n. 77/2021 convertito con modificazioni dalla L. 108/2021. CUP J21J0500000001. Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.- Integrazioni volontarie RFI. Contributo Arpam

In riferimento alla Vs richiesta, trasmessa al Servizio Territoriale dell'ARPAM di Ancona con Vs nota Prot. n. 1043676 del 23/08/2022 (assunta al protocollo ARPAM n. 0026120 del 24/08/2022), ed alla documentazione integrativa prodotta dal Proponente, si formulano di seguito le valutazioni tecniche ARPAM distinte per matrici ambientali.

VALUTAZIONI TECNICHE ARPAM

PREMESSA

Il presente contributo istruttorio è stato prodotto in seguito all'analisi delle integrazioni volontarie prodotte dal Proponente e scaricata dai link trasmessi dalla Regione Marche e della documentazione trasmessa dalla Regione Marche con mail del 23/08/2022 (assunta al protocollo ARPAM n. 0026194 del 25/08/2022).

In merito al PMA si premette che la trasmissione dei risultati dei monitoraggi dovrà essere accompagnata da una relazione tecnica a commento dei risultati ottenuti e che confronti gli stessi con le previsioni del SIA o con lo stato ante operam indicando, in caso di scostamenti le possibili cause.

In merito ai monitoraggi post operam, si ritiene utile che allo scadere delle tempistiche riportate dal proponente sia valutata la situazione ambientale al fine cessare il monitoraggio od estenderlo per un tempo ulteriore.

ACQUE

Acque sotterranee

Relativamente alla documentazione integrativa volontaria presentata dal proponente in merito alla procedura in oggetto si prende atto della documentazione relativa al monitoraggio idrogeologico previsto per i principali punti d'acqua presenti nell'intorno del tracciato di progetto del Lotto 2 e della relazione sulle attività prodotte per il riposizionamento del Pozzo La Cuna.

In particolare, in merito al monitoraggio previsto si richiede la realizzazione dello stesso nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam e di integrare l'analisi degli elementi in traccia con il Cromo, cromo VI e Idrocarburi totali. Inoltre si ritiene opportuno determinare, a verifica dell'andamento annuale delle sorgenti identificate al monitoraggio, anche la Portata in l/s.

In merito alle osservazioni richieste in precedenza, non affrontate nelle integrazioni volontarie in oggetto, si rimanda la valutazione all'Autorità competente.

Acque superficiali

Dalla valutazione dell'elaborato "2022_08_10_1023081_RFI_integraz_volont_marche" trasmessa in data 23/08/2022 si formulano le seguenti osservazioni.

L'elaborato non chiarisce del tutto le problematiche emerse dalla valutazione della documentazione originaria ed espresse nel parere ARPAM Prot. 12956|27/04/2022 che schematizzando ricordiamo essere:

1. Interferenza delle lavorazioni nei corsi d'acqua minori sulle stazioni sul Fiume Esino individuate dalla Ditta nel PMA proposto;
2. Aree di cantiere a cui le lavorazioni nei corsi d'acqua minori fanno riferimento;
3. Modalità temporali operative trattandosi di un tratto ferroviario (lotto 2);

Nel documento valutato RFI dichiara che *"le lavorazioni previste sui corsi d'acqua minori,...., non comportano alterazioni dell'attuale stato di qualità delle acque degli stessi, non essendo caratterizzati da un deflusso o una portata di base"* non riportando su quali studi si basi per tale affermazione.

Inoltre, la Ditta non fornisce una cartografia che riporti le stazioni sul fiume Esino individuate nel PMA e la localizzazione delle lavorazioni sui corsi d'acqua minori richiesta; tale documento avrebbe potuto chiarire se le stazioni fossero distribuite in maniera corretta anche per la valutazione del potenziale impatto delle lavorazioni nei corsi d'acqua minori

Per tale ragione e, dal momento che la maggior parte del tratto di fiume Esino e dei corsi d'acqua minori interessati si trovano all'interno del Parco Naturale Gola della Rossa e di Frasassi ed alcuni anche in ZPS, dove è necessario tutelare anche le risorse faunistiche, si ritiene necessario far individuare alla Ditta altre stazioni sul fiume Esino a monte e a valle rispetto alla confluenza con i corsi d'acqua minori interessati dalle lavorazioni e dai cantieri.

Nel documento valutato inoltre non si evince che la Ditta abbia accettato la mitigazione proposta nel parere ARPAM Prot. 12956|27/04/2022 del rispetto del periodo riproduttivo della fauna ittica presente nei corpi idrici interessati dalle lavorazioni e di individuare un cronoprogramma corretto in tal senso. Pertanto si ritiene che l'elaborazione del cronoprogramma dovrà tenere conto del periodo riproduttivo della fauna ittica al fine di non interferire con lo stesso.

Relativamente ai parametri scelti per le analisi delle acque prelevate dal fiume Esino per il PMA la Ditta non chiarisce se effettuerà anche analisi microbiologiche; dal momento che nella documentazione relativa alle acque reflue prodotte dalle aree cantieri non c'è riscontro sulle

modalità con cui verranno trattate le acque reflue di origine civile dei cantieri, si ritiene necessario aggiungere tra i parametri ricercati nelle acque anche il parametro *E.coli*.

Relativamente all'indicatore fauna ittica scelto tra i parametri biologici del PMA proposto si ribadisce la necessità, al fine di ottenere un dato sensato, in assenza di comunità ittiche di riferimento validate per i corsi d'acqua marchigiani, di non calcolare l'indice NISECI, ma di fornire una breve relazione redatta dall'esperto incaricato al campionamento, dove si argomentino i dati rilevati in termini di densità, biomassa e strutture in classi di età per specie rinvenute.

Inoltre, in merito al monitoraggio in corso d'opera, si ritiene che il monitoraggio dei parametri biologici, che prevede una campagna di rilievo degli indici IFF, NISECI e STAR-ICMi, dovrà essere svolto durante tale fase una volta all'anno.

RUMORE

In riferimento alla richiesta della Regione Marche prot. n. 1043676 del 23/08/2022 (prot. ARPAM n. 26120 del 24/08/2022) contenente la nota di RFI con i chiarimenti forniti in merito alle valutazioni ARPAM prot. 12956 del 27/04/2022, per la matrice rumore si osserva quanto segue:

- Nella relazione Generale Studio Acustico IROF02R22RGIM0004001B (lotto 2), a pag. 5 e 6 era riportato l'elenco degli altri elaborati correlati, tutti in revisione B. Questo Ufficio nella nota prot. 12956 del 27/04/2022 aveva fatto presente che la maggior parte di essi, era risultato reperibile soltanto in revisione A. Nel documento di chiarimenti fornito da RFI ad agosto 2022, viene dichiarato che *"Per mero refuso, la tabella/elenco elaborati a pag. 5 e 6 del documento cod. IROF02R22RGIM0004001B "Relazione Generale Studio Acustico" riporta per alcuni elaborati un indice di revisione diverso dagli elaborati componenti il progetto"* ed è stato fornito un nuovo elenco. Si fa presente, comunque, che per il seguente documento, la cui revisione corretta risulta essere la B, secondo l'elenco riportato nella nota RFI, non è stato fornito l'elaborato e la documentazione agli atti di questa Agenzia resta quella fornita ad aprile in revisione A:
 - o Mappe acustiche Post mitigazioni Post operam periodo diurno/notturno IROF02R22N5IM0004005A Tav. 1.
- In riferimento alla discrepanza segnalata nella nota ARPAM prot. 12956 del 27/04/2022 tra i sei punti di controllo citati nella relazione acustica in revisione B ed i 10 punti del report Indagini acustiche in rev. A, in corrispondenza dei quali sono riportati gli esiti dei rilievi e delle elaborazioni eseguiti, si prende atto di quanto riportato nella nota di chiarimenti di RFI *"Per quanto relativo al report cod. IROF02R22RHIM0004001A "Indagini Acustiche" si precisa che lo stesso riporta l'esito di tutti i dieci punti oggetto di indagine, mentre nel documento cod. IROF02R22RGIM0004001B "Relazione Generale Studio Acustico" vengono citati i sei punti più significativi."*
- Nella nota ARPAM prot. 12956 del 27/04/2022 era stato segnalato che nel documento Progetto di monitoraggio ambientale IROF02R22RGMA0000001B al paragrafo "B.2.5.2 Barriera antirumore" a pag. 34, la frase riportata ed il contenuto della tabella 10 erano evidenziate in giallo ed il paragrafo terminava con due punti. Si prende atto di quanto riportato nella nota RFI di chiarimenti, che attribuisce quanto sopra ad un errore di editing e riporta il paragrafo completo e la tabella corretti.

Servizio Territoriale

Pertanto in merito al progetto in esame, non si hanno osservazioni ostative relativamente alla matrice rumore.

Gruppo istruttore
IM/AM/SB

Il Direttore del Servizio Territoriale di Ancona
Ing. Stefano Cartaro

Il Responsabile dell'Area Vasta Nord
Dott. Marco Baldini

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)

ALLA DIREZIONE AMBIENTE E RISORSE IDRICHE
Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
c.a. arch. Velia Cremonesi
SEDE
PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

OGGETTO: (Cod. V00879) PROCEDURA DI V.I.A./PNRR, AI SENSI DELL'ART. 23 DEL D. LGS. 152/2006 INTEGRATA CON LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA DI CUI ALL'ART. 5 DEL D.P.R. 357/1997, VERIFICA PIANO DI UTILIZZO TERRE, EX D.P.R. 120/2017, ART. 9. RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA ART. 146 DEL D.LGS. 42/2006. NULLA OSTA AI SENSI DELLA L. 394/1991 ART. 13. PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA LINEA ORTE-FALCONARA. RADDOPPIO PMM228- CASTELPLANIO CON BY-PASS DI ALBACINA LOTTO 2 (GENGA - SERRA SAN QUIRICO). TRASMISSIONE CONTRIBUTO ISTRUTTORIO DI COMPETENZA A SEGUITO DI INTEGRAZIONI AL PROGETTO.

Nell'ambito della procedura di V.I.A. di cui all'oggetto e con riferimento alle integrazioni progettuali fornite dalla Società RFI Rete Ferroviaria Italiana spa a riscontro delle richieste di integrazioni e chiarimenti formulate dagli Enti coinvolti nella procedura stessa e reperibili al seguente link: <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/8461/12482?Testo=&RaggruppamentoID=12#form-cercaDocumentazione> con la presente si trasmette di seguito il contributo istruttorio di competenza.

Si premette che:

- con nota ID 25991821 del 15/04/2022 questo Settore ha espresso le proprie osservazioni nell'ambito della procedura in oggetto, successivamente confluite nella più ampia richiesta di integrazioni e chiarimenti formulata dalla Regione Marche a mezzo del Settore in indirizzo;
- contemporaneamente, questo Settore ha partecipato alla procedura di Dibattito Pubblico ex art. 22 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, regolamentata ai sensi del DPCM 10 maggio 2018, n. 76, trasmettendo al coordinatore del dibattito pubblico il proprio contributo con nota prot. RM 646494 del 26/05/2022;
- parallelamente, questo Settore ha anche partecipato alla Conferenza dei Servizi ex art. 14-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, contribuendo alla formulazione del parere unico da parte della Regione Marche per l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento in oggetto (prot. RM 851018 del 30/06/2022).

L'intervento non interferisce con alcuna strada regionale, ma insiste in un'area interessata anche dalla realizzazione di una ciclovia di interesse regionale, denominata "Interconnessione Valliva Ciclovia Turistica dell'Esino" ed attualmente in fase di progettazione definitiva. L'intervento di realizzazione della Ciclovia dell'Esino, a seguito dell'approvazione di un unico Progetto di Fattibilità Tecnica Economica con decreto del Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio n. 204 del 07/11/2019, è stato suddiviso in tre stralci funzionali ed il progetto del raddoppio del binario ferroviario tra Genga e Serra San Quirico (lotto 2), interferisce in parte sia con il secondo che con il terzo stralcio del tracciato ciclabile.

Si evidenzia che l'interferenza con la suddetta ciclovia, in corrispondenza del Km 1 circa del nuovo tracciato ferroviario, segnalata da parte di questo Settore nella richiesta di integrazioni di aprile 2022, secondo quanto descritto nell'elaborato integrativo IROF02R22RGMD0000001A, è stata risolta modificando la NV01. La nuova versione del sottopasso carrabile proposta garantisce un franco pari a 5.00 m,

permettendo il transito anche ai mezzi pesanti e prevedendo una struttura a doppio scatolare, uno adibito a viabilità e pista ciclabile e l'altro, in adiacenza, atto ad ospitare l'impianto di smaltimento idraulico. Viene, quindi, assicurata in quel tratto la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, ottemperando a quanto richiesto dallo scrivente Settore.

Riscontrata, tuttavia, la mancanza di elaborati progettuali di dettaglio relativi a tale nuova soluzione progettuale nella documentazione integrativa trasmessa, si osserva la necessità di approfondire e dettagliare il progetto della NV01, il quale dovrà essere elaborato nel rispetto della normativa vigente di settore, con particolare riferimento al Decreto Ministeriale del 05/11/2001, al Decreto Ministeriale del 30/11/1999, n. 557, alle linee guida regionali approvate con DGR del 20/07/2020, n. 946 e alle linee guida nazionali per il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche di cui alla Direttiva M.I.T. del 20/07/2017, n. 375.

In merito alla seconda interferenza con il tracciato della ciclovie dell'Esino, in corrispondenza del Km 8,400 circa del nuovo tracciato ferroviario, in uscita dalla stazione di fermata del Comune di Serra San Quirico, si prende atto della proposta di modifica alla viabilità NV07. Nell'elaborato integrativo IROF02R22RGMD000001A presentato nell'ambito della procedura di V.I.A. in oggetto, infatti, viene proposta la sostituzione del cavalca-ferrovia previsto nel progetto iniziale, con opere di minor impatto. In particolare la soluzione progettuale aggiornata prevede l'eliminazione del cavalca-ferrovia e la modifica della NV07A in una strada di collegamento tra il ponte sull'Esino, in corso di realizzazione da parte del Consorzio Quadrilatero spa, e via Fratelli Bandiera. Per la mobilità dolce, viene, invece, confermata la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello PL 246+495, del quale è prevista l'eliminazione.

Come suggerito anche in sede di dibattito pubblico, si sottolinea nuovamente la necessità di studiare una soluzione che permetta un collegamento carrabile tra lo svincolo della SS76, in corso di realizzazione, e il centro di Serra San Quirico, seppur limitato a traffico specializzato con esclusione dei mezzi pesanti, come previsto dagli obiettivi imposti dal Ministero dell'Ambiente e condivisi nel corso degli anni anche con la Regione Marche, nell'ambito della procedura di V.I.A. del progetto di adeguamento del Sublotto 1.1 – SS76 tratto Albacina-Serra San Quirico dell'Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione (rif. DE/VIA/6086 del 2001 del Ministero dell'Ambiente).

In sede di dibattito pubblico, in occasione del 3° incontro di approfondimento tematico su "cantieri, viabilità e indennizzi" RFI ha presentato una soluzione che, a parere dello scrivente Settore, meriterebbe di essere analizzata ulteriormente. La soluzione da approfondire è quella relativa alla realizzazione di un sottopasso carrabile con altezza libera ridotta a 3,50 m in deroga al DM 2001, previo necessario parere favorevole dei Comandi Militare e dei Vigili del Fuoco competenti per territorio ai sensi del paragrafo 5.1.2.2 delle Norme Tecniche per le Costruzioni del 17/01/2018, nonché con previsione di un limite di velocità pari a 30 km/h, valore compatibile con il passaggio in promiscuo della pista ciclabile dell'Esino.

Nell'elaborato integrativo IROF02R22RGMD000001A trasmesso nell'ambito della procedura di V.I.A. in oggetto, si legge che *"è stata investigata l'opportunità di realizzare anche un sottopasso carrabile in sostituzione dell'attuale passaggio a livello e del sottopasso ciclopedonale attualmente previsto in progetto, tale soluzione però non è risultata fattibile in quanto, in funzione degli spazi a disposizione non è possibile trovare un tracciato perfettamente rispondente al DM2001 per i valori minimi accettabili legati alla sicurezza e che pertanto non possono essere derogati, inoltre l'altimetria non consentirebbe di ottenere un franco libero pari a 5,00 m ma ridotto e quindi a traffico selezionato"*. Non viene, tuttavia, data evidenza puntuale di quali siano gli impedimenti tecnico-normativi che abbiano portato ad escludere tale soluzione, mentre sarebbe comunque accettabile la realizzazione di un sottopasso con limitazioni sia in ordine alle

categorie di veicoli ammessi, sia in ordine ai limiti di velocità ammessi. La soluzione, proposta dalla stessa RFI in sede di dibattito pubblico, rappresenterebbe un buon compromesso, anche al fine di ridurre il più possibile il disagio ai cittadini e fruitori del territorio di Serra San Quirico, permettendo una diminuzione dei tempi di percorrenza tra la porzione di territorio a nord della ferrovia e quella a sud oltre che a migliorare la funzionalità dello svincolo della SS76 in fase di realizzazione.

Si segnala, infine, che gli elaborati progettuali integrativi non registrano la modifica infrastrutturale alla NV07, la quale si riscontra esclusivamente nell'elaborato IROF02R22RGMD0000001A, in tutti i restanti elaborati progettuali integrativi viene ancora rappresentato il cavalca-ferrovia e la NV07A nella prima versione. Non sono, quindi, presenti elaborati di dettaglio della nuova infrastruttura stradale, né elaborati di scala adeguata ad inquadrare la viabilità carrabile di ricucitura tra il nord e il sud della ferrovia, nei pressi del centro di Serra San Quirico. La documentazione progettuale integrativa, inoltre, non fornisce elaborati descrittivi e di dettaglio relativi al nuovo sotto passaggio ciclopedonale, previsto, in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello (PL 246+495).

Si ritiene che tale mancanza di dettaglio sia rilevante e che l'approfondimento progettuale non possa essere rimandato a successivi livelli di progettazione, in quanto la normativa che regola la realizzazione degli interventi finanziati con fondi P.N.R.R. quale è quello in oggetto, permette di procedere ad appalto integrato anche sulla base del solo Progetto di Fattibilità Tecnica Economica.

Si resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Distinti saluti.

Il Dirigente del Settore
Ing. Ernesto Ciani

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.

Fascicolazione: 450.50.20/2021/ITE/8

Al Dirigente

*Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Dott. Roberto Ciccioni*

OGGETTO: (V00879) Procedura di V.I.A./PNRR, art. 23 del D. Lgs. 152/2006 Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Linea Orte-Falconara. Raddoppio PMM228- Castelplanio con by-pass di Albacina Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico). Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Integrazione al contributo istruttorio id. n. 0914765 del 13/07/2022.

In riscontro a vostra nota ID n° 1043676 del 23/08/2022, e vista la documentazione integrativa volontaria trasmessa dal proponente RFI nell'ambito della procedura di V.I.A. (integrazione del 03/08/2022 - Nota tecnica NV07) e pubblicata sul sito dell'Autorità competente, si rappresenta quanto segue con riferimento agli aspetti di competenza del Settore ad integrazione dei pareri già espressi:

- 1) **Viabilità NV07.** Come già evidenziato nei precedenti pareri espressi nell'ambito della procedura in corso e nelle altre che stanno interessando il progetto in esame, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di adeguamento del Sublotto 1.1 – SS76 tratto Albacina Serra San Quirico, dell' "Asse Viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione", il Ministero dell'Ambiente, con DE/VIA/6086 del 2001, ha prescritto di "prevedere il collegamento dello svincolo di Serra San Quirico con le opere previste dalle FS mediante ponte sull'Esino". Tali opere riguardano in particolare la realizzazione di una bretella di collegamento di detto svincolo al centro abitato di Serra San Quirico, con un innesto sulla SP14 (ex SS76), in prossimità della stazione ferroviaria. Suddetta prescrizione è stata recepita con la realizzazione di un viadotto sul Fiume Esino seguito da un rilevato necessari al collegamento con la rimanente parte della stessa bretella da realizzarsi nell'ambito dei lavori di raddoppio della linea Orte Falconara, di competenza, oggi come allora, di R.F.I.
Lo svincolo stradale ad oggi risulta in avanzato stato di realizzazione con l'utilizzo di consistenti risorse economiche.
Dall'esame degli elaborati prodotti così come integrati in corso di procedura, si evidenzia che il progetto presentato non prevede più la realizzazione di un collegamento carrabile dello svincolo e del viadotto in costruzione con il centro abitato e la stazione di Serra San Quirico mediante sottopasso ferroviario ma bensì esclusivamente un collegamento ciclopedonale.
Si evidenzia che con la realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale anziché carrabile, non vengono perseguiti gli obiettivi imposti dall'allora Ministero dell'Ambiente e condivisi nel corso degli anni anche con la Regione Marche e il territorio interessato.
La necessità di realizzazione del sottopasso carrabile è stato oggetto tra l'altro di numerosi incontri tra Regione Marche, R.F.I., Comune di Serra San Quirico e provincia di Ancona finalizzati ad individuare una soluzione condivisa in cui mai è emersa, da parte anche di R.F.I., l'impossibilità alla realizzazione del sottopasso stesso.
La mancata realizzazione del sottopasso carrabile renderebbe vano l'investimento del nuovo svincolo e del viadotto ad esso collegato, realizzato con risorse pubbliche, per l'ottemperanza di prescrizioni VIA impartite con il decreto sopra riportato.
Si ribadisce pertanto quanto già richiesto con i Ns precedenti pareri, anche nell'ambito del dibattito pubblico, ovvero la necessità di individuare una soluzione tecnica che permetta un collegamento carrabile tra lo svincolo della SS76, in corso di realizzazione, e il centro di Serra San Quirico, seppur limitato a traffico specializzato con esclusione dei mezzi pesanti, come previsto

SEGNATURA: ID: 27181327|25/08/2022|IEV

dagli obiettivi imposti dal Ministero dell'Ambiente e condivisi nel corso degli anni anche con la Regione Marche, nell'ambito della procedura di V.I.A. del progetto di adeguamento del Sublotto 1.1 – SS76 tratto Albacina-Serra San Quirico dell'Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione (rif.DE/VIA/6086 del 2001 del Ministero dell'Ambiente).

Dovrà comunque essere garantita anche la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale che consenta il collegamento della ciclovia turistica dell'Esino, di prossima realizzazione, con la stazione ferroviaria.

Si evidenzia, infine, che con riferimento alla richiesta di *“effettuare una valutazione circa la possibilità di concedere l'uso del tracciato da dismettere ai fini di un successivo impiego per la realizzazione di una infrastruttura ciclopedonale, per quanto compatibile, ritenendo che tale elemento potrebbe essere utilmente valutato nell'ambito delle compensazioni ambientali dell'intervento in progetto”* (rif. Parere del Settore Infrastrutture e Viabilità id. 25991821 del 15/04/2022 ripreso dal parere del Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione Civile prot. n. 851018 del 30/06/2022 reso nell'ambito della Conferenza di Servizi per approvazione PFTE) il tratto di interesse regionale è quello compreso tra l'attuale P.L. in località Serra San Quirico (in prossimità della Cava Gola della Rossa) al km 245+107 e l'attuale P.L. in località Genga Stazione al km 239+600, per un tratto di circa 5,5 km di estensione.

Per quanto non specificatamente indicato nella presente nota si confermano i precedenti pareri espressi nell'ambito della procedura in atto.

Cordiali Saluti

Il Dirigente del Settore Infrastrutture e viabilità
Ing. Ernesto Ciani

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.

Sigla: la/an

Fascicolazione: 450.50.20/2021/ITE/8

Al Dirigente del
Settore Valutazioni e autorizzazioni
ambientali
Dott. Geol. Roberto Ciccioli

Oggetto: Oggetto: [ID: 8134] (V00879) Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Rilascio dell'autorizzazione paesaggistica art. 146 del D.lgs. 42/2006. Nulla osta ai sensi della L. 394/1991 art. 13. Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Linea Orte-Falconara. Raddoppio PMM228- Castelplanio con by-pass di Albacina Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico). Intervento in PNRR inserito nell'Allegato IV al D.L. n. 77/2021 convertito con modificazioni dalla L. 108/2021. CUP J21J05000000001. Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. R

Invio contributo istruttorio conclusivo.

Con riferimento alla richiesta pervenuta con mail del 13/07/2022 (Id 27078807 del 04/08/2022) a firma della responsabile del procedimento, Arch. Velia Cremonesi, il settore scrivente trasmette, per quanto di competenza, il seguente contributo istruttorio conclusivo.

In seguito alla richiesta di osservazioni presentata dall'Ufficio competente in materia di attività estrattive, trasmessa con nota assunta al vs. prot. n. 62804 del 23/05/2022, fasc. 400.130.10/2022/VAAM/40013553, e alle successive integrazioni presentate si è in grado di sostenere che si ha una più precisa comprensione delle fasi che afferiscono alla verifica sui materiali di scavo che verranno prodotti in fase di realizzazione dell'opera, al fine di una loro caratterizzazione finalizzata a verificare l'assenza di sostanze che trasformino queste terre in rifiuto.

Tuttavia, si ritiene necessario non solo procedere alla caratterizzazione di cui sopra ma, come già richiesto nella nostra precedente nota di osservazioni, effettuare inoltre una classificazione in termini litologici (materiale calcareo, marne, ghiaie, argille, ecc.) dei sottoprodotti di risulta e ciò al fine di massimizzare le quantità di materiali riutilizzabili nei vari cantieri che, allo stato attuale del processo vengono quantificati in mc 401.000, a fronte una volumetria complessiva di materiali di scavo prodotti pari a mc 1.180.000.

Inoltre, tale verifica qualitativa potrà consentire un riutilizzo più appropriato dei materiali stessi che potrebbero, in taluni casi - a titolo esemplificativo si può citare l'intervento c.d. "lungomare nord - porto di Ancona" - sostituire i materiali naturali di cava, riducendo in maniera



GIUNTA REGIONE MARCHE

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE

Direzione Ambiente e Risorse Idriche

Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere

considerevole l'impatto ambientale prodotto dall'attività estrattive. Al tempo stesso, per quella quota di materiali di risulta che non presentano caratteristiche qualitative tali da avere un utilizzo più "pregiato", è possibile ipotizzare un loro impiego nella realizzazione di interventi di recupero ambientale di cave ultimate.

In conclusione si esprime comunque un parere favorevole con la prescrizione di dare attuazione a quanto sopra riportato, in termini di classificazione litologica dei materiali di risulta e loro utilizzazione/destinazione.

Distinti saluti.

ma/MS

Class. 400.140/2016/CAV/6

Il Dirigente

Ing. Massimo Sbriscia

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n.82/2005 il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali
Paleo

Oggetto: (V00879) Procedura di V.I.A./PNRR, art. 23 del D. Lgs. 152/2006 - Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Linea Orte-Falconara. Raddoppio PMM228- Castelplanio con bypass di Albacina Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico). Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.: Richiesta valutazioni tecniche quale contributo per l'istruttoria regionale finale.

Riscontro

Con riferimento alla richiesta di valutazioni tecniche quale contributo istruttorio al procedimento di V.I.A./PNRR in oggetto, di cui alla nota 1043676|23/08/2022|R_MARCHE|GRM|VAAM|P|400.130.10/2022/VAAM/40013553;

richiamata la precedente nota di questa Direzione (ID: 25773810|25/03/2022|ARI) espressa in occasione della Conferenza di Servizi sul Progetto di fattibilità tecnico economica dell'infrastruttura in oggetto;

viste le integrazioni di RFI del giugno 2022 seguenti alle richieste di cui alla nota della Regione Marche prot. 64991 del 24/05/2022;

viste le successive integrazioni volontarie di RFI:

1. *Integrazione del 03/08/2022 - Descrizione del monitoraggio idrogeologico in corso e dello studio idrogeologico per il riposizionamento del Pozzo La Cuna*
2. *Integrazione del 03/08/2022 - Nota tecnica NV07;*

a seguito del Tavolo Tecnico su piattaforma Teams di giovedì 25 c.m.;

si trasmette di seguito il contributo istruttorio richiesto per ciò che attiene alla matrice Acque sotterranee.

In merito al PMA, appaiono adeguati in numero e dislocazione i diversi Punti di monitoraggio che complessivamente contemplano la matrice acque sotterranee e per quelle superficiali che possono interferire con quelle sotterranee. Tra i parametri da rilevare saranno considerati i livelli piezometrici presso i piezometri e i pozzi e le portate delle sorgenti (Piedaspri, Scimo San-Bartolo, Collepeccio, Falcioni). Si ritiene opportuno che tra i punti di monitoraggio sia considerato anche il pozzo La Cuna (nell'ubicazione attuale e quella futura). Inoltre, che il monitoraggio post-operam sia effettuato per almeno 12 mesi dal termine dell'opera.

In generale, oltre alle ulteriori specifiche riportate nei punti seguenti, per le interferenze delle opere principali ed accessorie e delle aree di cantiere con le zone di rispetto delle captazioni idropotabili, si rileva che nella documentazione prodotta sono descritti alcuni accorgimenti che saranno adottati per evitare problemi di inquinamento delle stesse captazioni; tali accorgimenti sono previsti in termini generali e riferibili a tutte le operazioni, in fase di cantiere e di esercizio, dell'intera infrastruttura. Nei successivi sviluppi progettuali per le zone di interferenza con le aree di salvaguardia delle captazioni idropotabili saranno puntualmente previsti anche interventi di impermeabilizzazione per le aree cantiere (ove possibile), interventi di regimazione delle acque



(da recapitare all'esterno delle aree di salvaguardia), accorgimenti tecnici per garantire la maggior tenuta di tubazioni di scarico o fognature, attenzioni per la realizzazione delle fondazioni dei manufatti previsti in tali ambiti. In ogni caso nelle aree di rispetto non potranno essere realizzate le attività e previsti centri di pericolo vietati dall'art. 94, comma 4, del D.Lgs. 152/2006. Tali accorgimenti saranno previsti per l'interferenza con le aree di rispetto allargata e di protezione della sorgente Gorgovivo, e per l'interferenza con la zona di rispetto dei pozzi Clementina e La Cuna (200 m di raggio), nonché per la sorgente Valtreara (200 m di raggio) in prossimità della quale è prevista un'area di cantiere).

Si ritiene opportuno che nelle successive fasi progettuali gli accorgimenti e le modalità operative previste nei suddetti ambiti siano dettagliati in apposita relazione ed elaborati cartografici (con ubicazione delle aree di salvaguardia e degli interventi/misure da adottare).

1 – Sorgente Gorgovivo

Si richiamano gli accorgimenti sopra indicati per l'interferenza dell'opera con la zona di rispetto allargata e con la zona di protezione.

Nelle successive fasi progettuali, sulla base del monitoraggio previsto ante-operam dovrà essere ulteriormente confermata l'assenza d'interferenze tra le opere in progetto ed il complesso sorgentizio in argomento.

I rapporti fra la falda captata e l'infrastruttura in oggetto, nonché l'assetto idrogeologico dell'ambito in questione, saranno altresì rappresentati graficamente attraverso un'apposita sezione geologica (come annunciata nell'elaborato Italferr IR0F02R22RGMD0000001A, § 2, del giugno 2022).

2 – Pozzi la Cuna

In merito alle valutazioni richieste ad RFI circa lo spostamento del pozzo esistente e la individuazione di due nuove captazioni, di cui una ad integrazione di quella autorizzata, si prende atto che in accordo con il gestore Vivaservizi S.p.A., a seguito di successive indagini, è stato individuato un sito idoneo allo spostamento del pozzo esistente e verificata la realizzabilità di quello autorizzato, tali che nell'insieme, secondo la documentazione fornita, sembrerebbero idonei a garantire il prelievo delle acque necessitanti.

Circa la nuova ubicazione dei pozzi, si rileva che l'opera in progetto (aree di cantiere, tracciato ferroviario e area della nuova stazione) interferisce con la zona di rispetto degli stessi (m 200); si ritiene che l'opera in progetto possa rappresentare un miglioramento complessivo rispetto alla situazione presente ove venga realizzata considerando le specifiche e gli accorgimenti richiesti. In tale ambito si avrà cura, in aggiunta a quanto sopra indicato sugli accorgimenti da adottare, di escludere la realizzazione di nuove fognature entro i 60 m di raggio dai nuovi punti di captazione. Qualora non sia possibile adottare adeguati accorgimenti per la tutela della risorsa idrica captata dai suddetti pozzi e garantire, all'interno dell'area di rispetto, l'assenza di attività e centri di pericolo esclusi dall'art. 94, comma 4, del D.Lgs 152/2006, si provvederà a ricercare una ulteriore differente ubicazione per i nuovi pozzi tale da garantire qualità e quantità degli stessi.

3 - Pozzi Clementina

In merito alla richiesta di approfondimento, anche con il confronto con il gestore Vivaservizi S.p.A., delle eventuali interferenze tra la galleria in progetto e la falda che alimenta i pozzi Clementina, si prende atto che dalla documentazione prodotta da RFI non appaiono risultare



interferenze in tal senso; in ogni caso tale condizione dovrà essere confermata e dovrà darsi atto in seguito ai monitoraggi previsti nel PMA.

4 – Sorgenti Collepeccio e Piedaspri

In merito alla richiesta di approfondimenti di carattere idrogeologico sulla eventuale interferenza tra il tracciato in galleria e le captazioni idropotabili, si prende atto che dalla documentazione prodotta da RFI non appaiono risultare interferenze in tal senso; in ogni caso tale condizione dovrà essere confermata e dovrà darsi atto in seguito ai monitoraggi previsti nel PMA.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.

Dr. Francesco Bocchino

Responsabile P.O. "Tutela quantitativa delle acque,
pianificazione del bilancio idrico" e della sede
territoriale di Pesaro della Direzione Ambiente e
Risorse idriche

Il Dirigente della Direzione

David Piccinini

*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*

FM-AM

SIGLA RUP.: FB

CODICE CLASSIFICA: 410.10.30/2022/ARI/31



REGIONE MARCHE

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE

DIREZIONE PROTEZIONE CIVILE E SICUREZZA DEL TERRITORIO

SETTORE GENIO CIVILE MARCHE NORD

Rif. prot. 1077837|01/09/2022|R_MARCHE|GRM|VAAM|A

Fascicolo: 420/2022/GCMN/20894

Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione civile

c.a. Arch. Nardo Goffi

Direzione Ambiente e risorse idriche

c.a. Dott. David Piccinini

Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

c.a. Dott. Roberto Ciccio

dott.ssa Velia Cremonesi

e p.c. Direzione Protezione Civile e Sicurezza del territorio

c.a. Ing. Stefano Stefoni

OGGETTO: procedura di VIA per il progetto di "Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara - Raddoppio della tratta Pm228-Castelplanio – Lotto 2. Contributo istruttorio.

Con la presente si prende atto della nota trasmessa da RFI assunta a protocollo della Regione Marche al n. 1077837|01/09/2022, comprensiva dell'allegato tecnico IR0F02R22RGMD0000001A che era già stato trasmesso.

Tale allegato tecnico, predisposto nel mese di giugno 2022, non rispondeva del tutto alle richieste di integrazione dello scrivente settore.

La nota dell'1 settembre, che è di fatto una relazione tecnica a firma dell'Ing Andrea Borgia, completa il precedente documento.

In tale nota/relazione si riportano gli scenari relativi al rischio esondazione nel caso in cui siano rimossi i manufatti ferroviari da dismettere e interferenti col corso d'acqua. Da tali verifiche si evince che le nuove opere sono compatibili anche con questo diverso scenario.

Si prescrive che non vengano realizzate ulteriori opere/manufatti che possano alterare o ridurre, anche localmente, la sezione di deflusso delle acque.

Per quanto attiene alle aree di cantiere, aree tecniche e di stoccaggio ricadenti in zona PAI, nonché alle occupazioni temporanee dell'alveo, si dà atto della dichiarazione di intenti di seguito riportata:

Considerando il quadro sopra riportato si rappresenta che nel documento "Prime indicazioni del Piano di Sicurezza e Coordinamento" a corredo del PFTE saranno inserite le indicazioni circa il coordinamento con il sistema di allerta/allarme della Protezione Civile per l'evacuazione e lo sgombero preventivo delle aree di cantiere in caso di evento di piena eccezionale, ovvero le misure adottate (ad es. sacchetto di sabbie o elementi di contenimento delle acque esondate) per la difesa degli accumuli di materiale sciolto non rimovibili.

.....

La realizzazione dei rilevati provvisori, e quindi le lavorazioni necessarie alla costruzione delle opere di fondazione delle pile P1 e P2 dei viadotti VI01 e VI03 saranno consecutive e non contemporanee al fine di ridurre al minimo l'occupazione temporanea/marginale dell'alveo del Fiume Esino e/o dell'area

SEGNATURA: ID: 27244239|02/09/2022|GCMN

golenale interessata dalla piena di riferimento. Come per le aree di cantiere, anche per queste lavorazioni, in caso di piena superiore a quella di progetto ($T_r = 5$ anni), ne sarà prevista l'interruzione, contestualmente all'evacuazione e allo sgombero dai macchinari delle aree limitrofe.

Le analisi e gli studi sopra illustrati saranno meglio descritti e inseriti negli elaborati a corredo del PFTE per gara in corso di predisposizione.

Si prescrive che i baraccamenti siano, ove possibile, rialzati rispetto al suolo per agevolare il naturale deflusso delle acque (trasparenza idraulica) e comunque non ne siano di ostacolo.

Per quanto riguarda la gestione nel tempo dei manufatti e delle "innovazioni" sui corsi d'acqua e sulle loro aree di pertinenza, si prende atto che:

... il Piano di Manutenzione è un documento progettuale che verrà prodotto nella fase di progettazione esecutiva. Tuttavia, nell'elaborato "Relazione di manutenzione" a corredo del PFTE/PFTE+ saranno inserite le indicazioni circa le modalità di intervento/ripristino nonché di controllo/ispezione (frequenza) dello stato di efficienza/conservazione delle varie tipologie di opere di sistemazione/protezione idraulica previste in corrispondenza dei "nuovi" manufatti di attraversamento fluviale, compreso quanto sopra indicato.

Si prescrive che in tale documento dovranno essere considerati non solo le opere di sistemazione/protezione idraulica previste in corrispondenza dei "nuovi" manufatti di attraversamento fluviale, ma anche tutti quei manufatti e quelle "innovazioni" ricadenti in ambito demaniale e/o che interferiscono con le fasce di rispetto (come ad esempio le opere di protezione spondale nelle zone di affiancamento al corso d'acqua, i punti di immissione/scarico in alveo ecc)

Tutto ciò premesso, viste le dichiarazioni di intento prodotte col citato documento e tenuto conto delle prescrizioni date, si esprime parere favorevole nell'ambito del procedimento di VIA

Cordiali saluti

La Dirigente
Arch. Lucia Taffetani

(documento sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21 D. Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)



Comune di Genga

Provincia di Ancona

Prot. n. _3333_

li 03.08.2022

Spett.le RFI S.p.A.
Direzione Investimenti - Area Centro
Progetti Roma-Pescara e Orte-Falconara
PEC

OGGETTO: Raddoppio ferroviario PM228-Castelplanio Lotto 2: trasmissione parere preventivo Comune di GENGA: revisione 1

Con la presente si invia il seguente testo, a titolo di parere preventivo sul progetto presentato da codesta RFI spa. Il parere è suddiviso nei seguenti capitoli:

- A) CONFORMITA' URBANISTICA DELL'OPERA
- B) CRITICITA' DI VIABILITA' DI CANTIERE
- C) INDENNITÀ DI ESPROPRIO E INDENNITÀ AI "FRONTISTI"
- D) POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE STAZIONE GENGA
- E) INSERIMENTO DELLE OPERE NEL CONTESTO PAESAGGISTICO E NATURALISTICO – MITIGAZIONE DELL'IMPATTO SUGLI ABITATI

di seguito dettagliati.

A) CONFORMITA' URBANISTICA DELL'OPERA

- l'intervento in oggetto è compreso nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ed è inserito nell'Allegato IV sub n. 6) "Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara" al DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, quale opera pubblica di particolare complessità o di rilevante impatto.

- Per il "Potenziamento della linea ferroviaria Orte – Falconara" è stato, altresì, nominato con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del DL 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, Commissario straordinario l'Ing. Vincenzo Macello Direttore Investimenti di RFI S.p.A..

- Con nota del Direttore Investimenti Area Centro in data 5 gennaio 2022, prot. RFIDIN-DIC\PEC\2022\0000002, è stata comunicata alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP) e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) – per l'espressione del parere di cui all'art. 44, comma 1, del

DL 77/2021, convertito con modificazioni nella L. 108/2021 – l'indizione del Dibattito Pubblico (DP) sul Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) dell'intervento, con contestuale trasmissione del progetto medesimo e successiva pubblicazione nel sito della CNDP.

- L'intervento di raddoppio della tratta PM 228 – Castelplanio, che si inserisce nell'ambito del potenziamento infrastrutturale della linea Orte – Falconara, è suddiviso nei seguenti tre Lotti Funzionali:

1. PM228-Genga
2. Genga- Serra San Quirico
3. Serra San Quirico - Castelplanio

- Il progetto, ha origine al km 237+589 della linea storica in corrispondenza del PM 228 e termina al km 246+958 della linea esistente presso la stazione di Castelplanio. Il tracciato presenta uno sviluppo complessivo pari a circa 8,9 km di cui circa 7 km in completa variante e la restante parte in stretto affiancamento; sono previsti circa 5 Km in galleria mentre per la parte restante è presente un'alternanza di rilevati e trincee con un piccolo tratto in viadotto. Le opere interessano l'ambito della Regione Marche e sono localizzate nel territorio dei Comuni di Fabriano, Genga, Cerreto d'Esi e San Quirico, in Provincia di Ancona.

- Il PFTE è stato approvato in linea tecnica dal Referente di Progetto di RFI S.p.A. con nota prot. RFI-DIN-DIC.RP\A0011\P\2021\212 del 27 dicembre 2021;

- Ai sensi dell'art 44, comma 4, la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi approva il progetto e terrà luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. La determinazione conclusiva perfezionerà, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato, rappresentato nella fattispecie dal Commissario straordinario, e la Regione Marche, in ordine alla localizzazione dell'opera, avrà effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, comprenderà il provvedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita e determinerà la dichiarazione di pubblica utilità della stessa ai sensi degli art. 12 e seguenti del DPR 327/2001 e s.m.i..

-La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della Conferenza, comporterà l'assoggettamento delle aree interessate dalle opere a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del DPR del 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i..

- Ai sensi dell'art. 44, comma 5, del DL 77/2021, in caso di approvazione del progetto da parte della Conferenza di Servizi sulla base delle posizioni prevalenti ovvero qualora siano stati espressi dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-quinquies, commi 1 e 2, della L. 241/1990 e s.m.i., la questione sarà posta all'esame del Comitato Speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici e definita, anche in deroga alle previsioni di cui al medesimo articolo 14-quinquies, secondo le modalità di cui al comma 6 del medesimo art. 44.

- Vista la nota della Regione Marche prot. 2647 del 22 giugno 2022 intesa a sollecitare i Comuni interessati a comunicare la verificata conformità o non conformità del progetto in questione rispetto agli strumenti urbanistici ed edilizi comunali vigenti, allegando stralci planimetrici degli strumenti urbanistici vigenti (evidenziando l'area interessata dal progetto), nonché stralci delle NTA relative alle aree interessate.

- Vista la medesima nota della Regione Marche con cui si evidenzia che, in caso di non conformità ai sensi dell'art.3 del DPR 383/94, preventivamente alla Conferenza di Servizi convocata da RFI Rete Ferroviaria Italiana ai fini del raggiungimento dell'intesa, le Amministrazioni dovranno esprimere, mediante Delibera di

Consiglio Comunale, il proprio parere in merito alla realizzazione dell'intervento e alla contestuale variazione urbanistica che esso comporta;

Vista la cartografia del vigente PRG e le relative NTA che all'art. 32 così dispone in merito alle zone M02:

◆ **Zone per la ferrovia (M02)**

Il piano individua il tracciato ferroviario esistente della linea Falconara-Orte e le aree interessate dal progetto del nuovo tracciato, nonché le aree ferroviarie connesse al tracciato e destinate agli impianti ferroviari e ai relativi servizi.

Per gli interventi edificatori nelle aree laterali al tracciato si applicano le disposizioni del DPR 11.07.1980 n.753.

Visto l'art. 33 delle vigenti NTA relativo alle zone di rispetto ferroviario Rs:

◆ **Rs - Zona di rispetto stradale e ferroviario**

Sono le aree inedificabili adiacenti i tracciati, gli svincoli e i nodi delle zone destinate alla mobilità, individuate con apposito simbolo grafico nelle tavole di piano.

Visto il DPR 753 del 11.07.1980 e in particolare gli artt. 49 e 50:

Art. 49. — Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.

La norma di cui al comma precedente si applica solo alle ferrovie con esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'art. 1.

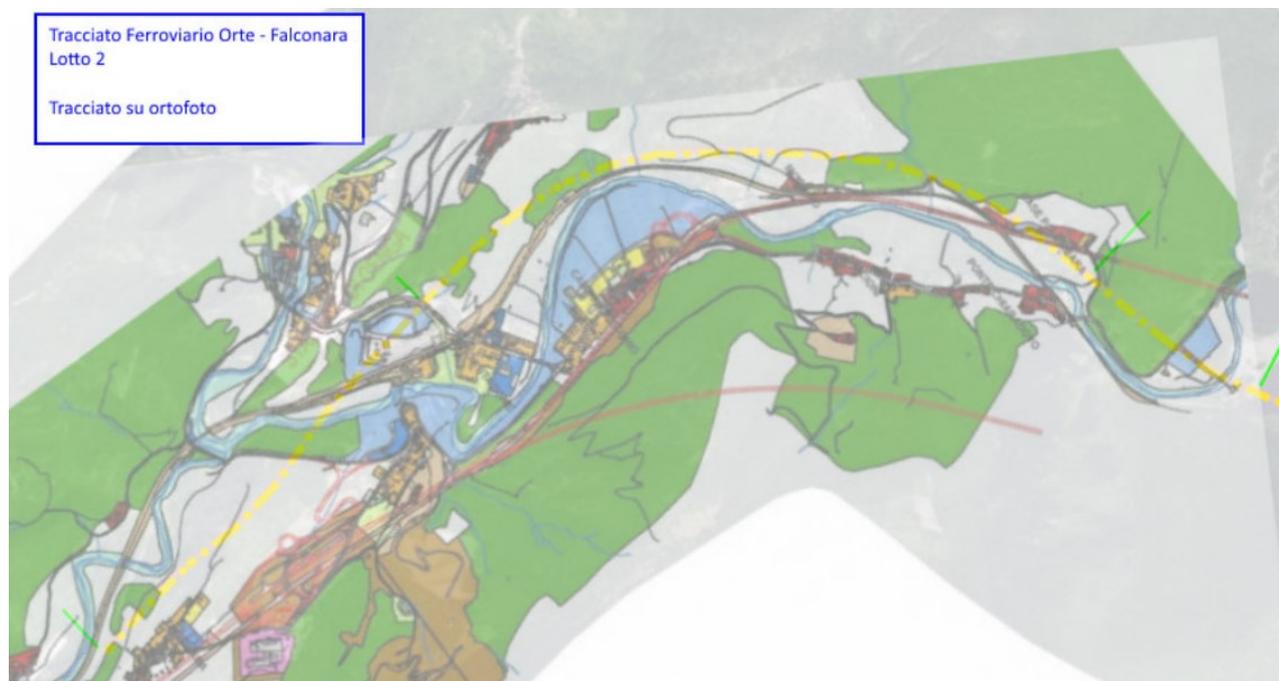
Art. 50. — Il divieto di cui al precedente art. 49 decorre dall'entrata in vigore delle presenti norme, per le linee ferroviarie esistenti e per quelle il cui progetto sia stato già approvato, e dalla data di pubblicazione sul foglio degli annunci legali delle singole prefetture competenti per territorio dell'avviso dell'avvenuta approvazione, per le ferrovie il cui progetto sia approvato successivamente all'entrata in vigore delle norme stesse, e si applica a tutti gli edifici e manufatti i cui progetti non siano stati approvati in via definitiva dai competenti organi alle date suddette.

I comuni non possono comunque rilasciare concessioni di costruzione entro la fascia di rispetto di cui al precedente art. 49 del momento della comunicazione agli stessi dei progetti di massima relativi alla costruzione di nuove linee ferroviarie, quando detti progetti, a norma dell'art. 81 del decreto del presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (1), non siano difformi dalle prescrizioni e dai vincoli delle norme o dei piani urbanistici ed edilizi.

Dato atto quindi che la previsione del nuovo tracciato è già presente, anche se solo a livello di indicazione, nel vigente PRG, in cui è chiara la volontà dell'Amministrazione che ha approvato a suo tempo gli atti di permettere la realizzazione del nuovo tracciato;

Dato atto comunque che il nuovo tracciato ferroviario, anche se previsto nelle NTA, non è materialmente tracciato nella cartografia di zonizzazione né sono indicate le relative fasce di rispetto e che occorre quindi procedere alla loro specifica indicazione;

Dato atto che il tracciato ferroviario proposto da RFI (indicato con linea tratteggiata gialla) è qui sotto riportato sulla base cartografica del vigente PRG:



Visto il fascicolo, conservato agli atti, contenente l'elenco delle zone di PRG interessate dal tracciato, e le relative norme di attuazione;

Dato atto che la variazione di PRG necessaria dovrà individuare le seguenti zone:

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - Zona M02 – tracciato ferroviario – consistente nell'area interessata dai binari (comprendente tutta la zona di occupazione delle rotaie, come evidenziato dal progetto nei singoli tratti) – per le sole zone costruite sul suolo o in rilevato (escluse quindi le parti in galleria, che verranno indicate da semplice tratteggio); |
| - Zona Rs – zona di rispetto ferroviario – 30 metri per lato a partire dalla zona M02 ai sensi del DPR 753/1980 |

Si esprime il proprio parere favorevole in merito alla realizzazione dell'intervento descritto in premessa e alla contestuale variazione urbanistica che esso comporta.

B) CRITICITA' DI VIABILITA' DI CANTIERE

Loc. Palombare	Si chiede di evitare il transito di mezzi di cantiere all'interno della frazione, utilizzando per le
-----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------



movimentazioni di materiali esclusivamente le piste esterne.
In particolare si chiede di utilizzare dei guadi temporanei sul fiume Esino e innesti temporanei sulla SS76 (previo naturalmente parere favorevole ANAS).

Si nota che la realizzazione del viadotto ferroviario, ad un determinato punto dei lavori, costituisce un percorso di transito che potrebbe costituire una valida alternativa ai percorsi di cantiere indentificati lungo le strade comunali. Si chiede di verificare (e se possibile disporre) l'utilizzo di detto manufatto, una volta costruito, come pista di cantiere, in modo da sgravare in mood decisivo il traffico pesante già a carico della strada comunale.

<p>Parcheggio Ponte Chiarodovo</p>	<p>NV04</p>	<p>Spostamento della viabilità in posizione non interferente (a valle) con la realizzazione dello scatolare e conseguente realizzazione della NV04. La viabilità a valle (VP3) sarà realizzata compatibilmente con la posizione della spalla e della prima pila del viadotto. Non appena scatolare e imbocco saranno ultimati la viabilità verrà posizionata allo stato finale.</p>
------------------------------------	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sempre in loc. Palombare, si chiede inoltre di assicurare, anche durante la realizzazione della viabilità provvisoria, il continuo accesso alle abitazioni.
Occorrerà disporre opportune indicazioni di cantiere per ridurre al massimo l'impatto in polvere e rumori sull'abitato circostante (barriere filtro, abbattimento delle polveri, gestione degli orari di cantiere per le attività rumorose, ecc.)

Loc. Palombare – Falcioni

NV03-NVP2

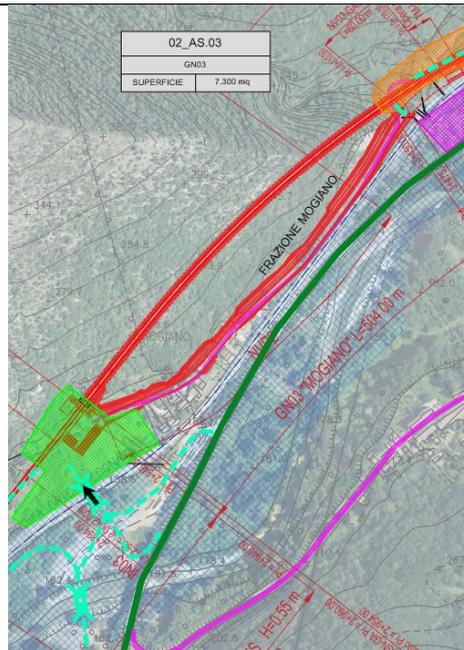
Durante la realizzazione delle viabilità NV03 ed NVP2 sarà necessario chiudere in due momenti il collegamento tra le frazioni di Mogiano e Palombare. La prima chiusura avverrà all'inizio lavori, è sarà dettata principalmente dai lavori relativi alla realizzazione della NVP2 e del tratto di NV03 in galleria artificiale che interferisce con via Mogiano. La viabilità verrà riaperta alla circolazione tramite un collegamento provvisorio posto all'uscita della nuova GA stradale.
 Dopodiché, una volta completato il tratto di NV03 condizionato dalla realizzazione della GA ferroviaria "Mogiano" (GA01), verrà indotta una seconda chiusura (a distanza di circa 9 mesi), necessaria per il completamento del tratto di nuova viabilità che collega le due GA stradali.
 Al termine di questa chiusura il traffico verrà deviata sulla NV03, in configurazione pressoché definitiva.

In fase di progettazione definitiva, in cui il progetto verrà sviluppato con un dettaglio maggiore, verrà valutata la possibilità di ottimizzare le opere e/o le sequenze lavorative al fine di ridurre la durata della seconda chiusura.

Infine, sempre in merito alle interferenze con via Mogiano, si evidenzia che le attività di realizzazione della spalla del viadotto VI02 potranno richiedere la deviazione puntuale della strada.

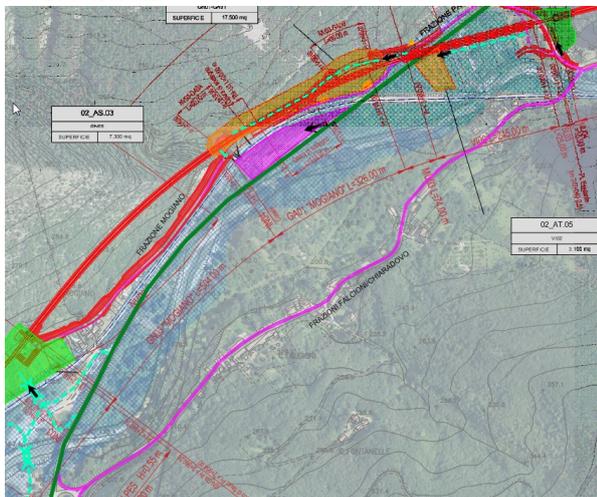
Intervento NV03:

Intervento NVP2:



Si raccomanda che la movimentazione di materiali e mezzi **avvenga esclusivamente lungo le piste di cantiere indicate in color ciano**, utilizzando i guadi provvisori realizzati sul fiume. Quanto sopra al fine di limitare al massimo il disagio che risulterebbe dall'utilizzo della viabilità comunale.

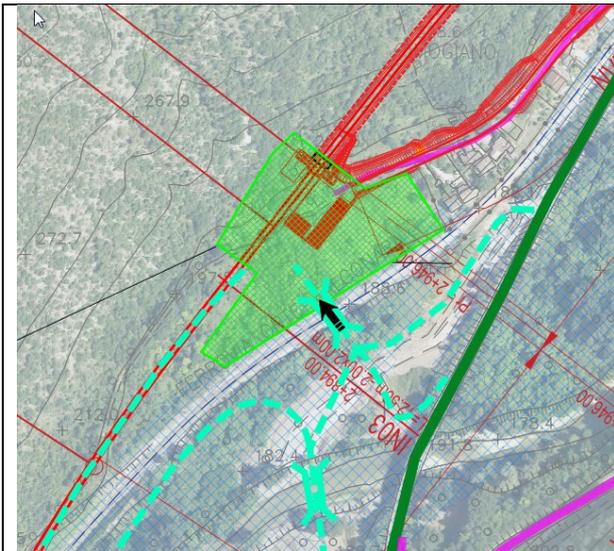
Fraz. Falcioni



Considerando che all'interno della frazione di falcioni esiste un divieto di transito ai mezzi pesanti si chiede di escludere la frazione stessa dal percorso dei mezzi di cantiere. Si conferma inoltre che lungo il percorso esiste un ponticello oggetto di senso unico alternato per danni strutturali alle spalle, non si ritiene opportuno incrementarne il carico anche in via di deroga prima che il ponticello stesso venga riparato. **Si suggerisce di utilizzare i percorsi carrabili all'interno della vecchia cava, quindi con transito sulla via Clementina.**

Loc. Mogiano

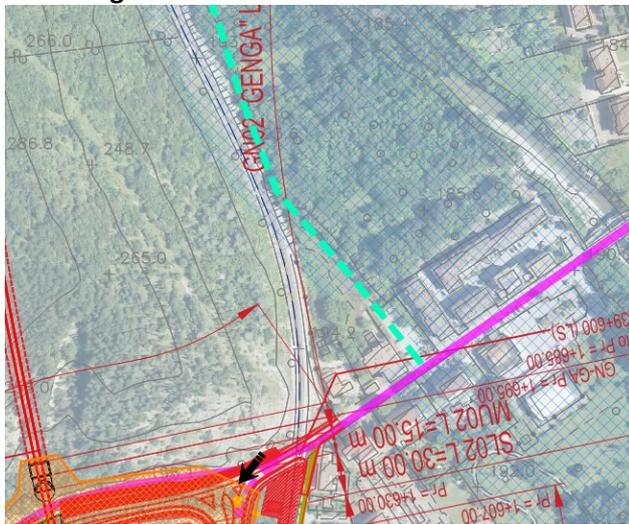
Ci è stato segnalato che è possibile dare accessibilità alla frazione di Mogiano (di cui è prevista l'inaccessibilità completa per un certo periodo del cantiere) utilizzando un sottopasso ferroviario esistente, che andrebbe ripulito e adattato al passaggio pedonale sporadico (per manutenzioni e controllo dell'abitato). **Tale attività di riapertura va indicata all'appaltatore tra le obbligazioni di cantiere.**



Proposta di modifica viabilità per la frazione di Mogiano



Loc. Genga Stazione



Come indicato nel testo generale, la pista di cantiere progettata termina sulla viabilità comunale attraversando il cortile della realizzanda casa di riposo. **Si chiede di evitare questa soluzione, suggerendo di deviare la pista sulla limitrofa infrastruttura di servizio ferroviaria (binario di servizio ora non utilizzato).**

Loc. Camponococchio



In località Camponococchio la pista di cantiere termina nella bretella recentemente realizzata e quindi sfocia nella viabilità comunale nei pressi della banca. Tale innesto è molto stretto e presenta criticità relative al traffico di mezzi pesanti nelle due direzioni. Si chiede di rivedere la soluzione: **il Comune richiede un intervento di adeguamento dell'innesto, da realizzarsi all'interno della progettualità generale e da realizzarsi a cura dell'appaltatore.**

Loc. La Cuna

Nel caso della NV02, cui adeguamento è previsto in sede all'attuale viabilità, sono state ipotizzate più fasi esecutive, articolate a sua volta con la realizzazione della nuova stazione di Genga e la Galleria Naturale "Genga" (per maggiori dettagli si rimanda alle fasi descritte a pagina 22)

Poiché la posizione altimetrica della NV02 si scosta di molti metri rispetto all'attuale, si prevede la realizzazione di una viabilità provvisoria (VP2) che permetterà il collegamento est-ovest durante la realizzazione della nuova viabilità.

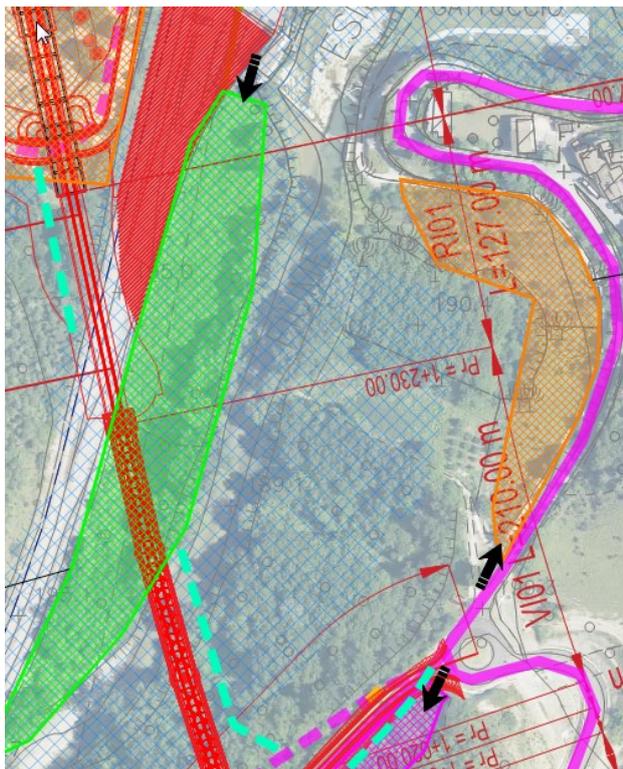
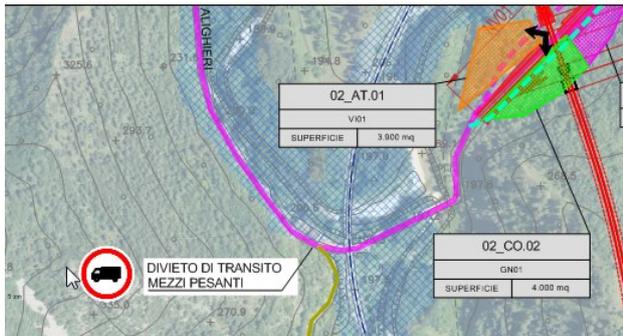
Fase 1 – realizzazione viabilità provvisoria VP2 (tratti non interferenti con via Marconi).

Fasi 2/3 – istituzione di un senso unico alternato per un periodo di circa 3 mesi, per completamento innesto viabilità provvisoria (VP2)

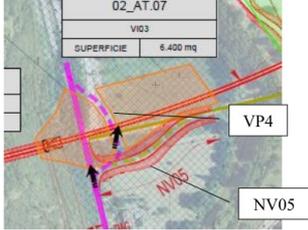
Fase 4 – circolazione su viabilità provvisoria

Per quanto riguarda la viabilità provvisoria della cuna, crea perplessità il senso unico alternato disposto per tre mesi lungo il tracciato di viabilità provvisoria. Si tratterebbe infatti dell'asse principale di entrata al Comune, su cui un senso unico alternato creerebbe elevati disagi, lunghi tempi di attesa, lunghe file che interesserebbero le frazioni limitrofe in particolare per quanto riguarda il traffico turistico: anche se il completamento della rampa dell'officina eliminerà da quel tratto il traffico in uscita dal Comune, avremo sempre il traffico turistico con le grotte e in particolare la navetta che utilizzeranno questo asse. **Si chiede di permettere comunque in ogni momento il doppio senso di circolazione, eventualmente realizzando un anello di circolazione lungo il vecchio Viale Marinelli.**

Loc. Officina



Nella località Officina la gestione della viabilità di cantiere dove tener conto che il Comune sta realizzando la direttrice di uscita principale dalla viabilità comunale. Si prevede quindi su questo asse un traffico elevato in particolare di mezzi pesanti in accesso alla successiva superstrada. **Si prende inoltre atto che il tratto di strada in sottopasso avrà un franco di 5 ml e quindi adatto ad ogni categoria di veicolo**

<p>Gola della Rossa</p> <p>Ramo della SS256 a nord di Palombara in sinistra orografica</p> <p>NV05</p> <p>Spostamento della viabilità in posizione non interferente (a valle) con la realizzazione dello scatolare e conseguente realizzazione della NV05. La viabilità a valle (NP4) sarà realizzata compatibilmente con la posizione della spalla e della prima pila del viadotto. Non appena scatolare e galleria saranno ultimati la viabilità verrà posizionata allo stato finale.</p> 	<p>Nell'area indicata zona gola della Rossa occorre conservare in modo continuo l'accesso alla ex strada statale (Strada Clementina).</p>
<p>Valutazioni generali</p>	<p>La strada temporanea a doppio tornante, utilizzata durante la fase di cantiere all'interno della zona la Cuna, sarà percorsa da un forte traffico pesante. In particolare durante la stagione invernale ci potranno essere problemi di circolazione. Come si intende ridurre tali problemi (ad esempio asfalto basaltico, eccetera)?</p>
	<p>Occorre che sia messo in sicurezza il sottopasso per Palombara da eventuali allagamenti per straripamento del fiume Esino.</p>

C) Indennità di esproprio e indennità ai “frontisti” – proprietà delle aree e delle opere realizzate

Questa Amministrazione necessita di avere un quadro completo (anche per rispondere ai quesiti e istanze dei cittadini) relativo alla:

- 1) Erogazione indennità di esproprio – tempistica, modalità di valutazione dei beni espropriati / occupati
- 2) Erogazione indennità ai “frontisti”: si verifica la fattispecie di alcuni proprietari che non sono coinvolti direttamente dall'opera (e quindi non sono soggetti espropriati) ma segnalano un possibile disagio e minor valore degli immobili a causa dell'avvicinamento della linea ferroviaria. In particolare, la linea ferroviaria comporta un vincolo laterale pari a 30 ml per lato: si chiede che questa imposizione di vincolo sui immobili interessati dall'“avvicinamento” della linea ferroviaria sia indennizzata.
- 3) Erogazione indennità ai “frontisti”: oltre all'indennizzabilità del vincolo imposto, i frontisti segnalano il disagio dovuto al maggior rumore, alla diminuzione di vista, alla perdita di aree veri antistanti. Si chiede di valutare idoneo indennizzo, formulato su criteri oggettivi (ad esempio vicinanza alla linea ferroviaria) per sopperire a questi disagi.
- 4) Erogazione indennità ai gestori attività mercato ambulante: come già indicato, la normativa prevede per gli ambulanti una proroga della concessioni fino al 31.12.2023. I lavori delle ferrovie, salvo diverse indicazioni, cominceranno prima di tale data (probabilmente nella

primavera 2023). Il Comune dovrà quindi procedere al trasferimento mercato in vigenza delle predette concessioni. Si chiede che le Ferrovie procedano ad indennizzare le attività (per le mancate vendite durante il residuo periodo di concessione, per le spese di eventuale trasferimento – per chi si trasferisce, o le spese di rimozione, per chi rimuove semplicemente il box), utilizzando criteri oggettivi che siano fatti conoscere a questa Amministrazione.

PROPRIETA' DELLE AREE E DELLE OPERE REALIZZATE

Volume struttura attrezzata sotto la stazione: il Comune chiede la piena proprietà di tutta la superficie a terra sotto la struttura compresa sotto la linea ferroviaria, la proprietà della biglietteria delle Grotte e di tutti i locali integrati sotto il viadotto (non utilizzati direttamente dalle ferrovie) per le attività del consorzio Frasassi

Area servizi e mercatale: il Comune chiede che la proprietà dei manufatti costruiti all'interno del mercato sia attribuita al Comune stesso in modo da realizzare un'area di servizi commerciali destinata a turisti e residenti. Ugualmente l'intera area servizi (esclusa la linea ferroviaria e i locali stazione e biglietteria) saranno riconsegnati in proprietà al Comune. Non verrà quindi realizzato un esproprio ma una occupazione temporanea delle aree con riconsegna dopo il collaudo dei lavori eseguiti.

D) Potenziamento Infrastrutturale Stazione Genga

L'obiettivo del progetto dovrà consentire la maggiore permeabilità tra le aree attraversate dal viadotto, mantenere tutte le funzionalità attualmente presenti anche nelle diverse fasi realizzative e ottimizzare i sistemi di interscambio rispetto alla nuova posizione della stazione.

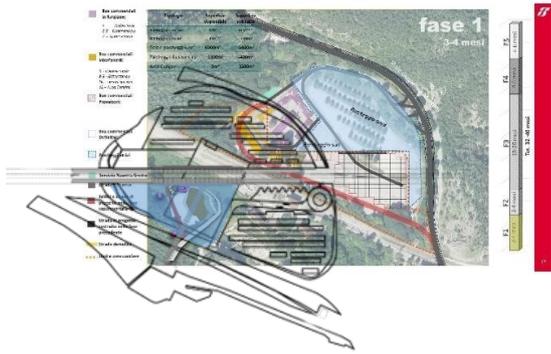
Allo stato attuale, il piazzale è caratterizzato da un'ampia area riservata alla sosta delle auto, dei bus e dei camper e da un'area mercatale appositamente allestita con piccole attività commerciali e di ristorazione, dove è posizionata la biglietteria per l'ingresso alle Grotte di Frasassi. Un servizio di navetta collega la biglietteria alle Grotte, raggiungibili anche a piedi (distanza 1.3Km). Il fabbricato viaggiatori storico si trova a 500 metri ca. dal parcheggio.

La nuova infrastruttura attraverserà con un viadotto scatolare, ad una quota di 7.50m ca. rispetto al piano campagna la suddetta area, pertanto l'architettura della stazione coglierà l'opportunità di utilizzare la struttura di sostegno della ferrovia per realizzare "un'architettura nell'infrastruttura" che consentirà di limitare il più possibile il consumo di suolo dove la stazione posizionata in asse alla struttura, rappresenterà con l'ampia piazza antistante il fulcro dell'intero sistema. Il progetto, nel garantire in fase finale tutte le funzionalità presenti, restituirà una diversa organizzazione funzionale e spaziale, ponendo particolare attenzione al ridisegno delle aree dedicate all'intermodalità e allo spazio pubblico, ciò favorirà le migliori condizioni di accessibilità sia per i viaggiatori in arrivo e partenza dalla stazione, sia per coloro che fruiranno dell'area di interscambio per raggiungere i punti di interesse turistico.

1. GESTIONE TEMPORANEA

L'intervento di progettazione della nuova Stazione di Genga modifica e migliora ampiamente lo stato dei luoghi e richiede necessaria una gestione temporanea, per tutta la durata del cantiere.

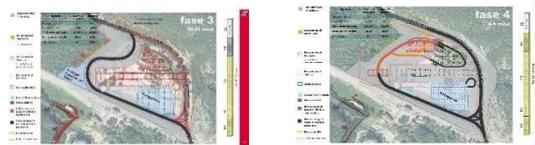
Quest'ultima dovrà essere organizzata seguendo le fasi di cantiere fornite:



Fase 1 – riutilizzo di parte dell’attuale sistema mercatale



Fase 2,3,4 – localizzazione all’interno della Cuna di tutte le attività provvisorie (biglietteria, mercato, servizi igienici e parcheggio)



Nella gestione temporanea in fase 1 si prevede il riutilizzo di parte dell'attuale sistema mercatale per circa tre o quattro mesi. In questa fase tuttavia rimarranno in essere soltanto la biglietteria ed alcuni box non food, senza la presenza dei bagni che saranno stati demoliti, quindi l'operatività del mercato è assolutamente ridotta. **Si chiede di ridurre il periodo di riutilizzo dell'area mercatale (in forma ridotta come previsto) a non più di due mesi, che andrebbero collocati nel periodo di bassa stagione di nei mesi di ottobre e novembre oppure nei mesi di gennaio e febbraio.**

Nella gestione commerciale temporanea si stimano necessari:

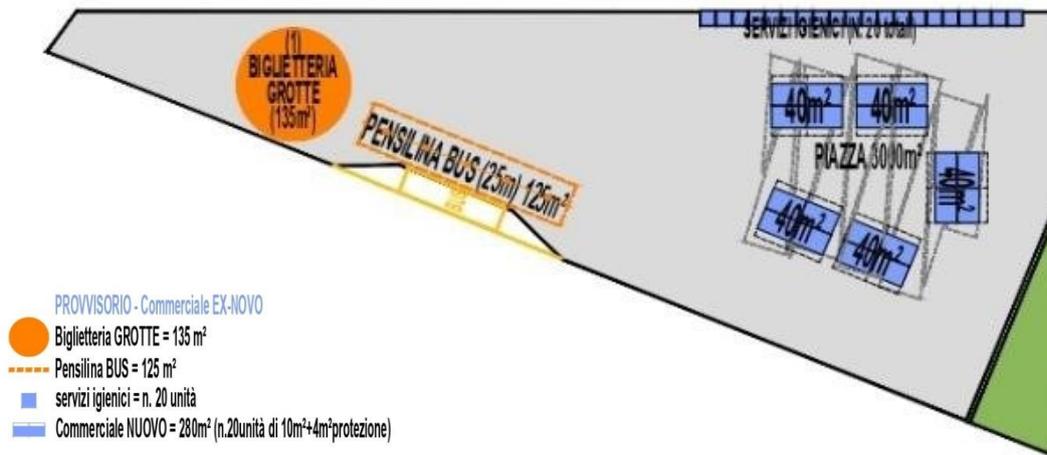
20 box (8 food e 12 no food) da minimo 25 mq, dotati di tutte le predisposizioni di forniture necessarie allo svolgimento delle attività (componente elettrica, idrico-sanitaria).

Sarà necessario prevedere l'integrazione di una tensostruttura, leggera e facilmente smontabile, atta a schermare i fruitori nelle stagioni più calde e filtrare, attraverso le intrinseche caratteristiche del tessuto, le possibili polveri.

Per la gestione e la **raccolta dei rifiuti** dovrà essere prevista l'installazione di un ulteriore box dedicato in prossimità dei servizi igienici.

La **biglietteria delle grotte** dovrà assolvere, anche in fase temporanea, a tutte le funzionalità necessarie a garantire una gestione ottimale e continua del servizio. Nello specifico sarà richiesto un percorso protetto, che accolga le possibili code in continuità con la fermata bus-navetta di attesa garantendo un relativo confort degli utilizzatori. La biglietteria dovrà prevedere numero 4 postazioni.

I **servizi igienici** dovranno essere pari a n. 20 moduli prefabbricati e saranno a disposizione di tutte le attività presenti nella fase provvisoria.

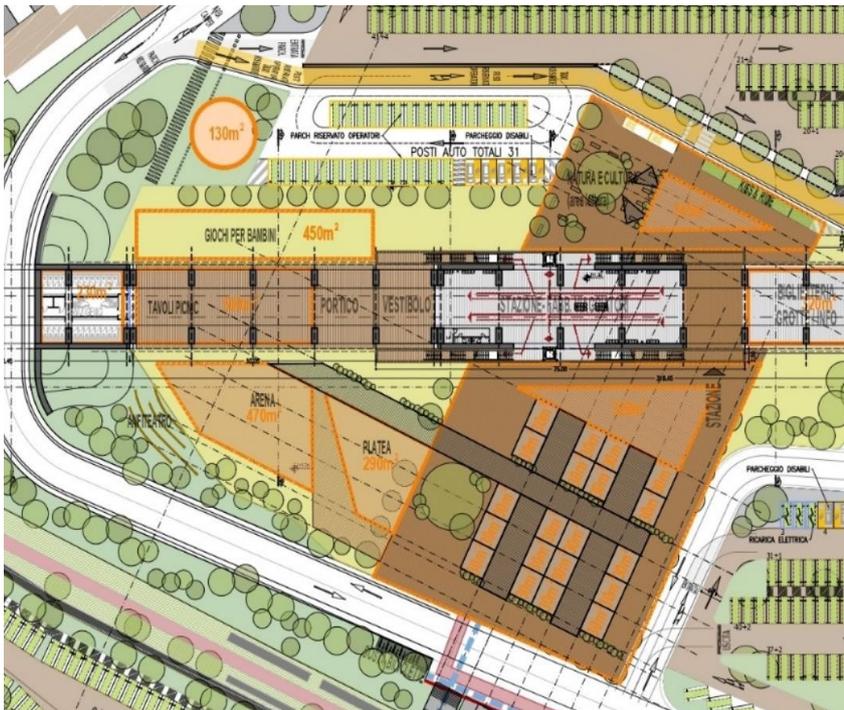
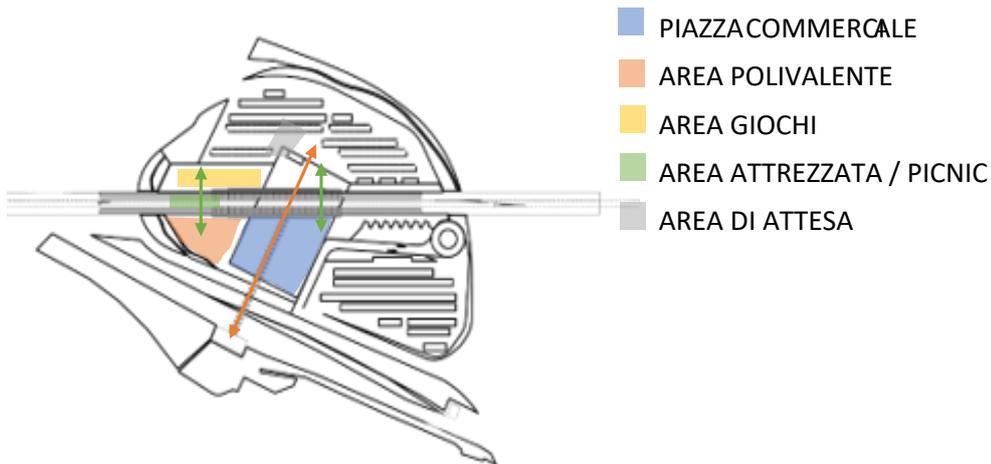


2. DEFINIZIONE DEGLI SPAZI DELLA CONDIVISIONE

La nuova infrastruttura ridefinirà lo stato dei luoghi e diventerà nuovo fulcro attrattivo polifunzionale e collegamento per le Grotte di Frasassi.

Per la realizzazione di questi obiettivi, sono prescritte una serie di attività/funzioni localizzate nelle aree immediatamente limitrofe la nuova stazione, volte alla realizzazione di spazi vivi per la comunità residente e per i fruitori temporanei.

SCHEMA FUNZIONALE DELLE AREE ESTERNE



L'area commerciale, posizionata nella piazza a sud della Cuna, dovrà essere caratterizzata da un'architettura che dialoghi con la stazione e l'infrastruttura ferroviaria e che preveda ulteriori alberature volte rafforzare le direttrici dei percorsi principali consentendo il miglior inserimento nel contesto.

Le esigenze riferite **all'area commerciale** richiedono:

20 box (10 food e 10 no food) da minimo 30 mq, di cui verrà fornita la componente strutturale, le finiture esterne e gli allacci impiantistici (idrico, igienico sanitario, elettrico); pertanto saranno esclusi pavimentazioni, finiture interne e arredi.

Per migliorare l'intercambiabilità dei posti, si chiede di realizzare gli impianti di tutti i box (idrico, di scarico, elettrico) già dimensionati per l'utilizzo più gravoso e quindi per l'uso come box food

Si dovrà prevedere l'inserimento di una copertura continua leggera che potrà essere integrata con sistemi di produzione di energia, e avrà la funzione di schermare i fruitori nelle stagioni più calde e proteggere i percorsi di collegamento tra i box. Questo percorso coperto sarà utilizzato, inoltre, come area per la

somministrazione, in prossimità dei box food, e come spazio della convivialità con sedute e attrezzature per una sosta rigenerante.

La struttura coperta nel disegno è estesa ai percorsi interni e al tratto di collegamento con i tavoli picnic: **si chiede di valutare una piccola estensione esterna della struttura coperta, in particolare realizzando un collegamento con la biglietteria delle grotte e l'ufficio informazioni**. In questo modo il turista che esce dal volume attrezzato della stazione può raggiungere il mercato al coperto su un percorso protetto, anche in caso di tempo inclemente.

Dovrà essere prevista l'individuazione di un'area per la gestione e raccolta rifiuti.

Si precisa che allo scopo di dimensionare correttamente l'impiantistica meccanica ed elettrica sarà fornito dal proprietario dell'area commerciale per ogni singolo box, propedeuticamente alla realizzazione della fase di progettazione definitiva, la destinazione d'uso e l'esigenza di carichi elettrici e meccanici.

Si riepilogano di seguito l'elenco delle principali lavorazioni da prevedere:

- struttura dei box in materiale prefabbricato, come indicato in premessa, con caratteristiche di elevato isolamento termo-acustico;
- impianto di riscaldamento e raffrescamento, con terminali singoli per ogni box senza unità esterna;
- copertura del collegamento tra i box della nuova area commerciale, come indicato in premessa;
- predisposizione contatore per ogni singolo box o eventuale cabina;
- alimentazione elettrica dal contatore fino all'ingresso di ogni singolo box;
- impianto di illuminazione aree esterne dedicate; • nuovo sistema di scarico acque nere dai box al recapito;
- n. 1 box per la gestione della raccolta differenziata.

Il portico, nella zona di collegamento tra l'area polivalente e l'area giochi, dovrà ospitare una funzione di **sosta temporanea** con la fornitura di sedute dedicate al ristoro (picnic) e all'attesa.

Come previsto da progetto:

L'area destinata alle **attività collettive di rappresentazione** sarà molto versatile e posizionata strategicamente tra l'area commerciale ed il porticato della stazione. Questa destinazione potrà essere occasione di aggregazione per varie fasce d'età, e collocarsi all'interno di quel sistema di attività che rendono viva l'area della stazione in ogni momento della giornata.

Nella parte nord è prevista un'**area giochi** dedicata ai più piccoli, realizzata con pavimentazione antitrauma, utilizzabile per l'intrattenimento durante l'attesa o dalla comunità residente.

L'area di **attesa - lettura**, coperta prevalentemente da un sistema arboreo ad hoc sempre verde, sarà l'occasione di una pausa riflessiva per ridefinire una scansione del tempo meno frenetica.

La **biglietteria delle grotte** si presenta integrata nel sistema infrastrutturale. Definita da 4 postazioni, che potranno essere utilizzate simultaneamente nei momenti di alta stagione, e da servizi igienici dedicati. Il percorso necessario ed utile per le eventuali code/sosta di attesa sarà pienamente assolto dal porticato.

Per meglio valorizzare l'idea progettuale si richiede di specificare con idoneo esteso e dettagliato capitolato anche i particolari dell'intervento (tipologia della tettoia, particolari costruttivi, tipologia delle pavimentazioni esterne, particolari della platea dell'arena, particolari dell'anfiteatro, eccetera). Si ritiene infatti che mettere a gara un progetto molto dettagliato anche nei particolari, già approvato dalla conferenza di servizi, limiterà le possibilità di incomprensioni ed errori oltre a dare chiaramente, fin da ora, all'Amministrazione Comunale un quadro fedele di quanto verrà realizzato .

E) Inserimento delle opere nel contesto paesaggistico e naturalistico – mitigazione dell'impatto sugli abitati

L'opera nel suo complesso ha sicuramente un forte impatto sul territorio, sicuramente migliorativo in alcuni luoghi ma di forte aggravio su altri. Un'area su cui sicuramente l'impatto è migliorativo è quella della **Stazione La cuna**: si propone, per migliorare l'accoglienza, la possibilità di rivestimento di pannelli illustrativi di peculiarità e bellezze del territorio, al di sotto del piano ferroviario, nei due lati della tratta (laddove non vi siano ovviamente presenti locali tipo biglietteria della stazione o delle Grotte di Frasassi o quant'altro previsto nel progetto) in modo simile di ciò che è stato fatto nella rampa d'ingresso del complesso carsico.

In altri punti del tracciato la situazione è diversa. Il tratto ferroviario che passa davanti alla frazione di Palombare ha sicuramente un fortissimo impatto sull'abitato. **Si chiede di conoscere se le ferrovie hanno pienamente valutato l'impossibilità di un tracciato alternativo, ad esempio un tracciato più a monte che scavalchi la frazione completamente in galleria.** Infatti la realizzazione dell'asse ferroviario lungo il percorso progettato presenta diverse criticità sugli abitati e nel contesto naturale circostante, è quindi necessario assolutamente dimostrare che tale soluzione sia l'unica possibile: in alternativa si chiede di valutare l'alternativa indicata a monte. Va infatti verificata la possibilità di modificare il tracciato, come richiesto da Comitati cittadini, prevedendo la linea ferroviaria in galleria a monte dell'abitato. Tale soluzione va comparata con quella di progetto attualmente presentata, e appare di elevato valore dal punto di vista del ridotto impatto paesaggistico anche se presenta criticità, probabilmente risolvibili, dovute all'incrocio in sotterraneo tra la linea ferroviaria da costruire e la galleria ANAS già esistente. Anche nel caso in cui fosse assolutamente necessario disporre il tracciato in viadotto, va prevista l'erogazione di indennità ai "frontisti" che, pur non interessati direttamente dagli espropri, avranno diminuzioni di valore dei loro beni immobili nonché pesanti ripercussioni e fastidi (polveri, rumori, difficoltà di accesso, ecc) durante tutta la durata del cantiere.

la modifica della viabilità stradale in loc. Palombare, viste le modifiche planoaltimetriche introdotte, implica l'isolamento e impossibilità di accesso ad alcune abitazioni, di cui viene prevista l'indisponibilità e la demolizione. Inoltre anche le altre abitazioni lungo il paese potrebbero subire modifiche-difficoltà di accesso. **Si chiede di valutare con attenzione le relative problematiche, studiando soluzioni di accesso di minor difficoltà possibile per tutte le abitazioni**, compresi i fabbricati per cui allo stato attuale è previsto l'"isolamento dell'accesso".

L'impatto paesaggistico ed ambientale dell'intervento, in particolare nella zona di Palombare – Mogiano, è stato oggetto di rilievo e richiesta di integrazioni anche da parte della Soprintendenza ai BB.AA. **Il Comune si associa nella richiesta di valutare con estrema attenzione tali aspetti, anche con riferimento alle mitigazioni da porre in essere, che vanno studiate approfonditamente e previste in modo diffuso nell'area.**



Unione Montana dell'Esino – Frasassi

Ambito 3

Via Dante, 268 - 60044 FABRIANO
(Provincia di ANCONA)

Parco Naturale Regionale della Gola della Rossa e di Frasassi



Prot. n° 3929 Fasc. 7/10/4 del 20/07/2022

ALLA REGIONE MARCHE

Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

OGGETTO: [ID: 8134] (V00879) Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997, Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Rilascio dell'autorizzazione paesaggistica art. 146 del D.lgs. 42/2006. Nulla osta ai sensi della L. 394/1991 art. 13. Progetto di Fattibilità Tecnico Economica Linea Orte-Falconara. Raddoppio PMM228-Castelplanio con by-pass di Albacina Lotto 2 (Genga-Serra S. Quirico). Intervento in PNRR inserito nell'Allegato IV al D.L. n. 77/2021 convertito con modificazioni dalla L. 108/2021. CUP J21J05000000001. Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Trasmissione 2^ contributo istruttorio.

Nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di cui all' oggetto, facendo seguito alla nota della Regione Marche – Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, registrata al ns. Protocollo con n° 3819 7/10/4 del 12/07/2022 con cui venivano richiesti i contributi istruttori a tutti i soggetti coinvolti nel procedimento, a riscontro delle integrazioni presentate dal Ministero della Transizione Ecologica Commissione Tecnica Pnrr-Pniec, si trasmette di seguito il 2^ contributo istruttorio di questi Uffici (il primo contributo è stato emesso in data 22/04/2022 con nota Prot. N° 2486 Fasc. 7/10/4) e si rileva quanto segue:

Per quanto riguarda la valutazione di incidenza, la documentazione integrativa presentata, riporta una cartografia in cui viene evidenziata l'interferenza tra le opere in progetto e i biotopi presenti; tuttavia risulta ancora assente un'analisi specifica di tipo funzionale che valuti in maniera oggettiva l'incidenza delle opere in progetto sugli Ecosistemi presenti nel territorio.

Nella relazione "Dossier Biodiversità" infatti, si osserva un tentativo di approfondimento conoscitivo (attraverso una serie di "inquadramenti" per le varie componenti faunistiche e vegetazionali) ma non viene di fatto riportata una valutazione adeguata rispetto alla incidenza delle opere.

Nel caso in esame, gli Uffici rilevano carenze della documentazione presentata, rispetto ad incidenze potenzialmente significative su Habitat e Specie di interesse Comunitario, nonché sugli ecosistemi; tuttavia, la valutazione di incidenza può essere **non negativa** qualora venissero attuate specifiche misure di mitigazione atte a ridurre o evitare le possibili incidenze

In particolare si fa riferimento alla eliminazione di biotopi naturali principalmente di tipo forestale (*Habitat 91AA* boschi orientali di quercia bianca-Habitat 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e populus nigra – 5130 Formazioni a Juniperus communis*), al disturbo sulle specie animali come il Falco lanario (*Falco biarmicus*) e alla possibile compromissione della funzione di corridoio ecologico rappresentata dall'area perfluviale.

Le specifiche misure di mitigazione potranno essere individuate nelle successive fasi di progettazione definitiva.

Per quanto riguarda la procedura di VIA la documentazione presentata fa emergere possibili impatti sulle componenti ecosistemiche, anche in relazione alla compromissione o eliminazione permanente di biotopi. Si ritiene che il metodo di Valutazione Ecologica Compensativa (VEC), basato sul metodo STRAIN, attualmente in fase di finalizzazione all'interno di un accordo di programma tra Regione Marche e Università Politecnica delle Marche, potrà consentire di quantificare le compensazioni da attuare per gli impatti individuati in ambito VIA

Resta inteso gli Uffici scriventi potranno provvedere ad individuare le aree idonee ove operare la compensazione nonché i biotopi, mentre gli Uffici Regionali individueranno nel dettaglio le modalità, le tempistiche e l'estensione delle superfici da compensare.

Pertanto in fase di progettazione esecutiva dovrà essere attivato un accordo in tal senso tra gli Uffici del Parco e la direzione dei lavori che permetta di regolamentare in dettaglio le fasi operative della compensazione.

Cordiali saluti

IL RESPONSABILE P.O. AREA 2^A AMBIENTE

Dott. Massimiliano Scotti

