

INDICE

1. PREMESSA	3
2. VERIFICA DI OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI MIC	4
RICHIESTA 1	4
RICHIESTA 2	5
RICHIESTA 3	11
RICHIESTA 4	11
RICHIESTA 5	12
RICHIESTA 6	12
RICHIESTA 7	21
RICHIESTA 8	22
RICHIESTA 9	24
RICHIESTA 10	28
RICHIESTA 11	28
RICHIESTA 12	28
RICHIESTA 13	29
RICHIESTA 14	30
RICHIESTA 17	32
RICHIESTA 18	32
RICHIESTA 19	32
RICHIESTA 20	33
RICHIESTA 21	33

1. PREMESSA

Nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, con nota prot. RFI-DIN-DIC.RP\PEC\P\2022\0000032 del 23/02/2022, è stata avviata la procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e del relativo PUT del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica in oggetto, intervento in PNRR e inserito nell'allegato IV al DL 77/2021 convertito con modificazioni dalla L. 108/2021 e s.m.i.

La presente relazione costituisce il documento unitario contenente le risposte alle condizioni ambientali formulate dal Ministero della Cultura con nota prot. MIC_SS-PNRR\08\02\2023\0001736-P, al fine di avviare la verifica di ottemperanza.

I riscontri forniti sono frutto di analisi condotte con il contributo delle rispettive strutture specialistiche competenti secondo la matrice delle responsabilità che segue:

U.O.	Aspetti di competenza	Quesito/i di competenza	Progettista / responsabile	Firma
Ambiente	Aspetti ambientali	2, 6, 8, 9, 13	Dott.ssa C. Ercolani	
Progettazione Integrata Centro	Opere civili/tracciato e viabilità	1, 3, 6, 14	Ing. F. Arduini	
Architettura Stazioni e Territorio	Architettura stazioni e località di servizio	4 e 5	Arch. R. Marino	
Archeologia	Aspetti archeologici	17, 18, 19, 20	Dott.ssa F. Frandi	
Energia e Trazione Elettrica	LFM, inquinamento luminoso	10	Ing. G. Guidi Buffarini	
Cantierizzazione	Cantierizzazione	12	Ing. S. Maccari	

U.O.	Aspetti di competenza	Quesito/i di competenza	Progettista / responsabile	Firma
Opere Civili	Idraulica	7	Ing. A. Vittozzi	
RFI	Dismissione Linea storica, Quadro Economico	11, 21	Ing. A. Borgia	

Alla presente relazione vengono inoltre allegati, per farne parte integrante, i documenti indicati nei vari riscontri.

2. VERIFICA DI OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI MIC

Relativamente agli aspetti di tutela del paesaggio e dei beni culturali

RICHIESTA 1

Tutte le opere d'arte maggiori (viadotti, imbocchi delle gallerie, sottovia ..) dovranno adottare specifiche soluzioni progettuali tali da assicurare la minimizzazione degli impatti e l'assorbimento dell'infrastruttura nel paesaggio. Le scelte dovranno garantire una coerenza progettuale per forme e finiture tra le varie parti (piloni, setti, impalcati, spalle dei viadotti, profilatura e opere di contenimento..) nonché garantire una generale armonizzazione lungo tutto l'intervento, seppur con opportune declinazioni rispetto alla configurazione e qualità dello specifico ambito attraversato (es. aree boscate, attraversamenti fluviali, aree edificate..). Per tutti i viadotti si dovranno preferire finiture brunate rispetto alle cromie proposte che utilizzano una coloritura verde, dei tratti dei viadotti in corrispondenza degli attacchi con i tratti in galleria dovranno essere armonizzati con il contesto: in presenza di pareti boscate dovranno essere previsti inerbimenti e in presenza di pareti rocciose dovranno essere evitate riprofilature del versante e mantenuta la configurazione esistente. Le soluzioni definitive, le finiture e le coloriture di tutti i manufatti edilizi costruiti, nonché le eventuali opere di mitigazione, dovranno essere concordate con la Soprintendenza ABAP, e dovranno altresì essere considerate le specifiche prescrizioni per le singole opere di seguito indicate.

Risposta

Come dichiarato nel riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC – nota prot. CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0003370 del 25/05/2022, alla richiesta di integrazioni del MIC_SS-PNRR – nota prot. 765-P del 02/05/2022 ed alla nota della Regione Marche prot. 64991 del 24.05.2022, le opere d'arte maggiori avranno specifiche soluzioni atte ad

	RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA					
	TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO					
ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	COMMESSA IROF	LOTTO 02	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 003	REV. A	FOGLIO 5 di 33

assicurare la minimizzazione degli impatti. Inoltre, come indicato nel riscontro alla richiesta n. 2 di seguito riportato, i viadotti saranno realizzati con pile a forma ellittica e con elementi architettonici atti a garantire una coerenza formale al fine di realizzare finiture del colore da concordare con la Soprintendenza ABAP e in grado di armonizzarsi con il paesaggio.

Inoltre, come indicato al seguente riscontro 6, per quanto riguarda le opere di stabilizzazione propedeutiche alle opere di imbocco delle gallerie essi saranno volti a limitare notevolmente l'impatto sull'ambiente circostante, attraverso tecniche di rinaturalizzazione e rinverdimento dei versanti che prevedono interventi di stabilizzazione con reti, chiodi, geocomposito e rinverdimento in corrispondenza delle banche, sommitale e intermedie.

RICHIESTA 2

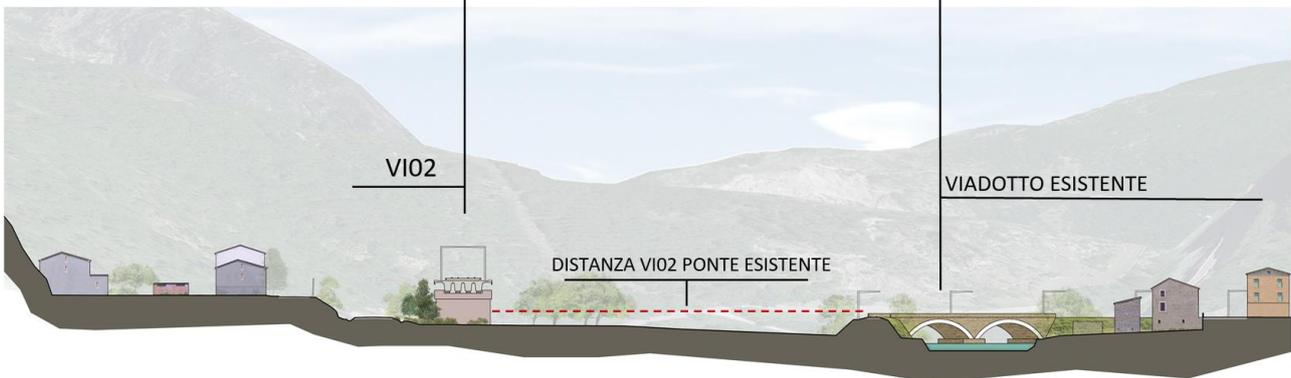
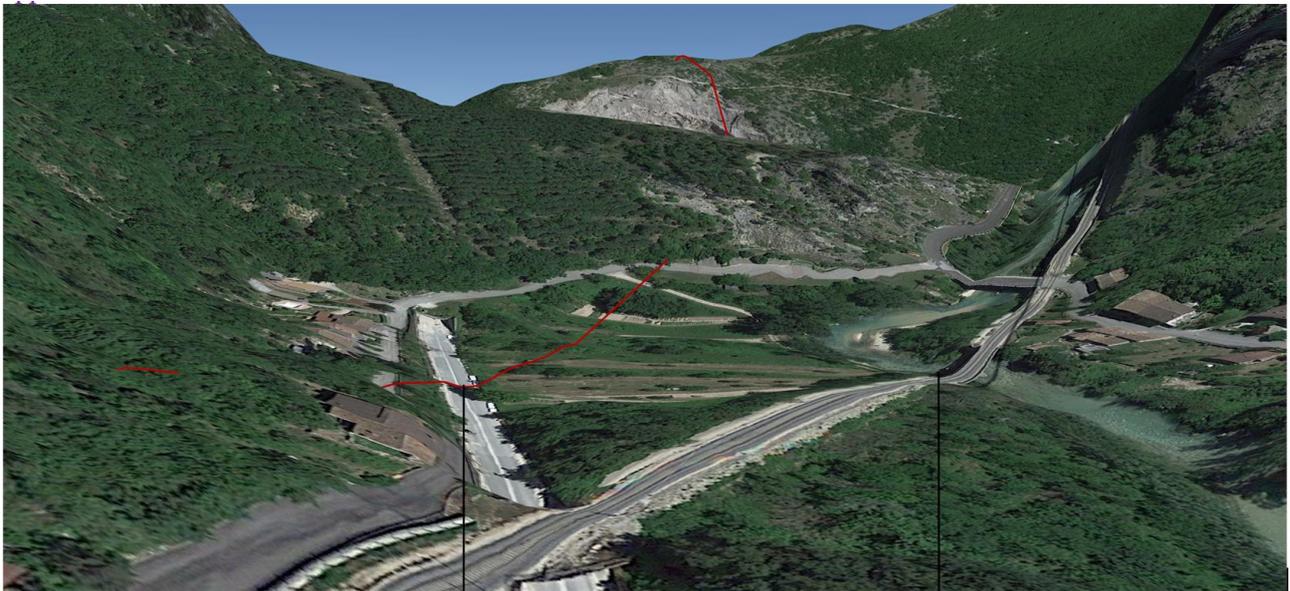
Il viadotto VI02, in considerazione della sua collocazione tra la linea ferrata storica e il nucleo di Palombare, come già indicato negli elaborati progettuali depositati, dovrà mantenere una quota di imposta pari a quella, attualmente in uso. Dovrà essere limitata al massimo l'occupazione di suolo dei setti di sostegno, compatibilmente con le esigenze strutturali, e limitato il taglio delle alberature e della vegetazione presente nonché garantito l'uso agricolo attuale. Inoltre, la forma e finitura dei setti e dell'intero viadotto dovranno garantire un adeguato inserimento sia nel contesto naturale del Fiume Esino che scorre in prossimità, sia del tracciato della ferrovia storica che in quel tratto supera l'Esino con una struttura in muratura ad arcate. Si dovranno preferire finiture brunate in luogo delle cromie proposte che utilizzano un colore verde, e la parte del viadotto integrato con il sottovia SLO3 dovrà prevedere finiture tali da integrarsi con il contesto roccioso in coincidenza dell'imbocco della galleria GNO4, e una idonea soluzione per il superamento del dislivello tra la viabilità di Palombare e il livello del fiume tale da garantire una buona permeabilità visuale.

Risposta

Il viadotto VI02, in considerazione della sua collocazione tra la linea ferrata storica e il nucleo di Palombare, come già indicato negli elaborati progettuali depositati, dovrà mantenere una quota di imposta pari a quella, attualmente in uso.

Il piano ferro del viadotto di nuova realizzazione è pressoché coincidente con il piano ferro del viadotto esistente in muratura.

Inoltre, come si evince dalla sezione ambientale, di seguito riportata, il viadotto esistente e quello di nuova realizzazione sono planimetricamente lontane tra loro, quindi la lieve differenza di quota non è visivamente apprezzabile.



Tale lieve differenza, infatti non è percepibile neanche dall'unico punto di vista dal quale la prospettiva sembra rendere le due infrastrutture parallele e vicine.



Dovrà essere limitata al massimo l'occupazione di suolo dei setti di sostegno, compatibilmente con le esigenze strutturali, e limitato il taglio delle alberature e della vegetazione presente nonché garantito l'uso agricolo attuale. Inoltre, la forma e finitura dei setti e dell'intero viadotto dovranno garantire un adeguato inserimento sia nel contesto naturale del Fiume Esino che scorre in prossimità, sia del tracciato della ferrovia storica che in quel tratto supera l'Esino con una struttura in muratura ad arcate.

Come rilevabile dagli elaborati allegati (IR0P02R09PZVI0200001B, IR0P02R09PZVI0200002B) unitamente all'approfondimento progettuale è stata modificata la geometria delle pile prevedendo al posto di forme rettangolari squadrate sezioni di forme semiellittica.

Le sezioni risultano già ottimizzate in funzione delle esigenze strutturali, pertanto il taglio delle alberature e della vegetazione presente risulta già minimizzato, la posizione delle pile inoltre non preclude l'uso agricolo attuale.

Si dovranno preferire finiture brunate in luogo delle cromie proposte che utilizzano un colore verde

Come di evince dalle fotosimulazioni di seguito riportate il colore della travata reticolare è stata simulato come richiesto con un colore brunito, a differenza del verde proposto in precedenza. Nella fase costruttiva, verrà concordata con la Soprintendenza ABAP la scelta definitiva del RAL.

VI01



VI02



VI03


La parte del viadotto integrato con il sottovia SLO3 dovrà prevedere finiture tali da integrarsi con il contesto roccioso in coincidenza dell'imbocco della galleria GNO4 e una idonea soluzione per il superamento del dislivello tra la viabilità di Palombare e il livello del fiume tale da garantire una buona permeabilità visuale.

La struttura scatolare che integra la spalla del viadotto e il fornace per il sottoattraversamento della ferrovia da parte della viabilità di Palombare, come si evince dalla fotosimulazione di seguito riportata, verrà rivestita in pietra locale la cui fattura e colore integreranno il manufatto con l'ambiente roccioso circostante; mentre l'imbocco della galleria verrà rivestito con intonaco esterno di colore brunito o del colore della terra, il RAL verrà definito e concordato nella fase costruttiva con la Soprintendenza ABAP.

Inoltre, il lieve dislivello dell'adeguamento della viabilità, come si evince dal confronto ante e post operam della fotosimulazione sotto riportata non altera in alcun modo il dislivello già presente tra la viabilità di Palombare e il livello del fiume, garantendo lo stesso grado di permeabilità visuale presente allo stato attuale.

ANTE OPERAM



POST OPERAM (IMBOCCO GALLERIA COLOR BRUNITO)



POST OPERAM (IMBOCCO GALLERIA COLOR DELLA TERRA)



RICHIESTA 3

Rispetto alla nuova soluzione della viabilità NV07, che risolve le criticità paesaggistiche eliminando il cavalcaferrovia e sostituendolo con un sottopasso pedonale, si prescrive che ogni eventuale ulteriore modifica, laddove in accoglimento delle Osservazioni della Regione Marche si intendesse elaborare una soluzione anche carrabile, dovrà essere trasmessa e approvata dalla Soprintendenza ABAP.

Risposta

Per la nuova soluzione della viabilità NV07 presentata da RFI nell'ambito del procedimento di VIA ma non nell'ambito della Conferenza di Servizi, fermo restando che anche la Delibera della Regione Marche ha prescritto l'eliminazione della soluzione NV07 prevista nel PFTE (cavalcaferrovia), sarà tempestivamente avviato uno specifico iter autorizzativo a cura del Commissario ai sensi dell'art.33 del DL 13 del 24 febbraio 2023 per reperire tutte le autorizzazioni e pareri necessari alla realizzazione dell'intervento.

RICHIESTA 4

Per quanto riguarda l'intervento della nuova stazione di Genga si dovrà massimizzare la permeabilità visuale e garantire l'inserimento nel paesaggio circostante attraverso adeguate soluzioni planimetriche, dimensionali e materiche. Sia limitato il taglio delle alberature presenti e previsto uno studio adeguato del verde con l'inserimento di alberature anche con una disposizione incerta per favorire inserimento nel contesto boscato circostante. Dovranno essere valorizzati i rapporti visuali e funzionali tra tutto l'intervento della nuova stazione e edificio della vecchia stazione e la Casa cantoniera tutelata ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 con Delibera n. 123 del 30/11/2022. I layout della viabilità dovrà evitare la formazione di



RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA

TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO

ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IROF	02	R 22 RG	MD 00 00 003	A	12 di 33

cesure con il contesto e favorire la connessione con i beni culturali tutelati presenti, evitandone così l'isolamento, affinché possano essere fruibili nell'ambito di un progetto di recupero e valorizzazione della ferrovia in dismissione. Gli interventi connessi, come la realizzazione dei sottovia e degli imbocchi delle gallerie limitrofe all'area della nuova stazione, dovranno garantire una armonizzazione delle finiture con quelle utilizzate per la stazione stessa.

Risposta

Si rimanda all'Allegato A

RICHIESTA 5

L'adeguamento della stazione di Serra San Quirico dovrà prevedere soluzioni e finiture tali da integrarsi con i manufatti e il contesto della stazione esistente, in particolare con il volume del Fabbricato Viaggiatori storico. I volumi tecnici previsti dovranno avere altezze contenute e superfici non riflettenti, compresi quelli del nuovo Sovrappasso ferroviario, preferendo cromie chiare e dei toni delle terre. Per il piazzale si dovrà ridurre l'utilizzo di asfalto e impiegare materiali permeabili, nonché prevedere l'inserimento di alberature anche ad alto fusto evitando disposizioni a cortina.

Risposta

Si rimanda all'Allegato A

RICHIESTA 6

Tutte le soluzioni per le opere di imbocco delle gallerie, che in alcuni casi prevedono anche la realizzazione di "protesi", nonché le sistemazioni dei piazzali di accesso dovranno essere concordate con la Soprintendenza ABAP al fine di fornire specifiche indicazioni con riguardo alle forme, finiture, coloriture e opere di mitigazione. In generale, dovranno essere utilizzati materiali naturali e coloriture del tono delle terre, inoltre, per gli ambiti boscati dovrà essere previsto l'inerbimento dell'area superiore dell'imbocco per garantire la continuità con il versante boscato e il mascheramento delle opere, e dovranno essere esclusi interventi di riprofilatura del versante roccioso. I piazzali esterni delle gallerie dovranno essere realizzati con materiali che garantiscono la permeabilità e, laddove vi siano collocate volumi tecnici, dovranno essere utilizzate finiture del colore delle terre e opportunamente mitigati. Inoltre, la soluzione dell'imbocco della galleria GNO3, pr. 2+946,00, di cui è stato fornito specifico fotoinserto, dovrà essere ridisegnata affinché sia ridotto il segno nel paesaggio della struttura muraria di imbocco, anche utilizzando soluzioni con linee meno squadrate e più mitigabili che consentano l'inerbimento. Il piazzale dovrà essere realizzato con materiali che garantiscono la permeabilità dei suoli, le strutture connesse dovranno prevedere coloriture dei toni delle terre, e si dovranno prevedere specifiche misure di mitigazione del piazzale verso valle attraverso l'inserimento di formazioni arboree e arbustive disposte in maniera incerta.

Risposta

Tutte le soluzioni per le opere di imbocco delle gallerie, che in alcuni casi prevedono anche la realizzazione di "protesi", nonché le sistemazioni dei piazzali di accesso dovranno essere concordate con la Soprintendenza ABAP al fine di fornire specifiche indicazioni con riguardo alle forme, finiture, coloriture e opere di mitigazione. In generale, dovranno essere utilizzati materiali naturali e coloriture

del tono delle terre, inoltre, per gli ambiti boscati dovrà essere previsto l'inerbimento dell'area superiore dell'imbocco per garantire la continuità con il versante boscato e il mascheramento delle opere, e dovranno essere esclusi interventi di riprofilatura del versante roccioso.

Per quanto riguarda le opere di stabilizzazione propedeutiche alle opere di imbocco delle gallerie essi saranno volti a limitare notevolmente l'impatto sull'ambiente circostante, attraverso tecniche di rinaturalizzazione e rinverdimento dei versanti che prevedono interventi di stabilizzazione con reti, chiodi, geocomposito e rinverdimento in corrispondenza delle banche, sommitale e intermedie.

Di seguito si riporta la sezione con l'applicazione dell'inerbimento dell'area superiore dell'imbocco per garantire la continuità con il versante boscato.

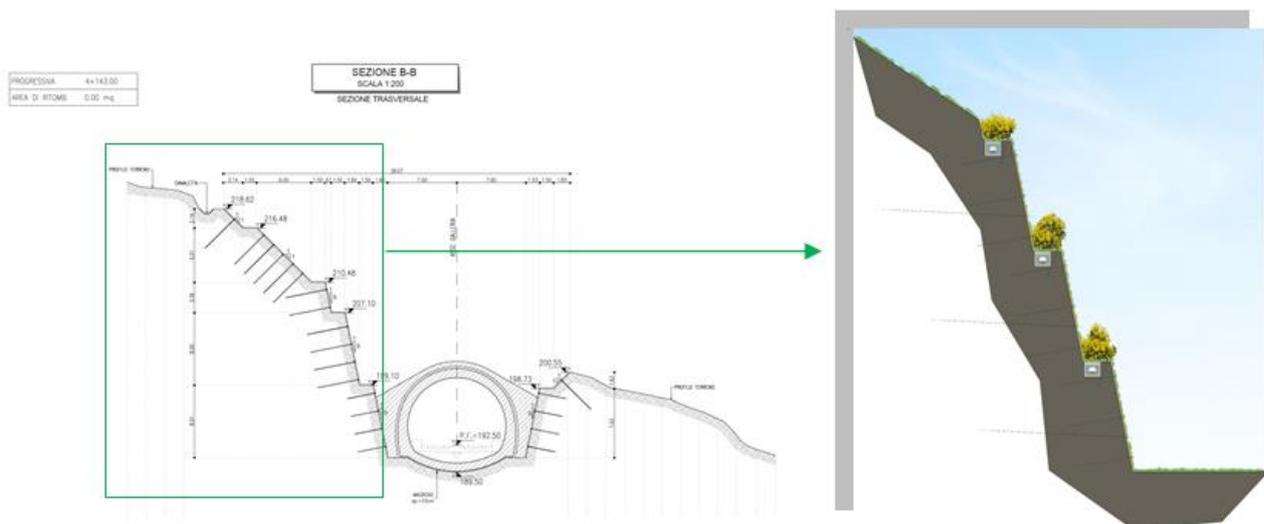


Figura 1 Stralcio della tavola GALLERIA PONTE CHIARODOVO GN04 – IMBOCCO LATO PM228 Sistemazione definitiva – Sezioni caratteristiche – IROP02R07W9GA0700001A, allegata alla presente, e con sezione dell'applicazione dell'inerbimento dell'area superiore dell'imbocco

In allegato alla presente si riportano le tavole di dettaglio relative agli imbocchi in galleria ai fini di meglio comprendere le forme delle opere:

Sistemazione definitiva - Planimetria e profilo longitudinale

IROP02R07L9GA0100001A



RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA

TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA
SAN QUIRICO

ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IROF	02	R 22 RG	MD 00 00 003	A	14 di 33

IR0P02R07L9GA0200001A
IR0P02R07L9GA0300001A
IR0P02R07L9GA0400001A
IR0P02R07L9GA0500001A
IR0P02R07L9GA0600001A
IR0P02R07L9GA0700001A
IR0P02R07L9GA0800001A
IR0P02R07L9GA0800001A
IR0P02R07L9GA1000001A
IR0P02R07L9GA1100001A
IR0P02R07L9GA1200001A
IR0P02R07L9GA1400001A

Sistemazione definitiva - Sezioni caratteristiche

IR0P02R07W9GA0100001A
IR0P02R07W9GA0200001A
IR0P02R07W9GA0300001A
IR0P02R07W9GA0400001A
IR0P02R07W9GA0500001A
IR0P02R07W9GA0600001A
IR0P02R07W9GA0700001A
IR0P02R07W9GA0800001A
IR0P02R07W9GA0900001A
IR0P02R07W9GA0900002A
IR0P02R07W9GA1000001A
IR0P02R07W9GA1100001A
IR0P02R07W9GA1200001A
IR0P02R07W9GA1400001A

Ai fini della realizzazione dell'opera non è possibile escludere del tutto interventi di riprofilatura del versante roccioso, per quanto possibile sono stati previsti interventi di stabilizzazione necessari adottando tecniche di rinaturalizzazione e rinverdimento dei versanti al fine di limitare notevolmente l'impatto sull'ambiente circostante.

Più nel dettaglio, si riporta la descrizione degli interventi relativi agli scavi in roccia i quali saranno stabilizzati con intervento di reti, chiodi e geocomposito, con rinverdimento in corrispondenza delle banche, sommitale e intermedie (cfr. Tavola Interventi rinforzo scarpate a seguito prescrizioni IR0P02R29WZGE0006701A).

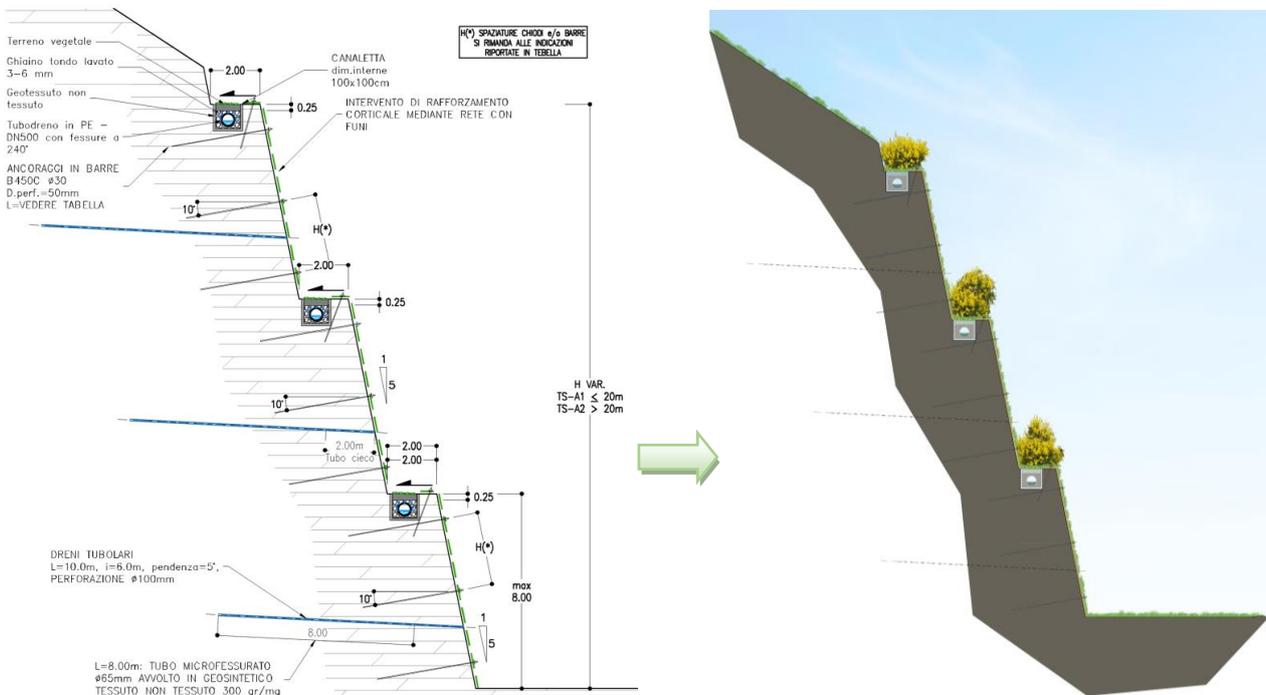


Figura 2 Sezione dell'inerbimento dei versanti rocciosi oggetto di scavo

I restanti interventi verranno trattati con opere di rinforzo corticale, mediante geocomposito metallico con ancoraggi in maglia romboidale (cfr. Tavola Interventi rinforzo scarpate a seguito prescrizioni IR0P02R29WZGE0006701A):

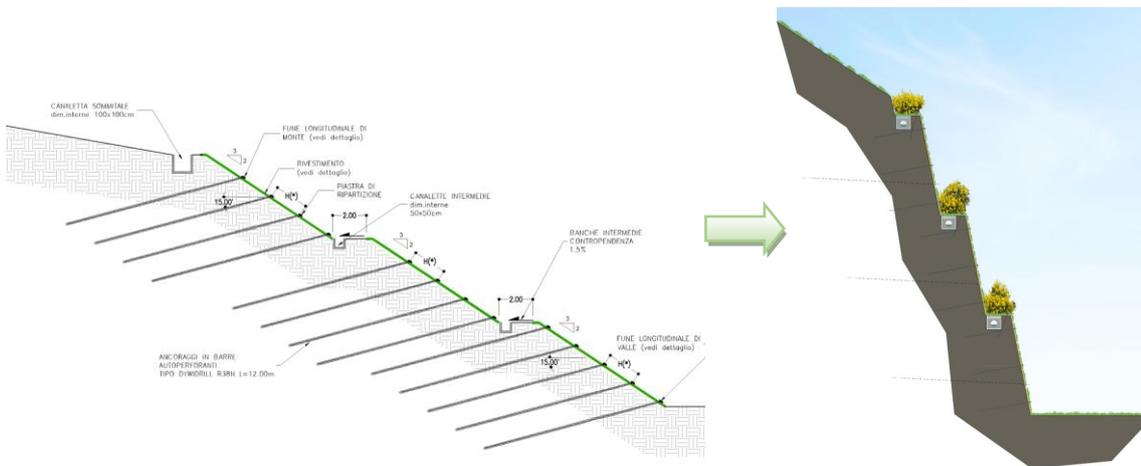


Figura 3 Sezione dell'inerbimento dei versanti oggetto di scavo

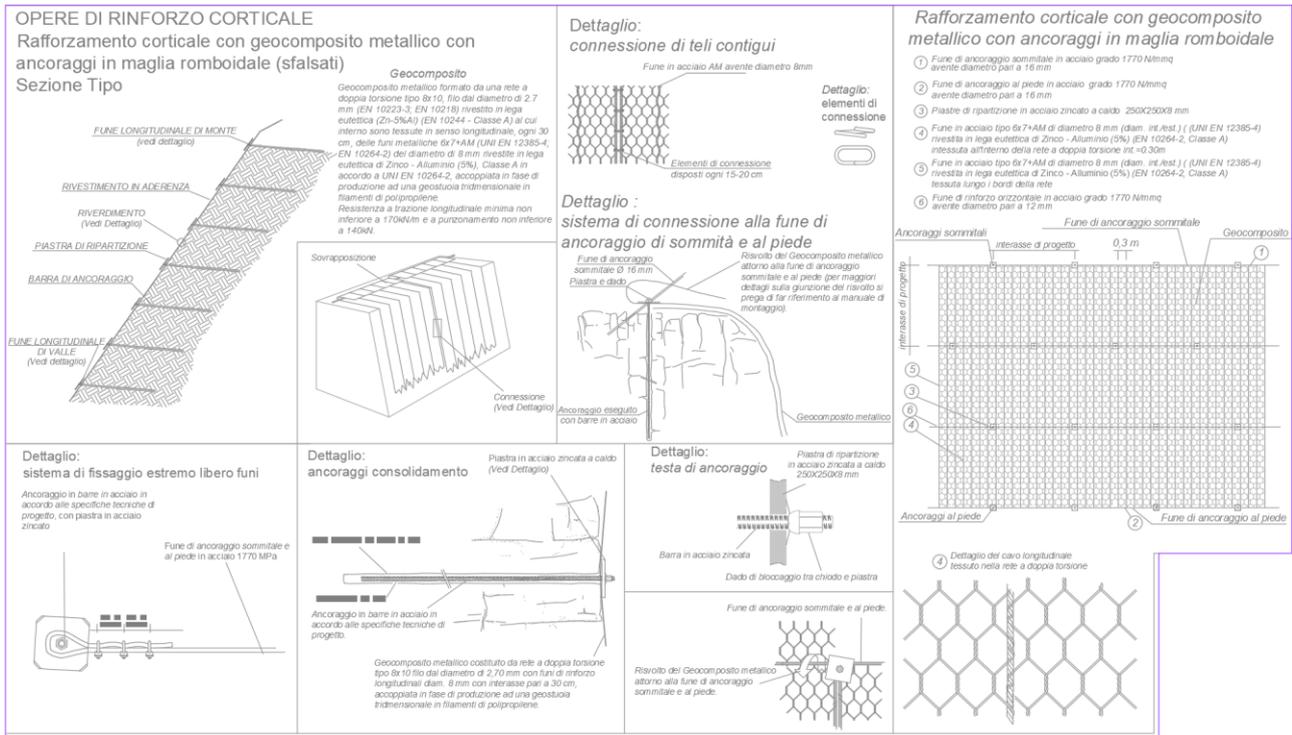


Figura 4 Dettaglio dell'intervento di inerbimento dei versanti, tramite pratiche di ingegneria naturalistica.

Per quanto concerne le finiture e coloriture, come richiesto sono stati adottati colori bruniti per le parti metalliche, in coerenza con le parti metalliche dei viadotti, mentre per gli imbocchi in galleria, come si evince dalle fotosimulazioni di seguito riportate, sono stati simulati sia con il tono della terra, che brunito, e nella fase costruttiva verrà concordata con la Soprintendenza ABAP la scelta definitiva del RAL.

Infine, unitamente all'approfondimento progettuale sono state meglio definiti le opere a verde di mitigazione previste, inverdimento versante e opere a verde con lo scopo, oltre a rinverdire i versanti come sopra descritto, di mascherare i piazzali con i volumi tecnici previsti, consentendo un migliore inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico.

POST OPERAM CON MITIGAZIONI (IMBOCCO GALLERIA COLOR BRUNITO)



POST OPERAM CON MITIGAZIONI (IMBOCCO GALLERIA COLOR DELLA TERRA)



	RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA					
	TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO					
ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	COMMESSA IROF	LOTTO 02	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 003	REV. A	FOGLIO 18 di 33

I piazzali esterni delle gallerie dovranno essere realizzati con materiali che garantiscono la permeabilità e, laddove vi siano collocate volumi tecnici, dovranno essere utilizzate finiture del colore delle terre e opportunamente mitigati.

La realizzazione dei piazzali richiede riprofilature delle scarpate; purtroppo, gli interventi di stabilizzazione previsti limitano notevolmente l'impatto sull'ambiente circostante, attraverso tecniche di rinaturalizzazione e rinverdimento dei versanti.

I piazzali di emergenza, in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie avranno una pavimentazione di tipo drenante. I fabbricati tecnologici a servizio dell'area di emergenza saranno caratterizzati da intonaco esterno del colore delle terre.

Inoltre, le opere a verde previste, come si evince dalla fotosimulazione presente al punto successivo, consentono di mascherare i piazzali con i volumi tecnici previsti e un migliore inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico.

Inoltre, la soluzione dell'imbocco della galleria GNO3, pr. 2+946,00, di cui è stato fornito specifico fotoinserimento, dovrà essere ridisegnata affinché sia ridotto il segno nel paesaggio della struttura muraria di imbocco, anche utilizzando soluzioni con linee meno squadrate e più mitigabili che consentano l'inerbimento [...] e si dovranno prevedere specifiche misure di mitigazione del piazzale verso valle attraverso l'inserimento di formazioni arboree e arbustive disposte in maniera incerta.

Di seguito si riporta la fotosimulazione in prossimità dell'imbocco in galleria della GN03 dove si evince che sono state recepite le richieste avanzate, ovvero l'intervento di inerbimento dell'area superiore dell'imbocco e della riprofilatura del versante, tramite gli interventi sopra descritti, per garantire la continuità con il versante boscato e il mascheramento delle opere con l'implementazione delle opere a verde al margine del piazzale.

Sono infine state adottate le colorazioni richieste fotosimulando per l'imbocco in galleria sia il colore brunito, che il colore della terra, così da restituire l'effetto finale, rimandando però alla fase costruttiva la scelta definitiva del RAL che sarà concordata con la Soprintendenza ABAP.

ANTE OPERAM



POST OPERAM (IMBOCCO GALLERIA COLOR BRUNITO)



POST OPERAM (IMBOCCO GALLERIA COLOR DELLA TERRA)



POST OPERAM CON MITIGAZIONI (IMBOCCO GALLERIA COLOR BRUNITO)



POST OPERAM CON MITIGAZIONI (IMBOCCO GALLERIA COLOR DELLA TERRA)



RICHIESTA 7

Tutte le opere previste in corrispondenza dei corsi d'acqua (sistemazioni idrauliche a monte e a valle di alcuni attraversamenti, sistemazioni a protezione delle pile dei nuovi viadotti, sistemazioni e risagomature dell'alveo e interventi di sostegno del versante) dovranno limitare al massimo tagli e asportazioni di formazioni vegetali, impiegare soluzioni di ingegneria naturalistica allo scopo di accelerare i processi di rinaturazione delle aree interessate e favorire la ricomposizione della vegetazione ripariale. Dovrà essere mantenuta la naturalità delle sponde e dei versanti evitando l'uso di massi cementati e altri interventi di artificializzazione. Per i tratti in coincidenza dei viadotti VI01 e VI04 sia limitato allo stretto necessario uso dei massi sciolti e siano privilegiati interventi di ricomposizione naturale per ripristinare l'ambito di paesaggio fluviale.

Risposta

Nel PFTE per gara le opere di sistemazione idraulica in corrispondenza dei viadotti sono state ottimizzate, riducendone l'estensione e limitandone l'impatto in alveo.

Si tratta di rivestimenti in massi legati sulle sponde e sciolti sulle golene. Tali opere sono funzionali e necessarie al ripristino e alla protezione delle aree soggette ai rimaneggiamenti dovuti ai lavori di realizzazione dell'opera, nonché delle pile/fondazioni dei viadotti stessi, più vulnerabili ai fenomeni erosivi indotti dalla corrente durante le piene del Fiume Esino. Hanno lo scopo quindi anche di

mantenere inalterata la sezione di deflusso nel tempo contro eventuali fenomeni di migrazione dell'alveo e sono pertanto funzionali alla sicurezza dell'opera.

Non sono previsti massi cementati; sebbene la crescita di vegetazione debba essere limitata (con un'opportuna manutenzione) in quanto costituisce un ostacolo ai deflussi (come segnalato anche dal Settore Genio Civile Marche Nord), i massi sciolti/legati in progetto saranno comunque nel tempo soggetti a inerbimento e/o crescita di piante/arbusti, come mostrato nell'esempio riportato nella figura seguente. A tal proposito, nel presente progetto in corrispondenza delle golene sono previsti massi di dimensioni inferiori a quelli mostrati nell'esempio e che "favoriscono" quindi maggiormente la ricrescita della vegetazione.



Figura 5 - Opere di sistemazione realizzate lungo il Fiume Esino, in corrispondenza del viadotto della linea ferroviaria Castelplanio – Montecarotto (a sinistra, appena realizzate 2017/2018; a destra 2022).

RICHIESTA 8

Le opere di compensazione e/o mitigazione dovranno preservare le emergenze naturalistiche, geologiche e paesaggistiche e garantire un adeguato inserimento nel contesto attuale. I tagli della vegetazione siano limitati allo stretto necessario e siano sempre previsti reintegri per la ricostituzione dell'apparato arboreo e arbustivo e la conservazione del patrimonio boschivo presente nell'ambito interessato dagli interventi. Le soluzioni di sistemazione paesaggistica dovranno considerare anche la conformazione geomorfologia dei territori, con rispetto della morfologia dei luoghi e delle pendenze originariamente esistenti, e prevedere l'impiego di consociazioni ecologicamente e paesaggisticamente adeguate, anche con esemplari adulti, e una disposizione naturale. Si chiede, inoltre, la corretta applicazione di quanto disposto dal D.Lgs. 34/2018 "Testo unico in materia di foreste e filiere forestali", dai relativi decreti attuativi e dalle vigenti leggi regionali di settore in materia di compensazioni forestali.

Risposta

Come dichiarato nel riscontro alla richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC – nota prot. CTVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0003370 del 25/05/2022, alla richiesta di integrazioni del MIC_SS-PNRR – nota prot. 765-P del 02/05/2022 ed alla nota della Regione Marche prot. 64991 del 24.05.2022, nella fase di progettazione esecutiva RFI si dichiara disponibile all'apertura di un tavolo tecnico operativo con i preposti organi della Regione Marche, da avviare

	RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA					
	TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO					
ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IROF	02	R 22 RG	MD 00 00 003	A	23 di 33

immediatamente a valle della approvazione del PFTE del progetto al fine di applicare in maniera operativa la metodologia illustrata nella riunione tecnica intercorsa il 30 giugno 2022 tra RFI ed i rappresentanti della Commissione tecnica VIA PNRR-PNIEC del MiTE, del MiC e della Regione Marche. Nel corso della suddetta riunione i rappresentanti della Regione Marche hanno proposto una nuova modalità di calcolo cui fare riferimento in luogo dell'allora non più vigente L.R 6/2005 (la L.R 6/2005 è stata reintegrata con DGR n. 1110_Settembre 2022), andando quindi a definirne nel dettaglio l'applicazione e pervenendo così alla definizione delle quantità da riforestare in relazione ai diversi biotopi coinvolti.

Resta inteso, come rappresentato anche nel corso del citato incontro, che RFI metterà a disposizione della Regione Marche, attraverso gli Organi che verranno indicati, la progettazione nonché gli oneri economici necessari per la realizzazione degli interventi; la realizzazione degli interventi verrà eseguita a cura dell'Ente Parco Naturale regionale della Gola della Rossa e di Frasassi e/o Unione Montana.

Si ribadisce quindi che il progetto in esame, in rispondenza alla normativa sia Nazionale, che Regionale, prevede opere di compensazione, da definirsi in fase esecutiva come da accordi con la Regione Marche.

Inoltre, i tagli della vegetazione previsti dal progetto sono stati limitati allo stretto necessario e si prevede, oltre alle compensazioni sopra descritte, anche un progetto di opere a verde sviluppato per conseguire il duplice obiettivo di sistemare sia i tratti interclusi, che i reliquati del frazionamento fondiario risultanti dalla realizzazione delle viabilità.

Complessivamente lo scopo di ricomposizione vuole:

- implementare a livello locale la biodiversità, in coerenza con il sistema della vegetazione potenziale;
- innescare e sostenere i processi naturali di riedificazione ambientale a scala locale;
- migliorare, per quanto possibile, il livello di qualità del paesaggio percepito nello spazio prossimo e pertinente l'infrastruttura ferroviaria e delle opere civili a corollario e l'inserimento paesaggistico.

Gli esemplari delle specie da mettere a dimora saranno esclusivamente autoctoni e di provenienza certificata.

Il criterio di utilizzare specie autoctone, tipiche della vegetazione potenziale delle aree interessate dal progetto, è ormai ampiamente adottato nelle opere di ripristino, inserimento e mitigazione ambientale. Se da un lato la scelta dell'impiego di specie autoctone si pone a difesa e conservazione della biodiversità e consegue ai trattati internazionali orientati in tale senso, d'altra parte tali esemplari si adattano maggiormente alle condizioni climatiche dell'area e alle caratteristiche locali dei suoli, assicurando una più facile riuscita dell'intervento. Esse inoltre risultano più resistenti agli attacchi esterni (gelate improvvise, siccità, parassitosi) e di una minore manutenzione, consentendo di ridurre al minimo, in fase d'impianto, l'utilizzo di concimi chimici, fertilizzanti od antiparassitari.

Occorre in primo luogo puntare su quelle specie già presenti nel paesaggio per evitare, da un lato, di proporre verde che non è in grado di sopravvivere e vegetare appropriatamente, dall'altro, per non incorrere in soluzioni artificiali che risultino alloctone al contesto ambientale.

	RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA					
	TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO					
ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IROF	02	R 22 RG	MD 00 00 003	A	24 di 33

In sintesi, i criteri adottati per la scelta delle specie sono i seguenti:

- potenzialità fitoclimatiche dell'area;
- coerenza con la flora e la vegetazione locale;
- aumento della biodiversità locale;
- scelta dell'impiego di specie autoctone
- valore estetico naturalistico

Posto che le opere a verde sono state condivise sia con la Regione Marche, che con l'Unione Montana, la scelta delle specie da adottare nella costruzione dei sestri d'impianto e l'eventuale modifica all'elenco floristico di cui alla tabella che precede, saranno meglio precisata nelle fasi di approfondimento di progetto.

RICHIESTA 9

Le opere di compensazione e/o mitigazione dovranno preservare le emergenze naturalistiche, geologiche e Per quanto riguarda l'inserimento dei dispositivi antirumore, considerato che nel progetto sono state previste barriere in cls con pannelli in lamiera di acciaio mascherati, in alcuni casi, con griglia metallica e rampicanti, si chiede che le soluzioni siano studiate in relazione allo specifico ambito di paesaggio attraversato e, in generale, dovrà essere minimizzato l'effetto barriera mediante l'uso di soluzioni che garantiscano il mantenimento dei rapporti percettivi esistenti tra i nuovi manufatti ei beni/aree tutelate limitrofi, anche con riferimento al tracciato storico in dismissione per il quale si prevede il recupero come percorso di fruizione lenta dei luoghi. Nel tratto di ferrovia che si pone in adiacenza alla Chiesa di Santa Maria di Loreto e in prossimità del vicino Santuario del Cuore immacolato di Maria a Serra San Quirico, entrambi beni culturali, dovranno essere adottate specifiche soluzioni di mascheramento delle barriere antirumore — come in parte già previste — per risolvere l'interferenza visuale tra i beni e la ferrovia in progetto, avendo cura di verificare l'attecchimento e l'efficacia della mitigazione nel tempo.

Risposta

Per ottemperare alla richiesta di minimizzare l'effetto barriera mediante l'uso di soluzioni che garantiscano il mantenimento dei rapporti percettivi esistenti tra i nuovi manufatti ei beni/aree tutelate limitrofi le barriere antirumore sono state previste invece che mascherate da essenze rampicanti in materiale trasparente e ove possibile, in quanto lo spazio risulta essere sufficiente, si prevedono arbusti allo scopo di mascheramento



In alcuni tratti le barriere antirumore sono previste su muri, in tali casi si prevede il rivestimento del muro con pietra locale, come si rappresenta nella fotosimulazione di seguito riportata.



La richiesta di mantenere i rapporti percettivi con il tracciato storico in dismissione per il quale si prevede il recupero come percorso di fruizione lenta dei luoghi è ottemperata in quanto le barriere di rumore sono state previste nel solo nel tratto finale dell'intervento, nel quale si prevede il raddoppio in sede ove la linea storica non verrà dismessa.

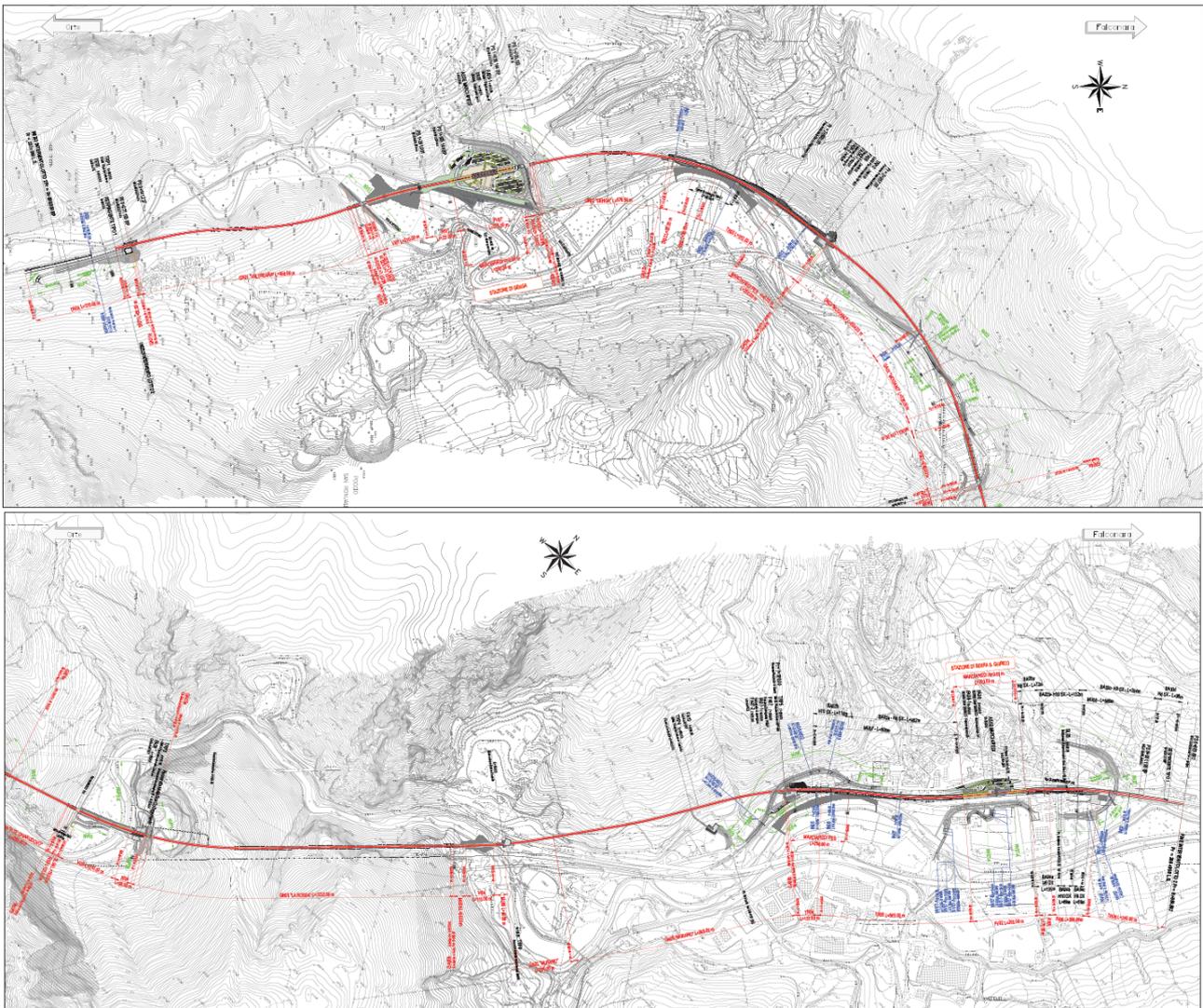


Figura 6 Stralcio della Tavola Planimetria con individuazione WBS - IROF02R11P51F0001101B

Alla presente si allega Planimetria con individuazione WBS - IROF02R11P51F0001101B

RICHIESTA 10

Dovranno essere minimizzati con apposite soluzioni gli impatti legati all'inquinamento luminoso creato dalle nuove opere infrastrutturali, principali e connesse. Opportune soluzioni per minimizzare l'inquinamento luminoso dovranno essere previste anche durante le fasi di cantiere.

Risposta

Nel progetto PFTE per gara sono state già considerate le prescrizioni necessarie volte alla riduzione dell'inquinamento luminoso (vedi elaborato IROF02R18ROLF0000001A) l'installazione degli apparecchi illuminanti sarà tale da garantire quanto dettato dalla normativa UNI 10819 ("Luce e illuminazione - Impianti di illuminazione esterna - grandezze illuminotecniche e procedure di calcolo per la valutazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso") e dalla Legge Regionale delle Marche n. 10 del 24/07/2002 ("Norme riguardanti il contenimento dei consumi energetici e disposizioni volte alla riduzione dell'inquinamento luminoso).

RICHIESTA 11

Sia sviluppata una proposta di recupero della ferrovia in dismissione, coinvolgendo gli enti territoriali e le associazioni locali, nonché la Soprintendenza ABAP. Tale proposta, da intendersi come misura di compensazione, dovrà considerare e valorizzare i beni culturali presenti lungo il tracciato e la percezione del paesaggio.

Risposta

Per quanto riguarda il riuso della linea storica, si evidenzia che nel PFTE è previsto che i tratti di linea storica non interferenti con il tracciato di progetto verranno dismessi: in particolare verranno demolite rotaie, ballast, traverse, e linea di contatto.

In linea generale, per il riutilizzo del sedime si rimanda a specifici accordi tra RFI e le Amministrazioni locali: nel PFTE sono stati previsti interventi di riutilizzo del sedime storico nell'area della stazione di Genga, come da accordo con il Comune, per il dettaglio di tali interventi si rimanda all'allegato A. Per i Comuni di Fabriano e Serra San Quirico non è stato ancora possibile concordare eventuali interventi, pertanto per questi si rimanda alle successive fasi progettuali.

RICHIESTA 12

Dovrà essere posta particolare cura alla realizzazione delle aree temporanee e di cantiere, strade provvisorie e piazzole di stoccaggio, nel massimo rispetto delle zone d'insediamento e del contesto paesaggistico. Considerando la futura smobilitazione delle stesse aree e delle strutture, dovranno essere utilizzati materiali e strutture completamente removibili realizzate con tecniche costruttive reversibili garantendo il ripristino del manto di copertura vegetazionale ante operam. Nella predisposizione degli elaborati di cantiere dovranno essere illustrate nel dettaglio le previste aree di cantiere riportando le fasi di occupazione previste, le opere necessarie all'adeguamento di suddette aree e tutti gli interventi di mitigazione e ripristino previsti. E' esclusa ogni possibilità di realizzazione di fabbricati accessori e di opere non strettamente necessarie alla praticabilità e alla funzionalità del segmento ferroviario, nonché qualsiasi ulteriore edificazione extra-ferroviaria che incida negativamente sul consumo di suolo nelle aree interessate.

	RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA					
	TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO					
ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	COMMESSA IROF	LOTTO 02	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 003	REV. A	FOGLIO 29 di 33

Risposta

Si conferma che tale prescrizione è stata recepita nel PFTE per gara, e sarà ribadita anche nella Convezione di Appalto.

RICHIESTA 13

Prima dell'esecuzione dei lavori dovranno essere presentate le necessarie istanze ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. 42/2004 relativamente agli interventi relativi e/o interferenti con i seguenti beni vincolati:

- Villa Perugini con annessa corte e giardino (Comune di Serra San Quirico)
- Ponticello km 246+713 (Comune di Serra San Quirico)
- Casa cantoniera km 339+576 (Comune di Genga)
- Galleria artificiale km 241+398 (Comune di Genga)
- Ogni manufatto avente più di 70 anni e di proprietà di enti di cui all'art. 10, presenti lungo la linea esistente ed interferente con il nuovo tracciato ferroviario o con qualunque opera accessoria.

Ogni pratica dovrà essere completa di relazioni storico-tecniche; elaborati grafici (pianote, prospetti e sezioni) dello stato ante e post operam redatte nelle scale metriche adeguate alla precisa comprensione dell'intervento, documentazione tecnico-economica.

Risposta

Prima dell'esecuzione dei lavori verrà presentata la necessaria istanza ai sensi dell'art. 21 del D.lgs. 42/2004 relativamente agli interventi relativi e/o interferenti con i seguenti beni vincolati:

- Ponticello km 246+713 (Comune di Serra San Quirico)
Ponticello Km 246+713 (Comune di Serra San Quirico) per il quale è necessaria acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004- IROF02R22RHIM0000003A
- Galleria artificiale km 241+398 (Comune di Genga)
Muro d'ala della Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004 - IROF02R22RHIM0000005A
- Villa Perugini con annessa corte e giardino (Comune di Serra San Quirico)
Area di pertinenza della Casa cantoniera km 239 + 576 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004 - IROF02R22RHIM0000006A

In particolare si evidenzia che:

- Per i manufatti Casa Cantoniera e Galleria artificiale km 241+398, in data 7 e 13 dicembre 2022 (vedi note allegate), è stato comunicato che, con gli approfondimenti progettuali condotti, è stata verificata la possibilità di non prevederne la demolizione;
- Per il Ponticello km 246+713 (Comune di Serra San Quirico) è stata individuata una soluzione progettuale per salvaguardare il bene che prevede il tombamento del ponticello esistente e la realizzazione di un nuovo tombino in affiancamento, come illustrato nella

relazione “Ponticello Km 246+713 (Comune di Serra San Quirico) per il quale è necessaria acquisire l’autorizzazione ai sensi dell’art. 21 del D.Lgs 42/2004-IR0F02R22RHIM0000003A” al fine di consentire il rilascio dell’autorizzazione ex art. 21, comma 4, del D.Lgs 42/2004 nell’ambito della presente verifica di ottemperanza

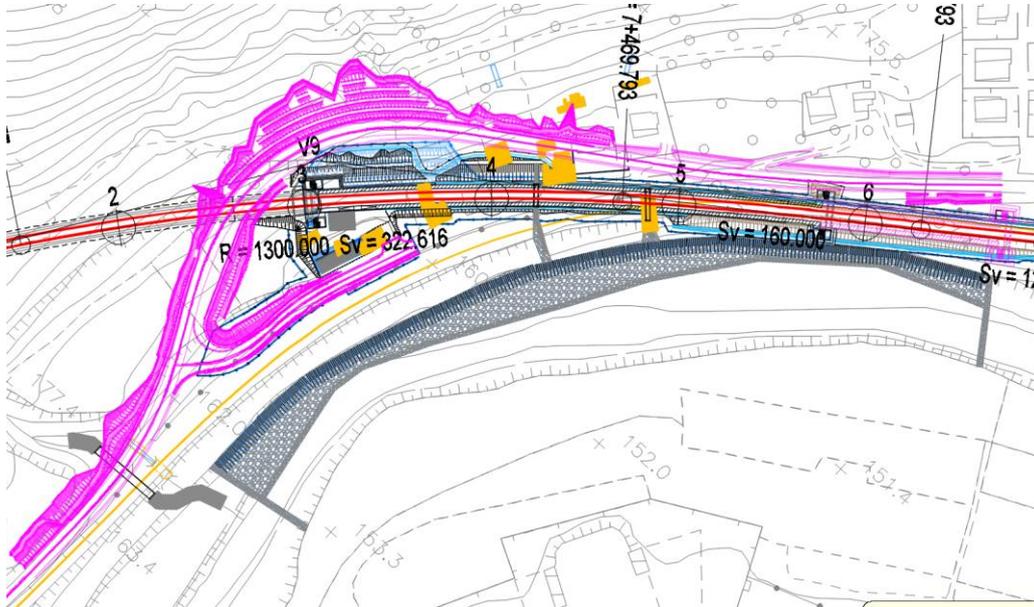
- Per la Villa Perugini con annessa corte e giardino la relazione “Area di pertinenza della Casa cantoniera km 239 + 576 per la quale necessita acquisire l’autorizzazione ai sensi dell’art. 21 del D.Lgs 42/2004 - IR0F02R22RHIM0000006A” riporta le ottimizzazioni conseguite con la nuova soluzione progettuale della NV06 che interferisce solo per una porzione ristretta con il confine di pertinenza della Villa, al fine di consentire il rilascio dell’autorizzazione ex art. 21, comma 4, del D.Lgs 42/2004 nell’ambito della presente verifica di ottemperanza.
- Galleria artificiale km 241+398 (Comune di Genga): il progetto originariamente prevedeva la demolizione della Galleria artificiale km 241 + 398 ma a seguito dell’apposizione di vincolo ai sensi degli artt. 10 e 13 del medesimo D.Lgs. 42/2004, per salvaguardare tale bene, è stata prevista la modifica di un tratto della viabilità NV03 e la deviazione del canale di progetto IN04., Tale soluzione risolve l’interferenza tra l’opera esistente, la viabilità e il canale idraulico di progetto, mentre, a seguito di ulteriori approfondimenti, rispetto a quanto indicato nella nota sopra indicata, sarà necessaria l’eliminazione di una piccola porzione del muro d’ala del ponte canale esistente, a causa dell’interferenza con la linea ferroviaria di progetto, non modificabile, alla pk. di progetto 3+490. Pertanto si chiede il rilascio dell’autorizzazione ex art. 21, comma 4, del D.Lgs. 42/2004 nell’ambito della presente verifica di ottemperanza.

RICHIESTA 14

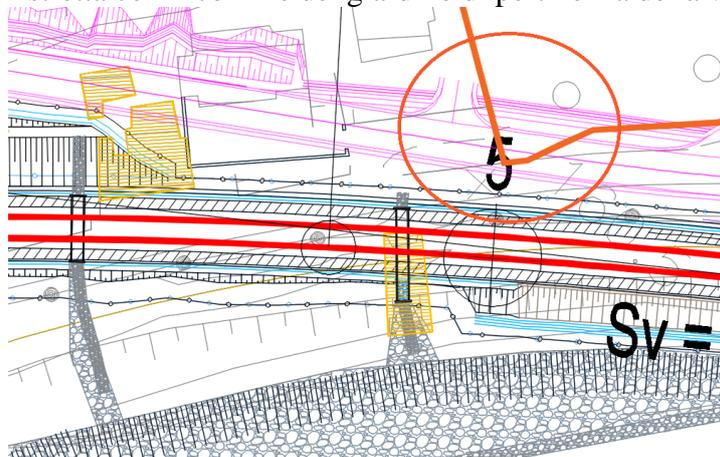
Sia sviluppata la soluzione per la viabilità NV06, già verificata e rappresentata da RFI alla Soprintendenza ABAP e alla Soprintendenza Speciale per il PNRR, che escluda l’interferenza con il bene di interesse storicoartistico e architettonico “Villa Perugini con annessa corte e giardino” tutelato con Determina n. 113 del 17/11/2022

Risposta

In funzione della “dichiarazione di interesse storico artistico e architettonico particolarmente importante” è stato modificato il tracciato piano-altimetrico della NV06:



L'ottimizzazione della viabilità garantisce la salvaguardia della villa Perugini, andando a interferire solo per una porzione ristretta con il confine del giardino di pertinenza della villa:



Per la nuova soluzione della viabilità NV06 presentata da RFI nell'ambito del procedimento di VIA ma non nell'ambito della Conferenza di Servizi, sarà tempestivamente avviato uno specifico iter autorizzativo a cura del Commissario ai sensi dell'art.33 del DL 13 del 24 febbraio 2023 per reperire tutte le autorizzazioni e pareri necessari alla realizzazione dell'intervento

	RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA					
	TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO					
ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IROF	02	R 22 RG	MD 00 00 003	A	32 di 33

Relativamente agli aspetti di tutela archeologica

RICHIESTA 17

Venga stipulato con la Soprintendenza ABAP l'accordo ai sensi dell'art. 25, c. 14 del D.Lgs. 50/2016, finalizzato a disciplinare apposite forme di coordinamento e collaborazione per lo svolgimento della verifica preventiva dell'interesse archeologico. L'accordo disciplina, altresì, le forme di documentazione e di divulgazione dei risultati delle indagini mediante l'informatizzazione dei dati raccolti, la produzione di edizioni scientifiche e didattiche e altri modi di diffusione e pubblicizzazione.

Risposta

In data 01/03/2023, con nota RFI-NEMI.DIN.DIC.RPA0011P20230000080 RFI ha provveduto all'invio della bozza di accordo alla competente Soprintendenza

RICHIESTA 18

Siano eseguiti, a totale carico della committenza, 1 saggi archeologici secondo il piano di indagini concordato, le cui modalità di conduzione saranno definite tramite il citato accordo sottoscritto ai sensi dell'art. 25, c. 14, del D.Lgs. 50/2016, stimando, in termini di quadro economico, il budget necessario alla realizzazione di almeno ulteriori 3 trincee, da posizionarsi sulla base dei risultati delle 10 già previste, per l'eventuale tentativo di perimetrazione di eventuali depositi archeologici intercettati. Le risultanze della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, che sono contenute nella "relazione archeologica definitiva" di cui all'art. 25, c. 9 del D.Lgs. 50/2016, da redigersi e approvarsi secondo quanto previsto al punto 8 delle Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25, comma 13, del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50" approvate con D.P.C.M. 14/02/2022, dovranno essere acquisite nel corso della progettazione definitiva.

Risposta

È previsto che le indagini archeologiche siano eseguite, come da piano di indagini già approvato dalla Soprintendenza con nota prot. MIC|MIC_SABAP-AN-PU_UO2|29/12/2022|0014249-P del 29/12/2022, compreso il recepimento delle richieste di eventuali integrazioni. Le risultanze di suddette indagini saranno trasmesse alla Soprintendenza per la richiesta di parere in materia di archeologia.

RICHIESTA 19

In caso di ritrovamenti archeologici occorsi nell'ambito delle indagini di cui al precedente punto 18, la Soprintendenza ABAP potrà richiedere ampliamenti e approfondimenti di indagine e dettare tutte le prescrizioni necessarie alla loro tutela, che potranno comportare modifiche anche sostanziali al progetto

	RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA					
	TRATTA PM228-CASTELPLANIO - LOTTO 2: GENGA-SERRA SAN QUIRICO					
ID 8563 – RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	COMMESSA IROF	LOTTO 02	CODIFICA R 22 RG	DOCUMENTO MD 00 00 003	REV. A	FOGLIO 33 di 33

Risposta

Qualora venissero richiesti ampliamenti di indagini, questi saranno eseguiti secondo le indicazioni della Soprintendenza.

RICHIESTA 20

Per quanto attiene la specifica area vincolata in loc. Cava Romita/Gola della Rossa (P.A. 78) nel comune di Fabriano, in considerazione dell'interferenza con essa del tracciato della viabilità complementare NVP3, <<qualora non sia possibile una revisione progettuale con spostamento del tracciato completamente al di fuori dell'area sottoposta a tutela diretta, in considerazione dell'assenza di strutture archeologiche inamovibili note>> vanno previste <<l'elaborazione e la copertura finanziaria per uno specifico progetto di scavo archeologico scientifico che comporti l'esaurimento del deposito archeologico tombato dalla nuova opera, da sottoporsi agli organi competenti per l'approvazione e l'autorizzazione all'intervento ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004 ss mm.ii.>>

Risposta

Nel PFTE per gara è stata modificata la viabilità NVP3: la nuova soluzione progettuale non interferisce più con l'area sottoposta a tutela archeologica diretta.

RICHIESTA 21

Sia verificato ed eventuale adeguato il Quadro Economico contenuto nel PFTE affinché preveda l'accantonamento delle somme necessarie per lo svolgimento delle attività di archeologia preventiva, ai sensi del punto 9 dell'Allegato 1 del D.P.C.M. 14 febbraio 2022, comprese quelle indicate al punto 6.3 dello stesso allegato, riservate alle operazioni conseguenti lo scavo.

Risposta

Il QE del progetto d'investimento di che trattasi, prevede per le attività relative al monitoraggio ambientale e alle attività connesse alla verifica preventiva di interesse archeologico, risorse economiche per un importo pari a 2,024 M€. Inoltre gli ulteriori fabbisogni economici necessari per le attività connesse alla verifica preventiva dell'interesse archeologico potranno essere coperti in tutto o in parte dalla voce "imprevisti" del suddetto QE.