

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI  
DIREZIONE PROGRAMMA INVESTIMENTI AREA SUD

PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

S.O. AMBIENTE

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA

RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228-CASTELPLANIO

LOTTO 2

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

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I R O F 0 2 R 2 2 R H I M 0 0 0 0 0 0 5 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	S.Chiuciolo <i>Schiuciolo</i>	Marzo 2023	G.Dajelli <i>Dajelli</i>	Marzo 2023	C.Urjuoli <i>Urjuoli</i>	Marzo 2023	C. Errolani Marzo 2023 <i>Errolani</i> ITALFERR S.p.A. Dot.Lssa Carolina Errolani S.O. Ambiente

File: IR0F02R22RHIM0000005A.doc

n. Elab.:

## INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	DECRETO DI VINCOLO.....	3
3	COLLOCAZIONE STORICO TERRITORIALE DEI BENI FERROVIARI .....	5
4	LOCALIZZAZIONE E STATO ANTE OPERAM DELLA GALLERIA ARTIFICIALE KM 241+398.....	7
4.1	LOCALIZZAZIONE .....	7
4.2	CARATTERISTICHE DELLA GALLERIA ARTIFICIALE KM 241 + 398 .....	8
5	INTERFERENZA PROGETTUALE CON IL BENE .....	9

	<p>POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228 – CASTELPLANIO LOTTO 2</p>				
<p><b>Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004</b></p>	<p>COMMESSA IROF</p>	<p>LOTTO 02</p>	<p>CODIFICA R22 RH</p>	<p>DOCUMENTO IM 00 00 005</p>	<p>REV. A</p> <p>FOGLIO 3 di 13</p>

## 1 PREMESSA

La presente relazione viene redatta in relazione alla procedura autorizzativa di cui all'art. 21 del D. Lgs 42/2004 prevista per interventi che interessano beni culturali così come definiti ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs 42/04.

L'intervento, che interessa il bene culturale "Galleria artificiale km 241 + 398" vincolato con Delibera N. 124 del 30.11.2022 (allegata alla presente) rientra tra gli interventi del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica riguardanti il potenziamento infrastrutturale della Linea ferroviaria Orte-Falconara, per il raddoppio della tratta PM228-Castelplanio, LOTTO 2.

## 2 DECRETO DI VINCOLO DELLA GALLERIA ARTIFICIALE KM 241 + 398

La Commissione regionale per il patrimonio culturale delle Marche con Delibera . 124 del 30.11.2022 ha vincolato la Galleria artificiale km 241 + 398 ai sensi degli artt. 10 e 13 del medesimo D.Lgs. 42/2004.

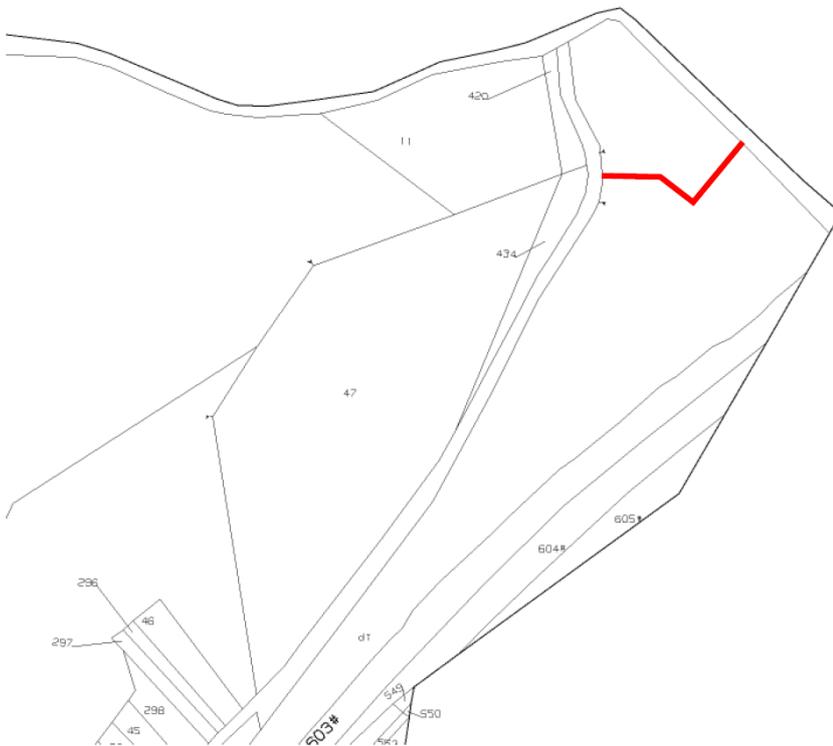
La Galleria artificiale km 241 + 398 lungo la Linea ferroviaria Orte-Falconara, che mantiene forme, pianta e materiali originali, costituisce un importante elemento del sistema dell'ingegneria ferroviaria dei primi anni del Novecento; inoltre il manufatto è perfettamente integrato con il paesaggio circostante, assumendo pertanto un rilevante valore sia dal punto di vista storico-architettonico che paesistico-ambientale.

**Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IR0F	02	R22 RH	IM 00 00 005	A	4 di 13

Denominazione:	<b>Galleria Km 241+398.</b>
Comune:	<b>GENGA (AN)</b>
Nome strada, n. civico:	<b>Linea ferroviaria Orte-Falconara.</b>
Distinto al C.T.:	<b>Foglio 46 part. 602/parte.</b>
Confinante con:	<b>Foglio 46 restante part. 602.</b>

**ESTRATTO MAPPA CATASTALE**



Stralcio di mappa catastale, non in scala, tratto dal sito (SISTER) dell'Agenzia delle Entrate – Territorio

	<p>POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228 – CASTELPLANIO LOTTO 2</p>				
<p><b>Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004</b></p>	<p>COMMESSA IROF</p>	<p>LOTTO 02</p>	<p>CODIFICA R22 RH</p>	<p>DOCUMENTO IM 00 00 005</p>	<p>REV. A</p> <p>FOGLIO 5 di 13</p>

### 3 COLLOCAZIONE STORICO TERRITORIALE DELLA GALLERIA ARTIFICIALE KM 241 + 398

La storia ferroviaria della provincia di Ancona avrebbe rischiato di essere poco più che storia locale, se nelle lunghe e defatiganti battaglie di campanile del secolo scorso fosse prevalsa la scelta di congiungere le Marche con Roma attraverso un percorso diverso da quello della Vallesina. La storia delle ferrovie nella provincia è invece soprattutto quella della grande T con incrocio a Falconara Marittima. I due attraversamenti principali, quello costiero e quello lungo la Vallesina, entrarono in completa attività il primo nel maggio 1863 (Ancona-Pescara), il secondo nell'aprile 1866 (Falconara-Foligno-Roma); a pochi anni dalla fondazione del Regno d'Italia le Marche erano collegate al resto del Paese tramite il nuovo mezzo di trasporto. In fatti la ferrovia Roma-Ancona collega la capitale con la città di Ancona e conseguentemente con la costa adriatica. Lungo il suo percorso, questa attraversa il territorio laziale, poi l'Umbria, dove tocca le città di Terni, Spoleto e Foligno, quindi attraversa l'Appennino umbro-marchigiano e infine attraversa le Marche centrali, toccando Fabriano e Jesi, arrivando sulla costa adriatica a Falconara Marittima, nei pressi di Ancona. Nei progetti originali, predisposti ancora dallo Stato Pontificio, era stata denominata Strada Ferrata "Pio Centrale", ma tale nome fu poi abbandonato dallo Stato Italiano.

Il progetto della ferrovia prese forma nell'allora Stato Pontificio dopo la morte, nel 1846, di papa Gregorio XVI che non ne autorizzò mai la costruzione. Salito sul trono di Pietro Pio IX, la Segreteria di Stato, con la Notificazione del 7 novembre 1846 autorizzava tra l'altro la costruzione di una ferrovia che collegasse lo Stato al suo principale porto dell'Adriatico, quello di Ancona. Il tratto marchigiano della Ancona-Roma sollevò le più diverse ipotesi di tracciato, fino a quando non intervennero congiuntamente il ministero della Guerra e quello dei Lavori pubblici, che resero pubblica la decisione ultima nel dicembre 1862, come segue:

*1°. "Che il tracciato definitivo della ferrovia Roma-Ancona sul versante orientale degli Appennini, cioè a partire dalla Galleria di Fossato, debba seguire la direzione già prescritta alla Società Casavaldès per la valle dell'Esino fino a Chiaravalle e ivi attraversare il fiume per recarsi a Castelferretti, d'onde per la valle lunga tenendosi sempre a ridosso della catena di colline che fiancheggiano le spiagge, si entrerebbe poi in Ancona mediante una galleria di metri 2500 circa sotto la posizione fortificata di Montagnolo.*

*2°. Che tale variante esigendo però nuovi lavori ed accurati studi, ed un tempo considerevole per l'eseguimento dei relativi lavori, si limiterebbe per ora la variante stessa al tratto da Chiaravalle a Castelferretti per indi congiungere questo punto con Falconara sulla strada di Bologna-Ancona mediante un tronco provvisorio. Per tal modo senza ritardare più oltre l'ultimazione e l'apertura di questa strada così reclamata dall'interesse del commercio, si tiene aperta la via a sistemare poi definitivamente la strada stessa secondo gli interessi non meno importanti della difesa dello Stato e della sicurezza di una fra le principali Piazze forti del Regno".*

È noto che la sistemazione definitiva fu quella dichiarata allora provvisoria. Il progetto esecutivo prese il nome di Strada Ferrata "Pio Centrale" in onore del Papa, ma fu realizzata solo dieci anni dopo, inaugurata il 29 aprile 1866, dal Regno d'Italia; l'avvio dei lavori era stato rallentato dal passaggio dallo Stato Pontificio al Regno d'Italia di gran parte del territorio attraversato dalla ferrovia e la costruzione era andata a rilento per dissesti e scandali finanziari, difficoltà di tracciato e non ultimo, anche incidenti come l'esplosione del deposito di polveri da sparo durante la costruzione del tratto Narni-Nera Montoro. L'esercizio fu comunque iniziato, nelle tratte già costruite, già nel 1865 dalla Società per le strade ferrate romane (SSFR), nata dalle ceneri di un gruppo di piccole società minori. I confini

	<p style="text-align: center;">POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228 – CASTELPLANIO LOTTO 2</p>					
<p><b>Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004</b></p>	<p>COMMESSA IROF</p>	<p>LOTTO 02</p>	<p>CODIFICA R22 RH</p>	<p>DOCUMENTO IM 00 00 005</p>	<p>REV. A</p>	<p>FOGLIO 6 di 13</p>

tra lo Stato Pontificio e il Regno d'Italia resero particolarmente complessa la situazione della ferrovia. La linea partendo da Roma era per 37 chilometri nello Stato Pontificio, fino a Passo Corese:

proseguiva per 29 chilometri in territorio del Regno d'Italia, fino a Colle Rosetta dove di nuovo percorreva lo Stato Pontificio per altri 20 chilometri per poi rientrare nel Regno d'Italia. Nel 1870 la linea venne interrotta nel suo tratto romano dal Genio guastatori pontificio in più punti, per contrastare l'occupazione italiana degli ultimi avamposti dello Stato della Chiesa. Riattivata con Roma ormai capitale, svolse tuttavia un servizio oltremodo scadente, che a seguito delle proteste generali portò al riscatto della linea da parte dello Stato, dato il fallimento della SSFR. Nel 1885 la linea fu incorporata nella Rete Adriatica e gestita dalla Società Italiana per le strade ferrate meridionali che già nel 1890 provvide all'attivazione del doppio binario tra Roma ed Orte. A seguito della statalizzazione delle ferrovie prevista dalla legge Fortis del 22 aprile 1905, n. 137, il 1° luglio 1905 l'esercizio passò alle Ferrovie dello Stato. Il 22 maggio 1906 venne attivata la tratta da Ancona ad Ancona Marittima e il 16 settembre 1907 venne raddoppiato il tratto tra Ancona e Falconara Marittima. Data l'importanza della relazione e per il traffico in aumento, durante il periodo fascista si procedette al potenziamento delle infrastrutture; la linea comunque continuò ad essere esercita con trazione a vapore, con l'uso delle potenti locomotive 471. Nel 1935 l'introduzione delle automotrici ALn 56 permise di ridurre quasi a metà il tempo di percorrenza occorrente alla relazione, stabilendo anche treni non stop tra Roma ed Ancona in sole 4 ore contro 7 ore dei treni ordinari a vapore. Il 28 ottobre 1939 entrò in esercizio la trazione elettrica a 3.000 V CC con l'utilizzo delle nuove elettromotrici binate ALe 40 provviste anche di cucina a bordo. Il 15 luglio 1939 entrò in esercizio il raddoppio tra Narni e Terni e il 12 febbraio 1940 quello tra Orte e Narni (ma, a seguito della guerra, nel 1944 la linea intera risultava interrotta in vari punti con gravissimi danni ad oltre il 60% delle infrastrutture). La riattivazione completa avvenne il 12 maggio 1945 ma, contestualmente, venne rimosso il secondo binario tra Orte e Terni. Alla fine della seconda guerra mondiale, la ferrovia, per gran parte del suo percorso (da Orte a Falconara Marittima), si presentava quindi a binario semplice; per l'importanza assunta dalla ferrovia nel corso degli anni, sono così iniziati lavori di potenziamento e raddoppio del tracciato e altri ne sono in progetto nel corso degli anni a venire.

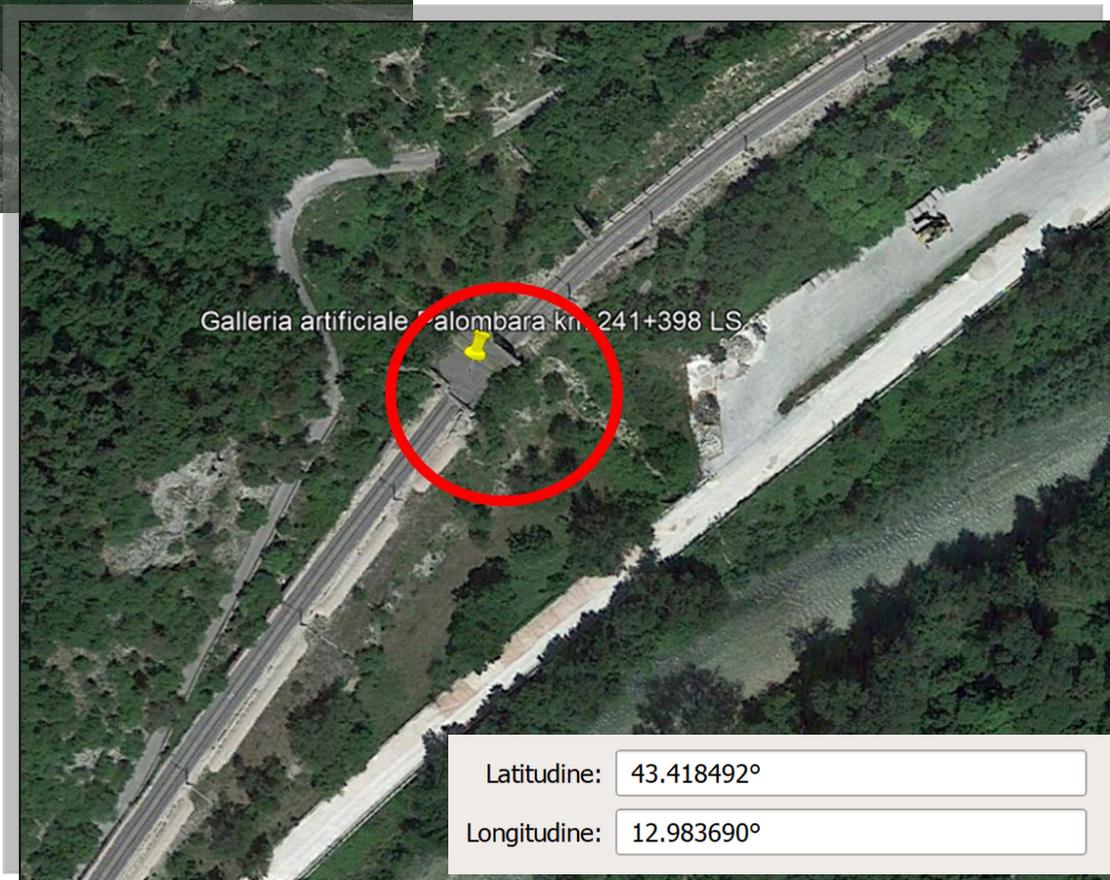
Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004

COMMESSA IROF	LOTTO 02	CODIFICA R22 RH	DOCUMENTO IM 00 00 005	REV. A	FOGLIO 7 di 13
------------------	-------------	--------------------	---------------------------	-----------	-------------------

#### 4 LOCALIZZAZIONE E STATO ANTE OPERAM DELLA GALLERIA ARTIFICIALE KM 241+398

##### 4.1 Localizzazione

LOCALIZZAZIONE			
LINEA FERROVIARIA	Orte - Falconara		
TRATTA o STAZIONE	PM228 - <u>Castelplano</u>		
COMUNE	Genga		
PROGRESSIVA CHILOMETRICA [Km.]	241+398 (linea storica)	N° BINARI	2



**Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IR0F	02	R22 RH	IM 00 00 005	A	8 di 13

#### 4.2 Caratteristiche della Galleria artificiale km 241 + 398

La galleria artificiale km 241 + 398 venne costruita per consentire il sovrappasso di un fosso che attraversava trasversalmente la linea storica e, nel contempo, per permettere alle acque di defluire; per tali motivi il manufatto può anche essere definito una "galleria - ponte".

Essa è costituita prevalentemente in mattoni con elementi di finitura in pietra negli angolari e agli ingressi della galleria stessa. La parte superiore, proprio per la funzione idraulica che svolgeva, si presenta pavimentata con un canale in terra battuta in posizione centrale rispetto allo sviluppo dell'asse ferroviario; internamente è intonacata con malta.

La galleria si presenta in cattivo stato di conservazione con mancanze lungo le connessioni tra gli elementi in laterizio e quelli in pietra; i muri di ingresso in muratura presentano una forma irregolare con avvallamenti e lacune.



Figura 1 Imbocco Galleria artificiale km 241 + 398

**Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IR0F	02	R22 RH	IM 00 00 005	A	9 di 13

## 5 INTERFERENZA PROGETTUALE CON LA GALLERIA ARTIFICIALE KM 241 + 398

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 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, come illustrato nell'elaborato IR0P02R29LSNV0300701A allegato alla presente.

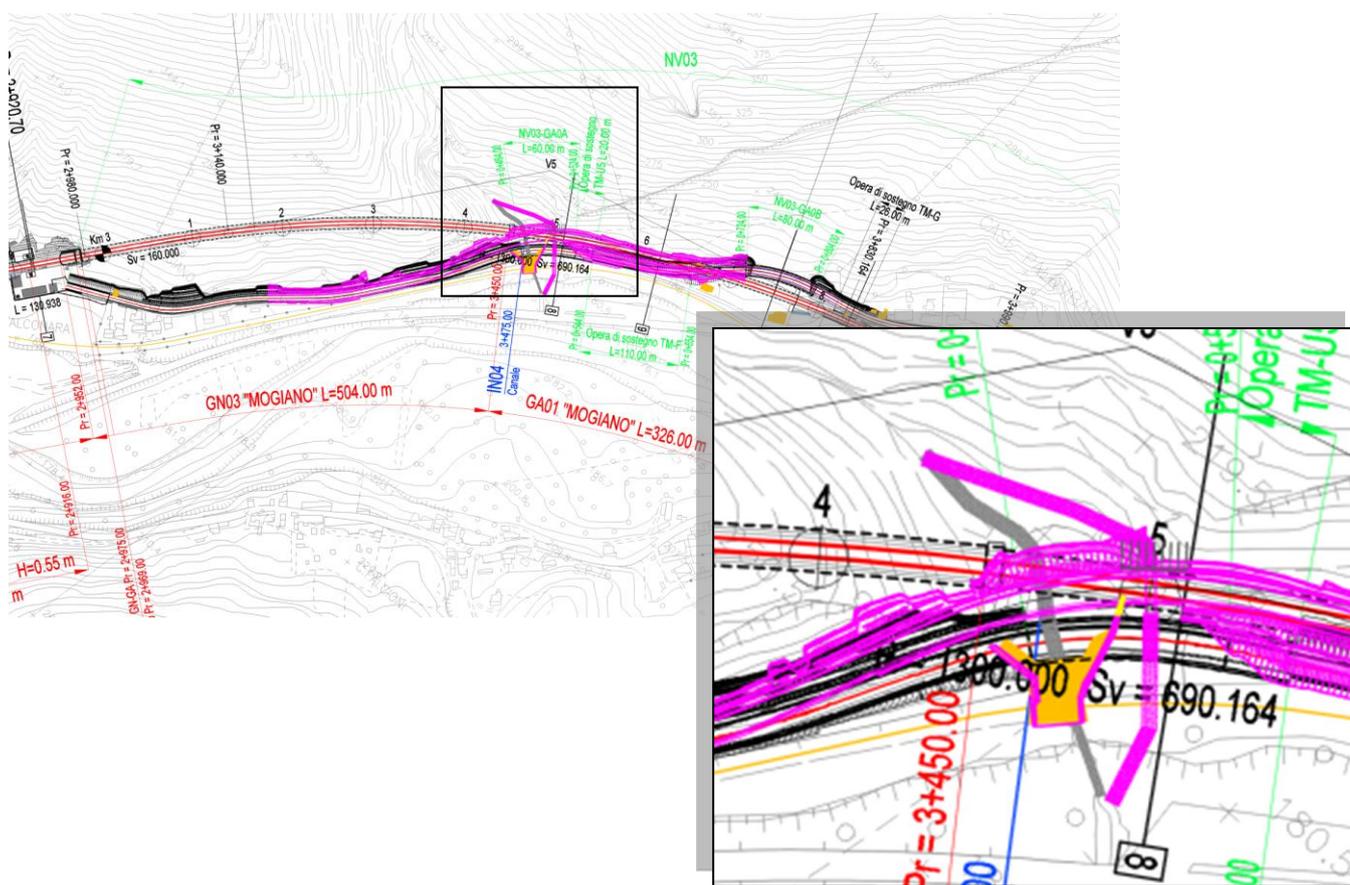
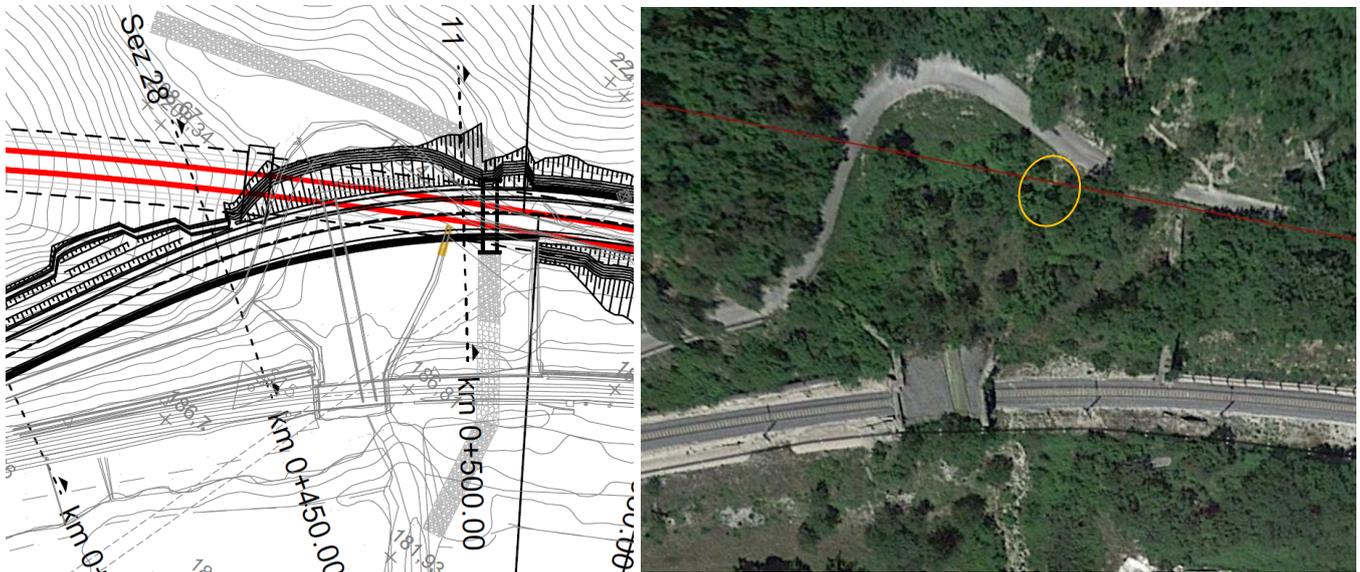


Figura 2 Sovrapposizione tra il vecchio tracciato della NV03 con il canali IN04 (nero) che prevedeva la demolizione dell'intera galleria (tratto arancione nello zoom), con la deviazione della NV03 e la deviazione del canale di progetto IN04 (rosa) che prevede a demolizione di una sola piccola porzione del muro d'ala

**Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IR0F	02	R22 RH	IM 00 00 005	A	10 di 13



**Figura 3 A sinistra Stralcio della Tavola NV03 - Ottimizzazione Viabilità - Via Mogiano - Via Palombare Planoprofilo, tracciamento e sezione - IR0P02R29LSNV0300701A. Il tratto arancione è la demolizione del muro d'ala della. A destra tratto rosso della ferrovia con indicazione del muro d'ala (nel cerchio arancione), ma non risulta visibile.**

Tale soluzione risolve l'interferenza tra l'opera esistente, la viabilità e il canale idraulico di progetto, mentre 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. 3+490.



POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA  
RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228 – CASTELPLANIO  
LOTTO 2

**Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale  
necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi  
dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004**

COMMESSA IROF	LOTTO 02	CODIFICA R22 RH	DOCUMENTO IM 00 00 005	REV. A	FOGLIO 11 di 13
------------------	-------------	--------------------	---------------------------	-----------	--------------------

## 6 ALLEGATI

### 6.1 DECRETO VINCOLO



## *Ministero della Cultura*

SECRETARIATO REGIONALE PER LE MARCHE

LA COMMISSIONE REGIONALE PER IL PATRIMONIO CULTURALE

**Visto** il D.Lgs. 20 ottobre 1998 n.368 e successive modificazioni, recante: “Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali”;

**Visto** il D.Lgs. 30 marzo 2001 n.165 e successive modificazioni, recante: “Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”;

Visto il D.Lgs 22 gennaio 2004 n. 42 e successive modificazioni, recante: “ Codice dei Beni Culturali e del paesaggio ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137” di seguito: “codice dei Beni Culturali ;

**Visto** il D.L. 21 settembre 2019 n. 104, recante: “Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei ruoli e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell’Autorità per le garanzie nelle comunicazioni”;

**Visto** il D.P.C.M. 2 dicembre 2019 n. 169 recante il: “Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell’Organismo indipendente di valutazione della performance;

**Visto** il D.M. 20 gennaio 2020 rep. 21 recante: “ Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo”;

Visto il D.L. 1 marzo 2021, n. 22 recante “Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri” a norma del quale, ai sensi dell’art.6 comma 1, Il “*Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*” è *ridenominato* “*Ministero della cultura*”;

**Visto** l’art. 42 della Costituzione;

**Visto** in particolare gli artt. 10 e 12 del citato D.Lgs. 22 gennaio 2004 n.42 e s.m.i.;

**Visto** in particolare l’art. 47 comma 2 lett. a) del citato D.P.C.M. 2 dicembre 2019 n.169, a norma del quale la Commissione regionale per patrimonio culturale verifica la sussistenza dell’interesse culturale nei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell’art.12 del Codice;

**Visto** il Decreto del Segretario Regionale n. 1 del 11 /01/2021 di costituzione della nuova Commissione Regionale per il patrimonio culturale delle Marche;

**Visto** il decreto di nomina del Segretario Regionale per le Marche Dott. Carlo Russo del D.S.G. 24 marzo 2021 rep. n. 216 registrato dalla Corte dei Conti al n. 1029 in data 12 aprile 2021;

**Vista** la nota. prot. n. 19111 del 04/08/2022 della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (acquisita al protocollo d’Ufficio il 04/08/2022) con la quale è stata richiesta la verifica dell’interesse culturale ai sensi dell’art.12 del citato D.Lgs. n.42/2004 e s.m.i. per il bene denominato “Galleria artificiale Km 241+398” sito a Genga (AN), Linea Ferroviaria Orte – Falconara;

**Visto** il parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Ancona e Pesaro e Urbino espresso con nota prot. 13015 del 28/11/2022 (acquisito al prot. d’Ufficio n. 4590 del 29.11.2022) dal quale si rileva **la sussistenza dell’interesse storico-architettonico** del manufatto, proponendo l’adozione del provvedimento di dichiarazione di interesse culturale ai sensi dell’art.12 comma 2 del Codice dei Beni Culturali, per le motivazioni di cui all’allegata relazione storico – artistica – architettonica;

**DELIBERA n. 124 del 30.11.2022**



## Ministero della Cultura

SEGRETARIATO REGIONALE PER LE MARCHE

**Visto** il medesimo parere di cui sopra dal quale si rileva che: "L'immobile non presenta interesse archeologico diretto, tuttavia, in considerazione della diffusa frequentazione antica del comprensorio territoriale, il potenziale archeologico è da considerarsi diffuso. Pertanto, si richiede che, per quanto attiene alla tutela del patrimonio archeologico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 ss.mm.ii., nel caso di interventi determinanti incisione di suolo lateralmente alla galleria il progetto sia preliminarmente sottoposto all'esame della Soprintendenza ABAP per le eventuali prescrizioni di competenza";

**Visto** il verbale n. 22 della Commissione del giorno 30/11/2022, dal quale risulta che: è stata approvata all'unanimità la proposta di verifica positiva di interesse culturale del bene in oggetto; formulata dalla Soprintendenza competente, contenuta negli atti appena citati e fondata sulle argomentazioni ivi contenute;

### Ritenuto che il bene:

Denominazione	Galleria artificiale Km. 241+398
Comune	Genga
Via	Linea Ferroviaria Orte – Falconara
Provincia	AN
Distinto al C.T.	Foglio n. 46 particella 602/parte
Confinanti	Foglio n. 46 restante particella 602
Proprietario	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

**presenta interesse storico - architettonico** ai sensi dell'articolo 10 comma 1 del citato D.Lgs. 22 gennaio 2004 n.42;

### DELIBERA

**Art. 1** il bene denominato: " **Galleria artificiale Km. 241+398** "come sopra descritto e meglio individuato nelle premesse, è dichiarato **di interesse storico - architettonico** ai sensi dell'articolo 10 comma 1 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i. e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto testo normativo;

**Art. 2** La relazione storico - artistica - architettonica (all.1), la planimetria catastale (all.2), fanno parte integrante e sostanziale della presente delibera;

**Art. 3** Il presente atto è notificato al proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene oggetto di vincolo diretto ai sensi e per gli effetti dell'art.15 del Codice dei Beni Culturali; sarà poi trascritto presso l'Agenzia delle Entrate - Territorio, Servizio Pubblicità Immobiliare, a cura della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio competente ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene. Avverso il presente atto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero della Cultura ai sensi dell'articolo 16 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.. E' inoltre ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale competente per territorio, ai sensi del D.Lgs. 2 luglio 2010 n.104 entro 60 gg. dalla notifica del presente atto, ovvero, in via alternativa, è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971 n.1199 entro 120 gg. dalla notifica del presente atto.

II PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

Il Segretario Regionale

**Dott. Carlo Russo**

DELIBERA n. 124 del 30.11.2022



POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA  
RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228 – CASTELPLANIO  
LOTTO 2

**Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale  
necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi  
dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004**

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
IR0F	02	R22 RH	IM 00 00 005	A	12 di 13

## 6.2 RELAZIONE STORICO



*Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

## RELAZIONE STORICO ARTISTICA ARCHITETTONICA

**GENGA (AN): Galleria artificiale km 241+398**

**Linea ferroviaria Orte-Falconara**

Immobile censito al N.C.E.U. Fg. 46 (C.T.) part. 602/parte.

### Collocazione storico territoriale del bene



*La stazione di Falconara nella seconda metà dell'Ottocento*

La storia ferroviaria della provincia di Ancona avrebbe rischiato di essere poco più che storia locale, se nelle lunghe e defatiganti battaglie di campanile del secolo scorso fosse prevalsa la scelta di congiungere le Marche con Roma attraverso un percorso diverso da quello della Vallesina. La storia delle ferrovie nella provincia è invece soprattutto quella della grande T con incrocio a Falconara Marittima. I due attraversamenti principali, quello costiero e quello lungo la Vallesina, entrarono in completa attività il primo nel maggio 1863 (Ancona-Pescara), il secondo nell'aprile 1866 (Falconara-Foligno-Roma); a pochi anni dalla fondazione del Regno d'Italia le Marche erano collegate al resto del Paese tramite il nuovo mezzo di trasporto.

In fatti la ferrovia Roma-Ancona collega la capitale con la città di Ancona e conseguentemente con la costa adriatica. Lungo il suo percorso, questa attraversa il territorio laziale, poi l'Umbria, dove tocca le città di Terni, Spoleto e Foligno, quindi attraversa l'Appennino umbro-marchigiano e infine attraversa le Marche centrali, toccando Fabriano e Jesi, arrivando sulla costa adriatica a Falconara Marittima, nei pressi di Ancona. Nei progetti originali, predisposti ancora dallo Stato Pontificio, era stata denominata Strada Ferrata "Pio Centrale", ma tale nome fu poi abbandonato dallo Stato Italiano.



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO  
Piazza del Senato, 15 60121 Ancona – Tel. 0715029811 Fax 071206623  
PEC: [sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it](mailto:sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it)  
PEO: [sabap-an-pu@cultura.gov.it](mailto:sabap-an-pu@cultura.gov.it)



## *Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

Il progetto della ferrovia prese forma nell'allora Stato Pontificio dopo la morte, nel 1846, di papa Gregorio XVI che non ne autorizzò mai la costruzione. Salito sul trono di Pietro Pio IX, la Segreteria di Stato, con la Notificazione del 7 novembre 1846 autorizzava tra l'altro la costruzione di una ferrovia che collegasse lo Stato al suo principale porto dell'Adriatico, quello di Ancona.

Il tratto marchigiano della Ancona-Roma sollevò le più diverse ipotesi di tracciato, fino a quando non intervennero congiuntamente il ministero della Guerra e quello dei Lavori pubblici, che resero pubblica la decisione ultima nel dicembre 1862, come segue:

1°. *“Che il tracciato definitivo della ferrovia Roma-Ancona sul versante orientale degli Appennini, cioè a partire dalla Galleria di Fossato, debba seguire la direzione già prescritta alla Società Casavaldès per la valle dell'Esino fino a Chiaravalle e ivi attraversare il fiume per recarsi a Castelferretti, d'onde per la valle lunga tenendosi sempre a ridosso della catena di colline che fiancheggiano le spiagge, si entrerebbe poi in Ancona mediante una galleria di metri 2500 circa sotto la posizione fortificata di Montagnolo.*

2°. *Che tale variante esigendo però nuovi lavori ed accurati studi, ed un tempo considerevole per l'esecuzione dei relativi lavori, si limiterebbe per ora la variante stessa al tratto da Chiaravalle a Castelferretti per indi congiungere questo punto con Falconara sulla strada di Bologna-Ancona mediante un tronco provvisorio. Per tal modo senza ritardare più oltre l'ultimazione e l'apertura di questa strada così reclamata dall'interesse del commercio, si tiene aperta la via a sistemare poi definitivamente la strada stessa secondo gli interessi non meno importanti della difesa dello Stato e della sicurezza di una fra le principali Piazze forti del Regno”.*

È noto che la sistemazione definitiva fu quella dichiarata allora provvisoria.

Il progetto esecutivo prese il nome di Strada Ferrata "Pio Centrale" in onore del Papa, ma fu realizzata solo dieci anni dopo, **inaugurata il 29 aprile 1866**, dal Regno d'Italia; l'avvio dei lavori era stato rallentato dal passaggio dallo Stato Pontificio al Regno d'Italia di gran parte del territorio attraversato dalla ferrovia e la costruzione era andata a rilento per dissesti e scandali finanziari, difficoltà di tracciato e non ultimo, anche incidenti come l'esplosione del deposito di polveri da sparo durante la costruzione del tratto Narni-Nera Montoro. L'esercizio fu comunque iniziato, nelle tratte già costruite, già nel 1865 dalla Società per le strade ferrate romane (SSFR), nata dalle ceneri di un gruppo di piccole società minori.

I confini tra lo Stato Pontificio e il Regno d'Italia resero particolarmente complessa la situazione della ferrovia. La linea partendo da Roma era per 37 chilometri nello Stato Pontificio, fino a Passo Corese:





## *Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

proseguiva per 29 chilometri in territorio del Regno d'Italia, fino a Colle Rosetta dove di nuovo percorreva lo Stato Pontificio per altri 20 chilometri per poi rientrare nel Regno d'Italia.

Nel 1870 la linea venne interrotta nel suo tratto romano dal Genio guastatori pontificio in più punti, per contrastare l'occupazione italiana degli ultimi avamposti dello Stato della Chiesa. Riattivata con Roma ormai capitale, svolse tuttavia un servizio oltremodo scadente, che a seguito delle proteste generali portò al riscatto della linea da parte dello Stato, dato il fallimento della SSFR.

Nel 1885 la linea fu incorporata nella Rete Adriatica e gestita dalla Società Italiana per le strade ferrate meridionali che già nel 1890 provvide all'attivazione del doppio binario tra Roma ed Orte.

A seguito della statalizzazione delle ferrovie prevista dalla legge Fortis del 22 aprile 1905, n. 137, il 1<sup>o</sup> luglio 1905 l'esercizio passò alle Ferrovie dello Stato. Il 22 maggio 1906 venne attivata la tratta da Ancona ad Ancona Marittima e il 16 settembre 1907 venne raddoppiato il tratto tra Ancona e Falconara Marittima.

Data l'importanza della relazione e per il traffico in aumento, durante il periodo fascista si procedette al potenziamento delle infrastrutture; la linea comunque continuò ad essere esercita con trazione a vapore, con l'uso delle potenti locomotive 471.

Nel 1935 l'introduzione delle automotrici ALn 56 permise di ridurre quasi a metà il tempo di percorrenza occorrente alla relazione, stabilendo anche treni non stop tra Roma ed Ancona in sole 4 ore contro 7 ore dei treni ordinari a vapore. Il 28 ottobre 1939 entrò in esercizio la trazione elettrica a 3.000 V CC con l'utilizzo delle nuove elettromotrici binate ALe 40 provviste anche di cucina a bordo. Il 15 luglio 1939 entrò in esercizio il raddoppio tra Narni e Terni e il 12 febbraio 1940 quello tra Orte e Narni (ma, a seguito della guerra, nel 1944 la linea intera risultava interrotta in vari punti con gravissimi danni ad oltre il 60% delle infrastrutture).

La riattivazione completa avvenne il 12 maggio 1945 ma, contestualmente, venne rimosso il secondo binario tra Orte e Terni.

Alla fine della seconda guerra mondiale, la ferrovia, per gran parte del suo percorso (da Orte a Falconara Marittima), si presentava quindi a binario semplice; per l'importanza assunta dalla ferrovia nel corso degli anni, sono così iniziati lavori di potenziamento e raddoppio del tracciato e altri ne sono in progetto nel corso degli anni a venire.

Nella realizzazione di tali linee ferroviarie nella prima metà del XIX secolo si rese necessario costruire delle case cantoniere ferroviarie (o caselli) che fossero sempre presenti in modo da controllare costantemente tutta la linea, degli edifici adibiti proprio all'alloggio di personale responsabile della manutenzione e del controllo della linea; tra la fine dell'Ottocento e la prima





*Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

metà del Novecento vennero dislocati a intervalli regolari su tutte le linee costruite e in tutti punti che richiedevano una maggiore sorveglianza, come passaggi a livello, tombini, snodi e ponti.

### **Definizione dell'attuale consistenza materiale**



*Galleria Km 241+398*

La **galleria artificiale**, oggetto della presente relazione, venne costruita per consentire il sovrappasso di un fosso che attraversava trasversalmente la linea storica e, nel contempo, per permettere alle acque di defluire; per tali motivi il manufatto può anche essere definito una "galleria - ponte".

Essa è costituita prevalentemente in mattoni con elementi di finitura in pietra negli angolari e agli ingressi della galleria stessa. La parte superiore, proprio per la funzione idraulica che svolgeva, si presenta pavimentata con un canale in terra battuta in posizione centrale rispetto allo sviluppo dell'asse ferroviario; internamente è intonacata con malta.

La galleria si presenta in cattivo stato di conservazione con mancanze lungo le connessioni tra gli elementi in laterizio e quelli in pietra; i muri di ingresso in muratura presentano una forma irregolare con avvallamenti e lacune.

La galleria non è segnalata nel particellato storico del 1890, pertanto la data di realizzazione è da ritenersi posteriore a quella della linea ferroviaria di alcuni anni; in base alle caratteristiche materiche e architettoniche può essere datata ai primi anni del Novecento.





*Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO



Galleria Km 241+398 - canale superiore

### **Inquadramento nell'ambito degli studi e della letteratura architettonica e storico-critica**

Per la comprensione del contesto storico, cronologico e territoriale nel quale il bene è inserito sono stati consultati, direttamente e indirettamente, i seguenti testi e siti:

- F. Corini, *Costruzione ed esercizio delle ferrovie*, 2<sup>a</sup> ed., vol. 2. *Impianti*, Torino 1930.
- F. Corini, *Scienza e tecnica delle costruzioni stradali e ferroviarie. Tracciato, corpo stradale, sovrastruttura, gallerie*, 2<sup>a</sup> ed., vol. 1. *Del progetto*, Milano 1947.
- F. Corini, *Costruzione ed esercizio delle ferrovie*, 3<sup>a</sup> ed., vol. 1. *Tecnica ed economia dei trasporti ferroviari*, tomo 2. *Impianti fissi delle ferrovie ed impianti di segnalamento*, Torino 1950.
- A. Giuntini, *Le ferrovie*, in "Vie del commercio in Emilia Romagna Marche", Milano 1990, pp. 213-228.
- E. Godoli e M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Palermo 2004 .
- E. Godoli e A. I. Lima (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palermo 2004.
- L. Mayer, *Impianti ferroviari. Tecnica ed esercizio*, Roma, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, 1970.
- Minetti, *La ferrovia Falconara-Roma nelle Marche centrali tra Ottocento e Novecento*, in *La Questione ferroviaria nella storia d'Italia*, Roma 1989, pp. 103-120.
- S. Salustri, *La rete viaria e le sue infrastrutture*, in "Esino Mare. Materiali ed immagini per la conoscenza di un territorio", Falconara Marittima 1990, pp. 158-168.
- D. Vaschetto, *Le più belle ferrovie secondarie d'Italia. Il Centro-Nord*, 2016.
- M. Venturato, *Interventi di rinforzo per ponti ad arco in muratura*, Università degli Studi di Padova, Corso di laurea in Ingegneria Civile Strutture, 2010-2011.





*Ministero della cultura*

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

### **Ripercorrimo critico dei punti precedenti e valutazione complessiva finale**

La Galleria artificiale km 241 + 398 lungo la Linea ferroviaria Orte-Falconara, che mantiene forme, pianta e materiali originali, costituisce un importante elemento del sistema dell'ingegneria ferroviaria dei primi anni del Novecento; inoltre il manufatto è perfettamente integrato con il paesaggio circostante, assumendo pertanto un rilevante valore sia dal punto di vista storico-architettonico che paesistico-ambientale.

Per quanto sopra esposto si ritiene che il manufatto nel suo insieme possieda i requisiti di interesse storico-culturale, ai sensi dell'art. 10, comma 1 del D. Lgs. 42/2004.

Ancona, 28/11/2022

Il Relatore  
dott.ssa Francesca Farina

Visto: il Responsabile dell'istruttoria  
arch. Biagio De Martinis

VISTO  
Il Soprintendente  
Arch. Cecilia Carlorosi

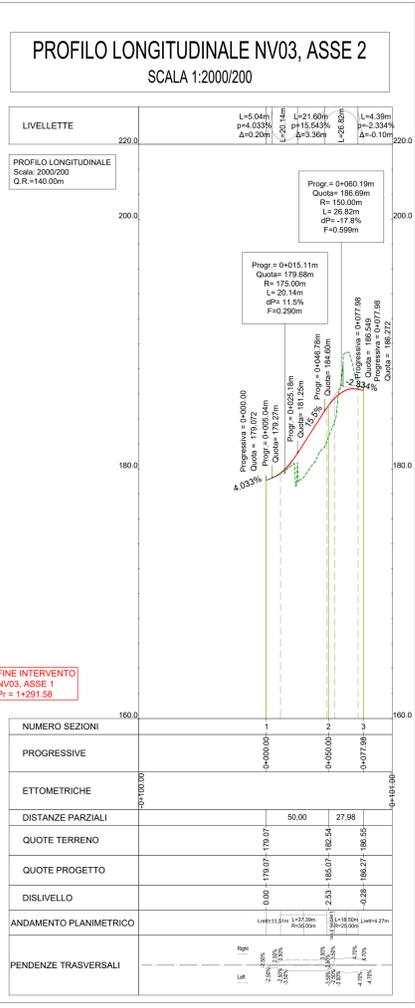
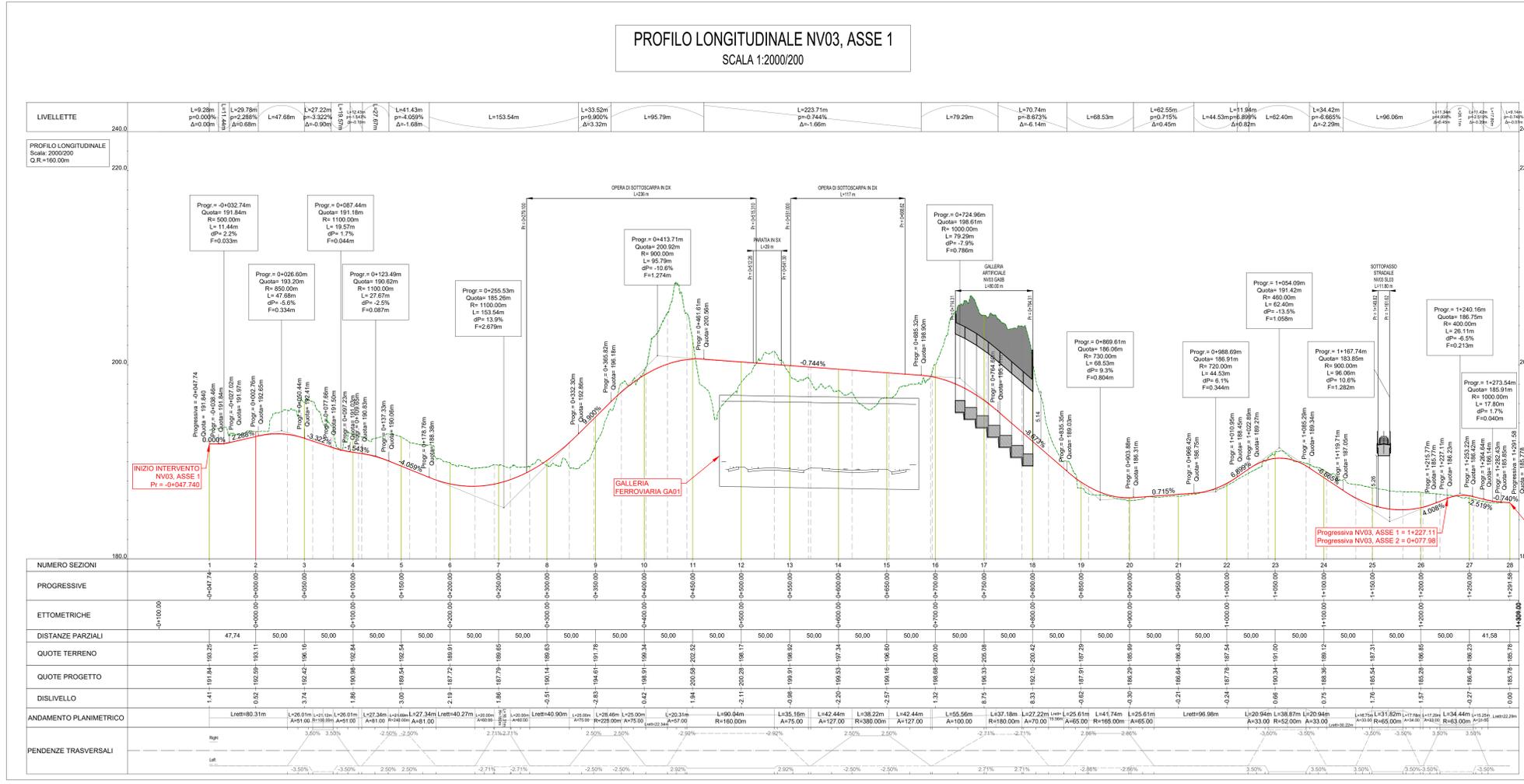
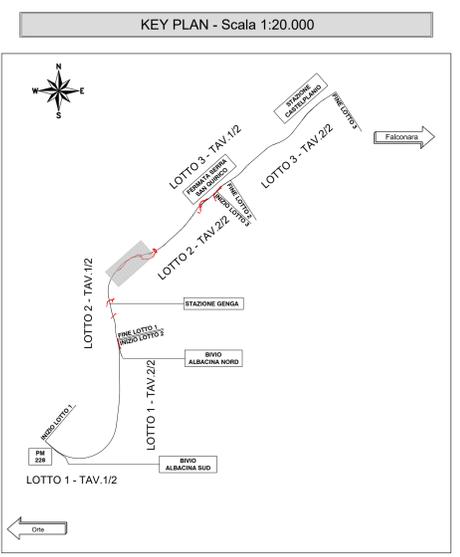
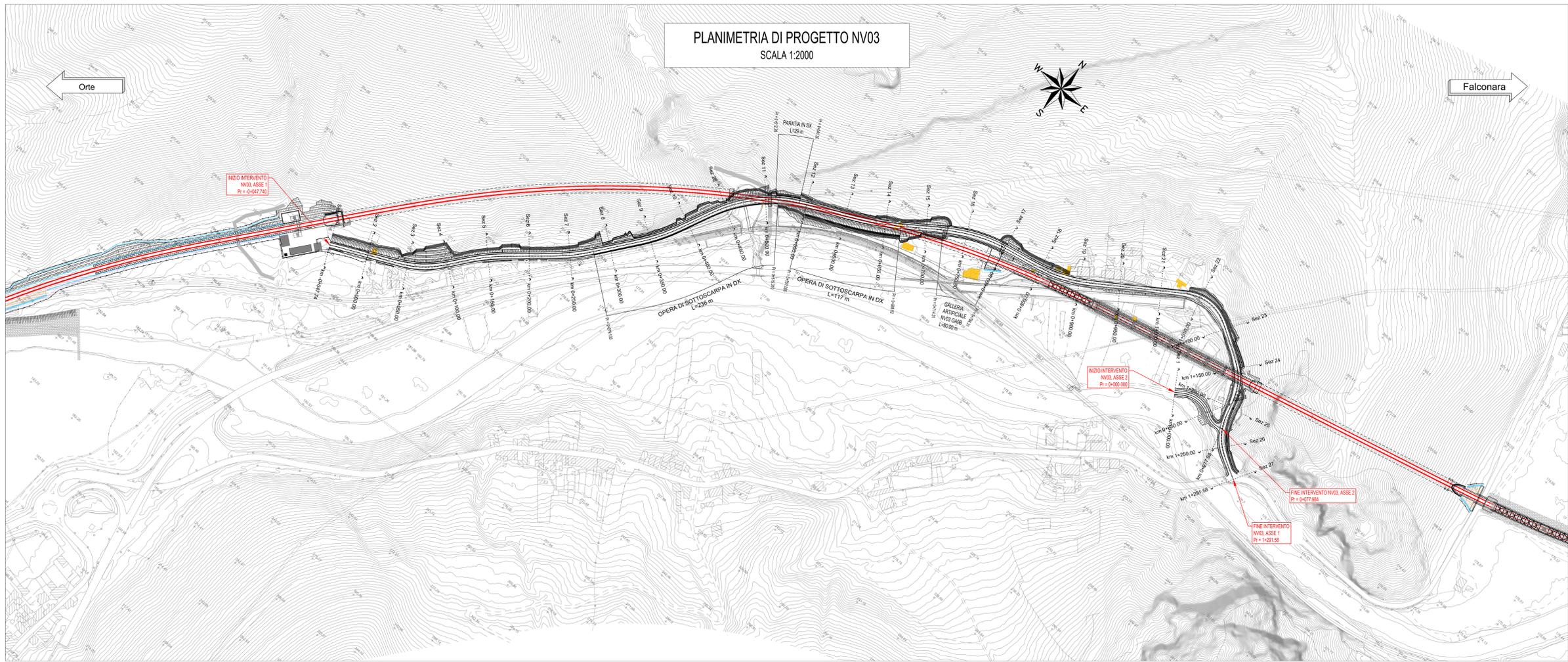
*(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa)*



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO  
Piazza del Senato, 15 60121 Ancona – Tel. 0715029811 Fax 071206623  
PEC: sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it  
PEO: sabap-an-pu@cultura.gov.it

	POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228 – CASTELPLANIO LOTTO 2												
<b>Galleria artificiale km 241 + 398 per la quale necessita acquisire l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">COMMESSA</th> <th style="text-align: left;">LOTTO</th> <th style="text-align: left;">CODIFICA</th> <th style="text-align: left;">DOCUMENTO</th> <th style="text-align: left;">REV.</th> <th style="text-align: left;">FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IR0F</td> <td>02</td> <td>R22 RH</td> <td>IM 00 00 005</td> <td>A</td> <td>13 di 13</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	IR0F	02	R22 RH	IM 00 00 005	A	13 di 13
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
IR0F	02	R22 RH	IM 00 00 005	A	13 di 13								

**6.3 TAVOLA NV03 - OTTIMIZZAZIONE VIABILITÀ - VIA MOGIANO - VIA PALOMBARE  
 PLANOPROFILO, TRACCIAMENTO E SEZIONE - IR0P02R29LSNV0300701A**



COMMITTENTE: **RFI** RAI INFRASTRUTTURE ITALIANE

PROGETTAZIONE: **ITALFERR** GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

**DIREZIONE TECNICA**  
**S.O. PROGETTAZIONE INTEGRATA CENTRO**  
**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA**

**POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE-FALCONARA**  
**RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228-CASTELPLANIO**  
**(LOTTO 2)**  
**NUOVE VIABILITA' DI PROGETTO**

NV03 - Ottimizzazione Viabilità - Via Mogliano - Via Palombara Planoprofilo, tracciamento e sezione - TAV. 1 DI 2

SCALA: 1:2000

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO COD. OPERA/DISCIPLINA PROG. REV.

IR0P 02 R 29 L6 NV0300 701 A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Emissione per gara	P. Cuomo	Set. 2022	E. Leggieri	Set. 2022	C. Unzueta	Set. 2022	F. Arduni	Settembre 2022

File: RCP02R20L6NV0300701A.dwg n. Elab.: