



GIUNTA REGIONALE

Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile

Direzione Ambiente e risorse idriche

Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA)
VA@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
COMPNIEC@PEC.mite.gov.it

Soprintendenza speciale per il Piano
Nazionale di Ripresa e Resilienza
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e della mobilità
Sostenibile Direzione Generale per le Dighe e le
Infrastrutture idriche ed elettriche
dg.digheidrel@pec.mit.gov.it

e, p.c.

Regione Marche
- Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione
Civile;
@Paleo

Oggetto: (V01003) [ID: 10773] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnica ed economica "*Potenziamento della linea ferroviaria Orte - Falconara. Raddoppio PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina - Lotto 2 Genga- Serra S. Quirico*" (CUP J21J05000000001). Proponente: Società RFI S.p.a. **Trasmissione osservazioni.**

Con nota loro prot. n. 9200 del 18/01/2024, acquisita al protocollo regionale n. 70003 del 18/01/2024, il MASE ha comunicato la pubblicazione della documentazione e la procedibilità dell'istanza relativa alle Varianti al PFTE dell'intervento in oggetto.

Il suddetto progetto è stato approvato con Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi del 26/04/2023 e Determinazione motivata n. 2/2023 dal Comitato Speciale del CSLPP, ai sensi e per gli effetti dell'art. 44, comma 6, terzo periodo, del DL 77/2021 anche a seguito dell'emissione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero della Cultura, del decreto n. 144 del 20 marzo 2023 con cui è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale.

Secondo quanto riportato nella documentazione prodotta, rispetto al progetto di fattibilità tecnico economica assentito con Decreto di compatibilità ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica DM-2023-0000144 sono state introdotte ottimizzazioni e variazioni che non alterano le caratteristiche tecnico-funzionali dell'opera, dovute a:

- approfondimenti progettuali per lo sviluppo del Progetto di fattibilità tecnico economica da porre a base gara finalizzati alla costruibilità dell'opera e alla sua computazione;
- aggiornamento della base cartografica utilizzata;
- risultanze dello studio delle fasi realizzative;
- interlocuzioni ed approfondimenti con gli enti competenti;
- prescrizioni della Conferenza dei Servizi
- prescrizioni sancite dal Parere di compatibilità ambientale della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC n. 50 del 06 settembre 2022

- prescrizioni sancite dal Parere del Ministero della Cultura del 08/02/2023
- prescrizioni sancite dal Parere della Regione Marche

ISTRUTTORIA SULLA DOCUMENTAZIONE PRODOTTA

Le tipologie di intervento interessate da variazioni/ottimizzazioni sono riassumibili in:

- 1) modifica/variazioni viabilità già presenti nel PTFE "Genga – Serra san Quirico";
- 2) modifica/variazioni della struttura di tombini già presenti nel suddetto PTFE, nonché delle connesse Opere Civili e di smaltimento delle acque;
- 3) inserimento di nuovi sottopassi ciclopodoni non previsti nel PTFE;
- 4) modifiche alle opere dei piazzali di emergenza già presenti nel suddetto PTFE agli imbocchi di alcune gallerie.

In sintesi, vengono previsti i seguenti interventi:

<p>TRA0A+TR01 +NV30+IN00</p>	<p>Ottimizzazione progettuale che riguarda le opere collegate TI04; TR01; NV30</p> <p><i>Le modifiche apportate al PTFE assentito a carico della NV30, interessano anche la sistemazione tra la radice sud della nuova viabilità e il primo tratto di rilevato TR0A-TR01. L'accesso dalla SS256 viene spostato più a sud, dove la quota dell'asse stradale esistente si abbassa notevolmente. Il tratto di intersezione della nuova viabilità con l'esistente è caratterizzato da una pendenza del versante meno ripida. L'asse della nuova NV30 così concepita tende ad affiancarsi piano-altimetricamente al sedime ferroviario dell'opera anticipata del lotto 1 (TR0A).</i></p> <p><i>L'approfondimento dello studio idraulico sul tombino IN00 (ovvero TI04) ha portato a definire rispetto al PTFE assentito una struttura scatolare a gradoni, per permettere lo smaltimento idraulico a monte, sotto la viabilità di progetto, fino a valle, verso il fiume Esino, sottopassando la ferrovia, dovendo coprire in circa 10 m un dislivello di circa 30 m. In corrispondenza della pk.1+130, l'idrografia secondaria, interferisce attualmente con la linea storica, e con il tracciato di progetto. Il tombino previsto al di sotto della linea ferroviaria si sviluppa per una L=31m ed ha le seguenti dimensioni B=2m, H=2m, ed uno spessore pari a 500mm con una pendenza del 1%. La struttura è del tipo in cemento armato gettato in opera. Il tombino sarà realizzato tramite Ponte Essen con posa in conci a spinta per il solo tratto interferente con la LS, mentre nel tratto di tombino immediatamente a monte è prevista la realizzazione con getto in opera (al di sotto della TR0A, opera anticipata del Lotto 1</i></p> <p><i>A monte della trincea ferroviaria è previsto l'inserimento di una nuova viabilità di accesso al piazzale tecnologico TR30, denominata NV30, posta ad una quota più alta di circa 23m rispetto al fondo di scorrimento del tombino. Per collegare le quote di scorrimento di monte rispetto a quelle del tombino al di sotto della TR0A, sottopassando la nuova viabilità, è prevista la realizzazione di un tombino in cls delle medesime dimensioni in sezione, con gradonature interne e sottofondo in massi cementati.</i></p>
<p>IN01</p>	<p>Ottimizzazione di progetto per la sistemazione idraulica necessaria per il superamento in quota della linea ferroviaria, in prossimità dell'imbocco est della GN02</p> <p><i>Con la rimodulazione della tipologia di imbocco della galleria GN02, lato Castelplanio, da becco di flauto a portale inverso per il tombino IN01 si è resa necessaria dapprima una riprofilatura di un tratto a gradoni con fondo a gabbioni in rete metallica, al fine di evitare l'erosione del fondo del canale, mentre nel tratto al di sopra della galleria è adottato un rivestimento in cemento armato con pietrame incastonato e successivamente un'ulteriore riprofilatura a gradoni al fine di raccordarsi altimetricamente con la quota di fondo dell'alveo esistente.</i></p>

IN02	<p>ottimizzazione di progetto per la sistemazione idraulica che prevede il sottopasso del corpo stradale ferroviario e sistemazioni di alveo a monte e a valle per il superamento dei dislivelli morfologici</p> <p><i>Per quanto riguarda la IN02 l'elevato dislivello dovuto alla presenza della cascata, è stata presa in considerazione l'idea di creare un canale sotterraneo in c.a., fatto a scalini, con delle soglie di fondo, per diminuire la velocità della vena fluida proveniente da monte, ed evitare che eventuali portate particolarmente eccezionali sovrastino la sovrastruttura ferroviaria. Sia a monte che a valle della struttura in c.a. si prevede una riprofilatura a gradoni con fondo a gabbioni in rete metallica per permettere un adeguato imbocco al canale e per raccordarsi altimetricamente con la quota di fondo dell'alveo esistente.</i></p> <p>Le opere afferenti la IN02 ricadono nella ZSC IT5320017 Gola della Rossa e di Frasassi e nel Parco naturale regionale della Gola della Rossa e di Frasassi; la WBS produce una riduzione potenziale della biocenosi, classificata nella carta della vegetazione naturale 1:10.000 prodotta dalla Regione Marche per le aree a maggiore naturalità, come Bosco deciduo di Quercus virgiliana potenzialmente riconducibile all'habitat 91AA di interesse comunitario, pari a circa +165 mq rispetto a quanto stimato nel PFTE assentito.</p>
IN03	<p>Ottimizzazione progettuale</p> <p><i>Per il tombino IN03 si prevedono interventi di ottimizzazione per la sistemazione idraulica a monte e valle</i></p>
IN05	<p>Demolizione e sostituzione di un tombino esistente al di sotto della LS alla prog. Km 7+423</p> <p><i>Per quanto attiene il tombino IN05 si prevede la sostituzione del manufatto esistente: l'opera non era stata prevista nella configurazione di progetto assentita</i></p>
SL01-NV01	<p>l'adeguamento della livelletta della NV01 che ospita in sezione una pista ciclabile, ha comportato l'approfondimento della sezione di progetto, un diverso scatolare e l'inserimento di un gruppo pompe di sollevamento alimentato con GE</p> <p><i>La strada, così come tracciata, realizza la ricucitura di Via San Vittore, presso la frazione Gattuccio, nel tratto compreso tra la rotatoria di recente realizzazione che si collega ad una bretella dello svincolo della SS76 e il ponte sul fiume Esino.</i></p> <p><i>La strada di progetto prevede un nuovo profilo altimetrico per sottopassare la ferrovia di progetto con un franco ridotto a 4.20 m pertanto interdetto il transito ai mezzi pesanti.</i></p> <p><i>Accogliendo le prescrizioni ricevute in fase autorizzativa, la soluzione proposta nel PFTE+parti variate prevede l'abbassamento della livelletta garantendo, al disotto dello scatolare SL01 che sottopassa la linea ferroviaria, un franco minimo di 5,00m in modo che lo stesso sia adeguato al passaggio di mezzi pesanti. La sezione stradale, inoltre, comprende anche una pista ciclabile in affiancamento alla sezione carrabile. Ne deriva che la soletta superiore dello scatolare del sottopasso ha una luce netta di 12,50m</i></p> <p><i>L'abbassamento di livelletta stradale porta inevitabilmente il punto di minimo all'interno dello scatolare, pertanto è stato necessario prevedere un impianto di sollevamento, posizionato all'interno del vano interposto fra la viabilità e la spalla del VI01, nonché un GE con serbatoio interrato.</i></p>
SL02-NV02	<p>l'adeguamento della livelletta della NV02, che ospita in sezione una pista ciclabile, ha comportato la modifica della sezione di progetto e l'inserimento di un gruppo pompe di sollevamento alimentato con GE.</p> <p><i>La nuova strada riconnette Via Guglielmo Marconi nel tratto compreso fra gli abitati di Genga Stazione e San Vittore, nella zona attorno all'attuale parcheggio per le grotte di Frasassi. Il tracciato planimetricamente ricalca l'esistente, e altimetricamente si abbassa per sottopassare la ferrovia di progetto. La lunghezza totale dell'intervento è 534 m. La strada sottopassa la linea ferroviaria in sottovia scatolare SL02 pk 1+630 lungo Via Marconi L'intervento in variante rispetto al PFTE assentito prevede l'abbassamento della livelletta per consentire il sottopassaggio della nuova linea attraverso SL02.</i></p>

	<p><i>L'intervento proposto con il layout di progetto del PFTE+parti variate a supporto dello SL02 prevede l'inserimento di un impianto di sollevamento, posto al di sotto del vicino piazzale esterno di stazione, nonché un GE con serbatoio interrato</i></p>
SL04	<p><i>predisposto all'interno della spalla del viadotto VI03 per connettere la NV32 al sistema locale della mobilità lenta</i></p> <p><i>Per recepire la richiesta del Comune di Genga (25/03/2022, prot. 1327) il PFTE per gara rispetto al PFTE assentito prevede la predisposizione del sedime per la futura pista ciclabile all'interno della spalla del viadotto VI03</i></p>
SL30	<p>da realizzare al di sotto del RI01, viene predisposto per garantire il sottopasso ciclabile che verrà realizzato lungo la LS alla sua dismissione.</p> <p><i>Per recepire la richiesta del Comune di Genga (25/03/2022, prot. 1327) nel PFTE per gara rispetto al PFTE assentito è stato studiato un sottopasso ciclopedonale che garantisce la continuità del sedime della linea storica dismessa in corrispondenza dell'attraversamento della linea di progetto. Con un raccordo di raggio minimo 3 m, si sottopassa perpendicolarmente la linea di progetto mediante uno scatolare. La futura pista ciclabile si ricollega al sedime della LS mediante un tratto adiacente al binario pari della linea di progetto, in rilevato su opera di sostegno.</i></p>
NV03 + IN04	<p>per la quale viene garantita continuità tra le viabilità precedentemente individuate come NV03, NV04 e NVP02</p> <p><i>Nella configurazione di progetto prevista nel PFTE per gara vengono introdotte modifiche non sostanziali al collegamento viario previsto nel PFTE assentito.</i></p> <p><i>E' stata garantita una continuità tra le viabilità NV03 e NV04 ed è stata assorbita nella WBS NV03 anche la NVP02, configurando una ottimizzazione progettuale più che una modifica sostanziale del tracciato. L'intervento comprende la NV03 asse 1, che realizza la risoluzione dell'interferenza, e la NV03, asse 2, che ripristina un breve collegamento con gli appezzamenti coltivati presso frazione Palombare.</i></p> <p><i>Con l'affinamento progettuale del PFTE per gara viene garantita continuità tra le viabilità NV03, NV04 e NVP02 e viene così risolta l'interferenza tra il ponte canale esistente, la viabilità e il canale idraulico di progetto (IN04). Quest'ultimo prevede un tombino scatolare 1,0 x 2,5 mq tra soletta superiore galleria GA01 Mogiano (sezione scatolare) e quota inferiore alla viabilità di progetto, mentre a valle dell'attraversamento è prevista una risistemazione con gradonature in gabbioni.</i></p>
NV32	<p>garantisce l'accesso al Piazzale imbocco Sud galleria GN05 La Rossa, si sviluppa lungo l'asse ferroviario esistente, che verrà dismesso. La parte cospicua del tracciato verrà destinata alla mobilità ciclopedonale</p> <p><i>Rispetto al precedente PFTE assentito, la progettazione proposta con il PFTE+parti variate per la NV32 ottimizza i tracciati e contiene l'impronta sul territorio nell'ambito della precedente WBS NVP3, assorbita nell'attuale NV32. L'asse 4, non previsto nel PFTE assentito, per la maggior parte della sua estensione occupa il sedime della ferrovia esistente e genera ingombro di sedime aggiuntivo in corrispondenza dei brevi tratti di raccordo alla viabilità esistente, ad ovest, o di progetto ad est</i></p>
TR34 +NV33	<p>ottimizzazione di progetto per la sistemazione del piazzale d'imbocco al cunicolo di emergenza a servizio della GN06</p> <p><i>Rispetto al progetto proposto con il PFTE assentito, con il PFTE+ Parti variate il layout del piazzale TR34, posto a servizio della finestra di sicurezza della Galleria Murano, è stato ottimizzato senza modificare significativamente ingombro e localizzazione</i></p>
Pozzo Cuna	<p>Soluzione dell'interferenza con il Pozzo la Cuna, in prossimità della Stazione di Genga</p>

	<p><i>Per poter soddisfare le prescrizioni di VIVA SERVIZI SPA – Regione Marche - Direzione ambiente e risorse idriche (nota id25773810 del 25/03/2022, allegato 2 e protocollo 2022/14412 del 30/05/2022) il PFTE per gara, rispetto a quello assentito prevede la nuova rete di smaltimento delle acque nere in sostituzione di quella esistente, oltre alla realizzazione di un pozzetto di scarico per le acque nere della zona camper, prevede un pozzetto per lo scarico dei servizi igienici di stazione e un pozzetto per la raccolta degli scarichi delle attività commerciali del piazzale.</i></p> <p><i>Per poter garantire inoltre quanto richiesto, all'interno della area campita da un cerchio (in rosso) di raggio 200m dai nuovi punti di captazione acque si predispone una pavimentazione semi permeabile costituita da masselli autobloccanti tipo "grigliato erboso" per le zone degli stalli del parcheggio e una pavimentazione bituminosa per le restanti zone</i></p>
TR03 percorso pedonale di esodo pk 2+665	Ottimizzazione progettuale con spostamento del percorso pedonale di esodo pk 2+665
TR36	ottimizzazione di progetto con spostamento del piazzale tecnologico in un'area di occupazione temporanea necessaria per migliorare la sicurezza idraulica dell'opera per la sistemazione provvisoria della cabina TE
TR05 percorso pedonale di esodo	<p>Ottimizzazione progettuale del percorso pedonale di esodo</p> <p>Le esigenze del progetto tecnologico hanno richiesto di prevedere, lungo la linea, alcuni fabbricati che potessero accogliere la strumentazione necessaria al funzionamento e gestione del raddoppio ferroviario. In particolare, i piazzali previsti lungolinea e oggetti di variante rispetto al PFTE assentito sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TR01 Area di sicurezza all'imbocco Sud della Galleria Valtrara (GN01) • TR03: Area di sicurezza all'imbocco Sud della Galleria La Rossa (GN05) • TR34 (già TR04): Area di sicurezza finestra della Galleria Murano (GN06) • TR05: Area di sicurezza all'imbocco Nord della Galleria Murano (GN06) • TR36 Piazzale tecnologico SSE Serra S. Quirico <p>Relativamente al piazzale tecnologico TR36, con il PFTE+parti variate è stata ottimizzata la localizzazione. In particolare, l'area è stata spostata alla pk 8+400 circa, alla quota 152.7 s.l.d.m. in modo da garantire la sicurezza idraulica dell'opera all'interno dell'area di esondazione. La soluzione progettuale proposta comporta l'occupazione di aree già oggetto di esproprio parziale previste nel layout del PFTE assentito, l'ingombro dell'opera comporta la demolizione di alcuni fabbricati. L'opera si addossa alla linea ferroviaria in progetto, l'accesso al piazzale si avrà dalla NV07A.</p> <p>Le aree di sicurezza TR03 e TRA05 rispetto al PFTE assentito prevedono l'Integrazione di passerelle di scavalco ferroviario in corrispondenza delle pk 2+665 e 7+575, per collegare, ai fini della sicurezza, le estremità delle parti terminali dei marciapiedi FFP</p>
opere di inserimento e mitigazione ambientale	<p><i>In via preliminare sono state previste le necessarie opere di mitigazione per il rumore e le opere a verde di accompagnamento delle opere infrastrutturali nel territorio attraversato. Le opere a verde correlate al sono state sviluppate in continuità con quanto previsto nel PFTE assentito implementando le tipologie di intervento, ovvero inerbimento, fascia arborea arbustiva, fascia arborea arbustiva ripariale. Inoltre, sono state introdotte due nuove tipologie:</i></p> <p><i>Siepe mista e sistemazioni a verde del versante</i></p>

aree di cantiere	Alle pagine 28, 29, 30 e 31 dell'elaborato R0P02R52RGCA0000002B "Progetto ambientale della cantierizzazione" viene prodotta una tabella nella quale vengono indicate nel dettaglio le variazioni tra PFTE assentito e PFTE parti variate. Alle pagine 70, 71 e 72 dello stesso elaborato sono riportate <u>le aree di cantiere</u> del PFTE assentito e del PFTE delle parti variate, che risultano aumentare nella proposta attuale di 1140 mq.
------------------	---

Studio di incidenza

Il proponente, sulla base delle verifiche effettuate e dell'effettivo interessamento degli habitat prioritari presenti, nell'aggiornamento allo Studio di incidenza ritiene bassa, e dunque non significativa, l'incidenza anche nella nuova configurazione progettuale proposta, in quanto questa genera lievi interferenze che non incidono sull'integrità del sito e non ne compromettono la resilienza. Come riportato nello studio di incidenza, l'ampliamento della sede ferroviaria e la realizzazione delle opere connesse (in particolare la nuova viabilità) implicherà una sottrazione di habitat che riguarderà per lo più il fiume Esino (habitat 92A0 "Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba"), alcune cenosi forestali e habitat forestali (91AA* "Boschi orientali di quercia bianca") e, marginalmente, la superficie boschiva dell'habitat 5130 "Formazioni a Juniperus communis su lande o prati calcicoli". Come riportato nello studio, le varianti introdotte hanno portato complessivamente ad una riduzione delle superfici di habitat occupate dalle opere in progetto.

Compensazione boschiva e ecosistemica

Alle pagine 171, 172 e 173 dell'elaborato R0P02R52RGCA0000002B "Progetto ambientale della cantierizzazione" il proponente individua le aree a copertura naturale e/o naturaliforme sottratte per la realizzazione delle opere a seguito del PFTE Parti Variate, le quali si sommano a quelle individuate nel PFTE assentito. In conclusione, ritiene che, ai fini della compensazione richiesta dalla normativa regionale (LR n.6 del 23.02.2005 art. 12 e DGR n. 780 del 05.06.2023) **occorre rimandare alla fase esecutiva di progettazione la definitiva quantificazione e qualificazione delle aree sottratte**, considerandole nella totalità del progetto (PFTE assentito con PFTE parti variate) per le seguenti motivazioni:

- le aree di cantiere saranno definitive e accessibili
- la progettazione esecutiva garantisce un livello di dettaglio che permette di definire in modo realistico l'effettivo ingombro delle opere.

Si condivide quanto indicato. A seguito di tali definizioni sarà possibile procedere alle seguenti attività come da normativa:

- analisi dendrologica forestale, come richiesto dalla LR n.6 del 23.02.2005
- indagini sito-specifiche delle aree da sottrarre, come richiesto dalla DGR n. 780 del 05.06.2023
- individuazione e mappatura dei biotopi presenti nelle aree da sottrarre, come richiesto dalla DGR n. 780 del 05.06.2023

A pagina 19 dell'elaborato SNT viene riportato che "in via preliminare, sono state previste le necessarie opere di mitigazione per il rumore e le opere a verde di accompagnamento delle opere infrastrutturali nel territorio attraversato", e che la localizzazione degli interventi a verde e di mitigazione è rappresentata tra gli elaborati dello SIA nel documento:

- IR0P02R22P6IA0000001C - Carta di sintesi delle misure di tutela del territorio 1/3
- IR0P02R22P6IA0000002C - Carta di sintesi delle misure di tutela del territorio 2/3
- IR0P02R22P6IA0000003C - Carta di sintesi delle misure di tutela del territorio 3/3

Si chiarisce che la valutazione di tali elaborati sarà effettuata nell'ambito della successiva verifica di ottemperanza.

CONCLUSIONI DELL'ISTRUTTORIA

A seguito dell'esame della documentazione prodotta e di quanto emerso nel corso del tavolo tecnico del 14 febbraio u.s. (**verbale allegato 1**), è necessario che in questa fase il proponente fornisca alcuni chiarimenti/elaborati come richiesto dalla Direzione Ambiente risorse idriche nota prot. n. ID: 32181478|16/02/2024 (**allegato 2**), dal Settore Infrastrutture (**allegato 3**). ID 32179998|16/02/2024. Inoltre è pervenuto il contributo dal Settore Genio civile ID: 32177764|16/02/2024 (**allegato 4**), nel quale vengono fornite le richieste per la fase di ottemperanza e di rilascio delle autorizzazioni.

Si ricorda infine, per quanto riguarda la componente vegetazione, che nella fase di progettazione esecutiva il metodo Valutazione Ecologica Compensativa (VEC) dovrà essere applicato correttamente, quantificando la necessaria compensazione delle aree sottratte, considerandole nella totalità del progetto (PFTE assentito con PFTE parti variate). Non sono da intendersi superfici di compensazione, i ripristini o il recupero delle aree direttamente interferite dall'intervento, che invece contribuiscono al valore ecologico post operam (VEB post operam). Si precisa che l'applicazione della metodologia VEC prevede la possibilità di attuare la compensazione non solo tramite realizzazione di nuove superfici, ma anche attraverso il miglioramento ecologico di biotopi degradati. Questo settore è disponibile ad un incontro, insieme al Parco Regionale della Gola Rossa e di Frasassi, per l'individuazione di superfici idonee a realizzare la compensazione. Inoltre, nel Piano di Monitoraggio Ambientale si dovranno prevedere rilievi puntuali posteriori all'ultimazione dei lavori sulle superfici ripristinate e su quelle a compensazione per un periodo di 3 anni.

Per quanto riguarda la componente fauna, il disturbo è maggiormente legato alla frammentazione e all'interruzione di corridoi ecologici. Come riportato anche nello studio di incidenza, le specie che potrebbero essere maggiormente penalizzate nella fase di cantiere sono quelle che utilizzano il corridoio acquatico del fiume Esino. Per questo motivo si chiede di adottare le misure necessarie a ridurre il disturbo durante la realizzazione dell'opera, per non compromettere la continuità ecologica del fiume, così come l'importanza del monitoraggio in corso d'opera e post-opera, per evidenziare eventuali compromissioni delle aree interferite dall'opera stessa.

Si ritiene necessario che il Piano di Monitoraggio Ambientale, il cui adeguamento alle condizioni ambientali del DM 144/2023 è previsto da RFI in fase di ottemperanza art. 28 D.lgs. 152/2006, venga aggiornato tenendo conto anche di quanto emerso in sede istruttoria del presente procedimento.

Sarà cura dello scrivente inviare al Ministero dell'Ambiente ulteriori pareri pervenuti successivamente all'invio della presente nota.

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 comunicazioni indirizzate al Settore, il codice identificativo del fascicolo: (V001003).

Cordiali saluti

AB/VG

Il Responsabile del procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente
Roberto Ciccioni

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

Allegati c/s

Classificazione: 400.130.10. V001003

SETTORE VALUTAZIONI E
AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
Paleo

OGGETTO: (V01003) [ID: 10773] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnica ed economica "potenziamento della linea ferroviaria Orte - Falconara. Raddoppio PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina - Lotto 2 Genga- Serra S. Quirico" (CUP J21J05000000001). Proponente: Società RFI S.p.a.

Richiesta valutazioni tecniche quale contributo per l'istruttoria regionale.

Riscontro

A riscontro della richiesta di valutazioni tecniche di cui alla nota 0097992|25/01/2024 quale contributo istruttorio al parere regionale nel procedimento in oggetto, anche con riferimento alla riunione Teams con RFI tenutasi il 14.02.23:

- richiamati i precedenti contributi istruttori di questa Direzione (ID: 25773810 del 25/03/202 e 27183973|26/08/2022) trasmessi al Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali nell'ambito della procedura V.I.A./PNRR, art. 23 del D. Lgs. 152/2006 sul Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'infrastruttura in oggetto ed in seguito alle integrazioni di RFI del giugno 2022;
- preso atto delle varianti progettuali nel frattempo intervenute anche per gli effetti delle prescrizioni della Regione Marche, si trasmette di seguito il contributo istruttorio con indicati di seguito i principali aspetti relativi alla matrice Acque sotterranee che si intende evidenziare.

Le varianti rispetto al progetto precedentemente oggetto di VIA non modificano sostanzialmente quanto già evidenziato nei precedenti contributi, le cui indicazioni verranno valutate in sede di verifica di ottemperanza.

Si richiamano gli accorgimenti da attenzionare in fase di progettazione esecutiva e cantierizzazione stante l'interferenza con le aree di rispetto allargata e di protezione della sorgente Gorgovivo, nonché per l'interferenza con la zona di rispetto dei pozzi Clementina (200 m di raggio) e per la sorgente Valtreara, (200 m di raggio) in prossimità della quale è prevista un'area di cantiere. Per le suddette captazioni a seguito dei monitoraggi previsti nel PMA potrà essere confermata l'assenza di interferenza tra il tracciato in galleria e il livello delle falde sotterranee, come valutato e motivato da RFI nell'ambito del procedimento VIA.

Per i pozzi La Cuna, si prende atto che in accordo con il gestore Vivaservizi S.p.A., e a seguito di successive indagini, è stato individuato un sito idoneo allo spostamento del pozzo esistente e verificata la realizzabilità di quello in previsione (La Cuna 2), tali che nell'insieme, secondo la documentazione allora fornita, sembrerebbero idonei a garantire il prelievo delle acque necessitanti.

Dall'elaborato "Studio di Impatto Ambientale" (dicembre 2023) si prende atto della nuova ubicazione dei pozzi La Cuna e delle relative opere a protezione delle captazioni.

Si precisa che le distanze di rispetto attualmente da considerare per le tutele dei pozzi (raggio di 200 m e di 60 m; nonché raggio di 10 m per la zona di Tutela Assoluta) vanno individuate da ogni singolo pozzo.

Dalle tavole allegate al SIA il nuovo sottopasso ciclo-pedonale della stazione di Genga, inserito in variante, e l'area Sosta Camper, interferiscono con l'area di raggio 60 metri dalle nuove captazioni, nella quale si raccomandava "di escludere la realizzazione di nuove fognature"; pertanto in detta area, in fase di progettazione esecutiva dovranno essere evitate nuove condotte fognarie (acque nere), così come dovranno essere convogliate ed allontanate fuori da detto ambito le acque meteoriche provenienti dai piazzali dell'area camper e dal sottopasso.

Per quanto riguarda i sistemi fognari relativi alla nuova stazione, ai parcheggi e alle attività commerciali, questi devono garantire la tenuta nel tempo; i relativi punti di recapito devono essere individuati fuori dall'ambito della Zona di Rispetto (m. 200).

Si prende atto della soluzione tecnica adottata per la pavimentazione drenante del parcheggio della stazione di Genga (fig. 35, pag. 24 del SIA), tuttavia per la comprensione completa degli interventi si raccomanda in sede di progettazione esecutiva di fornire i necessari dettagli tecnici relativi ai sistemi fognari (schema di distribuzione, pozzetti, recapiti, sezioni tipo) e alle soluzioni progettuali relative ai Pozzi La Cuna.

In ogni caso, in questa fase, al fine di una migliore valutazione di alcuni degli aspetti sopra evidenziati si mette in evidenza la necessità di mettere a disposizione i seguenti elaborati, non riscontrabili nella documentazione pubblicata sul sito del Ministero ma richiamati nello "Studio di Impatto Ambientale" della variante in oggetto:

- IR0P02R29ROID0000703A – Pozzi La Cuna. Pianta, prospetti e sezioni;
- IR0P02R29ROID0000701A – relazione descrittiva Pozzi La Cuna.

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

OGGETTO: (V01003) [ID: 10773] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnica ed economica "potenziamento della linea ferroviaria Orte - Falconara. Raddoppio PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina - Lotto 2 Genga- Serra S. Quirico" (CUP J21J0500000001). Proponente: Società RFI S.p.a.

SINTESI VERBALE TAVOLO TECNICO DEL 14 FEBBRAIO 2024

In data 14 febbraio 2024 si è svolto un **tavolo tecnico** in modalità online alla presenza del proponente, nel corso del quale sono stati trattati i seguenti argomenti.

Lo scopo dell'incontro è di esaminare congiuntamente la documentazione pubblicata per lo svolgimento dell'istruttoria e trasmettere le conseguenti osservazioni al Ministero entro il 18 febbraio. All'incontro erano presenti oltre al proponente (RFI Italferr) funzionari in rappresentanza di:

- Ministero della Cultura
- Autorità di Bacino distrettuale
- Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
- Direzione Ambiente e risorse idriche
- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali
- Settore Infrastrutture e Viabilità
- Settore Genio Civile Marche Nord
- Settore fonte energetiche, cave e miniere
- Parco Gola della Rossa

Viabilità

• NV07

Arabi – RM, Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile Relativamente alla NV07, che nel Comune di Serra San Quirico dovrebbe risolvere l'eliminazione del passaggio a livello, ricorda che era stato richiesto nella precedente fase di VIA che il sottopasso fosse carrabile, e non solo ciclopedonale.

RFI chiarisce che, trattandosi di area esondabile, tale sottopasso non sarebbe a norma, anche come da pronunciamento del Consiglio Superiore LLPP. Sono state esaminate varie soluzioni, ma la presenza degli edifici nelle vicinanze non ha permesso di sviluppare soluzioni alternative tali da consentirne la percorrenza dei veicoli.

• NV32 di accesso al piazzale imbocco sud galleria GN05 "La Rossa"

Arabi Ricorda che nel procedimento di VIA era stato chiesto di utilizzare il vecchio sedime della ferrovia dalla Cava Gola della Rossa fino a San Vittore di Genga per la realizzazione della ciclovia dell'Esino. Considerato che nella variante è prevista la realizzazione di un tracciato stradale, chiede se è possibile l'uso congiunto.

RFI Chiarisce che tale percorso verrà utilizzato solo in caso di emergenza, ed è possibile l'uso promiscuo, in quanto il flusso veicolare è praticamente nullo.

Arabi Chiede quali lavori di dismissione verranno effettuati nel restante tracciato dismesso e se ne sarà successivamente possibile il riutilizzo come pista ciclabile.

RFI Si prevede lo smantellamento di binari, massicciata e linea di alimentazione. Non sono previste attività sulla sede per renderla carrabile o ciclopedonale, ma in linea generale è possibile renderla fruibile.

Scotti – Parco Naturale Regionale Gola della Rossa e di Frasassi Relativamente ai circa 600 metri che vanno da Ponte Chiaradovo al piazzale della Cava Gola della Rossa, ricorda che l'area dove verrà realizzata la nuova linea ferroviaria, nel Piano del Parco è riportata come area di trasformazione, a differenza di quella su cui insiste il vecchio tracciato da dismettere, nella quale la tutela è maggiore e per questo motivo, il precedente parere del Parco era basato sull'ipotesi

che il riutilizzo del vecchio tracciato ferroviario fosse finalizzato ad un uso sostenibile, e la realizzazione della pista ciclabile andava in tal senso. Poiché l'utilizzo del vecchio sedime della ferrovia sarà promiscuo, chiede assicurazioni che lo stesso verrà percorso solo dalle biciclette e dai mezzi di servizio di RFI e ANAS.

RFI Conferma che la viabilità è interdetta al traffico veicolare, fatti salvi i mezzi di RFI e ANAS, che la percorreranno esclusivamente per gestire eventuali emergenze.

- **NV01**

Nisi – RM, Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile Non si hanno ulteriori richieste relativamente all'inserimento della pista ciclabile, in quanto sono state accolte.

Terre e rocce da scavo

Cremonesi – Responsabile del procedimento Nel corso del precedente procedimento di VIA erano stati chiesti dal Settore Cave della Regione Marche dei chiarimenti relativamente alla destinazione finale del materiale di risulta. Ciò in quanto il materiale viene scavato in prossimità della Cava Gola della Rossa, sito contraddistinto dalla presenza di calcare massiccio di ottima qualità, in quanto usato anche nell'industria alimentare e farmaceutica. Inoltre, in considerazione che il quantitativo di materiale scavato, con l'attuale variante risulta aumentare a ca. 1.300.000 mc, andrebbero prese in considerazione soluzioni di riutilizzo alternative al conferimento in discarica. Inoltre rammenta che è in corso la procedura di VIA per il progetto sempre di RFI per lo spostamento di un tratto di linea ferroviaria nel Comune di Ancona, e che tale materiale potrebbe trovare riallocazione in tale contesto.

Giulioi – Settore fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere Conferma che tale argomento dovrà essere approfondito.

Interferenza con le captazioni idropotabili

Bocchino – Moccia - Settore Ambiente e risorse idriche Presa visione della documentazione relativa all'area del Pozzo La Cuna, ricordano che nel corso del procedimento di VIA erano state fornite indicazioni per risolvere l'interferenza con lo stesso, alle quali al momento non è stato dato completo riscontro e chiedono quando saranno ottemperate.

RFI le osservazioni/condizioni ambientali e prescrizioni presentate nel corso della procedura di VIA saranno ottemperate nella fase successiva con il progetto esecutivo.

Bocchino – Moccia Evidenziano che probabilmente l'area camper prevista non potrà essere realizzata, in quanto non potrebbe essere realizzata la fognatura, vista la vicinanza con il pozzo. Rilevano inoltre che nella documentazione prodotta si fa riferimento a due elaborati con codice iniziale IR0P, che però non sono presenti tra la documentazione prodotta, ma sono solo riportati come stralci nello Studio di impatto ambientale. Lo stesso per la relazione descrittiva.

RFI Effettuerà una verifica in merito, e se necessario ne verrà richiesta la pubblicazione. Nel frattempo, tali elaborati potranno essere anticipati da RFI tramite posta elettronica.

Opere di mitigazione ambientale

Scotti – Parco Naturale Regionale Gola della Rossa e di Frasassi Apprezza la diminuzione di impatto sugli habitat e chiede chiarimenti sull'iter relativo alla previsione e alla realizzazione delle opere di mitigazione ambientale.

Gnetti RM Settore VIA Evidenzia l'importanza dei corridoi ecologici interferiti dall'intervento e pertanto dovranno essere adottate le misure necessarie a ridurre il disturbo durante la realizzazione dell'opera, per non compromettere la continuità ecologica del fiume, così come l'importanza del monitoraggio in corso d'opera e post-opera. Il Piano di monitoraggio dovrà includere le attività relative anche alla manutenzione delle opere a verde aggiuntive del PTFE variato.

Idrologia - Idraulica

Diambra – Genio Civile Marche Nord Il contributo del Genio Civile sarà finalizzato all'ottenimento da parte di RFI delle varie autorizzazioni tra le quali l'Autorizzazione idraulica e le concessioni per le aree demaniali. Evidenza che, tra i pareri e le autorizzazioni da acquisire, RFI nella nota prot. n. RFI-VDO.DIN.DIC.RP/PEC/P/2024/0000081 del 08/02/2024 Allegato A non include il parere ai sensi delle NTA del PAI necessario per le infrastrutture che interferiscono con ambiti a pericolosità idraulica.

Relativamente alle varianti proposte si rileva una variazione rispetto ai corsi d'acqua interferiti, in particolare si prevede la deviazione di un tratto di corso d'acqua. Le opere idrauliche sono state dimensionate correttamente, e relativamente alla deviazione di percorso, si chiederà che il nuovo tracciato divenga demaniale e il vecchio lo resti. Si ritiene che il progetto presentato sia ancora solo a livello definitivo, in quanto mancano i particolari relativi alla reimmissione del tratto deviato nel vecchio tracciato.

Ci sono inoltre difficoltà nell'individuare nel progetto le aree di occupazione del demanio idrico, andrà quindi prodotto un elaborato specifico, che contenga anche le fasce di sicurezza idraulica.

Ricorda che le spalle di ponti e viadotti devono essere posti a non meno di quattro metri dal ciglio di sponda.

Manca il calcolo idraulico per il dimensionamento della rete di scolo della rete ferroviaria e della viabilità, correlato al tema dell'invarianza idraulica, per la quale si individua un volume complessivo senza una valutazione di dettaglio. Si ricorda che tale requisito deriva da una legge regionale, e va pertanto soddisfatto. Non possono concorrere al soddisfacimento del requisito le acque raccolte ai fini dell'irrigazione. Mancano i particolari esecutivi dei recapiti, la cui produzione verrà rinviata alla fase esecutiva.

Si chiedono inoltre chiarimenti relativamente allo smaltimento delle acque meteoriche nella stazione di Genga, che sembrerebbe avvenire in una zona a verde. Nel caso in cui si intenda realizzare un'area a verde per la laminazione delle acque, andranno prodotte delle valutazioni di tipo idrogeologico.

Non è chiaramente indicato quali sono le opere che verranno dismesse.

Si prende atto che il piano di manutenzione delle opere idrauliche verrà prodotto nella fase esecutiva, pertanto si coglie l'occasione di chiedere anche che lo stesso contenga tutte le opere, comprese quelle di scarico e quelle di difesa, il cui eventuale ripristino in caso di danneggiamenti a seguito di eventi alluvionali spetta, ai sensi della norma vigente, all'ente proprietario dell'infrastruttura.

Riguardo al PAI, si prende atto che erano stati prodotti gli scenari post-operam, ma a seguito delle attuali modifiche progettuali, dovrà essere presentata una dichiarazione atta a dimostrare che le modellazioni precedentemente prodotte continuano ad essere valide.

Ai fini della garanzia della trasparenza idraulica dei rilevati, nella progettazione vanno considerati anche i nuovi rilevati che insistono nelle aree interessate da una potenziale piena, individuando eventuali opere di compensazione.

Infine, vanno salvaguardate le fasce di sicurezza idraulica, garantendo il libero accesso al fiume da parte delle autorità. A tal fine le aree di cantiere dovranno avere una distanza minima di sicurezza, e le recinzioni dovranno essere permeabili. Chiarisce infine che le autorizzazioni verranno rilasciate sulla base di un progetto esecutivo.

Cremonesi suggerisce di effettuare un incontro specifico sul tema.

RFI chiarisce che il provvedimento di VIA era stato rilasciato sulla base di un PFTE, contenente delle prescrizioni da adempiere in fase di progetto esecutivo. Il presente procedimento è una variante al precedente PFTE, le relative prescrizioni potranno essere recepite in aggiunta nell'ambito del progetto esecutivo redatto dall'appaltatore.

Sordoni - Autorità di Bacino distrettuale Appennino Centrale Le competenze dell'AdB sono relative alle zone in dissesto e non al reticolo idrografico. Relativamente ai nuovi tracciati delle piste ciclabili, l'AdB si dovrebbe esprimere ai sensi dell'art. 12, comma 3, lettera j), dato il contesto geomorfologico.

RFI chiarisce che le ciclabili inserite nel progetto fanno già parte del PFTE, per le rimanenti RFI può mettere a disposizione i tracciati dismessi.

Diambra, in merito alle autorizzazioni idrauliche, evidenzia l'opportunità di effettuare la verifica di ottemperanza in tempi brevi, al fine di non dover poi modificare il progetto esecutivo.

Paesaggio – Beni Culturali

Idone – Ministero della Cultura chiede chiarimenti in merito alla NV06, e in particolare se la planimetria prodotta sia precedente o successiva alla CdS.

RFI La soluzione attuale è quella precedentemente condivisa con la Soprintendenza, è stata inserita in questa procedura solo per questioni localizzative. Per la NV06 è già stata effettuata l'ottemperanza ed è stata ottenuta l'autorizzazione ai sensi dell'art. 21 vista la vicinanza alla Villa Perugini. Tale passaggio è stato chiuso all'epoca dell'iter autorizzativo, il presente aspetto è solo localizzativo, in quanto bisogna assentire la piccola variazione planimetrica.

Cremonesi chiude la seduta. Si sono chiariti aspetti procedurali e amministrativi. Per quanto riguarda la procedura di VIA in oggetto anche dalla discussione odierna non sembrerebbero emergere ulteriori impatti rispetto a quanto già valutato, ma al fine di capire se è necessario che in questa fase che il proponente fornisca chiarimenti/integrazioni, si rimane in attesa dei contributi che i presenti riterranno di inviare quanto prima considerati i tempi previsti per la trasmissione delle osservazioni al Ministero (18 febbraio).

Infine, per quanto riguarda le verifiche di ottemperanza, si ritiene opportuno calendarizzare riunioni di approfondimento specifiche relativamente a VEC, Terre e rocce da scavo, Autorizzazioni idrauliche, tutela delle sorgenti idropotabili.

Il presente verbale è stato redatto sulla base della registrazione effettuata.

Il verbalizzante
Antonio Berdini

Il Responsabile del procedimento
Velia Cremonesi

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

Classificazione: 400.130.10. V001003

**Al Settore Valutazioni e Autorizzazioni
Ambientali**

SEDE

**e p.c. Al Dipartimento Infrastrutture,
Territorio e Protezione Civile**

c.a. Arch. Nardo Goffi

SEDE

OGGETTO: (V01003) [ID: 10773] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnica ed economica "potenziamento della linea ferroviaria Orte - Falconara. Raddoppio PM228 - Castelplanio con by-pass di Albacina - Lotto 2 Genga- Serra S. Quirico" (CUP J21J05000000001). Proponente: Società RFI S.p.a.. CONTRIBUTO ISTRUTTORIO.

In riscontro alla nota prot. n. 97992 del 25/01/2024, con la quale è stato comunicato l'avvio del procedimento per la formulazione del parere regionale nell'ambito della procedura di VIA statale in oggetto e richiesto di fornire le proprie valutazioni tecniche sul progetto, con riferimento agli aspetti di competenza del Settore, si rappresenta quanto segue.

Gli interventi oggetto di valutazione consistono in alcune varianti e/o modifiche sostanziali al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica "potenziamento della linea ferroviaria Orte - Falconara. Raddoppio PM228 - Castelplanio con bypass di Albacina - Lotto 2 - Genga- Serra S. Quirico".

Il suddetto progetto è stato approvato con Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi del 26/04/2023 e Determinazione motivata n. 2/2023 dal Comitato Speciale del CSLLPP, ai sensi e per gli effetti dell'art. 44, comma 6, terzo periodo, del D.L. 77/2021, anche a seguito dell'emissione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero della Cultura, del Decreto n. 144 del 20 marzo 2023 con cui è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale.

Le modifiche proposte, risultate necessarie a seguito di approfondimenti progettuali, interlocuzioni con gli enti competenti e/o prescrizioni sancite nell'ambito dell'iter autorizzativo del progetto, riguardano tra l'altro alcune viabilità già presenti nel PTFE "Genga – Serra S. Quirico" e oggetto di precedenti pareri e contributi dello scrivente Settore.

Facendo seguito ai sopracitati pareri, valutate le varianti al progetto approvato, si rileva che:

1) Viabilità NV01

Nel PTFE assentito era già prevista la realizzazione della viabilità NV01. Con la variante è stato ottemperato alle richieste avanzate dal Comune di Genga, adeguando il sottovia scatolare al transito dei mezzi pesanti.

SEGNATURA: ID: 32179998|16/02/2024|ITPC

ALLEGATO_6_m_amte.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0030278.16-

Si ritiene, inoltre, soddisfatta la richiesta avanzata dallo scrivente Settore con nota prot. RM n. 914765 del 13/07/2022 di rappresentare, tramite specifici elaborati progettuali di dettaglio, la pista ciclabile in sede propria che verrà realizzata in affiancamento alla sezione carrabile, nel rispetto della vigente normativa di settore.

2) Viabilità NV07 - Assi 1 e 2 e sottopasso ciclopedonale NV10

Il PFTE avviato in iter autorizzativo prevedeva la realizzazione di una nuova viabilità denominata NV07 (Ricucitura SP 76 – via Clementina), funzionale alla soppressione del passaggio a livello (PL) sito nella stazione di Serra San Quirico lato Castelplanio, attraverso un cavalca-ferrovia per il traffico viario e un sottopasso ciclopedonale per la mobilità dolce. Nel corso della procedura di VIA, il cavalca-ferrovia previsto nel progetto iniziale è stato sostituito con opere di minor impatto, segnatamente una strada di collegamento tra il ponte sull'Esino, in corso di realizzazione da parte del Consorzio Quadrilatero spa, e via Fratelli Bandiera (NV07-A), mentre per la mobilità dolce è stata confermata la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale in corrispondenza del passaggio a livello, di cui era prevista l'eliminazione. In merito a tale soluzione progettuale, con D.G.R. n. 1551 del 22/11/2022 relativa all'intesa Stato – Regione sul PFTE in argomento, la Regione Marche ha rappresentato che: *“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). In corrispondenza dello stesso viadotto necessita di approfondire e dettagliare il progetto relativo alla realizzazione del sottopasso ciclopedonale (SL05).”* La Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi del 26/04/2023 e Determinazione motivata n. 2/2023 dal Comitato Speciale del CSLLPP ha approvato il PFTE con l'eliminazione della viabilità NV-07 (cavalca-ferrovia), il mantenimento del PL di stazione al Km 8+401 di progetto e lo stralcio del tratto finale di raddoppio ferroviario tra le progressive 7+943 e 8+889, in quanto tecnicamente non compatibile.

La variante al PFTE proposta nell'ambito della presente procedura di VIA prevede, ai fini dell'ottemperanza delle prescrizioni impartite sul progetto originario, la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale NV10 con la soppressione dell'attuale PL e la sostituzione del tratto NV07-A con due nuove viabilità:

- NV07 – Asse 1: si collega all'intervento in fase di realizzazione per ANAS con un nuovo ponte sul fiume Esino, si porta parallela alla ferrovia e infine si collega a Via Fratelli Bandiera tramite una intersezione a T;
- NV07 – Asse 2: si collega alla nuova viabilità NV07 – Asse 1 e termina in un piazzale in un'area interclusa fra gli stabilimenti, per garantire l'accesso diretto a quest'ultimi ai mezzi pesanti.

Tale soluzione, pur consentendo l'accesso dei veicoli pesanti all'area industriale nella zona di Via Fratelli Bandiera, nonché un collegamento diretto tra la S.S. 76 e appunto Via Fratelli Bandiera e la sua zona industriale, non risolve la soppressione del passaggio a livello conseguente alla realizzazione del sottopasso ciclopedonale, come si evince dall'elaborato IROP02R29L6NV0700001A.

La mancata sostituzione del passaggio a livello con un collegamento carrabile determina un aumento dei tempi di percorrenza tra la zona a nord della ferrovia e quella a sud, con possibili disagi per i residenti e fruitori del territorio comunale di Serra San Quirico.

Considerato quanto rappresentato dai tecnici di RFI e Italferr negli incontri tenutisi il 14 e il 15 febbraio u.s., e segnatamente l'impossibilità tecnica di realizzare un sottopasso carrabile in sostituzione del passaggio a livello, si richiede una relazione illustrativa delle verifiche effettuate e delle previsioni

normative considerate per ritenere tale soluzione tecnicamente non realizzabile, anche in relazione alla possibilità di inquadrare l'intervento come adeguamento di una viabilità esistente in base a quanto previsto dal D.M. 22/04/2004. Tale relazione dovrà includere, inoltre, una descrizione della variante relativa alla realizzazione del sottopasso ciclopeditonale con conseguente soppressione del PL.

3) Viabilità NV32 – Asse 4

Nel PFTE assentito era già prevista la realizzazione della viabilità NV32 articolata in tre rami.

Con la variante è stato aggiunto il quarto ramo, di estensione pari a 691 m, che ripercorre per quasi tutto il suo sviluppo l'attuale sede ferroviaria da dismettere, collegando la SS 256 zona Frazione Pontechiaradovo con la NV32-Asse 3. In base a quanto rappresentato negli elaborati di progetto, il nuovo asse 4, oltre a garantire l'accessibilità ai piazzali ANAS e RFI dalla Via Clementina, potrà essere utilizzato da pedoni e ciclisti per raggiungere i sentieri localizzati a monte della linea storica nell'intorno dell'Eremo di Grottafucile. In particolare, dall'elaborato IROP02R29P6NV3200001A si evince che l'accesso a tale viabilità di servizio sarà consentito, oltre che ai pedoni e ai ciclisti, ai soli veicoli autorizzati con una velocità massima di 50 km/h. Valutata positivamente tale previsione, considerato l'uso promiscuo della viabilità in argomento, si propone di limitare la velocità per l'intero tratto a 30 km/h.

In merito al recupero del tracciato ferroviario in dismissione, si rammenta che la Regione Marche con D.G.R. 1551 del 22/11/2022 ha richiesto 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 ciclopeditonale, 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 n. 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." Tale richiesta è stata recepita e riportata tra le prescrizioni da ottemperare prima della procedura di affidamento (PFTE a base di gara) e confermata dalle prescrizioni contenute nel parere del Ministero della Cultura MIC_SS-PNRR/8/02/2023/0001736-P, ove viene indicato di sviluppare "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."

Si ritiene, pertanto, necessario avviare fin da subito un tavolo tecnico con gli enti territoriali, le associazioni locali e la competente Soprintendenza ABAP, al fine di sviluppare una proposta di recupero anche degli ulteriori tratti della ferrovia in dismissione (oltre che dell'asse NV32-4), così come previsto dalle prescrizioni da ottemperare prima della procedura di affidamento (PFTE a base di gara) e indicato nel parere del Ministero della Cultura MIC_SS-PNRR/8/02/2023/0001736-P. A tal proposito, si ribadisce la richiesta contenuta nella D.G.R. n. 1551/2022 di valutare la possibilità di concedere in uso il tracciato da dismettere dal km 245+107 al km 239+600, per un tratto di circa 5,5 km di estensione (ad esclusione della viabilità di servizio NV32 - Asse 4), per la realizzazione di un'infrastruttura ciclopeditonale.

Si rappresenta infine che, per la predisposizione del presente contributo istruttorio, è stata esaminata la documentazione presentata da RFI con nota nostro prot. 0163010 del 08/02/2024, in relazione alla procedura di approvazione del PFTE variato, non essendo gli elaborati progettuali allegati all'istanza di VIA sufficienti alla valutazione degli aspetti di competenza.



Cordiali 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: 450.50.10/2023/IEV/55