



Dibattito Pubblico
ORTE-FALCONARA
LOTTO 2 | GENGA-SERRA SAN QUIRICO

**RELAZIONE
CONCLUSIVA
DEL COORDINATORE**

8 GIUGNO 2022

Indice

PREMESSA	5
IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI	7

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	9
LE RAGIONI DELL'OPERA	9
L'ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO	10
IL TRACCIATO PROPOSTO	11
LE ALTERNATIVE STUDIATE	12

IL DIBATTITO PUBBLICO	15
CONSIDERAZIONI GENERALI	15
LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	16
LO SVOLGIMENTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	20
L'INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE AL PUBBLICO	28

I TEMI EMERSI	33
IL TRACCIATO E LE ANALISI CORRELATE	33
L'OPPORTUNITÀ DELL'OPERA	33
LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO E L'ANALISI MULTICRITERIA	36
L'ANALISI COSTI - BENEFICI	40
LA VALUTAZIONE DNSH	41
AMBIENTE E PAESAGGIO	42
ACQUE	42
BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO	43
PAESAGGIO E RUMORE	45
CANTIERI, VIABILITÀ E INDENNIZZI	46
INTERFERENZE DI CANTIERE	46
NUOVE VIABILITÀ	48
ESPROPRI E INDENNIZZI	52

QUADRO SINOTTICO DEI TEMI EMERSI	57
---	-----------

CREDITI	75
----------------	-----------

PREMESSA

Dibattito Pubblico
ORTE-FALCONARA
LOTTO 2 | ROMA - SERA SAN GIORGIO

Diba
ORT
LOTTO 2

Il dibattito pubblico sul **Lotto 2 - Genga-Serra San Quirico** del raddoppio ferroviario della linea Orte-Falconara nella tratta PM228-Castelplanio rappresenta il quarto esempio di applicazione di questo strumento a un'opera inserita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr).

Il dibattito pubblico, come previsto dalla legge, è stato indetto dal proponente dell'opera, Rete ferroviaria italiana Spa (Rfi), che ha elaborato il dossier di progetto e ha collaborato a tutte le fasi del processo.

Il dibattito pubblico è stato coordinato da Alberto Cena di Avventura urbana Srl, selezionato dal proponente dell'opera attraverso una gara di evidenza pubblica. Il dibattito si è svolto secondo i tempi prescritti dalla normativa inerente le opere inserite nel Pnrr (DI 31 maggio 2021, n. 77, art. 46 convertito con modificazioni nella legge 108/2021), che prevede la riduzione a massimo 45 giorni dei tempi di svolgimento del confronto e dimezza inoltre i tempi per tutte le attività inerenti la preparazione e la conclusione del dibattito stesso.

La presente relazione conclusiva è stata contestualmente inviata alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) e, tramite il proponente dell'opera, alla Conferenza dei servizi (di cui all'art. 44, comma 4, del DI 77/2021) per la valutazione degli esiti e delle osservazioni raccolte.

In merito al dossier conclusivo del proponente, che il Dpcm 76/2018 indica debba essere presentato entro e non oltre 60 giorni dalla relazione conclusiva del dibattito pubblico, occorre evidenziare - in ragione del sopra citato procedimento abbreviato per le opere inserite nel Pnrr - che tale documento sarà sostituito dagli esiti della Conferenza dei servizi: "i risultati della Conferenza dei servizi (...) fungono da dossier conclusivo da parte del proponente dell'opera e devono essere trasmessi con urgenza, e, comunque non oltre trenta giorni, alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico. I predetti risultati della Conferenza dei servizi sono pubblicati dalla Commissione nazionale per il dibattito pubblico e dalle amministrazioni interessate, ognuno sui propri siti internet. Nell'espressione della sua volontà la Conferenza dei servizi deve indicare le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno indotto a non accogliere eventuali proposte."¹

¹ Raccomandazione n.2 - Linee guida sul procedimento abbreviato per le opere di cui all'allegato n. 4, per le quali è obbligatorio il dibattito pubblico, https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/basic/2021-09/Raccomandazione_n_2_del_06_09_2021.pdf



IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI



2
INCONTRI DI
PRESENTAZIONE



5
INCONTRI
ITINERANTI



5
INCONTRI DI
APPROFONDIMENTO



2
INCONTRI CON
GLI ENTI PUBBLICI



490
PARTECIPANTI



19
QUADERNI
DEGLI ATTORI



24
TECNICI SPECIALIZZATI
RFI E ITALFERR



15
FIGURE PROFESSIONALI



21
POST PAGINA
FACEBOOK



134.181
VISUALIZZAZIONI



61.167
PERSONE RAGGIUNTE



3.907
INTERAZIONI CON
I POST DELLA PAGINA



1.378
UTENTI UNICI
SITO WEB



7.347
TOTALE PAGINE VISITATE



682
DOWNLOAD FILE



1
CONFERENZA
STAMPA



6
COMUNICATI
STAMPA



152
USCITE MEDIA

A group of people, including a woman on the left and several men, are gathered around a table, intently studying large-scale architectural plans. The scene is captured from a high angle, showing their heads and hands as they point to various parts of the drawings. The entire image is overlaid with a semi-transparent teal color. The text 'DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA' is centered in white, uppercase letters.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara (tratta PM228-Castelplanio) si sviluppa in provincia di Ancona e prevede 3 lotti funzionali:

- Lotto 1 - PM228-Genga;
- Lotto 2 - Genga-Serra S. Quirico;
- Lotto 3 - Serra S. Quirico-Castelplanio.

Il Lotto 2, sul quale è stato avviato il dibattito pubblico, prevede il raddoppio del tracciato, è stato individuato come prioritario e rientra all'interno del Pnrr. La realizzazione del lotto 3 e del lotto 1 avverrà successivamente con separati finanziamenti.

Le ragioni dell'opera

Secondo il proponente Rfi la direttrice Orte-Falconara rappresenta un'infrastruttura di vitale importanza per l'ottimizzazione dei servizi ferroviari interregionali fra Lazio, Umbria e Marche, al momento caratterizzati da un unico binario e quindi da tempi di percorrenza molto lunghi.

Gli obiettivi di potenziamento della tratta, secondo Rfi, sono dunque:

- incentivare l'offerta ferroviaria e ridurre i tempi di percorrenza, per favorire gli spostamenti dei passeggeri;
- incrementare il traffico merci interregionale.

Secondo gli studi condotti dal proponente, l'opera può essere considerata come un'opportunità di sviluppo sostenibile per il territorio perché permetterà di ottenere:

- l'incremento della capacità di trasporto dell'infrastruttura ferroviaria;
- la velocizzazione dei servizi Roma-Ancona;
- il miglioramento della regolarità dei servizi, grazie alle tratte raddoppiate;
- il miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio;
- il miglioramento dell'accessibilità e della dotazione dei servizi della stazione Genga (sia per i viaggiatori, sia per le funzioni di interscambio);
- la riorganizzazione funzionale dell'area antistante la stazione di Serra San Quirico.

Secondo Rfi, il progetto consente dunque di dare al territorio un nuovo assetto ferroviario moderno e sostenibile con benefici ambientali, economici e sociali, in quanto:

- potenzia la dotazione di infrastrutture ferroviarie esistenti, contribuendo all'accessibilità e alla fruibilità delle stazioni ferroviarie, con vantaggi anche per il settore turistico;
- risponde agli obiettivi europei di *Carbon Neutrality* (neutralità carbonica, cioè bilanciamento tra emissioni di gas serra generate ed emissioni riassorbite);
- contribuisce a uno spostamento del trasporto passeggeri dalla strada alla ferrovia, con conseguente decongestione stradale, miglioramento della qualità dell'aria e mitigazione dei cambiamenti climatici;
- potenzia i collegamenti infrastrutturali a supporto delle attività imprenditoriali, attuali e future, con opportunità di sviluppo per il comparto logistico, il trasporto combinato e il mercato import-export.

L'iter progettuale e autorizzativo

L'iter progettuale inizia nel **2000** quando viene redatto il primo studio preliminare per la tratta PM228-Castelplanio, condotto da Italferr su richiesta di Rfi. Lo studio rientrava tra gli interventi previsti per la più ampia tratta compresa tra il fabbricato viaggiatori della stazione di Fabriano e il passaggio a livello della stazione di Castelplanio.

Nel **2002** il ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il ministro per i Beni e le attività culturali, esprime giudizio positivo, con prescrizioni, sul progetto di raddoppio a partire da Fabriano fino al Posto di movimento al Km 228 e giudizio negativo per la rimanente parte del tracciato di cui fa parte la tratta oggetto di dibattito pubblico. Viene quindi redatto un nuovo **progetto preliminare, che recepisce le prescrizioni del Dec/Via n.7750** e per il quale viene attivato l'iter approvativo.

Nel **2003** il progetto preliminare ottiene il parere favorevole della Regione Marche, relativamente alla localizzazione urbanistica e parere favorevole dalla Commissione speciale Via, in merito agli aspetti di carattere ambientale. Il Mibac (ministero per i Beni e le attività culturali), invece, esprime parere negativo, ritenendo il progetto incompatibile dal punto di vista ambientale e paesaggistico, in relazione all'attraversamento della vallata dell'Esino in corrispondenza della piana di Camponococchio. Sempre nel 2003 Italferr presenta quindi una variante al progetto preliminare e allo studio d'impatto ambientale relativo all'attraversamento della piana di Camponococchio.

Nel **2006** la variante ottiene il parere favorevole del Mibac e **il progetto viene trasmesso al Cipe, senza ricevere tuttavia alcuna approvazione per mancanza di finanziamenti.**

A **dicembre 2020** Rfi chiede a Italferr di predisporre il Progetto di fattibilità tecnica ed economica (Pfte) del raddoppio della tratta PM228-Castelplanio, inserita nell'elenco delle opere da commissariare ai sensi dell'art.4, comma 1, del DI 18/4/2019 cosiddetto "Sblocca cantieri" e, come l'intero asse Orte-Falconara, compresa nel Pnrr. Data tuttavia la parziale copertura finanziaria viene individuato come prioritario il Lotto 2, in quanto ricompreso negli importi resi disponibili dal Pnrr e realizzabile nei tempi previsti (2026).

Da **maggio 2021** l'opera è quindi entrata a far parte del Pnrr come da DI n.77/2021 e il 21 dicembre 2021 **il Pfte è stato approvato dalla Commissione speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici.**

Il **12 gennaio 2022** è stata avviata la procedura di dibattito pubblico, successivamente sospesa dal 20 gennaio al 12 febbraio a causa delle richieste di integrazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. A valle delle integrazioni fornite, la procedura è ripresa e il 7 aprile 2022 è stato nominato il coordinatore del dibattito pubblico. Conformemente ai tempi previsti dalla norma (legge 108/2021), entro 15 giorni naturali consecutivi dalla sua nomina il coordinatore ha concluso la fase di progettazione del percorso e successivamente, entro 45 giorni naturali e consecutivi, ha terminato la fase di svolgimento del processo. Il dibattito pubblico si conclude, quindi, l'8 giugno 2022 con l'invio della presente relazione conclusiva alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico e alla Conferenza dei servizi per tramite del proponente Rfi.

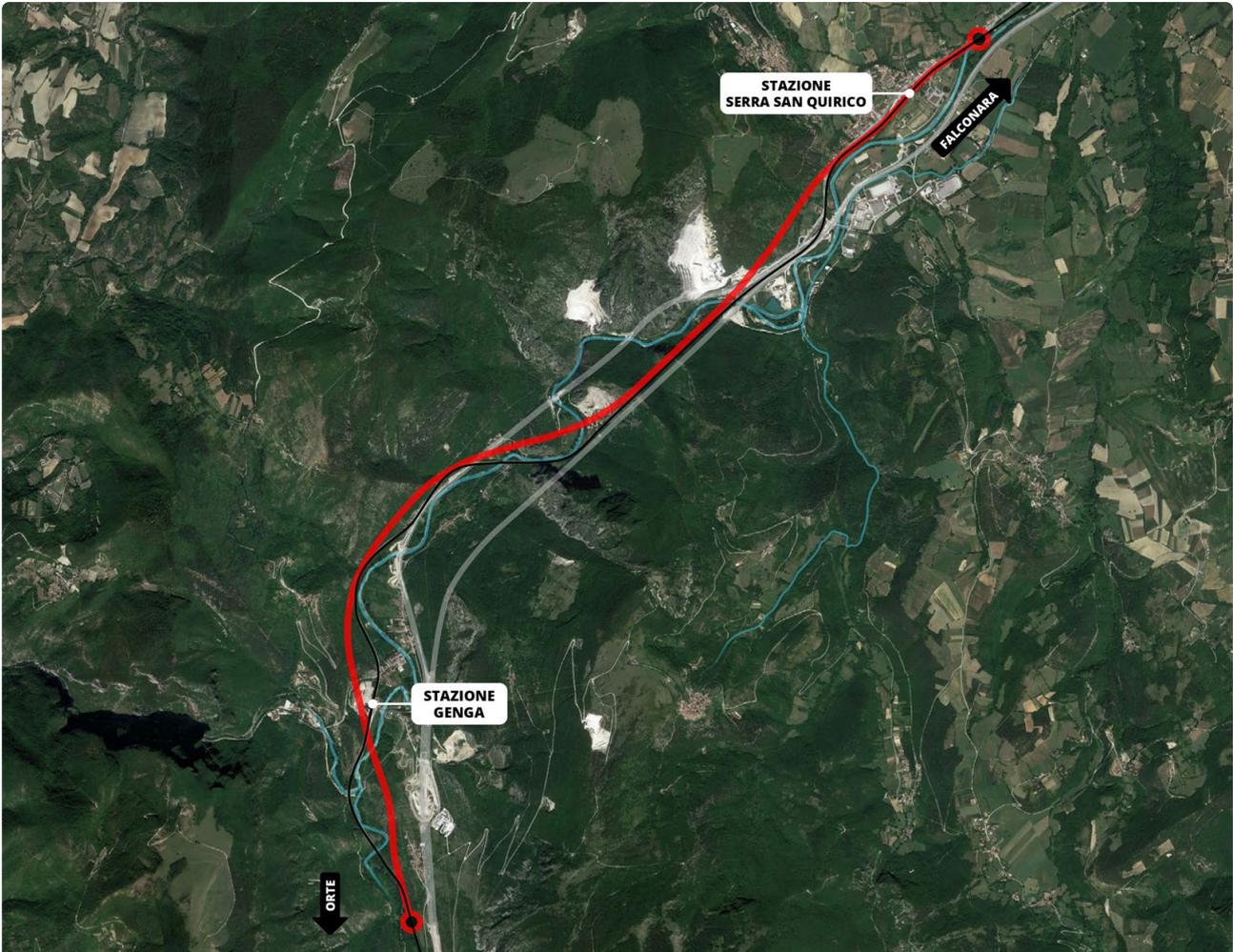
Il **23 febbraio 2022** è stato avviato dal proponente anche il procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via) e il 10 marzo 2022 è stata convocata la Conferenza dei servizi. Una volta conclusa, la Commissione speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici adotterà una determinazione motivata con la quale individuerà le eventuali modifiche o integrazioni al Pfte rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri espressi dagli enti in Conferenza dei servizi. Successivamente la stazione appaltante indirà la procedura di aggiudicazione.

Secondo il proponente la realizzazione del Lotto 2 - Genga-Serra San Quirico, comprensiva di progettazione esecutiva, si concluderà nel 2026. Il costo complessivo è di **382.4 milioni di euro**, interamente finanziati.

Vincenzo Macello è commissario straordinario per l'intero intervento "Potenziamento e sviluppo della direttrice Linea Orte-Falconara". Quest'opera rientra infatti negli interventi infrastrutturali con elevato grado di complessità e di impatto sul tessuto socio-economico, per i quali il governo nomina commissari o commissarie straordinari, che hanno l'obiettivo di favorire il corretto svolgimento del processo nei tempi prestabiliti.

Il tracciato proposto

Il tracciato del Lotto 2 ha uno sviluppo complessivo di circa 8,9 km - di cui 7 km in completa variante e la restante parte in affiancamento alla linea esistente - e si sviluppa con un'alternanza di gallerie, viadotti e tratti allo scoperto.



Il Lotto 2 ha inizio poco prima dell'imbocco della galleria "Valterra", nel comune di Genga. All'uscita dalla galleria il tracciato esce allo scoperto in corrispondenza di via San Vittore (presso la frazione Gattuccio) e prosegue con un viadotto a tre campate per attraversare il fiume Esino, per una lunghezza totale di 210 metri.

Dopo un breve tratto in rilevato, si arriva al nuovo impianto della stazione di Genga, costituito da un viadotto scatolare separato dalla pre-esistente stazione storica. tra la stazione storica e quella nuova ci sarà una nuova piazza con la possibilità di prevedere lungo il perimetro attività commerciali e di ristorazione.

In uscita dalla stazione di Genga il tracciato interseca via Marconi, procede con la galleria "Genga" e poi con la galleria "Mogiano". Successivamente, ancora nel Comune di Genga, la linea riattraversa il fiume con un viadotto a 8 campate e doppio binario per una lunghezza complessiva di 245 metri. Quindi, superata l'interferenza con la viabilità di accesso alla frazione Palombare e il ponte stradale sul fiume Esino presso la frazione Pontechiaradovo, si entra nella galleria "Chiaradovo", situata fra i Comuni di Genga e Fabriano.

Il tracciato prosegue poi scavalcando la viabilità esistente, continua con un viadotto che consente di attraversare per un'ultima volta il fiume Esino ed entra nella galleria "La Rossa", dove verrà realizzata un'area di sicurezza in collegamento con il piazzale di emergenza gestito da Anas. Successivamente la linea prosegue sul viadotto sopra al fiume Esino per entrare poi nella galleria "Murano".

L'ultimo tratto del tracciato si inserisce nel sedime esistente della Orte-Falconara ed entra nella stazione di Serra San Quirico, dove il Lotto 2 si conclude con il riallaccio alla linea storica e il passaggio da doppio a semplice binario. Nella stazione gli spazi di sosta saranno ricollocati nelle aree ferroviarie a disposizione e nel piazzale, oltre al parcheggio, saranno presenti due nuovi fabbricati ad uso delle tecnologie. Le aree esterne

saranno caratterizzate da arredi e alberature per l'ombreggiamento dei parcheggi e delle aree pedonali, privilegiando specie vegetali a bassa manutenzione.

Le alternative studiate

Il tracciato sviluppato nell'ambito del progetto sottoposto a dibattito pubblico è secondo il proponente quello risultato come il migliore a seguito dell'analisi multicriteria tra le diverse alternative di progetto studiate.

Obiettivo dell'analisi è stato infatti individuare la scelta più adeguata tenendo conto dei criteri di minimizzazione delle interferenze e di rispetto dei vincoli idrogeologici, geotecnici, ambientali e paesaggistici, secondo le seguenti categorie di parametri utilizzati: aspetti tecnico-funzionali del tracciato; sostenibilità ambientale; sostenibilità in fase lavorativa (solo per la tratta nel territorio di Genga); economia del progetto.

IL DIBATTITO PUBBLICO



Considerazioni generali

In generale, durante lo svolgimento del dibattito pubblico l'attività di ascolto della cittadinanza resa possibile dall'applicazione della procedura a quest'opera è stata apprezzata. Più volte² infatti i partecipanti hanno ribadito l'**innovatività di questa procedura** - per la prima volta applicata nella regione Marche - e la sua **utilità in relazione a opere particolarmente complesse**, come quella oggetto di dibattito.

Questa soddisfazione di ordine generale ha portato anche alla richiesta puntuale di prevedere che l'ascolto strutturato delle esigenze del territorio non si fermi alla sola fase di progettazione e approvazione dell'opera, ma prosegua anche in quella successiva di esecuzione. In particolare, in un quaderno³ è stato richiesto se **la trasparenza e il dialogo sperimentati durante il dibattito pubblico proseguiranno anche una volta avviati i lavori**, magari con una procedura ad hoc in grado di raccogliere segnalazioni, domande e richieste di informazioni provenienti dalle amministrazioni locali e dai singoli cittadini.

*Fermo restando che il quadro normativo prevede momenti di coinvolgimento del territorio successivi alla fase di dibattito pubblico, questo suggerimento emerso durante la procedura è il **primo elemento che si trasferisce alla Conferenza dei servizi** al fine di individuare, se reputato utile dal proponente di concerto con gli enti coinvolti, la miglior soluzione possibile per aggiornare i cittadini durante la futura fase di realizzazione dell'opera.*

In secondo luogo, è importante sottolineare che durante gli appuntamenti dedicati agli enti pubblici coinvolti⁴ dalla realizzazione di intervento non sono mai emerse critiche in merito alla progettazione del dibattito pubblico. **Gli enti interessati hanno sempre ribadito di concordare sugli appuntamenti previsti dal calendario degli incontri e sulla scaletta dei lavori prevista**, in quanto in grado di intercettare e trattare tutti i temi a loro avviso dirimenti. Questo ha fatto sì che, nonostante qualche intervento particolarmente acceso - inevitabile alla luce delle tematiche trattate -, si registrasse per tutta la durata del dibattito un clima disteso e collaborativo, principalmente focalizzato sul merito.

Tuttavia, sono state anche sollevate critiche alla procedura. Durante lo svolgimento del dibattito ne sono emerse principalmente due. La prima, comune per i dibattiti pubblici relativi a opere inserite nel Pnrr, riguarda **lo scopo del dibattito e quando esso viene attivato**. È stato più volte affermato⁵ che il processo di coinvolgimento del territorio è iniziato tardi e che, di conseguenza, il suo risultato è stato viziato dal fatto che le decisioni fondamentali (principalmente inerenti il tracciato ferroviario) fossero già state prese. La sensazione di una parte dei cittadini è stata che il dibattito pubblico avesse più la finalità di presentare il progetto che di consentire la sua reale discussione e, quindi, modifica. La seconda critica, invece, ha riguardato la documentazione progettuale. Alcuni cittadini, fin dal primo incontro itinerante nel Comune di Genga, hanno lamentato **difficoltà nell'accedere alla documentazione aggiornata del Progetto di fattibilità tecnico economica (Pfte) oggetto di dibattito**, a causa dei cambiamenti in alcuni elaborati generati dalle richieste di integrazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per quanto concerne la prima critica sollevata è necessario anzitutto precisare che, nonostante per le opere in Pnrr i tempi del dibattito pubblico siano dimezzati dalla normativa di riferimento già richiamata, lo stadio di progettazione sottoposto a dibattito è il medesimo e pertanto il dibattito pubblico non è stato attivato

2 Quaderno del Comitato Gola della Rossa e Report incontro Parco Gola della Rossa e Frasassi.

3 Quaderno di Debora Pellacchia - Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico.

4 Report primo e secondo incontro con gli enti.

5 Report incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico e Report primo e secondo incontro di approfondimento tematico.

tardi rispetto ad altri casi. Ciò detto, l'equivoco sottostante a questa critica è quello di considerare il dibattito pubblico come un momento decisionale dove avallare o respingere un progetto, o, comunque, come la sede in cui decidere su eventuali alternative. Questa interpretazione non corrisponde al vero e, in particolare, alla volontà del legislatore. **Il dibattito pubblico, infatti, non è un momento decisionale, ma un momento di informazione e di ascolto.** Informazione, nella misura in cui attiva tutti i possibili canali a disposizione per illustrare il progetto al pubblico ampio con linguaggio non tecnico. Ascolto, nella misura in cui fa emergere bisogni e preoccupazioni che le comunità locali hanno - non solo le posizioni o le critiche, ma le ragioni che le motivano - raccogliendo suggerimenti e proposte migliorative. Il dibattito pubblico quindi, quando ben organizzato, è un processo "deliberativo" (dal termine inglese *to deliberate* che significa discutere sulla base di argomenti e non prendere una decisione) che ha lo scopo di **fornire al proponente tutti gli elementi utili provenienti dalla cittadinanza per migliorare l'intervento e la sua relazione con il territorio nelle successive fasi di progettazione.** In quanto tale il dibattito pubblico deve essere visto come un processo incrementale, che si sviluppa seguendo le istanze che emergono dall'ascolto dei cittadini, in modo da poterle approfondire nel corso del confronto e farne emergere le ragioni, nonché possibili soluzioni condivise su cui decidere successivamente. Queste ultime, infatti, devono essere definite con chiarezza e approvate solamente nella sede individuata dalla legge che disciplina l'iter approvativo delle opere in Pnrr, cioè la Conferenza dei servizi, con il successivo vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per quanto concerne la seconda critica sollevata, è fisiologico che all'interno di una procedura nuova che si svolge in tempi ristretti ci sia una oggettiva difficoltà a far in modo che gli elaborati di progetto siano repentinamente aggiornati sui diversi siti internet su cui sono caricati. Tuttavia, il confronto con il territorio possibile grazie al dibattito pubblico ha dimostrato anche in questo campo di essere particolarmente utile, dal momento che ha permesso di individuare prontamente la criticità e farvi fronte. **Il dossier di progetto, tutte le presentazioni dei progettisti utilizzate durante il dibattito pubblico e i documenti condivisi tramite il sito web dedicato alla procedura sono, infatti, stati sviluppati e diffusi tenendo in considerazione gli elaborati progettuali aggiornati.** Cosa che ha permesso ai cittadini di essere correttamente informati circa lo stadio progettuale sottoposto a dibattito e di esprimere un parere informato sull'intervento.

La progettazione del dibattito pubblico

Il **12 gennaio 2022** l'Ufficio di presidenza della Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) ha comunicato l'avvio dei termini previsti per il dibattito pubblico. In seguito a una procedura di evidenza pubblica svolta da Rfi per individuare il coordinatore (art. 6 del Dpcm 76/2018) - figura terza e indipendente con il compito di favorire la partecipazione, raccogliere osservazioni e proposte sul progetto, gestire gli strumenti di comunicazione e redigere la relazione finale -, il **7 aprile 2022** è stato incaricato **Alberto Cena**.

Come prescrive la normativa per le opere come quella in oggetto comprese nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), nei 15 giorni successivi alla sua nomina il coordinatore ha provveduto con il supporto di esperti a chiedere integrazioni al dossier di progetto del proponente, a elaborare il progetto di dibattito pubblico che viene descritto in questa sezione - e che riporta in forma sintetica quanto emerso dalle indagini preliminari - e a predisporre il sito web di progetto. Per quanto riguarda la progettazione delle azioni e degli strumenti per l'informazione e la comunicazione con il pubblico - attraverso sia strumenti tradizionali, sia sito web e social network - si rimanda al capitolo specifico dedicato a questo tema.

Il dibattito pubblico vero e proprio ha avuto inizio il **22 aprile 2022** e si è concluso entro 45 giorni, come da norma, il **1° giugno 2022**. Entro quindici giorni dalla conclusione del dibattito, l'8 giugno 2022, è stata pubblicata la presente relazione conclusiva.

L'ascolto preliminare del territorio

In seguito alla nomina ufficiale, il coordinatore Alberto Cena ha attivato un percorso di ascolto del territorio attraverso una serie di interviste in profondità ai rappresentanti degli enti territoriali interessati dall'opera.

Obiettivo delle interviste era comprendere sia come le varie questioni fossero percepite dagli intervistati, sia i bisogni e gli interessi sottesi alle posizioni espresse pubblicamente e identificare i temi da sviluppare durante il dibattito pubblico. Sono state pertanto realizzate secondo una traccia aperta, così da raccogliere ogni tipo di riflessione e suggerimento che potesse indirizzare la ricerca di possibili approfondimenti.

Le interviste hanno avuto luogo fra il 14 e il 21 aprile 2022 e si sono svolte in via telematica attraverso la

piattaforma Zoom. Questi gli attori intervistati, in ordine alfabetico:

- Luca Arabi - Responsabile della posizione organizzativa “Progettazione opere pubbliche di interesse regionale” della Regione Marche
- Tommaso Borri - Sindaco di Serra San Quirico
- Daniele Carnevali - Presidente della Provincia di Ancona
- Velia Cremonesi - Responsabile per i procedimenti di valutazione di impatto ambientale della Regione Marche
- Marco Filipponi - Sindaco di Genga
- Alessia Nisi - Funzionario tecnico specialista presso il dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile della Regione Marche
- Gabriele Santarelli - Sindaco di Fabriano
- Massimo Scotti - Direttore Parco naturale regionale Gola della Rossa e di Frasassi
- Alessandro Zepponi - Funzionario del Servizio tutela, gestione e assetto del territorio della Regione Marche

Le interviste hanno permesso al coordinatore di definire i luoghi dove tenere gli incontri della prima fase di incontro col territorio e le tematiche da approfondire. Sono infatti emersi una serie di temi che qui si citano soltanto in termini generali, in quanto sono stati poi sviluppati nel corso del dibattito pubblico e se ne dà pertanto conto nei capitoli successivi:

- benefici attesi dall’opera rispetto al miglioramento del collegamento ferroviario locale, alla riqualificazione dell’area mercatale di Genga e alla valorizzazione del tracciato ferroviario da dismettere attraverso la conversione in una pista ciclabile;
- perplessità rispetto al rapporto tra riduzione del tempo di percorrenza complessivo della tratta e investimento necessario per la sua realizzazione e richiesta di chiarimenti sugli studi di traffico e sull’effettiva possibilità di terminare l’intero progetto di raddoppio della tratta PM228-Castelplanio;
- preoccupazioni rispetto agli espropri e all’avvicinamento del tracciato alle abitazioni, ai nuovi assetti di viabilità previsti e ai possibili impatti paesaggistici e sulla fauna locale;
- preoccupazioni rispetto alle possibili interferenze idrauliche dell’opera, in particolare riguardo al complesso sorgentizio di Gorgovivo;
- preoccupazioni rispetto all’eventuale ricollocazione temporanea dei servizi presenti nell’area mercatale La Cuna durante le fasi di cantiere.

L’interlocuzione con gli enti territoriali si è protratta lungo il corso di tutto il dibattito e anche dopo la chiusura dello stesso. Su loro richiesta infatti si è programmato un incontro che ha preceduto la presentazione della presente relazione conclusiva, con lo scopo di affrontare con Rfi e gli enti pubblici coinvolti le questioni emerse durante la fase di dibattito che confluiranno nella Conferenza dei servizi dell’opera.

La macro-progettazione del dibattito

Anche in relazione all’indagine preliminare di cui sopra, il coordinatore ha ritenuto di definire in modo incrementale gli strumenti di confronto da implementare durante il percorso, al fine di garantire un’elevata flessibilità al processo e la possibilità di adattarlo progressivamente per rispondere alle esigenze emerse.

Il dibattito è stato strutturato prevedendo **due fasi**: la prima dedicata a informare il territorio sull’opera e ascoltare la cittadinanza e gli enti territoriali per comprendere meglio le loro posizioni circa l’intervento; la seconda mirata ad approfondire i diversi temi emersi, allo scopo anche di esplorare eventuali soluzioni progettuali utili a rispondere alle esigenze mappate.

La prima fase, di ascolto, è stata realizzata attraverso due modalità di interazione:

- gli **incontri di presentazione**, aperti al pubblico e svolti con modalità ibrida, cioè con possibilità di partecipare sia in presenza sia *on-line*, dedicati a presentare alle comunità locali l’opera, le opportunità e gli impatti in forma il più possibile ampia e trasversale con approfondimenti sulle questioni più importanti;
- gli **incontri itineranti**, cioè sopralluoghi dedicati a raccogliere direttamente sul territorio le criticità progettuali indicate dai cittadini e dai rappresentanti locali presenti e fornire un primo riscontro immediato da parte del proponente rispetto ai chiarimenti richiesti.

La seconda fase del dibattito è stata invece realizzata attraverso **incontri di approfondimento**: simili a quelli di presentazione, ovvero aperti al pubblico e con possibilità di partecipazione in presenza e *on-line*, ma dedicati ad approfondire monotematicamente aspetti e criticità emersi nella prima parte del processo allo scopo di valutare eventuali soluzioni migliorative del progetto.

Un elemento cruciale del metodo è stato quello della **restituzione**, con un impegno trasversale di trasparenza sull'andamento di tutti gli incontri sia rendendo disponibili le registrazioni, sia pubblicando materiali utilizzati e resoconti sintetici di ogni appuntamento, secondo un principio fondamentale dei processi partecipativi che è quello dell'*accountability* (ossia rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico).

Nei punti successivi del presente capitolo ciascuno di questi momenti di confronto è descritto nei suoi aspetti metodologici e organizzativi, mentre si rimanda al capitolo "Lo svolgimento del dibattito pubblico" per un resoconto di dettaglio di come ogni incontro si è effettivamente svolto.

Gli incontri fra gli enti territoriali

Prima di entrambe le fasi descritte sopra sono stati organizzati **due incontri esclusivamente dedicati ai rappresentanti degli enti pubblici nazionali, regionali e locali**, mirati a condividere la strutturazione di ciascuna fase - ascolto e approfondimento - e recepire se e quali cambiamenti introdurre in termini di modalità di interazione, tematiche da affrontare e calendarizzazione degli incontri.

Gli incontri sono stati strutturati con una presentazione da parte del coordinatore volta a illustrare le fasi del dibattito e un successivo momento di discussione aperta in cui i rappresentanti degli enti hanno potuto esprimere le loro opinioni rispetto a modalità e tempi della procedura. Per garantire la più ampia rappresentanza degli enti è stata data la possibilità di partecipare all'incontro sia in presenza, sia *on-line*.

Gli incontri di presentazione

Sono stati organizzati **due incontri** di presentazione, della durata prevista di 2 ore e mezza ciascuno, svolti nei due Comuni più interessati dalla realizzazione dell'opera: Genga e Serra San Quirico. Gli incontri sono stati suddivisi in due momenti:

- una prima parte dedicata alla presentazione generale dell'opera da parte dei progettisti, seguita da approfondimenti rispetto alle questioni riguardanti il Comune oggetto dell'incontro;
- una seconda parte dedicata alla somministrazione delle domande pervenute dal pubblico al proponente e ai progettisti per una loro risposta nel merito e agli interventi della cittadinanza.

In considerazione dell'alto numero di partecipanti previsto e al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande (via chat e via e-mail per i partecipanti online, tramite modulo cartaceo per i presenti in sala) con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire al coordinatore di sottoporre le domande ai diversi esperti e da trattare in diretta il maggior numero di questioni emerse. Oltre alla partecipazione diretta all'incontro sono state anche predisposte altre modalità di intervento da parte del pubblico: raccolta di domande e richieste di chiarimenti tramite e-mail e linea telefonica dedicata, con risposte date sempre pubblicamente, attraverso gli incontri successivi o la sezione *Faq* del sito.

Gli incontri itineranti

Sono stati organizzati **sei incontri** itineranti nelle zone e frazioni maggiormente interessate dall'opera, i cui temi e luoghi da investigare sono stati preventivamente concordati insieme ai rappresentanti degli enti territoriali.

Gli incontri si sono tenuti nelle seguenti località:

- frazione Palombare a Genga;
- area La Cuna a Genga;
- parco Gorgovivo a Serra San Quirico;
- piazzale della cava Gola della Rossa e Serra Stazione a Serra San Quirico;
- parco naturale regionale Gola della Rossa e di Frasassi;

- area destinata al deposito temporaneo di terre e rocce da scavo a Cerreto d'Esi.

Gli incontri si sono svolti con passeggiate in cui cittadini e rappresentanti locali hanno potuto approfondire insieme a proponente e progettisti gli aspetti ritenuti più critici. A un primo momento di illustrazione da parte dei progettisti su specifici aspetti dell'opera che interessano le aree investigate è seguita la raccolta di domande e osservazioni da parte dei presenti.

Su decisione del coordinatore, il sopralluogo al parco naturale regionale Gola della Rossa e di Frasassi è stato trasformato in un incontro aperto al pubblico tenuto secondo le modalità degli incontri di approfondimento e tenutosi nella sede del parco, dedicato a raccogliere osservazioni e proposte inerenti gli aspetti ambientali legati a quest'ultimo.

Gli incontri di approfondimento

Nella parte terminale del dibattito sono stati organizzati **tre incontri di approfondimento** dei temi maggiormente sentiti nell'ottica di valutare eventuali soluzioni migliorative del progetto. Della durata prevista di quattro ore ciascuno e divisi in due sessioni intervallate da una pausa di mezz'ora, si sono tenuti nella Biblioteca multimediale comunale di Fabriano e hanno riguardato i seguenti temi:

- Il tracciato e le analisi correlate, suddiviso nelle due sessioni "Il tracciato e l'analisi delle alternative" e "L'analisi costi benefici";
- Ambiente e paesaggio, suddiviso nelle due sessioni "Acque, biodiversità e consumo di suolo" e "Paesaggio e rumore";
- Cantieri, viabilità e indennizzi, suddiviso nelle due sessioni: "Viabilità e cantieri" e "Espropri e indennizzi".

Come per gli incontri di presentazione, anche in questo caso al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande (via chat e via e-mail per i partecipanti online, tramite modulo cartaceo per i presenti in sala) con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire al coordinatore di sottoporre le domande ai diversi esperti e da trattare in diretta il maggior numero di questioni emerse. Oltre alla partecipazione diretta all'incontro sono state predisposte altre modalità di intervento da parte del pubblico: raccolta di domande e richieste di chiarimenti tramite e-mail o linea telefonica dedicata, con risposte date sempre pubblicamente attraverso gli incontri successivi o la sezione Faq del sito.

Gli incontri richiesti dal territorio

Oltre agli incontri inizialmente previsti dal progetto di dibattito, sono stati realizzati **due ulteriori incontri**, su richiesta degli enti territoriali.

Il primo è stato un **incontro di approfondimento progettuale** richiesto dal Comune di Serra San Quirico per approfondire la variante di tracciato proposta dal Comune stesso, in vista della sua trattazione durante il successivo incontro di approfondimento dedicato all'analisi del tracciato e delle alternative progettuali. L'incontro si è tenuto a porte chiuse e ha visto la partecipazione del sindaco, dei tecnici del Comune e dei proponenti di varianti di tracciato, che hanno potuto confrontarsi in presenza con Rfi e i suoi progettisti.

Il secondo è stato un **incontro online con le associazioni di categorie economiche e i rappresentanti del mondo del lavoro**, realizzato su iniziativa della Provincia di Ancona e volto a presentare il progetto e affrontarne le ricadute economiche e sociali nell'area territoriale vasta dell'Anconetano. L'incontro è stato tenuto attraverso la piattaforma Zoom e dopo un primo momento di presentazione generale del progetto da parte di Rfi è stato dato spazio ai nove rappresentanti delle associazioni di categoria e del lavoro presenti.

Lo svolgimento del dibattito pubblico

Lo svolgimento dei momenti di confronto descritti in termini metodologici al capitolo precedente viene qui restituito in ordine cronologico. I resoconti di dettaglio di ogni singolo incontro, così come i materiali presentati e - ove disponibili - le dirette *streaming* degli incontri pubblici, sono disponibili sul sito web del dibattito pubblico alla sezione Partecipa.

27 aprile 2022 – Primo incontro con gli enti territoriali, in presenza e online

Si è tenuto il 27 aprile 2022 in modalità ibrida, *on-line* e in presenza, presso la sede del Palazzo del Podestà di Fabriano il primo incontro per facilitare il confronto tra Rfi e Italferr – proponente e progettista dell’opera – e gli enti pubblici che prenderanno parte alle varie fasi dell’iter approvativo del Lotto 2 – Genga-Serra S. Quirico nell’ambito del potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara.

L’incontro, moderato dal coordinatore del dibattito Alberto Cena, è stato organizzato con lo scopo di esplorare i temi da approfondire durante i successivi appuntamenti e sopralluoghi previsti. Hanno partecipato i referenti della Commissione tecnica Pnrr-Pniec, della Regione Marche, della Provincia di Ancona, dei Comuni di Fabriano, Genga e Serra San Quirico, dell’Ente parco naturale regionale Gola della Rossa e di Frasassi e i responsabili di progetto di Rfi e Italferr..

Dopo la presentazione dell’opera, gli enti hanno formulato diverse osservazioni. Tra le principali questioni emerse si citano: la richiesta di prestare la massima attenzione alle eventuali interferenze dettate dai cantieri, l’attento studio delle ricadute su ambiente e paesaggio che l’intervento comporta (soprattutto per quanto concerne le acque sotterranee e la tutela degli ecosistemi presenti), la richiesta di migliorare quanto prevede il progetto in termini di viabilità e tracciato nel Comune di Serra San Quirico e la proposta di utilizzare l’attuale tracciato ferroviario, una volta dismesso, come futura sede della ciclovia dell’Esino.

In conclusione, tutti gli enti presenti hanno affermato che collaboreranno alla strutturazione degli incontri in programma, riconoscendo che il progetto di dibattito pubblico è in grado di trattare tutte le tematiche riportate al tavolo.



4 maggio 2022 – Incontro itinerante presso la frazione di Palombare

Il 4 maggio 2022, presso la frazione Palombare del Comune di Genga, si è tenuto il primo incontro itinerante previsto dal dibattito pubblico, con l’obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte da parte dei residenti della frazione. All’incontro hanno partecipato 23 residenti oltre al referente di progetto di Rfi Andrea Borgia, ai progettisti di Italferr e al coordinatore Alberto Cena.

L'incontro si è aperto con la presentazione delle caratteristiche dell'intervento infrastrutturale presso Palombare; si sono trattati, inoltre, i temi della ricucitura della viabilità esistente interferita dalla ferrovia, anche nella fase di cantiere, e degli espropri previsti. Le tematiche emerse e affrontate con i cittadini sono state nello specifico: la quota dei viadotti, la pendenza del tracciato, le opere di ricucitura della viabilità della frazione e le velocità consentite sulla nuova linea; il rischio idrogeologico e le frequenti esondazioni del fiume Esino; l'ipotesi alternativa di realizzare la ferrovia dietro le montagne, alle spalle della frazione Palombare, prevalentemente in galleria; l'impatto acustico della nuova ferrovia; la viabilità utilizzata per il trasporto delle terre e rocce da scavo prodotte dalla realizzazione delle gallerie; l'impatto visivo dell'opera; la mancanza nel dossier di progetto dell'analisi dei rischi (intesa in termini finanziari), così come sarebbe previsto dalla normativa.

4 maggio 2022 - Incontro itinerante presso il piazzale La Cuna

Ancora il 4 maggio 2022, presso l'area accoglienza delle Grotte di Frasassi in località La Cuna, si è tenuto il secondo incontro itinerante previsto nel Comune di Genga, con l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte da parte dei residenti e degli operatori economici della zona. All'incontro hanno partecipato 32 persone fra singoli cittadini e rappresentanti dei commercianti, delle associazioni di categoria, dei sindacati e dell'azienda di gestione del servizio idrico. Erano presenti il referente di progetto di Rfi Andrea Borgia, i progettisti di Italferr e il coordinatore Alberto Cena.

L'incontro si è aperto con la presentazione da parte dei progettisti delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria nella zona e della nuova stazione di Genga; è stata inoltre presentata una proposta di riorganizzazione delle attività di accoglienza delle grotte di Frasassi nel periodo di cantierizzazione dell'opera. Le tematiche emerse e affrontate con i cittadini sono state nello specifico: il ricollocamento degli operatori economici della zona interferiti dalle attività di cantiere; la nuova sistemazione dell'area nel momento in cui la linea e la nuova stazione entreranno completamente in esercizio; la necessità di costruire in maniera condivisa lo scenario della riorganizzazione del piazzale; la richiesta di chiarimenti rispetto agli indennizzi per le spese di trasferimento delle attività commerciali; l'interferenza tra il tracciato ferroviario e il pozzo di captazione La Cuna, che rifornisce diverse utenze idriche della zona; l'inserimento paesaggistico della nuova stazione; la durata dei lavori.



5 maggio 2022 - Incontro di presentazione in presenza e *on-line*, Comune di Genga

Il 5 maggio 2022 presso la sala consiliare del Comune di Genga si è tenuto il primo incontro informativo territoriale, in modalità ibrida - quindi con parte del pubblico collegata tramite la piattaforma Zoom e parte presente in sala - per un totale di circa 80 persone.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore Alberto Cena, il quale ha descritto le modalità di svolgimento

del dibattito. Quindi ai saluti istituzionali da parte del sindaco di Genga Marco Filipponi è seguita la presentazione dell'opera da parte del proponente e dei progettisti, che hanno trattato i seguenti aspetti: l'analisi delle alternative di tracciato, i benefici socioeconomici per il territorio di Genga, la fase realizzativa (aspetti idraulici ed espropri). Sono intervenuti: per Rfi, Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro e Andrea Borgia, referente di progetto; per Italferr, Francesco Carli, Cristina Marandola, Raffaele Marino, Ginevra Meneschincheri, Stefano Rodani, Stefano Talamoni.

Durante l'incontro i partecipanti sono stati invitati a fare domande e osservazioni. Le domande pervenute sono state 13 e hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro. Al termine delle risposte si è dato spazio a quattro interventi dal pubblico presente in sala e collegato online.



11 maggio 2022 - Incontro itinerante presso il parco Gorgovivo

L'11 maggio 2022 presso il parco Gorgovivo si è tenuto il primo incontro itinerante previsto sul territorio del Comune di Serra San Quirico, con l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte in merito alle sorgenti e ai pozzi della zona, in particolare per quanto riguarda la sorgente Gorgovivo. Hanno partecipato 21 persone, in rappresentanza della Regione Marche, dell'Aato 2, della società di gestione del servizio idrico Viva Servizi, del consorzio Gorgovivo e singoli cittadini. Erano presenti il referente di progetto di Rfi Andrea Borgia, i progettisti di Italferr e il coordinatore Alberto Cena.

L'incontro si è aperto con la presentazione delle caratteristiche dell'intervento infrastrutturale presso la zona di Gorgovivo. Nello specifico, si è discusso del rapporto della nuova ferrovia con le sorgenti di Gorgovivo e con i pozzi Clementina; inoltre sono stati forniti chiarimenti riguardo alle interferenze dell'opera con gli impianti del pozzo di captazione La Cuna. Al termine della discussione il sopralluogo è continuato all'interno della galleria che ospita il pozzo di captazione.

11 maggio 2022 - Incontro itinerante presso il piazzale della cava della Gola della Rossa e la borgata di Serra San Quirico Stazione

Sempre l'11 maggio 2022, presso la Cava Gola della Rossa e la frazione Serra San Quirico Stazione si è tenuto il secondo incontro itinerante previsto nel Comune di Serra San Quirico, con l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte da parte dei cittadini riguardo all'opera e alla nuova viabilità presso la frazione di Serra San Quirico Stazione. Hanno partecipato il sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri e 25 persone fra residenti e operatori economici delle zone coinvolte nel territorio del Comune. Erano presenti il referente di progetto di Rfi Andrea Borgia, i progettisti di Italferr e il coordinatore Alberto Cena.

L'incontro si è aperto con la presentazione dell'intervento; inoltre si sono trattati i temi dell'interferenza tra i cantieri e la cava, degli impatti della viabilità di ricucitura sul territorio e degli espropri necessari per la realizzazione dell'opera.



12 maggio 2022 - Incontro di presentazione in presenza e *on-line*, Comune di Serra San Quirico

Il 12 maggio 2022 presso il teatrino parrocchiale del Comune di Serra San Quirico si è tenuto l'incontro serale dedicato ai cittadini del Comune, cui hanno partecipato circa 120 persone, in parte presenti in sala, in parte collegate *on-line* tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, che ha illustrato il calendario degli incontri programmati e la scaletta della giornata. Dopo i saluti istituzionali, il sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri ha fatto una breve sintesi delle principali problematiche che riguardano il territorio comunale, lasciando poi la parola a Massimo Belcecchi che ha presentato la soluzione alternativa studiata.

Successivamente il proponente e i progettisti dell'opera, sulla base dei temi emersi dagli incontri e sopralluoghi precedenti, hanno trattato i seguenti aspetti: il tracciato proposto da Rfi, gli aspetti idrologici e viabilistici, i cantieri e gli espropri. Sono intervenuti: per Rfi, Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro e Andrea Borgia, referente di progetto; per Italferr, Bruno Capucchio, Francesco Carli, Chiara Cesali, Francesco Gaeta, Cristina Marandola, Ginevra Meneschincheri.

Durante l'incontro i partecipanti sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni. Le domande raccolte sono state 13 e hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro. Al termine delle risposte si è dato spazio a otto interventi dal pubblico.

17 maggio 2022 - Incontro di approfondimento parco Gola della Rossa e di Frasassi, in presenza e *on-line*

Il 17 maggio 2022 presso la sede del parco naturale regionale Gola della Rossa e di Frasassi si è tenuto l'incontro dedicato a raccogliere osservazioni e proposte inerenti gli aspetti ambientali legati al parco, cui hanno partecipato circa 30 persone, in parte presenti in sala e in parte collegate *on-line* tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, che ha illustrato il calendario degli incontri programmati e la scaletta predisposta per la giornata. Dopo l'introduzione al progetto a cura di Andrea Croci di Rfi, Carolina Ercolani e Sara Chiuchiolo di Italferr hanno illustrato gli aspetti ambientali. Durante l'incontro i partecipanti sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni e le domande raccolte hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro.

Al termine dell'incontro il presidente del parco Massimiliano Scotti ha ringraziato tutti i partecipanti, apprezzato l'organizzazione del dibattito pubblico e presentato proposte sulla tutela della biodiversità del parco, sull'individuazione delle giuste compensazioni ambientali, sulla necessità di rendere la nuova stazione di Genga un *hub* territoriale d'area vasta e sull'opportunità di convertire il vecchio tracciato ferroviario in una pista ciclabile.

18 maggio 2022 – Incontro itinerante presso il futuro deposito temporaneo di terre e rocce da scavo

Il 18 maggio 2022 presso la frazione Borgo Tufico del Comune di Cerreto d'Espresso si è tenuto l'incontro itinerante dedicato a questo Comune, con l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte circa il futuro deposito temporaneo di terre e rocce da scavo e le sue ricadute sulla viabilità locale. Hanno partecipato il sindaco di Fabriano Gabriele Santarelli, la vicesindaca di Cerreto d'Espresso Michela Bellomaria e una cittadina; erano presenti inoltre Andrea Croci di Rfi, i progettisti di Italferr e il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena.

L'incontro si è aperto con la presentazione delle caratteristiche dell'eventuale deposito temporaneo di rocce e terre da scavo previsto presso la frazione Borgo Tufico; nello specifico, si è discusso sulle motivazioni di scelta del sito e sui casi in cui entrerà eventualmente in funzione il deposito.

18 maggio 2022 – Incontro di approfondimento delle alternative di tracciato a Serra San Quirico

Il 18 maggio 2022 presso il municipio del Comune di Serra San Quirico si è tenuto il tavolo progettuale dedicato all'approfondimento delle alternative presentate durante la prima fase della procedura. In particolare, sono state analizzate le proposte di varianti di tracciato presentate da Massimo Belcecchi per conto del Comune di Serra San Quirico.

All'incontro hanno partecipato: per il Comune, il sindaco Tommaso Borri, il vicesindaco Mario Bondoni e il responsabile Area tecnica Maurizio Falchetti; Andrea Aiello; Fabio Bufarini; il presidente del Comitato Gola della Rossa Euthimios Kotroniàs e Carlo Tricoli del Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio. Erano presenti inoltre: per Rfi, Andrea Borgia, referente di progetto e Andrea Croci; i progettisti di Italferr e il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena.

L'incontro si è aperto con l'illustrazione di Massimo Belcecchi, a cui sono seguiti i primi riscontri dei progettisti Italferr circa le varianti di tracciato da lui proposte, da cui sono emerse criticità sotto il profilo idrologico, interferenze con infrastrutture già esistenti e un forte impatto ambientale determinato dalla necessità di realizzare un tunnel molto lungo. In seguito sono state raccolte osservazioni dagli altri presenti all'incontro, inerenti soprattutto le nuove opere di viabilità, e, sotto impulso di Carlo Tricoli, si è discusso in profondità dell'analisi multicriteria e dell'analisi costi-benefici adottate da Italferr.

25 maggio 2022 – Secondo incontro con gli enti territoriali, in presenza e *on-line*

Il 25 maggio 2022 si è tenuto, in modalità ibrida con partecipanti in presenza e *on-line*, il secondo incontro organizzato per facilitare il confronto tra Rfi e Italferr e gli enti pubblici che prenderanno parte alle varie fasi dell'iter approvativo dell'opera oggetto di dibattito pubblico. Obiettivo specifico era condividere con gli enti i temi emersi durante gli incontri pubblici precedenti e che sarebbero stati oggetto dei successivi tre incontri di approfondimento tematico.

All'incontro, moderato dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, hanno partecipato i referenti della Commissione nazionale dibattito pubblico, della Regione Marche, della Provincia di Ancona e dei Comuni di Cerreto d'Espresso, Genga e Serra San Quirico.

Dopo la presentazione dei diversi temi emersi durante il dibattito pubblico e del calendario degli incontri di approfondimento tematico, gli enti hanno formulato diverse osservazioni; tutti sono stati inoltre concordi nell'affermare l'utilità della procedura e l'attenzione del dibattito pubblico per il territorio e hanno ritenuto il calendario degli incontri di approfondimento in grado di affrontare i temi emersi precedentemente.

I temi trattati sono stati: la viabilità di ricucitura soprattutto rispetto a Serra San Quirico Stazione; le preoccupazioni riguardo alle sorgenti di Gorgovivo e ai pozzi Climentina e La Cuna; la dismissione della linea storica e l'eventuale convenzione con i territori per la realizzazione di una pista ciclabile; l'aumento dei costi delle materie prime; la disponibilità di Rfi a recepire eventuali proposte migliorative del tracciato in grado di preservare il maggior numero possibile di abitazioni.

L'incontro si è chiuso con l'impegno a svolgere un nuovo incontro con gli enti territoriali per approfondire le tematiche relative all'iter approvativo dell'opera e per esporre i contenuti della relazione conclusiva prima della sua consegna in Conferenza dei servizi.

25 maggio 2022 – Primo incontro di approfondimento tematico, in presenza e *on-line* – Il tracciato e le analisi correlate

Il 25 maggio 2022 presso la Biblioteca multimediale R. Sassi di Fabriano si è tenuto il primo incontro di approfondimento tematico, cui hanno partecipato circa 50 persone in parte presenti in sala, in parte collegate *on-line* tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, che ha illustrato il calendario degli incontri programmati e la scaletta predisposta per la giornata. Dopo l'introduzione al progetto, a cura di Andrea Croci di Rfi, la **prima sessione** ha trattato i temi del tracciato, delle varianti proposte e dell'analisi multicriteria, con interventi dei progettisti Italferr Fabrizio Cabas, Chiara Cesali, Pietro Gobbini e Silvia Nardoni. Dopo una breve pausa si è aperta la **seconda sessione**, dove Alessandro Marcianò e Silvia Nardoni di Italferr hanno trattato il tema dell'analisi costi benefici.

Durante l'incontro i partecipanti, sia in presenza che *on-line*, sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni.

26 maggio 2022 – Secondo incontro di approfondimento tematico, in presenza e *on-line* – L'ambiente e il paesaggio

Il 26 maggio 2022 presso la Biblioteca multimediale R. Sassi di Fabriano si è tenuto il secondo incontro di approfondimento tematico, cui hanno partecipato circa 35 persone in parte presenti in sala, in parte collegate *on-line* tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore Alberto Cena, che ha descritto le modalità di svolgimento del dibattito e ha spiegato che scopo dell'incontro è approfondire i temi legati ad ambiente e paesaggio, ma anche aggiornare i presenti relativamente agli studi e alle valutazioni in merito ancora in corso, perché paralleli al processo di dibattito pubblico. Nella **prima sessione** sono stati trattati gli aspetti idrologici, di biodiversità e consumo di suolo, con interventi di Andrea Borgia, referente di progetto Rfi e di Francesco Carli e Sara Chiuchiolo di Italferr; la sessione si è conclusa con l'intervento del sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri, che ha messo in dubbio che il progetto scelto sia il meno impattante.

Nella **seconda sessione** Andrea Borgia di Rfi e Sara Chiuchiolo di Italferr hanno presentato il tema del paesaggio e del rumore. È poi intervenuto il sindaco di Serra San Quirico Tommaso Borri, che ha richiesto chiarimenti sull'opera di viabilità NV07 (nuovo sovrappasso stradale previsto in sostituzione del passaggio a livello della stazione di Serra San Quirico) e aggiornamenti sulle interferenze con le sorgenti Gorgovivo. A questo proposito il coordinatore Alberto Cena ha ribadito che sul tema idraulico sono in corso altri tavoli e ulteriori verifiche per scongiurare qualunque tipo di interferenza.

Durante l'incontro i partecipanti, sia in presenza che *on-line*, sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni.



26 maggio 2022 – Terzo incontro di approfondimento tematico, in presenza e *on-line* – Cantieri, viabilità e indennizzi

Il 26 maggio 2022 presso la Biblioteca multimediale R. Sassi di Fabriano, si è tenuto anche il terzo incontro di approfondimento tematico, cui hanno partecipato circa 60 persone, in parte presenti in sala e in parte collegate tramite la piattaforma Zoom.

L'incontro è stato introdotto dal coordinatore Alberto Cena e nella **prima sessione**, dedicata a viabilità e cantieri, Marco Marchese, direttore Investimenti Area Centro di Rfi, ha spiegato che le presentazioni – a cura di Bruno Capucchio e Francesco Gaeta di Italferr - sarebbero state relative soprattutto ad alcune modifiche in corso di studio sulla base di richieste pervenute negli incontri precedenti, sottolineando che il momento di ascolto non è quindi ancora finito. A conclusione della sessione il coordinatore ha specificato che le proposte presentate dai progettisti fanno parte di un processo incrementale ancora in corso e ha invitato tutte le parti a uno sforzo di comprensione dei rispettivi bisogni. Nella **seconda sessione** il tema degli espropri e indennizzi è stato introdotto da Marco Marchese di Rfi e illustrato da Stefano Talamoni di Italferr.

Durante l'incontro i partecipanti, sia in presenza che *on-line*, sono stati invitati a porre domande e formulare osservazioni. A conclusione il coordinatore ha invitato tutti i presenti a inviare quaderni nel caso ci fossero ancora questioni considerate aperte e ha ringraziato per la civiltà della discussione e la partecipazione agli eventi programmati nel corso del dibattito pubblico.

31 maggio 2022 – Incontro *on-line* con le associazioni economiche e i rappresentanti del lavoro

Il 31 maggio 2022 si è tenuto l'incontro *on-line* sulla piattaforma Zoom dedicato alle associazioni di categoria e alle principali sigle sindacali, introdotto dal coordinatore Alberto Cena, il quale ha dato la parola per i saluti istituzionali al presidente della Provincia di Ancona Daniele Carnevali e al prefetto di Ancona Darco Pellos.

L'incontro è poi proseguito con gli interventi di: il direttore Investimenti Area Centro Marco Marchese e il referente di progetto Andrea Borgia di Rfi, il presidente della Camera di commercio Regione Marche Gino Sabatini, il direttore generale di Confindustria Ancona Paolo Centofanti, il direttore provinciale Cna Massimiliano Santini, il presidente di Ance Marche Stefano Violoni, il segretario generale Confartigianato imprese Ancona, Pesaro e Urbino Marco Pierpaoli, Andrea Curtatoni di Confcommercio Marche Centrali, la segretaria generale Filt Cgil Marche Valeria Talevi, la segretaria generale Fit Cisl Marche Daniela Rossi, il segretario generale Uil Trasporti Marche Emanuele Cingolani.

Al termine degli interventi Marco Marchese ha dato riscontro ai temi sollevati. Per quanto riguarda i tempi ha presentato l'iter che porterà i lavori del Lotto 2 a concludersi entro luglio 2026. Per quanto concerne l'aumento dei costi delle materie prime ha sottolineato che si tratta di un problema diffuso in tutto il paese e che il governo sta lavorando per poter coprire i fabbisogni relativi. Ha infine toccato il tema della gestione degli appalti e spiegato che si provvederà a siglare tutti i protocolli di legalità e monitoraggio previsti per le grandi opere.

Hanno quindi ripreso la parola il prefetto di Ancona Darco Pellos, per ringraziare gli intervenuti e per ribadire l'importanza strategica dell'opera per il territorio e il presidente della Provincia di Ancona Daniele Carnevali, che ha ringraziato Rfi per aver indetto il dibattito pubblico e per la spiegazione di dettaglio fornita sull'opera. Il presidente ha infine ribadito l'importanza dell'incontro tra i diversi portatori di interesse e dei contributi scaturiti, fornendo la propria disponibilità come ente intermedio di area vasta a collaborare per garantire questo dialogo anche in futuro.

L'interazione col pubblico via telefono e email

Oltre agli incontri, il coordinatore del dibattito pubblico ha messo a disposizione di tutti i cittadini un indirizzo email dedicato (info@dportefalconara.it) e un numero telefonico attraverso il quale interagire con la segreteria organizzativa. Il servizio è stato attivo dal 22 aprile all'8 giugno 2022, dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 18.00 e ha rappresentato per i cittadini sia un'ulteriore opportunità per ricevere informazioni e avanzare domande e proposte, sia uno spazio di ascolto e primo confronto sulle tematiche del dibattito.

In generale, il servizio è stato uno valido strumento di prossimità, in grado di chiarire alcuni aspetti del dibattito pubblico - per molti ancora sconosciuto -, risolvere incomprensioni, indirizzare verso le giuste procedure per essere ascoltati e ottenere risposte, agevolare la partecipazione. Un valore aggiunto rispetto ai soli canali di comunicazione di cui si relaziona più avanti, perché strumento interattivo e disponibile con continuità, anche per i cittadini con minore familiarità con la rete internet.

I quaderni degli attori

Dall’inizio del dibattito pubblico il 22 aprile e fino al 1° giugno 2022 i cittadini e le organizzazioni che lo desideravano hanno potuto formulare osservazioni e proposte, pubblicate sul sito web dedicato come “Quaderni degli attori”⁶. In totale sono stati presentati **19 quaderni**, di seguito elencati in ordine cronologico di ricevimento e collegati alla presente relazione, di cui costituiscono parte integrante:

1. Rossano Rossi – Asd Cinghiali Serra San Quirico - 27 aprile 2022
2. Comune di Serra San Quirico – 7 maggio 2022
3. Comitato Gola della Rossa – 8 maggio 2022, con integrazioni del 1° giugno 2022
4. Ing. Carlo Tricoli – Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni – 11 maggio 2022
5. Debora Pellacchia – Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico – 14 maggio 2022
6. Geom. Francesco Fiorentini – Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico – 15 maggio 2022, con integrazioni del 30 maggio 2022
7. Avv. Andrea Aiello – 20 maggio 2022
8. Ing. Euthimios Kotroniàs – Presidente Comitato Gola della Rossa – 21 maggio 2022
9. Ing. Fabio Bufarini – 23 maggio 2022
10. Arch. Paolo Scarabotti – 24 maggio 2022
11. Gola della Rossa Mineraria S.p.A. – 24 maggio 2022
12. Giancarlo Manzetti – 29 maggio 2022
13. Togni S.p.A. – 30 maggio 2022
14. Ing. Massimo Belcecchi – 31 maggio 2022
15. Ing. Carlo Tricoli – Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni – 31 maggio 2022
16. Emilio Orazi, Araldo Orazi e Lorenzo Orazi – 31 maggio 2022
17. Ferdinanda di Gasbarro – 1° giugno 2022
18. Ing. Maurizio Greci – 1° giugno 2022
19. Arch. Alessandra Baldelli – 1° giugno 2022

Le domande gestite

Come si è visto, nel corso di tutto il dibattito pubblico e grazie ai diversi canali di interazione - incontri, quaderni degli attori, servizi email e telefonico - i cittadini hanno potuto rivolgere domande, poi aggregate per tematica, e ricevere risposte sia durante gli incontri stessi, sia sul sito del dibattito pubblico attraverso la sezione dedicata Faq (*frequently asked questions*, ossia domande frequenti).

Complessivamente sono state raccolte **63 domande**.

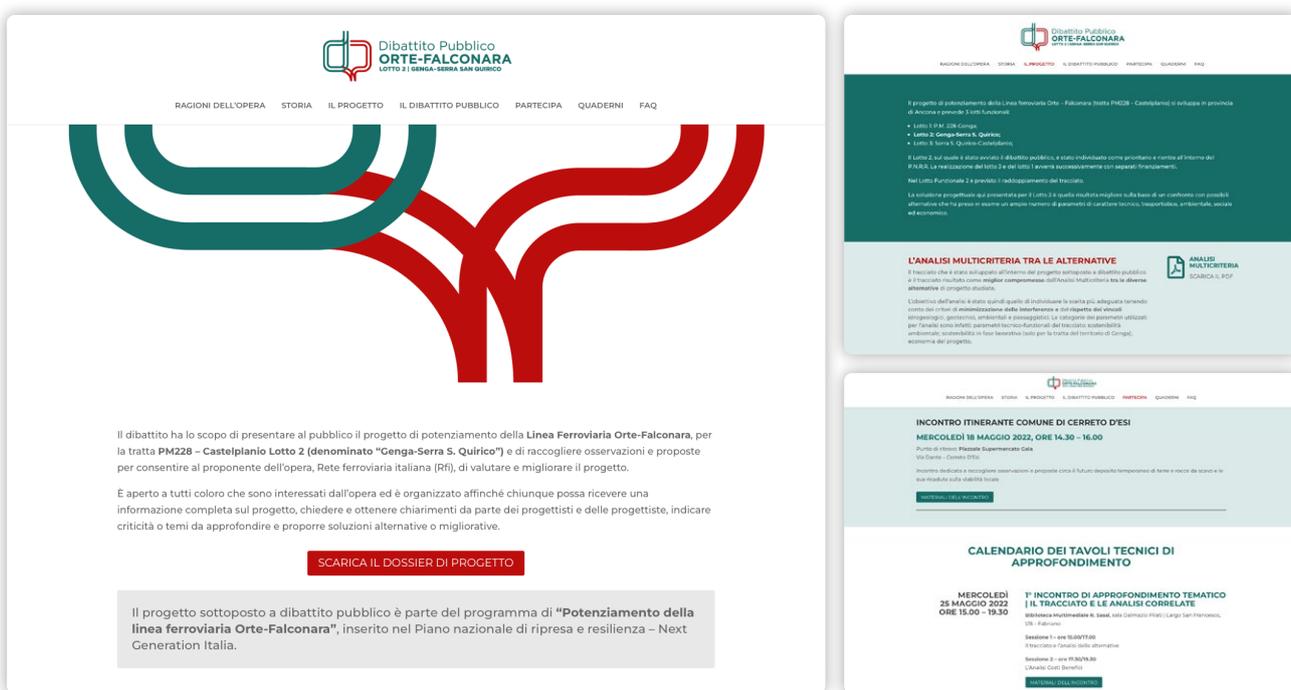
⁶ I quaderni degli attori sono anche consultabili tutti sul sito web nella sezione Quaderni.

L'informazione e comunicazione al pubblico

L'obiettivo che guida ogni dibattito pubblico è garantire la possibilità a tutti i soggetti interessati dall'opera di essere adeguatamente informati sul progetto e sulle sue caratteristiche. Per i cittadini, le parti sociali, i comitati, le associazioni attive sul territorio e gli enti locali è possibile partecipare ai diversi appuntamenti e poter così esprimere in modo trasparente i propri pareri nelle modalità dedicate.

Per il successo di un tale processo è essenziale quindi essere in grado di comunicare efficacemente e in maniera trasparente da un lato i vari appuntamenti, dall'altro le istanze emerse grazie al contributo dei vari soggetti coinvolti. Per questi motivi, il coordinatore e il suo staff di supporto nell'organizzazione e nella comunicazione hanno scelto di mettere in campo una vasta gamma di strumenti di comunicazione integrati tra loro, nell'ottica di stimolare la partecipazione agli incontri, informare correttamente i cittadini e tutti i soggetti interessati e promuovere in modo chiaro la voce del dibattito pubblico come quella di un soggetto autorevole, rispettoso dal punto di vista istituzionale e aperto alla partecipazione di tutti gli stakeholder interessati dall'opera.

Il sito web dedicato



Un sito web specificatamente dedicato al dibattito pubblico è l'elemento base dell'informazione e comunicazione al pubblico ed è esplicitamente inserito dalla normativa fra i compiti assegnati al coordinatore (art. 6 Dpcm 76/2018).

Nella progettazione del sito www.dportefalconara.it, che è andato *on-line* il 23 aprile 2022, ossia in tempo per il lancio del dibattito pubblico avvenuto il 27 aprile, si sono perseguiti in particolare una serie di obiettivi strategici:

- la semplicità di struttura e chiarezza di linguaggio e istruzioni, per favorire il più possibile la fruizione delle informazioni contenute nel sito e l'accesso alle modalità di partecipazione al confronto pubblico con le diverse modalità previste: la partecipazione in diretta o in differita agli incontri, la presentazione di propri contributi scritti attraverso i quaderni degli attori, la richiesta di chiarimenti e segnalazioni attraverso email o telefono;
- l'impegno alla trasparenza, secondo il principio dell'*accountability* (ossia di rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico), attraverso la creazione e il tempestivo aggiornamento di un vero e proprio database, di facile e immediato accesso per tutti, dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico: dal dossier di progetto iniziale alla restituzione di ogni singolo incontro attraverso video, resoconti riassuntivi, documentazione progettuale presentata; dai quaderni degli attori ricevuti fino a documenti preziosi per la

comprensione di questioni complesse come ad esempio le cartografie di dettaglio sugli espropri, raramente a disposizione dei cittadini;

- l'aggiornamento della sezione Faq (*Frequently Asked Questions*, le domande più frequenti), dove le risposte del proponente alle domande più frequenti, presentate da singoli soggetti attraverso le varie modalità possibili, vengono proposte alla fruizione di tutti facendo attenzione ad utilizzare un linguaggio non da addetti ai lavori.

Le relazioni con la stampa

La strategia sui media adottata nel corso del dibattito pubblico ha visto principalmente il coinvolgimento di testate locali, ma allo stesso tempo contraddistinte da una elevatissima tiratura e capacità di influenza: le più coinvolte sono state Il Corriere Adriatico, Il Resto del Carlino e la Tgr Marche. L'opera aveva già da tempo generato curiosità presso la stampa, che se ne era occupata, anche se non in modo massiccio, e infatti ogni testata aveva già delegato uno specifico referente per il progetto.

Accanto a queste è stato avviato, mantenuto e rafforzato un dialogo costante anche con tutte le altre testate cartacee, online e radiotelevisive operanti sul territorio. Obiettivo strategico delle attività di comunicazione è stato quello di veicolare le informazioni rilevanti per il territorio relativamente all'opera in oggetto raccontando allo stesso tempo l'intero processo di dibattito pubblico.

La conferenza stampa del 27 aprile 2022

Nella giornata di mercoledì 27 aprile è stata organizzata una conferenza stampa di presentazione del dibattito pubblico, a cui hanno preso parte le principali istituzioni a livello nazionale e territoriale, nonché i rappresentanti del proponente dell'opera, Rete ferroviaria italiana Spa (Rfi).

Più nello specifico, moderati da Nicolò Scarano di Comin & Partners, sono intervenuti la viceministra delle Infrastrutture e mobilità sostenibile Teresa Bellanova, l'assessore della Regione Marche con delega ai lavori pubblici, governo del territorio, viabilità, politiche per la montagna e le aree interne e infrastrutture Francesco Baldelli, il presidente della Provincia di Ancona Daniele Carnevali, il commissario straordinario di governo per l'opera Vincenzo Macello, la presidente della Commissione nazionale dibattito pubblico Caterina Cittadino e la coordinatrice della Commissione Pnrr-Pniec Elisa Scotti, oltre al coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena.

In concomitanza con la conferenza stampa di lancio è stata elaborata una strategia di comunicazione ad hoc che ha accompagnato tutte le fasi dell'evento. In avvicinamento, è stato predisposto un invito stampa e sono stati effettuati recall mirati per assicurare la presenza dei giornalisti anche attraverso una videoconferenza Zoom. Parallelamente, sono stati preparati tutti i materiali stampa di supporto - una cartella stampa, una scheda relativa al dossier di progetto e un comunicato stampa riassuntivo - tutti diffusi al termine della conferenza stampa.

Considerata la scelta della location, lontana dalle redazioni dei principali giornali, si è registrata una massiccia partecipazione dei giornalisti via Zoom, con la sola Tgr e Corriere Adriatico in presenza. La conferenza stampa di presentazione è stata l'occasione anche per spiegare ai giornalisti in presenza le modalità di funzionamento e il significato del dibattito pubblico, tutte informazioni riportate correttamente dai principali organi di stampa.

I comunicati stampa

Durante il corso del dibattito pubblico ogni appuntamento è stato pubblicizzato e riportato alla stampa in modo chiaro e puntuale attraverso comunicati e note stampa. In totale ne sono stati diramati 6 tra il 27 aprile e il 1° giugno 2022.

Messaggi principali su cui ci si è focalizzati nel corso di questo dibattito sono stati non solo le istanze del territorio ma anche le modalità di funzionamento della procedura: particolare attenzione è stata posta nel raccontare il processo quale percorso co-costruito con i cittadini, le istituzioni e le associazioni di riferimento. Accanto alla comunicazione ufficiale, sono stati effettuati numerosi *off the records* con i giornalisti volti a spiegare le caratteristiche del processo, gli strumenti a disposizione del territorio e le modalità di funzionamento.

Le interviste

A supporto dell'attività di comunicazione classica, sono state realizzate interviste al coordinatore del dibattito pubblico, volte ad approfondire sia le modalità di funzionamento della procedura, sia gli strumenti a disposizione delle istituzioni e dei cittadini. Obiettivo importante di queste interviste è stato anche approfondire la conoscenza del dibattito pubblico come processo presso coloro che devono raccontarlo quotidianamente. Più nello specifico, è stata realizzata una intervista sul Corriere Adriatico pubblicata il 22 maggio 2022 e ne verrà realizzata un'altra, su Il Resto del Carlino, in occasione della presentazione di questa relazione conclusiva.

Il monitoraggio dei media

Il dibattito pubblico sul raddoppio della linea Orte-Falconara è stato caratterizzato da una continuità comunicativa su base settimanale: le testate quotidiane e *on-line* hanno ripreso i comunicati stampa veicolati dal dibattito pubblico in occasione dei sopralluoghi e degli incontri di approfondimento. Il monitoraggio stampa si è posto l'obiettivo tuttavia non solo di certificare l'eventuale uscita mediatica, ma anche di controllare la qualità e la tipologia delle uscite, in modo da rispondere reattivamente con la massima tempestività a una qualsiasi criticità, criticità che, salvo qualche incidentale imprecisione, non sono state riscontrate.

I principali KPI (*key performance indicators*) Media:

- Numero di giornalisti partecipanti alla conferenza: 3 in presenza, 5 *on-line*
- Uscite media *on-line* e *off-line* sulla conferenza stampa: 45
- Uscite media totali sugli incontri di dibattito pubblico: 107
- Numero di comunicati stampa diramati: 6

La diffusione del dibattito pubblico sulla Rete

Al fine di dare visibilità sul web al dibattito pubblico e favorire la partecipazione dei cittadini è stata pianificata e attuata una strategia di comunicazione digitale, a partire dalla creazione di una pagina Facebook dedicata: uno spazio online utile da un lato per comunicare con i cittadini e incentivare il loro coinvolgimento, dall'altro per promuovere gli incontri pubblici e trasmetterli in diretta.

In parallelo, sono state messe in atto le seguenti attività:

- creazione e gestione di campagne Facebook Ads, con l'obiettivo di amplificare la visibilità dei contenuti verso un pubblico mirato, legato in particolare ai territori interessati dall'opera;
- monitoraggio avanzato della Rete, tramite un *tool* di *social media listening*, al fine di tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussioni *on-line*;
- reportistica costante delle principali evidenze emerse dal monitoraggio *on-line*, in modo da anticipare o prevenire eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema;
- mappatura dei gruppi Facebook frequentati dai cittadini che risiedono nelle zone interessate dall'opera, al fine di monitorare i contenuti pubblicati da terzi;
- condivisione dei post nei gruppi Facebook mappati, per creare una cassa di risonanza per i post condivisi sulla pagina del dibattito pubblico;
- definizione di una *social media policy*, volta a gestire i commenti e i messaggi pervenuti da parte dei cittadini e promuovere un confronto positivo con essi.

Attraverso la pagina Facebook è stato possibile dare visibilità ai contenuti, agli appuntamenti e al sito web. Il piano editoriale digitale ha previsto la pubblicazione di:

- contenuti di *teasing*, per annunciare i vari appuntamenti del dibattito pubblico e invitare gli utenti a partecipare in presenza o da remoto;
- contenuti di approfondimento, dedicati alla sintesi dei principali temi emersi nel corso dei vari appuntamenti, anche tramite foto realizzate *live*.

I principali KPI social:

- Numero di post pubblicati: 21

- Persone raggiunte dai post: 61.167
- Visualizzazioni dei post: 134.181
- Interazioni con i post della pagina: 3.907

Il monitoraggio avanzato della Rete

L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso del dibattito pubblico ha previsto un monitoraggio costante - attraverso una serie di *keywords* - delle conversazioni e degli spazi di discussioni *on-line*, declinato anche mediante una reportistica periodica. Questo ha consentito di tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema.

Dal 27 aprile 2022, data in cui si è tenuta la conferenza stampa di presentazione, al 31 maggio 2022, data dell'ultimo incontro online del dibattito pubblico, il *tool* di monitoraggio ha consentito di rilevare 107 contenuti totali (cifra che include il numero di post che menzionano le *keyword* di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da 24 diverse fonti *on-line*, tra Blog, Facebook, News, Twitter, Instagram e Forum.

Nello stesso periodo, il maggior numero di contenuti condivisi *on-line* sono stati articoli e news da parte di siti di informazione locali o specializzati. Tra questi, ad esempio, Umbria24, FS News, Qdm Notizie, Vivere Ancona, Ferpress, Tuttoggi, Corriere dell'Umbria, Perugia Today.

Tra i soggetti istituzionali che hanno dato spazio sui social media al dibattito pubblico nelle sue diverse fasi si segnalano: Regione Marche, Donatella Tesei (presidente Regione Umbria), Francesco Baldelli (assessore Regione Marche), Mirko Bilò (consigliere Regione Marche), Marco Squarta (consigliere Regione Umbria), Fiammetta Modena (senatrice Forza Italia), Genga Online (pagina di informazione per i cittadini del Comune di Genga), Comune di Serra San Quirico.

Per quanto riguarda infine il monitoraggio delle community online di cittadini, non sono emersi elementi di interesse sui gruppi Facebook frequentati dai cittadini di Genga, Serra San Quirico, Fabriano e Cerreto d'Esi.

I TEMI EMERSI



Il tracciato e le analisi correlate

L'OPPORTUNITÀ DELL'OPERA

Le ragioni dell'intervento proposto da Rfi sono state un tema di grande interesse durante il dibattito pubblico. A fronte di una trasversale condivisione sulla necessità di intervenire sulla linea ferroviaria Orte-Falconara, al fine di potenziarla, infatti, in diversi incontri e quaderni degli attori si sono anche richiesti chiarimenti e formulate osservazioni su questioni di carattere generale inerenti i tempi e i costi previsti, l'individuazione dell'intervento sottoposto a dibattito pubblico, i benefici dell'opera e del *Global Project*. In questa prima parte relativa ai temi emersi vengono riproposte le considerazioni formulate nel corso del confronto e le risposte fornite dal proponente (Rfi) a riguardo.

Un intervento strategico per il territorio

In primo luogo, quasi la totalità dei partecipanti e soprattutto i rappresentanti degli enti territoriali intermedi di area vasta, delle categorie economiche e del mondo del lavoro⁷ hanno condiviso la strategicità dell'opera e come questa sia fondamentale sia per il territorio della Valle Esina, sia per il sistema della logistica della regione Marche. A questa considerazione si è accompagnata poi la raccomandazione di realizzare l'opera nei tempi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) al duplice fine di non perdere i finanziamenti europei e agire in fretta per contrastare l'isolamento infrastrutturale della regione dovuto a un deficit infrastrutturale che ormai perdura da troppo tempo.

I tempi e i costi

Durante l'incontro dedicato alle associazioni di categoria, è stato anche ribadito che l'intervento sottoposto a dibattito e, più in generale, tutto il potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara sono considerati determinanti alla luce del contesto sempre più globalizzato in cui i territori si trovano a competere per attrarre investimenti, soprattutto se si considerano gli effetti che produrranno interventi simili su altre direttrici ferroviarie, anch'esse rientranti nel Pnrr, come ad esempio la Roma-Pescara. Motivo per il quale si è chiesto di procedere celermente alla realizzazione dell'intervento sottoposto a dibattito e di tutti gli interventi previsti per il potenziamento dell'intera tratta.

Strettamente correlata a questo primo tema del rispetto dei tempi è la preoccupazione, più volte manifestata durante lo svolgimento del dibattito pubblico, sull'approvvigionamento dei materiali da costruzione e sull'aumento dei loro costi, causati dai recenti eventi bellici nell'Europa orientale. Chi si è espresso su tale tema ritiene che queste criticità possano incidere sui costi totali e, quindi, riflettersi anche sui tempi di realizzazione dell'opera⁸. In più occasioni è stato addirittura domandato se non sia meglio, in considerazione degli aspetti appena descritti, richiedere una deroga ai tempi di realizzazione previsti dal Pnrr. Ciò anche alla luce di quanto sperimentato a livello locale con i lavori di realizzazione della SS76 che hanno richiesto tempi notevolmente maggiori di quelli preventivati⁹.

Rfi ha spiegato che il progetto di potenziamento della linea Orte-Falconara nel tratto tra Genga e Serra San

⁷ Incontro di presentazione Comune di Genga e incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali.

⁸ Quaderno del Comitato Gola della Rossa, incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali.

⁹ Quaderno del Comitato Gola della Rossa, incontro di presentazione Comune di Genga, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico e primo incontro di approfondimento tematico.

Quirico è stato proposto per l'inserimento nel Pnrr, e in seguito inserito tra le opere prioritarie, in quanto considerato strategico a livello nazionale. Il progetto di raddoppio Genga-Serra San Quirico è, perciò, sottoposto a una normativa che ha l'obiettivo di ridurre notevolmente i tempi rispetto a quanto successo in passato per altre opere, proprio allo scopo di scongiurare eventuali ritardi.

Per quanto concerne i costi, Rfi ha risposto che il problema dell'aumento dei prezzi delle materie prime coinvolge tutti i progetti infrastrutturali e non solo quello sottoposto a dibattito, motivo per il quale si prevede che saranno presi seri provvedimenti governativi per limitare l'impatto degli aumenti, in particolare per gli interventi inseriti nel Pnrr, al fine di evitare ritardi nella realizzazione delle opere e la conseguente perdita dei finanziamenti.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito ai tempi e ai costi dell'intervento, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico in Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

L'individuazione dell'intervento

Un secondo tema di carattere generale più volte dibattuto durante il confronto è stato quello relativo all'individuazione del Lotto 2 - Genga-Serra San Quirico come opera prioritaria e alla sua contestualizzazione all'interno di tutti gli interventi previsti per il potenziamento dell'intera tratta e dal Pnrr.

In primo luogo, a livello generale, è stato richiesto come l'opera si inserisca nel quadro della strategia complessiva dei corridoi europei di trasporto Ten-T¹⁰, in quanto non esplicitamente citata tra i corridoi principali.

Rfi ha spiegato che il progetto di potenziamento della linea Orte-Falconara, per quanto non esplicitamente citato all'interno dei 10 corridoi, è considerato complementare alla strategia complessiva in quanto collega due direttrici ritenute fondamentali, quella adriatica e la linea Milano-Roma, entrambe facenti parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

In secondo luogo, andando più nel particolare, sono state richieste delucidazioni in merito alla scelta di dare priorità proprio al Lotto 2 rispetto agli altri due lotti (1 e 3) previsti dal *Global Project* di raddoppio PM228-Albacina¹¹.

A questa domanda Rfi ha risposto che la scelta di realizzare in via prioritaria il Lotto 2 poggia sul fatto che questa tratta, oltre ad avere caratteristiche idonee dal punto di vista dei tempi e dei costi richiesti dalle risorse allocate tramite Pnrr, rispetta a pieno i criteri di sostenibilità richiesti dal Piano, in quanto non prevede solo il raddoppio del binario, ma anche la riqualificazione delle stazioni di Genga e Serra San Quirico con evidenti vantaggi per il territorio. La riqualificazione delle due stazioni è, inoltre, ritenuta fondamentale dal proponente in previsione dei lavori necessari per realizzare i Lotti 1 e 3.

Ancora più nel particolare, un'ultima considerazione ha riguardato le differenze tra il progetto di raddoppio della tratta Genga-Serra San Quirico presentato in sede di dibattito pubblico e il progetto redatto in passato, nel 2003¹².

Su questo aspetto Rfi ha spiegato che il progetto sottoposto a dibattito pubblico è radicalmente diverso da quello elaborato nel 2003. Per prima cosa, le indicazioni del ministero dei Beni culturali in merito al progetto del 2003 sono state accolte con il progetto del 2006 che ha eliminato il passaggio in viadotto presso la frazione di Camponococchio e presso la zona Cascatelle¹³. In secondo luogo, più recentemente (2018), sono subentrati rilevanti cambiamenti normativi relativi all'idraulica e alla sicurezza in galleria, che hanno reso irrealizzabili alcuni interventi previsti per l'attraversamento dei fiumi e particolarmente complessa la realizzazione di lunghe gallerie, cosa che ha fatto divergere in più punti il tracciato attuale rispetto a quello del 2003.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito all'individuazione e contestualizzazione dell'intervento, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico in Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

¹⁰ Incontro di presentazione Comune di Genga e quaderno del Comitato Gola della Rossa.

¹¹ Primo incontro itinerante nel Comune di Genga e quaderno del Comitato Gola della Rossa.

¹² Quaderno del Comitato Gola della Rossa, primo incontro itinerante nel Comune di Genga e incontro di presentazione Comune di Genga.

¹³ Primo incontro itinerante nel Comune di Genga e incontro di presentazione Comune di Genga.

I benefici a livello locale e il *Global Project*

Durante il dibattito si è trattato molto il tema del *Global Project* e dei benefici da esso generati per il territorio interessato dalla realizzazione dell'opera. Anzitutto, alcuni partecipanti al dibattito e alcuni contributi ricevuti hanno sottolineato la necessità di porre maggiore **attenzione alle specificità del territorio** e agli obiettivi di sostenibilità, pur evidenziando la strategicità e l'importanza dell'intervento di raddoppio della linea con riferimento al *Global Project* che comprende anche i Lotti 1 e 3¹⁴. Si è affermato che la nuova stazione di Genga in progetto e la stazione di Serra San Quirico, dopo la riqualificazione prevista, devono essere non solo un punto d'accoglienza per il turismo, ma anche un *hub* per il trasporto a servizio del territorio di area vasta. In particolare, questo ragionamento è stato fatto per quanto riguarda la nuova stazione di Genga che, data la sua posizione baricentrica, dovrebbe essere di servizio anche per i comuni di Sassoferrato e di Arcevia¹⁵. Per questo motivo si è affermato che "l'indifferibilità del *Global Project* va calata in un approccio progettuale dell'intervento specifico nel Lotto 2 più mirato alle particolarità del livello locale"¹⁶, allo scopo di massimizzarne i benefici per il territorio attraversato.

In risposta a queste considerazioni il proponente ha spiegato che il progetto ha l'obiettivo di contribuire a sostenere lo *shift* modale tra l'automobile privata e il treno, rendendo più competitiva a livello locale la scelta di un mezzo maggiormente sostenibile¹⁷. Si è infatti affermato che il *Global Project* ha l'obiettivo di migliorare sia il trasporto a lunga percorrenza, sia il trasporto regionale e per questo il progetto è stato studiato per mantenere in servizio le stazioni di Genga e Serra San Quirico, in modo che la zona continui ad avere un accesso quanto più agevole al servizio ferroviario locale¹⁸. Infine, Rfi ha spiegato che la nuova stazione di Genga e la rinnovata stazione di Serra San Quirico sono state pensate per migliorare i servizi per i viaggiatori e le funzioni di interscambio con le altre modalità di trasporto, attraverso la realizzazione di nuovi stalli per il trasporto pubblico locale e di nuovi parcheggi dotati di spazi per la sosta breve e per la ricarica dei veicoli elettrici. Si realizzeranno, poi, nuove viabilità di ricucitura tra le stazioni e il territorio, dotate di percorsi ciclabili e pedonali e sarà migliorata l'accessibilità per i disabili e le persone con mobilità ridotta¹⁹.

Un secondo aspetto di ordine generale molto dibattuto durante il confronto inerente il *Global Project* è stato quello dei **benefici trasportistici** e del loro rapporto con l'investimento previsto. Sono state espresse, infatti, alcune perplessità circa l'opportunità di attuare un investimento di grande portata per ottenere un risparmio sui tempi di percorrenza pari a 7 minuti sulla tratta PM228-Castelplano²⁰. Inoltre, sono emersi dubbi riguardo all'attendibilità delle **stime di traffico**. Alcuni partecipanti hanno più volte sostenuto che secondo la loro opinione queste siano ottimistiche e non tengano adeguatamente in conto il calo della domanda locale e della popolazione²¹.

Rfi ha risposto che la riduzione dei tempi di percorrenza riguarda complessivamente i tre Lotti del *Global Project* poiché si tratta di progetti complementari e che un risparmio di 7 minuti, calcolato come valore medio rispetto alle diverse tipologie di treno che percorreranno la linea, non è un beneficio di piccola scala se si considera la lunghezza della tratta su cui è ottenuto, pari a 26 km. Inoltre, ha affermato che il miglioramento infrastrutturale non deve essere concepito solamente in termini di tempo, ma anche in termini di miglioramento della frequenza del servizio e di capacità della linea: il raddoppio permetterà una maggiore circolazione di treni, garantendo una migliore frequenza e una maggiore sicurezza, data dall'eliminazione degli incroci necessari in presenza di un solo binario. Infine, per quanto concerne la velocizzazione della linea, secondo il proponente gli interventi del *Global Project* devono essere letti in sinergia con tutti gli altri interventi di potenziamento infrastrutturale previsti sulla linea Orte-Falconara in altre tratte rientranti sia nel Pnrr, sia nei prossimi aggiornamenti dei Contratti di programma o addirittura già in corso, come quelli inerenti l'*up-grade* tecnologico della linea²².

Per quanto concerne le stime di traffico a supporto del progetto, Rfi ha affermato che sono state redatte

14 Quaderno di Francesco Fiorentini - Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico,

quaderno di Carlo Tricoli - Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni, quaderno del Comitato Gola della Rossa, quaderno di Carlo Tricoli del 31 maggio 2022, quaderno dell'Ing. Maurizio Greci - Sindaco di Sassoferrato e quaderno di Fernanda Di Gasbarro.

15 Quaderno di Fernanda Di Gasbarro, quaderno del Comitato Gola della Rossa, quaderno dell'Ing. Massimo Greci e incontro Parco naturale regionale della Gola della Rossa e di Frasassi.

16 Quaderno di Carlo Tricoli.

17 Primo incontro di approfondimento tematico.

18 Ibidem.

19 Secondo incontro itinerante nel Comune di Genga.

20 Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico e incontro di presentazione Comune Serra San Quirico.

21 Quaderno del Comitato Gola della Rossa.

22 Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico e incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico.

attraverso il confronto con la Regione - in modo che si tenessero in conto le prospettive di sviluppo del sistema locale dei trasporti - e valutando la visione strategica per lo sviluppo di servizi a lunga e media percorrenza e regionali sull'asse Roma-Ancona. Secondo Rfi, le analisi effettuate non evidenziano una riduzione della domanda di servizi ferroviari e il calo demografico, tenuto comunque in conto nelle stime di traffico, non deve essere considerato l'unico parametro per il calcolo della domanda potenziale di servizi ferroviari. La domanda è legata, infatti, in buona parte, allo spostamento modale dall'auto privata, oggi prevalente per i viaggi tra Roma e Ancona²³.

Un terzo tema ricorso più volte nel corso del dibattito ha riguardato le preoccupazioni sul fatto che oggi sia finanziato e avviato alla fase autorizzativa **solo il Lotto 2 del *Global Project***. Alcuni interventi hanno espresso il timore che, nel caso in cui i Lotti 1 e 3 non vengano realizzati, il Lotto 2 sia di scarsa utilità dal momento che si avrebbe una linea raddoppiata solo tra Genga e Serra San Quirico, preceduta e seguita da una linea a binario unico, il che potrebbe costituire un collo di bottiglia che vanificherebbe il progetto di potenziamento della linea²⁴.

Rfi ha rassicurato più volte i partecipanti durante il dibattito sul fatto che tutti i tre lotti del *Global Project* si trovano allo stesso stadio di progettazione e che è sua intenzione procedere alla realizzazione del piano nella sua interezza. I Lotti 1 e 3 saranno, infatti, finanziati con i prossimi aggiornamenti del Contratto di programma²⁵.

Un ultimo tema di carattere generale ha riguardato gli **appalti** e come questi debbano essere il più possibile strutturati al fine di massimizzare i benefici per il territorio e ridurre il rischio di infiltrazioni criminali. Soprattutto i rappresentanti del mondo del lavoro hanno infatti espresso la necessità di introdurre tutte le azioni possibili per scongiurare infiltrazioni criminali durante la realizzazione dell'opera e di rispettare tutte le normative relative al lavoro e i contratti collettivi nazionali del lavoro²⁶. Inoltre, hanno auspicato che nelle fasi di appalto, nei limiti delle normative relative alla concorrenza, si massimizzino le **ricadute sul sistema produttivo e occupazionale** della regione, premiando le aziende meritevoli del territorio²⁷.

Il proponente ha rassicurato sul fatto che in tutti gli interventi di Rfi vengono utilizzati stringenti protocolli di legalità. Inoltre, la normativa vigente e gli organi competenti garantiscono il controllo sulla realizzazione delle opere e il contrasto a fenomeni criminali²⁸.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alle richieste di specificare meglio i benefici di area vasta e locali dell'intervento, resta da approfondire in Conferenza dei servizi come, nel rispetto del diritto della concorrenza, si possa cercare di coinvolgere maggiormente le imprese locali durante la fase di realizzazione.

LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO E L'ANALISI MULTICRITERIA

Le alternative di tracciato proposte dal territorio

Durante il dibattito pubblico parte della discussione si è orientata verso alternative di tracciato proposte sia da cittadini e comitati sia da Comuni. In particolare, la variante proposta da **Massimo Belcecchi**, sostenuto dal **Comune di Serra San Quirico** e dal **Comitato Gola della Rossa**, è stata dettagliata e discussa in diverse sedi.

I proponenti della variante, infatti, hanno in più sedi affermato che il progetto di Rfi potrebbe danneggiare l'ambiente all'interno del parco naturale regionale della Gola della Rossa e di Frasassi e comportare impatti considerevoli sul parco di una villa storica di fine '800 presente nella frazione di Serra San Quirico Stazione. Inoltre, hanno affermato che il progetto di Rfi potrebbe presentare un pericolo di inquinamento per complessi di captazione delle acque idropotabili, ovvero le sorgenti di Gorogovivo e i pozzi Clementina, che riforniscono sia l'acquedotto di Serra San Quirico sia gran parte della Provincia di Ancona. Infine, i proponenti hanno sostenuto che il progetto sottoposto a dibattito pubblico avrebbe un forte impatto sulla frazione Serra San

²³ Primo incontro di approfondimento tematico.

²⁴ Quaderno del Comitato Gola della Rossa, primo incontro itinerante nel Comune di Genga e Incontro di presentazione Comune di Genga.

²⁵ Primo incontro itinerante nel Comune di Genga e Incontro di presentazione Comune di Genga.

²⁶ Incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Ibidem.

Quirico Stazione, comportando un alto numero di demolizioni di fabbricati e la realizzazione di viabilità di ricucitura ritenuta di scarsa utilità²⁹.

Secondo la variante proposta, il tracciato parta dalla stazione di Serra San Quirico, attraversa due volte il fiume Esino e prosegue in parallelo alla SP76. In seguito attraversa il fiume in affiancamento al ponte presso la cava Gola della Rossa³⁰, entra in galleria e, nel comune di Genga, passa alle spalle dell'abitato della frazione Palombare e utilizza il tracciato storico e le attuali strutture della stazione³¹.

Obiettivo di questa variante sarebbe limitare il più possibile l'impatto del Lotto 2 sulla frazione di Serra San Quirico Stazione e sulla frazione Palombare nel Comune di Genga. Si è infatti affermato che non comporterebbe impatti né sul patrimonio naturale locale, né su alcuni beni paesaggistici ritenuti di particolare rilevanza, come la valle che porta a Ponte Chiaradovo, la vista dell'eremo di Grottafucile, la falesia La Sbarra e, in generale, il paesaggio della Gola della Rossa. Inoltre, la variante studiata da Massimo Belcecchi scongiurerebbe qualsiasi interferenza con i complessi di captazione delle acque idropotabili e, grazie all'allontanamento del tracciato dal centro abitato di Serra San Quirico, eliminerebbe del tutto le demolizioni. Si è anche affermato che in fase di cantierizzazione la variante comporterebbe scarsi impatti su alcuni dei maggiori attori economici del territorio, che sarebbero invece interferiti dal cantiere secondo il progetto di Rfi. Infine, la variante ha inteso limitare l'impatto sull'area di accoglienza delle Grotte di Frasassi³². Infine, i proponenti ritengono che la soluzione presentata non sia in contrasto con la normativa idraulica nel doppio attraversamento del fiume Esino nei pressi dell'ingresso della frazione di Serra San Quirico Stazione, se non in relazione "alla realizzazione di manufatti quali quelli che sostengono i binari tra i due ponti"³³; d'altra parte si ritiene che attraverso opere di difesa fluviale, simili a quelle realizzate per la SS76, sia possibile orientare il flusso delle correnti e variare il quadro idraulico esistente³⁴. A questo proposito Massimo Belcecchi afferma che sia opportuna la richiesta di "deroga ministeriale, tantopiù che questa sarebbe supportabile da uno studio idraulico specifico che costituisca un intelligente controllo e non un ostacolo della piena (peraltro duecentennale) dell'Esino avendo verificato anche tutte le condizioni di sicurezza nel tratto successivo di asta fluviale"³⁵.

Rfi, dopo aver approfondito lo studio della variante presentata, ha riscontrato diverse difficoltà che portano a ritenere che non sia realizzabile a causa di problemi normativi e di interferenza con le infrastrutture esistenti sul territorio³⁶.

Per prima cosa, si è rilevato che il doppio attraversamento sull'Esino si trova nella direzione delle correnti di piena duecentennali del fiume e le Norme tecniche delle costruzioni e la normativa idraulica non consentono la realizzazione di opere parallele alle correnti dei fiumi nelle aree di esondazione. Inoltre, al fine di rispettare la normativa idraulica relativa all'altezza libera tra il ponte e il fiume, sarebbe necessario aumentare l'altezza del tracciato ferroviario di 1,5 metri, con una differenza di quota tra il tracciato storico e il nuovo tracciato che renderebbe necessaria l'interruzione del traffico ferroviario per effettuare la connessione con la stazione di Serra San Quirico. Questo elemento sarebbe contrario all'esigenza del progetto di mantenere la continuità del traffico ferroviario. Rfi ha anche rilevato come non sia possibile chiedere una deroga alla normativa idraulica, dal momento che questa non è stata prevista dal legislatore³⁷.

Rfi ha poi evidenziato come nelle aree di piena duecentennali, dove sarebbe necessario intervenire con opere di difesa fluviale al fine di realizzare la variante studiata da Massimo Belcecchi, non sia possibile prevedere interventi che riducano in maniera apprezzabile la capacità di invaso. Le aree di esondazione del fiume, oltre ad avere una funzione per la qualità ambientale dei corsi d'acqua, hanno l'importante funzione di consentire la naturale laminazione delle piene e il ministero per la Transizione ecologica ne raccomanda il mantenimento. La zona del fiume Esino presso Serra San Quirico Stazione è stata oggetto negli ultimi anni di diversi interventi di modifica dell'alveo fluviale e ulteriori modifiche, in un contesto già oggetto di diversi interventi, presenterebbero difficoltà difficilmente superabili.

Inoltre, Rfi ha rilevato come il passaggio sull'Esino in prossimità della cava Gola della Rossa richieda una traslazione del tracciato tra i 10 e i 15 metri al fine di rispondere alla normativa e questo spostamento creerebbe una sovrapposizione del tracciato ferroviario e della SP76 (via Clementina) particolarmente

29 Quaderno del Comune di Serra San Quirico, quaderno di Massimo Belcecchi e quaderno del Comitato Gola della Rossa.

30 Quaderno del Comitato Gola della Rossa e quaderno di Massimo Belcecchi.

31 Quaderno del Comune di Serra San Quirico, del Comitato Gola della Rossa e quaderno di Massimo Belcecchi.

32 Ibidem.

33 Quaderno di Massimo Belcecchi, pag. 3.

34 Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico e quaderno di Massimo Belcecchi.

35 Quaderno di Massimo Belcecchi, pag. 3.

36 Primo incontro di approfondimento tematico.

37 Ibidem.

complessa da risolvere³⁸. A ciò si aggiunge che la galleria proposta per evitare il passaggio davanti all'abitato di Palombare e di Mogiano, oltre a non garantire in alcuni tratti le necessarie coperture, presenta interferenze con la galleria della SS76 perché il suo ingresso si troverebbe in una posizione poco più alta rispetto a quello della galleria esistente³⁹. Infine, l'eliminazione del passaggio a livello in ingresso a Serra San Quirico Stazione richiederebbe sia il sottoattraversamento del tracciato ferroviario e della SP76 "via Clementina", sia un'opera di riconnessione allo svincolo della SS76 di particolare impatto sul territorio in quanto il tracciato ferroviario proposto e la strada si troverebbero alla stessa quota⁴⁰.

Per tutti i motivi sopra elencati il progetto presentato dal Comune di Serra San Quirico e dal Comitato Gola della Rossa, secondo l'esperienza di Rfi e Italferr, non sarebbe in grado di superare il vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici⁴¹.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alla non fattibilità della variante di tracciato relativa al territorio di Serra San Quirico, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico alla Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

L'analisi multicriteria e i tracciati studiati

Strettamente correlate al tema delle varianti al tracciato sono state le osservazioni presentate da **Carlo Tricoli**, del **Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni**, il quale ha chiesto se non fosse meglio riconsiderare i risultati dell'analisi multicriteria presentata da Rfi e adottare nell'abitato di Palombare una soluzione intermedia tra quella proposta da Rfi e quelle precedentemente scartate dallo stesso proponente.

Carlo Tricoli ha sostenuto che l'analisi multicriteria è "poco esauriente" e che non permette "un'adesione convinta ai risultati ottenuti". Ha, dunque, evidenziato la necessità a suo avviso di prevedere l'inserimento di nuovi criteri e sotto-criteri di valutazione delle alternative, e nello specifico: l'utilizzo del sotto criterio "Rumore" e del sotto criterio "Impatto visivo" per il criterio "Sostenibilità ambientale" e "Rischio nel senso della sicurezza delle opere in fase di cantiere e in fase di esercizio dell'impianto ferroviario" e l'utilizzo del sotto criterio "Importi allocati per espropri immobiliari" nel criterio "Impatti economici del progetto"⁴². Inoltre, ha evidenziato il fatto che non si sia specificato il processo con cui sono stati determinati i pesi dei diversi criteri di valutazione e chi ha partecipato alla loro scelta. Per questi motivi durante il dibattito ha sostenuto la necessità di riformulare gli indicatori, indicando in maniera più chiara il metodo utilizzato per determinare la loro importanza⁴³.

Partendo da queste considerazioni, Carlo Tricoli ha evidenziato, poi che l'analisi multicriteria per le alternative "alta" e "media" presso Genga è stata applicata a suo avviso "in maniera indistinta in due zone [...] non necessariamente confrontabili"⁴⁴. All'interno del suo contributo ha sostenuto infatti come la valutazione della variante alta non possa essere condotta con gli stessi criteri della variante bassa a causa delle differenze tra le due zone in questione⁴⁵. In virtù di questo ragionamento, durante il corso del dibattito pubblico Carlo Tricoli e il Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni di cui fa parte ha proposto una **variante relativa al passaggio della linea ferroviaria presso la frazione Palombare**, nel Comune di Genga.

Il tracciato studiato si è basato su alcune valutazioni relative all'analisi multicriteria delle due alternative presso l'abitato⁴⁶. Tricoli sostiene, infatti, che sia possibile sfruttare i vantaggi della variante "media" e della variante "alta", unendo i due tracciati per ottenere un'ottimizzazione di progetto che riduce gli impatti sull'abitato di Palombare. Nello specifico, ha proposto di seguire il tracciato della variante "media" fino all'abitato di Palombare, dove attraverso una bretella si potrebbe collegare con la variante "alta" così da evitare interferenze con la frazione. In questo modo si creerebbe una nuova variante "intermedia" che, se studiata accuratamente

38 Ibidem.

39 ibidem

40 ibidem

41 ibidem

42 Ibidem.

43 Ibidem.

44 Quaderno di Carlo Tricoli-Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni.

45 Ibidem.

46 Quaderno di Carlo Tricoli-Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni e incontro di presentazione Genga.

dal punto di vista progettuale, potrebbe mettere a sistema i vantaggi delle due proposte studiate nell'analisi multicriteria⁴⁷.

Rfi durante il dibattito pubblico ha risposto a queste osservazioni sostenendo che l'analisi multicriteria è stata svolta correttamente. In particolare, si è evidenziato come le categorie siano state selezionate tenendo conto delle priorità di sostenibilità ambientale e di trasporto previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, attraverso l'analisi degli obiettivi di sostenibilità previsti nell'Agenda 2030 e delle *best practice* del settore e grazie all'esperienza dei diversi specialisti coinvolti. In particolare, si è evidenziato la selezione delle categorie ha dovuto evitare la loro correlazione e la ridondanza, in modo da non inquinare i risultati dell'analisi. In ogni modo, il proponente si è detto pronto a valutare l'inserimento di nuovi criteri in quanto sicuro dell'analisi svolta⁴⁸.

Sul tema della variante "intermedia", Rfi ha risposto che la proposta di Carlo Tricoli non è realizzabile a causa delle difficoltà di realizzazione generate dalle esigue coperture della galleria che dovrebbe connettere le due alternative sottoposte da Rfi all'analisi multicriteria. Inoltre, i tecnici hanno ribadito che le ipotesi progettuali sottoposte all'analisi multicriteria sono le uniche risultate realizzabili dal punto di vista tecnico e pertanto non sono possibili alternative intermedie così come concepite all'interno della proposta di Tricoli⁴⁹.

Durante il dibattito è emersa anche la proposta di spostare il tracciato ferroviario sul lato fiume in ingresso a Serra San Quirico Stazione, riprendendo la **Variante media** che caratterizzava il progetto del 2006. I proponenti di questa soluzione ritengono che sia possibile collocare il tracciato sul ex Canale Montecatini, che avrebbe una larghezza variabile tra gli 8 e i 10 metri e che in questo caso non sussistano problemi di natura idraulica, dal momento che il canale sarebbe 10 metri più in alto della riva golenale. Nell'intenzione dei proponenti, questo spostamento del tracciato sarebbe in grado di evitare una buona parte delle demolizioni necessarie per la realizzazione del progetto sottoposto a dibattito pubblico⁵⁰.

Rfi ha ribadito che alcune delle soluzioni proposte prima del 2018 non sono oggi realizzabili a causa delle modifiche avvenute nelle Norme tecniche delle costruzioni e che una traslazione del tracciato verso il fiume Esino non sarebbe più compatibile con tali norme⁵¹.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito all'analisi multicriteria e ai suoi risultati e alla non fattibilità della variante relativa al territorio di Genga (frazione Palombare), si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico alla Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

Lo spostamento della stazione di Genga

Infine, durante il dibattito pubblico è emersa la proposta di realizzare la nuova stazione di Genga in una posizione più prossima all'attuale. Alcuni attori, infatti, ritengono che il posizionamento del corpo della stazione in mezzo all'area de La Cuna e in viadotto possa penalizzare la vista della gola di Frasassi, della pineta del colle di Pierosara, del monte della Castelletta e della frazione di Valgiubola. Inoltre, si afferma che "la realizzazione dell'edificio non è stata fatta con materiali aventi colori attinenti ai suggerimenti che vengono dal paesaggio circostante né presenta elementi architettonici che ne ricordano alcuni di pregio presenti nel territorio (come ad esempio il tempietto del Valadier)". Per questi motivi, si è proposto di spostare la nuova stazione in una posizione parallela e maggiormente prossima a quella attuale. La stazione, dopo l'adeguamento dei materiali scelti per migliorarne l'inserimento, sarebbe in questo modo più vicina all'abitato della frazione Genga Stazione, rendendola un polo nodale per il trasporto del territorio e liberando maggiore spazio per la riqualificazione dell'area di accoglienza delle grotte di Frasassi di cui si apprezza la qualità del progetto⁵².

In merito a questa proposta Rfi ha evidenziato le difficoltà di spostare la nuova stazione di Genga e sottolineato i benefici della collocazione prevista, studiata per evitare attraversamenti sull'Esino fuori dalle prescrizioni della normativa idraulica nei precedenti tratti del tracciato, mantenere la piena funzionalità della stazione storica durante le fasi di cantiere e incrementare di molto la permeabilità dell'area grazie al fatto che sia in viadotto⁵³.

47 Quaderno di Carlo Tricoli-Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni.

48 Primo incontro di approfondimento.

49 Ibidem.

50 Quaderno di Emilio Orazi, Araldo Orazi e Lorenzo Orazi.

51 Secondo incontro itinerante Serra San Quirico.

52 Quaderno di Carlo Tricoli - Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni e secondo incontro itinerante nel Comune di Genga.

53 Primo incontro itinerante nel Comune di Genga.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alla non fattibilità dello spostamento della nuova stazione di Genga, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico alla Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

L'ANALISI COSTI - BENEFICI

Durante il dibattito pubblico sono state raccolte diverse osservazioni riguardanti l'analisi costi benefici, in particolare durante l'incontro di approfondimento dedicato proprio a questo argomento.

Per prima cosa, sono emerse perplessità riguardo alla capacità dell'analisi costi benefici di rilevare gli **effetti dell'opera a livello locale**, in quanto l'analisi è stata svolta per tutto il *Global Project* e quindi si ha difficoltà a cogliere le ricadute specifiche sui territori di Genga, Serra San Quirico e aree limitrofe direttamente interessate dalla realizzazione del Lotto 2. Per questo motivo è stato richiesto, se possibile, di condurre analisi econometriche che si ritengono maggiormente indicate valutare gli effetti del progetto a livello locale⁵⁴. Ciò, a detta di chi l'ha proposto, "rafforzerebbe l'accettabilità sociale dell'opera mettendo in evidenza l'efficacia dell'offerta dell'infrastruttura ferroviaria "in sé" ma anche quegli elementi che soddisfano gli interessi degli attori locali (opportunità di sviluppo e occupazione duratura che il trasporto ferroviario porta al territorio)"⁵⁵.

Su questo punto Rfi ha affermato di aver scelto volutamente all'interno dell'analisi costi benefici un approccio di valutazione globale al progetto piuttosto che un approccio circoscritto e parziale. Per il proponente, infatti, nell'analisi è necessario tenere conto dei benefici diffusi dettati dalla realizzazione dell'infrastruttura. Il Lotto 2, che fa parte di un progetto vasto di potenziamento della direttrice Roma-Ancona, ha infatti ricadute sui flussi di traffico ferroviario di media e lunga percorrenza, oltre che sul traffico locale che sarà avvantaggiato dagli interventi previsti per il Lotto 2. Rfi ha poi comunque evidenziato che si è tenuto conto anche delle ricadute sull'economia e sull'occupazione, nonostante questo elemento di valutazione non sia previsto nelle linee guida per la redazione di tale valutazione, ma che sia stato incluso al fine di fornire un quadro il più completo possibile delle ricadute sul territorio⁵⁶.

Fin dai primi incontri, alcuni hanno poi evidenziato l'assenza nel progetto presentato da Rfi dell'**analisi dei rischi finanziari** e che questo documento costituirebbe un obbligo previsto dal regolamento europeo 1313/2013⁵⁷.

Rfi ha in più occasioni avuto modo di ricordare che l'analisi dei rischi finanziari sarà effettuata insieme all'approfondimento del progetto, che è in corso e che terminerà nei prossimi mesi a valle della Conferenza dei servizi⁵⁸.

Parte dei partecipanti ha inoltre evidenziato che la valutazione costi benefici dell'opera presenta valori relativi al **Van e al Tir negativi**, contribuendo potenzialmente all'aumento del debito pubblico nel lungo periodo e si è proposto di attuare interventi volti a migliorare la *performance* dell'opera riguardo a questi due indicatori⁵⁹.

Rfi ha evidenziato che la valutazione dell'opera deve basarsi su una lettura incrociata delle analisi economiche e finanziarie e ha specificato che per le opere pubbliche un valore del Van negativo non significa che il progetto non sia auspicabile dal punto di vista del settore pubblico o dell'operatore, ma che anzi è molto comune. Quindi, il risultato non evidenzia che l'intervento non sia da realizzare, ma solo che non fornisce un adeguato rendimento finanziario interno sul capitale nazionale investito, sulla base del valore di riferimento applicato (ovvero il 4% in termini reali).⁶⁰

Dubbi sono stati espressi, poi, sulle stime di **incremento dell'occupazione** legata all'opera, che risulterebbero essere eccessivamente ottimistiche in quanto rappresenterebbero un incremento della forza lavoro nella Provincia di Ancona tra il 6,48% e il 9,48%⁶¹.

A questo riguardo Rfi ha spiegato che le proiezioni sono riferite non solo al territorio della Provincia di Ancona, ma all'impatto occupazionale dell'opera a livello nazionale. Inoltre, si è affermato che il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) ha elaborato le stime relative agli impatti macroeconomici

54 Quaderno di Carlo Tricoli e primo incontro di approfondimento tematico.

55 Quaderno di Carlo Tricoli, pag. 8.

56 Primo incontro di approfondimento tematico.

57 Quaderno di Comitato Gola della Rossa e primo incontro itinerante comune di Genga.

58 Primo incontro itinerante comune di Genga.

59 Quaderno di Euthimios Kotronias e quaderno di Comitato Gola della Rossa.

60 Primo incontro di approfondimento.

61 Quaderno di Euthimios Kotronias e Quaderno di Comitato Gola della Rossa.

dei propri investimenti, all'interno delle quali sono compresi gli investimenti di Rfi e a partire da queste proiezioni sono state elaborate quelle degli effetti macroeconomici del *Global Project*. Normalizzando le stime del Mims, che prevedono un totale di occupazione di oltre 600mila unità di lavoro, per il progetto di raddoppio PM228-Castelplanio e PM228-Albacina si prevede un impatto occupazionale coerente con le stime indicate dal ministero e riportate all'interno del progetto⁶².

Sempre nell'ambito della discussione inerente i contenuti dell'analisi costi benefici, è stata inoltre evidenziata la necessità di aggiornare l'analisi dei parametri relativi al Wacc e i preventivi di spesa contenuti nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica, in modo che tengano conto dell'**aumento dei costi delle materie prime** causato dai recenti eventi bellici nell'Europa orientale. Infatti, è stato più volte affermato che sia previsto un aumento dei costi per le costruzioni pari al 46,5%. Si è evidenziato, in particolare, che l'aggiornamento dei costi previsti alla luce dell'aumento dei costi delle materie prime renderebbe il progetto non realizzabile con i fondi attualmente disponibili⁶³.

Rfi ha evidenziato che l'attualizzazione dei flussi di cassa può avere effetti non solo sul lato dei costi, ma anche su quello dei benefici e che in questo modo potrebbe non essere in deficit. Inoltre i ricavi relativi ai pedaggi, considerati nell'analisi costi benefici, aumentano durante gli anni d'esercizio, considerando un progressivo aumento del modello di esercizio ferroviario coerente con la capacità dell'infrastruttura⁶⁴.

Alcuni partecipanti hanno rilevato l'assenza della **durata dei lavori** tra i parametri attraverso i quali valutare la sensibilità dell'analisi costi benefici, un elemento ritenuto di centrale importanza per il territorio per poter valutare la possibilità di dilatazione dei tempi di costruzione dell'opera⁶⁵.

Rfi ha specificato che l'analisi di sensibilità ha lo scopo di valutare la robustezza dell'analisi costi benefici effettuata sul tracciato proposto a dibattito pubblico e ha prodotto risultati confortanti rispetto all'attendibilità. È stato, poi, aggiunto che le analisi sono state elaborate seguendo le linee guida per l'elaborazione dell'analisi costi-benefici e si è ricordato che le stesse linee guida prevedono che, nel caso l'opera fosse interessata da ritardi nella costruzione, l'analisi costi benefici venga estesa per un periodo di tempo corrispondente al ritardo. Questo elemento, pertanto, fa sì che non venga inficiata la sua validità⁶⁶.

Infine, è stato chiesto per quale motivo sia stata condotta prima l'**analisi multicriteria** e solo dopo aver selezionato un'alternativa di tracciato tramite questa analisi si sia effettuata l'analisi costi benefici. Chi ha posto questa domanda ritiene che l'analisi costi benefici dovesse invece essere effettuata su tutte le alternative fattibili, in modo che diventasse un parametro dell'analisi multicriteria in grado di definire la migliore alternativa da realizzare, soprattutto per quanto concerne l'abitato di Palombare⁶⁷.

Rfi ha affermato che, nel caso in cui le alternative non presentino particolari differenze in termini di costi e benefici, le linee guida prevedono che vengano applicate analisi più speditive, come l'analisi multicriteria, al fine di stabilire quale alternativa progettuale risulta preferibile. Questo è il caso delle due alternative che interessano l'abitato di Palombare, per le quali non sarebbe stata giustificata la valutazione tramite l'analisi costi benefici in quanto molto simili⁶⁸.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito all'analisi costi benefici, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico alla Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

LA VALUTAZIONE DNSH

Infine, un'ultima analisi su cui si è concentrato il dibattito è stata la valutazione Dnsh (Do Not Significant Harm). In particolare, è stato chiesto perché sia stata svolta per l'intera tratta prevista nel *Global Project*, mentre la tratta oggetto di dibattito è solamente il Lotto 2 - Genga-Serra San Quirico. Inoltre, è stato chiesto

62 Tabella di riscontro alle osservazioni pervenute.

63 Quaderno del Comitato Gola della Rossa, incontro di presentazione Comune Serra San Quirico e primo incontro di approfondimento tematico.

64 Quaderno di Euthimios Kotronias, quaderno del Comitato Gola della Rossa e primo incontro di approfondimento tematico.

65 Quaderno di Euthimios Kotronias.

66 Primo incontro di approfondimento tematico.

67 Quaderno di Carlo Tricoli - Gruppo promotore per lo sviluppo e la crescita del territorio di Genga e dintorni e primo incontro di approfondimento tematico.

68 Primo incontro di approfondimento tematico.

di specificare se sia stata svolta in accordo con le prescrizioni della circolare 32 del ministero dell'Economia e delle finanze ed è stato proposto di svolgere la valutazione al 2035 come orizzonte temporale entro cui possa verificarsi un danno significativo al territorio in relazione alla realizzazione del Lotto 2⁶⁹.

Rfi ha spiegato che per quattro dei sei obiettivi Dnsh (e cioè Adattamento ai cambiamenti climatici, Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, Economia circolare, Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi) le valutazioni sono state effettuate a scala di progetto, quindi tenendo conto solo del Lotto 2. Per gli altri due obiettivi (Mitigazione dei cambiamenti climatici e Prevenzione e riduzione inquinamento acqua aria e suolo), invece, le valutazioni sono state fatte sia per il Lotto 2 sia per il *Global Project*, perché si è ritenuto che solo a questa scala fosse possibile identificare il modo in cui l'opera sostiene gli obiettivi di contrasto ai cambiamenti climatici previsti dal Pnrr. La circolare 32 del ministero dell'Economia e delle finanze è stata tenuta in considerazione e infatti la valutazione Dnsh è stata riemessa nel febbraio 2022⁷⁰.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alla valutazione Dnsh, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico alla Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

Ambiente e paesaggio

ACQUE

Al fine di tutelare l'ambiente, molti partecipanti hanno sottolineato nel corso del dibattito pubblico le questioni considerate dirimenti. Innanzitutto la necessità di porre particolare attenzione al tema delle acque e al **rischio di contaminazione delle falde acquifere**, data la cospicua presenza di pozzi e sorgenti nel territorio in cui ricade il progetto.

La preoccupazione riguarda principalmente le **sorgenti Gorgovivo**⁷¹ e il rischio di una loro contaminazione a causa dei lavori (uno specifico chiarimento ha riguardato, in questo senso, la profondità prevista per le fondazioni dei nuovi viadotti⁷²). È stato sottolineato che queste sorgenti sono strategiche per l'approvvigionamento idrico della Regione Marche e in particolare della Provincia di Ancona, dal momento che servono circa 365mila cittadini⁷³. La preoccupazione per una possibile contaminazione della risorsa idrica riguarda anche i cosiddetti **"pozzi Clementina"**⁷⁴, nel comune di Serra San Quirico, e **il pozzo presente a La Cuna**, nel comune di Genga.

Data la rilevanza del tema è stato organizzato presso il parco Gorgovivo un incontro itinerante con l'obiettivo di raccogliere osservazioni e proposte in merito. In quella circostanza Rfi, così come anche nel corso di altri incontri⁷⁵, ha escluso che la realizzazione dell'opera possa comportare l'inquinamento delle falde. Relativamente al pozzo di La Cuna si è rilevata però un'interferenza tra la ferrovia in progetto e le infrastrutture di pompaggio e si è affermato che, nelle fasi di progettazione più avanzate, si lavorerà congiuntamente all'ente di gestione per trovare una soluzione adeguata allo spostamento degli impianti di captazione presso il pozzo. Oltre all'importanza di studiare in maniera adeguata e con la dovuta cautela lo spostamento di tali impianti, è emersa con forza la necessità di porre la giusta attenzione alle aree di rispetto dei pozzi, che prevedono un raggio di circa 200 metri in cui non è possibile realizzare alcun tipo di infrastruttura, nonché l'importanza delle **opere di monitoraggio**⁷⁶.

In merito alle suddette questioni, gli enti competenti presenti agli incontri hanno dato la propria disponibilità a condividere con Rfi i dati in loro possesso, in modo da permettere una progettazione più approfondita ed efficace e un clima di collaborazione.

69 Quaderni di Carlo Tricoli.

70 Tabella di riscontro alle osservazioni pervenute.

71 Quaderno del Comune di Serra San Quirico, quaderno del Comitato Gola della Rossa, quaderno di Massimo Belcecchi, primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico.

72 Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico.

73 Ibidem.

74 Quaderno del Comune di Serra San Quirico.

75 Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico, secondo incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio.

76 Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico.

In Conferenza dei servizi saranno pertanto affrontati i risultati emersi dai vari tavoli attivati.

Il tema del rischio idraulico ha riguardato anche la necessità di chiarire se il **sottopasso previsto per l'ingresso nella frazione di Palombare**, nel Comune di Genga, possa essere interessato dagli eventi di piena del fiume Esino⁷⁷. La preoccupazione nasce dal fatto che, in precedenza, per il progetto della SS 76 non si è tenuto adeguatamente in considerazione il problema e ciò ha creato varie criticità e disagi per la popolazione sia nella fase realizzativa, sia nella fase di esercizio. Rfi ha affermato che dagli studi fatti risulta che il rischio di esondabilità non ha valori tali da impedire la realizzazione del sottopasso.

Anche in questo caso il tema potrebbe essere trattato nei tavoli tecnici, in corso anche in ambito di procedura Via e rientrare quindi in Conferenza dei servizi.

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

Molteplici sono stati i contributi dei partecipanti sulle preoccupazioni legate alla possibile perdita di biodiversità. Sono state richieste innanzitutto maggiori rassicurazioni inerenti la **conservazione e la tutela della Gola della Rossa**⁷⁸. Si teme, infatti, che l'opera di raddoppio possa impattare in maniera decisiva sull'area e recare danni irreversibili alla flora e alla fauna, che risultano essere di particolare pregio⁷⁹. Si richiede, pertanto, di rendere pubblici i dati di monitoraggio ambientale per una maggiore trasparenza verso i cittadini interessati e le associazioni che si occupano della salvaguardia ambientale⁸⁰, ma anche di valutare attentamente le questioni senza rinviare i provvedimenti di mitigazione alla fase di monitoraggio⁸¹. Rfi ha affermato di aver realizzato tutti gli studi necessari al riguardo e che si è censito accuratamente lo stato *ante operam* di tutte le componenti ambientali dell'area allo scopo di realizzare un progetto di monitoraggio efficace e attento.

Anche in questo caso sono in corso tavoli tecnici con gli enti, anche in ambito Via, i cui risultati saranno portati in Conferenza dei servizi.

Oltre che sul piano di monitoraggio, i tavoli tra gli enti stanno discutendo sulle **misure di compensazione** da mettere in atto⁸² e a tale proposito si specifica che l'amministrazione comunale di Serra San Quirico ha chiesto di potervi partecipare⁸³. Il tema è ampio perché il processo di **riforestazione** necessario a compensare l'impatto ambientale prodotto può avvenire attraverso diverse modalità. Rfi ha affermato⁸⁴ che sul territorio in cui ricade il progetto è molto complesso individuare un'area idonea a un'opera di rimboschimento adeguata; per questo motivo si stanno prendendo in esame anche altre aree regionali, ma soprattutto si stanno vagliando altre modalità di compensazione che possano rappresentare benefici reali per la comunità locale su cui gravano le dirette conseguenze del raddoppio ferroviario.

Tra le modalità che si stanno valutando vi è quella delle **remunerazioni di tipo economico**, grazie alle quali l'amministrazione potrebbe mettere in atto una serie di interventi di cura e gestione della componente vegetale, nonché diversi interventi di riforestazione localizzati. Si è specificato che si tratta di compensazioni legate a valutazioni molto tecniche e complesse che tengono conto di diversi indicatori, di cui si sta discutendo nei tavoli tecnici e che devono trovare l'accordo di tutti gli enti competenti, incluso il ministero della Transizione ecologica. L'obiettivo è far sì che i benefici possano interessare il più possibile i territori impattati dall'intervento.

Il tema delle compensazioni ha visto un focus su un aspetto chiave, ossia il **"fattore moltiplicativo"**. Rfi ha spiegato che la compensazione non avviene in maniera paritaria rispetto a quello che viene sottratto all'ambiente, ma che occorre restituire al territorio un beneficio quantitativamente maggiore rispetto all'effettivo danno calcolato prodotto. Il fattore moltiplicativo è stabilito dalla norma in funzione delle specie

⁷⁷ Primo incontro itinerante nel Comune di Genga.

⁷⁸ Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico, incontro con il Parco della Gola Rossa e di Frasassi, secondo incontro di approfondimento tematico e quaderno Comitato Gola della Rossa.

⁷⁹ Quaderno di Debora Pellacchia, quaderno del Comitato Gola della Rossa, quaderno del Comune di Serra San Quirico e quaderno dell'Ing. Massimo Belcecchi.

⁸⁰ Quaderno di Debora Pellacchia.

⁸¹ Quaderno del Comune di Serra San Quirico.

⁸² Secondo incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio (intervento di Fabrizio Giuliani).

⁸³ Quaderno di Debora Pellacchia.

⁸⁴ L'argomentazione di Rfi riportata nel testo fa riferimento alla presentazione dei tecnici durante il secondo incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio.

di vegetazione e delle forme di bosco interessate, ma deve essere calcolato con rilevazioni e censimenti diretti. Il bilancio è quindi studiato a partire dalla vegetazione presente sul territorio e dalle sue caratteristiche (ad esempio la quantità di ossigeno che è in grado di produrre). Nel caso dell'area in questione è stato specificato che le tipologie vegetazionali considerate sono: formazioni riparie, orno-ostrieti, querceti di roverelle e rovere, conifere. Ognuna di queste produce quantità di ossigeno differenti e a ognuna, pertanto, è associato un fattore moltiplicativo specifico. Nel caso dei cantieri invece si restituisce l'area occupata all'uso *ante operam*, per cui non si tratta di sottrazione definitiva di suolo e il ragionamento alla base del ripristino non segue la logica esposta del fattore moltiplicativo.

Anche per quanto riguarda le compensazioni, i risultati dei tavoli tecnici in corso - anche in ambito Via - saranno portati in Conferenza dei servizi.

Per quanto concerne **la fauna**, è stato menzionato in particolare il territorio di **Vallerapara** nel Comune di Genga, in cui sono presenti diverse specie da tutelare⁸⁵. Le conseguenze maggiormente temute sono quelle relative a vibrazioni e rumori, che potrebbero compromettere la presenza di specifici animali. La richiesta da parte dei cittadini sul tema è quella di **prolungare il più possibile i tempi del piano di monitoraggio**.

Rfi ha spiegato⁸⁶ che la procedura standard prevede un anno di monitoraggio relativo alla fauna e due anni per quanto riguarda la componente vegetazionale, periodo in cui chi si occupa del monitoraggio ambientale interviene anche sulle specie vegetazionali che hanno subito un depauperamento. Non si esclude però che in sede di approvazione del piano di monitoraggio questo periodo non possa essere prolungato. Nel corso dell'incontro tematico sull'ambiente è stato illustrato che per il monitoraggio della fauna vengono utilizzate metodiche complesse e consolidate: in sintesi, dallo studio ambientale emergono i punti chiave e i corridoi maggiormente frequentati dalle specie più significative che vivono in zona; vengono quindi effettuate campagne con foto-trappole o con metodi di "cattura e rilascio" dell'animale (soprattutto per quanto riguarda il mondo acquatico).

Rfi ha specificato inoltre che gli studi realizzati tengono conto anche delle esternalità negative già esistenti che tuttavia non compromettono la presenza degli animali, facendo riferimento in particolare alla cava della Gola della Rossa dove si registrano livelli di suono più alti rispetto a quelli che ci si attende dal passaggio dei treni.

Anche per la fauna sono in corso tavoli tecnici con gli enti - anche in ambito Via - i cui risultati saranno portati in Conferenza dei servizi.

Si segnala, infine, che emerge preoccupazione per gli **alberi** appartenenti alla macchia mediterranea presenti nel parco privato Perugini e nella pineta del Monte Murano⁸⁷, che verrebbero abbattuti con la realizzazione della nuova viabilità **NV06** (finalizzata a risolvere l'interferenza tra la ferrovia di progetto e il tratto della SP14 Clementina). Rfi ha risposto con una soluzione alternativa, che verrà illustrata in seguito e che prevede un'interferenza minima con gli ambienti citati.

In Conferenza dei servizi si discuterà della volontà di proseguire o meno con la proposta di Rfi.

⁸⁵ Quaderno di Carlo Tricoli, secondo Incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio.

⁸⁶ Secondo Incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio.

⁸⁷ Quaderno di Fabio Bufarini, quaderno del Comune di Serra San Quirico, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico, terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

PAESAGGIO E RUMORE

Tra le problematiche maggiormente discusse vi è quella relativa a paesaggio e rumore.

Serra San Quirico

La questione riguarda l'intero territorio ma soprattutto l'**impatto paesaggistico dell'opera a Serra San Quirico**⁸⁸, considerato difficile da valutare appieno attraverso i fotoinserimenti presenti nel dossier⁸⁹, motivo per cui ne sono stati richiesti di nuovi. Rfi ha prodotto nuove simulazioni che, tuttavia, non sono state considerate realmente utili per via dei punti di vista da cui sono state realizzate.

È stato specificato che “il Comune è stato insignito della Bandiera arancione, un riconoscimento di qualità turistico-ambientale conferito dal Touring club italiano e dovuto, oltre che all'accoglienza di qualità e ai monumenti di rilevanza storico-artistica, anche al pregevole paesaggio collinare che circonda il borgo medievale. Si ritiene pertanto doveroso tutelare e conservare il paesaggio quale bene immateriale a beneficio sia dei residenti sia dei turisti”⁹⁰. L'impatto sul paesaggio verrebbe causato, secondo diversi partecipanti al dibattito, dalla realizzazione della **NVO7** (nuovo viadotto in sostituzione del passaggio a livello) e dall'inserimento di **barriere antirumore** lungo l'intero tratto della linea che attraversa il centro; la perplessità è relativa in particolare alla possibilità di mitigare l'impatto visivo dei pannelli fonoassorbenti previsti, alti dai 6 agli 8 metri⁹¹. Gli stakeholder chiedono ai progettisti di scegliere strutture per la mitigazione del suono leggere e, se possibile, trasparenti; un'altra misura fortemente sollecitata è quella di prevedere piantumazioni nell'ambito urbano interessato dal passaggio della ferrovia e quindi schermature verdi.

In relazione alla NVO7 Rfi ha elaborato una proposta alternativa al viadotto previsto in progetto di cui si parlerà in seguito, che però non ha visto un'approvazione totale da parte della comunità locale a causa della complessità del sottopasso proposto. Sul fronte barriere antirumore, invece, ha affermato che nelle successive fasi progettuali si terrà conto delle considerazioni emerse e si cercherà una soluzione idonea, specificando che lo spazio presente tra la viabilità e le barriere non consente un facile inserimento di vegetazione ad alto fusto.

In Conferenza dei servizi, pertanto, per quanto riguarda l'impatto paesaggistico a Serra San Quirico si affronteranno le questioni dei pannelli fonoassorbenti e delle relative possibili misure di mitigazione dell'impatto visivo.

Frazione di Palombare

Secondo gli attori, impatto paesaggistico e rumore rappresentano una grande criticità anche nella frazione di **Palombare**, nel Comune di Genga. È stato sottolineato che l'opera avrà un impatto notevole⁹², anche in questo caso difficile da valutare a partire dai **fotoinserimenti** presenti nel dossier e ne sono quindi stati richiesti alcuni nuovi: uno dal parco attrezzato, uno del sottopasso e uno della fine della viabilità sopraelevata tra Palombare e Mogiano⁹³. Rfi, in risposta a queste sollecitazioni ma anche alla nota della Soprintendenza speciale del Pnrr, ha prodotto nuove simulazioni che, però, da parte di alcuni cittadini non sono state comunque considerate rispondenti alla richiesta perché realizzate da punti di vista non sufficientemente utili allo scopo⁹⁴.

Oltre alla questione più puramente paesaggistica, a Palombare di grande interesse è il tema delle **opere di mitigazione acustica**, dal momento che i pannelli fonoassorbenti non sono previsti perché considerati visivamente impattanti⁹⁵. La soluzione pensata prevede, oltre che indennizzi, nuovi infissi sugli edifici prossimi al tracciato con sistemi di aerazione degli ambienti e Rfi ha affermato che le caratteristiche dettagliate saranno trattate in una fase più avanzata di progettazione dell'intervento.

88 Quaderno del Comitato Gola della Rossa, quaderno del Comune di Serra San Quirico (ha segnalato oltre il parco Gola della Rossa la vista dell'Eremo di Grottafucile quale risorsa del territorio da tutelare).

89 Quaderno di Debora Pellacchia.

90 Quaderno di Francesco Fiorentini, quaderno di Debora Pellacchia.

91 Quaderno di Andrea Aiello, secondo incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio (intervento di Andrea Aiello).

92 Quaderno di Carlo Tricoli.

93 Secondo incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio (intervento di Euthimios Kotronias).

94 Ibidem.

95 Secondo incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio.

In Conferenza dei servizi resta aperta, dunque, la questione dei fotoinserimenti e delle opere di mitigazione acustica.

Stazione di Genga

Sul tema paesaggio risulta essere oggetto di confronto tra progettisti e cittadini anche la **nuova stazione di Genga**⁹⁶. Alcuni partecipanti al dibattito, infatti, non considerano l'opera totalmente adeguata al contesto territoriale, ritenendola un'architettura "da megalopoli"⁹⁷. Altri hanno sottolineato che "dal punto di vista tipologico e stilistico è evidente che la scelta del progetto sia basata su motivazioni di tipo pratico piuttosto che su quelle che dovrebbero essere anche di tipo socio-culturale e di inserimento nel contesto urbano"⁹⁸. Per questa ragione è stato proposto di modificare il tracciato spostando l'asse di rotolamento verso la vecchia stazione "a dimostrare che il percorso scelto almeno intende 'avvicinarsi' alle esigenze sia dei molti futuri turisti sia di quelle dei molti abitanti che sceglieranno di nuovo il treno per le loro esigenze di mobilità giornaliera". Con lo stesso obiettivo si è raccomandato l'utilizzo di materiali e colori suggeriti dal contesto ambientale circostante.

Si rimanda dunque alla Conferenza dei servizi anche il tema relativo al miglioramento dell'inserimento paesaggistico della nuova stazione di Genga.

Cantieri, viabilità e indennizzi

INTERFERENZE DI CANTIERE

La fase di cantierizzazione è il tema più trasversale del dibattito pubblico, per cui è stato trattato sia con un incontro tematico specifico, sia in maniera meno sistematizzata ma puntuale ogni volta che la questione ne richiedesse il richiamo.

Smaltimento del materiale da scavo e tempi dei lavori

È emersa una preoccupazione generale circa lo **smaltimento dei materiali** e i **tempi previsti** per la fase di cantiere⁹⁹. È stato ribadito, infatti, che l'orizzonte temporale di tre anni è considerato eccessivo perché creerà situazioni di disagio diffuse su tutto il territorio, da Genga¹⁰⁰ a Serra San Quirico¹⁰¹, dove preoccupa molto la realizzazione della nuova viabilità di progetto (NV06 e NV07) perché "durante la costruzione ci sarà un traffico di mezzi pesanti che non sono sostenibili dalla viabilità e i ponti della rete stradale comunale"¹⁰².

La perplessità sulle modalità di smaltimento dei materiali da scavo è dovuta principalmente al fatto che l'opera include la realizzazione di molte gallerie¹⁰³ e riguarda più specificamente le viabilità che verranno utilizzate per trasportare i materiali¹⁰⁴. Rfi ha fatto presente che il piano di cantierizzazione è ancora aperto e che al momento prevede comunque tempi, azioni e viabilità adatti a smaltire il materiale da scavo¹⁰⁵.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito al materiale da scavo e ai tempi dei lavori, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico alla Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

96 Quaderno di Carlo Tricoli.

97 Quaderno del Comitato Gola della Rossa.

98 Quaderno di Carlo Tricoli.

99 Incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali (intervento di Stefano Violoni, Presidente di Ance Marche).

100 Quaderno del Comitato Gola della Rossa.

101 Terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

102 Quaderno del Comune di Serra San Quirico.

103 Primo incontro itinerante nel Comune di Genga.

104 Incontro di presentazione Comune di Genga.

105 Primo incontro itinerante nel Comune di Genga.

Ricadute sulla cava della Gola Rossa

Un ulteriore aspetto critico legato alla cantierizzazione è quello relativo alla galleria da realizzare in prossimità della **cava della Gola Rossa**, nel Comune di Serra San Quirico. Emerge preoccupazione sulla durata dei tempi previsti per la sua realizzazione e sulle ricadute che i disagi generati possono avere sull'attività della cava. Nel piazzale in questione, infatti, si effettuano le attività di pesatura dei mezzi e sono presenti depositi di materiali estratti nonché edifici funzionali per l'attività (uffici commerciali, laboratorio analisi materiali, magazzino attrezzature). Inoltre sul sito è prevista la costruzione di un impianto per la micronizzazione del materiale estratto (progetto approvato e in corso di realizzazione). Le attività di cantiere comprometterebbero l'accesso all'area e ciò recherebbe un danno importante e irreversibile alla cava¹⁰⁶.

Rfi ha attivato un tavolo tecnico con i gestori della cava. Durante il primo incontro è stato sottolineato quanto il piazzale sia un nodo nevralgico per l'attività e ci si è soffermati soprattutto sul tratto più critico del cantiere, quello localizzato all'imbocco della galleria naturale che termina nelle aree di pertinenza della cava. Le prime soluzioni proposte - che verranno approfondite tra Rfi e i gestori della cava attraverso un secondo incontro previsto a breve ma ancora da calendarizzare - si focalizzano sulla possibilità di evitare le interferenze coordinando gli ingressi tra le parti e sulla possibilità, da verificare, di concordare una soluzione alternativa che preveda l'uso della viabilità del sito gestita da Anas, così da alleggerire il carico degli impatti sul piazzale e chiarire anche gli aspetti espropriativi.

In Conferenza dei servizi saranno quindi discussi i risultati del tavolo tecnico avviato di concerto con gli enti competenti.

Accessibilità della frazione di Palombare

Un'altra area interessata al tema della cantierizzazione è la frazione di **Palombare** (Comune di Genga), località in cui infatti è stato svolto un incontro itinerante¹⁰⁷. La nuova ferrovia attraversa la frazione e la via Palombare e per ripristinare il collegamento tra l'abitato e la viabilità in ingresso e in uscita sarà realizzato un sottopasso.

I dubbi principali fanno riferimento all'interclusione totale dell'area durante i lavori - è stato domandato come sarà possibile uscire dalla località Mogiano nel caso di un mancato ripristino e utilizzo di via Clementina¹⁰⁸ - e alla frequenza del passaggio dei mezzi (si è parlato di un camion ogni 6 minuti, ogni 10 minuti negli orari lavorativi¹⁰⁹), nonché alla sezione stradale prevista per la viabilità. Inizialmente, durante l'incontro, Rfi ha affermato che nei periodi di interruzione della strada - stimati in circa 9 mesi - si provvederà all'indennizzo dei residenti e si predisporranno soluzioni abitative differenti per gli abitanti interessati.¹¹⁰ Successivamente, a valle dei successivi incontri e tavoli, nel corso dell'incontro tematico di approfondimento Rfi ha specificato che si prevede una viabilità provvisoria alternativa che colleghi il cantiere alla SS 76 anche durante la fase di realizzazione del sottopasso.

La questione della viabilità di cantiere in frazione Palombare e di eventuali soluzioni migliorative resta e dovrebbe dunque essere approfondita in Conferenza dei servizi.

Campo base a Serra San Quirico

È stato richiesto, inoltre, quanto sia definitiva la localizzazione del **campo base**¹¹¹ a Serra San Quirico, previsto in un'area industriale a sud del fiume Esino in cui si trova un'azienda operante nella realizzazione di cantine di vinificazione la cui attività verrebbe compromessa dai lavori di cantiere¹¹² e che ha infatti inviato un quaderno. Rfi ha specificato che la scelta del sito è da considerarsi provvisoria e potrebbe cambiare con l'evolversi del progetto di cantierizzazione e si dichiara aperta ad accogliere proposte per un nuovo sito¹¹³.

Resta aperta e da trattare in Conferenza dei servizi, dunque, la localizzazione definitiva del campo base.

106 Quaderno di Gola della Rossa Mineraria S.p.A.

107 Primo incontro itinerante Comune di Genga.

108 Incontro di presentazione Comune di Genga, primo incontro itinerante Comune di Genga, terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

109 Primo Incontro Itinerante Comune di Genga.

110 Primo Incontro Itinerante Comune di Genga.

111 Quaderno del Comune di Serra San Quirico, terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

112 Quaderno di Togni S.p.A.

113 Terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

Deposito di terre a Cerreto D'Esì

Il tema dei cantieri riguarda infine anche il Comune di **Cerreto D'Esì**¹¹⁴, in quanto è previsto l'esproprio di un'area agricola in cui verrebbe localizzato un **deposito di terre e rocce da scavo**, in parte ricadente anche nel comune di Fabriano, temporaneo e da attivare solo in caso di necessità. È emerso il timore che il deposito possa diventare permanente.

Rfi ha rassicurato i partecipanti al dibattito sulla temporaneità delle opere di cantiere e sulle attività di ripristino ambientale previste per restituire al territorio l'area così come si presenta nella situazione attuale ante operam nel caso in cui dovesse essere utilizzata.

Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito al deposito terre previsto a Cerreto D'Esì, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico alla Conferenza dei servizi per la valutazione da parte degli enti competenti.

NUOVE VIABILITA'

Ciclovia Esino

Molti contributi al dibattito, soprattutto nella fase iniziale, hanno riguardo la **ciclovia dell'Esino**. È stato infatti richiesto fin dalle prime attività di ascolto del territorio se fosse possibile riutilizzare il tracciato ferroviario di cui è prevista la dismissione come tratta di implementazione della ciclovia dell'Esino¹¹⁵, progetto a scala regionale ancora in corso di realizzazione. Un'opera *green* considerata strategica nell'ottica sia della transizione ecologica perseguita a scala locale e globale, sia dello sviluppo economico del territorio, in quanto funge da collegamento tra rilevanti punti di attrattività come il parco Gola della Rossa e di Frasassi¹¹⁶.

La richiesta è stata avanzata inizialmente per la tratta in prossimità di Genga Stazione¹¹⁷ e poi estesa all'intero territorio, quindi da Serra San Quirico a Pontechiaradovo¹¹⁸. Nel Comune di Serra San Quirico, infatti, è stato proposto un progetto sinergico focalizzato sul **cicloturismo**¹¹⁹, con possibile riuso dell'ex dopolavoro ferroviario come ostello, infopoint, punto di manutenzione e lavaggio delle bici. L'idea include anche l'inserimento di un circuito *pump track* e di un *bike park*.

Rfi ha risposto a queste sollecitazioni spiegando come, da norma, **le aree ferroviarie dismesse passeranno in convenzione al Comune** e si impegna a consegnarle nelle condizioni più adeguate per un progetto di ciclovia, se questa dovesse essere la volontà del Comune quale ente decisore¹²⁰.

Il tema potrà essere approfondito in Conferenza dei servizi.

NV06 - Risoluzione interferenza con SP76, Comune di Serra San Quirico

La nuova viabilità NV06 è stata progettata al fine di **risolvere l'interferenza tra la ferrovia di progetto e il tratto della SP76 Clementina**. Nella sua versione originale, ossia nella versione descritta nel Pfte dell'opera sottoposta a dibattito pubblico, la viabilità presenta un tracciato in variante che si stacca dalla viabilità esistente poco dopo l'intersezione tra la via Clementina e la SP14, sovrappassa la galleria di progetto GN06 "Murano", passa a monte di un gruppo di case che si affacciano sulla viabilità esistente e si riconnette a via Clementina all'inizio dell'area urbana di Serra San Quirico.

Tra gli impatti maggiori che ne deriverebbero secondo i cittadini è stato citato *in primis* quello ambientale e paesaggistico, legato alla **perdita di visuale del paesaggio** e all'**interferenza con la pineta di Monte Murano e**

114 Incontro Itinerante Comune di Cerreto D'Esì.

115 Incontro di presentazione Comune di Genga, quaderno di Rossano Rossi Asd Cinghiali Serra San Quirico.

116 Ibidem.

117 Primo incontro con gli enti.

118 Quaderno di Rossano Rossi, Asd Cinghiali Serra San Quirico.

119 Ibidem.

120 Incontro di presentazione Comune di Genga.

di Villa Perugini¹²¹. Quest'ultima è una villa storica privata con un parco di 1,5 ettari, comprendente alberature ad alto fusto e un giardino all'italiana di fine secolo XIX, che per la realizzazione dell'opera verrebbe espropriato per il 40% della sua estensione¹²². Su incarico di Maria Perugini, proprietaria dell'immobile, si sta peraltro predisponendo la richiesta alla Soprintendenza di verifica di interesse culturale e paesaggistico del bene.¹²³

La contrarietà di molti all'opera è dovuta inoltre al fatto che la sua realizzazione comporterebbe **l'esproprio e la conseguente demolizione di altri immobili** presenti in zona¹²⁴. Oltre all'esproprio, le ricadute portate all'attenzione dai proprietari degli immobili con un quaderno sono l'interclusione dell'abitato rimanente, la riduzione della superficie fondiaria, il calo di valore degli immobili, le conseguenze sulla qualità della vita per i residenti e l'impossibilità di fruire dei fondi retrostanti. È stato pertanto richiesto di attivare un tavolo tecnico per approfondire la totalità degli aspetti legati alla variante NVO6 "ingombri fondiari esatti sottratti, distanze dalla palazzina non inficiate da demolizione, opere di sostegno correlate al passaggio di tale variante oltre ad un inserimento virtuale di tale opera nei fondi dei Sig.ri Orazi per una valutazione chiara dell'impatto visivo, dato anche dall'installazione delle barriere fonoassorbenti lato tracciato ferroviario."¹²⁵

Le soluzioni progettuali proposte sono state quelle di **spostare il raddoppio ferroviario lato fiume** - in modo da limitare le interferenze con la viabilità esistente e le abitazioni¹²⁶ e ricavare uno spazio adeguato a far correre la strada accanto ai binari raddoppiati - oppure di **spostarlo direttamente sulla sponda destra del fiume Esino**, così da non intaccare in alcun modo la viabilità provinciale. In particolare, è stato richiesto di riprendere in considerazione la Variante media di Serra San Quirico, studiata nel progetto preliminare del 2003 e "prevedere uno spostamento a sud/est del sedime ferroviario di progetto, e quindi dell'imbotto in galleria, la prosecuzione nel medesimo sedime esistente di parte della Strada Provinciale e infine la realizzazione di un sovrappasso alla ferrovia"¹²⁷.

Rfi non ha risposto specificamente alla richiesta dei signori Orazi, perché il quaderno è pervenuto successivamente agli incontri, ma riguardo alle soluzioni proposte ha ribadito che intervenire sul tracciato è impossibile a causa della **mancata compatibilità idraulica** dell'alternativa che, pertanto, non verrebbe mai approvata dagli enti competenti, ma soprattutto non rispetterebbe le norme definite dal legislatore sul controllo dell'esondabilità dei fiumi e la tutela degli stessi¹²⁸.

Sempre per questioni di compatibilità idraulica e di rischio esondazione dell'Esino, ma anche per questioni di limiti geometrici, spazi, curvature e accesso alle abitazioni presenti, Rfi non ha considerato plausibile la costruzione di un sottopasso alternativo alla realizzazione della NVO6¹²⁹. Tuttavia, in coerenza con l'impegno preso durante l'incontro di approfondimento tematico su cantieri, viabilità e indennizzi, ha illustrato una **possibile alternativa**, ancora poco approfondita per i ridotti tempi disponibili, che parte da quelli che ai progettisti sono parsi essere i bisogni della collettività e si concretizza in una modifica di tracciato che ne vuole rappresentare la traduzione tecnica: una viabilità cioè dalle medesime caratteristiche di quella presentata con il Pfte, ma che si accosta il più possibile alla ferrovia in modo tale da salvaguardare l'area oggi interessata dal parco. Questa alternativa comporterebbe altre **due demolizioni e l'interferenza con il muro di pertinenza della villa**; infatti, per alcuni limiti normativi da rispettare come quello di costruire a una certa distanza di sicurezza dalla ferrovia, l'intervento interesserà sicuramente in qualche misura la pertinenza della villa ed è molto probabile che si dovrà lavorare a una riprogettazione dell'accesso all'immobile, che potrà essere oggetto di un focus progettuale ulteriore qualora questa modifica fosse condivisa dal territorio e successivamente approvata dagli enti competenti.

La proposta non ha trovato la piena approvazione dei presenti all'incontro, in quanto la tutela del parco comporterebbe la demolizione di altri due fabbricati. Rfi si è detta aperta ad ascoltare ulteriori input e a valutare la fattibilità di nuove eventuali proposte¹³⁰. I signori Orazi, proprietari degli immobili da espropriare,

121 Quaderno di Andrea Aiello e quaderno del Comune di Serra San Quirico.

122 Quaderno dell'ing. Fabio Bufarini.

123 Quaderno dell'arch. Alessandra Baldelli: "L'edificio principale è presente nelle mappe dei catasti preunitari a far data almeno dal Catasto Napoleonico Gregoriano (1813/19) e il parco e il giardino all'italiana sono stati ridisegnati, a partire dalle essenze già esistenti all'epoca, che sono state mantenute, dai Fratelli Sgaravatti nel 1936 con un progetto tuttora conservato (pini, abeti, querce, olivi, cipressi, noccioli, fichi, ciliegi, peri, meli, noci, ailanti, aceri campestri, mandorli, gelsi, peschi), vi è inoltre tuttora la grotta con sorgente d'acqua. Nel parco sussistono alberi secolari di particolare pregio, anche non autoctoni, e la vegetazione della parte boschiva crea con la fauna (rapaci come gufo reale, poiana, barbogianni, civette, scoiattoli sia neri che marroni, leprotti, ricci, volpi, istrici, caprioli e cinghiali) un ecosistema unitario di rilevante valore paesaggistico e ambientale."

124 Quaderno del Comune di Serra San Quirico e quaderno di Debora Pellacchia.

125 Quaderno dei signori Orazi.

126 Quaderno dell'ing. Fabio Bufarini.

127 Ibidem.

128 Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico.

129 Secondo incontro itinerante Comune di Serra San Quirico.

130 Terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

hanno quindi inviato il già citato quaderno in cui si oppongono alla proposta di variante “perché non tutela minimamente le quattro proprietà immobiliari, costituite prevalentemente da prime case, ed è sviluppata solo a vantaggio esclusivo di un parco privato limitrofo alle loro proprietà. Oltremodo tale soluzione porterebbe un grave disagio alla vita dei componenti più anziani della famiglia Orazi, con una conseguente e considerevole perdita economica immobiliare”.¹³¹ Nel quaderno si propone di riprendere in considerazione la Variante media del progetto preliminare del 2003, illustrata più sopra, poiché non interferirebbe né con l’abitato, né con le piantumazioni di via Clementina, né con il fiume Esino.

In Conferenza dei servizi resta dunque da approfondire la nuova proposta formulata da Rfi e da concordare la migliore soluzione possibile con gli enti competenti.

NV07 - Ricucitura via Fratelli Bandiera, Comune di Serra San Quirico

La nuova viabilità NV07 è considerata da molti **il reale problema dell’intera opera per quanto concerne l’abitato di Serra San Quirico**. Tale viabilità realizza la **ricucitura di via Fratelli Bandiera con Serra San Quirico Stazione**, sostituendo il passaggio a livello con un nuovo tracciato che si stacca dall’inizio del ramo est di via Sandro Pertini, descrive un’ampia curva che sovrappassa ferrovia e SP14 in viadotto e si collega appunto a via Fratelli Bandiera. La viabilità sfrutta via Sandro Pertini, non conforme al traffico dei mezzi pesanti, per cui sono state previste a completamento della NV07 due nuove viabilità, **NV07-A e NV07-B**, che si collegano all’intervento in fase di realizzazione da parte di Anas con un nuovo ponte sul fiume Esino, per garantire l’accesso diretto dei mezzi pesanti agli stabilimenti in via Fratelli Bandiera.

Da molti partecipanti al dibattito pubblico **l’impatto dell’opera sul paesaggio** di Serra San Quirico è considerato “sproporzionato”¹³² rispetto alla reale utilità dell’infrastruttura e si sottolinea che la domanda di utenza non è sufficiente a giustificarne la progettazione¹³³. Anche il totale riassetto viabilistico dell’area che ne deriverebbe non è visto come realmente funzionale e necessario ed emerge perplessità circa i problemi che si potrebbero verificare nel punto di collegamento del cavalcavia con via Sandro Pertini, data la differenza di quota delle viabilità da ricucire¹³⁴. Inoltre, **sotto il profilo geologico**, è stato evidenziato come sul crinale del colle su cui si vorrebbe costruire la rampa d’accesso al sovrappassaggio della NV07 la situazione non sia particolarmente sicura, essendo presenti un fosso e un fronte di frana¹³⁵.

Per quanto riguarda quest’ultimo aspetto Rfi ha affermato che sia dalle carte sia dai rilevamenti l’area risulta essere a pericolosità media, che si sono fatti i sondaggi richiesti dal comune e si è installato un inclinometro per rilevare la presenza di fronti di frana. Al momento non si evidenzia alcun problema per quanto riguarda l’edificabilità dell’area¹³⁶. Per quanto concerne l’impatto sul paesaggio e sull’assetto viabilistico, Rfi si è resa disponibile a ogni tipo di confronto al fine di trovare una soluzione condivisa¹³⁷.

Tra gli aspetti dell’opera considerati positivi, invece, vi è il fatto che nel suo complesso la viabilità proposta da Rfi tenga in considerazione **il collegamento con la zona industriale** prossima alla stazione di Serra San Quirico e quindi sia attenta alle realtà produttive locali¹³⁸, nonché alla **salvaguardia del fiume Esino**, da cui risulta essere sufficientemente distante. Tuttavia la NV07-B, immaginata appunto per questo collegamento, è una strada interpodereale non adatta al traffico veicolare, soprattutto in entrambi i sensi di marcia¹³⁹.

Le riflessioni sulle **possibili alternative** alla NV07 hanno riguardato inizialmente la proposta di un viadotto che si ricongiunga direttamente con la viabilità provinciale, invece di innestarsi sulla normale viabilità urbana, ma Rfi ritiene che non sia possibile perché non ci sarebbero gli spazi adeguati per l’innesto¹⁴⁰. Il focus principale nella ricerca di opzioni migliorative è stato sulla sostituzione del cavalcavia con un sottopassaggio¹⁴¹.

131 Quaderno dei signori Orazi.

132 Quaderno di Debora Pellacchia, quaderno del Comune di Serra San Quirico.

133 Quaderno di Francesco Fiorentini | Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico.

134 Quaderno di Francesco Fiorentini | Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico, quaderno del Comune di Serra San Quirico.

135 Quaderno del Comune di Serra San Quirico, secondo incontro itinerante Comune di Serra San Quirico.

136 Secondo incontro itinerante Comune di Serra San Quirico.

137 Secondo incontro itinerante Comune di Serra San Quirico, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico.

138 Quaderno di Francesco Fiorentini | Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico.

139 Ibidem.

140 Secondo incontro itinerante Comune di Serra San Quirico.

141 Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (interventi di Mario Bondoni, Francesco Fiorentini, Debora Pelacchi, Giampiero Fabbri, Paolo Scarabotti, Massimo Belcecchi).

Molti partecipanti, infatti, sin dall'inizio del dibattito hanno chiesto per quale motivo si fosse progettato un sovrappasso della ferrovia, ritenuto molto impattante, invece che un sottopasso, data la possibilità di ricavare gli spazi idonei per la sua realizzazione con l'occupazione delle aree tecniche della stazione di Serra San Quirico¹⁴².

Entrando nel dettaglio, le soluzioni più puntuali emerse nel corso degli incontri sono state:

- un **sottopasso a nord o sud della ferrovia**, che preveda un sistema di pompaggio (intervento abbastanza comune in zona, è stato detto che di recente è stato fatto a Castelpiano) ed eventualmente strutture di controllo del fiume¹⁴³;
- un **sottopasso in via Fratelli Bandiera**, previsto con il progetto di Variante del Comune di Serra San Quirico, che sfruttando la situazione orografica del terreno non necessita di interventi legati all'idraulica;¹⁴⁴
- una **rampa che percorra l'attuale piazzale scalo merci della stazione** e che si vada a raccordare con la rotonda che sarà realizzata nell'antistante piazzale della stazione;¹⁴⁵
- un **sottopassaggio che colleghi il nuovo ponte sul fiume Esino con la parte più occidentale del piazzale** delle ferrovie, così che la viabilità proveniente dalla SS76 possa convergere sia verso le industrie Varani e gli edifici rimasti oltre il vecchio passaggio a livello, sia verso il centro abitato, andando a finire nel piazzale della stazione;¹⁴⁶
- il collegamento del nuovo ponte Anas in costruzione con la via Clementina per mezzo di un **sottopasso ad altezza normale** in corrispondenza dell'intersezione fra via Oscar Romero e appunto via Clementina, sulla "falsariga" del **progetto del 2017** già approvato in passato da Rfi. Il tratto di fiume prossimo all'intervento è oggetto di riprofilatura da parte di Anas e Quadrilatero sia nella sponda destra che fiancheggia la SS76 sia in quella sinistra, in prossimità del nuovo ponte che attraversa il corso d'acqua.¹⁴⁷

Rfi ha spiegato che la compatibilità idraulica non può essere gestita con richieste di deroghe, perché la normativa è sempre più attenta ai temi ambientali. Ha preso quindi l'impegno, come nel caso della NV06, a capire le esigenze alla base delle richieste e osservazioni fatte e a proporre un percorso alternativo. La proposta, ancora acerba ed eventualmente da approfondire, è stata presentata nel corso dell'ultimo incontro tematico di approfondimento e prevede l'**eliminazione del cavalcaferrovia NV07** e lo **spostamento verso i binari della NV07-A**, che andrebbe così a finire direttamente su via Fratelli Bandiera.

Oltre a questo intervento è stata investigata da Rfi la possibilità di un **sottopasso a traffico selezionato** e quindi ad altezza ridotta (verosimilmente 3,50 metri) con innesto su via Fratelli Bandiera, che però presenta diversi punti critici e avrà bisogno di una serie di deroghe normative. Dal punto di vista altimetrico infatti dovranno esprimere parere positivo i comandi militari, i vigili del fuoco e gli altri enti competenti, mentre dal punto di vista planimetrico non si riesce a realizzare un tracciato che rispetti i dettati di sicurezza del Dm 2001. In teoria non si dovrebbe imporre un limite di velocità, perché è la strada stessa che dovrebbe permettere all'utente di adottare la velocità corretta, ma questo con gli spazi a disposizione non si può fare, per cui bisognerà imporre un limite di velocità di 30 km/h; questo aspetto dovrà essere discusso e il tracciato dovrà essere approvato dagli enti competenti. Oltre a ciò, con il sottopasso ci sarà la necessità di utilizzare l'area a nord della ferrovia che attualmente è adibita a parcheggio; qui è presente un fabbricato che secondo i tecnici dovrebbe essere demolito per ricavare lo spazio sufficiente a raggiungere una quota che permetta di scendere con una corretta pendenza e visibilità ai fini della sicurezza stradale. La realizzazione del sottopasso andrebbe a sostituire l'attuale sottopasso ciclopedonale e, di conseguenza, si sta ragionando su come garantire comunque un marciapiede di 1,5 metri su uno dei due lati, affinché i pedoni possano attraversare la ferrovia.

La soluzione proposta da Rfi non ha trovato concordi tutti i partecipanti al dibattito, per via della demolizione prevista e della conformazione del sottopassaggio, considerata molto impattante. Inoltre si specifica che i limiti normativi citati da Rfi sono possibile oggetto di discussione perché si fa riferimento a vincoli non aggiornati.¹⁴⁸ Nel caso in cui la realizzazione del sottopasso non venisse approvata, anche solo la modifica

142 Quaderno di Debora Pellacchia.

143 Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Mario Bondoni).

144 Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Massimo Belcecchi), quaderno del Comune di Serra San Quirico, quaderno di Massimo Belcecchi.

145 Quaderno di Francesco Fiorentini | Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Francesco Fiorentini).

146 Quaderno dell'Arch. Paolo Scarabotti.

147 Quaderno di Francesco Fiorentini | Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Giampieri Fabbri).

148 Quaderno dell'Arch. Paolo Scarabotti.

della NV07-A e il mantenimento del sottopassaggio ciclopedonale attuale garantirebbero il collegamento con l'area a sud di via Fratelli Bandiera e con l'abitato di Serra San Quirico, ovviamente facendo un giro più lungo (circa 3 km).

Con la proposta alternativa di un sottopasso Rfi ha risposto alle osservazioni più generali in merito alla NV07 e si ritiene pertanto che in Conferenza dei servizi si possano approfondire:

- la volontà da parte degli enti competenti di procedere con la soluzione alternativa proposta da Rfi, che prevede l'eliminazione del cavalcaferrovia, lo spostamento verso la ferrovia della NV07-A ed eventualmente il sottopasso promiscuo;

- lo studio delle ultime due proposte puntuali citate ai punti precedenti, inviate dagli attori in forma scritta successivamente agli incontri.

SL05 - Sottopasso, Comune di Serra San Quirico

Un ultimo tema viabilistico legato al territorio di Serra San Quirico riguarda il **sottopassaggio ciclopedonale** SL05 originariamente proposto, la cui realizzazione impatterebbe in maniera considerevole sui parcheggi generalmente utilizzati dai fruitori dei servizi della zona, tra cui la farmacia. In un quaderno "si propone di valutare lo sviluppo delle rampe nel lato opposto (lato Ancona) così da andare ad occupare lo spazio dell'attuale marciapiede realizzato in autobloccanti e non utilizzato come parcheggio. Tale soluzione permetterà di continuare ad usufruire dei parcheggi per accedere alle attività commerciali presenti nell'area, senza creare particolari disagi. Se tale opzione non può essere percorribile, sarebbe opportuno valutare di convertire l'attuale marciapiede in parcheggio, dotandolo di cordoli di delimitazione sormontabili, asfaltatura e conseguente abbattimento delle piante presenti"¹⁴⁹.

Nel caso in Conferenza dei servizi si decida di proseguire con la proposta alternativa di Rfi riguardo alla viabilità NV07 descritta al punto precedente - e cioè con la realizzazione di un sottopasso veicolare e pedonale in sostituzione del cavalcaferrovia - il sottopassaggio ciclopedonale SL05 verrebbe eliminato. La questione resta quindi aperta e da approfondire.

Viabilità della frazione di Palombare, Comune di Genga

Infine, si riporta una proposta relativa alla frazione di **Palombare**, dove l'assetto viabilistico non appare chiaro né in fase di cantiere (come riportato in precedenza nella sezione relativa alle interferenze di cantiere), né *post operam*. Si propone "la previsione della **copertura della SS76 con una galleria artificiale** che consenta una viabilità migliore ed un'eventuale alternativa rispetto al sottopasso di Pontechiaradovo, una forte mitigazione dei rumori e del paesaggio post operam ed una eventuale via utile in caso di emergenza incendi"¹⁵⁰.

La questione resta da approfondire in Conferenza dei servizi con gli enti competenti, così come quella relativa all'eventuale realizzazione di nuove viabilità di cantiere.

ESPROPRI E INDENNIZZI

Tra i temi più sentiti tra i partecipanti al dibattito pubblico vi è quello degli espropri, dal momento che l'opera impatta in maniera diretta su alcuni immobili e terreni sia a Genga, sia a Serra San Quirico.

Nella prima fase del dibattito una riflessione di carattere generale ha riguardato quanto gli espropri comprometteranno la **qualità della vita degli abitanti**¹⁵¹ e quanto sia importante nella valutazione degli indennizzi tenere conto di tutti gli aspetti legati all'abbandono della propria abitazione. In una fase più

¹⁴⁹ Quaderno di Francesco Fiorentini | Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico.

¹⁵⁰ Quaderno del Comitato Gola della Rossa.

¹⁵¹ Quaderno di Massimo Belcecchi, quaderno di Francesco Fiorentini | Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico.

avanzata sono stati richiesti chiarimenti specifici su come sarà gestita la procedura espropriativa e quali sono i tempi e le **modalità per concordare gli indennizzi**.¹⁵²

Rfi ha specificato¹⁵³ che, per quanto riguarda l'esproprio di fabbricati, è prevista innanzitutto la sottoscrizione del cosiddetto Preliminare di cessione, con cui le parti decideranno di comune accordo l'indennizzo e i tempi sia per la corresponsione dell'indennizzo (in genere divisa in due/tre *tranche*), sia per la data di cessione dell'immobile. Per quanto concerne le aree scoperte, oltre all'indennità legata al valore dell'area occorre corrispondere anche l'indennità per occupazione d'urgenza.

Attività economiche di La Cuna, Comune di Genga

La questione più discussa, che in alcuni momenti ha reso il clima del confronto piuttosto teso, è quella affrontata soprattutto con l'incontro tematico di approfondimento dedicato, ma già sollevata in precedenza, ossia il **ricolloccamento degli operatori economici** della zona La Cuna nel Comune di Genga.¹⁵⁴ In particolare, è stata sottolineata l'importanza del rispetto di tutte le attività¹⁵⁵ ed è stato chiesto se e dove è previsto di riallocare le attività commerciali presenti durante la fase di cantierizzazione e quale sarebbe la durata temporale di tale eventuale trasferimento provvisorio. Si chiede di considerare il trasferimento delle attività commerciali di La Cuna in altre zone, come l'ex area mercatale di san Vittore, al fine di dare la possibilità di continuare l'attività.¹⁵⁶

Il nodo più critico rispetto agli operatori economici di La Cuna concerne però **la trattativa sugli indennizzi**.¹⁵⁷ La perplessità maggiore riguarda gli enti coinvolti nella questione ed è stato chiesto un chiarimento sul ruolo del Comune di Genga e sull'intenzione dell'amministrazione di prolungare o meno i titoli di concessione. A tale proposito il sindaco Marco Filipponi ha precisato che, da regime giuridico, gli esercenti hanno avuto una concessione decennale dei box, prorogata di un anno e che quindi tale concessione risulta in chiusura. Rfi ha spiegato che la questione si sta affrontando di concerto con l'amministrazione comunale e che, come da normativa, la trattativa avverrà tra Rfi e gli affittuari che detengono il titolo di concessione sulla base della lista che verrà data a Rfi dal Comune. Ha poi aggiunto che il progetto è però da considerarsi ancora totalmente "aperto" sotto questo punto di vista e che si prenderà atto delle richieste del Comune per decidere nel dettaglio i metri quadri da predisporre per le attività commerciali e le localizzazioni dei relativi immobili. Da parte sua, Rfi si impegna ad aumentare al massimo la superficie commerciale.¹⁵⁸

Resta quindi da approfondire in Conferenza dei servizi il quadro degli indennizzi riconoscibili alla luce delle decisioni del Comune in materia di concessioni.

Frontisti della frazione di Palombare

Il tema degli espropri desta particolare preoccupazione anche nella frazione di **Palombare**, nel Comune di Genga, interessata da interventi considerati molto impattanti sia perché prevedono la demolizione dei fabbricati che interferiscono in maniera diretta con il raddoppio ferroviario, sia perché le conseguenze ricadrebbero anche sui cosiddetti "**frontisti**", ossia quegli abitanti che si troveranno nelle fasce più vicine al nuovo binario previsto e che ne subiranno l'impatto visivo, ma soprattutto l'inquinamento acustico e le vibrazioni dovuti al passaggio dei treni. È stato richiesto che i frontisti possano disporre "di proprie coperture assicurative in caso di incidenti stradali durante i lavori".¹⁵⁹

152 Incontro di presentazione Comune di Genga, primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico, incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico, secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico, terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

153 Terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi (Si suggerisce la visione dell'intervento di Stefano Talamoni di Italferr che ha illustrato l'iter espropriativo).

154 Incontro di presentazione Comune di Genga, quaderno del Comitato Gola della Rossa, primo incontro itinerante nel Comune di Genga, incontro di presentazione Comune di Genga, secondo incontro itinerante nel Comune di Genga, terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

155 Incontro associazioni di categoria e principali sigle sindacali (intervento di Emanuele Cingolani, segretario generale Uil Trasporti Marche).

156 Incontro di presentazione Comune di Genga.

157 Terzo incontro di approfondimento tematico | Cantieri, viabilità e indennizzi.

158 Ibidem.

159 Quaderno del Comitato Gola della Rossa.

A tale proposito Rfi ha illustrato le misure di mitigazione acustica proposte - ossia l'installazione di nuovi infissi sugli edifici prossimi al tracciato e di sistemi di aerazione degli ambienti - e ha specificato che si procederà anche con indennizzi.¹⁶⁰

*Resta aperta la necessità di approfondire in Conferenza dei servizi il tema delle coperture assicurative e degli indennizzi riconoscibili ai residenti della frazione aventi diritto.*¹⁶¹

Via Fratelli Bandiera, Comune di Serra San Quirico

Sul territorio di Serra San Quirico la problematica interessa soprattutto i fabbricati in **via Fratelli Bandiera** per cui è previsto esproprio e demolizione per la realizzazione del raddoppio ferroviario e della nuova viabilità NV07. Le richieste in merito hanno riguardato la già citata necessità di predisporre indennizzi e tempi adeguati per la procedura espropriativa, ma soprattutto è stato sottolineato che con queste demolizioni l'opera rischia di peggiorare in maniera considerevole il fenomeno dello spopolamento già in atto sul territorio di Serra San Quirico.¹⁶² Si propone a Rfi di valutare la possibilità di realizzare **opere di urbanizzazione primaria e secondaria** in altre aree del Comune indicate dall'amministrazione.¹⁶³ Questi lavori permetterebbero di mettere a disposizione aree urbanizzate per chi dovrà cercare un nuovo alloggio, senza doverlo costringere a lasciare l'abitato per trasferirsi altrove.

Rfi ha spiegato che la costruzione di nuovi immobili da destinare agli espropriati non è prevista per legge, ma ha preso l'impegno di approfondire la questione se il comune e gli enti competenti decideranno di costruire una modalità di supporto per facilitare il ricollocamento degli espropriandi all'interno del territorio di Serra San Quirico.¹⁶⁴

Rimane pertanto aperta e da approfondire in Conferenza dei servizi la ricerca di una modalità per facilitare con l'ausilio del Comune e degli enti competenti la ricerca di nuove abitazioni.

160 Secondo incontro di approfondimento tematico | L'ambiente e il paesaggio.

161 Quaderno del Comitato Gola della Rossa.

162 Quaderno di Debora Pellacchia, quaderno del Comune di Serra San Quirico, quaderno di Francesco Fiorentini.

163 Quaderno di Francesco Fiorentini, quaderno di Debora Pellacchia.

164 Primo incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico.

QUADRO SINOTTICO DEI TEMI EMERSI



MACRO-TEMA

Dibattito Pubblico

SOTTO-TEMA

L'attività di ascolto

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
L'attività di ascolto in corso è apprezzata e si riconosce la complessità del processo di dibattito pubblico.	Si chiede che tale trasparenza e dialogo possano proseguire anche una volta avviati i lavori dell'opera.	/	Valutare la possibilità di prevedere in fase di esecuzione dell'opera la costituzione di un tavolo che coinvolga RFI, appaltatore e gli enti pubblici per il monitoraggio dei lavori e la raccolta delle segnalazioni/ richieste.	Quaderno di Debora Pellacchia Capogruppo Officina Civica Quaderno del Comitato Gola della Rossa" Incontro Parco della Gola della Rossa e di Frasassi

MACRO-TEMA

Dibattito Pubblico

SOTTO-TEMA

La progettazione del dibattito

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
Tutti gli enti pubblici coinvolti hanno riconosciuto che il progetto di dibattito pubblico è stato in grado di trattare tutte le tematiche dirimenti.	/	/	/	Primo e secondo incontro con gli Enti Pubblici

MACRO-TEMA

Dibattito Pubblico

SOTTO-TEMA

Lo scopo e i tempi del dibattito

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
È emersa l'impressione che il dibattito sia più orientato alla presentazione del progetto che al confronto ed è stato richiesto perché il dibattito pubblico avvenga in una "fase tardiva" di progettazione, in cui gran parte delle decisioni sono già state prese.	/	Trattandosi di un'opera prevista dal PNRR, il dibattito pubblico si svolge secondo quanto previsto dalla l. 108/2021, cioè con tempi dimezzati rispetto all'iter ordinario, ma sullo stesso livello di progettazione (PFTE). Il dibattito pubblico non è un momento decisionale, ma uno strumento che ha l'obiettivo di fornire maggiore consapevolezza al proponente dell'opera per migliorare le successive fasi di progettazione.	/	Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Primo e terzo incontro di approfondimento tematico

MACRO-TEMA
Dibattito Pubblico

SOTTO-TEMA
La documentazione

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
Alcuni elaborati del progetto disponibili online risultano essere differenti rispetto a quelli presentati dai tecnici RFI e Italferr durante il dibattito pubblico.	/	Alcuni elaborati del progetto sono stati modificati a valle delle richieste di integrazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La documentazione corretta è disponibile sul sito dedicato al dibattito pubblico: www.dportefalconara.it	/	Primo incontro itinerante nel Comune di Genga

MACRO-TEMA
Opportunità dell'opera

SOTTO-TEMA
La strategicità dell'intervento

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
L'opportunità dell'opera e la necessità di potenziare la tratta Orte-Falconara è stata largamente condivisa durante il dibattito pubblico	Si ritiene fondamentale il progetto per ridurre l'isolamento infrastrutturale delle Marche in un sistema logistico sempre più competitivo e globalizzato.	Il progetto è stato proposto per l'accesso ai fondi del PNRR, dopo un confronto con i ministeri competenti, perché si è ritenuto potesse essere realizzato entro il 2026.	Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alla strategicità dell'intervento, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.	Incontro di presentazione Comune di Genga Incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali

MACRO-TEMA
Opportunità dell'opera

SOTTO-TEMA
Tempi e costi

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
Richiesta di velocizzare tutti gli interventi previsti nell'ambito del potenziamento della Orte-Falconara allo scopo di massimizzare i benefici. Perplexità sulla capacità di realizzare le opere entro i termini e con i costi previsti anche a causa degli eventi bellici.	/	Si è rassicurato sul fatto che sono in corso di introduzione provvedimenti volti a limitare l'impatto dell'aumento dei costi delle materie prime sul progetto. Gli altri interventi previsti dal Global Project saranno inseriti nei prossimi Aggiornamenti del Contratto di Programma. Infine, vi sono altri interventi di potenziamento della linea Orte-Falconara inseriti nel PNRR.	Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito ai tempi e ai costi dell'intervento, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.	Quaderno Comitato Gola della Rossa Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Incontro di presentazione Comune di Genga Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Primo incontro di approfondimento tematico Incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali

MACRO-TEMA

Opportunità dell'opera

SOTTO-TEMA

Individuazione dell'intervento

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>Si è evidenziato che nel regolamento 1315/2013 dell'Unione Europea la trasversale Civitavecchia-Ancona non sia citata tra i corridoi della rete TEN-T. Si chiede in che modo la trasversale ci rientri.</p>	/	<p>La linea Orte-Falconara è una linea complementare alla rete TEN-T Core, dal momento che garantisce l'unione tra la direttrice adriatica e la linea Milano-Roma. Per questo motivo, la linea si trova pienamente coinvolta nei progetti dei corridoi europei di trasporto.</p>		<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Incontro di presentazione Genga</p>
<p>Si ritiene che non siano chiare le motivazioni che hanno fatto sì che si individuasse il lotto 2 come prioritario.</p>	/	<p>Si è scelto di realizzare in via prioritaria il lotto 2 perché in questo sono comprese le stazioni di Genga e Serra San Quirico e perché si è ritenuto fondamentale predisporre questi impianti in vista dei lavori per i lotti 1 e 3.</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito all'individuazione e contestualizzazione dell'intervento, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.</p>	<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Primo incontro itinerante Genga</p>
<p>Si ritiene che il progetto sia una riproposizione di quello redatto nel 2003, che non ottenne in prima battuta parere positivo dal Ministero dei Beni Culturali. Si richiede una precisazione sugli aspetti modificati nel progetto 2003 per ottenere il parere positivo nel 2006.</p>	/	<p>Il progetto presentato accoglie, oltre alle prescrizioni del Ministero dei Beni Culturali relative al progetto del 2003, i cambiamenti normativi relativi alla sicurezza in galleria e alla sicurezza idraulica. Pertanto, diverge in più punti dal progetto 2003.</p>		<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Incontro di presentazione Comune di Genga</p>

MACRO-TEMA

Opportunità dell'opera

SOTTO-TEMA

I benefici locali e il global project

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>Si ritiene che si debba porre maggiore attenzione alle specificità locali sul tema dello sviluppo. L'opera nel suo complesso è vista come un'importante opportunità di sviluppo del territorio che deve garantire l'accessibilità ferroviaria del territorio.</p>	<p>Si richiede un approccio progettuale coerente con i macro-obiettivi di sostenibilità di scala nazionale e internazionale e quindi più mirato alle particolarità sul piano locale.</p>	<p>L'opera contribuirà a favorire lo shift modale. Il tracciato è stato studiato anche nell'ottica di minimizzare gli impatti sull'ambiente e il consumo di suolo. Il progetto ha l'obiettivo, tra gli altri, di servire in maniera più efficiente la domanda locale di trasporto, toccando diverse stazioni locali (Genga e Serra San Quirico)</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alle richieste di specificare meglio i benefici di area vasta e locali dell'intervento, resta da approfondire come, nel rispetto del diritto della concorrenza, si possa cercare di coinvolgere maggiormente le imprese locali meritevoli durante la fase di realizzazione.</p>	<p>Quaderno di Francesco Fiorentini - Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico Quaderno di Carlo Tricoli - Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Quaderno Comitato Gola della Rossa Quaderno di Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Secondo incontro itinerante Comune di Genga Incontro di presentazione Comune di Genga Secondo incontro itinerante Serra San Quirico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Incontro con il Parco Gola della Rossa e di Frasassi Primo incontro di approfondimento</p>
	<p>Si richiede di pensare la stazione di Genga non solo come accesso turistico alla zona, ma come hub di trasporto di area vasta.</p>	<p>La stazione di Genga è stata pensata come un luogo a servizio dei comuni di tutto il territorio attraversato.</p>		<p>Quaderno di Fernanda Di Gasbarro Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Quaderno dell'Ing. Massimo Greci-Sindaco di Sassoferrato Secondo incontro itinerante Comune di Genga Incontro di presentazione Comune di Genga Secondo incontro itinerante Serra San Quirico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Incontro con il Parco Gola della Rossa e di Frasassi</p>
	<p>Si ritiene sia necessario chiarire i benefici per l'accesso al servizio ferroviario presso le stazioni previste.</p>	<p>La presenza delle stazioni nelle aree urbane permette di incrementare l'accessibilità al sistema di trasporto ferroviario. Il Progetto prevede la realizzazione della nuova stazione di Genga e l'adeguamento funzionale della stazione di Serra San Quirico. In particolare, il Progetto prevede interventi volti ad incrementare i servizi per viaggi multimodali. Inoltre, è previsto l'adeguamento degli spazi comuni. Infine, il Progetto mira a migliorare l'inclusione sociale delle comunità, garantendo pari opportunità di accesso alle stazioni.</p>		<p>Quaderno di Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni</p>

MACRO-TEMA

Opportunità dell'opera

SOTTO-TEMA

I benefici locali e il global project

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>Si ritiene che l'investimento previsto sia eccessivo rispetto all'esiguo risparmio di tempo nelle percorrenze ferroviarie.</p>	<p>/</p>	<p>Il risparmio di tempo previsto sulla tratta PM228-Castelplanio sarà di 7 minuti, che risulta essere significativo per una tratta di 26 km di lunghezza. Il valore è medio tra tutti i servizi ed è riferito allo scenario di progetto completo (lotto 1 + 2 + 3). L'obiettivo del potenziamento infrastrutturale non è solo il risparmio di tempo, ma anche migliorare la frequenza ferroviaria grazie all'aumento della capacità della linea. Inoltre, l'intervento deve essere contestualizzato nel più ampio spettro di tutti gli interventi previsti, anche di upgrade tecnologico, sulla direttrice Orte-Falconara.</p>		<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico l incontro itinerante Serra San Quirico</p>
<p>Si ritiene che non sia possibile arrivare al numero di treni previsti nello studio di traffico. Inoltre, si ritiene che l'aumento previsto di treni circolanti sia incompatibile con le stime di calo demografico della zona.</p>	<p>/</p>	<p>"L'incremento dell'offerta ferroviaria va inquadrata in una visione strategica volta ad incrementare i servizi a lunga percorrenza e regionali che ha l'obiettivo di incentivare la diversione modale degli spostamenti sull'asse diagonale Roma - Ancona. Il calo demografico non rappresenta l'unico punto di vista da adottare, in quanto l'incremento dei flussi di traffico ferroviari previsti più che connesso alla crescita globale del bacino di domanda nel tempo è determinato dalla diversione modale. Le stime sono state redatte di concerto con la Regione Marche, in modo da tenere in conto le prospettive di evoluzione del trasporto locale."</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alle richieste di specificare meglio i benefici di area vasta e locali dell'intervento, resta da approfondire come, nel rispetto del diritto della concorrenza, si possa cercare di coinvolgere maggiormente le imprese locali meritevoli durante la fase di realizzazione.</p>	<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Primo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>Si concorda sull'opportunità del Global Project ma si sono richieste rassicurazioni sulla realizzazione dei lotti 1 e 3, in modo che l'opera non risulti incompleta e, quindi, poco utile alla velocizzazione delle connessioni ferroviarie.</p>	<p>/</p>	<p>Per il lotto 3 si è chiesto il finanziamento nell'aggiornamento del Contratto di Programma. Il lotto 1 verrà finanziato progressivamente nei prossimi aggiornamenti del Contratto. Tutti e 3 i lotti si trovano allo stesso stato di progettazione</p>		<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Incontro di presentazione Comune di Genga Incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali</p>
<p>Si ritiene che l'opera debba produrre effetti positivi sul sistema economico della regione durante la sua realizzazione. Si è chiesto di porre attenzione alla tutela dei lavoratori e al rispetto dei CCNL. Inoltre, si ritiene fondamentale vigilare sulla legalità nella fase realizzativa dell'opera.</p>	<p>Si ritiene necessario valutare la possibilità di incentivare la partecipazione ai lavori di imprese e lavoratori locali.</p>	<p>Si provvederà a siglare tutti i protocolli di legalità e monitoraggio previsti per le grandi opere, oltre ad applicare tutti i CCNL vigenti.</p>		<p>Incontro con le associazioni di categoria e le principali sigle sindacali</p>

MACRO-TEMA

Il tracciato e le analisi correlate

SOTTO-TEMA

Le alternative proposte dal territorio

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
L'Analisi Multicriteria è considerata poco esauriente per permettere un'adesione convinta ai risultati ottenuti. Non risultano chiari né i criteri né il metodo di valutazione. Emergono perplessità riguardo all'applicazione indistinta dei criteri per due zone non necessariamente confrontabili nel comune di Genga.	Si propone di realizzare una nuova analisi multicriteria considerando criteri differenti, chiarendo il metodo utilizzato e un aggiornamento dei pesi. Si raccomanda di utilizzare i criteri: "Rumore" e "Impatto visivo" per il criterio "Sostenibilità ambientale" e "Rischio nel senso della sicurezza delle opere in fase di cantiere e in fase di esercizio dell'impianto ferroviario" - si raccomanda l'utilizzo del sottocriterio "Importi allocati per espropri immobiliari" nel criterio "Impatti economici del progetto.	La scelta delle categorie di valutazione ha tenuto conto degli obiettivi del PNRR, dell'Agenda 2030 e delle best practices per la redazione delle analisi multicriteria. I criteri selezionati per l'analisi multicriteria sono stati scelti per evitare che questi fossero ridondanti e correlati, in modo da non inquinare i risultati dell'analisi. Si è fatto lavoro di scrematura dei criteri per selezionare una rosa che fosse in grado di valutare le alternative di progetto. Le analisi effettuate hanno dimostrato di avere una grande stabilità.	Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito all'analisi multicriteria e ai suoi risultati, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.	Quaderno di Carlo Tricoli Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Quaderno di Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Incontro di presentazione Comune di Genga Primo incontro di approfondimento tematico
	Si propone di unire il percorso della variante media e della variante alta, passando dietro a Palombare, attraverso una bretella.	La realizzazione della galleria tra Serra San Quirico e Palombare sarebbe molto complicata a causa delle basse coperture.		Quaderno di Carlo Tricoli Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Incontro di presentazione Comune di Genga Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Primo incontro di approfondimento tematico
Alcuni attori hanno rilevato come il tracciato di Rfi interferisca con le case all'ingresso nella frazione di Serra San Quirico Stazione.	Si richiede di riprendere la variante media del 2006, ponendo il tracciato presso l'ex canale Montecatini, preservando gran parte delle abitazioni oggi interferite.	Si è affermato che non è possibile spostare il tracciato sul lato fiume, a causa della normativa che, a partire dal 2018, è particolarmente stringente riguardo alla realizzazione di opere in prossimità dei corsi d'acqua e delle loro zone di esondazione.		Quaderno di Emilio Orazi, Araldo Orazi e Lorenzo Orazi Secondo incontro itinerante Serra San Quirico

MACRO-TEMA

Il tracciato e le analisi correlate

SOTTO-TEMA

Lo spostamento della stazione di Genga

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
"Si ritiene che il progetto della stazione di Genga e lo spostamento del tracciato penalizzi la vista della Gola di Frasassi, della pineta del colle di Pierosara, del monte della Castelletta, del monte Sassone e della frazione di Valgiubola. Inoltre, l'edificio non è stato pensato con materiali aventi colori attinenti al paesaggio circostante né presenta elementi architettonici che ne ricordano alcuni di pregio presenti nel territorio (ad esempio il tempietto del Valadier)."	Si propone che la tratta ferroviaria di attraversamento de La Cuna sia fatta con una rotazione dell'edificio e della linea ferroviaria sovrastante in posizione il più possibile parallela al vecchio percorso, avvicinandola ai nuclei abitati retrostanti e ricucendo il rapporto La Cuna e il territorio.	La posizione della stazione di Genga è stata studiata per esigenze di tracciato. La posizione dell'asse ferroviario attualmente prevista in progetto è stata fissata sia per non prevedere l'attraversamento del Fiume Esino sia per mantenere l'esercizio della stazione esistente durante i lavori. Inoltre, la stazione essendo in viadotto incrementala permeabilità dell'area.	Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alla non fattibilità dello spostamento della nuova stazione di Genga, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.	Quaderno di Carlo Tricoli Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Quaderno di Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Incontro di presentazione Comune di Genga Secondo incontro itinerante Genga

MACRO-TEMA

Il tracciato e le analisi correlate

SOTTO-TEMA

L'analisi costi benefici

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>Emergono perplessità riguardo all'analisi costi benefici, che fa largo uso del global project e pone minore attenzione alle ricadute territoriali.</p>	<p>Si suggerisce l'utilizzo di modelli econometrici ed in particolare di quelli che permetterebbero di valorizzare la relazione nel territorio di Genga tra attività socio-economiche e il nuovo sistema dei trasporti proposto. Emerge infatti la necessità di ampliare la scelta degli indicatori, evidenziando non solo quelli relativi agli impatti economici durante la fase di costruzione o quelli macro, ma anche quelli che permettono una più puntuale e dettagliata stima degli impatti sui territori.</p>	<p>L'approccio "global" è quello comunemente adottato. Il motivo è legato alla volontà di non conferire all'analisi un punto di vista parziale o comunque troppo circoscritto rispetto alle potenzialità dell'intervento in oggetto e, quindi, di perdere di vista i benefici su larga scala. Nel caso specifico, il Lotto 2 se visto come parte di un piano di potenziamento dell'intera direttrice Roma-Ancona appare chiaro il contributo nel determinare delle ricadute sui flussi di traffico passeggeri di medio e lungo raggio in volume decisamente superiori a quelle connesse alla mobilità di tipo più locale. Seppur nelle linee guida non sia prevista la valutazione dell'occupazione questa è stata considerata nelle valutazioni.</p>		<p>Quaderno di Carlo Tricoli Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Incontro di presentazione Comune di Genga Primo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>È stata evidenziata la mancanza, all'interno del dossier di progetto, di un'analisi dei rischi (intesa in termini finanziari) mirata e approfondita.</p>	<p>/</p>	<p>Si è prevista la redazione dell'analisi dei rischi finanziari in sede di arricchimento del PFTE.</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito all'analisi costi benefici, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.</p>	<p>Quaderno Comitato Gola della Rossa Primo incontro itinerante nel Comune di Genga</p>
<p>Si ritiene che il fatto che l'opera presenta valori negativi nel VAN e nel TIR contribuisca a realizzare un'opera che tende ad aumentare il debito pubblico.</p>	<p>Si ritiene che sia necessario introdurre misure che siano in grado di limitare questa criticità.</p>	<p>La decisione sull'utilità dell'investimento deve basarsi su una lettura incrociata dei risultati economici e finanziari. Nel caso di infrastrutture pubbliche, un VAN del capitale nazionale negativo non significa che il progetto non sia auspicabile dal punto di vista dell'operatore, o del settore pubblico, e non debba essere realizzato, ma solo che non fornisce un adeguato rendimento finanziario interno sul capitale nazionale investito.</p>		<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Quaderno di Euthimios Kotronias Primo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>Si ritiene che le stime di ricaduta occupazionale dell'opera siano ottimistiche.</p>	<p>/</p>	<p>Normalizzando le stime del MIMS che prevedono un totale di occupazione di oltre 600.000 unità di lavoro, per il progetti di raddoppio PM228-Castelplanio e PM228-Albacina si prevede un impatto occupazionale coerente con le stime indicate dal ministero e riportato all'interno del progetto. Le proiezioni non si riferiscono solamente al territorio della provincia di Ancona, ma sono riferiti all'impatto occupazionale dell'opera a livello nazionale.</p>		<p>Quaderno di Euthimios Kotronias-Comitato Gola della Rossa Quaderno di Euthimios Kotronias Quaderno Comitato Gola della Rossa Incontro di presentazione Genga</p>

MACRO-TEMA

Il tracciato e le analisi correlate

SOTTO-TEMA

L'analisi costi benefici

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>Si è evidenziato che l'analisi costi benefici, all'interno del WACC, non sia corretta perchè non aggiornata dopo l'aumento dei costi delle materie prime.</p>	<p>Si richiede un aggiornamento delle stime e del preventivo prima di iniziare la realizzazione dell'opera. Inoltre, si richiede di rimodulare l'intervento e di valutare i benefici solo a partire dal 2040 (anno di termine previsto dei lavori inerenti il Global Project)</p>	<p>E' stato riscontrato che se ci sarà un diverso trend dei prezzi, con una lievitazione dei costi, ci sarà parallelamente un aumento dei benefici e, quindi, il delta sarà lo stesso, così come il rapporto tra costi e benefici. I ricavi presenti nell'Analisi costi benefici fanno riferimento ai ricavi da pedaggio, dunque essi aumentano negli anni di investimento dal momento che a partire dalle prime attivazioni (che elimineranno i primi colli di bottiglia determinati dal binario singolo presente su diversi tratti della relazione Orte-alconara) si avrà già un progressivo aumento del modello di esercizio.</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito all'analisi costi benefici, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.</p>	<p>Quaderno Comitato Gola della Rossa Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Primo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>L'analisi di sensitività non prevede la valutazione dei tempi di realizzazione dell'opera.</p>	<p>Si ritiene necessario condurre specifiche analisi che siano in grado di stimare l'over run del progetto.</p>	<p>Le linee guida per la redazione dell'analisi costi benefici afferma che, qualora aumentino i tempi di realizzazione dei lavori, è possibile allungare scenario d'analisi di un numero di anni corrispondenti. Lo sfioramento dei tempi non inficia quindi la metodologia.</p>		<p>Quaderno Euthimios Kotronias Primo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>Si ritiene sia necessario condurre l'analisi costi benefici sulle diverse alternative prima di condurre l'analisi multicriteria.</p>	<p>Si propone di svolgere l'analisi costi benefici sulla variante alta e sulla variante bassa di Palombare, prima di effettuare l'analisi multicriteria.</p>	<p>Le due alternative studiate non mostrano importanti differenze nell'analisi costi benefici. Per questo, come previsto dalle linee guida, si adottano strumenti più speditivi come l'analisi multicriteria.</p>		<p>Quaderno di Carlo Tricoli Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Primo incontro di approfondimento</p>

MACRO-TEMA

Il tracciato e le analisi correlate

SOTTO-TEMA

La valutazione DNSH

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>Si è fatto presente che non è illustrato in che modo viene evitato un danno significativo al territorio del lotto 2 in un intervallo temporale al 2035.</p>	<p>Si suggerisce un approccio meno "Global" e un'attenzione circoscritta al territorio interessato dalla realizzazione del Lotto 2.</p>	<p>Per quattro obiettivi ambientali su sei (Adattamento ai cambiamenti climatici, Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, Economia circolare, Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi), la valutazione DNSH è stata eseguita a scala di progetto. Per i restanti due obiettivi, "Mitigazione dei cambiamenti climatici" e "Prevenzione e riduzione inquinamento acqua aria e suolo", sono stati sviluppati ed approfonditi contributi sia a scala di progetto per il PFTE del Lotto 2 e sia a scala di Global Project. Per tali obiettivi è stato valutato che solo all'interno del suo scenario infrastrutturale più ampio ed interconnesso sia possibile valorizzare le sinergie che il progetto in esame genera con la rete nella quale si inserisce e quindi valutare adeguatamente come partecipi al sostegno degli obiettivi ambientali sostenuti dal PNRR.</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alla valutazione DNSH, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.</p>	<p>Quaderno di Carlo Tricoli</p>
	<p>Si chiede di specificare se l'analisi sia stata condotta in accordo con la CIRCOLARE N. 32 del Ministero dell'Economia e delle Finanze DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO UNITÀ DI MISSIONE NG EU</p>	<p>Nel febbraio 2022 la valutazione DNSH è stata rimessa in rev.B proprio per tenere conto dei contenuti della Circolare 32.</p>		

MACRO-TEMA

Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA

Acque

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
Si registra grande preoccupazione per il passaggio della linea nei pressi della sorgente di Gorgovivo e si teme quindi il rischio di contaminazione dei pozzi. È stato evidenziato come l'attenzione sulle analisi del sito di Gorgovivo sia fondamentale, data l'importanza della sorgente per l'approvvigionamento idrico della regione. Sono state chieste delucidazioni rispetto alla profondità delle fondazioni dei viadotti previsti, in modo da scongiurare eventuali interferenze.	Si ritiene necessario che si dimostri l'assenza di qualsiasi interferenza tra la nuova linea ferroviaria e le sorgenti di Gorgovivo e che si studi nel dettaglio la profondità a cui verranno poste le fondazioni delle pile dei viadotti.	Dagli studi realizzati, Rfi ha escluso che la realizzazione dell'opera possa comportare l'inquinamento delle falde. Sono in corso tavoli tecnici con gli enti competenti.	Restano da approfondire tutti i temi ambientali trattati nei tavoli tecnici in corso, incluso quello sulle interferenze con i pozzi, portati avanti anche in ambito di procedura VIA.	Quaderno del Comune di Serra San Quirico Primo incontro con gli Enti Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico
È emerso il bisogno di studiare in modo adeguato il sistema di raccolta e di canalizzazione delle acque che saranno presenti nella galleria nei pressi delle sorgenti Gorgovivo. Questo si renderà necessario per evitare che le acque, o qualsiasi altra sostanza capace di inquinare la falda, possa inserirsi all'interno di quest'ultima. Si è anche espressa la necessità di impermeabilizzare la galleria, specialmente nella parte inferiore.	/	Dagli studi realizzati, Rfi ha escluso che la realizzazione dell'opera possa comportare l'inquinamento delle falde. Sono in corso tavoli tecnici con gli enti competenti.	Restano da approfondire tutti i temi ambientali trattati nei tavoli tecnici in corso, incluso quello della contaminazione della falda, portati avanti anche in ambito di procedura VIA.	Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico
È emersa preoccupazione per il rischio di contaminazione dei pozzi "Clementina".	Si richiedono studi più approfonditi sui pozzi "Clementina".	Dagli studi realizzati, Rfi ha escluso che la realizzazione dell'opera possa comportare l'inquinamento delle falde. Sono in corso tavoli tecnici con gli enti competenti.	Restano da approfondire tutti i temi ambientali trattati nei tavoli tecnici in corso, incluso quello sulle interferenze con i pozzi, portati avanti anche in ambito di procedura VIA.	Quaderno del Comune di Serra San Quirico Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico
È emersa la necessità di approfondire ulteriormente la situazione del pozzo di captazione "La Cuna" e di condurre adeguati studi per lo spostamento delle infrastrutture utilizzate per il pompaggio delle acque. Si è rilevata l'esistenza di un'interferenza tra la ferrovia in progetto e le infrastrutture di pompaggio.	Si richiedono studi più approfonditi sul pozzo di capostazione "La Cuna".	Rfi ha affermato che nelle fasi di progettazione più avanzate si lavorerà congiuntamente all'Ente di gestione per trovare una soluzione adeguata allo spostamento degli impianti. Sono in corso tavoli tecnici con gli enti competenti.	Restano da approfondire tutti i temi ambientali trattati nei tavoli tecnici in corso, incluso quello sulle interferenze con i pozzi, portati avanti anche in ambito di procedura VIA.	Secondo incontro itinerante nel Comune di Genga Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico
Si è chiesto se il sottopasso previsto per l'ingresso nella frazione Palombaro sarà interessato dagli eventi di piena del fiume. La preoccupazione nasce dal fatto che in precedenza per il progetto della SS 76 non si è tenuto adeguatamente in considerazione il problema, ed è stato necessario affrontare diversi problemi di esondazione nella fase realizzativa e nella fase d'esercizio.	/	Rfi ha affermato che dagli studi fatti il rischio di esondabilità non ha valori tali da impedire la realizzazione del sottopasso.	Restano da approfondire tutti i temi ambientali trattati nei tavoli tecnici in corso, incluso quello sulle misure di compensazione, anche in ambito di procedura VIA.	Primo incontro itinerante nel Comune di Genga

MACRO-TEMA

Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA

Biodiversità è consumo di suolo

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
È stata sollevata la questione delle varie misure di compensazione che si stanno valutando in termini di riforestazione, per capire la più opportuna dal momento che risulta difficile individuare un'area idonea ad un'operazione di rimboschimento.	/	Le misure di compensazione ambientale possono essere di vario tipo e se ne sta discutendo nei tavoli tecnici attivati sul tema con gli enti competenti. Due esempi citati sono quelli di tipo economico e quelli che prevedono interventi di riforestazione localizzati. La scelta finale dovrà trovare l'accordo di tutti gli enti.	Restano da approfondire tutti i temi ambientali trattati nei tavoli tecnici in corso, incluso quello sulle misure di compensazione, anche in ambito di procedura VIA.	Incontro con il Parco della Gola Rossa e di Frasassi Secondo incontro di approfondimento tematico
Si richiedono maggiori rassicurazioni inerenti la conservazione e la tutela della Gola della Rossa e della ricca biodiversità che la abita. Si teme, infatti, che l'opera di raddoppio possa impattare in maniera decisiva su questo territorio sul fronte della flora e della fauna.	Si richiede che i dati di monitoraggio ambientale vengano resi pubblici per una maggiore trasparenza verso i cittadini interessati e le associazioni che si occupano della salvaguardia dell'ambiente. Inoltre, si richiede che all'Amministrazione Comunale sia data la possibilità di partecipare al tavolo di discussione sulle compensazioni ambientali.	RFI ha affermato che si è censito e caratterizzato lo stato ante-operam di tutte le componenti ambientali dell'area e che anche gli studi d'impatto acustico sono stati particolarmente sofisticati.	In CdS verranno trattati tutti i temi ambientali, inclusi quelli che riguardano il Parco Gola della Rossa, trattati nei tavoli tecnici in corso anche in ambito di procedura VIA.	Quaderno di Debora Pellacchia Capogruppo Officina Civica [relativamente alla proposta] Primo incontro con gli Enti Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Incontro con il Parco della Gola Rossa e di Frasassi Secondo incontro di approfondimento tematico
Lo studio acustico non tiene conto del borgo di Vallerapara e delle conseguenze sulla fauna.	Appare necessario valutare, almeno post operam, i livelli di rumore. In generale, si richiedono studi più approfonditi sul borgo per tutelare la biodiversità e alcune specie animali (come quella dei lupi presente in zona).	Il progetto di monitoraggio ambientale prevede una serie di punti la cui scelta è flessibile e dinamica nel corso dell'intervento. La previsione include punti anche nella seguente zona ma si specifica che, in ogni caso, il piano viene sempre ottimizzato di concerto con gli enti e sarà possibile in futuro integrare, anche in corso d'opera, nuovi punti di osservazione.	In CdS verranno trattati tutti i temi ambientali, incluso il monitoraggio, trattati nei tavoli tecnici in corso anche in ambito di procedura VIA.	Quaderno di Carlo Tricoli Secondo incontro di approfondimento tematico
Emerge preoccupazione per l'abbattimento degli alberi secolari appartenenti alla macchia mediterranea presenti nel Parco Privato Perugini e nella pineta del Monte Murano.	/	Rfi ha prima valutato e poi proposto la fattibilità un progetto alternativo per la NVO6 che interferisce solo in minima parte con l'area indicata ma prevede la demolizione di due ulteriori fabbricati.	Da approfondire la possibilità di proseguire con la nuova proposta di Rfi.	Quaderno del Comune di Serra San Quirico Quaderno Ing. Fabio Bufarini Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Secondo incontro di approfondimento tematico

MACRO-TEMA

Ambiente e paesaggio

SOTTO-TEMA

Paesaggio e rumore

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
Si ritiene che la stazione di Genga, collocata su un viadotto, possa costituire una cesura nel piazzale e non garantire la permeabilità delle aree. Emerge quindi il tema dell'inserimento paesaggistico della nuova stazione di Genga, considerata fuori contesto dal punto di vista architettonico.	Si è raccomandato l'utilizzo di materiali e colori suggeriti dal contesto ambientale circostante.	Rfi ha risposto che il progetto della stazione è stato pensato per essere anche architettonicamente coerente con il contesto in cui ricade ma la questione non è stata ulteriormente approfondita.	Da approfondire l'eventuale ulteriore miglioramento dell'inserimento paesaggistico della nuova stazione di Genga.	Quaderno di Carlo Tricoli Secondo incontro itinerante nel Comune di Genga
Il paesaggio di Serra San Quirico cambierà in maniera importante con la realizzazione dell'opera, in particolare per quanto riguarda la NV07. Si specifica che il Comune è stato insignito della Bandiera Arancione, un riconoscimento di qualità turistico-ambientale conferito dal Touring Club Italiano, dovuto, oltre che all'accoglienza di qualità e ai monumenti di rilevanza storico-artistica, anche al pregevole paesaggio collinare che circonda il borgo medievale. Si ritiene pertanto doveroso tutelare e conservare il paesaggio quale bene immateriale a beneficio sia dei residenti sia dei turisti. In merito al paesaggio le fotosimulazioni presenti nel dossier di progetto sono considerate inefficaci per comprendere il reale ingombro e l'impatto visivo del viadotto previsto.	Si richiede, similmente a quanto è stato realizzato per Genga, che RFI presenti una relazione paesaggistica che integri delle ricostruzioni dell'impatto visivo delle opere previste (esempi per Genga da pag. 36 a 38).	Rfi ha realizzato nuovi fotoinserimenti, uno da un punto di vista che desse una visuale panoramica e uno da Via Clementina, per far capire l'impatto delle barriere di mitigazione.	Resta aperta la questione della richiesta dei fotoinserimenti, cui Rfi secondo i partecipanti ha risposto con fotoinserimenti nuovi ma non utili ed efficaci allo scopo di rendere evidente l'impatto. In particolare, si richiede un nuovo fotoinserimento del cavalcavia che simuli l'impatto del viadotto provenendo da Castelplanio nel caso in cui si decida di realizzarlo.	Quaderno di Debora Pellacchia Capogruppo Officina Civica Secondo incontro di approfondimento tematico
Emerge preoccupazione per l'impatto visivo dei pannelli fonoassorbenti, alti dai 6 agli 8 metri, soprattutto nel territorio di Serra San Quirico.	Si richiede di valutare le tipologie di barriere più idonee e quindi meno impattanti (ad esempio trasparenti qualora fosse possibile) e di considerare l'aggiunta di eventuali piantumazioni per realizzare schermature a verde delle barriere.	Rfi ha affermato che nelle successive fasi progettuali si terrà conto di queste osservazioni e si cercherà una soluzione idonea, specificando che lo spazio presente tra la viabilità e le barriere non consente vegetazione ad alto fusto.	Restano da approfondire la scelta delle tipologie delle barriere fonoassorbenti e la possibilità di creare schermature verdi in Cds.	Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Secondo incontro di approfondimento tematico
Preoccupa l'impatto visivo dell'opera nella zona di Palombare. Si teme l'infrastruttura possa compromettere la visuale dei monti.	Sono stati richiesti un fotoinserimento dal parcheggio nella zona di Palombare, un fotoinserimento del sottopasso e un fotoinserimento della fine della viabilità sopraelevata tra Palombare e Mogiano, considerati punti strategici per la visuale panoramica	Rfi ha prodotto un nuovo fotoinserimento ma usando un punto di vista differente, in modo da avere una vista più ampia dell'opera. Il fotoinserimento prodotto non ha trovato piena soddisfazione da parte dei presenti.	Resta aperta la questione della richiesta dei fotoinserimenti, in particolare di quelli non ancora prodotti, e dell'adozione della migliore soluzione possibile per ridurre l'impatto visivo in località Palombare.	Quaderno di Carlo Tricoli Gruppo promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Secondo incontro di approfondimento tematico
È emersa preoccupazione per l'impatto del rumore nella frazione di Palombare portato dalla nuova ferrovia in progetto data la prossimità con le abitazioni e la non previsione dei pannelli fonoassorbenti per la salvaguardia del paesaggio.	/	La misura pensata prevede nuovi infissi sugli edifici prossimi al tracciato per la mitigazione del rumore e l'installazione di sistemi di aerazione degli ambienti, oltre che un'indennizzo. Questi temi saranno trattati in una fase più avanzata di progettazione dell'intervento.	Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alle mitigazioni acustiche, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.	Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Secondo incontro di approfondimento tematico

MACRO-TEMA

Viabilità cantieri e indennizzi

SOTTO-TEMA

Interferenze di cantiere

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>È emersa preoccupazione generale per la quantità di materiale da smaltire, sui tempi necessari per tutte le fasi di cantierizzazione e sulla viabilità che verrà utilizzata a tale scopo.</p>	/	<p>Il piano di cantierizzazione è ancora aperto, al momento prevede comunque tempi, azioni e viabilità adatte a smaltire il materiale da scavo.</p>	<p>Da approfondire le azioni puntuali legate a quello che sarà il progetto nella sua fase finale.</p>	<p>Incontro di presentazione Comune di Genga Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Terzo incontro di approfondimento tematico Incontro associazioni di categoria e principali sigle sindacali</p>
<p>Il piazzale risulta un punto nevralgico per l'attività della cava per le seguenti ragioni: - sul sito si trovano infatti diversi immobili funzionali (uffici commerciali, laboratorio analisi materiali, magazzino attrezzature) - sul sito si trovano alcuni depositi di materiali estratti - sul sito sono previste le attività di pesatura dei mezzi, fondamentali per l'impianto, la loro interruzione significherebbe un danno importante per la cava; - è prevista la costruzione di un impianto per la micronizzazione del materiale estratto (progetto approvato e in corso di realizzazione)</p> <p>Il tratto del cantiere più critico è quello localizzato all'imbocco della galleria naturale che termina nelle aree di pertinenza della cava</p>	<p>Si propone di pensare a viabilità di cantiere alternative e di valutare nuovi interventi volti a ridurre le interferenze in fase di cantiere</p>	<p>Rfi ha attivato un tavolo tecnico con i gestori della Cava per ridurre le interferenze e valutare nuove viabilità alternative.</p>	<p>Da approfondire gli sviluppi degli interventi proposti all'interno del tavolo.</p>	<p>Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico</p>
<p>È emersa perplessità sulla sezione stradale prevista per la viabilità di fronte alla frazione di Palombare e preoccupazione per il numero dei mezzi che passeranno nel tratto e per la frequenza.</p>	<p>Si richiede di organizzare meglio la viabilità di cantiere tra Palombare e Mogiano.</p>	<p>RFI ha inizialmente affermato (incontro itinerante) che nei periodi di chiusura della strada in uso a causa dei lavori, si provvederà all'indennizzo dei residenti e si predisporranno soluzioni abitative differenti per gli abitanti interessati.</p> <p>Durante l'incontro tematico di approfondimento ha affermato che si stanno prevedendo vie provvisorie alternative, in particolare una bretella che collegherà il cantiere con la SS76. È stato inviato successivamente un quaderno in cui si richiedono maggiori delucidazioni su tale viabilità.</p>	<p>Da approfondire la realizzazione di una viabilità di cantiere tra Palombare e Mogiano che colleghi il cantiere alla SS76.</p>	<p>Quaderno di Giancarlo Manzetti Quaderno Comitato Gola della Rossa Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Terzo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>È stato segnalato come grande criticità l'utilizzo di aree di proprietà e a servizio di attività produttive locali (Industrie Togni spa, GDRM spa) come campo base o area di cantiere. È stato chiesto quanto sia definitiva la scelta della localizzazione del campo base.</p>	<p>Si propone di individuare un'altra area come campo base del cantiere</p>	<p>Si tratta di un'ipotesi, il campo base può essere ricollocato di concerto con il Comune che potrà indicare aree utili a tale proposito.</p>	<p>Resta aperta la ricerca di una nuova area da utilizzare come campo base per il cantiere</p>	<p>Quaderno del Comune di Serra San Quirico Quaderno Togni Spa Terzo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>È emersa preoccupazione sul fatto che il deposito previsto a Cerreto D'Esi possa diventare definitivo e che non sia ripristinata la situazione ante operam.</p>	<p>Si richiedono rassicurazioni sul fatto che l'area verrà ripristinata alla situazione ante operam e che non si tratterà di un deposito permanente</p>	<p>RFI ha garantito il ripristino dell'area e il fatto che rappresenti una soluzione temporanea.</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito al deposito temporaneo di terre e rocce da scavo previsto a Fabriano e Cerreto d'Esi, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.</p>	<p>Incontro itinerante Comune di Cerreto D'Esi</p>

MACRO-TEMA

Viabilità cantieri e indennizzi

SOTTO-TEMA

Nuove viabilità

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
/	È stata richiesta la possibilità di riutilizzare il vecchio tracciato ferroviario come percorso ciclopedonale, integrandolo al progetto regionale della ciclovia dell'Esino in un'ottica di sviluppo turistico del territorio.	Le aree verranno date in gestione ai Comuni tramite convenzione che ne decideranno il futuro uso.	In CdS potrà essere discussa la questione tra Enti competenti (Comune di Genga, Comune di Fabriano e Comune di Serra San Quirico) e Rfi, così da definire gli aspetti tecnici di preparazione del sedime che verrà rilasciato da Rfi ad un'eventuale percorso ciclopedonale, nel caso fosse questa l'intenzione delle amministrazioni. Resta da approfondire il coinvolgimento o il non coinvolgimento di Rfi nel progetto focalizzato sul cicloturismo.	Quaderno di Rossano Rossi Asd Cinghiali Serra San Quirico Primo incontro con gli Enti Incontro di presentazione Comune di Genga Primo incontro itinerante nel Comune di Genga
/	Al fine di dare maggiore forza al progetto della ciclovia è stato proposto un progetto collaterale di supporto focalizzato sul cicloturismo, prevedendo il riuso delle strutture della stazione di Serra San Quirico.			
La NV06 è considerata impattante sotto il profilo ambientale per la perdita di visuale del paesaggio, l'interferenza con la Pineta di Monte Murano e il parco privato di villa Perugini.	Si propone di evitare le interferenze con la viabilità attuale spostando il raddoppio ferroviario sulla sponda destra dell'Esino, così da non dover ricorrere alla realizzazione della NV06. È stato chiesto se sia possibile derogare alla normativa idraulica.	Rfi ha risposto che la deroga non verrebbe mai approvata, data l'attenzione della normativa oggi verso i temi idraulici e in generale ambientali.	Resta da approfondire la possibilità di spostare il tracciato più a sud, al fine di minimizzare le interferenze con le due abitazioni di cui il nuovo assetto viabilistico comporterebbe la demolizione, e comunque chiarire la totalità degli aspetti legati alla nuova proposta di NV06 con il Comune competente di Serra San Quirico.	Quaderno dell'Arch. Alessandra Baldelli Quaderno dell'Ing. Fabio Bufarini Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico
La NV06 è considerata un'opera particolarmente impattante anche per quanto riguarda le procedure espropriative che comporta.	Si propone di far correre la strada parallela ai binari raddoppiati e di realizzare un sottopasso che superi i binari. Si sostiene sia possibile realizzare un sovrappasso che scavalchi i binari ferroviari, così da non portare danni alle abitazioni presenti lungo la via Clementina.	È stata presentata una nuova viabilità da parte di RFI che non prevede lo spostamento del tracciato per questioni di esondabilità ma che prevede minori interferenze con il parco presente in zona ai fini della salvaguardia ambientale dell'area.		Quaderno dei Signori Orazi Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Terzo incontro di approfondimento tematico
La realizzazione della NV07 A è considerata l'intervento più problematico previsto dall'intero progetto nell'abitato di Serra San Quirico. L'impatto è ritenuto eccessivo sia sotto il profilo paesaggistico sia sotto il profilo delle modifiche all'assetto viabilistico. Emerge preoccupazione per eventuali problemi relativi alla viabilità che si potrebbero presentare nel punto di collegamento del cavalcavia in via Sandro Pertini, per questioni dovute alle quote altimetriche della suddetta strada e di Via Clementina.	Si propone di poter valutare l'annullamento dell'intera opera NV07 in favore di un sottopasso promiscuo (carrabile e pedonale), anche in virtù del fatto che nel progetto RFI è stato pensato un sottopasso ciclo-pedonale che si innesti nell'attuale strada di via F.lli Bandiera e vada a terminare nell'attuale parcheggio del vecchio Dopolavoro Ferroviario, innestandosi sull'attuale via Clementina.	Rfi ha risposto con l'elaborazione di una nuova proposta progettuale consistente nell'eliminazione del cavalcavia, lo spostamento verso i binari della NV07 A e un nuovo sottopasso, la cui realizzazione dipende in primis dalla condivisione della soluzione con gli enti competenti e in secondo luogo dall'approvazione di deroghe necessarie	Da approfondire la volontà da parte dell'ente competente (Comune di Serra San Quirico) di procedere con la soluzione alternativa proposta da Rfi, che prevede l'eliminazione del cavalcaviaferrovia, lo spostamento verso la ferrovia della NV07A e un eventuale sottopasso promiscuo. Restano però aperte anche le proposte arrivate successivamente all'incontro di approfondimento tramite quaderno: - proposta di sottopasso situato in corrispondenza dell'intersezione tra Via Oscar Romero e Via Clementina, progetto arrivato in fase di progettazione definitiva e approvato da Rfi nel 2017 (mai realizzato per motivi non specificati) [Quaderno Francesco Fiorentini] - proposta di un sottopassaggio che colleghi il nuovo ponte sul fiume Esino con la parte più occidentale del piazzale delle ferrovie [Quaderno Arch. Paolo Scarabotti]	Quaderno di Debora Pellacchia Capogruppo Officina Civica Quaderno di Francesco Fiorentini Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico Quaderno del Comune di Serra San Quirico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Terzo incontro di approfondimento tematico

MACRO-TEMA

Viabilità cantieri e indennizzi

SOTTO-TEMA

Nuove viabilità

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>È stato segnalato che sul crinale del colle su cui si vorrebbe costruire la rampa d'accesso al sovrappassaggio della NV07 siano presenti condizioni geologiche non ottimali per la progettazione di un'opera come quella prevista ("un fosso e un fronte di frana").</p>	<p>Si propone di realizzare un viadotto che si ricongiunga direttamente con la viabilità provinciale, invece di innestarsi sulla normale viabilità urbana.</p>	<p>Rfi ha risposto che tale soluzione non è possibile per problemi legati alla mancanza degli spazi necessari per la realizzazione dell'opera e che dalle analisi svolte la situazione geologica non risulta problematica.</p>		<p>Quaderno di Debora Pellacchia Capogruppo Officina Civica Quaderno di Francesco Fiorentini Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico Quaderno del Comune di Serra San Quirico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Terzo incontro di approfondimento tematico</p>
<p>Per le parti denominate NV07 A e NV07 B i punti di criticità rilevati sono: - NV07-B è una strada interpodereale, non asfaltata e con una larghezza non adatta al traffico veicolare, che non sarebbe di servizio per l'abitato a sud della stazione; - le quote altimetriche differenti delle viabilità coinvolte. L'aspetto positivo segnalato è che Rfi tiene conto del collegamento con la zona industriale.</p>	<p>Si propone di valutare il punto più idoneo per realizzare un sottopassaggio in prossimità di Via Fratelli Bandiera, da attrezzare con sistemi di pompaggio per il rischio di esondabilità, si da limitare gli impatti e realizzare un'opera meno invasiva e più sostenibile.</p>	<p>Le proposte sono state esposte durante l'incontro di presentazione a Serra San Quirico. Rfi ha risposto ad entrambi gli interventi dicendo che il problema è rappresentato da limiti di spazio e di compatibilità idraulica. Ha sollecitato l'invio di un quaderno in modo da poter prendere in considerazione in maniera più chiara le proposte nell'elaborazione di un'alternativa, alternativa presentata durante l'incontro tematico.</p>	<p>Da approfondire la volontà da parte dell'ente competente (Comune di Serra San Quirico) di procedere con la soluzione alternativa proposta da Rfi, che prevede l'eliminazione del cavalcaferrovia, lo spostamento verso la ferrovia della NV07A e un eventuale sottopasso promiscuo. Restano però aperte anche le proposte arrivate successivamente all'incontro di approfondimento tramite quaderno: - proposta di sottopasso situato in corrispondenza dell'intersezione tra Via Oscar Romero e Via Clementina, progetto arrivato in fase di progettazione definitiva e approvato da Rfi nel 2017 (mai realizzato per motivi non specificati) [Quaderno Francesco Fiorentini] - proposta di un sottopassaggio che colleghi il nuovo ponte sul fiume Esino con la parte più occidentale del piazzale delle ferrovie [Quaderno Arch. Paolo Scarabotti]</p>	<p>Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Mario Bodoni) Secondo Incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico</p>
	<p>Si propone un sottopasso in Via Fratelli Bandiera previsto con il progetto di Variante del Comune di Serra San Quirico, che sfruttando la situazione orografica del terreno non necessita di interventi legati all'idraulica.</p>			<p>Quaderno del Comune di Serra San Quirico Quaderno di Massimo Belcecchi Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Masimo Belcecchi)</p>
	<p>Si propone una rampa che percorre l'attuale piazzale scalo merci della stazione e che si vada a raccordare con la rotatoria che sarà realizzata nell'antistante piazzale della stazione.</p>	<p>La proposta è stata esposta durante l'incontro itinerante ed Rfi si è dichiarata disponibile a valutare l'ipotesi. Il proponente ha quindi inviato, pochi giorni fa, successivamente dunque all'ultimo incontro il quaderno.</p>		<p>Quaderno di Francesco Fiorentini Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Francesco Fiorentini)</p>
	<p>Si propone un sottopassaggio che colleghi il nuovo ponte sul fiume Esino con la parte più occidentale del piazzale delle ferrovie. In tal modo la viabilità proveniente dalla SS76 potrebbe convergere sia verso le industrie Varani e gli edifici rimasti oltre il vecchio passaggio a livello sia verso il centro abitato, andando a sboccare nel piazzale della stazione</p>			<p>Quaderno di Arch. Paolo Scarabotti Secondo incontro itinerante Comune di Serra San Quirico</p>
	<p>Si propone di riprendere il progetto del 2017 già approvato da Rfi che prevede il collegamento del nuovo ponte ANAS in costruzione con la via Clementina per mezzo di un sottopasso ad altezza normale, situato in corrispondenza dell'intersezione fra via Oscar Romero ed appunto via Clementina. Il tratto di fiume prossimo all'intervento è oggetto di riprofilatura da parte di ANAS e Quadrilatero sia nella sponda destra che fiancheggia la SS 76 che in quella sinistra, in prossimità del nuovo ponte che attraversa il corso d'acqua.</p>	<p>La proposta di un progetto precedente approvato da Rfi è stata spesso citata durante gli incontri ma mai illustrata in maniera approfondita. Rfi si è dichiarato aperto a prenderne visione. Successivamente all'incontro di approfondimento tematico è pervenuto un quaderno con maggiori dettagli.</p>		<p>Quaderno di Francesco Fiorentini Terzo incontro di approfondimento tematico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico (intervento di Giampiero Fabbri)</p>

MACRO-TEMA

Viabilità cantieri e indennizzi

SOTTO-TEMA

Nuove viabilità

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>La realizzazione del sottopasso SL05 sviluppa il suo percorso nel parcheggio prospiciente la farmacia e la tabaccheria. Tale soluzione compromette la possibilità per chi si dovrà recare in uno di questi due esercizi di poter parcheggiare la propria auto negli attuali spazi di sosta (togliendo la possibilità per chi ha una forma di disabilità di usufruire della farmacia, in quanto non sono presenti altre zone parcheggio per disabili nelle immediate vicinanze).</p>	<p>Si propone di valutare lo sviluppo delle rampe per disabili lato Ancona così da andare ad occupare lo spazio dell'attuale marciapiede realizzato in autobloccanti e non utilizzato come parcheggio. Se tale opzione non può essere percorribile, si propone di valutare di convertire l'attuale marciapiede in parcheggio, dotandolo di cordoli di delimitazione sormontabili, asfaltatura e conseguente abbattimento delle piante presenti.</p>	<p>La nuova proposta di Rfi non include il sottopasso pedonale in luogo di quello promiscuo, per cui è prevista altra configurazione.</p>	<p>La questione del sottopasso pedonale resta aperta e da approfondire nel caso si decida di proseguire con la prima proposta di Rfi.</p>	<p>Quaderno di Francesco Fiorentini Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico</p>
<p>Non risulta chiaro l'assetto viabilistico nella zona di Palombara non solo in fase di cantiere (vedi Cantieri) ma anche post operam.</p>	<p>Si propone la previsione della copertura della SS76 con una galleria artificiale che consenta una viabilità migliore ed un'eventuale alternativa rispetto al sottopasso di Pontechiaradovo, una forte mitigazione dei rumori e del paesaggio post operam ed una eventuale via utile in caso di emergenza incendi.</p>	<p>/</p>	<p>Da approfondire la possibilità di intervenire sulla viabilità di Palombara con una copertura della già presente SS76.</p>	<p>Quaderno Comitato Gola della Rossa</p>

MACRO-TEMA

Viabilità cantieri e indennizzi

SOTTO-TEMA

Espropri e indennizzi

QUESTIONI E RELATIVE CRITICITÀ	PROPOSTE MIGLIORATIVE	RISCONTRI DI RFI	TEMI DA APPROFONDIRE IN CDS	DOCUMENTI CHE ATTESTANO IL PORSI DEL TEMA NEL DP
<p>È stato richiesto come sarà gestita la procedura espropriativa e quali sono i tempi e le modalità per concordare gli indennizzi</p>	/	<p>Cambia a seconda che siano fabbricati o aree scoperte. Per i fabbricati si sottoscrive il cosiddetto Preliminare di cessione, con cui le parti decideranno l'indennizzo e i tempi; per le aree scoperte l'interesse a pagare in tempi brevi è maggiore perché va corrisposta anche l'indennità per occupazione d'urgenza.</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito alle procedure espropriative, si trasmette tutta la documentazione prodotta dal dibattito pubblico per la valutazione da parte degli enti competenti.</p>	<p>Incontro di presentazione Comune di Genga Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Incontro di presentazione Comune di Serra San Quirico Secondo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Terzo incontro di approfondimento tematico Cantieri, viabilità e indennizzi</p>
<p>È emersa tra le questioni che destano maggiore preoccupazione quella del ricollocamento degli operatori economici della zona, che saranno interferiti dalle attività di cantiere e della nuova sistemazione dell'area nel momento in cui la linea e la nuova stazione entreranno completamente in esercizio. È stato chiesto quanto dureranno i lavori e quando e come verranno riconfermate le concessioni di posteggio.</p>	<p>Si chiede di considerare il trasferimento delle attività commerciali di La Cuna in altre zone, come l'area ex area mercatale di san Vittore, al fine di dare la possibilità di continuare a lavorare.</p>	<p>La trattativa relativa agli indennizzi avverrà tra RFI e gli affittuari che detengono il titolo di concessione. La lista dei titoli verrà data ad RFI direttamente dal Comune. Inoltre già in fase di cantiere Rfi si impegna ad aumentare al massimo la superficie commerciale e a concordare con l'amministrazione quanti mq saranno necessari per i nuovi immobili in relazione allo scenario che si prevede</p>	<p>Da approfondire in CdS il quadro di indennizzi riconoscibili alla luce delle decisioni dell'ente in materia di concessioni.</p>	<p>Primo incontro con gli Enti Primo incontro itinerante nel Comune di Genga Incontro di presentazione Comune di Genga Secondo incontro itinerante nel Comune di Genga Terzo incontro di approfondimento tematico Cantieri, viabilità e indennizzi Incontro associazioni di categoria e principali sigle sindacali</p>
<p>Sono state richieste maggiori informazioni sugli indennizzi per i frontisti.</p>	<p>In particolare si richiedono coperture assicurative in caso di incidenti stradali durante i lavori e indennizzi per i frontisti.</p>	<p>Rfi ha illustrato a tale proposito le misure di mitigazione del rumore proposte, ossia l'installazione di nuovi infissi sugli edifici prossimi al tracciato e di sistemi di aerazione degli ambienti, e specificato che si procederà anche con degli indennizzi.</p>	<p>Considerando esaustive le risposte date dal proponente in merito agli indennizzi riconoscibili, resta da approfondire se saranno previsti e in qual misura indennizzi per i frontisti.</p>	<p>Quaderno Comitato Gola della Rossa</p>
<p>Le conseguenze degli espropri prospettati da RFI per la realizzazione del nuovo tracciato potrebbero incidere negativamente sul problema, già particolarmente sentito, dello spopolamento del comune di Serra San Quirico.</p>	<p>Si propone di valutare la possibilità per RFI di compiere opere di urbanizzazione primaria e secondaria in aree presenti nel Comune ed indicate da esso. Detti lavori permetterebbero al Comune di avere aree urbanizzate da mettere a disposizione di chi si troverà nella condizione di ricostruirsi una casa. Tali misure potrebbero aiutare a contrastare lo spopolamento a cui si andrebbe incontro se gli espropriati decidessero di scegliere un altro Comune come futura residenza.</p>	<p>RFI non costruirà nuovi immobili ma si impegnerà nel supporto della risoluzione del problema.</p>	<p>Rimane da approfondire la questione della ricerca di una modalità per facilitare con l'ausilio del Comune e degli Enti competenti il supporto nella ricerca di nuove abitazioni.</p>	<p>Quaderno di Debora Pellacchia Capogruppo Officina Civica Quaderno di Francesco Fiorentini Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico Quaderno del Comune di Serra San Quirico Primo incontro itinerante nel Comune di Serra San Quirico Terzo incontro di approfondimento tematico Cantieri, viabilità e indennizzi</p>

CREDITI



Dibattito Pubblico
ORTE-FALCONARA
Lavoro di gruppo - Dibattito - Confronto

Biblioteca
MULTIMEDIALE
FABRIANO

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

MIMS

Teresa Bellanova - Viceministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Caterina Cittadino - Presidente Commissione nazionale dibattito pubblico (Cndp)

Gaetano Palombelli e **Rosaria Giordano** - Sezione Integrata II della Cndp

Silvia Givone - Esperta Cndp

Mirella Lembo, Maria Serra, Tiberio Zompa - Ufficio di presidenza Cndp

Marianna Bragaglia - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

MITE

Elisa Scotti - Commissione tecnica Pnrr-Pniec

Daniela Siano - Commissione tecnica Pnrr-Pniec

ENTI TERRITORIALI

Prefettura - Ufficio territoriale del Governo di Ancona

Darco Pellos - Prefetto

Regione Marche

Francesco Acquaroli - Presidente

Francesco Baldelli - Assessore con deleghe ai lavori pubblici, governo del territorio, viabilità, politiche per la montagna e le aree interne e infrastrutture

Maurizio Lombardi - Responsabile segreteria

Alessandro Maurizi - Segreteria

Nardo Goffi - Dirigente Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile

David Piccinini - Direttore generale della Protezione Civile della Regione Marche

Luca Arabi - Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio

Velia Cremonesi - Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio

Alessandro Zepponi - Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio

Alessia Nisi - Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile

Provincia di Ancona

Daniele Carnevali - Presidente

Andrea Ricci - Portavoce del Presidente

Lorenzo Catraro - Consulente di progetto

Comune di Cerreto d'Es

Grillin David - Sindaco

Michela Bellomaria - Vicesindaco

Comune di Fabriano

Gabriele Santarelli - Sindaco

Alessio Staffaroni - Ufficio cultura

Comune di Genga

Marco Filipponi - Sindaco

David Bruffa - Vicesindaco

Comune di Sassoferrato

Maurizio Greci - Sindaco

Comune di Serra San Quirico

Tommaso Borri - Sindaco

Bondoni Mario - Vicesindaco

Maurizio Falchetti - Area Tecnica

Parco naturale regionale Gola della Rossa e Frasassi

Massimiliano Scotti - Direttore

Romina Burattini - Funzionaria

Consorzio Gorgovivo

Paolo Raffaelli - Presidente

Stefano Fanesi - Direttore generale

Massimo Mosca - Consulente

Viva Servizi S.p.A. (ex Multiservizi)

Massimo Belbusti - Area Progettazione, lavori e servizi specialistici

Michele Romagnoli - Progettazione e direttore lavori

Alessandro Bregagna - Responsabile Impianti operativi dell'Area operativa acqua potabile

Assemblea di Ambito territoriale ottimale n. 2 "Marche centro - Ancona"

Silvia Pezzoli - Servizio tecnico

Camera di commercio della Regione Marche

Gino Sabatini - Presidente

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA E RAPPRESENTANZE SINDACALI

Confindustria Ancona

Paolo Centofanti - Direttore generale

Cna Provincia di Ancona

Massimiliano Santini - Direttore provinciale

Cna Fabriano e Area montana vasta

Marco Silvi - Responsabile sindacale

Ance Marche

Stefano Violoni - Presidente

Confartigianato Imprese Ancona, Pesaro e Urbino

Marco Pierpaolo - Segretario generale

Confcommercio Marche Centrali

Andrea Curtatoni - Funzionario

Confcommercio Fabriano

Nello Baldoni - Rappresentante territoriale

Filt Cgil Marche

Valeria Talevi - Segretaria generale

Fit Cisl Marche

Daniela Rossi - Segretaria generale

Uil Trasporti Marche

Emanuele Cingolani - Segretario generale

STRUTTURA COMMISSARIALE

Vincenzo Macello - Commissario straordinario di governo per il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara

PROPONENTE DELL'OPERA - Rfi Spa

Marco Marchese - Direttore Investimenti Area Centro

Andrea Borgia - Referente di progetto

Andrea Croci - Project engineer

Emilio Rossi - Project engineer

Marco Simonelli - Ufficio stampa

Ilaria Spinelli - Project manager

PROGETTISTI – Italferr Spa

Fabrizio Cabas - Responsabile idraulica
Bruno Capucchio - Specialista cantierizzazione
Francesco Carli - Specialista geologia
Chiara Cesali - Specialista idraulica
Sara Chiuchiolo - Specialista ambiente
Ivan de Blasis - Specialista espropri
Carolina Ercolani - Responsabile ambiente
Francesco Gaeta - Specialista viabilità
Pietro Gobbini - Specialista tracciato
Cristina Marandola - Specialista tracciato
Alessandro Marcianò - Specialista trasporti
Raffaele Marino - Responsabile architettura, stazioni e territorio
Ginevra Meneschincheri - Specialista Oocc
Silvia Nardoni - Specialista trasporti, Amc e Acb
Gabriele Quarzicci - Specialista gallerie
Stefano Talamoni - Specialista espropri
Carmine Urciuoli - Project engineer
Cristina Valeri - Specialista architettura, stazioni e territorio

GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Coordinatore del dibattito pubblico

Alberto Cena - Avventura urbana Srl

Supporto specialistico al coordinatore

Iolanda Romano - Esperta in discipline urbanistiche
Giovanni Maiandi - Esperto in discipline ambientali
Alessandro Vezzil - Esperto in valutazioni economiche
Gianluca Giansante - Esperto in comunicazione

Aspetti organizzativi e restituzione degli incontri

Team di supporto al coordinatore: **Valeria Antrilli, Luca Ferracuti, Laura Fortuna, Yago Pasqualotto, Maria Cristina Venanzi** - Avventura urbana Srl

Comunicazione, sito web e gestione piattaforme digitali

Alessandro Talarico - Avventura urbana Srl

Comunicazione strategica e social media

Eleonora Artese, Lorenzo Boni, Nicolò Scarano, Valeria Torta - Comin & Partners

Si ringraziano le organizzazioni, le associazioni, i comitati, tutte le cittadine e i cittadini che hanno partecipato al dibattito pubblico.



Dibattito Pubblico
ORTE-FALCONARA
LOTTO 2 | GENGA-SERRA SAN QUIRICO

