



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Rossano Rossi
Asd Cinghiali Serra San Quirico

27 Aprile 2022

Il sottoscritto Rossano Rossi Presidente della Asd Cinghiali Serra San Quirico con sede a Serra San Quirico in Via Silvio Pellico 3 propone a nome dell'Associazione che in occasione dello spostamento della sede ferroviaria vengano realizzate le seguenti opere per permettere una migliore viabilità secondaria delle biciclette, persone a piedi, cavalli e tutti i mezzi che non possono transitare sulla ss76bis e per favorire lo sfruttamento del territorio e delle risorse esistenti.

- Utilizzo della attuale sede della ferrovia lasciato libero dai binari da Serra San Quirico a Pontechiaradovo per la creazione di una pista ciclabile passando nelle gallerie e i ponti, compreso quello in ferro sul fiume Esino, presenti sul tracciato dismesso con tutte le opere che ne derivano per renderlo sicuro e fruibile anche di notte se fosse possibile.

Detta opera andrebbe a collegarsi con la ciclo via dell'Esino in fase di realizzazione ad opera della Regione Marche che permetterebbe soprattutto alle biciclette di raggiungere le Grotte di Frasassi, Fabriano e Sassoferrato.

- Cessione gratuita dei vecchi edifici di proprietà di rfi da Serra San Quirico a Genga alle Amministrazioni Comunali, il dopolavoro ferroviario di Serra San Quirico, l'abitazione del Casellante Pontechiaradovo, stazione di Genga o parte di quella Nuova. Detta cessione potrebbe anche essere estesa agli edifici presenti sulla linea Fabriano – Pergola e Albacina – Macerata per creare una rete di punti di alloggio per sviluppare un turismo itinerante in bicicletta e a piedi.

Gli edifici liberi sono stati resi noti da RFI e consultabili online.

Difatti come si può leggere da più fonti in questi anni Ferrovie dello Stato ha deciso di cedere le vecchie stazioni ferroviarie in comodato d'uso gratuito a enti locali, associazioni di volontariato e no profit a patto però che queste si occupino della manutenzione e che organizzino attività socio-culturali, turistiche ma anche imprenditoriali e commerciali. Sono ammessi una grande varietà di progetti purché siano connessi alla riqualificazione dei locali concessi in comodato d'uso e contribuiscano al benessere delle comunità rafforzandone soprattutto i legami sociali. Il progetto di Ferrovie dello Stato si inserisce in una più ampia tendenza europea che vede la maggior parte delle imprese ferroviarie impegnate in progetti di riqualificazione dei propri patrimoni immobiliari. Lo scopo è quello di favorire all'interno dei propri locali tutte quelle attività che possano giovare al benessere dei cittadini e anche all'ambiente. L'attenzione di Ferrovie dello Stato per la conservazione e lo sviluppo del territorio italiano viene alla luce anche dal momento che molti binari dismessi e inutilizzati sono diventati percorsi naturalistici da percorrere a piedi o in bici.

Le Stazioni “Impresenziate”

Si tratta per esattezza non solo di vecchie stazioni ormai abbandonate ma anche di stazioni cosiddette impresenziate, ovvero gestite a distanza via internet che risultano quindi semi abbandonate poiché la presenza fisica del personale ferroviario non è necessaria. Le Ferrovie dello stato hanno pubblicato una lista che comprende circa 1700 stazioni di cui 480 sono già state assegnate. Tra queste ci sono luoghi incantevoli e dalle grandi potenzialità come la stazione di Roma-Casilina, stazioni poco distanti da Susa e dal mare di Sardegna e Sicilia.

Per citare un esempio fortunato, la stazione di Ronciglione è stata affidata all'associazione “Cuore di Mamma” che l'ha trasformata in una casa di accoglienza per le famiglie di bambini affetti da malattie oncologiche.

Greenways

Altro progetto portato avanti da Ferrovie dello stato insieme al Ministero dell'ambiente è quello delle Greenways, ovvero la volontà di trasformare circa 3000 km di binari dismessi in percorsi verdi e piste ciclabili accessibili a tutti. Questo progetto ha una duplice valenza. Oltre alle conseguenze positive sul turismo ambientale potrebbe avere effetti positivi anche sulla mobilità lenta. Potrebbe rendere più agevoli e più gradevoli i piccoli spostamenti tra casa, scuola

e lavoro. Un importante progetto di questo genere si sta tentando sulla linea non più utilizzata Roma – Cesano.

Detti edifici dovrebbero essere sistemati e adibiti a Info Point e ostelli per le persone che viaggiano in bicicletta, a piedi ecc. come dal progetto che allego.

- Sistemazione della vecchia strada clementina che collega Serra San Quirico a Pontechiaradovo, in collaborazione con le Amministrazioni comunali di Serra San Quirico che hanno già fondi destinati in merito e il progetto quadrilatero che dovrebbe partecipare alla sistemazione.

Strada attualmente fondamentale per collegare i due lati delle valli, Lato Serra San Quirico al Lato Genga perché i mezzi interdetti alla circolazione sulla SS76 bis non possono circolare liberamente tra i due lati senza passare da Castelletta o Monte Murano. Strade impervie e non utilizzabili durante i mesi invernali.

- Realizzazione di un sottopasso per il nuovo svincolo della ss76 bis in località Serra San Quirico utilizzabile anche dalle biciclette e persone a piedi.



EDIFICIO DEL CIRCOLO DOPO LAVORO FERROVIARIO

Circolo dopo lavoro ferroviario ora

L'edificio dell'ex Circolo dopo lavoro ferroviario di Stazione di Serra San Quirico, di proprietà Rfl e rientrante negli edifici che possono essere ceduti in comodato d'uso gratuito, è in una situazione di degrado e abbandono. Da una breve ricognizione, effettuata a dicembre 2018, abbiamo constatato che la struttura è stata oggetto di tentativi di intrusione, con manomissione di alcune inferriate.

L'edificio nella struttura muraria è ben conservato, non è stato possibile accedere all'interno, gran parte delle finestre e degli infissi sono rotti.

Il tetto presenta una piccola flessione su un lato e forse sarà da rifare.

Le proposte di questa associazione

Si tratta a nostro avviso di una preziosa risorsa posizionata in un punto strategico e utilizzabile per molteplici scopi. Un Piccolo ostello, Ufficio informazioni, punto di ricarica per le biciclette elettriche, piccolo punto per la manutenzione, lavaggio biciclette.

Essendoci molto spazio antistante la struttura si potrebbe pensare anche all'installazione di un piccolo circuito pumtrack per lo svago delle persone.

Inoltre si potrebbe creare un bike park nelle immediate vicinanze data la morfologia del territorio.

La progettazione della "ciclovia dell'esino" in fase di realizzazione, distante poche centinaia di metri dall'edificio ne amplierebbe ulteriormente l'utilizzo a sempre più utenti.

In parallelo a tutto ciò, **Asd Cinghiali Serra San Quirico** si propone anche come guida per itinerari storico–ambientali per far conoscere a cittadini e turisti il territorio circostante.

Il parco frasassi e gola della Rossa, le grotte di frasassi e gli innumerevoli monumenti presenti nelle vicinanze.

Un compito informativo ed educativo non solo in ambito comunale, ma anche comprensoriale e regionale.

CICLOPARCHEGGIO, CICLOESCURSIONI e CICLOTURISMO

La presenza di un grande parcheggio antistante la struttura può favorire l'installazione di un ciclo parcheggio per visitatori, un punto di ricarica per le sempre più diffuse biciclette elettriche, un servizio di bike sharing o noleggio, un servizio a gettoni/schede per il lavaggio delle biciclette e un piccolo punto per la manutenzione. Inoltre la struttura è dotata dei servizi igienici pubblici che sistemati potrebbero essere usati da chiunque.

OSTELLO DEL CICLISTA

In una fase iniziale, si può attivare un piccolo ostello del ciclista, per l'ospitalità di italiani e stranieri impegnati in viaggi cicloturistici. In una fase successiva, l'ostello potrebbe diventare una struttura di servizio informazioni vera e propria a supporto del turismo che transita verso i luoghi di interesse culturale e turistico presenti nei dintorni.

Sistema che si potrebbe replicare su quasi tutte le stazioni della valle esina creando una vera e propria rete di accoglienza.

UN NUOVO PROGETTO PER IL RILANCIO DELLA VOCAZIONE TURISTICO AMBIENTALE DI SERRA SAN QUIRICO.

L'OSTELLO DEL CICLISTA può costituire una tappa fondamentale per il rilancio della vocazione turistico - ambientale del territorio comunale e provinciale. Energie umane, competenze, forze imprenditoriali e sociali, acquisizione di nuove risorse economiche possono trovare un luogo comune in un'*ipotesi di IDEA DA REPLICARE LUNGO LA "CICLOVIA DELL'ESINO"* e sulle altre della regione Marche.

CONCLUSIONI

Questo è il percorso che noi proponiamo e siamo consapevoli della responsabilità che ci prendiamo nel proporre e realizzare.

Chiediamo altrettanta consapevolezza e collaborazione da parte dell'Amministrazione Comunale e Regionale e delle strutture tecniche che devono vigilare e valutare sugli interventi manutentivi. Chiediamo soprattutto che i vari passaggi decisionali dovranno essere tempestivi e adeguati al progetto.

I TEMPI DI REALIZZAZIONE

Già da subito si potrebbe realizzare un **campo di lavoro permanente**, per contattare l'ente Rfi proprietaria dell'immobile per avviare l'iter di concessione gratuita, iniziare il progetto di manutenzione per dare agibilità ai locali, per utilizzare il parcheggio e per iniziare la costruzione di una stazione di ricarica, lavaggio biciclette e manutenzione, continuare il

discorso intrapreso con l'ente Parco Frasassi e Gola della Rossa per i percorsi ciclabili e la segnaletica all'interno dello stesso.

COSTI DEL RECUPERO

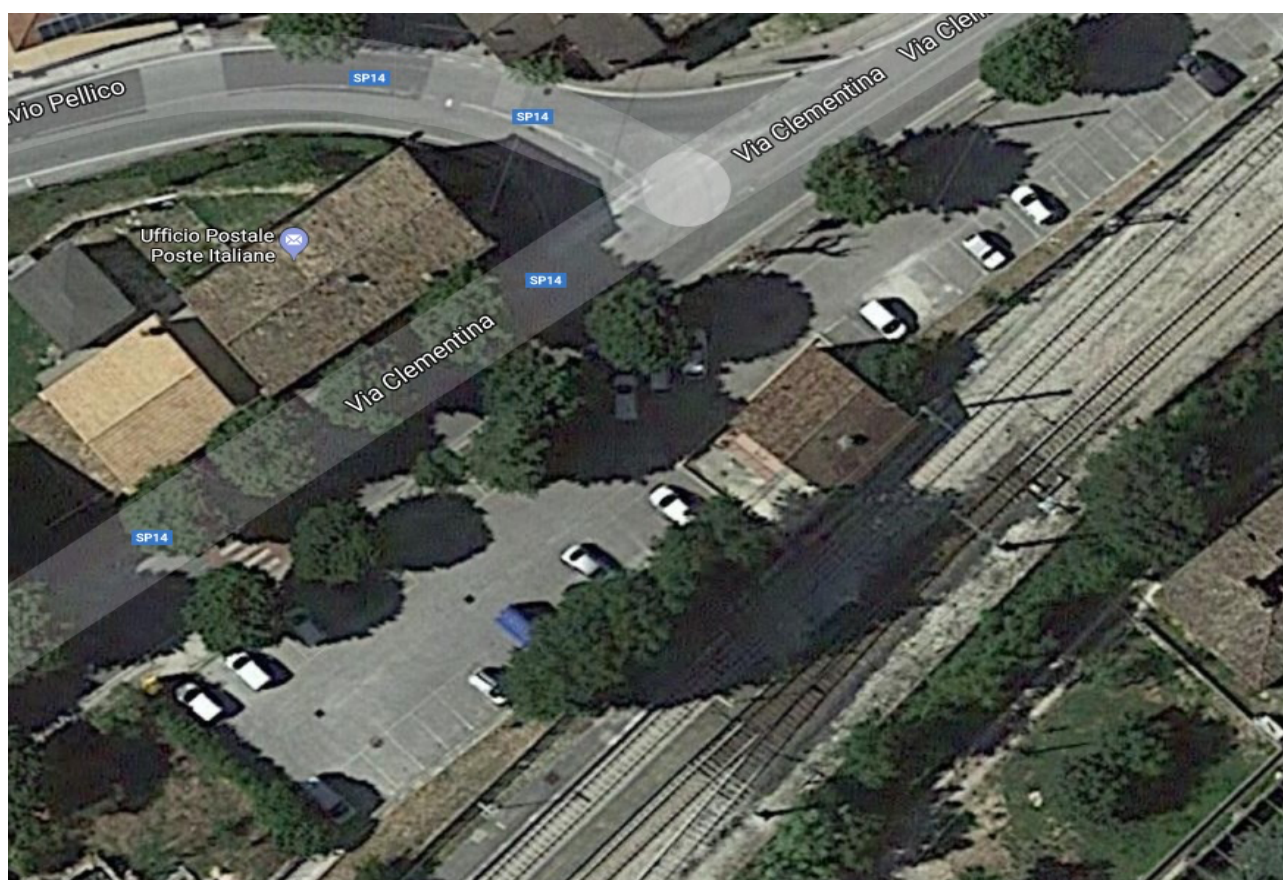
La proposta per l'Amministrazione Comunale e Regionale, in questa prima fase, è preventivare i costi del recupero dell'edificio e la cessione da parte della Società RFI in uso gratuito a questa Associazione. All'Amministrazione Comunale e Regionale si chiede di aprire da subito un tavolo partecipato con tutti gli attori potenzialmente interessati al recupero dell'edificio. L'Amministrazione, secondo noi, deve agire da ente propulsore e di coordinamento dei vari interventi.

PIU' CULTURA PER CONTRASTARE L'IMPOVERIMENTO DEL TERRITORIO

L'incuria verso questo edificio è sintomo di un impoverimento di questo territorio. Edificio centrale e di primo impatto quando si entra nel centro abitato di Stazione di Serra San Quirico. Non investire sul turismo e sulla cultura partecipata piu' in generale, non garantire con regolarità le risorse necessarie per la loro tutela e valorizzazione, significa di fatto ostacolare la crescita della comunità, rinunciare a costruire reti di confronto di idee, saperi e competenze. Tutto ciò può portare a un'involuzione, che danneggerebbe lo sviluppo di questo territorio e deve preoccupare non solo gli operatori del settore ma l'intera comunità. E' necessario che le Amministrazioni si diano da fare per promuovere e far vivere il turismo e la cultura per la socialità.

FOTOGRAFIE E PREVENTIVI

Struttura esistente



Esempio di Stazione di ricarica e-bike e/o auto elettriche



Esempio di Ostello



Ipotesi Lavaggio Biciclette



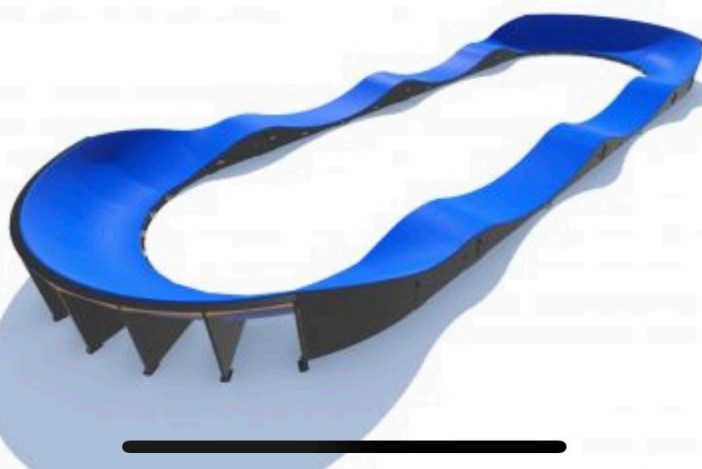
Ipotesi Pumptrack



100%POLAND
MADE IN 



rack.it > Offerta > Modelli pumptrack > [Il Pump track modulare PC1](#)



Ostello del ciclista, A.S.D. Cinghiali Serra San Quirico, Serra San Quirico Marche Ancona. L'idea è nata scherzando una domenica mattina mentre eravamo fermi in procinto di partire per il solito giro domenicale (può cadere il mondo ma il sabato mattina alle 8 si va in bicicletta da corsa e la domenica mattina alle 8 si va in mtb.. chi c'è.. c'è.. e c'è sempre qualcuno) in attesa del solito ritardatario. Siamo un gruppo di amici che da anni vanno in bicicletta, qualsiasi bicicletta, bicicletta vissuta a 360°, tutto l'anno con qualsiasi condizione atmosferica!! Attività iniziata per gioco e con il tempo si è trasformata in una vera e propria Associazione sportiva. Siamo a Serra San Quirico Stazione, nel Cuore del Parco Naturale Regionale di Frasassi e Gola della Rossa, nella Regione Marche, in provincia di Ancona, alla fine della Vallesina. Valle solcata dal fiume esino che da Esanatoglia in provincia di Macerata termina il suo percorso a Senigallia in provincia di Ancona nel Mare Adriatico e circondata da incantevoli castelli che racchiudono piccoli borghi ancora riamasti intatti nel tempo. Ultimo paese prima dell'inizio della catena montuosa degli appennini del centro Italia. Al centro del paese e a poche decine di metri dalla Stazione Ferroviaria, c'è un grande parcheggio, punto da dove iniziano quasi tutte le escursioni in bicicletta per chi frequenta la zona del Parco Naturale Regionale di Frasassi e Gola della Rossa. Quì c'è un edificio abbandonato da alcuni anni di proprietà delle Ferrovie dello Stato (RFI). Il locale di due piani di circa 100mt/q, tanti anni fa era adibito a dopo lavoro per i ferrovieri, c'era un bar, un grande locale per giocare a carte al primo piano e al piano terra dei magazzini e i servizi igienici. Abbiamo pensato che si poteva convertire questo edificio in un ostello per accogliere i ciclisti che fanno sia escursioni in bicicletta, sia cicloturismo o anche a piedi e fornire loro un punto dove oltre a riposare. Creare un punto per ricaricare o sostituire le batterie delle biciclette elettriche, oltre che installare colonnine di ricarica per altri mezzi elettrici, servizio di lavaggio per pulire le biciclette a gettoni, un piccolo punto per effettuare semplici

manutenzioni sulle biciclette o avere assistenza dai negozi limitrofi anche con servizi di trasporto. Creare un Info Point per le attrazioni naturalistiche e culturali presenti sul territorio (grotte di Frasassi tra le più importanti) e come raggiungerle. Dovremo instaurare una collaborazione sia con il Consorzio di strutture ricettive della Zona di Frasassi e Gola Della Rossa e sia con i gestori di Hotel, Alberghi, B&B, affitta camere e tutte le attività ricettive, di ristorazione e di produzione alimentare (vino principalmente ma anche latticini, confetture) presenti nella zona per creare una rete di accoglienza che smista le persone nelle strutture che hanno disponibilità in caso di mancanza di spazio negli ostelli, sia per chi vuole alloggiare in posti diversi. Fornire un servizio di guide sia ciclo turistiche che culturali. Si potrebbero far installare, dopo aver concordato con gli enti preposti, sia dei grandi pannelli con le cartine del territorio con indicate le attrazioni, le farmacie, ristoranti, soccorsi, luoghi per dormire e i percorsi/sentieri presenti per raggiungerli, sia della segnaletica conforme a quella indicata dalla Regione Marche per segnalare i tracciati ciclabili. Segnalare tutti i servizi pubblici di mobilità come bus e treni ma anche taxi, noleggi con e senza conducente. Per questo stiamo collaborando con la Direzione dell'Ente Parco di Frasassi e Gola della Rossa per costruire una rete di percorsi in bicicletta di differenti livelli di difficoltà che si snodino dalla Stazione di Serra San Quirico e che raggiungano sia i punti di interesse della zona, tra cui le Grotte di Frasassi, ma anche che percorrano il territorio del parco che attualmente è completamente sprovvisto di sentieri tracciati in bicicletta. Abbiamo collaborato con un progetto dell'ente Gal e Pil, che finanziano con fondi della Comunità Europea iniziative volte alla creazione di posti di lavoro e la nascita di nuove attività, inoltre per ripristinare i vecchi tracciati delle strade che conducevano dalla valle ai paesi collinari per usarle come piste ciclabili/pedonali. Siamo andati negli uffici Tecnici di tutti i Comuni della Vallesina, Serra San Quirico, Rosora, Mergo,

Castelplanio, Poggio San Marcello, Cupramontana, Montecarotto, Maiolati Spontini per capire dove passare. Una volta individuati, li abbiamo percorsi in parte a piedi e in parte in bicicletta riuscendo a tracciarli con il gps. Il materiale è stato fornito allo studio incaricato di redigere il progetto e si stanno aspettando i bandi per iniziare il recupero. Inoltre abbiamo caricato queste tracce gps su un programma per la navigazione in bicicletta chiamato routeyou, questo programma per ogni traccia genera un QR Code che se inquadrato carica direttamente su qualsiasi dispositivo di navigazione, ma soprattutto su tutti i tipi di smartphone, il percorso da seguire. Inoltre si possono aggiungere sia PDI (punti di Interesse) lungo il percorso con foto e descrizione di quello che si incontra per fornire una informazione completa durante il giro in bicicletta. Questa segnaletica con i QR Code potrebbe essere installata presso tutte le stazioni Ferroviarie e tutti gli info point così da permettere agevolmente a chiunque di effettuare escursioni cicloturistiche. Ci siamo messi in contatto con la sede delle ferrovie dello Stato di Ancona e abbiamo chiesto come poter usare questa struttura per convertirla nel modo in cui avevamo pensato. Siamo venuti così a conoscenza tramite loro dell'esistenza di un bando nazionale per la cessione di questi locali dismessi e non più utilizzati a organizzazioni senza scopo di lucro, enti benefici, amministrazioni comunali e associazioni sportive. L'utilizzo gratuito era concesso, comprese le utenze, in cambio di una sistemazione e manutenzione ordinaria delle strutture. Abbiamo cercato sulla rete internet e trovato questi bandi in cui si dividevano per regioni e provincie italiane le centinaia di strutture presenti. Individuato che il nostro stabile era tra questi abbiamo fatto la richiesta all'amministrazione comunale di Serra San Quirico per entrare in possesso di quella struttura.

Contemporaneamente, vedendo che altre strutture erano ubicate lungo la futura ciclo via dell'esino, (progetto approvato e in fase di esecuzione da parte della Regione Marche) ci è venuto in mente di creare una rete di

queste strutture per permettere di effettuare viaggi di più giorni magari alloggiando sempre in questo tipo di strutture creando un percorso turistico unico in Italia per spostarsi in bicicletta o anche a piedi. Individuate tutte le strutture presenti lungo la linea ferroviaria Ancona-Fabriano le abbiamo fotografate e censite rendendoci conto delle grandi potenzialità di questi locali, adiacenti alle linee ferroviarie e spesso ubicate nel centro dei paesi permettendo un interscambio bicicletta treno efficiente e veloce. Abbiamo contattato anche i Sindaci dei comuni dove c'erano delle strutture utilizzabili al nostro scopo per coinvolgerli nel progetto. Da questo punto è nato il progetto ostello del ciclista, abbiamo preso contatto con Lega Ambiente Marche, Fiab Marche che hanno subito abbracciato l'idea e organizzato incontri sia pubblici che con assessori e funzionari della Regione Marche per illustrare l'iniziativa e cercare le modalità per realizzarla. Sono stati coinvolti anche gli enti PIL e GAL del Parco Naturalistico Regionale di Frasassi e Gola della Rossa per cercare dei finanziamenti per sistemare queste strutture. Abbiamo preso contatti con i responsabili della struttura creata per la promozione sia ciclistica che turistica della Regione Marche chiamata Marcheoutdoor che ha accolto la nostra iniziativa e ha iniziato a pubblicizzarla sui propri canali social, instagram e facebook. Il 3 marzo 2020 dopo diversi incontri con l'assessore al turismo della regione Marche, lo stesso è riuscito a concludere un accordo con le Ferrovie dello Stato per lo sviluppo di un programma di dell'intermodalità nelle Stazioni della Rfi nella Regione Marche. Accordo che comprende anche il riutilizzo delle strutture da noi indicate per creare una rete di accoglienza e informazione per i turisti. Tutto questo lavoro speriamo invogli e porti più persone a visitare il nostro territorio così da avere anche noi come guide ciclo turistiche un bacino di più utenti da guidare. Il progetto va avanti speriamo di vedere presto qualche risultato del lungo lavoro svolto.



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Comune di Serra San Quirico

7 maggio 2022

Buongiorno,

invio l'allegato relativo all'oggetto, elencando le principali criticità nel territorio di Serra San Quirico:

- rischio di contaminazione sorgente Gorgovivo (serve l'intera provincia di Ancona);
- rischio contaminazione pozzi "Clementina" (acquedotto Comune Serra San Quirico);
- cavalcavia/viadotto all'ingresso di SSQ Stazione (lato est) collocato in parte su terreni non edificabili causa dissesto idrogeologico;
- l'ingresso della galleria ferroviaria monte Murano e la strada sovrastante (variante della Provinciale) distruggono almeno 10 ettari di macchia mediterranea, impattando in modo irreversibile sull'ambiente e sul paesaggio (con distruzione anche di un parco privato con piante secolari);
- demolizione di numerosi fabbricati di civile abitazione con gravi conseguenze urbanistiche e sociali;
- utilizzo di aree di proprietà ed a servizio di attività produttive locali (Industrie Togni spa, GDRM spa) come campo base od area di cantiere.

Tutto ciò evidenzia l'enorme impatto che il progetto di raddoppio RFI avrebbe nel territorio di Serra San Quirico per l'ambiente, per l'urbanistica, per la viabilità e per le attività produttive, ma anche per i privati cittadini che potrebbero veder demolire la propria casa.

Con la speranza di potersi confrontare sull'ipotesi progettuale alternativa, ringrazio per la disponibilità ed invio cordiali saluti.

Tommaso Borri

Sindaco di Serra San Quirico



Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

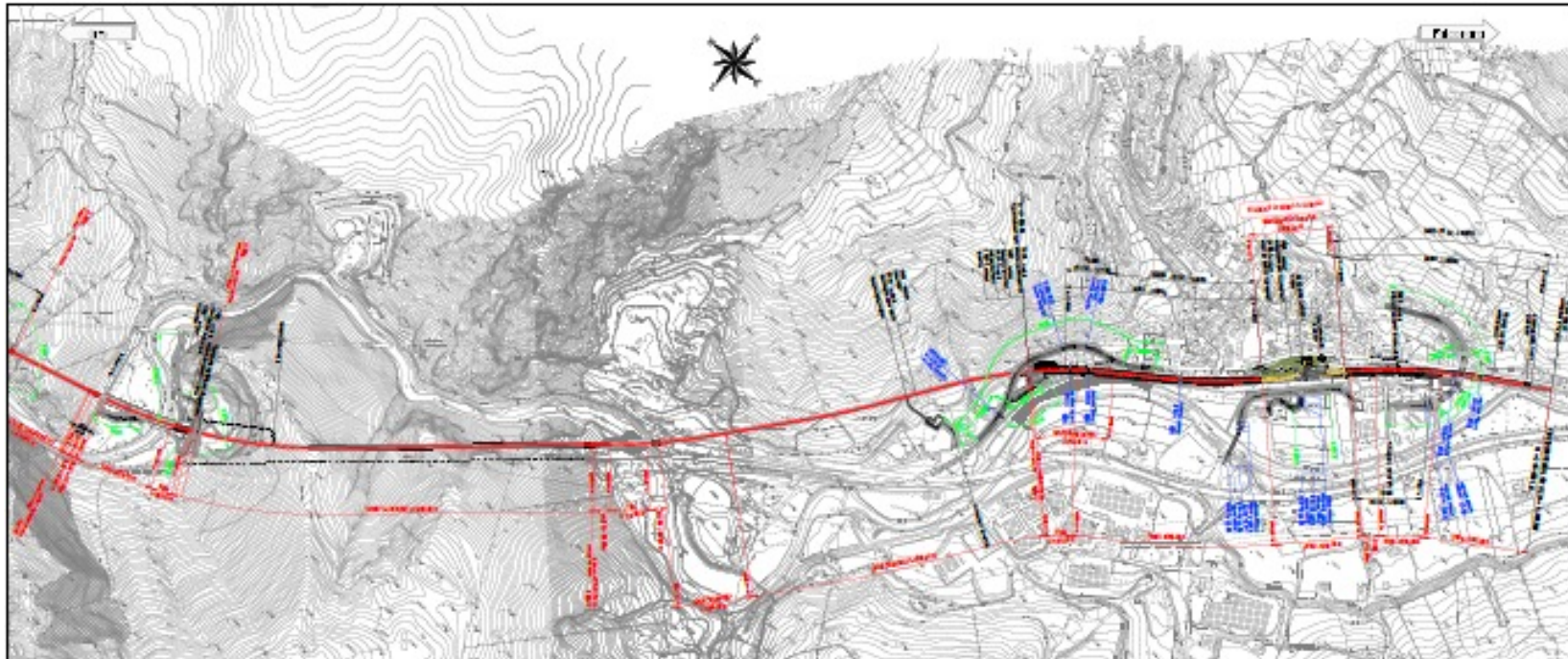
Caratteristiche del progetto presentato

- 1. Il progetto e' stato preparato nell'anno 2003 con dati, prospettive e proiezioni demografiche, economiche, sociali e di traffico della fine del secolo scorso.***
- 2. Le assunzioni sulle quali si basa non considerano il quadro normativo nazionale ed europeo sull'ambiente, sulla biodiversita' e sugli ecosistemi.***
- 3. Provoca gravi danni sulle attivita' economiche, la qualita' della vita, l'ambiente, la fauna e la flora e le risorse del sottosuolo.***
- 4. E' parte di un "Global Project" composto dei lotti 1 e 3, rispettivamente da Roma e da Ancona che finira' il 2035.***
- 5. Il costo totale del progetto e' di 1.025.000.000, la durata va dal 2023 al 2035, con la riserva di farci garantire il compleamento dei Lotti 1 e 3.***



Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

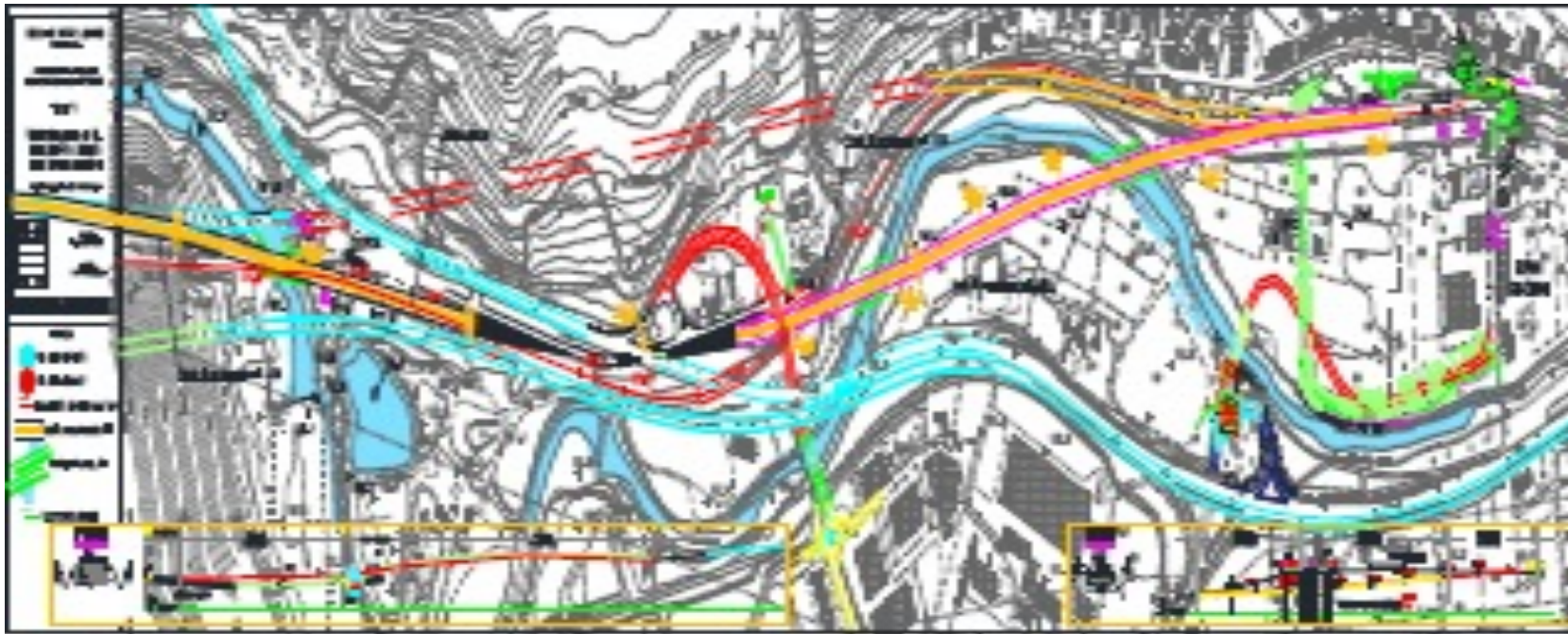
Serra San Quirico – proposta RFI





Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

Serra San Quirico - Variante





Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

Serra San Quirico - Variante

Vantaggi della variante.

1. La variante garantisce in modo assoluto che non vi siano ripercussioni nella captazione delle **acque della sorgente** di Gorgovivo.
2. Le proposte alla **viabilità locale** della frazione Stazione non comportano alterazioni dello status sia **viario**, soprattutto della logistica a servizio della zona produttiva, sia **urbanistico**.
3. **L'impatto ambientale** dell'opera, in questo modo, minimizza l'incertezza dei provvedimenti mitigatori specifici e non rinvia ad innumerevoli esigenze di monitoraggio post-operam. In particolare l'impatto ambientale, di entità minima, potrà rispettare le puntiformi emergenze ambientali di primissimo ordine, come il paesaggio del parco Gola della Rossa e la Bandiera Arancione del Comune, che costellano il tratto in questione.



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Comitato Gola della Rossa
con integrazioni del 01/06/22

8 maggio 2022

Egregio Dr. Cena,

A nome del Comitato Gola della Rossa, si intende ringraziarLa per l'attenzione che volge verso le nostre richieste e la professionalità con la quale svolge questa innovativa e complessa attività del dibattito Pubblico.

Il Comitato chiaramente dopo avere esplorato le alleanze possibili nel territorio, considerando che il tempo è molto limitato, ha intrapreso con celerità, sollecitudine e prontezza, le azioni necessarie per evitare una catastrofe ecologica, ambientale, economica e umana per il nostro territorio, visto che di questi tempi è meglio risparmiare simili eventi.

In tal senso, con l'Amministrazione Comunale di Serra San Quirico, abbiamo creato un gruppo di lavoro, guidato dal sottoscritto, con l'ausilio tecnico dell'Ing. Massimo Belcecchi e quello legale dell'Avv. Andrea Aiello, per redigere una proposta alternativa al progetto di RFI, in modo da rispettare tutte le criticità che il Sindaco Tommaso Borri evidenzia nella sua documentazione.

Le criticità che riguardano l'area di Serra San Quirico sono completate a cura del Comitato per l'area di Ponte Chiaradovo, Palombare e La Cuna, ed è in totale sintonia con la proposta dell'amministrazione di Serra San Quirico.

Oltre a questo tipo di dettagli, di carattere specifico, riguardanti il tracciato, le altimetrie, le inclinazioni e le curvature, le norme di sicurezza e quelle ambientali, ci sono, tuttavia, ben più gravi aspetti da considerare sia a livello di rilevanza interna del progetto come la stima dei costi, la sequenza di realizzazione, la finanziabilità del progetto, sia di rilevanza esterna riguardanti le garanzie della collettività, l'indebitamento richiesto, la costituzionalità dell'opera dal punto di vista di lesione della dignità umana e della deturpazione dell'ambiente.

Riteniamo che la più grande stazione appaltante della nazione per la quale dal 1990 al 2016 sono stati spesi poco meno di 500 miliardi di euro, con circa 83,000 dipendenti, controllata al 100% dallo stato, sia necessario che garantisca alla collettività la qualità delle opere che realizza, l'efficienza dei fondi che spende e l'efficacia dei tempi che impiega, rappresentando questa collettività, in ultima analisi, l'azionariato di RFI e del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Chiediamo quindi quanto segue:

- 1. Indispensabile rivisitare il progetto per adeguare alla Tassonomia UE, a fronte dell'entrata in vigore delle modifiche degli articoli 9 e 41 della costituzione, con la quale viene inserita la Tutela dell'Ambiente, della Biodiversità e degli Ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni tra i principi fondamentali dell'ordinamento e che stabilisce che la legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.*
- 2. è indispensabile che ci sia un parere di conformità del progetto con i principi costituzionali.*
- 3. A fronte delle risultanze dei sopralluoghi, devono essere apportate le modifiche in conformità dei punti precedenti e nel rispetto delle richieste dei cittadini.*

4. *Il preventivo del progetto è stato fatto prima dell'inizio della guerra e l'aumento delle materie prime. Un aggiornamento delle stime e del preventivo deve essere fatto prima di iniziare la realizzazione.*
5. *Secondo il Reg. 1313/2013 UE il progetto dev'essere sottoposto, obbligatoriamente, ad una valutazione dei rischi.*
6. *Il documento finale del progetto dev'essere sottoposto al vaglio di una commissione di esperti che in modo indipendente valutino la validità del preventivo dei costi e del programma dettagliato dei tempi di realizzazione.*
7. *Durante lo svolgimento delle attività di realizzazione, un'agenzia specializzata ed indipendente deve controllare l'avanzamento fisico del progetto e dei costi in modo tempestivo e con la capacità previsionale delle tendenze. Questo perché nessun cittadino si fida della certezza dei tempi e dei costi dei progetti pubblici che finiscono sempre in ritardo e con un consuntivo molto superiore a quello del preventivo iniziale.*
8. *La committente deve richiedere al governo di esigere una deroga di tempi e di costi per le recenti conseguenze della situazione della guerra per evitare di mettere la popolazione davanti a:*
 - a. *Un progetto che inizia, spende e finisce in 20 anni invece di 3.*
 - b. *Un progetto che inizia, rimane senza fondi e si interrompe.*
 - c. *Un progetto che spende soldi a DEBITO DELLA COLLETTIVITÀ per creare una CATTEDRALE NEL DESERTO o una delle condizioni precedenti del presente punto 8.*

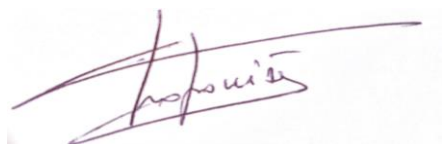
Per tutto quanto sopra il Comitato chiede che RFI accolga la richiesta di variante e cerchi di garantire la conformità con i regolamenti della UE in materia di grandi opere pubbliche.

Distinti saluti,

per il COMITATO GOLA DELLA ROSSA

il Presidente

Ing. Euthimios Kotroniàs



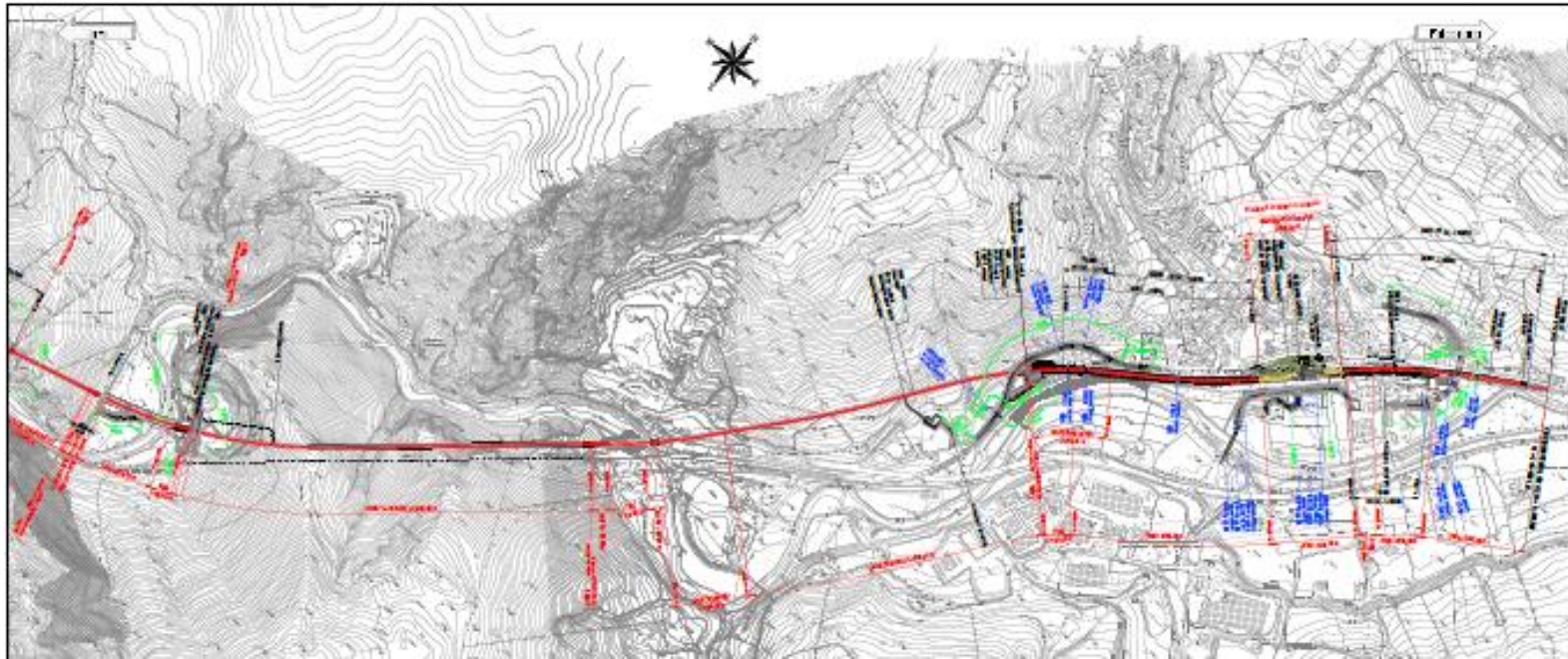
Allegati: Presentazione variante Lotto 2.

Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

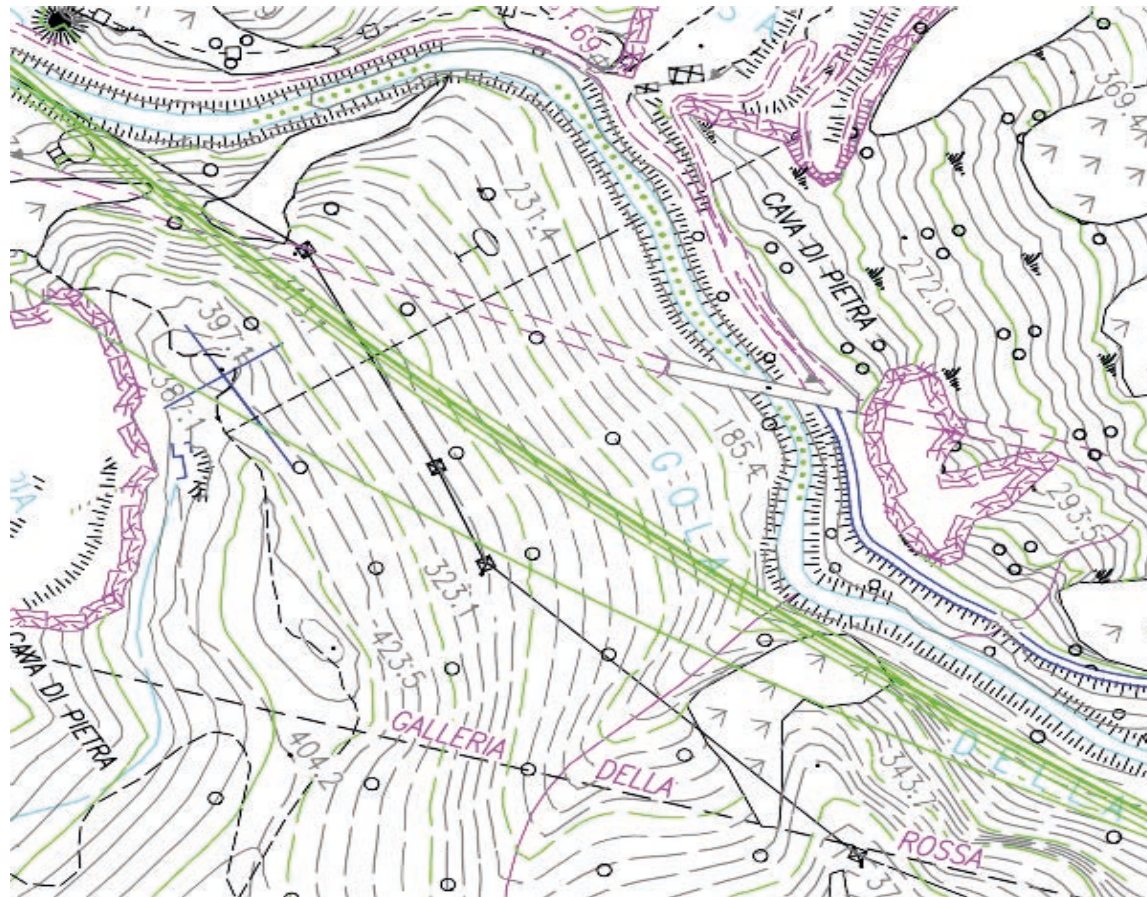
Caratteristiche del progetto presentato

- 1. Il progetto e' stato redatto nell'anno 2003 con dati, prospettive e proiezioni demografiche, economiche, sociali e di traffico della fine del secolo scorso.*
- 2. Le assunzioni sulle quali si basa non considerano il quadro normativo nazionale ed europeo sull'ambiente, sulla biodiversita' e sugli ecosistemi.*
- 3. Provoca gravi danni sulle attivita' economiche, la qualita' della vita, l'ambiente, la fauna e la flora e le risorse del sottosuolo.*
- 4. E' parte di un "Global Project" composto dai lotti 1 e 3, rispettivamente da Roma e da Ancona di cui completamento e' previsto per il 2035.*
- 5. Il costo totale del progetto e' di 1.025.000.000, la durata va dal 2023 al 2035, con la "speranza" del compleamento dei Lotti 1 e 3.*

Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2 Serra San Quirico – proposta RFI



Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2 Serra San Quirico - Variante

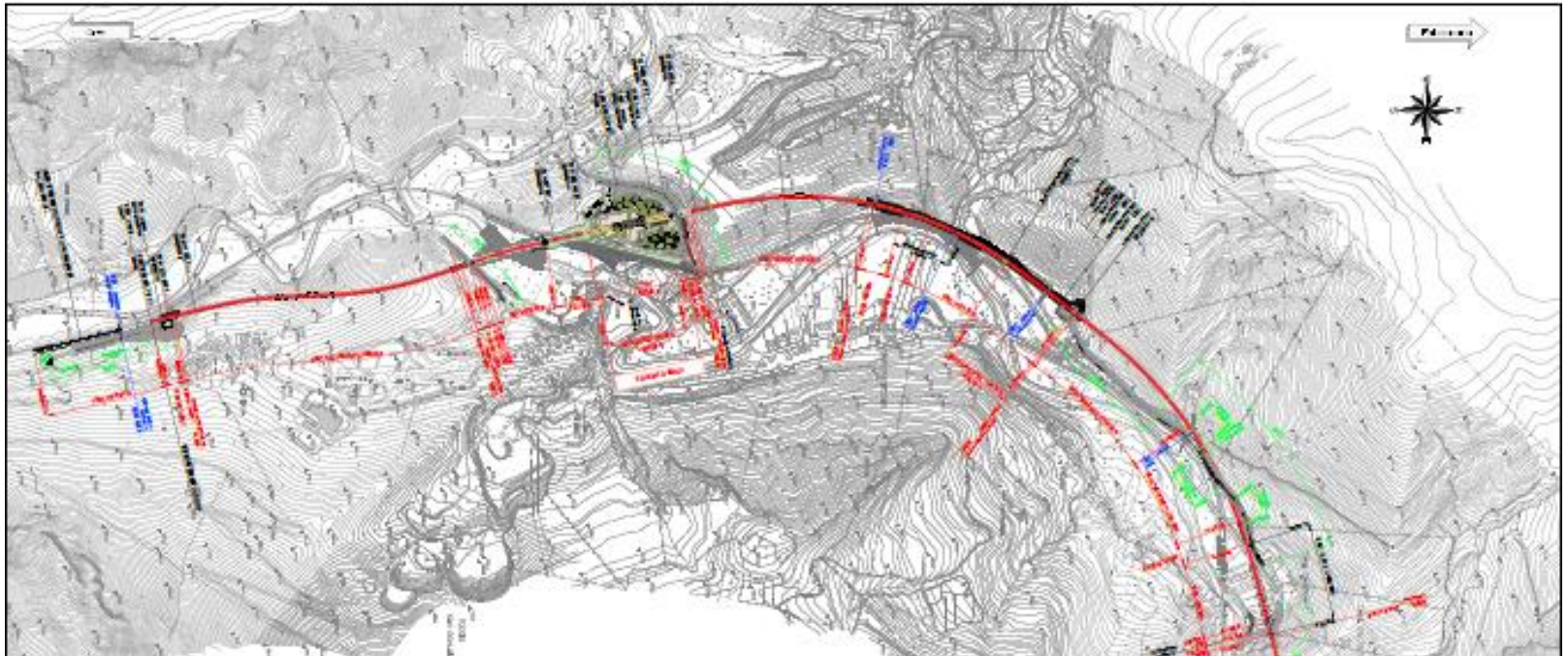


Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2 Serra San Quirico - Variante

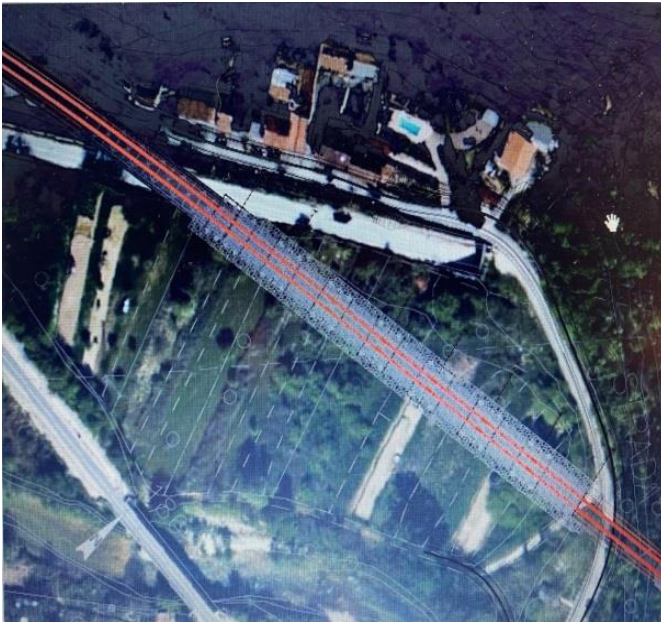
Vantaggi della variante.

1. La variante garantisce in modo assoluto che non vi siano ripercussioni nella captazione delle **acque della sorgente** di Gorgovivo.
2. Le proposte alla **viabilità locale** della frazione Stazione non comportano alterazioni dello status sia **viario**, soprattutto della logistica a servizio della zona produttiva, sia **urbanistico**.
3. **L'impatto ambientale** dell'opera, in questo modo, minimizza l'incertezza dei provvedimenti mitigatori specifici e non rinvia ad innumerevoli esigenze di monitoraggio post-operam. In particolare l'impatto ambientale, di entità minima, potrà rispettare le puntiformi emergenze ambientali di primissimo ordine, come il paesaggio del parco Gola della Rossa e la Bandiera Arancione del Comune, che costellano il tratto in questione.

Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2 Gola della Rossa – progetto RFI

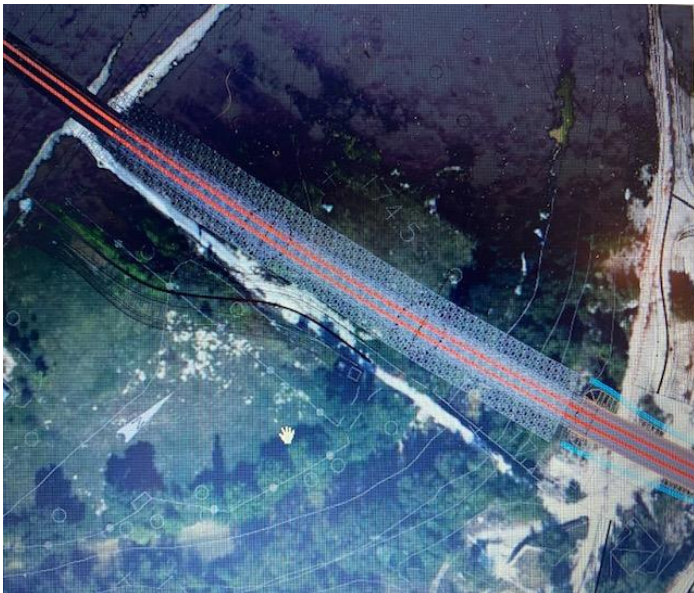


Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2 Gola della Rossa – progetto RFI



1. Il progetto RFI prevede una serie di viadotti e gallerie che attraversano la Gola della Rossa e la Valle dell'Esino devastando il turismo, il paesaggio, le risorse idriche, la vita dei residenti, la fauna e la flora in modo definitivo e irrevocabile.
2. Durante la costruzione ci sarà un traffico di mezzi pesanti che non sono sostenibili dalla viabilità e i ponti della rete stradale comunale.
3. La popolazione residente sarà sottoposta ad un sacrificio che contrasta ogni regola elementare di dignità e rispetto della persona.

Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2 Gola della Rossa – progetto RFI



1. La valle che porta a Ponte Chiaradovo viene attraversata in modo catastrofico, invadendo tutta l'area naturale, devastando il paesaggio e la bellezza della Gola della Rossa, passando sopra la via Clementina, rendendo impossibile e inutile ogni tentativo di ripristino.
2. Il paesaggio viene deturpato e la vista dall'Eremo di Grottafucile non sarà più incantevole e incontaminato.
3. Il raggiungimento della Gola della Rossa sarà problematico.
4. Sarà difficile raggiungere la falesia "La Sbarra" frequentata palestra di arrampicata su roccia.

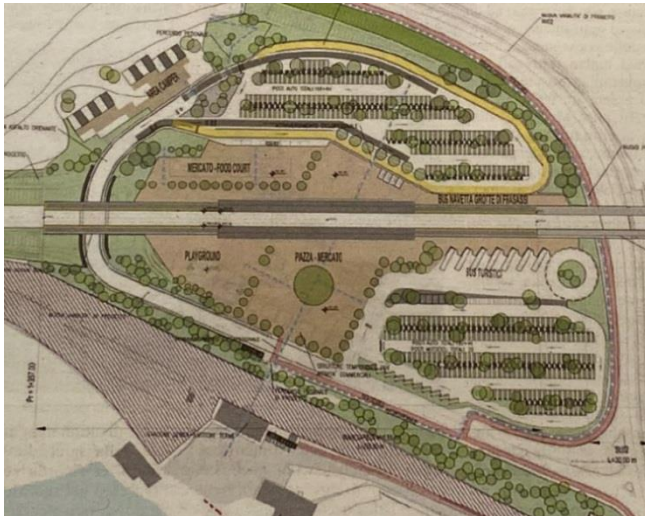
Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2 Gola della Rossa – Variante



1. La variante proposta passando dietro Palombare e Mogiano, non interferisce con l'abitato, la viabilità, il letto del fiume Esino, la flora e la fauna della valle.
2. Inoltre, non sottopone la vita dei residenti ad un enorme stress durante la pluriennale fase della realizzazione dell'opera.
3. Rimane intatta la Gola della Rossa e i siti di attrazione circostanti.

Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

Area Commerciale Stazione Genga – progetto RFI



1. Come si può evincere dalla pianta, la linea attraversa l'area commerciale, non lasciando spazio alle attività economiche.
2. Durante le attività di costruzione, l'attività degli operatori economici sarà interrotta a causa della non accessibilità dell'area da parte dei turisti.
3. Chiaramente il danno della rilocalizzazione per i commercianti, li obbligherà di interrompere o abbandonare l'attività.
4. I criteri di indennizzo sono soggettivi e in assenza di concessioni rendono bassa la capacità negoziale dei commercianti.
5. La popolazione residente a Frazione Genga Stazione sarà sconvolta dalle attività di costruzione.
6. La presenza di mezzi operativi e traffico di camion per lo scarico di materiale da scavo influirà sull'attrazione turistica per molti anni.

Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

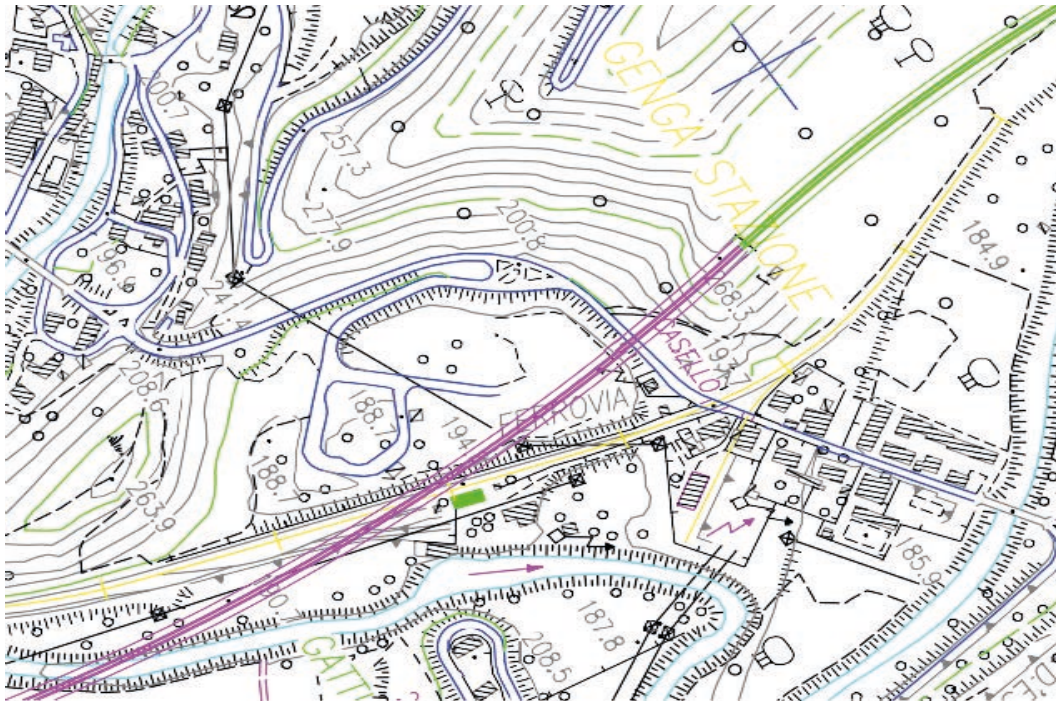
Area Commerciale Stazione Genga – progetto RFI



1. Questa e' la proposta della RFI con un'architettura da megalopoli.
2. Lo stile architettonico deve rispettare i canoni di conformita' con il paesaggio e la natura.
3. Deve costituire un polo di attrazione e di aggregazione e di amalgama tra la popolazione locale e i turisti, attratti solo per brevissime visite.
4. Non esistono strutture ricettive che incoraggino la lunga permanenza nella zona.

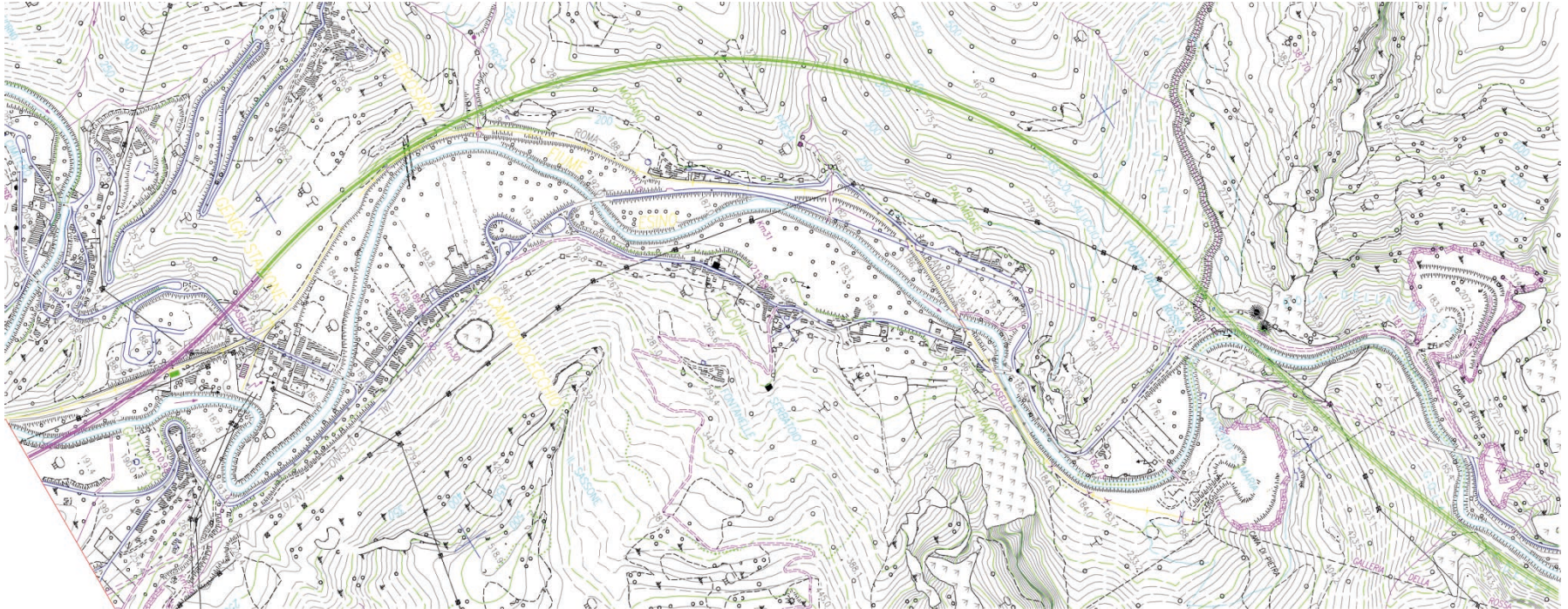
Il Progetto del Raddoppio Orte – Falconara / Lotto2

Area Commerciale Stazione Genga – Variante



1. La linea proveniente da Serra San Quirico, esce vicina alla linea esistente e passa dentro la Stazione attuale.
2. Sara' necessario ristrutturare e ampliare il fabbricato della stazione e le aree circostanti, migliorare la viabilita' per il sottopasso della ferrovia e riqualificare l'area commerciale dal punto di vista di servizi e infrastrutture.
3. In questo modo si ottiene un miglioramento dell'intera area con un impatto ambientale positivo e migliorativo, capace anche di attrarre maggiore turismo.
4. Creare strutture ricettive per incoraggiare le permanenze piu' lunghe di un giorno.

Visione d'insieme



COMITATO GOLA DELLA ROSSA

NOTA FINALE PER IL COORDINATORE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Rileggendo la documentazione del sito del dibattito pubblico, nella sezione Storia del Progetto, si legge quanto segue:

2002-2003

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali (Mibac), 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 gli aspetti di carattere ambientale.

Il Mibac, invece, esprime parere negativo, ritenendo il progetto incompatibile dal punto di vista ambientale e paesaggistico, con l'attraversamento della vallata dell'Esino, in corrispondenza della piana di Camponocchie.

Nel frattempo sono sopravvenuti cambiamenti significativi, negli ultimi anni l'umanità si è accorta che ha trattato l'ambiente in modo molto prepotente e malvagio e tante norme a livello mondiale, europeo e nazionale sono state promulgate e persino la Costituzione Italiana ha inserito gli art. 9 e 41 nel 2022, per il rispetto dell'ambiente, degli ecosistemi, della biodiversità e della dignità umana.

Non vedo quindi in che modo, pur ritenendo il progetto "incompatibile dal punto di vista ambientale e paesaggistico" nel 2003, il progetto nella sua presente forma possa essere accettato.

Inoltre, il progetto secondo le tre richieste di integrazioni dal Soprintendenza Speciale PNRR, dalla VIA Regionale e dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, non è possibile che possa essere autorizzato senza modificare il tracciato.

La stazione di Genga è un mostro architettonico e l'idea della creazione di un centro commerciale una garanzia di spreco del denaro pubblico senza precedenti.

I viadotti proposti per la valle dell'Esino sono raccapriccianti che deturpano un paesaggio protetto e incontaminato a danno della popolazione residente.

Sorprendente e offensiva la richiesta del Comune di Genga di:

“modifica della viabilità stradale nella frazione di Palombare, vista le modifiche plano-altimetriche introdotte, implica l’isolamento e l’impossibilità di accesso ad alcune abitazioni, di cui viene prevista l’indisponibilità e la demolizione. Inoltre anche le altre abitazioni lungo il paese potrebbero subire modifiche/difficoltà di accesso. Si chiede di valutare con attenzione le relative problematiche, studiando soluzioni di accesso di minor difficoltà possibile per tutte le abitazioni, compresi i fabbricati per cui allo stato attuale è previsto l’isolamento dell’accesso”.

E doppiamente sorprendente e offensiva l’affermazione del “Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio-Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell’aria e protezione naturalistica” che, adottando il suggerimento del Comune di Genga, riconoscendo la validità, recita:

“nel corso del sopralluogo effettuato in data 17 maggio è emerso che, per la realizzazione della nuova viabilità nelle frazioni di Mogiano e Palombare del Comune di Genga, gli abitanti saranno impossibilitati ad accedere alle proprie abitazioni per alcuni mesi: si chiede pertanto di chiarire come si intende risolvere tale problematica, studiando anche la possibilità di realizzare eventuali accessi alternativi alle abitazioni.

Oltre che la suddetta misura riteniamo che sia doveroso provvedere a propri indennizzi di tutti gli abitanti di Palombare, proprie coperture assicurative in caso di incidenti stradali durante i lavori e anche la previsione della copertura della SS76 con una galleria artificiale che consenta una viabilità migliore ed eventuale alternativa rispetto al sottopasso di Pontechiaradovo, una forte mitigazione dei rumori e del paesaggio post operam ed una eventuale via di sfogo in caso di emergenza incendi.

Infine la devastazione dell’area di Serra San Quirico con più di 30 fabbricati distrutti, con lo sradicamento di 32 residenti, sembra che un’azione di guerra.

Per concludere questo Comitato a nome dei soci che risiedono in tutte e tre le aree interessate dal progetto, La Cuna, Gola della Rossa e Serra San Quirico, chiede che il progetto adotti la soluzione proposta di un nuovo tracciato, inviato al Coordinatore con la presentazione contenuta nei quaderni del DP e recepita da RFI con gli elaborati dell’Ing. Belcecchi.

Cordiali Saluti,

per il **Comitato Gola della Rossa**

il Presidente

Ing. Euthimios Kotroniàs

ALLEGATI: Domande non risposte durante il Dibattito Pubblico.

Domande Dibattito Pubblico.

1. **TEN-T CORE NETWORK:** Nel Reg. 1315/2013 non vi è alcun cenno sulla trasversale Civitavecchia – Ancona. Con cosa si supporta il fatto che il progetto rientri nei Principali Corridoi Europei?
2. **Dossier di progetto , pag. 9:** 6 punti di benefici sociali ed economici che non sono veri:
 - a. L'incremento della capacità di trasporto dell'infrastruttura ferroviaria: Si passa da 25 Treni Passeggeri + 1 Merci a 88 Treni Passeggeri + 8 Merci. Un aumento >400%. Impossibile ed inutile con le previsioni di calo demografico nella regione e nella nazione.
 - b. L'incremento dei livelli di velocizzazione per i servizi Roma – Ancona: In pagina 27 si riporta il beneficio a 7 minuti per tutti i servizi circolanti.
 - c. Il miglioramento della regolarità dei servizi, grazie alle tratte raddoppiate: Con riferimento al punto b precedente ed alla pagina 25 questo beneficio ci sarà solo all'anno 2040 con il completamento di tutte le tratte della Orte – Falconara. La certezza di NON FINIRE IL RADDOPPIO ORTE –FALCONARA e' stata accresciuta durante questi incontri
 - d.
 - e. Il miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio;
 - f. Il miglioramento dell'accessibilità e alla dotazione dei servizi nella Stazione Genga (sia per i viaggiatori sia per le funzioni di interscambio);
 - g. La riorganizzazione funzionale dell'area antistante alla Stazione di Serra San Quirico (incrementando le dotazioni ed i servizi di intermodalità).
3. Che cosa è stato variato nel progetto del 2003 affinché il 2006 la variante di progetto trasmessa il 31/01/2006 al Min. Beni Architettonici e Paesaggistici per ottenere l'approvazione?
4. Il Lotto 2 è individuato come prioritario su che base? Forse è una certezza di creare un'opera incompiuta, considerando che il **lotto 1 e lotto 3** saranno completati nei successivi 9 anni?
5. Si possono sapere i criteri di valutazione ~~dell'Analisi Multicriteria?~~ Un metodo quantitativo analitico che però nelle risposte risulta molto carente come base logica.
6. ~~Dossier di progetto , pag. 26:~~ L'attuale ~~capacità dell'infrastruttura tra Genga e Serra S. Quirico è di circa 80 treni/giorno, con un'offerta attuale di 43 treni giornalieri.~~ Si prevede che, nel 2035, la capacità venga raddoppiata con la realizzazione del doppio binario ~~(passando da 80 a 160 treni/giorno potenziali).~~ Facendo riferimento alla specifica tratta Genga-Serra-San Quirico e allo stesso orizzonte temporale i servizi potranno passare dagli attuali ~~43 tr/gg a 96 tr/gg (40 LP, 48 Reg, 8 Merci).~~ Attualmente questi numeri sono molto lontani dai numeri reali di 25 treni passeggeri e 1 treno merci al giorno.

7. **Dossier di progetto , pag. 26:** “I risultati delle simulazioni degli scenari di “riferimento” e di “progetto” dei cinque orizzonti temporali futuri(2026, 2032, 2035, 2040 e 2064) hanno evidenziato che gli interventi progettuali di potenziamento e di raddoppio delle tratte PM228-Albacina e PM228-Castelplanio inducono considerevoli incrementi nell’utilizzo del mezzo ferroviario, in quanto le quote di domanda di mobilità in diversione modale dalle modalità concorrenti, in primis dalla modalità stradale privata, aumentano significativamente all’aumentare della consistenza degli interventi di upgrading previsti “nel 2064 e’ prevista una riduzione della popolazione residente da 11,8 mio a 10,5 mio in Centro Italia e da 59,6 mio a 50,0 mio nell’intera nazione. Non si capisce come in una decremento demografico, aumenta della vita della popolazione, aumento degli strumenti di eliminazione della necessita’ di presenza fisica, come video conferenze, visite virtuali, etc., si prevede un aumento così cospicuo della domanda.
8. **Dossier di progetto , pag. 27:**Successivamente, i trend risultano in leggero decremento (anche se sostanzialmente invariati) proseguendo fino al 2064, in accordo con gli andamenti demografici che prevedono una diminuzione della popolazione del **-3,69% nel 2064** rispetto al 2019.- Secondo le previsioni demografiche ISTAT la riduzione della popolazione sarà del 17,80% in Centro Italia e del 20,13% a livello nazionale.
9. **Dossier di progetto , pag. 28:** “PM228-Albacina e PM228-Castelplanio. Dunque, nell’ottica di un approccio di analisi *Global Project*, si assume che tutti e tre i lotti funzionali saranno considerati parte dello Scenario di Progetto. Solo il **Lotto 2 sarà realizzato nei tempi e con i fondi del Recovery Plan.**”- Sul totale del costo del Global Project di 1.025 mio, i 320 mio del lotto 1 e 217 mio del lotto 3 sono scoperti di finanziamenti, che sono previsti essere realizzati entro il 2035. Con la situazione internazionale e nazionale attuale di estrema incertezza, non si pensa che sia quasi una certezza che si realizzi un’opera incompiuta? La certezza di NON FINIRE IL RADDOPPIO ORTE –FALCONARA e’ stata accresciuta durante questi incontri
10. **Dossier di progetto , pag. 30:** Indicatori caratteristici dell’investimento:

Indicatori di valutazione	
VAN-F	- 572,9 Mio€
TIR-F	- 2%

Tabella 4 Indicatori di valutazione finanziari

Il progetto è parte del PNRR che ammonta a 209 mld, di cui i 122 mld sono a debito, che rappresentano il 4.74% del debito pubblico di 2.755 mld (anno 2022) a carico della collettività, creando nel caso del Lotto 2 un’opera che anziché contribuire alla riduzione del debito, lo accresce ogni anno avendo VAN e TIR negativi. Sarebbe necessario adottare misure per migliorare questo aspetto critico.

11. **Dossier di progetto , pag. 31:** le ipotesi a supporto del calcolo dell’analisi socioeconomica sembrano estremamente imprecise, generiche ed ottimistiche. L’impatto occupazionale di 13.000 – 19.000 posti di lavoro sono enormemente alte rappresentando di un incremento del 6.48% - 9.48% della forza lavoro della provincia di Ancona.

12. ~~Assente ogni cenno di analisi del rischio secondo il Reg. UE 1313/2013 “Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento”~~

13. Alla luce di tutto quel che succede, la situazione internazionale di incertezza, è indispensabile una revisione della stima dei costi di progetto e dei parametri relativi al WACC, etc. Sulla base di questo si deve richiedere un deroga sia nei tempi che nella capacità del PNRR, anche cercando di rimodulare l' intervento in quanto i costi sono già aumentati sensibilmente. Non abbiamo avuto risposta del che cosa si fa con i nuovi prezzi correnti nel campo delle costruzioni, l'acciaio, i carburanti e i costi dei trasporti.

14. **Dossier di progetto , pag. 55:**

Come sarà possibile smaltire questa immensa quantità di materiale con la viabilità così precaria nell'area di Palombare e Pontechiaradovo? Ponti pericolanti e strade disastrose non permetteranno una continuità alle operazioni ed una pacifica coesistenza con i residenti.

PRODUZIONE COMPLESSIVA DI MATERIALE (SCAVI)	FABBISOGNI (INERTI)	RIUTILIZZO INTERNO
1.184.018 mc circa	684.109 mc circa	401.262 mc circa

Tabella 11 Bilancio complessivo dei materiali

15. **Dossier di progetto , pag. 55:** I valori riportati nella tabella esistente non sono coerenti con la realtà delle località in questione.

Viabilità impegnate dai cantieri

I flussi di traffico esterno di cantiere sono stati valutati come flussi medi giornalieri, riferiti alla fase di maggior contributo. Questi valori interessando maggiormente la viabilità principale circostante alle aree di cantiere, ovvero la SS76 e la SS256 (in misura inferiore rispetto alla SS76).



Per quanto riguarda il flusso di cantiere sulle strade secondarie, ovvero quelle che collegano cantieri con la SS76, può essere considerato un volume medio giornaliero di 30/50 viaggi/giorno. Questa rete secondaria è composta, indicativamente dalle seguenti viabilità: via G. Marconi, viabilità frazioni Palombare e Chiaradovo, SP14, Cda Serralta e via Clementina.

Per le vie Ermanno Casoli, Dante e Achille Grandi di Fabriano invece (cantiere armamento distaccato presso la stazione di Fabriano), il flusso medio giornaliero stimato è di 15/20 viaggi/giorno, sia in ingresso che in uscita, concentrato nei periodi di attrezzaggio.



16. Foto-inserimenti Palombare e Pontechiaradovo indicanti l'effetto del sottopasso, del Cavalca-Ferrovia, del Parcheggio tra Palombare e Pontechiaradovo e dal civico 3 di Palombare.



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



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Carlo Tricoli

Gruppo promotore per lo sviluppo e la
crescita del territorio di Genga e dintorni

11 maggio 2022

Alla c.a. Dr. Alberto Cena
Coordinatore
del Dibattito Pubblico

Oggetto: Osservazioni al Progetto di Fattibilità Tecnica Economica Raddoppio Linea ferroviaria Orte Falconara – Lotto 2 Genga Serra San Quirico

Egregio Coordinatore

questo documento è stato preparato dal Gruppo Promotore per lo Sviluppo e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni che ha operato nell'ambito dell' Associazione di Promozione Sociale DICULTHER/FARO Marche.

Il Gruppo si è originato per diffondere nel territorio la conoscenza delle principali tematiche del Progetto in oggetto. A nostro parere la soluzione del dilemma ambiente e sviluppo che il Progetto pone, deve essere trovata utilizzando approcci che considerino più responsabilmente la lettura degli interventi tecnici e degli investimenti che riguardano orizzonti temporali di medio e lungo termine. Nel caso di interventi infrastrutturali importanti, come quello in oggetto, la pianificazione strategica nella transizione ecologica non può prescindere da relazioni e interazioni tra soggetti consapevoli che si pongono l'obiettivo di agire sul territorio e di trasformarlo in senso sostenibile.

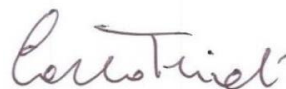
Per rendere esecutivo il Progetto nei tempi brevi previsti per gli investimenti del PNRR, le osservazioni da noi proposte sono scaturite dalla consultazione di alcuni dei documenti di Progetto ed in particolare di quelli che più degli altri si ritengono funzionali a **verificare la connessione tra programmazione strategica e esigenze di sviluppo locale**

Come anticipazione del risultato delle osservazioni, emerge chiara l'importanza dei lavori da eseguire nel nostro territorio al fine di raggiungere i macro obiettivi strategici ma l'indifferibilità del Global Project va calata in un approccio progettuale dell'intervento specifico nel Lotto 2 più mirato alle particolarità del livello locale. Dobbiamo riscontrare come nei documenti che riguardano la sostenibilità, il rapporto costi/benefici e l'analisi DNSH non sia sufficientemente evidente l'attenzione ai bisogni e agli interessi locali.

Per questo crediamo che le nostre osservazioni, presentate nella assoluta adesione del riconoscimento che il Progetto fornisce allo sviluppo del territorio, possano essere recepite dai tecnici preposti alla loro valutazione.

Ringraziandola per l'attenzione, si inviano distinti saluti

Ing. Carlo Tricoli
Coordinatore
Gruppo Promotore per lo Sviluppo e la
Crescita del Territorio di Genga e dintorni



POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE ORTE- FALCONARA

OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA RADDOPPIO DELLA TRATTA PM228-CASTELPLANIO LOTTO 2 GENGA - SERRA SAN QUIRICO

Preparato da
Gruppo promotore per lo Sviluppo
e la Crescita del Territorio di Genga e dintorni

Coordinamento:
Ing. Carlo Tricoli

11 maggio 2022

INDICE

1 – OSSERVAZIONI

pag. 3

O1–OSSERVAZIONI SULLA RELAZIONE DI SOSTENIBILITA

O2 – OSSERVAZIONI SULLA ANALISI COSTI BENEFICI

O3 - OSSERVAZIONI SULLA VALUTAZIONE DNSH

O4 - OSSERVAZIONI SULLE ALTERNATIVE AL TRACCIATO DI
PROGETTO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA TRATTA IN
ESTERNA DI ATTRAVERSAMENTO DELLA FRAZIONE CASE
PALOMBARE

O5 – OSSERVAZIONI SUGLI INTERVENTI PREVISTI IN ESTERNA
ALL’INIZIO DEL LOTTO 2

O6 – OSSERVAZIONI SUGLI INTERVENTI PREVISTI IN ESTERNA
NELLA ZONA “LA CUNA” E SUL PROGETTO DELLA NUOVA
STAZIONE DI GENGA

2 – RIFERIMENTI

pag. 21

A - DOCUMENTI DI PROGETTO ITALFERR

B - DOCUMENTI DI SUPPORTO

3 - CHI SIAMO

pag. 23

1 – OSSERVAZIONI

Le osservazioni alle varie sezioni del PFTE sono state fatte consultando alcuni documenti ritenuti tra più significativi per evidenziare alcuni aspetti di attenzione per le scelte effettuate nel Progetto di Fattibilità

Vista la gran mole di documentazione di progetto e i tempi a disposizione, non sono stati considerati documenti strettamente tecnici. I documenti analizzati sono riportati nel capitolo 3.

Abbiamo voluto evidenziare alcuni aspetti che a nostro parere possono essere posti serenamente all'attenzione del Progettista la cui competenza e capacità tecnica riconosciamo eccellenti a livello nazionale e internazionale.

Nel seguito vengono declinate e sostanziate secondo il nostro giudizio le osservazioni al PFTE, consapevoli che la grande mole della documentazione prodotta e i tempi brevi a disposizione hanno richiesto scelte di consultazione parziali del lavoro prodotto da ITALFERR. Scelte che per motivi comprensibili hanno escluso l'analisi di tutta la parte più tecnica delle Opere.

OSSERVAZIONI	
01	SULLA RELAZIONE DI SOSTENIBILITA'
02	SULL' ANALISI COSTI/BENEFICI
03	SULLA VALUTAZIONE DNSH
04	SULLE ALTERNATIVE AL TRACCIATO DI PROGETTO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA TRATTA IN ESTERNA DI ATTRAVERSAMENTO DELLA FRAZIONE CASE PALOMBARE
05	SUGLI INTERVENTI PREVISTI IN ESTERNA ALL'INIZIO DEL LOTTO 2
06	SUGLI INTERVENTI PREVISTI IN ESTERNA NELLA ZONA "LA CUNA" E SUL PROGETTO DELLA NUOVA STAZIONE DI GENGA

01-OSSERVAZIONI SULLA RELAZIONE DI SOSTENIBILITA'

Le osservazioni alle varie sezioni del PFTE si originano dall'analisi della Relazione di sostenibilità (Rif. 13) che intende dimostrare la necessità di un *“impegno collettivo per il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definiti dall'Agenda 2030 dell'ONU, le opere infrastrutturali rappresentano un'occasione concreta per supportare la crescita dei Territori e delle Comunità interessate in quanto elementi generativi capaci di innescare nuove dinamiche di sviluppo economico, sociale e ambientale”*.

La Relazione è un documento rilevante per l'accettazione sociale **dell'infrastruttura** da realizzare nei modi previsti dal PFTE del Lotto 2, in quanto dovrebbe permettere di comprendere bene come il Progettista ha posto

la necessaria attenzione al territorio e come l'investimento del PNRR “dedicato” per la realizzazione dei lavori previsti, tiene conto dei bisogni reali degli abitanti e degli interessi locali.

OSSERVAZIONE 01.1– In generale si osserva che l’elaborazione appare perseguire un approccio che considera quanto è da realizzare nel Lotto 2 ancillare al Global Project. In particolare la scelta degli indicatori per misurare l’obiettivo della sostenibilità è riferita al Global Project (macro intervento).

01.1

Di tale scelta si può dare evidenza oggettiva quando si nota che il termine “Global Project” compare nel testo 42 volte, mentre non si evince altrettanta frequenza del riferimento al PFTE – Lotto 2 che invece dovrebbe essere centrale per gli scopi della Relazione.

OSSERVAZIONE 01.2 - Le ricadute positive a livello territoriale consistono nell’aumento dell’occupazione in fase di costruzione. Un semplice confronto con l’esperienza dell’ammodernamento della SS 76 realizzato nell’ambito del Programma Quadrilatero, potrebbe dimostrare facilmente come ex post, l’aumento dell’occupazione in fase di costruzione non necessariamente implica aumento di “lavoro vero” nel territorio.

01.2

PERTANTO

L’ampia riferibilità al Global Project lascia insoddisfatta la necessità di ampliare la scelta degli indicatori non solo tra quelli previsti per la fase di costruzione o quelli macro sul rapporto costi/benefici e di mitigazione degli effetti ambientali, ma a nostro parere, ma anche quelli che permettono una più puntuale dettagliata *stima degli impatti socio-economici dell’opera, con specifico riferimento alla promozione dell’inclusione sociale, la riduzione delle disuguaglianze e dei divari territoriali nonché il miglioramento della qualità della vita dei cittadini*¹ nel territorio del Lotto 2 e dei suoi dintorni.

¹ Come da indirizzo nelle Linee guida del MIMS e CSLP per la redazione dei Progetti di fattibilità Tecnico economica (punto 8 tabella di correlazione riportata a pag. 5 della Relazione)

O2 – OSSERVAZIONI SULLA ANALISI COSTI BENEFICI

Per fondare le osservazioni su elementi dialettici utili è necessario richiamare alcuni passi significativi dell'Analisi Costi Benefici elaborata nel documento ITALFERR di riferimento. (Rif. 8)

Abbiamo notato che l'analisi si basa sul ***“Global Project, ovvero si riconosce che l'effettivo valore e le potenzialità degli interventi in progetto si possano valutare solo inquadrando gli stessi all'interno di un piano più ampio di potenziamento dell'intera relazione di traffico Roma – Ancona”*** e ***“ciò significa che gli impatti generati dagli interventi in progetto saranno misurati in relazione alla loro azione sinergica con gli altri interventi di raddoppio e di potenziamento su tutta la linea Orte-Falconara, andando così ad intercettare sia la componente di traffico regionale, sia quella di lunga percorrenza del corridoio trasversale ferroviario Marche-Umbria-Lazio”***

pertanto il metodo adottato punta a verificare che:

“i benefici che un'alternativa è in grado di apportare alla collettività nel suo complesso (i benefici sociali) sono maggiori dei relativi costi (costi sociali). Un progetto è giudicato desiderabile nel caso in cui dal confronto tra i benefici totali e i costi totali (B/C) risulti una prevalenza dei primi, il che equivale a sostenere che la collettività nel suo insieme riceve un beneficio netto dalla sua realizzazione”.

“In presenza di più alternative di intervento, è giudicata preferibile l'opzione in cui la prevalenza dei benefici sui costi è maggiore. ne deriva un confronto implicito tra lo scenario di progetto e lo scenario di riferimento (scenario futuro che esclude la realizzazione dell'intervento).

L'analisi costi-benefici per il progetto in esame parte proprio da questo indirizzo con approccio metodologico di tipo “incrementale” per confrontare i due scenari, ovvero lo “Scenario Do Nothing, o di Riferimento” (senza l'intervento) e lo “Scenario di Progetto” (con intervento), tramite la quantificazione dei costi e dei benefici che derivano dall'intervento. In linea generale l'Analisi Costi-Benefici può assumere diversi punti di vista che nella tecnica si declinano in differenti approcci in funzione dell'obiettivo che si vuole conseguire e dei parametri di riferimento.”

In estrema sintesi emerge che le scelte di impostazione dell'Analisi Costi Benefici, con le due opzioni di scenario, hanno portato alla conclusione che ***“I progetti di raddoppio P.M. 228-Albacina e P.M. 228-Castelplanio rientrano all'interno del programma più ampio di potenziamento della linea ferroviaria Orte – Falconara finalizzato ad un incremento dei collegamenti sulla relazione***

*di traffico Roma - Ancona. **Gli interventi di raddoppio previsti sono, pertanto, indispensabili per il miglioramento e lo sviluppo del servizio ferroviario non solo nella regione Marche, ma anche per il collegamento Tirreno-Adriatico***

OSSERVAZIONE 02.1 - A nostro parere appare ben evidente che **obiettivi generali “alti”** sono sicuramente raggiunti dalla programmazione strategica e che intervenire sul tratto Genga - Serra San Quirico sia condizione *sine qua non* per completare l'intera Opera. Di qui il valore che quel territorio assume a livello strategico.

02.1

A maggior ragione è però necessario che tale valore sia ben calcolato per giungere a un più realistico rapporto costi/benefici a livello locale.

Infatti il PFTE si riferisce a investimenti PNRR per realizzare gli interventi per il Lotto 2 (circa 9 km) e non per l'intera tratta Orte Falconara.

OSSERVAZIONE 02.2 - L'analisi economica condotta **non** configura specificamente come l'intervento sia generatore di significativi benefici economici per la collettività **locale**.

02.2

Tutti gli indicatori di convenienza economica utilizzati nel documento di riferimento si riferiscono al Global Project e **non** al Progetto del Lotto 2, quindi non appaiono sufficienti a valutare i benefici a livello locale.

Ad esempio un calcolo del Valore Economico Totale specifico per il Lotto 2 avrebbe permesso di quantificare la totalità dei benefici prodotti e il risultato potrebbe essere rilevante nel confronto delle alternative di tracciato.

PERTANTO

Per la stima degli impatti economici e territoriali dell'investimento di politiche che riguardano la mobilità, come quelle in oggetto, si **suggerisce** l'utilizzo di modelli econometrici ed in particolare di quelli che permetterebbero di valorizzare la relazione nel territorio di Genga (allargato ai comuni limitrofi in una distribuzione spaziale significativa) tra attività socio-economiche e il nuovo sistema dei trasporti che si va a proporre.

Questo a nostro parere 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).

03 - OSSERVAZIONI SULLA VALUTAZIONE DNSH

Il documento di Valutazione DNSH (Rif. 15), così come già osservato per l'Analisi costi benefici, si riferisce esplicitamente al Global Project e non al PFTE del Lotto 2. A pag. 8 (primo e secondo capoverso) *“Si precisa che tutte le valutazioni effettuate a partire dai dati di diversione modale, in quanto derivati dallo Studio di Traffico/Analisi Costi Benefici, sono state sviluppate all’orizzonte temporale individuato nell’anno 2050 con riferimento al “Global Project”. Mediante il riferimento al Global Project si riconosce che l’effettivo valore e le potenzialità degli interventi in progetto si possano valutare solo inquadrando gli stessi all’interno di un piano più ampio di potenziamento dell’intera relazione di traffico Roma – Ancona, nel rispetto di quanto definito nello “Studio di trasporto” (IR0F.00.R.16.RG.TS0003.001.A) e nella “Analisi Costi - Benefici” (IR0F.00.R.16.RG.EF0001.001.A.).”*

OSSERVAZIONE 03.1 – Quanto sopra sembra contraddire con quanto si dichiara in Premessa (pag. 3 secondo capoverso):

03.1

“Obiettivo del presente documento è declinare tale principio allo specifico progetto di fattibilità tecnica ed economica del Raddoppio ferroviario del Lotto 2 della tratta PM228-Castelplanio (Bivio Nord Albacina -Serra S. Quirico) fornendo gli elementi atti a dimostrare che il progetto contribuisce ad almeno uno degli obiettivi definiti nel Regolamento UE 2020/852 “Tassonomia” e che “non arreca un danno significativo” a nessuno degli altri obiettivi ambientali riportati all’art.9 (Obiettivi ambientali)..”

OSSERVAZIONE 03.2 - Pur evidenziando che il documento di riferimento è redatto ai sensi del Regolamento (UE) 2021/241, non esiste alcun elemento che indichi che la detta valutazione sia stata svolta in applicazione a quanto stabilito dalla CIRCOLARE N. 32 del Ministero dell'Economia e delle Finanze DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO UNITÀ DI MISSIONE NG EU inviata alle Amministrazioni Centrali titolari di interventi PNRR con protocollo MEF - RGS - Prot. 309464 del **30/12/2021**–U, avente per oggetto: *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente.*

03.2

PERTANTO

Va evidenziato che è stato applicato quanto stabilito dalla Circolare n 32 laddove si segnala che, nella maggior parte dei casi in cui il DNSH imponga

requisiti aggiuntivi, essi sono evidenziati nelle schede tecniche che compongono la Guida: per il PFTE Lotto 2 la scheda di riferimento è la n. 23.

Di conseguenza è necessario sviluppare in un intervallo temporale al **2035** come venga evitato un danno significativo al territorio con riferimento al finanziamento specifico del PNRR previsto per il Lotto 2.

O4 - OSSERVAZIONI SULLE ALTERNATIVE AL TRACCIATO DI PROGETTO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA TRATTA IN ESTERNA DI ATTRAVERSAMENTO DELLA FRAZIONE CASE PALOMBARE

La tratta in questione è quella che più delle altre pretende una più attenta valutazione del Progettista al fine di verificare se le soluzioni tecniche che hanno portato alla scelta siano effettivamente corrispondenti al rispetto delle persone e dei luoghi, soprattutto considerando quanto detto nelle nostre osservazioni O1, O2, O3 sulla generalità dell'approccio *global* che poco si considerano applicabili in questo ambito.

Dalla lettura del documento Analisi della soluzione progettuale e delle alternative (Rif. 10) sono state considerate confrontabili due varianti, rispetto a tutte quelle previste: una cosiddetta ALTA e l'altra cosiddetta MEDIA poi definitivamente considerata la più fattibile.

Inoltre

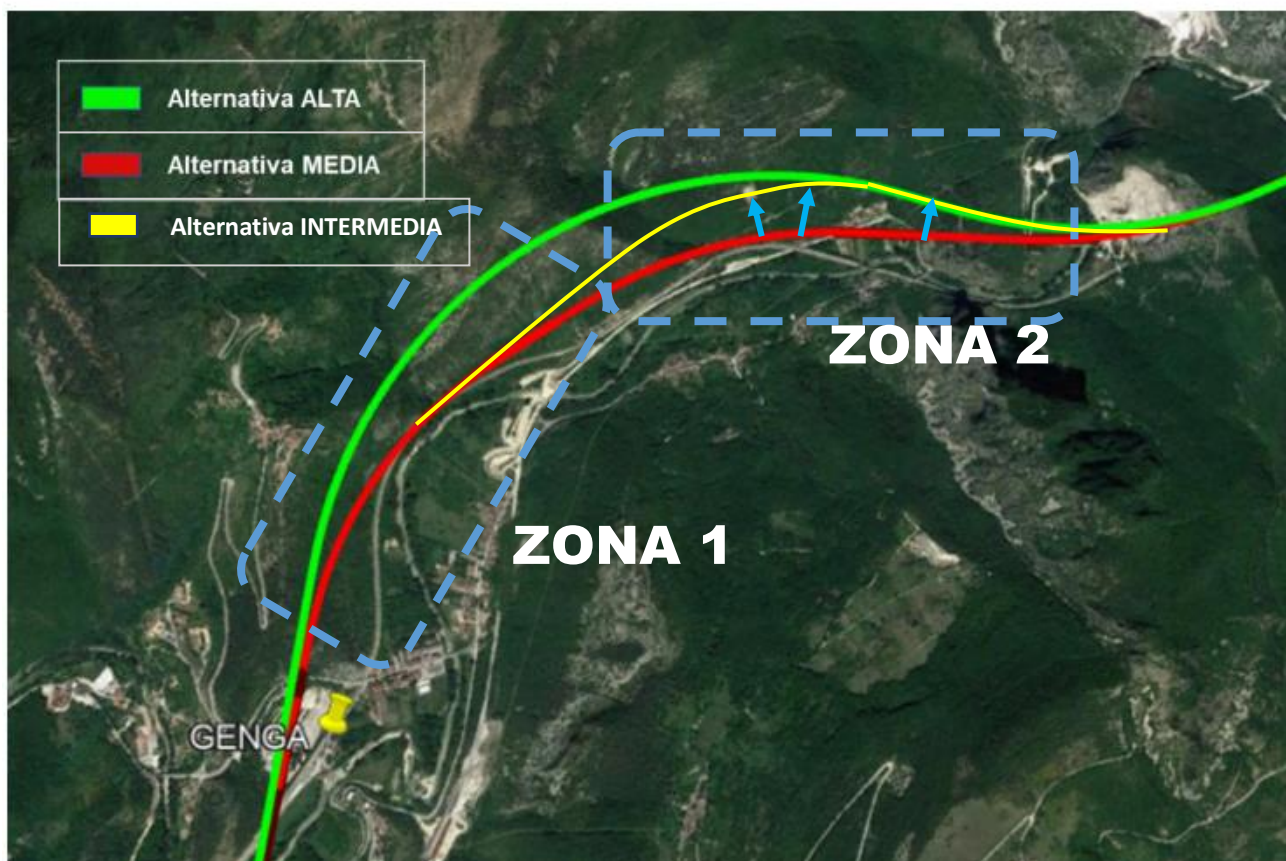
- Dallo Studio di Incidenza Ambientale (Rif. 6) si evince che seppur la zona è ZPS e SIC, la situazione di impatto delle lavorazioni sugli aspetti naturalistici viene considerata trascurabile e la biodiversità non viene persa in modo significativo dopo le lavorazioni (impatti bassi o nulli).
- non risultano particolari criticità costruttive dal punto di vista geologico e/o idraulico o impedimenti normativi relativi alla sicurezza dei tratti in galleria del percorso di progetto. Infatti per le due alternative poste a confronto dalla sopra richiamata Analisi Multicriteria (rif. 9) si legge:
 - a pag. 17 l'indicatore che valuta la quantità in termini di superficie, m2 di sistemazioni idrauliche necessarie per l'alternativa ALTA, è misurato un impatto qualitativamente BASSO, mentre per quella MEDIA è misurato MEDIO
 - a pag. 27, nella quantificazione dei criteri considerati per l'analisi di sensitività le caratteristiche relative "Sottosuolo geomorfologia, idrologia e idraulica" le valutazioni hanno dato esito simile tra le due alternative ALTA e BASSA (di progetto).

OSSETVAZIONE O4.1–Sulla base delle considerazioni sopradette, si deduce che la scelta definitiva del tracciato di progetto sono il risultato dell'Analisi Multicriteria applicata in maniera indistinta in due zone a nostro parere non necessariamente confrontabili e cioè.

O4.1

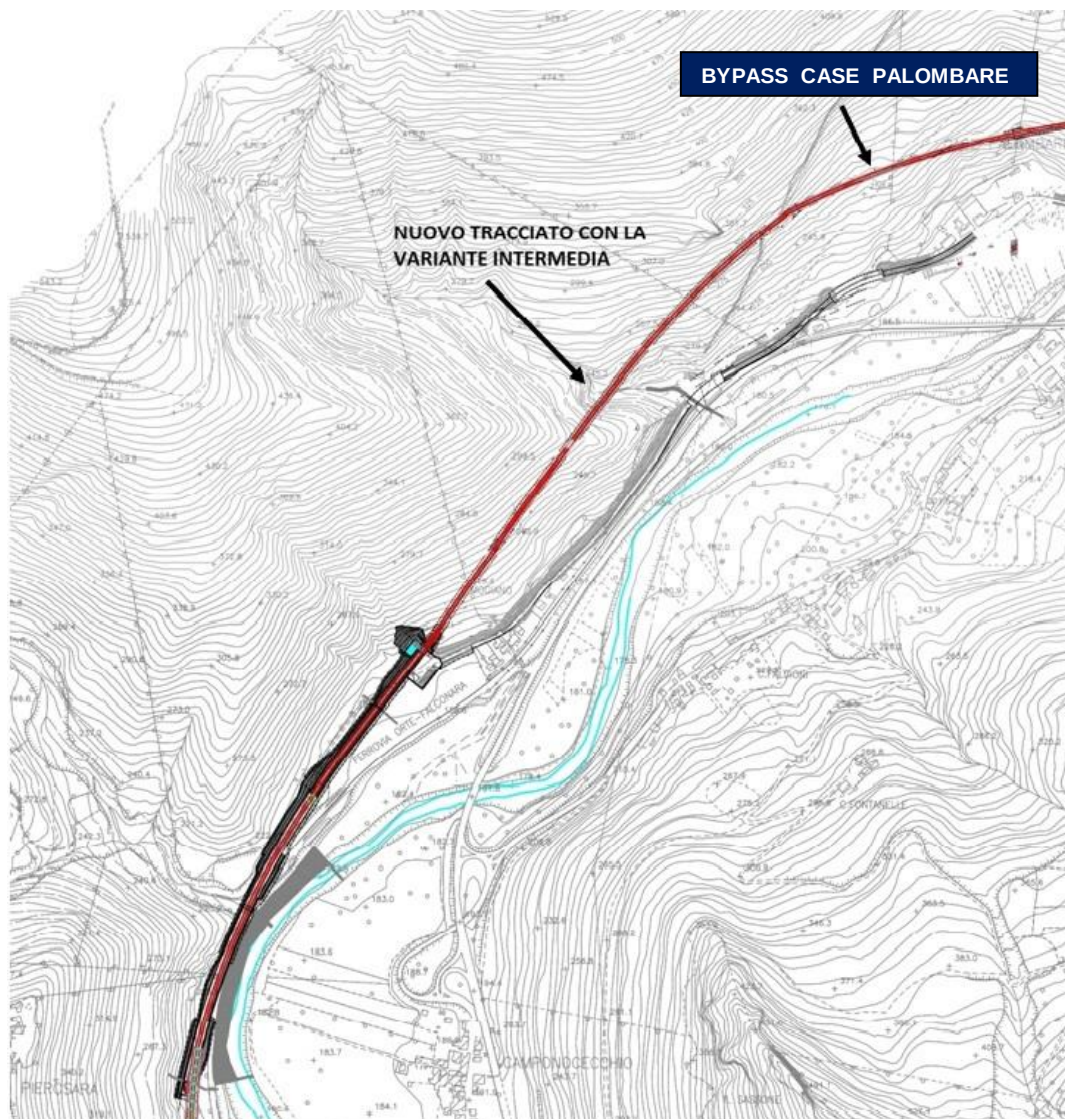
- una prima zona con meno problematiche per cui il percorso MEDIO può ritenersi accettabile e
- una seconda zona dove il confronto possa essere basato su elementi diversi da quelli applicabili nella prima zona.

Nella seconda zona potrebbe essere dunque inserita ai fini del confronto una terza alternativa che abbiamo definito variante INTERMEDIA (percorso giallo) che segue in gran parte quello rosso scavalca a monte Case Palombare e si ricollega poi al percorso rosso verso la Gola della Rossa come in via del tutto indicativa è riportato in figura



Dal punto di vista realizzativo, le problematiche possono essere risolte con le tecniche applicabili in galleria per garantire per il rispetto delle misure di sicurezza.

Per quanto riguarda l'incidenza ambientale, gli aspetti idrogeologici e idraulici, valgono le considerazioni di non criticità come affermato nei documenti di riferimento sopra considerati.



OSSERVAZIONE 04.2 – Per gli effetti sul paesaggio della scelta, ritenuta fattibile il confronto *ante* e *post operam* è riportato nelle seguenti foto simulazioni

04.2



Ante Operam



Post Operam

Duole notare che la frazione Case Palombare è praticamente sparita, schermata in maniera inaccettabile dalle barriere anti rumore verdi che limitano definitivamente la visibilità dell'ambiente agli abitanti che invece hanno da sempre goduto della vista sulla Gola della Rossa.

La garanzia della traguardabilità dell'osservatore dalla parte dell'abitato e non dal ponte Chiaradovo, del bene paesaggistico e ambientale (in questo caso i contrafforti del sito Natura 2000 della Gola della Rossa) è requisito fondamentale per giudicare se una lavorazione possa essere o non possa essere realizzata.

OSSERVAZIONE 04.3 – Le due osservazioni precedenti potrebbero essere sufficienti per condividere che occorre fare un ragionevole sforzo per modificare il percorso di progetto.

04.3

Questa osservazione riguarda comunque in senso stretto il documento Analisi Multicriteria che è quello considerato rilevante ai fini della scelta definitiva del percorso nella tratta qui in esame.

Dobbiamo rilevare che l'Analisi Multicriteria sia poco esauriente per permettere una adesione convinta ai risultati ottenuti.

Per quanto riguarda il merito del metodo è necessario chiarire come siano stati condotti i passaggi fondamentali dell'analisi.

PER I CRITERI e I SOTTOCRITERI (Definizioni)

- Raccomandiamo l'utilizzo del sotto criterio "Rumore", 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 (ad esempio probabilità di innescare incendi)"
- Raccomandiamo l'utilizzo del sotto criterio "Importi allocati per espropri immobiliari" nel Criterio "Impatti economici del progetto"
- Non è detto con quale tipo di processo siano stati determinati i pesi che definiscono l'importanza dei criteri e dei sotto criteri e chi ha partecipato alla loro scelta

PER GLI INDICATORI (metodo di valutazione)

- Vanno riformulati sulla base delle raccomandazioni precedenti
- Va detto quale metodo è stato seguito per definire l'importanza degli indicatori da misurare che hanno determinato i pesi da utilizzare per ciascuno di essi. Chi ha partecipato alla loro scelta?
- Si osserva che per ciascuno degli indicatori i pesi utilizzati sono, a gruppi di riferimento, per la maggior parte uguali tra loro (esempio 33%, 50%) e quindi poco significativi per evidenziarne l'importanza.

PER I RISULTATI

- Stimati di nuovo i pesi e ridefiniti i punteggi normalizzati, sarebbe utile che la procedura di calcolo dettagliato dei punteggi delle due alternative confrontate sia riportata in Appendice

PERTANTO

Si propongono due alternative

- a) Rivedere tutti documenti qualitativi (Sostenibilità. Costi benefici, DNSH e collegati) richiesti per la conformità del PFTE alla modalità di elaborazione.
Rivalutare i pesi dell'analisi multicriteria e ricalcolare il punteggio tra le alternative INTERMEDIA e MEDIA
- b) Accettare la proposta di concentrarsi sulla alternativa INTERMEDIA che veda lo spostamento del percorso a monte della Frazione Case Palombare, con un sicuro miglioramento della accettazione sociale e riduzione di contenziosi legali che potrebbero far cancellare la possibilità di realizzare l'intera opera (opzione a nostro parere da evitare assolutamente).

O5 – OSSERVAZIONI SUGLI INTERVENTI PREVISTI IN ESTERNA ALL’INIZIO DEL LOTTO 2

La tratta inizia alla pk 237+589, prima dell’imbocco Sud della GN01, detta “Galleria Valtreara”.



*Elaborazione su documentazione ITALFERR PFTE AMBIENTE
n. IR0F02R22N51M0002001 Key Plan*

L’area rientra in quelle definite in CLASSE I - Aree particolarmente protette 50/40 dB(A) per le quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione e risulta incontaminata da nuove costruzioni. Mantenendo immutato un paesaggio tipico di una architettura rurale delle Marche montane.



Il borgo per queste ragioni è riconosciuto dal Piano del Parco caratterizzato da emergenze identitarie, per le quali la finalità di tutela e valorizzazione si integra con la salvaguardia del paesaggio urbano e del patrimonio faunistico.

Al momento il borgo di Vallerapara è parzialmente abitato, ma come detto, caratterizzato da una quiete che è elemento valoriale importante perché possa essere proposta per aumentare l’offerta di accoglienza di qualità ai futuri

visitatori della zona (quegli stessi che arriveranno con il treno). Il borgo rientra sicuramente tra quelli per cui sarà possibile presentare domande di finanziamento per la sua riqualificazione nell'ambito di politiche regionali volte a favorire *“iniziative di riqualificazione e valorizzazione dei borghi e dei centri storici che puntano a “al fine di rivitalizzare e valorizzare il tessuto socio-culturale ed economico – produttivo dei borghi e dei centri storici e per assicurarne la vivibilità, l'attrattività e la messa in sicurezza, promuove e sostiene iniziative volte a favorire il turismo diffuso e sostenibile e il soggiorno in un contesto abitativo, ambientale e paesaggistico di pregio...”*

OSSERVAZIONE 5.1 – Nel documento Barriere antirumore (Rif. 3) il citato studio acustico (pag 8) condotto per individuare i tratti di linea ferroviaria su cui intervenire con opere di mitigazione acustica, non considera la tratta qui in esame. Appare invece necessario valutare, almeno *post operam*, i livelli di rumore: la prevista futura frequenza del transito dei treni e la maggiore velocità di percorrenza rispetto all'attuale, richiedono una valutazione specifica del rumore per garantire l'assenza di impatti acustici che possano produrre effetti indesiderati sulla qualità dell'area.

Non meno rilevante ai fini del mantenimento della biodiversità, è la circostanza che il percorso del treno avviene in una zona in cui la facile accessibilità al fiume Esino permette alla fauna selvatica del Parco di abbeverarsi alle sue acque. E' evidente infatti la presenza, a monte dell'area, di viottoli che testimoniano il passaggio di animali selvatici in discesa verso le acque del fiume.

05.1



PERTANTO

Si chiede di verificare se siano necessarie misure di mitigazione per la salvaguardia della tranquillità e della biodiversità dei luoghi anche post operam con tecniche di ingegneria naturalistica e piantumazioni di specie arboree ad hoc.

Il PFTE prevede la riqualificazione della zona la Cuna e la nuova stazione di Genga.

Il tracciato proveniente dalla galleria di Valtreara attraversa l'area in trasversale rispetto alla linea del vecchio percorso e si immette in Galleria sorpassando il Viale Giovanni Marinelli sotto il colle di Pierosara.

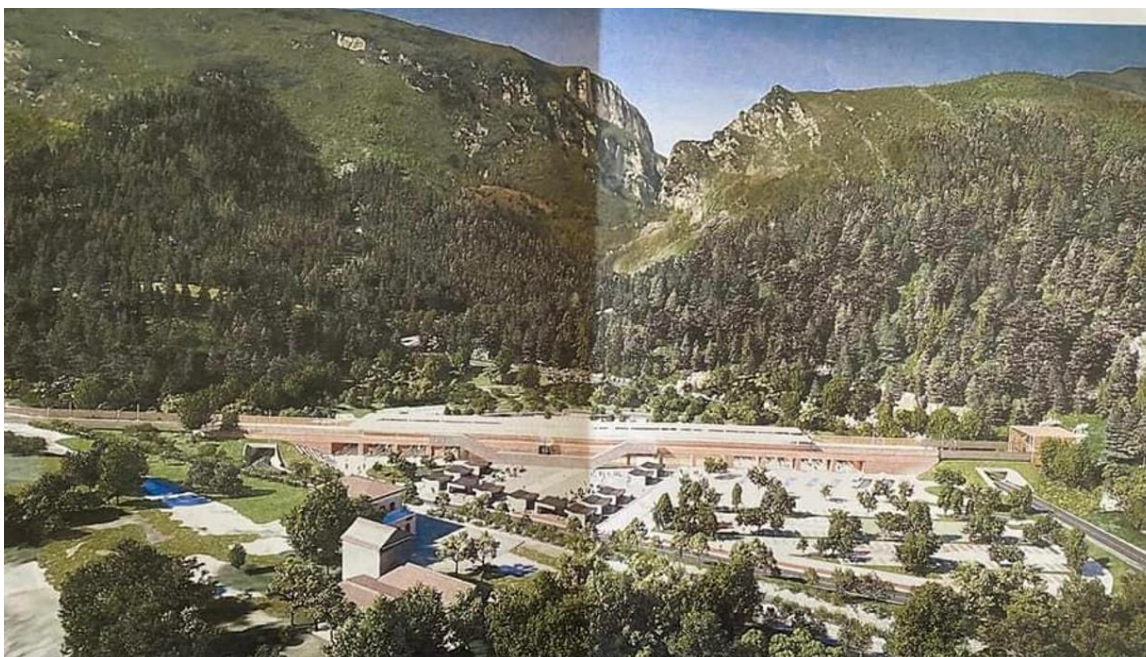
La nuova stazione comprende nel manufatto una serie di servizi pubblici (biglietterie, servizi igienici,) e organizza lo spazio in modo da realizzare zone parcheggio funzionali alla sosta dei turisti.



17

OSSERVAZIONE O6.1 - Il rendering restituisce una visione panoramica dall'alto

06.1



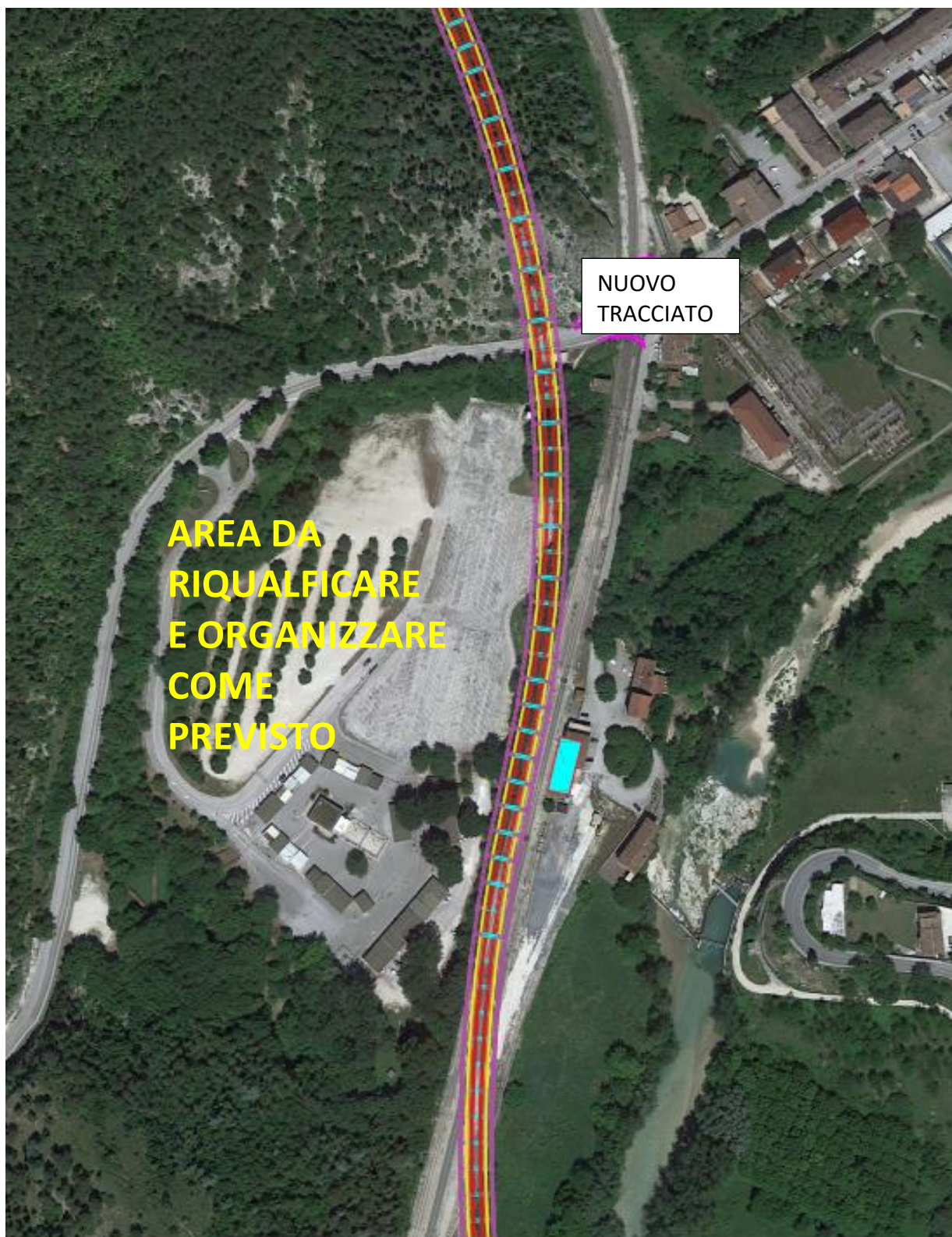
che manifesta come il “segno” del tracciato costituito dal corpo di fabbrica si interpone (seppur con aperture lasciate per l’attraversamento pedonale) tra le due zone separate dall’edificio.

In questo modo, dal basso, si penalizza la vista della gola di Frasassi e la pineta del colle di Pierosara con presenza di essenze di pino nero che caratterizzano il colle. Analogamente l’osservatore dalla parte opposta avrebbe impedita la vista del monte della Castelletta, del monte Sassone e della pittoresca frazione di Valgiubola.

Inoltre la realizzazione dell’edificio non è stata fatta con materiali aventi colori attinenti ai suggerimenti che vengono dal paesaggio circostante ne presenta elementi architettonici che ne ricodano alcuni di pregio presenti nel territorio (come ad esempio il tempietto del Valadier).

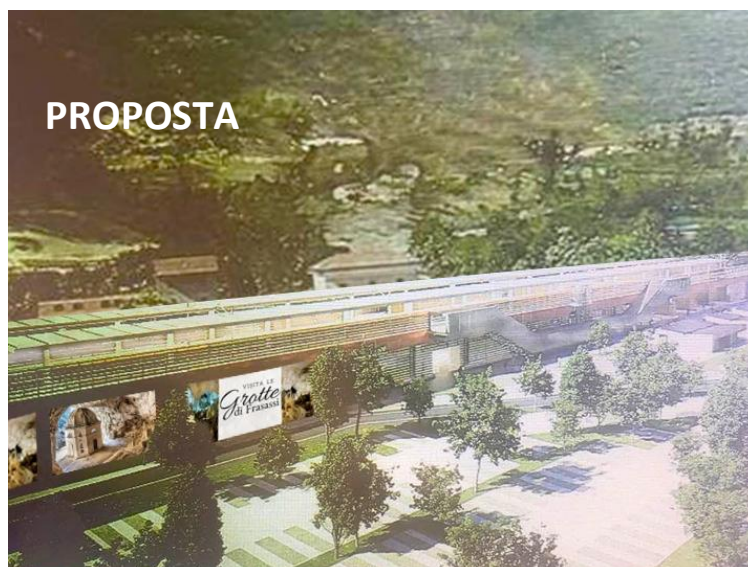
PERTANTO

Il Gruppo di lavoro propone che la tratta di attraversamento della Cuna sia fatta con una rotazione dell’edificio e della linea ferroviaria sovrastante in posizione il più possibile parallela al vecchio percorso in modo da spostarlo contigualmente alla vecchia Stazione, col piano di rotolamento complanare all’attuale sede dei binari della linea storica riprendendo in qualche modo il PP del 2006.



Lo spostamento porterebbe i seguenti vantaggi:

- La stazione si avvicina ai nuclei abitati retrostanti e dell'area comunale intera, a cui viene asservita,
- ricuce il rapporto La Cuna territorio e i comuni di Genga, Sassoferrato e Arcevia in una rete nodale servita da sistemi di mobilità urbana sostenibile che utilizzerebbe busi a trazione elettrica grazie all'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico realizzato sulle coperture previste della Stazione,
- potrebbe liberare una porzione della stessa area che rimarrebbe disponibile alle attività commerciali attuali e della disponibilità di ricezione turistica nella fase di cantiere².



² In funzione delle esigenze di cantiere

La ragione di questa osservazione è, in definitiva, quella di proporre una stazione di tutti, anche più sicura per i futuri viaggiatori che la usano tutto l'anno, nei periodi invernali e di notte.

Lo spostamento del percorso trasversale della linea ferroviaria (e quindi di tutto l'edificio scatolare) verso la vecchia stazione **è pensato SENZA MODIFICARE il progetto ITALFERR dell'edificio della nuova stazione**. Il piano di rotolamento dovrebbe essere complanare all'attuale piano dei binari della linea storica e lasciare intatte tutte le soluzioni funzionali dell'edificio della nuova sottostante Stazione di Genga come progettate (locali tecnici, servizi pubblici, biglietterie).

E' evidente che la fattibilità è lasciata alla valutazione tecnica del progettista soprattutto per quanto riguarda il raggio di curvatura dei binari, la lunghezza ottimale dei binari fronte stazione, le opere necessarie all'ingresso della galleria "Genga", la viabilità in fase di cantiere e di normale esercizio.

3 - RIFERIMENTI

A - DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO ITALFERR

- 1) PFTE RELAZIONE GENERALE
I R 0 F 0 2 R 0 5 R G M D 0 0 0 0 0 0 1 A – Settembre 2021
- 2) INFRASTRUTTURA
I R 0 F 0 2 R 1 1 P 5 I F 0 0 0 1 1 0 1 A – Settembre 2021
- 3) BARRIERE ANTIRUMORE Relazione tecnico-descrittiva Lotto 2
I R 0 F 0 2 R 1 1 R O B A 0 0 0 0 0 0 1 A – Settembre 2021
- 4) ELABORATI ARCHITETTONICI Relazione tecnico-descrittiva
I R 0 F 0 2 R 4 4 R G F V 0 0 0 0 0 0 1 A – Settembre 2021
- 5) ELENCO ELABORATI
I R 0 F 0 2 R 0 5 L S M D 0 0 0 0 0 0 1 A – Novembre 2021
- 6) STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE Relazione Generale
I R 0 F 0 2 R 2 2 R G I M 0 0 1 0 0 1 A – Novembre 2021
- 7) STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Relazione Generale
I R 0 F 0 2 R 2 2 R G S A 0 0 0 1 0 0 1 A – Novembre 2021
- 8) ANALISI COSTI BENEFICI
I R 0 F 0 0 R 1 6 R G E F 0 0 0 1 0 0 1 A – Novembre 2021
- 9) ANALISI MULTICRITERIA
I R 0 F 0 0 R 1 6 R G E F 0 0 0 5 0 0 1 A – Novembre 2021
- 10) ANALISI DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE E DELLE ALTERNATIVE
I R 0 F 0 2 R 1 0 R G M D 0 0 0 0 0 0 1 A – Novembre 2021
- 11) STUDIO DI TRASPORTO
I R 0 F 0 0 R 1 6 R G T S 0 0 0 3 0 0 1 A – Novembre 2021
- 12) LOTTO 00 ANALISI DELLE VIABILITÀ
I R 0 F 0 0 R 1 6 R G T S 0 0 0 3 0 0 2 A – Novembre 2021
- 13) RELAZIONE DI SOSTENIBILITÀ
I R 0 F 0 2 R 2 7 R G S O 0 0 0 0 0 0 1 A – Dicembre 2021
- 14) RELAZIONE PAESAGGISTICA AI SENSI DEL DPCM 12.12.2005
Report Fotografico e Foto simulazioni
I R 0 F 0 2 R 2 2 D X I M 0 0 0 2 0 0 1 A – Dicembre 2021
- 15) VALUTAZIONE DNSH Relazione Generale
I R 0 F 0 2 R 2 2 R H S A 0 0 0 X 0 0 1 A - Dicembre 2021
- 10) RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
CUP J21J0500000001 – 22 Dicembre 2021

B - DOCUMENTAZIONE DI SUPPORTO

- GUIDA OPERATIVA PER IL RISPETTO DEL PRINCIPIO DI NON ARRECARE DANNO SIGNIFICATIVO ALL'AMBIENTE (CD. DNSH)
- EUROPEAN COMMISSION SECRETARIAT - FINAL REPORT ON SOCIAL TAXONOMY PLATFORM ON SUSTAINABLE FINANCE FEBRUARY 202
- CONVENZIONE QUADRO DEL CONSIGLIO D'EUROPA SUL VALORE DELL'EREDITÀ CULTURALE PER LA SOCIETÀ - CONSIGLIO D'EUROPA - (CETS NO. 199) FARO, 27.X.2005
- MIBACT - MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO DIREZIONE GENERALE TURISMO . PIANO STRATEGICO DI SVILUPPO DEL TURISMO 2017- 2022
- EUROPEAN COMMISSION – SUSTAINABLE & SMART MOBILITY STRATEGY PUTTING EUROPEAN TRANSPORT ON TRACK FOR THE FUTURE
- «LA VALUTAZIONE DEI BENI AMBIENTALI, METODOLOGIA E CASI STUDIO» _ GIUSEPPE STELLIN E PAOLO ROSA
- EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS - GAME CHANGER FOR A CARBON NEUTRAL ECONOMY RAILWAY CONTRIBUTION TO THE GREEN DEAL
- COM (2011) 144 FINAL, "WHITE PAPER – ROADMAP TO A SINGLE EUROPEAN TRANSPORT AREA – TOWARDS A COMPETITIVE AND RESOURCE EFFICIENT TRANSPORT SYSTEM". THE COMMISSION HAS ALSO EVALUATED THIS WHITE PAPER IN SWD (2020) 410 AND SWD (2020) 411.
- REGIONE MARCHE - DELIBERAZIONE LEGISLATIVA DELL'ASSEMBLEA REGIONALE NELLA SEDUTA DELL'8 NOVEMBRE 2021 N. 43 - SOSTEGNO ALLE INIZIATIVE INTEGRATE DI RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE DEI BORCHI E DEI CENTRI STORICI DELLE MARCHE E PROMOZIONE E SVILUPPO DEL TURISMO DIFFUSO E SOSTENIBILE
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO COM (2020) 789 Final EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI STRATEGIA PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE E INTELLIGENTE: METTERE I TRASPORTI EUROPEI SULLA BUONA STRADA PER IL FUTURO

4 - CHI SIAMO

Siamo un gruppo di cittadini residenti e non nel Comune di Genga, che si riconoscono nei principi della Convenzione di Faro, che hanno messo a disposizione la loro esperienza per fornire un contributo al Dibattito Pubblico



DICULTHER/FARO MARCHE

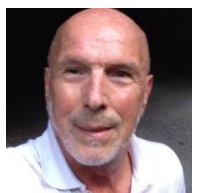
Si inserisce nelle linee di attività dell'Associazione di Promozione Sociale per la Digital Cultural Heritage –DiCultHer che si propone di avviare un percorso di promozione dell'applicazione dei principi della Convenzione di Faro firmata in Portogallo nel 2013 e ratificata nel 2020 dall'Italia con la Legge 1 ottobre 2020 n. 133. La Legge riconosce il patrimonio culturale come fattore cruciale per la crescita sostenibile, lo sviluppo umano e la qualità della vita, introducendo il diritto al patrimonio culturale "materiale e immateriale delle Comunità

Silvano Elisei



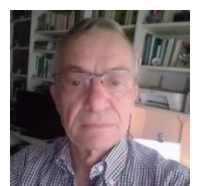
Dottore in Scienze forestali. E' stato Direttore del Vivaio Forestale Regionale "Valmetauro" (PU). Da sempre promotore di iniziative legate al territorio illustrandone la storia e suggerendo la creazione di percorsi naturalistici presenti in luoghi paesaggisticamente rilevanti, anche in collaborazione con il CAI. Ha pubblicato sull'Informatore Botanico Italiano, edito a Firenze dalla Società Botanica Italiana.

Claudio Marinelli



Ha svolto il ruolo di amministratore del Consorzio Grotte di Frasassi. Ha esperienze gestionali del territorio e promuove eventi legati alle tradizioni della Comunità gengarina anche attraverso gruppi sociali di cui è amministratore. Dimostra capacità di mediazione e tendenza all'ascolto, caratteristiche che gli consentono di coinvolgere positivamente pubblici diversi sui temi dello sviluppo locale.

Alvaro Stendardi



Laureato in scienze agrarie a Perugia. E' stato professore ordinario dell'Università di Perugia. Ha ricevuto la Laurea Honoris causa dall'Università di Bucarest nel 2005 e cinque anni dopo dalla Corvinus University di Budapest.

E' esperto di tecniche di gestione del paesaggio.

Ha partecipato ad un programma finanziato dalla Ue per la riorganizzazione del Sistema Universitario in Romania post Ceausescu

Carlo Tricoli



Ingegnere. Socio Fondatore dell'Associazione di Promozione Sociale DICULTHER. Responsabile Area Energia dell'Associazione Marevivo. Già direttore della Direzione Studi e Strategia dell'ENEA contribuendo alla stesura della Strategia Energetica Nazionale (SEN). E' stato componente del Comitato di Indirizzo e Garanzia Accredia, membro della Segreteria Tecnica Aree protette del Ministero dell'Ambiente. E' stato rappresentante italiano in Organizzazioni internazionali (NEA, IEA, OCSE) e Project leader e coordinatore di progetti di cooperazione internazionale (America Latina e Paesi del Centro e dell'Est Europa).



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Debora Pellacchia
Gruppo Consiliare Officina Civica di
Serra San Quirico

14 maggio 2022



Osservazioni del Gruppo Consiliare Ufficio Civico di Serra San Quirico.

In quanto Gruppo Consiliare di minoranza nel Consiglio Comunale di Serra San Quirico, Ufficio Civico ha avviato una riflessione sull'opera di raddoppio ferroviario ORTE – FALCONARA, dalla quale sono emerse alcune criticità.

VIABILITÀ

La principale criticità riguarda la viabilità nel centro abitato di Serra San Quirico stazione, e in particolare l'opera NV07, che prevede la realizzazione di un viadotto che avrà un enorme impatto visivo e paesaggistico, tanto da modificare irreversibilmente l'identità del centro abitato e dell'ambiente circostante. Le nostre note e proposte in merito sono sintetizzate nella relazione redatta dal geometra Francesco Fiorentini.

La realizzazione del viadotto all'ingresso del Paese si presenta come un'opera, a nostro avviso, sproporzionata per la reale morfologia paesaggistica ed urbanistica di Serra San Quirico.

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 tentare di tutelare e conservare questo bene immateriale di cui dovrebbero poter continuare a beneficiare sia i residenti, sia i numerosi visitatori che scelgono il nostro paese come meta delle loro vacanze.

Per garantire l'accesso da via Fratelli Bandiera al centro abitato va ricercata, quindi, una soluzione più sostenibile, soprattutto considerando l'esiguità dei residenti che, al netto degli espropri, beneficerebbero di quest'opera per raggiungere via Clementina.

Si dovrebbe valutare una viabilità alternativa che colleghi via Fratelli Bandiera al passaggio a livello di Gorgo Vivo (che verrà rimosso), o la realizzazione di un sottopassaggio.

ESPROPRI E SPOPOLAMENTO

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, pertanto si propone di valutare la possibilità, da parte di RFI, di compiere opere di urbanizzazione primaria e secondaria in aree presenti sul territorio comunale, di concerto con l'Amministrazione.

Tale soluzione potrebbe essere un incentivo per favorire la restanza e scongiurare il crescente abbandono delle aree interne.

INTEGRAZIONI AL DOSSIER

Riferendoci al dossier del progetto, chiediamo che, similmente a quanto è stato realizzato per Genga, RFI presenti una documentazione che integri delle ricostruzioni dell'impatto visivo delle opere previste (esempi

per Genga da pag. 36 a 38), infatti, nella parte del dossier riguardante Serra San Quirico sono presenti solo generiche viste in 3D della stazione, prive del fabbricato storico e dell'ambiente circostante. Allo stesso modo, nella relazione paesaggistica, le poche fotosimulazioni presenti sono del tutto inefficaci per comprendere il reale ingombro e l'impatto visivo del viadotto previsto come viabilità sostitutiva del passaggio a livello tra via Fratelli Bandiera e via Clementina.

TUTELA DELL'AMBIENTE

Il Gruppo Consiliare, benché consapevole che RFI abbia tenuto conto della ricchezza paesaggistica e naturalistica dell'area, delle tutele e dei vincoli che la interessano, vorrebbe avere delle 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 ulteriormente su questo territorio, già fortemente penalizzato dal cantiere Quadrilatero.

Viste le numerose aree di cantiere che saranno presenti a Serra San Quirico chiediamo che i dati di monitoraggio ambientale vengano resi pubblici per una maggiore trasparenza e per consentire una loro valutazione anche dai cittadini interessati e dalle associazioni che si occupano della salvaguardia dell'ambiente.

Inoltre, chiediamo che all'Amministrazione Comunale sia data la possibilità di partecipare al tavolo di discussione sulle compensazioni ambientali.

PARTECIPAZIONE

Apprezzando quanto già visto della procedura del dibattito pubblico in corso di svolgimento, vorremmo sapere se tale trasparenza e dialogo proseguiranno anche una volta avviati i lavori, magari con una procedura predefinita che possa anche coinvolgere i comuni cittadini che vogliano inviare segnalazioni, domande, o richieste di informazioni. Ce lo auguriamo.

Debora Pellacchia

Capogruppo Officina Civica



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Geom. Francesco Fiorentini

Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico

con integrazioni del 30/05/22

15 maggio 2022



**PROPOSTA DI VALUTAZIONE MODIFICHE ALLA PROGETTAZIONE DELLE OPERE ACCESSORIE CONSEGUENTI AI LAVORI
DI AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA
LOTTO 2 SERRA SAN QUIRICO-GENGA**

Proposta progettuale: Geom. Fiorentini Francesco

PREMESSA

Il paese di Serra San Quirico ha la sua origine in epoca pre-romana e, successivamente, proprio i romani ne hanno fatto un presidio militare per il controllo della vecchia via Clementina che aveva, all'epoca, anche una funzione di "dogana". La sua espansione vera e propria si ebbe però nel XII secolo, quando divenne una vera e propria cittadella. Il suo sviluppo in tempi antichi determinò l'espansione dell'attuale capoluogo e soltanto in tempi più recenti nacque la frazione "Borgo Stazione".

La nascita di Borgo Stazione probabilmente risale ai primi anni del '900. Determinante per esso furono due fattori fondamentali per l'epoca:

- La vecchia fornace
- La linea ferroviaria Ancona-Roma

Nel corso del tempo, come è normale che sia, la situazione urbanistica è cambiata. Di Serra San Quirico oggi rimane un centro storico classificato fra i migliori d' Italia (tanto da essere insignito della Bandiera Arancione), l'area della vecchia fornace trasformata in area edificabile, in seguito alla demolizione della stessa, ma ferma da anni a causa della crisi economica del 2012 e, infine, la ferrovia, diventata oggi una linea di transito per i treni che collegano l'Adriatico al Tirreno e con la stazione che funge da sola fermata per i treni a percorrenza regionale.

Proprio la ferrovia, che ha rappresentato nel secolo scorso un'opportunità per lo sviluppo di questo piccolo borgo marchigiano, oggi potrebbe essere un nuovo trampolino di lancio. La vocazione turistica del nostro paese, nell'era attuale, deve per forza basarsi su un progetto di sviluppo, miglioramento ed ammodernamento del territorio che la circonda. Uno sviluppo che possa di nuovo mettere al centro un territorio ed un paesaggio che, inevitabilmente, negli ultimi tempi ha ceduto il passo ad una vita sempre più frenetica e bisognosa di essere vissuta laddove ci siano servizi adeguati e collegamenti veloci.

L'opportunità che si presenta non è quindi da mettere in discussione, tuttavia, ogni cambiamento, pur se positivo, può presentare anche aspetti negativi.

Resta fondamentale, per quanto scritto sopra, il confronto. Di fronte ad una grande opera tutti si sentono in dovere di poter e/o dire qualcosa ed allo stesso tempo tutti hanno la convinzione di essere nel giusto. L'analisi che seguirà non avrà nessuna sorta di presunzione. Essa è redatta dal sottoscritto in quanto, da geometra per un'impresa locale, dal 2014 al 2017 ha eseguito lavori di movimentazione terra, formazione di rilevati, opere idrauliche, opere di armamento per l'impresa affidataria dei lavori del raddoppio ferroviario nel tratto Montecarotto-Castelplanio, oltre ad aver eseguito da impresa affidataria, per conto del Comune di Osimo (AN) e RFI (con finanziamento europeo), il prolungamento del sottopasso pedonale (con relative opere accessorie) della stazione del medesimo Comune. Quanto seguirà scaturisce da una valutazione del progetto RFI, basata su quanto è stato possibile reperire on-line e con verifiche di quanto proposto con mezzi ed attrezzature di comune uso, ma non di precisione topografica.

ANALISI DEL PROGETTO RFI

Nell'analisi del progetto si tiene come punto fisso, ovvero difficilmente modificabile, il nuovo tracciato dei binari secondo quanto detto anche dai progettisti RFI nell'incontro itinerante dell'11 maggio. È noto, infatti, che esso è soggetto a particolari normative di esecuzione che dovrà uniformarlo agli standard europei della circolazione ferroviaria e sarà progettato per permettere la circolazione dell'attuale materiale rotabile per trasporto regionale inter-regionale ed intercity che vede oramai frequentemente l'impiego di treni sempre più prestanti in termini di accelerazione e frenata, con conseguente valutazione progettuale specifica dei tronchi semaforici, livellette planimetriche e raggi di curvatura oltre a vincoli idrogeologici che potrebbero interferire con la sede ferroviaria qualora il tracciato in progetto venisse spostato. L'analisi che verrà presentata, pertanto, riguarderà la sola viabilità accessoria, incentrata nella sola

corrispondenza della frazione Borgo Stazione (centro abitato) la quale, visti i limiti imposti dalla normativa, dovrebbe essere l'unica modificabile.

Nello specifico, vengono analizzate le seguenti opere previste in progetto:

- NV07-A
- NV07-B
- SL05
- NV07
- AREE DI COMPENSAZIONE PER FABBRICATI ESPROPRIATI
- DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA RIPROFILATURA SPONDE FIUME ESINO

NUOVA VIABILITA' NV07-A e NV07-B
(Estratto elaborato progettuale dell'opera RFI)

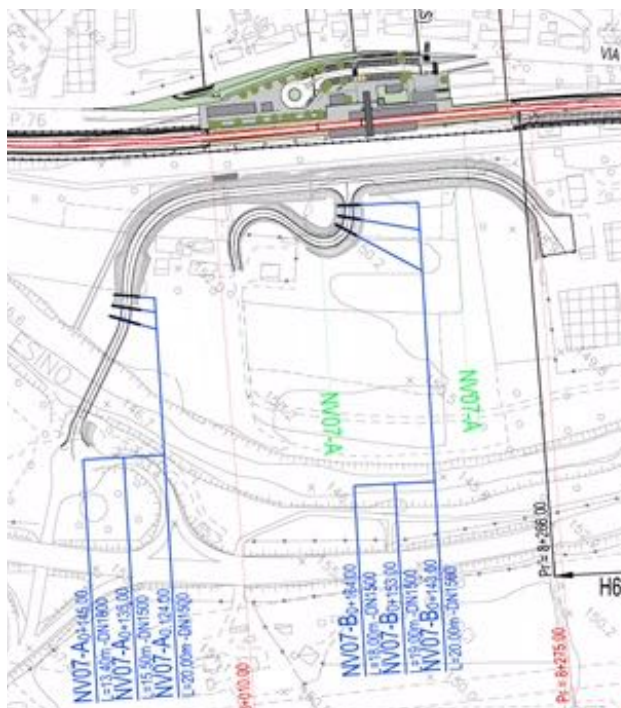


ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO RFI

La nuova viabilità, NV07-A è pensata per essere una strada di collegamento che parte dall' attuale viadotto in costruzione con i lavori del raddoppio della S.S. 76 Val d'Esino, ed ha lo scopo di collegare la nuova rotatoria con la zona a valle dell'attuale binario, nota come via F.lli Bandiera.

In questa via ci sono abitazioni ed una zona industriale, seppure di piccole dimensioni.

Nel progetto presentato, la viabilità prevede che l'NV07-A inizi nell' attuale ponte in costruzione e, procedendo nel tratto iniziale con asse stradale perpendicolare all' asse dei binari, ad un certo punto faccia una curva a destra e vada a costeggiare il vecchio canale idrico fino ad arrivare nella zona prospiciente i capannoni industriali di via F.lli Bandiera dove, una piazzola di manovra in quota all' attuale terreno, permetterà di accedere a questi ultimi. Lungo l'asse stradale dell'NV07-A, ci sarà l'intersezione a raso con l'NV 07-B che avrà lo scopo di collegare la prima (NV07-A) con l'attuale strada interpodereale che arriva fino all' abitato di via F.lli Bandiera.

ANALISI SPECIFICHE

Aspetto positivi: la presa in considerazione da parte di RFI del collegamento della zona industriale è senz'altro positivo, in quanto permette ad un'azienda locale storica di poter continuare la sua produzione, senza dover delocalizzare a causa di mancanza di infrastrutture, servendola direttamente al vicino svincolo della strada SS 76 e creandole, di fatto, una strada ad uso quasi esclusivo. La posizione della strada molto arretrata rispetto al vicino corso del Fiume Esino garantisce la salvaguardia della stessa in caso di esondazione.

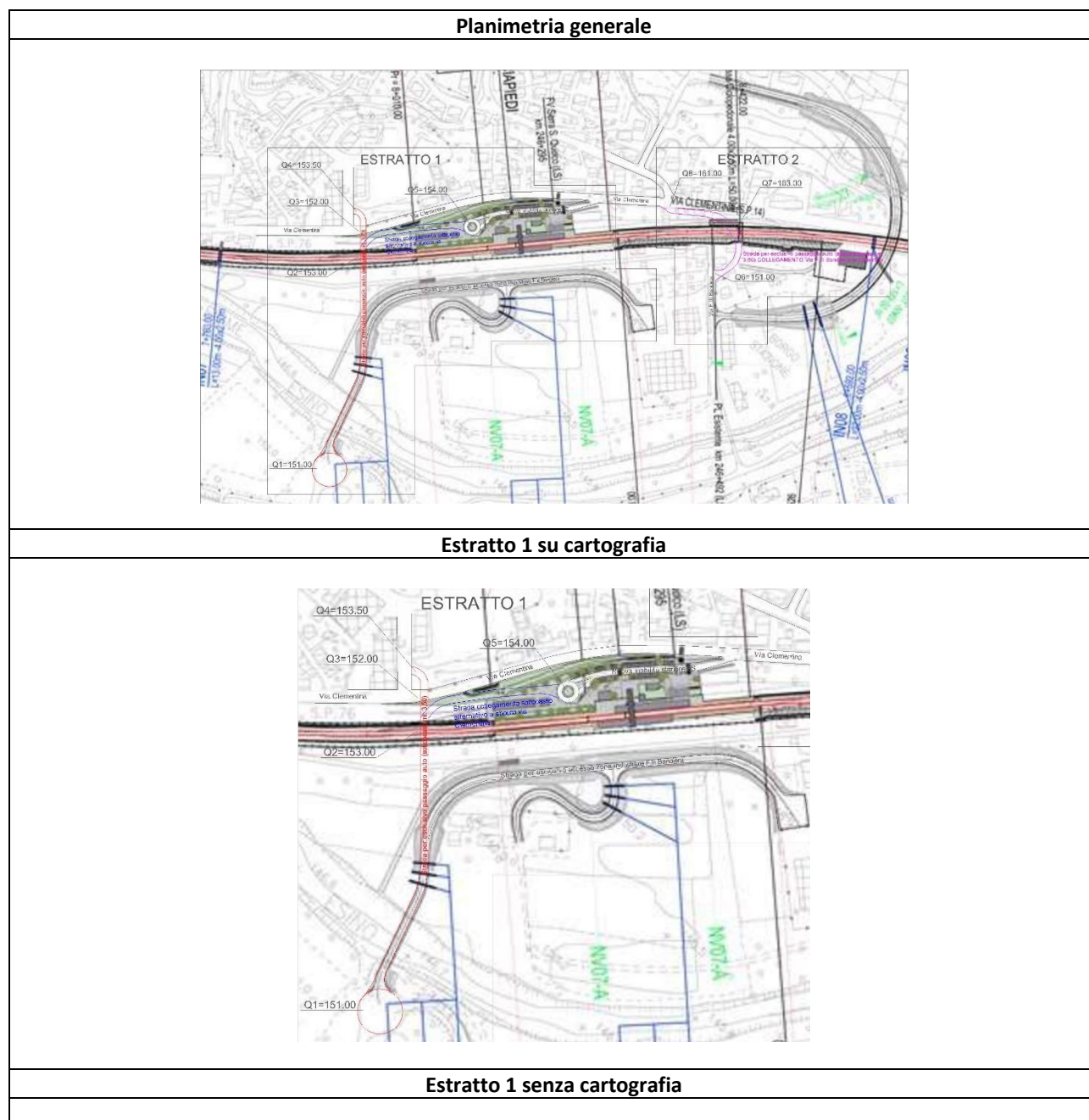
Aspetto negativo: l'NV07-B è pensato per una strada che seppure visibile planimetricamente nelle mappe catastali, non è adatta ad assolvere il compito a cui è chiamata, ovvero questa è una strada interpodereale, non asfaltata e con una larghezza non adatta al traffico veicolare (auto e camion), soprattutto in entrambe le direzioni dei sensi di marcia.

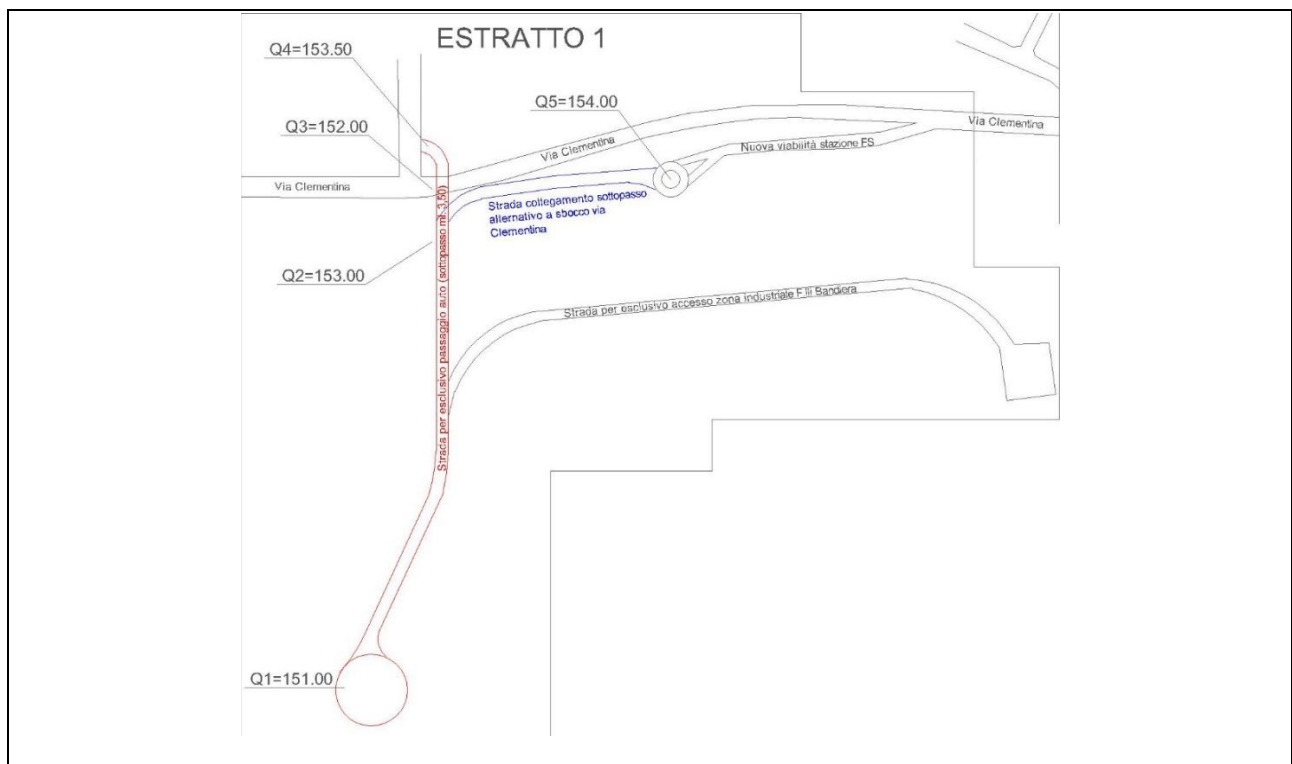
Inoltre essa, dalle planimetrie progettuali, non è oggetto di intervento migliorativo rispetto allo stato attuale e, renderla praticabile, vorrebbe dire allargare la sua sede secondo normative di legge (sede stradale, banchina e marciapiedi), realizzare opere idrauliche (per la regimentazione delle acque piovane), rifacimento del sottofondo stradale, asfaltatura, etc....ed, infine, renderla sicura con opere idrauliche che in caso di esondazione del fiume Esino possano garantire la sua percorribilità. Altro aspetto visibile dallo stralcio della planimetria sopra riportato, è l'altezza progettuale della strada NV07-A e NV07-B. Osservando, infatti, la rappresentazione grafica delle scarpate (non ci sono sezioni stradali che permettono di vedere la quota finita del rilevato), sembra che si realizzi un rilevato di almeno 4-5 ml di altezza e, se così fosse, si rischierebbe di avere il piano stradale finito ad una quota più alta rispetto all'attuale canale idrico dismesso, non oggetto di lavori di restauro e/o demolizione, che ha un' altezza di circa 5 ml. Realizzare una strada in quelle condizioni creerebbe una situazione di pericolo per chi la percorre, soprattutto nel caso in cui si vada fuori strada, oltre al fatto che le opere idrauliche della scarpata sarebbero situate (stando al progetto) al piede scarpata del rilevato, che coincide perfettamente con la struttura esistente, determinando probabilmente una situazione di "scalzamento" delle fondazioni dell'opera e accentuando così la sua instabilità statica.

PREMESSA PROPOSTA ALTERNATIVA (ESTRATTO 1)

Fermo restando quanto illustrato in premessa, l'ipotesi viene proposta in un'ottica migliorativa, tenendo in considerazione la morfologia del territorio, la reale situazione delle quote altimetriche e l'effettivo futuro utilizzo dell'opera estrapolata.

Nello specifico, di seguito si propone quanto segue:





PREMESSA GENERALE

La soluzione illustrata nasce da uno studio complessivo dell'abitato di Borgo Stazione e delle sue due zone industriali, quella di via F.lli Bandiera e di via Dell'Industria. Proprio sull'analisi di questi fattori si propone di poter valutare la modifica del tracciato dell'NV07-A con la realizzazione di un sottopasso ad esclusivo utilizzo di mezzi con altezza non superiore a ml. 3.20 (passaggio massimo per mezzi di soccorso come ambulanze) che si vada ad allacciare nell'attuale parcheggio che si trova fra l'innesto di via Clementina e via O. Romero. Detto parcheggio, di attuale forma circolare (quarto di cerchio), venne pensato a fine anni '90, quando la progettazione del raddoppio della ferrovia iniziava a muovere i primi passi. In quella fase storica, si pensò di poter procedere con il raddoppio ferroviario contestualmente al raddoppio della SS 76, infatti entrambe le progettazioni iniziarono. Tuttavia, le vicissitudini legate al fallimento dell'allora impresa affidataria dei lavori del raddoppio ferroviario fra le stazioni di Montecarotto e Castelplanio-Cupramontana, determinarono lo sfasamento dei tempi di esecuzione di entrambe le opere e, pertanto, tale idea venne abbandonata. Rimase però, di quel progetto, l'ampia veduta di tecnici locali che, incaricati della progettazione delle opere di urbanizzazione dell'ex area Fornace, consci delle opportunità che avrebbero potuto offrire le grandi opere che avrebbero interessato il territorio comunale di Serra San Quirico, prevedero tale soluzione, in seguito a uno studio basato sulle normative di allora per la realizzazione del raddoppio ferroviario. Il centro abitato della frazione di Borgo Stazione sarebbe stato servito da una strada diretta che veniva dal futuro svincolo della SS76 (inizialmente il progetto della SS 76 prevedeva un anello così detto di ritorno per collegare la zona industriale ed il paese) ad uso esclusivo delle sole automobili. Per il traffico pesante si era valutato di sfruttare l'attuale SP 14 nel punto di attraversamento dell'attuale PL (Km 245+107) perché già da allora la nuova linea ferroviaria era prevista in arretramento rispetto all'attuale tracciato e tale sbocco della strada provinciale sarebbe rimasto utilizzabile, in considerazione soprattutto del fatto che si tratta di un attraversamento a raso che eviterebbe il problema del tracciato ferroviario.

ILLUSTRAZIONE TECNICA

Scendendo nel particolare di questa richiesta di valutazione, dopo sopralluoghi per rilevamenti di quote altimetriche, si evince che:

-Piano viario nuova rotonda (Q1):	Quota 151.00
-Piano "ferro" attuale linea (Q2):	Quota 153.00
-Piano viario parcheggio (Q3):	Quota 152.00
-Piano di innesto parcheggio-Via Oberdan (Q4):	Quota 153.00

Fermo restando un opportuno controllo da parte di RFI, dalle quote rilevate si evince che un sottopasso di altezza pari a ml 3.20 sia possibile. La quota del piano del ferro (1 ml più alta della quota della strada Clementina) garantisce la possibilità della realizzazione del pacchetto di ballast, sub-ballast e supercompattato; la quota di estradosso dell'eventuale solaio del sottopasso corrisponde alla quota dell'attuale piano viario fra via Clementina ed il parcheggio

pensato per lo sbocco (sarà solo al massimo necessario fare una leggera ri-profilatura della sede stradale di via Clementina che, però, non sarà vincolata da nessun passo carraio di abitazioni, pertanto di facile esecuzione e senza alcun vincolo altimetrico), inoltre la rampa di uscita che (misurata in piano) sviluppa una lunghezza di circa 25 ml., permetterebbe di avere una rampa di uscita con un'inclinazione intorno al 13%. Per creare l'accesso al sottopasso, però, andrebbero demolite (e conseguentemente espropriate) le campate del vecchio canale idrico corrispondenti al tracciato stradale proposto. Si parla comunque di una struttura fatiscente e non più in uso. Il sottopasso, inoltre, potrebbe essere realizzato con il sistema di spinta idraulica e relativo sostegno binari del tipo ESSEN, garantendo per tutta la fase di esecuzioni dei lavori il transito (seppure a velocità ridotta) dei convogli ferroviari in entrambe le direzioni della linea Ancona-Roma. Detto sottopasso carrabile non subirebbe restrizioni dovute all' area esondabile, in quanto si trova oltre la linea di progettazione utilizzata nel progetto RFI presentato ed esso sarà messo a norma con impianto semaforico di allarme in caso di allagamento, oltre alla realizzazione di apposita vasca di raccolta acque piovane dotate di doppia pompa (primaria e secondaria).

In alternativa all' uscita in via Clementina, si rappresenta graficamente un'ulteriore soluzione (evidenziata in blu) che prevede una rampa a girare che percorre l'attuale piazzale scalo merci della stazione di Serra San Quirico (non interessato da lavori) e che si potrebbe raccordare con la rotatoria che sarà realizzata nell'antistante piazzale della Stazione. Questa soluzione, nel caso in cui non sia percorribile la prima ipotesi per problemi di quote, od altro, sarà sicuramente più praticabile, non avendo particolari limiti altimetrici.

Si eliminerà così la realizzazione dell'NV07-B per l'intersezione della strada interpoderale, ma rimarrà un prolungamento dedicato al servizio della zona industriale di via F.lli Bandiera. A differenza dell'ipotesi RFI, la strada a servizio della zona industriale verrà realizzata con la formazione di un rilevato abbondantemente più basso (l'NV07-A andrà a scendere per entrare in sottopasso, per cui avrà un'altezza di circa 2-3 ml., la quale oltre ad essere più bassa del bordo del vecchio canale idrico, consentirà una traslazione orizzontale, allontanandola dal canale idrico esistente, pur facendola rimanere nell' area di esproprio del terreno su cui sorgerà), le scarpate avranno uno sviluppo più contenuto. Questo aspetto ha un'importanza rilevante, anche in relazione ai futuri lavori di manutenzione che saranno a carico del Comune.

Va inoltre verificata la fattibilità della ri-profilatura dell'argine del fiume Esino in corrispondenza del tratto interessato con lo scopo di ridurre il rischio di esondazione (e conseguente) allagamento. Tale opera di protezione potrebbe essere realizzata sulla falsa riga dei lavori che stanno eseguendo ANAS e Quadrilatero nello stesso tratto del corso fluviale (ma nella sponda opposta del fiume) a protezione della vicina S.S. 76. Le opere da eseguire sarebbero molto simili a quelle già presentate nel progetto in corrispondenza dell'NV06, dove sarà realizzata una scogliera a protezione del rilevato.

Resta da verificare la fattibilità, dopo la consultazione del piano espropri, del prolungamento dell'NV 07-B fino alla vicina via F.lli Bandiera per poter garantire un passaggio di mezzi pesanti che, stando agli elaborati grafici dell'attuale progetto, dovrebbe essere possibile.

NUOVO SOTTOPASSO PEDONALE SL05 (Estratto elaborato progettuale dell'opera RFI)



ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO RFI

Il nuovo sottopasso pedonale, SL05 è pensato per permettere l'attraversamento della sede ferroviaria a pedoni e ciclisti, mettendoli in collegamento fra la via Clementina e via F.lli Bandiera. Tale opera accessoria è sicuramente fondamentale per diminuire (o addirittura eliminare) ogni tipo di disagio, soprattutto dei residenti che possono così arrivare in via Clementina senza essere obbligati a percorrere l'NV07, NV07-A ed NV07-B.

ANALISI SPECIFICHE

Aspetti positivi: la presa in considerazione da parte di RFI del collegamento fra via F.lli Bandiera e via Clementina, anche se solo per quanto concerne pedoni e ciclisti, è senza dubbio positivo, soprattutto perché permette un collegamento tra la citata via e la prospiciente farmacia.

Aspetto negativo: la realizzazione di tale sottopasso, che è regolamentato con i requisiti di abbattimento delle barriere architettoniche, prevede di conseguenza le rampe per sedie a rotelle, sviluppa il suo percorso (per quanto visibile in planimetria) nel parcheggio prospiciente la farmacia e la tabaccheria. Tale soluzione sacrifica fortemente (se non addirittura annulla) la possibilità per chi si dovrà recare in uno di questi due esercizi commerciali di poter parcheggiare la propria auto negli attuali spazi di sosta. Tale "rimozione" significherebbe oltretutto, togliere 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.

PREMESSA PROPOSTA ALTERNATIVA

Fermo restando quanto illustrato in premessa, l'ipotesi viene proposta in un'ottica migliorativa, tenendo in considerazione la morfologia del territorio, la reale situazione delle quote altimetriche e l'effettivo futuro utilizzo dell'opera estrapolata.

ILLUSTRAZIONE TECNICA

Nello specifico, considerato che negli elaborati progettuali le rampe in uscita del sottopasso pedonale hanno il loro "senso a salire" con asse parallelo all'attuale tracciato ferroviario e con direzione "Roma", si propone di valutare lo sviluppo di tali 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.

NUOVA VIABILITA' NV07

(Estratto elaborato progettuali dell'opera RFI)

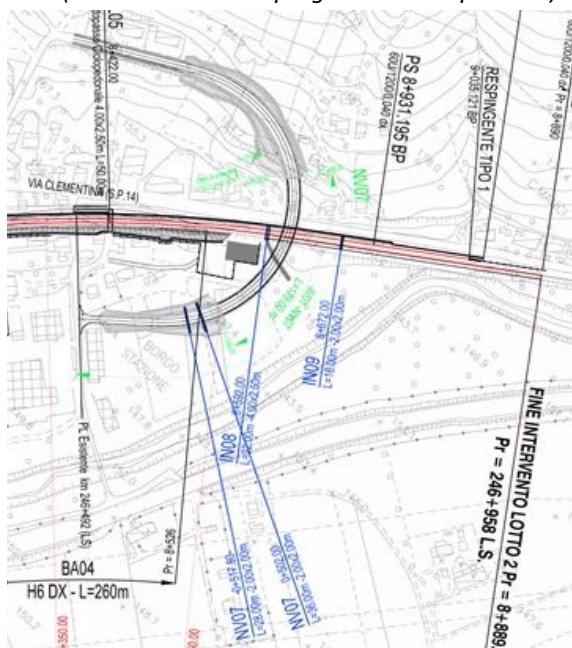


ILLUSTRAZIONE DEL PROGETTO RFI

La nuova viabilità, NV07 è pensata per essere una strada di collegamento fra la zona a valle ed a monte del tracciato ferroviario per mezzo di un viadotto. Questa nuova viabilità ha lo scopo di permettere il transito dei mezzi che provengono dall'uscita della SS 76, oltre che da via F.lli Bandiera e via Clementina, utilizzando la NV07-A e l'NV07-B,

che si vanno a collegare nella viabilità esistente di Borgo Stazione e non oggetto di adeguamenti conseguenti al nuovo tracciato. Di tutta la progettazione della viabilità accessoria al tracciato, questa sembra essere il vero problema sostanziale del progetto.

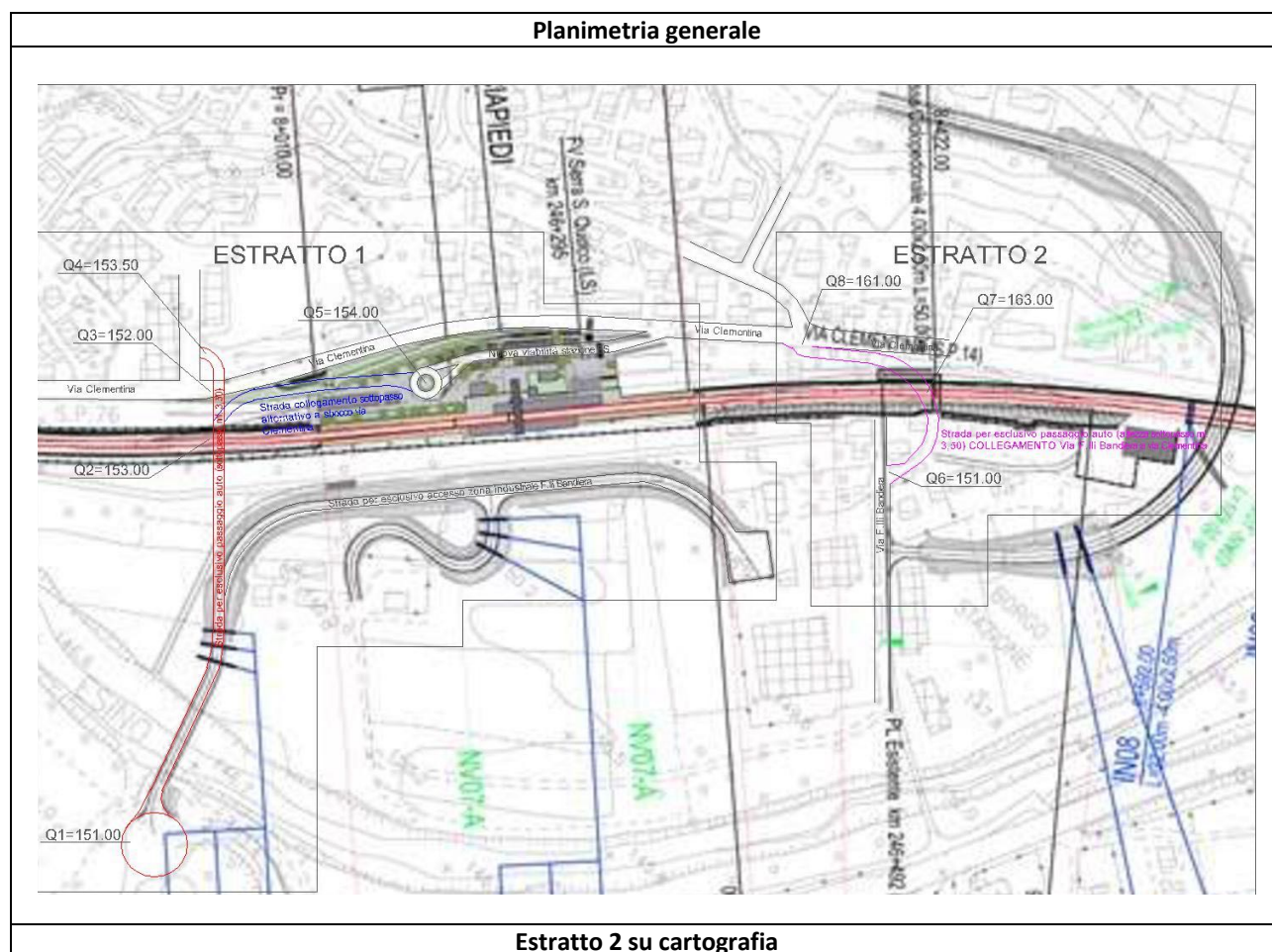
ANALISI SPECIFICHE

Aspetto positivo: collegamento da valle a monte del tracciato ferroviario

Aspetto negativo: l'NV07, seppure planimetricamente sembra funzionare, a livello altimetrico presenta problemi significativi. La realizzazione del viadotto all'ingresso del Paese si presenta come un'opera gigantesca e sproporzionata per la reale morfologia paesaggistica ed architettonica di Serra San Quirico, a causa del notevole impatto visivo che modificherà irrimediabilmente l'identità del centro abitato. Come già ricordato nell'introduzione di questa relazione, Serra San Quirico è stata insignita della Bandiera Arancione, un riconoscimento di qualità turistico-ambientale conferito dal Touring Club Italiano, dovuto, oltre che ai monumenti di rilevanza storico-artistica, al pregevole paesaggio collinare che circonda il borgo medievale. Si ritiene pertanto doveroso tentare di tutelare e conservare questo bene immateriale di cui dovrebbero poter continuare ad usufruire sia i residenti, sia i numerosi visitatori che scelgono Serra San Quirico come meta delle loro vacanze. Per garantire l'accesso al centro abitato dei residenti in via Fratelli Bandiera va ricercata, quindi, una soluzione più sostenibile dal punto di vista paesaggistico. Inoltre, problemi relativi alla viabilità si potrebbero avere nel punto di collegamento del cavalcavia in via Sandro Pertini. Essa, infatti, si presenta come una strada a servizio di alcuni condomini, che altimetricamente si trovano ad una quota di circa 180,00 (Piano del ferro 153) ed il collegamento della stessa via alla via Clementina è garantito da una strada di lunghezza pari a ml. 150 circa, con una pendenza pari al 18% circa. Anche l'innesto di questa strada si trova in una posizione sfavorevole, in prossimità dell'incrocio che conduce al capoluogo, e comunque in un punto che non garantirebbe spazi di manovra per mezzi a passo lungo, come quelli per il trasporto scolastico. Di fatto questa opera può essere by-passata.

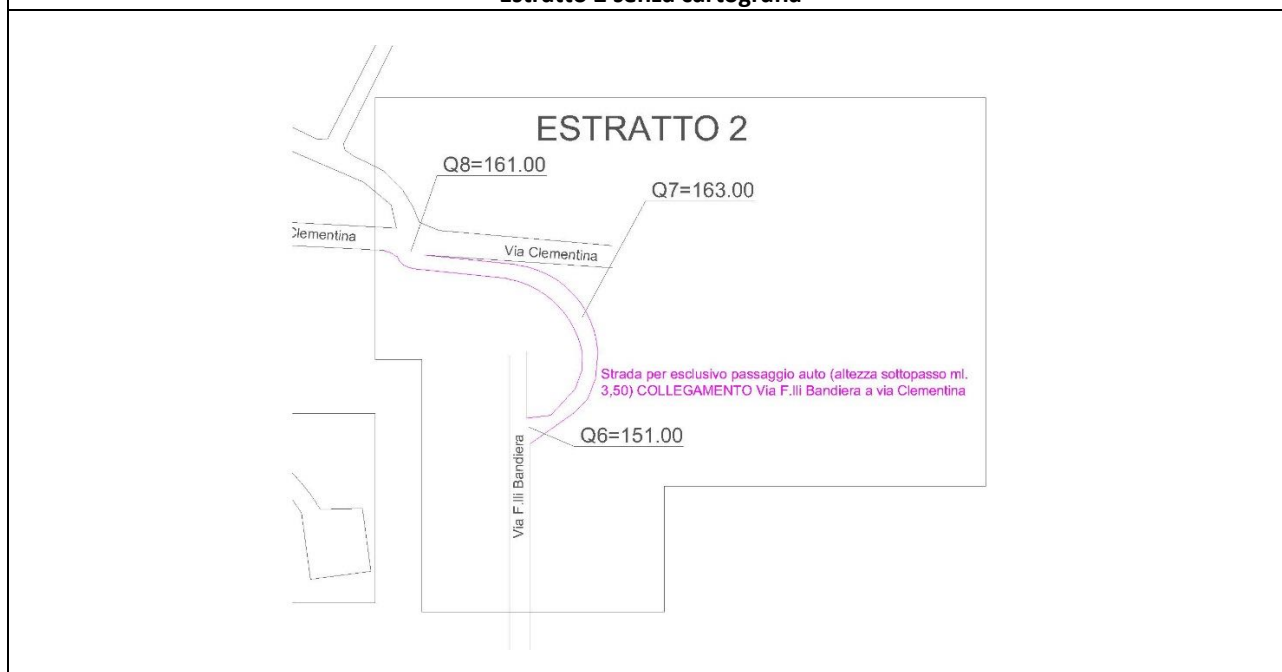
PREMESSA PROPOSTA ALTERNATIVA (ESTRATTO 2)

Fermo restando quanto illustrato in premessa, l'ipotesi viene proposta in un'ottica migliorativa, tenendo in considerazione la morfologia del territorio, la reale situazione delle quote altimetriche e l'effettivo futuro utilizzo dell'opera estrapolata. Per la proposta, si parte dal presupposto che la viabilità per i mezzi pesanti diretti nella zona industriale di via F.lli Bandiera prevedrà l'utilizzo dell'NV07-A (sia esso nella forma progettuale indicata da RFI che nell'ipotesi di cambiamento proposta), pertanto rimane da gestire solo il traffico veicolare dei residenti di via F.lli Bandiera. Nello specifico, di seguito si propone quanto segue:





Estratto 2 senza cartografia



PREMESSA GENERALE

La soluzione illustrata nasce da uno studio complessivo dell'abitato di Borgo Stazione, sulla cui base si propone di poter valutare l'annullamento dell'opera del tracciato dell'NV07 in favore di un sottopasso carrabile e pedonale. In particolare si propone di sostituire l'opera in questione con la realizzazione di un sottopasso promiscuo (auto e pedoni), 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. Si parla di sottopasso promiscuo, perché esso, con la sua eventuale costruzione, garantirebbe l'attraversamento del tracciato ferroviario sia per auto (con limite di altezza a m. 3.20 per garantire l'accesso ad ambulanze) che pedoni. Ne è un esempio di fattibilità quello già costruito nella stazione ferroviaria di Castelplanio-Cupramontana. Esso, con questa modalità di esecuzione, garantirebbe il collegamento fra via F.lli Bandiera e via Clementina ed eviterebbe la realizzazione del sottopasso SL 05 (destinato al solo transito ciclo-pedonale) e del viadotto previsto da RFI.

ILLUSTRAZIONE TECNICA

Scendendo nel particolare di questa richiesta di valutazione, dopo sopralluoghi per rilevamenti di quote altimetriche, si evince che:

-Piano viario di innesto strada attuale (Q6):	Quota 151.00
-Piano "ferro" attuale linea (Q7):	Quota 163.00
-Piano viario innesto via Clementina (Q8):	Quota 161.00

Fermo restando un opportuno controllo da parte di RFI, delle quote rilevate, si evince che un sottopasso di altezza pari a ml. 3.50 sia possibile. La quota del piano del ferro (11 ml più alta della quota della strada di via F.lli Bandiera) garantisce la possibilità di realizzazione del pacchetto di ballast, sub-ballast e supercompattato, la quota di estradosso dell'eventuale solaio del sottopasso si trova abbondantemente ribassato rispetto al piano del ferro. La geometria della rampa di uscita, seppure in curvatura, permette di essere realizzata separatamente al corpo monolitico del sottopasso che attraversa il tracciato (esso potrà essere anche realizzato con sistema di spinta idraulica e sostegno binari del tipo ESSEN) grazie ad uno scavo così detto a "cielo aperto", consentendo di fatto la circolazione ferroviaria (seppur con limitazioni di velocità) durante le fasi delle lavorazioni. La rampa di uscita si svilupperà nell'attuale zona parcheggio del vecchio Dopolavoro Ferroviario. Nella sua complessità il tracciato del sottopasso avrà una lunghezza di circa ml 100,00, garantendo una pendenza costante pari a circa il 10%. Per ovviare alla perdita dei parcheggi attualmente situati nell'area del Dopolavoro Ferroviario o per prolungare la rampa di uscita qualora ne fosse necessario per i requisiti progettuali, si potrebbe pensare di allargare l'area al vicino lotto di terreno sito fra l'area del Dopolavoro e l'innesto della strada di accesso al piazzale antistante la stazione ferroviaria (informazione non verificabile a causa di mancanza del piano degli espropri). Il sottopasso, vista la sua peculiarità di pendenza costante, non avrà bisogno di vasca di raccolta dell'acqua piovana in quanto la stessa potrà essere convogliata nell'attuale rete fognaria. Va inoltre verificata la fattibilità della ri-profilatura dell'argine del fiume Esino in corrispondenza del tratto interessato con lo scopo di ridurre il rischio di esondazione (e conseguente) allagamento. Tale opera di protezione potrebbe essere realizzata sulla falsa riga dei lavori che stanno eseguendo ANAS e Quadrilatero nello stesso tratto del corso fluviale (ma nella sponda opposta del fiume) a protezione della vicina S.S. 76. Le opere da eseguire sarebbero molto simili a quelle già presentate nel progetto in corrispondenza dell'NV06 dove sarà realizzata una scogliera a protezione del rilevato.

AREE DI COMPENSAZIONE PER FABBRICATI ESPROPRIATI

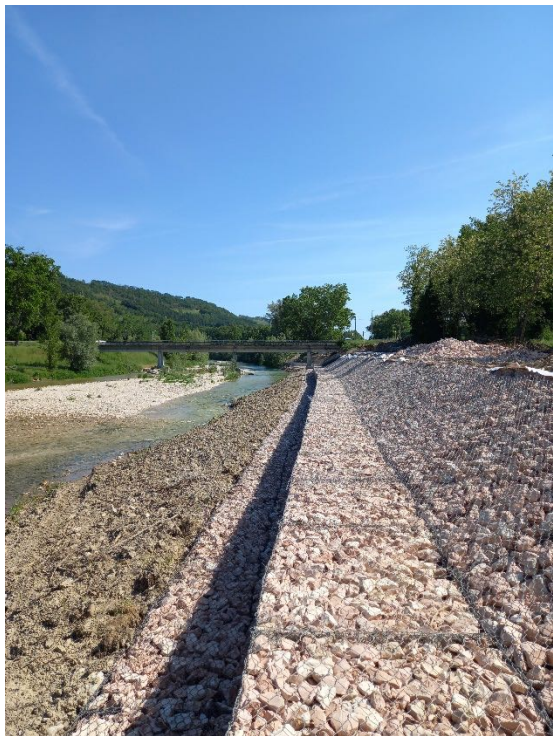
Nel corso dell'incontro itinerante, si è anche affrontato il problema degli espropri delle abitazioni che interferiscono con il nuovo tracciato (sia ferroviario che stradale). Fra le tante tematiche discusse nel dibattito, si è posto il problema per chi si vedrà espropriare la propria abitazione e si troverà, dopo essere stato indennizzato, ad iniziare a trovare un posto alternativo sul quale costruirsi una nuova abitazione. Questa situazione mette a rischio il Comune di Serra San Quirico in termini di spopolamento e, per questo, 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.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA RIPROFILATURA SPONDE FIUME ESINO

Come specificato per la proposta del sottopasso carrabile collegato all' NV 06 e quello in F.lli. Bandiera, si riporta di seguito documentazione fotografica relativa alla riprofilatura della sponda destra del fiume Esino realizzata da ANAS e Quadrilatero SPA per l'innalzamento del limite di esondabilità e la conseguente protezione della sede stradale della SS 76. Tale intervento necessario per la realizzazione dei sottopassi di collegamento, sarebbe necessario per la lunghezza della strada interpoderale compresa fra il nuovo ponte ANAS e la strada di via F.lli Bandiera.





CONCLUSIONI

Quanto esposto nel presente documento, come indicato in premessa, ha lo scopo di evidenziare quelle che potrebbero essere le criticità di un'opera che il territorio di Serra San Quirico aspettava da anni. Non viene discussa la sostanza di quanto RFI si sta accingendo a compiere, ma è doveroso provare a cercare delle soluzioni che possano risolvere le criticità riscontrate. Il progresso non va fermato, tuttavia, in questo momento storico deve sposarsi con il concetto di sostenibilità: ambientale, economica e sociale, così come ci ricorda l'Agenda 2030.



PROPOSTA DI VALUTAZIONE MODIFICHE ALLA PROGETTAZIONE ALTERNATIVA DEL SOTTOPASSO CARRABILE DI COLLEGAMENTO FRA VIA F.lli BANDIERA E VIA CLEMENTINA PROPOSTO NEL DP DEL 25 e 26 MAGGIO 2022 E CONSEGUENTI AI LAVORI DI AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA LOTTO 2 SERRA SAN QUIRICO-GENGA

Proposta progettuale: Geom. Fiorentini Francesco

PREMESSA GENERALE

A seguito del dibattito pubblico svoltosi nelle giornate del 25 e 26 maggio c.m., la scrivente intende chiedere di porre l'attenzione ad una ulteriore possibilità per il collegamento della frazione di Borgo Stazione fra le parti del territorio comunale situato a valle ed a monte del tracciato ferroviario.

Si prende infatti atto dell'impegno di RFI ed ITALFER per trovare una soluzione valida e percorribile per l'eliminazione del cavalcaferrovia NV07 con la proposta progettuale presentata in occasione del dibattito pubblico dei giorni sopracitati, che prevede la realizzazione di un sottopasso ad altezza ridotta per collegare via F.lli Bandiera con via Clementina. Questa soluzione però (senza dubbio migliorativa per l'esclusione del cavalcaferrovia) presenta delle criticità e necessita di alcune deroghe, nello specifico:

- Franco altimetrico ridotto a ml. 3,50 (necessita di deroga al DM 2001);
- Adeguamento di viabilità esistente con andamento planimetrico non a norma, pertanto sarà necessario prevedere un limite di velocità pari a 30 Km/h;
- Necessaria approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

PROPOSTA ALTERNATIVA

Premessa

In questi ultimo periodo Officina Civica, in qualità di gruppo di minoranza del Consiglio Comunale di Serra San Quirico ha cercato, per mano di tecnici e precedenti amministratori, di proporre idee nuove ed alternative alle viabilità accessorie indicate nel progetto incentrate per lo più nell'abitato di Borgo Stazione e, soprattutto, in considerazione del reale utilizzo che gli abitanti ne andranno a fare soprattutto nel contesto territoriale del nostro Comune. Ne è una dimostrazione quanto già in precedenza consegnato nel Quaderno degli Attori in data 15.05.2022.

Proprio nell'ottica di proporre possibili alternative da valutare da parte dei tecnici di RFI ed ITALFER, si illustrerà di seguito la bozza progettuale che, in data 29.06.2017 con determina 223, il Comune di Serra San Quirico ha commissionato ad un tecnico locale e che era arrivata alla fase di progettazione definitiva dopo incontri con tecnici RFI avvenuti presso la sede di Ancona.

Il motivo poi che ha spinto al suo abbandono, seppure noto a pochi ma anche alla scrivente, non ha senso che venga specificato in questo ambito, come non ha senso che la stessa amministrazione non ne abbia fatto menzione fino ad oggi ai progettisti che dopo sopralluoghi in loco, incontri pubblici ed incontri in Comune sembrano non saperne nulla.

Illustrazione del progetto commissionato dal Comune di Serra San Quirico

Il progetto redatto, ricalca di fatto quanto inserito nel Piano Regolatore Generale del Comune di Serra San Quirico a seguito del protocollo di intesa firmato a fine anni '90 fra l' allora Sindaco, ANAS ed RFI.

La logica era quella di realizzare una strada che collegasse l' attuale ponte in costruzione ANAS nella zona del nuovo svincolo della SS 76 ed il centro abitato. La nuova strada doveva permettere infatti di convogliare il traffico di camion ed auto dalla nuova rotatoria dello svincolo alla via Clementina, by-passando di fatto il PL al Km. 245+107 e Km. 245+492.

Al tempo dello studio del progetto di questo sottopasso, i lavori del raddoppio ferroviario erano ben lontani ed era stata studiata una strada che collegasse il nuovo ponte ANAS in costruzione con la via Clementina per mezzo di un sottopasso ad altezza normale (camion ed auto), situato in corrispondenza dell' intersezione fra via Oscar Romero ed appunto via Clementina, che attraversava perpendicolarmente il tracciato ferroviario e prevedeva il convogliamento del traffico sia in direzione monte che mare, con due rampe di uscita distinte e sfruttando lo spazio di pertinenza della Stazione Ferroviaria adibito a scalo merci. La rampa lato monte usciva in prossimità della chiesetta storica prevedendo la demolizione di un fabbricato, quella lato centro abitato si innestava nell' attuale piazzale della stazione ferroviaria. Subito dopo il nuovo ponte, era prevista una rotatoria dove si allacciava un' altra strada a servizio della zona industriale e civili abitazioni di via F.lli Bandiera, ricollegandosi alla strada interpodereale esistente, oggetto anch' essa di lavori di adeguamento normativo.

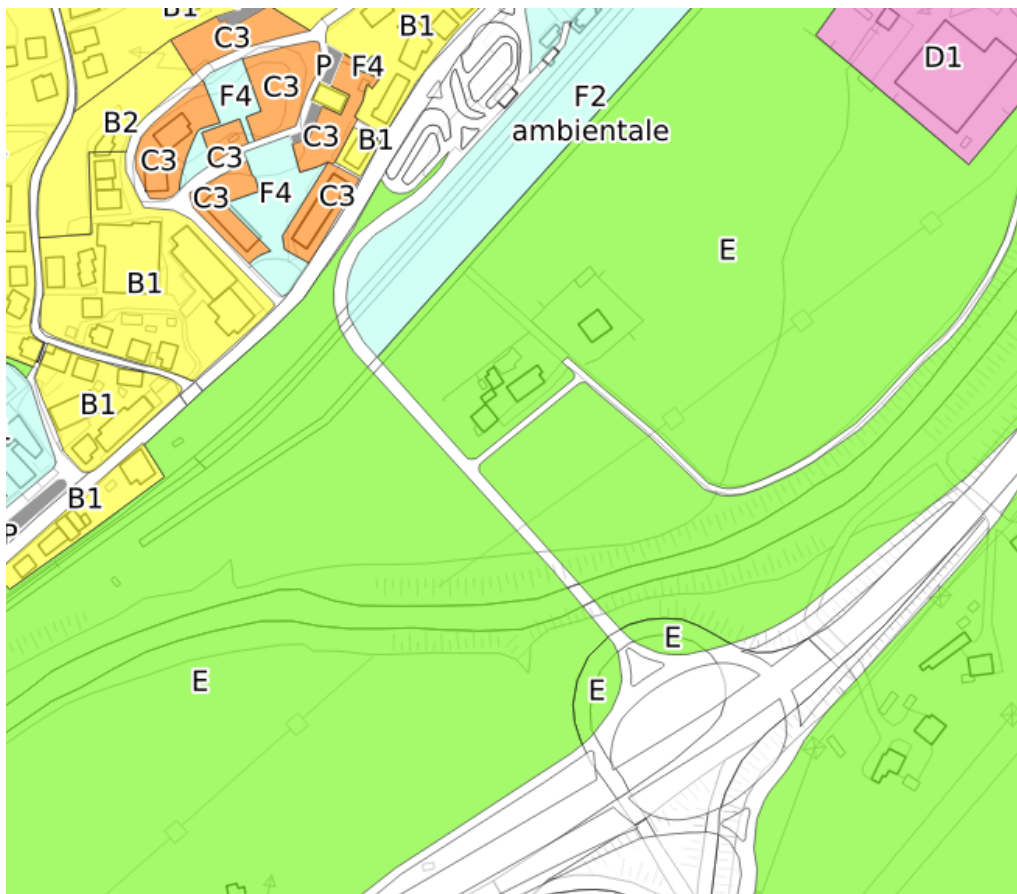
In conseguenza a questa soluzione progettuale ed in virtù della persistenza della strada in zona PAI con tutte le restrizioni del caso, il Comune di Serra San Quirico fece richiesta di finanziamento al Ministero dell'Interno Ministero dell'Economia e delle Finanze, "FONDO PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA RELATIVA AD INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA di cui all'articolo 1, commi dal 52 al 58 della legge n. 160 del 27 dicembre 2019, con le modificazioni introdotte dall'articolo 1, comma 10-septies, del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n.8" con codice CUP G33H20000120001, alla posizione 2161, dell' anno 2020, avente come oggetto "MESSA IN SICUREZZA DELLA SPONDA DEL FIUME ESINO IN CORRISPONDENZA DELLA NUOVA USCITA DELLA STRADA STATALE 76" con un contributo richiesto di € 100.000,00.

E' importante dire che il progetto era arrivato alla fase di progettazione definitiva perchè condiviso con i tecnici RFI di Ancona per capire se ci fossero o meno i presupposti per la sua realizzazione. Appurata la sua fattibilità dopo una serie di incontri, si è proceduto con l' avanzamento della progettazione con l' incremento di ulteriori tavole progettuali, planimetrie e profili altimetrici, facendo di fatto avanzare il progetto alla fase definitiva.

Di seguito si riportano:

- Stralcio PRG;
- Stralcio progettuale

Stralcio PRG:



Sralcio progettuale:



Modifiche al progetto commissionato dal Comune di Serra San Quirico

Fermo restando che, con i lavori del raddoppio sono previste le soppressioni dei PL, il progetto può essere una buona base di partenza per il principio del collegamento fra la SS 76 e la via Clementina, ma considerato che il traffico pesante potrà usufruire del vecchio PL al Km. 245+107 con attraversamento a raso, non sarà necessario realizzare la rampa di uscita lato monte. Rimane invece valida la rampa con sbocco nel piazzale della stazione, oltre alla strada di collegamento a via F.lli Bandiera per mezzo di una rotatoria. Lo studio del profilo altimetrico conferma la possibile realizzazione senza interferire con il piano ferrato del tracciato ferroviario, oltre che evitare di avere limitazioni di altezza e tantomeno di velocità dovuti a raggi di curvatura fuori norma ed innalzamento del franco altimetrico.

Limite di esondabilità

Allo stato attuale e, come indicato anche nella precedente relazione, il tratto di fiume in questione 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 dell' acqua. La stessa cosa può essere fatta nel tratto che interesserà la futura strada che dovrà collegare via F.lli Bandiera anche perché, come indicato sopra, è stata fatta una richiesta di finanziamento per la sicurezza spondale dietro un progetto di fattibilità basato per l' appunto su questo sottopasso, inoltre nella zona dove dovrebbe essere realizzata la strada di collegamento a via F.lli Bandiera ci sono già stati precedenti lavori di messa in sicurezza come visibile dalla documentazione fotografica riportata di seguito:



Riprofilatura sponda SX precedentemente fatta



Riprofilatura sponda SX precedentemente fatta



Riprofilatura sponda SX precedentemente fatta



Riprofilatura sponda SX precedentemente fatta



Riprofilatura sponda Dx in corso di realizzazione su tratto SS 76



Riprofilatura sponda Dx in corso di realizzazione su tratto SS 76



Riprofilatura sponda Sx in corso di realizzazione
su nuovo ponte



Riprofilatura sponda Sx in corso di realizzazione
su nuovo ponte

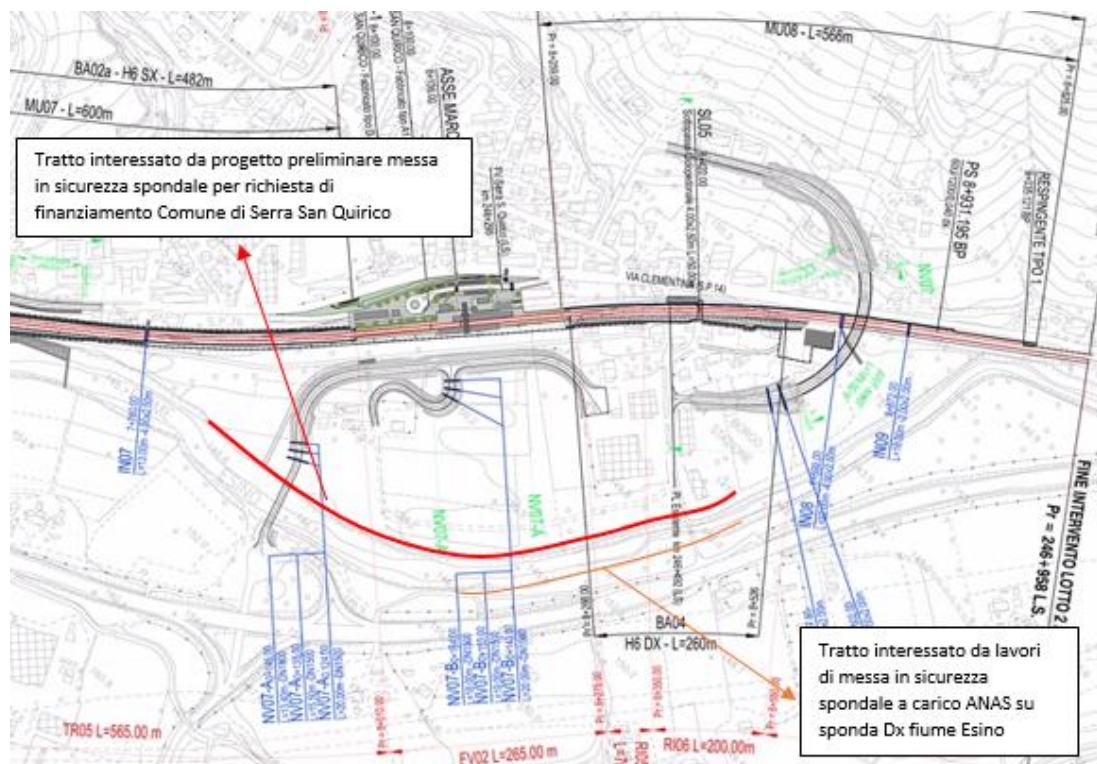


Riprofilatura sponda Sx in corso di realizzazione
su nuovo ponte



Riprofilatura sponda Sx in corso di realizzazione
su nuovo ponte

Di seguito planimetria esplicativa oggetto di progettazione preliminare per richiesta di finanziamento ministeriale da parte del Comune di Serra San Quirico a seguito della progettazione del sottopasso ed identificazione degli attuali interventi di riprofilatura da parte di ANAS :



Conclusioni

La presente relazione ha lo scopo di mettere al corrente i progettisti RFI ed ITALFER di una ulteriore possibilità di collegamento dal nuovo ponte ANAS alla via Clementina. Questa soluzione, come ampiamente indicato sopra, scaturisce da uno studio progettuale mirato, già discusso con RFI e parte integrante di una richiesta di finanziamento per la messa in sicurezza sponale del tratto di fiume interessato. Esso, analizzata la soluzione del sottopasso alternativo all' NV 07, sembra essere migliore in quanto:

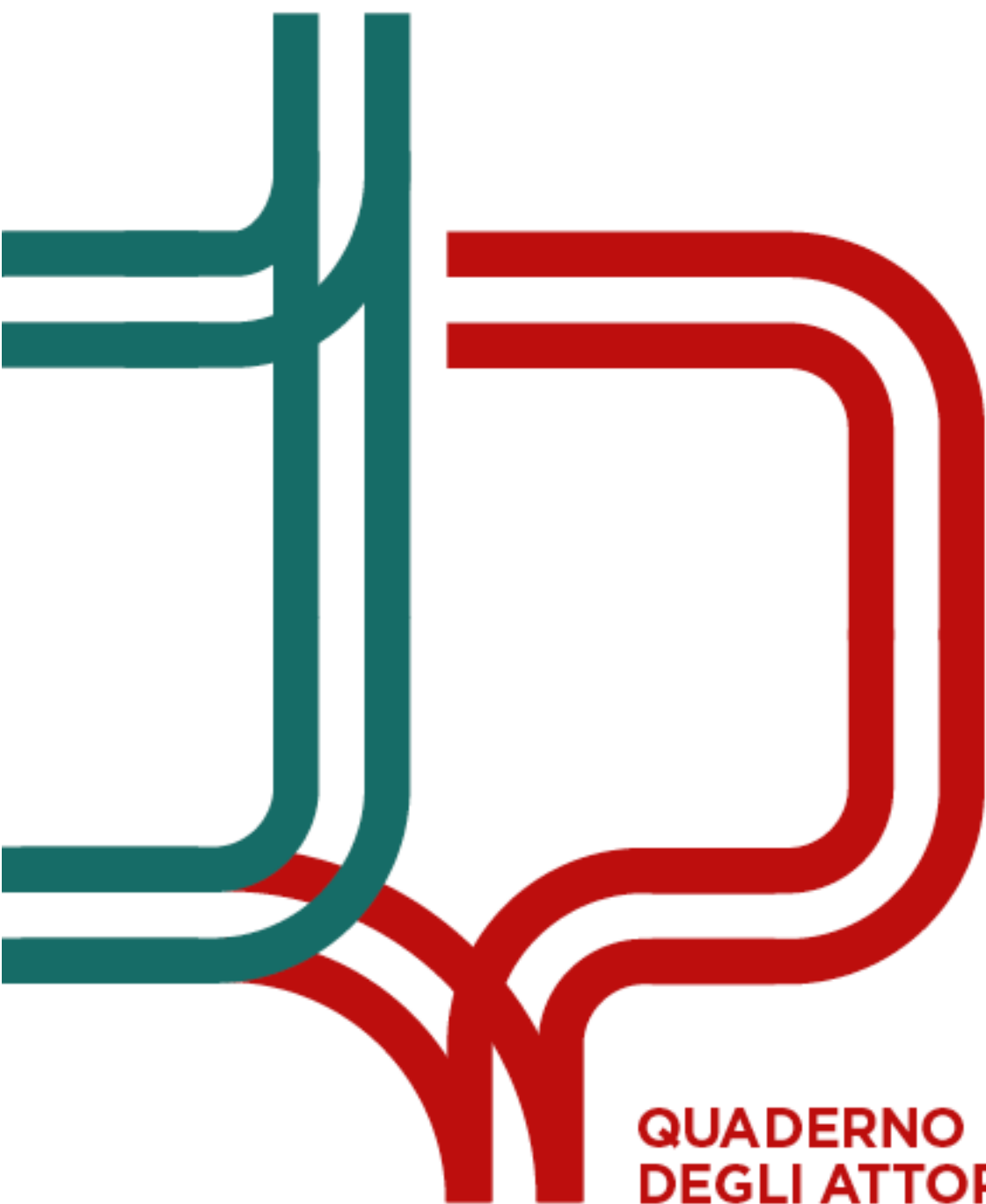
- Non necessita di franco altimetrico ridotto;
- Non ha andamento planimetrico fuori norma quindi non prevede la riduzione dei limiti di velocità;
- Non necessita di approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
- Ha iniziato un iter di approvazione di finanziamento per la messa in sicurezza sponale.

Tutto quanto sopra riportato in merito al progetto definitivo del sottopasso commissionato dal Comune di Serra San Quirico, seppure parzialmente indicato, ha un dettaglio di progettazione avanzata e dettagliata, è inoltre di facile consultazione perché presente negli atti Comunali.

È sicuramente anomalo che a darne notizia della sua esistenza sia un gruppo di minoranza e non l'amministrazione stessa, ma questo è stato fatto per dare una logica alla realizzazione del nuovo ponte ANAS

che anche con la bozza di variante presentata in conferenza non assolverebbe a pieno al compito con il quale è stato progettato, via F.lli Bandiera con l' eventuale fattibilità di questa soluzione potrebbe avere un carico molto più leggero di traffico (anche se toccata marginalmente, la strada fra le abitazioni non è adatta a sopportare un traffico a doppio senso di circolazione), non sarebbero necessari ulteriori espropri (anche se limitati a pertinenze abitative), non sarebbe necessaria la demolizione dell' ex "Dopolavoro ferroviario", oggetto, oltretutto, di una proposta di riqualificazione da parte dell' ASD Cinghiali Serra San Quirico.

Si riporta, infine, una frase significativa che molto spesso è stata detta dall' Ing. Marchese nel corso dei vari interventi del dibattito pubblico, ovvero che *"i tecnici RFI ed ITALFER non sposano mai i loro progetti"* ed è per questo che, auspichiamo di aver dato un ulteriore contributo e che questo possa essere fonte di verifiche e di studio.



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Avv. Andrea Aiello

20 maggio 2022

DIBATTITO PUBBLICO
ORTE – FALCONARA
LOTTO 2 – SERRA SAN QUIRICO/GENGA

GIOVEDI' 12 MAGGIO 2022

**INCONTRO DI PRESENTAZIONE PRESSO IL COMUNE DI SERRA
SAN QUIRICO (AN)**

**AVVOCATO ANDREA AIELLO
TONON – LO VETRO & PARTNERS
STUDIO LEGALE E CONSULENZA INTERNAZIONALE
VIA ARENULA 21 – 00186 ROMA**



Francesco Acquaroli ✓

13 aprile alle ore 08:58 · 🌐



Buongiorno a tutti, voglio condividere con voi alcune riflessioni sul progetto per il potenziamento della linea ferroviaria adriatica, opera strategica fortemente invocata anche dal sottoscritto, per la nostra regione che soffre un isolamento infrastrutturale decennale il cui superamento è da sempre auspicato. Con questa premessa vi chiederete quali siano le criticità. Sostanzialmente i dubbi riguardano il fatto che il potenziamento che ci è stato finora prospettato è finalizzato solo al traffico merci, e non passeggeri come avevamo richiesto, con una prospettiva a dieci anni che prevede il passaggio di oltre 150 treni merci gionalieri. Questi numeri comporterebbero un impatto fortissimo su tutta la nostra linea ferroviaria e cioè il passaggio di un treno merci ogni pochi minuti e, poiché la tratta si sviluppa nel cuore delle nostre realtà urbane, territori a forte vocazione turistica e commerciale, la preoccupazione per l'impatto è legittima e fondata. Un tema che tocca tutte le Marche: la soluzione per la città di Pesaro che nell'intervento vedrebbe arretrare la propria linea ferroviaria fuori dal centro abitato vorremmo che fosse applicata a tutti i Comuni marchigiani, con una visione unitaria e sostenibile con le vocazioni dei territori.

La nostra posizione è favorevole al potenziamento ferroviario, ma riteniamo che la tipologia e la quantità di traffico previsti con l'attuale proposta siano incompatibili con il tracciato attuale dentro le aree urbane, anche per scongiurare l'installazione di pannelli fonoassorbenti alti fino a sei, sette, otto metri che deturperebbero ambiente, clima e paesaggio e che al contempo non risolverebbero il problema dell'inquinamento acustico. Inoltre i benefici per il traffico passeggeri sarebbero nulli o quasi. Restiamo disponibili a discutere soluzioni compatibili con il nostro territorio e che portino reali miglioramenti ma non saremo MAI disposti ad acconsentire interventi non sostenibili. Abbiamo convocato tutte le amministrazioni comunali interessate per confrontarci su queste perplessità e preoccupazioni e TUTTE hanno condiviso. Sono felice che su un tema così delicato ci sia stata questa compattezza.



684

Commenti: 143 Condivisioni: 48

In sintesi, il **PRESIDENTE DELLA REGIONE MARCHE FRANCESCO ACQUAROLI** rappresenta che:

- 1. Le linee ferroviarie in raddoppio, stante la tipologia e la quantità di traffico prevista, **sono incompatibili con il tracciato attuale dentro i centri abitati e quindi devono arretrare fuori dal centro urbano;**
- 2. l'installazione di pannelli fonoassorbenti alti 6/7/8 metri **deturperebbero ambiente, clima e paesaggio;**
- 3. vi è disponibilità a discutere **soluzioni compatibili** con il territorio, ma non ad acconsentire progetti **non sostenibili**

RIFORMA

ARTT. 9 E 41 DELLA COSTITUZIONE

- «Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione.
- Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali».
- «L'iniziativa economica privata è libera.
- Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana».

CARTA DI NIZZA ART. 37

TFUE ART. 191

- «Un livello elevato di **tutela dell'ambiente** e il miglioramento della sua **qualità**, devono essere integrati nelle politiche dell'Unione e garantiti conformemente al principio dello sviluppo sostenibile».

PROGETTO **RFI** CHE COINVOLGE SERRA SAN QUIRICO

AMBIENTE:

- **espropri e abbattimento** di decine di civili abitazioni;
- **Devastazione del parco privato Perugini** con abbattimento di circa sessanta alberi centenari, rari, non autoctoni e di particolare pregio (**Parco Regionale Nazionale Gola della Rossa e di Frasassi**);
- danni inestimabili per **flora, fauna e l'ecosistema**;
- devastazione del **parco Perugini**, scavi e deturpazioni nella pineta del **Monte Murano** a causa della variante stradale NV06.





VIABILITA'

Il tracciato proposto da RFI è **all'interno del centro abitato** di Serra San Quirico, saranno quindi presenti:

- muri di contenimento alti decine di metri;
- pannelli fonoassorbenti alti fino a 8 metri davanti alle finestre delle abitazioni;
- inquinamento acustico e ambientale;
- occultamento del paesaggio collinare.

DIGNITA' DELLE PERSONE

Assisteremo nel centro abitato di Serra San Quirico a:

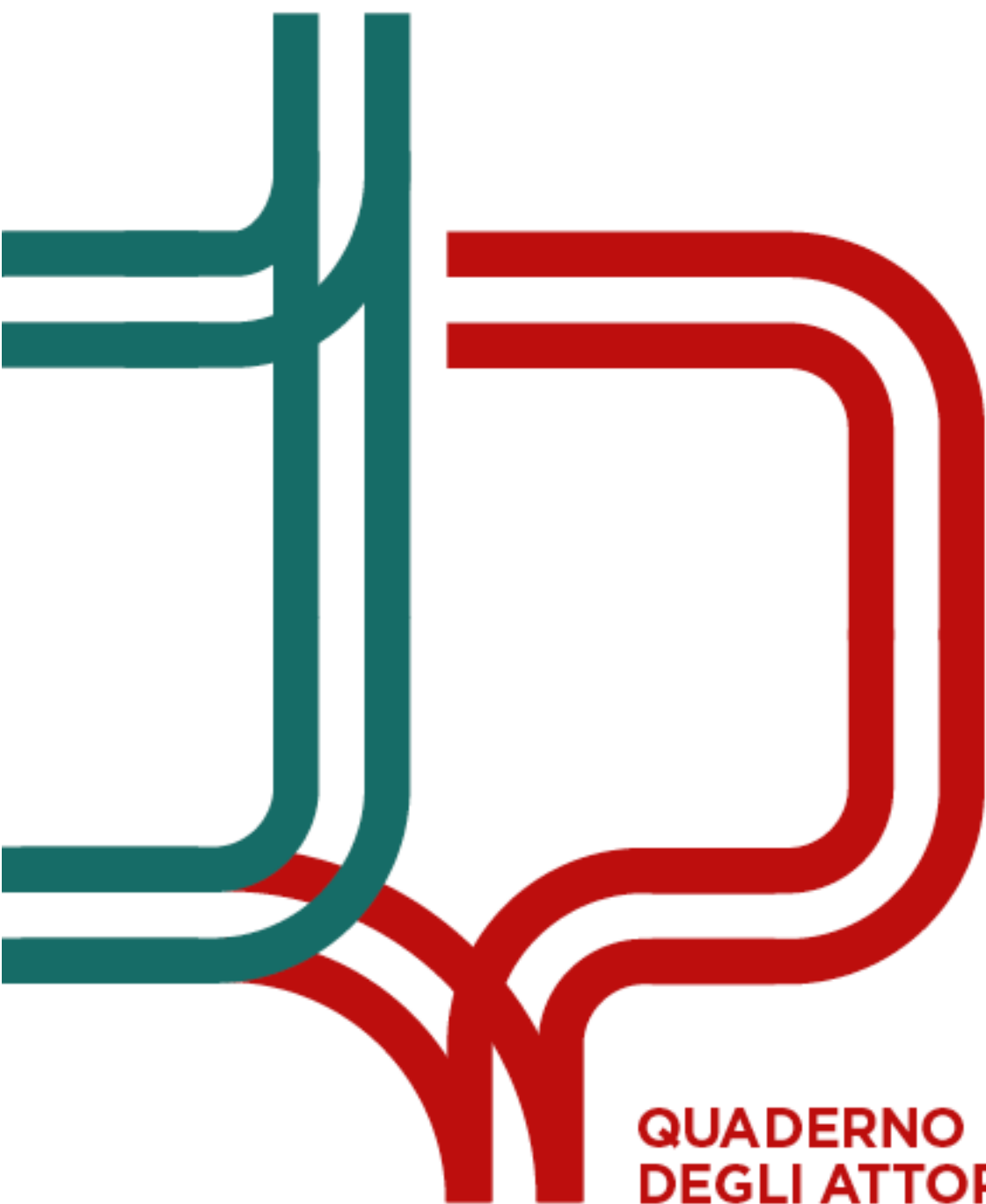
- Muri di contenimento;
- inquinamento acustico;
- pannelli fonoassorbenti alti fino a 10 metri;
- vibrazioni continue dovute al passaggio dei treni che incidono sulla stabilità degli edifici;
- cantieri in piedi per anni;
- abbattimento di decine di civili abitazioni.

Tutte queste aberrazioni andranno ad annichilire, in modo irreparabile, la dignità degli abitanti di Serra San Quirico e la loro qualità della vita.

CONCLUSIONI

Il progetto attuale RFI e ITALFERR, che prevede il tracciato all'interno del centro abitato di Serra San Quirico:

- non è in linea con le parole del Presidente della Regione Francesco Acquaroli e con gli articoli della Costituzione;
- è in spregio degli aspetti: AMBIENTE, VIABILITA' E DIGNITA' DELLE PERSONE.



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Ing. Euthimios Kotroniàs
Presidente Comitato Gola della
Rossa

21 maggio 2022

PARERE SULLA VALUTAZIONE DEI COSTI DEL PROGETTO

1. Le basi della stima.

Il progetto nella sua fase attuale di ingegnerizzazione, classe 3, si trova nella fase di accuratezza del **+/-25%** della stima deterministica essendo un preventivo parametrico. Secondo gli standard internazionali del **“Cost Estimating”** il valore deterministico, a meno di una dettagliata analisi dei rischi per la determinazione della **“Contingency”**, si dovrebbe considerare per il valore di **485.951.501 euro**, il valore ottimistico di **364.468.876 euro** e di **607.448.126 euro** per il valore pessimistico.

Recentemente il governo ha previsto un adeguamento dei prezzi al 2022 per il PNRR e le altre opere pubbliche del 20% . Tuttavia, questa percentuale è un tetto che il governo ha posto per intervenire in caso di superamento, cosa che non riguarda la realtà dei fatti e delle tendenze dei prezzi dei materiali, la speculazione dei mercati internazionali e la consuetudine degli appaltatori italiani nella conduzione delle opere pubbliche.

In tal senso, per essere coerenti con la realtà e fedeli nel dogma della buona pianificazione secondo la quale nel disegno del piano è necessario assumere una posizione cauta se non pessimistica, abbiamo adottato la percentuale del 46.5% come indica l'ISTAT a marzo 2022, cadendo già in un errore di ottimismo, considerando che tutte le previsioni riportano aumenti fino al l'anno 2025 incluso.

Applicando pertanto questo aumento a tutta la vita del Global Project, abbiamo la seguente tabella riepilogativa riportante i preventivi per le singole tratte del “Global Project” e l'aumento prezzi atteso in funzione dei recenti avvenimenti nel mondo, basati sui dati ISTAT a Marzo 2022.

PM228 – Castelplanio			
	Preventivo originale	Aumento Prezzi (*)	Preventivo Aggiornato
Lotto 1	320,881,575	46.50%	470,091,507
Lotto 2	387,198,632	46.50%	567,245,996
Lotto 3	217,650,146	46.50%	318,857,464
PM228 - Albacina	98,759,869	46.50%	144,683,208
Totale costo di investimento	1,024,490,222	46.50%	1,500,878,175.23

(*) ISTAT:Marzo 2022 PREZZI ALLA PRODUZIONE DELL'INDUSTRIA E DELLE COSTRUZIONI

La stima deterministica del progetto, pertanto, diventerebbe di **711.929.204** euro, ben oltre di **283.809.204** euro, che superano la somma a disposizione per il Lotto 2 da parte del PNRR di **510.000.000 di euro**.

Se si considera quindi come valore deterministico del budget di progetto i **711.929.204** di euro, il valore ottimistico sarebbe di **533,946,903** euro, mentre il valore pessimistico di **889,911,505** euro, in ambo i casi superiore alla somma disponibile.

La disamina dei vari casi è riportata nella tabella seguente che servirebbe come strumento di supporto alla decisione.

		Valore in Euro	Accuracy +/-
PREVENTIVO ORIGINALE	Deterministico Lotto 2	485,958,501	25%
	Pessimistico Lotto2	607,448,126	
	Ottimistico Lotto2	364,468,876	
PREVENTIVO AGGIORNATO	Deterministico Lotto 2	711,929,204	25%
	Pessimistico Lotto2	889,911,505	
	Ottimistico Lotto2	533,946,903	
PREVENTIVO AGGIORNATO	Deterministico Lotto 3	463,540,672	25%
	Pessimistico Lotto 3	579,425,840	
	Ottimistico Lotto 3	347,655,504	

In questo caso ci sarebbero due soluzioni:

- i. Il Governo percorre la strada di una proroga dei tempi e dei costi dei progetti del PNRR con particolare giustificazione delle conseguenze inaspettate della guerra in Ucraina nell'economia internazionale e nazionale. In questo caso il tempo, per rifare costi ed adeguare le soluzioni progettuali non conformi, ci sarebbe senza il rischio di creare criticità nella vita del progetto.
- ii. Nel caso in cui, invece, la precedente opportunità non sia percorribile, si potrebbe optare per una riprogrammazione dell'intero intervento. E' evidente, dalle analisi svolte, che il Lotto 2 non è compatibile con l'ipotesi di copertura e i 510 milioni di euro disponibili. Tale disponibilità invece coprirebbe il **Lotto 3** e il tratto **PM228-Albacina** che sommano a **463,540,672** euro con una ipotesi di scostamento che va da un minimo di **347,655,504** euro ad un massimo di **579,425,840** euro .

Nel caso ii., di cui sopra, quindi ed in assenza di possibilità di proroga del PNRR, con l'attuazione del Lotto 3 e PM228- Albacina, si potrebbe avere il tempo per rivedere il progetto del Lotto 2 e aggiornarlo in termini di compatibilità ambientale e di valutazione dei costi.

2. Indicatori Economici e Finanziari dell'Investimento.

I tassi di sconto, il WACC e tutti i parametri finanziari devono essere adeguati ai recenti cambiamenti dello scenario internazionale. Inoltre, le attività che generano ricavi devono essere considerate solo dal 2040 in avanti in quanto solo allora la linea Orte – Falconara non disporrà alcun collo di bottiglia lungo il tracciato e sarà a pieno regime.

2.1. VANF/TIRF.

I valori risultano negativi e questo perché si tratta di un'opera infrastrutturale pubblica che necessita di finanziamento. Ma considerando che RFI/Gruppo FS è una società di diritto privato, che realizza l'opera con un debito della collettività, dovrebbe creare un'opera che per lo meno genera un equilibrio economico finanziario a

regime. In questo modo l'opera, a debito della collettività genera ogni anno altro debito e ulteriore indebitamento non di RFI/Gruppo FS ma della collettività.

Inoltre, non è chiaro come viene valutata la parte dei ricavi fornendo solo un paio di parametri unitari ma senza dare un'indicazione sui dati quantitativi che producono il risultato.

2.2. VANE/TIRE.

I valori positivi per i parametri in questione si ottengono con assunzioni ottimistiche per le grandezze di seguito elencate:

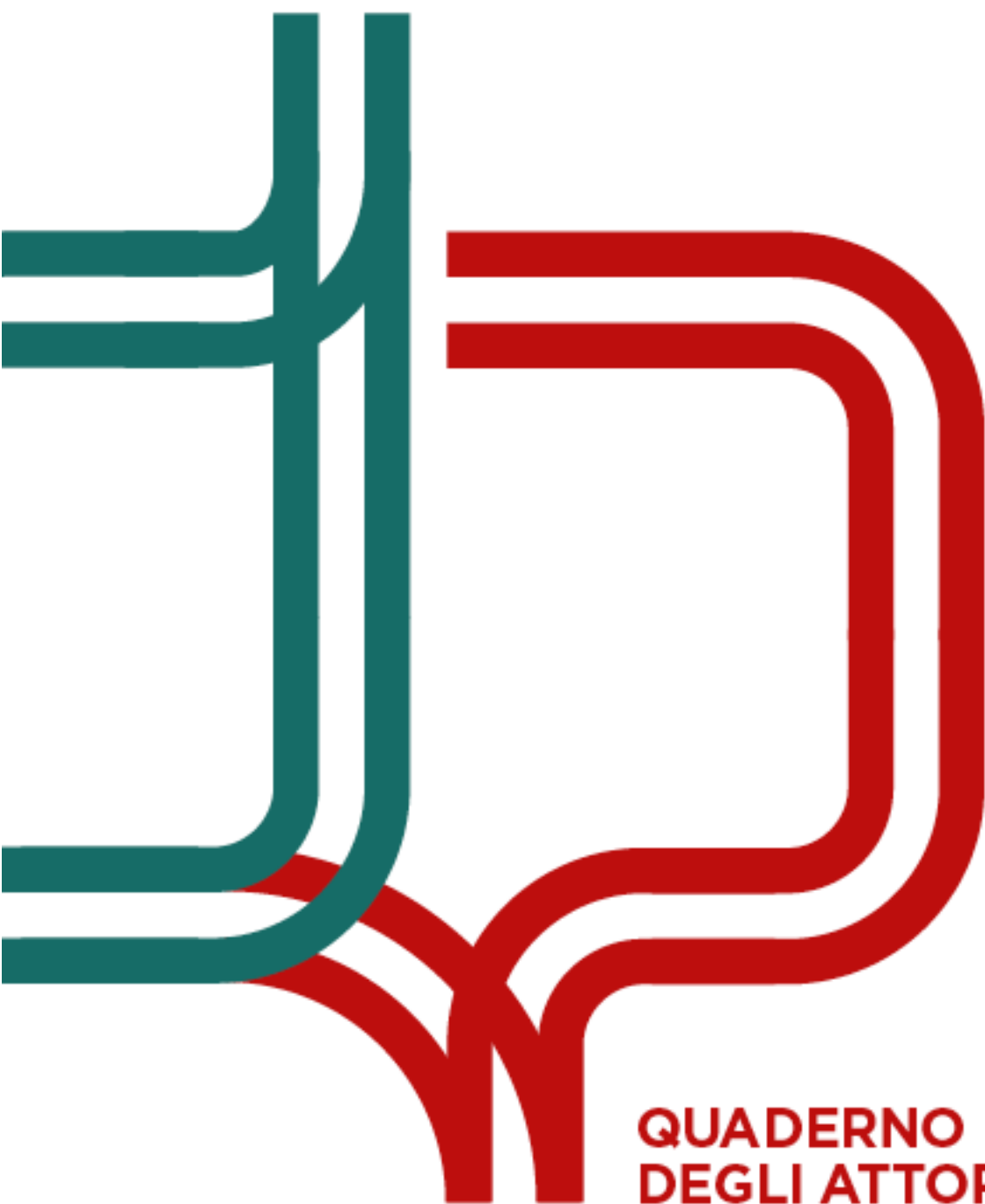
- **Domanda:** è basata su assunzioni superate che non considerano la vera riduzione della popolazione nel futuro. A titolo di esempio nel 2064 è prevista una riduzione della popolazione residente da 11,8 mio a 10,5 mio in Centro Italia e da 59,6 milioni a 50,0 milioni nell'intera nazione. Non si capisce come in una decremento demografico, aumenta della vita della popolazione, aumento degli strumenti di eliminazione della necessità di presenza fisica, come video conferenze, visite virtuali, etc., si prevede un aumento così cospicuo della domanda.
- **Traffico:** Facendo riferimento alla specifica tratta Genga-Serra-San Quirico i servizi, il testo riporta che i treni potranno passare dagli **attuali 43 tr/gg** a 96 tr/gg (40 LP, 48 Reg, 8 Merci). Attualmente questi numeri sono molto lontani dai **numeri reali di 25 treni passeggeri e 1 treno merci al giorno**. Necessario spiegare come risultano **43 treni/gg ad oggi** e come sarà possibile impiegare i 96 treni/gg a regime.
- **Risvolti occupazionali:** le ipotesi a supporto del calcolo dell'analisi socioeconomica sembrano estremamente imprecise, generiche ed ottimistiche. L'impatto occupazionale di 13.000 – 19.000 posti di lavoro sono enormemente alte rappresentando di un

incremento del 6.48% - 9.48% della forza lavoro della provincia di Ancona.

2.3. ANALISI DI SENSITIVITA'.

Tra i parametri sulla base dei quali misurare la sensitività non risulta la durata della realizzazione dei lavori, parametro di estrema criticità e di certa concretizzazione, data l'esperienza delle opere pubbliche e l'incapacità degli enti appaltanti di governare con attitudine previsionale le variabili dei progetti.

Ing. Euthimios Kotroniàs



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Ing. Fabio Bufarini

23 maggio 2022

Ancona, 20/05/2022

Dibattito Pubblico
ORTE – FALCONARA
Lotto 2 / Genga – Serra San Quirico

OSSERVAZIONI AL PROGETTO
di Potenziamento della Linea Ferroviaria Orte – Falconara
Lotto 2 Genga Serra San Quirico

nell'interesse della proprietà

Sig.ra Maria Perugini

Via Clementina n. 37 – Serra San Quirico (AN)

Redatto da:

Prof. Ing. Fabio Bufarini

Via Domenico Spadoni n. 12

60131 – Ancona (AN)

Egregi,

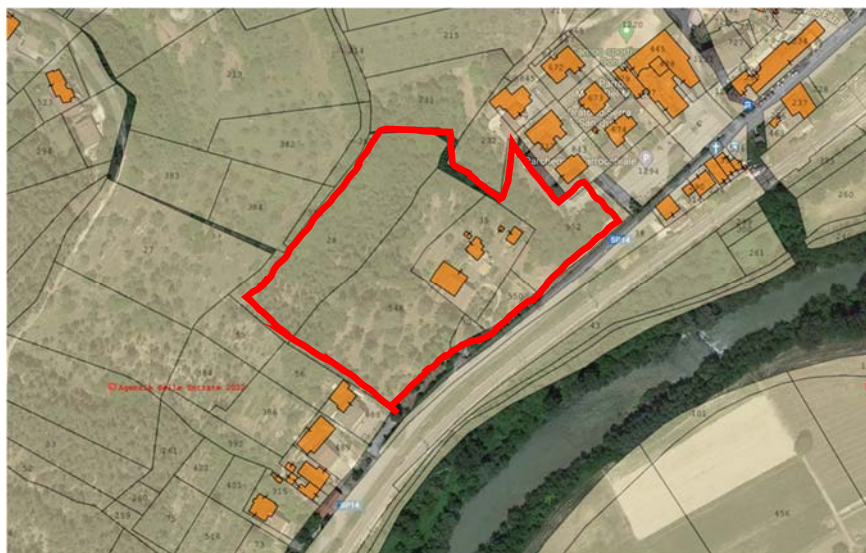
in nome e per conto della **Sig.ra Maria Perugini**, proprietaria di una dimora storica in villa ubicata in Serra San Quirico alla Via Clementina n. 37 (la cui complessiva proprietà è identificata al N.C.E.U. del Comune di Serra San Quirico al foglio 24, particella 35-28-30-550-552-548), facendo seguito alle disponibilità rese dal Vostro Ente nell'apertura di un dibattito Pubblico sull'opera pubblica in corso di progettazione, il sottoscritto **Prof. Ing. Fabio Bufarini**, in qualità di Tecnico incaricato, desidera portare alla Vostra attenzione alcune criticità dell'opera che coinvolgono, sia la proprietà in argomento, e sia anche proprietà di "terzi" poste nell'intorno.

E' pur vero che un interesse pubblico, quale quello della realizzazione di un'opera infrastrutturale di valenza nazionale, è tale da poter sacrificare interessi minori; ciò nonostante, le criticità già sollevate dal gruppo di lavoro guidato dal Sindaco del Comune di Serra San Quirico, con l'ausilio anche del tecnico Ing. Massimo Belcecchi, e quello del legale Avv. Andrea Aiello, che sono state già - per quanto a mia conoscenza - a Voi rappresentate in altre sedi, appaiono meritorie di approfondimenti da parte del Vostro Ente su quanto il progetto presentato al Pubblico possa creare **gravi pregiudizi ed alterazioni della qualità della vita** nonché **deturpazioni dell'ambiente** del centro abitato di Serra San Quirico.

Circa le criticità al progetto in ordine dell'interesse pubblico comunale e sovracomunale già sollevate dal Sindaco del Comune di Serra San Quirico si rimanda al "Quaderno degli attori" da questi presentato in data 7 maggio 2022 e quanto discusso nei successivi incontri pubblici: con **la presente si intende altresì avallare tutte le proposte di modifica del tracciato presentate in data sede dal Sindaco.**

Per quanto invece interessa la proprietà privata della Sig.ra Maria Perugini, e di altre nell'intorno, si vuole con la presente portare alla Vostra attenzione le seguenti criticità al progetto dell'opera che sono lesive della dignità umana e del diritto alla proprietà privata nonché – gravemente – nocive dell'ambiente, con un'alterazione non accettabile.

La Sig.ra Maria Perugini è proprietaria di una dimora storica edificata negli ultimi decenni del XIX secolo, ovvero una villa con un ampio parco nell'intorno di circa 1,5 ha, in cui insistono pini ad alto fusto (con circonferenza del tronco superiori anche al metro), lecci, ed altri alberi centenari di particolare pregio non autoctoni



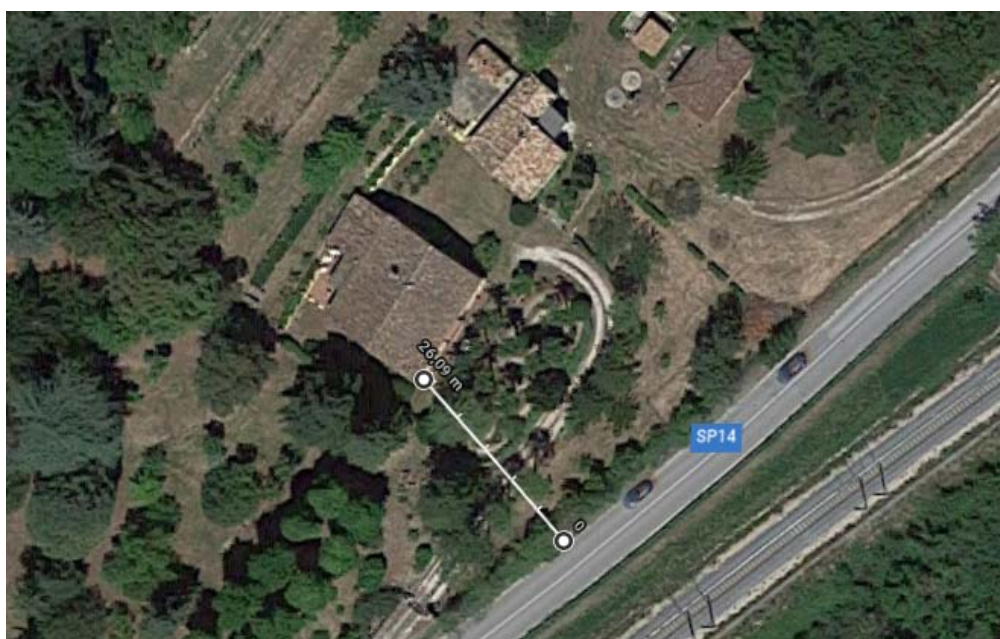


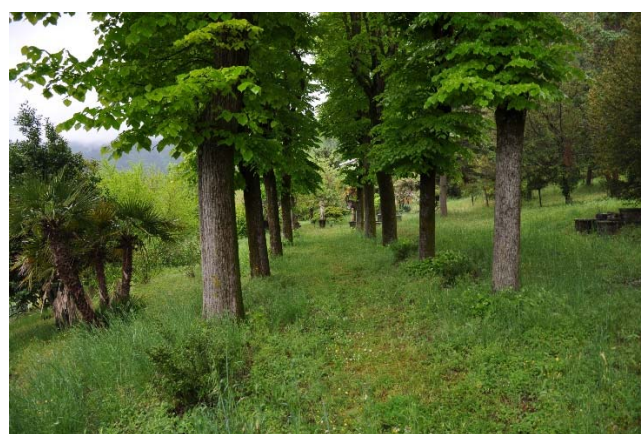
Attualmente alla proprietà si accede dalla Via Clementina per tramite di un passo carrabile, con tipica cancellata con effigi, che – dopo una breve salita – permette il raggiungimento alla quota di ingresso della villa, posta a circa 6 metri più in alto rispetto la quota stradale.





Allo stato attuale la villa, ed il suo parco, vedute le quote di imposta risultano del tutto indifferenti e non influenzate della presenza della strada pubblica della Via Clementina e dal tragitto ferroviario: il fronte della villa risulta distante circa 26 metri dal tratto di strada più prossimo ad una quota altimetrica notevolmente superiore e – tra l'altro – separata da questa da un fronte di alberature ad alto fusto e da un giardino all'italiana di fine secolo XIX.

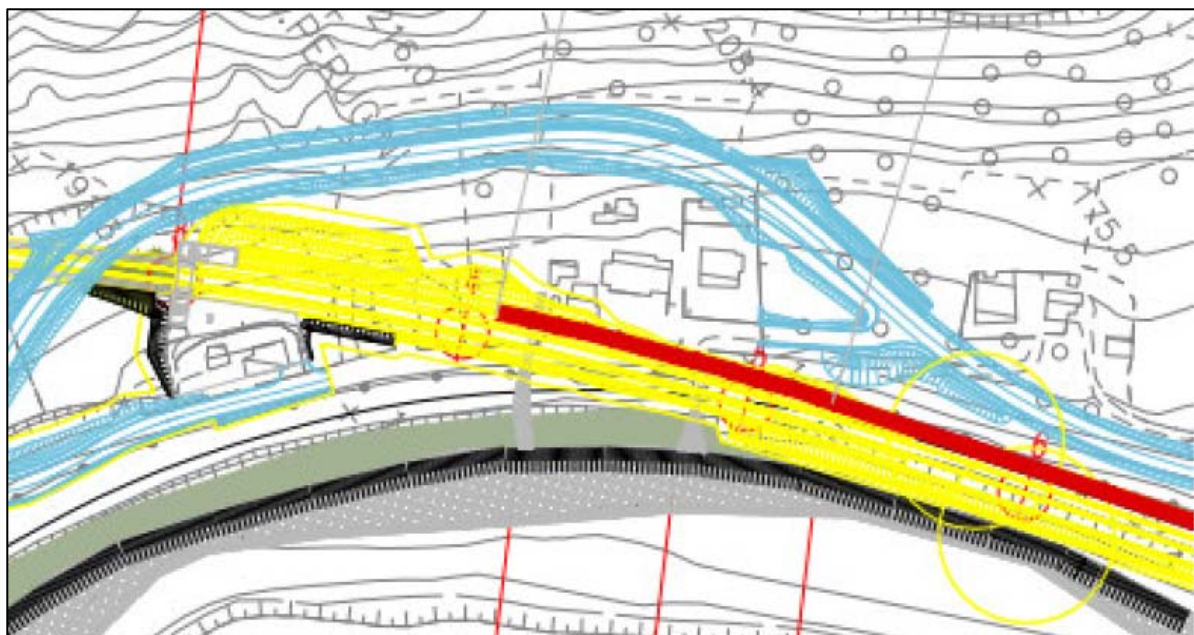




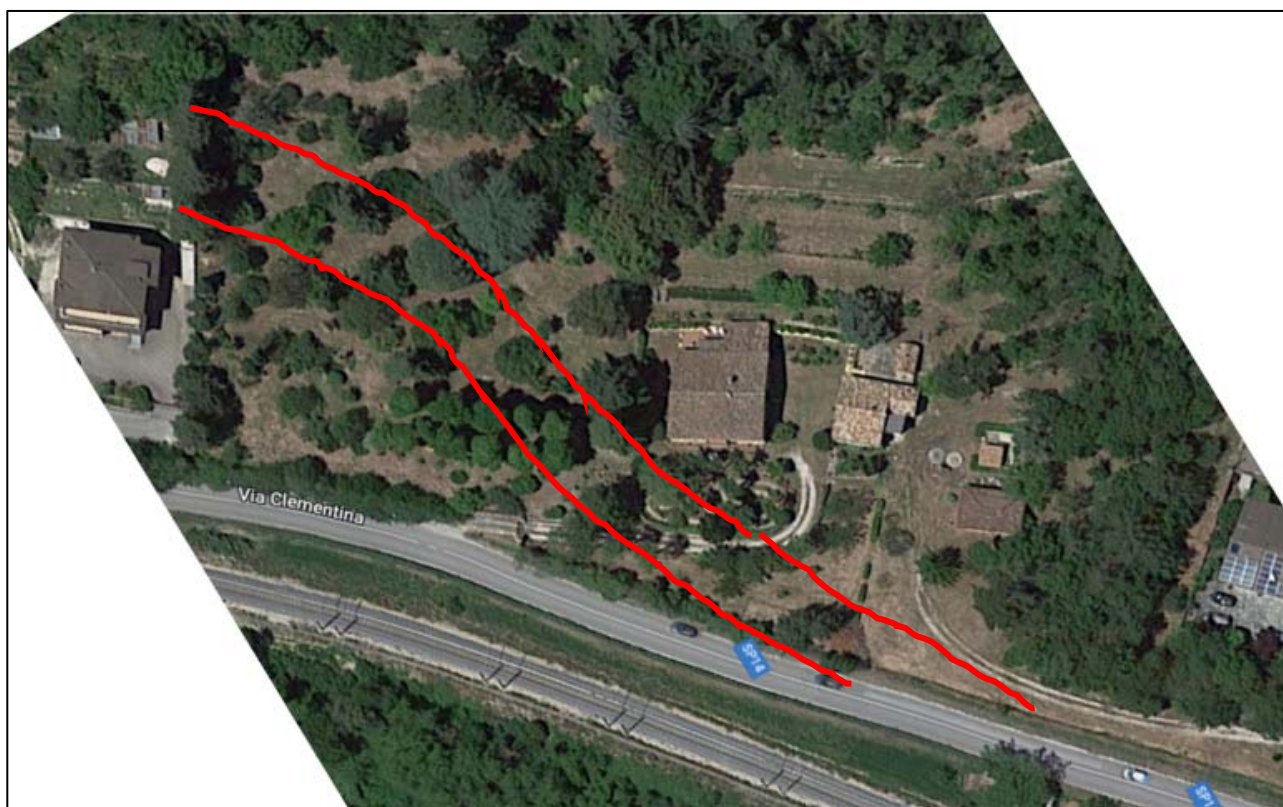
La villa risulta quindi totalmente estranea al contesto urbanizzato.

Nel contesto del tracciato dell'opera pubblica, la villa si trova in ubicata ad Est dell'ingresso della galleria ferroviaria monte Murano e della strada sovrastante da realizzarsi come variante della Provinciale (identificata come NV06), per la cui costruzione il progetto risulta altamente impattante della proprietà privata, in quanto realizzata a poche decine di metri dall'edificio principale ed a scapito di larga parte del parco.

Dall'esame del progetto pubblico presentato (ovvero Dossier di progetto di fattibilità tecnico economica di RFI) risulta infatti come, in corrispondenza della villa, sia prevista la realizzazione del seguente tracciato della linea ferroviaria (la quale ricade nella quasi totalità nel già esistente tracciato con ampliamento nell'area di sedime dell'attuale provinciale) e della variante alla Provinciale.



Tutta la variante alla Provinciale in corrispondenza dell'imbocco Est della galleria verrà realizzata in rilevato ed avrà tracciato ed altimetrie che la porterà ad innalzarsi notevolmente rispetto l'esistente tracciato: tale conformazione, risulta estremamente invasivo per il territorio con penalizzazione del contesto urbanizzato storico comunale.



Per quanto attiene alla proprietà privata in argomento della Sig.ra Perugini, ed in parte anche per le restanti proprietà "terze" poste immediatamente a Sud/Ovest, il nuovo tracciato della variante alla Provinciale sarà tale da:

- **lambire con il sedime stradale l'edificio della villa con distanze prossime a 5 metri:** allo stato attuale la distanza tra la più vicina strada pubblica è pari a 25 metri;
- realizzare una strada oltremodo pendente che, dall'ingresso ad Est alla proprietà e fino al punto della villa più vicino alla strada, la porterà ad assumere le medesime quote di ingresso all'abitazione: praticamente, **l'affaccio della villa sarà sulla sede stradale!**
- **realizzare rilevati di rilevante entità all'interno della proprietà.**

A pochi metri ad Ovest della villa ha inizio una parte del tracciato della variante in rilevato: fatto, questo, a dimostrazione della elevata pendenza della strada di nuova viabilità e quindi della necessità di mutamento e deturpamento delle condizioni estetiche ed ambientali del contesto urbanizzato in cui si colloca l'opera;

- **deturpare la viabilità interna alla villa:** l'esistente accesso sarà necessariamente espropriato e dovrà essere ricercato un nuovo accesso in altra posizione, al momento non nota. Sarà questo accesso altrettanto agevole e caratteristico per la proprietà?
- **dare luogo alla necessità di un esproprio di circa il 40% del parco della villa:** l'abitazione, veduto l'esproprio, il mutamento delle caratteristiche estrinseche ed intrinseche, dovrà essere derubricata a "casa cantoniera" per la nuova viabilità;
- creare pregiudizio per gli occupanti dell'immobile in relazione all'**aumento di inquinamento acustico** per le maggiori vicinanze della strada.

In alternativa, è verosimile ipotizzare che l'immobile venga classificato quale ricettore acustico da proteggere per cui, al fine di mitigare l'impatto acustico su questo dalla vicinanza della strada, saranno certamente realizzate barriere acustiche fonoassorbenti lungo tutto il fronte del percorso: non si può neppure immaginare quale possa essere il risultato in termini di **perdita di luminosità, di visuale, di panoramicità** nonché di senso claustrofobico che potrà ripercuotersi sulle condizioni intrinseche e di vivibilità dell'immobile.

Una villa, ma in ogni modo un qualsiasi genere di immobile ad uso residenziale, a cui a distanza di 5 metri vengono realizzate delle barriere acustiche fonoassorbenti perde di qualsivoglia amenità e caratteristica residenziale.

- creare pregiudizio agli occupanti ed alle strutture medesime in conseguenza dell'**inquinamento vibrazionale** che sarà indotto nei terreni sia in seguito alle attività transitorie del cantiere e sia, successivamente, in seguito al traffico veicolare per l'avvicinamento della sede stradale provinciale;
- **creare possibile pregiudizio statico all'immobile in seguito alla necessità della realizzazione di imponenti rilevati stradali nell'immediato intorno:** è verosimile ipotizzare che possano occorrere cedimenti ed assestamenti dei terreni per i carichi trasmessi dai rilevati che potranno ripercuotersi, stante la vicinanza della sede stradale e dei rilevati, anche nei piani di fondazione dell'immobile con conseguenze anche strutturali.

- realizzare una **perdita di amenità** in generale della villa / dimora che, da ottimali condizioni architettoniche storiche di pregio ed ambientali, si troverà ad essere declassata (e non è l'affermazione pretestuosa) a "casa cantoniera" della strada provinciale, inclusa da una parte dalla ferrovia e dall'altra dalla variante stradale.

Premesso quanto suesposto, e con la riserva di maggiore approfondimenti nei termini del pregiudizio potenzialmente arrecabile alla proprietà privata dalla sconosciuta opera pubblica prevista dal progetto, si ritiene necessario che:

- l'Ente preveda soluzioni alternative al tracciato dell'opera pubblica del raddoppio ferroviario, magari spostandolo più a Sud e/o in interrimento come proposto dal Comune, affinché la viabilità stradale della sede provinciale non venga mutata dall'esistente stato e, di conseguenza, il centro abitato della zona Murano non risenta delle influenze negative all'opera;
- in **alternativa**, qualora il tracciato ferroviario non venga mutato sostanzialmente dalle previsioni progettuali, limitatamente alla NV06, sarà possibile percorrere una differente ipotesi come di seguito esposta, la quale risulterà non particolarmente invasiva rispetto l'iniziale progetto presentato da Italferr.

Dall'esame del Dossier di Progetto, edito da RFI e Italferr in Aprile 2022, risulta infatti come l'ipotesi progettuale perseguita per l'opera nel tratto in esame sia definita come "*La Variante di Serra San Quirico – Alta*" ma era già stata allo studio di Italferr un'altra ipotesi progettuale del tracciato denominata come "*La Variante di Serra San Quirico – Media*": tale variante, studiata nel Progetto Preliminare del 2003-2006, prevedeva in corrispondenza del centro abitato di Murano un lieve discostamento della sede ferroviaria rispetto la situazione prospettata dalla Variante Alta ma spostata verso l'esistente storico tracciato, ovvero traslato verso Sud/Est.



Dal Dossier di Progetto non emerge alcuna motivazione ostativa e/o di incompatibilità (ad es.: ambientale, idraulica, e/o di altro genere) alla applicabilità del progetto dell'opera nell'intorno del centro abitato di Murano della Variante Media.

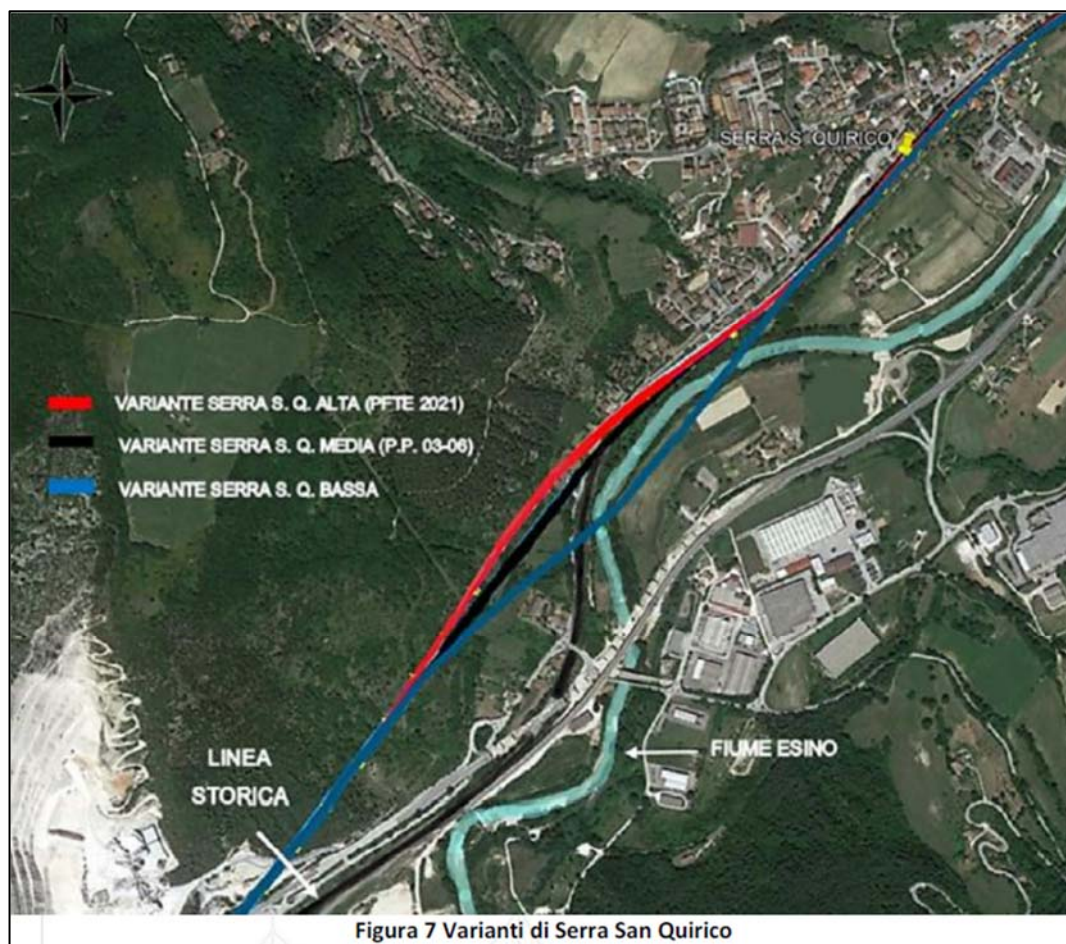
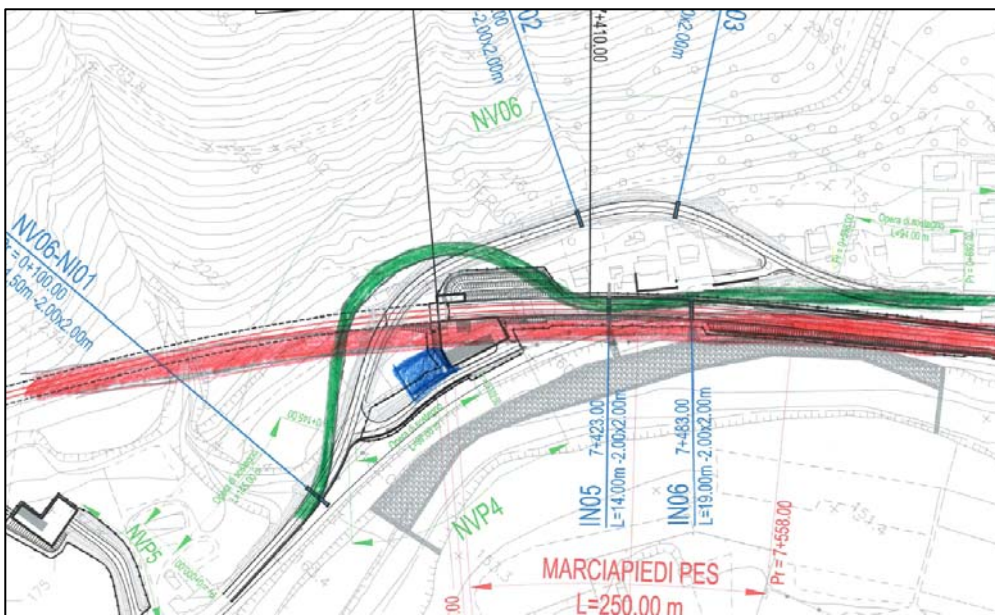


Figura 7 Varianti di Serra San Quirico

Estratto da pag. 21 del Dossier di Progetto

Effettuando una modifica al tracciato ferroviario nell'intorno della variante alla strada provinciale NV06 con spostamento del sedime di alcune decine di metri a Sud/Est si consentirebbe di non realizzare modifiche di sorta della strada provinciale nell'intorno delle abitazioni del centro abitato di Murano, potendo così realizzare la nuova strada di Variante in sovrappasso solamente una volta superati questi immobili.

La proposta progettuale che si porta alla Vostra attenzione prevede quindi – come di seguito sommariamente rappresentato – uno spostamento a Sud/Est (traslazione verso il basso nell'immagine riportata) del sedime ferroviario di progetto, e quindi dell'imbocco in galleria, la **prosecuzione** nel medesimo sedime esistente di parte della Strada Provinciale nelle zone poste in corrispondenza dell'abitato e, una volta superato questo, la realizzazione di un sovrappasso alla ferrovia.



Con tale ipotesi progettuale si eviterebbe quindi:

- di realizzare un nuovo sedime stradale della provinciale in prossimità della dimora storica e di realizzare rilevati di rilevanti entità proprio in corrispondenza delle abitazioni;
- modificare gli esistenti accessi stradali alle proprietà tutte interessate dall'opera;
- dare luogo alla necessità di espropri di aree private e, nello specifico, di larga parte delle aree boschive ed adibite a parco a servizio della dimora storica;
- provocare inquinamenti acustici e vibrazionali alle abitazioni e/o pregiudizi in termini di riduzione di luminosità, visuale, panoramicità, ecc...;
- depauperare il valore economico delle proprietà private.

In conclusione, la scelta relativa alla localizzazione dell'opera pubblica deve tener conto, divenendo, in difetto, illogica, irragionevole e travisata, e così sindacabile, anche in sede giudiziaria, di tutti gli interessi coinvolti che devono essere valutati e considerati, e, segnatamente, di quelli sacrificati, dunque attraverso un adeguato apprezzamento delle posizioni interessate dall'ubicazione dell'opera.

In altri termini, la stessa localizzazione, in particolare nel caso in esame, così impattante e volta ad incidere negativamente sulla posizione giuridica soggettiva della parte privata, deve essere posta in essere all'esito di una ponderazione armonizzata e bilanciata di tutti gli interessi contrapposti, pubblici e privati, primari e secondari ed avendo di mira il minor sacrificio possibile per il privato medesimo.

Peraltro, a sostegno della presente, vengono portati a conoscenza ed allegati elementi tecnici ed oggettivi tali da far ritenere la presentata proposta alternativa migliore sul piano dell'adeguatezza tecnica, della complessiva onerosità, della ragionevolezza e della proporzionalità.

Da qui, ed in presenza di una valida alternativa proposta, il non auspicato permanere della scelta allo stato compiuta, diventerebbe una misura eccessivamente afflittiva, rispetto alla quale non si può non avanzare la più ampia riserva e salvezza, senza riconoscimento e preclusione alcuna.

Si rimette comunque a RFI la facoltà di adottare la soluzione migliore per salvaguardare la villa storica Perugini e il suo parco con il suo accesso alla Provinciale, tenuto altresì conto che qualora diversamente non si provvedesse alla modifica del percorso NV06, e questo non è davvero auspicabile, l'opera pubblica porterà ad una "morte" certa dell'esistente abitato della zona Murano.

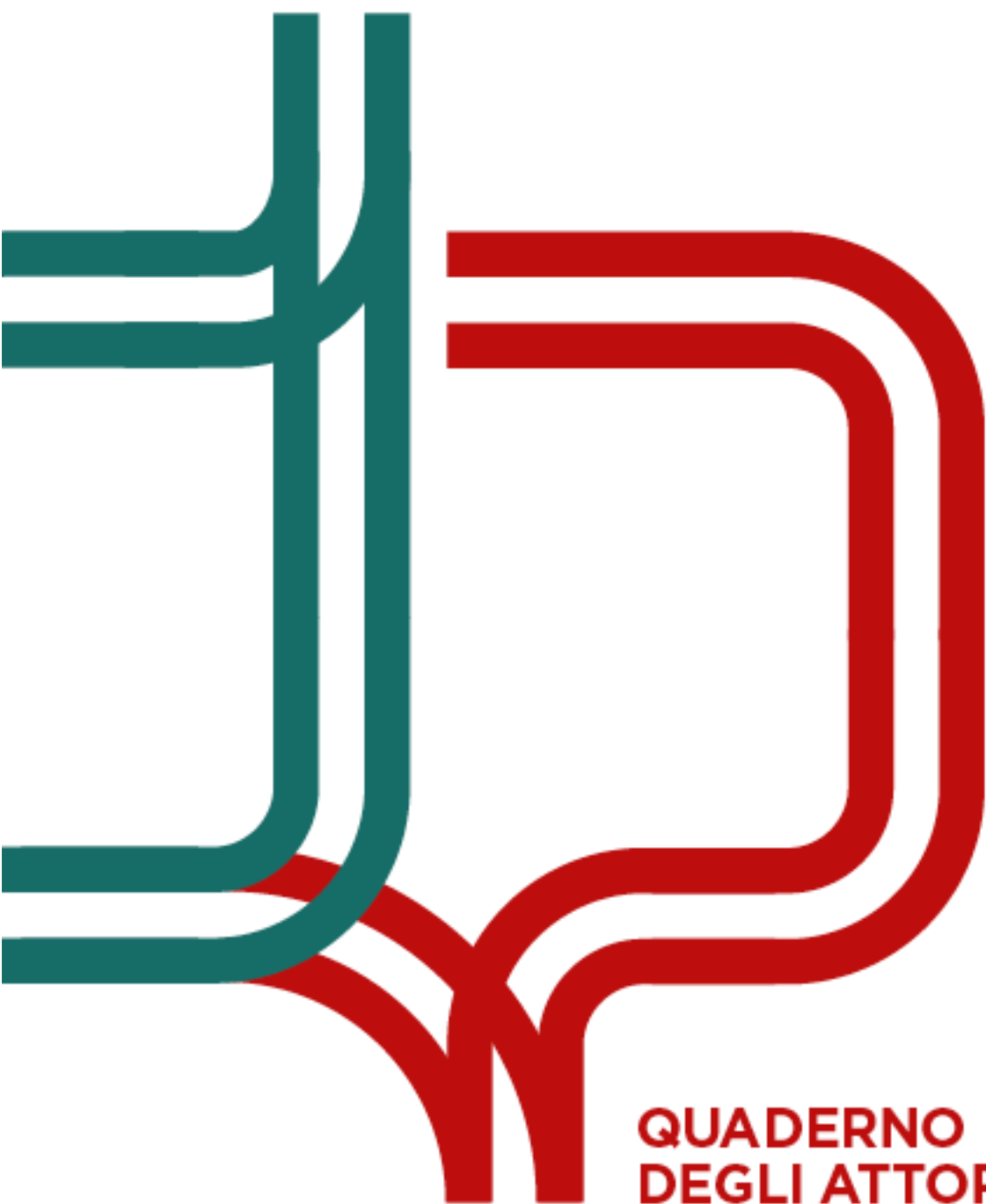
Certi in una Vostra comprensione delle ragioni proposte, auspicando da parte Vostra di una effettiva presa coscienza dei pregiudizi che l'intervento proposto potrà determinare nei luoghi e, in particolare, della possibilità di accoglimento di una parziale modifica al tracciato come sommariamente proposto, si porgono con la presente i più distinti saluti.

Sig.ra Maria Perugini

Prof. Ing. Fabio Bufarini



Docente a contratto presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università Politecnica delle Marche



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Arch. Paolo Scarabotti

24 maggio 2022

Il sottoscritto, Arch. Paolo Scarabotti, invia la seguente osservazione in merito al procedimento di dibattito pubblico per l'approvazione del progetto RFI di raddoppio della linea ferroviaria in loc. Serra San Quirico, Borgo Stazione.

In base a quanto emerso durante gli incontri con i progettisti e le figure apicali presenti, risalta chiaramente la indisponibilità alla valutazione di qualunque proposta che comporti la modifica, seppure marginale, del tracciato ferroviario. Si ritiene, come già esternato pubblicamente, che parte della vincolistica che porta al tracciato attualmente progettato, possa essere discussa e soprattutto aggiornata, con probabili effetti migliorativi sull'immane impatto che l'opera ferroviaria avrà sul territorio. Il progetto del tracciato ferroviario allo stato attuale dà per assodati alcuni vincoli che invece sono mal nati e non aggiornati. Questa situazione andrebbe rivalutata con gli organi competenti per poter giungere ad un minore impatto sul territorio e ad un progetto migliore sotto tutti gli aspetti.



Ma data per assodata la totale assenza di intenzioni in questo senso, come velatamente dichiarato in sede di assemblea, l'unica opportunità rimasta è di poter suggerire lievi modifiche al tracciato stradale di risulta, conseguente alle opere principali.

Pertanto, dichiarandomi disponibile a qualunque tipo di confronto i progettisti ritenessero utile, ma conscio che questa mia offerta possa molto probabilmente cadere nel vuoto, sottopongo una possibile opportunità di variante del tracciato stradale, che almeno riesca ad evitare la realizzazione di un viadotto deturpante ed oltretutto di complessa realizzazione e manutenzione. Il viadotto a sostituzione del passaggio a livello presente nel centro abitato di Borgo Stazione.

Come già ipotizzato in sede di incontro itinerante con i progettisti coinvolti nell'opera, i quali si sono gentilmente dichiarati disponibili alla valutazione dell'ipotesi che vado ad esplicitare, esiste una opportunità economicamente conveniente e soprattutto di bassissimo impatto che potrebbe sostituire la realizzazione del viadotto in cemento armato.

L'ipotesi di variante progettuale della viabilità residua consiste nella realizzazione di un sottopassaggio che colleghi il nuovo ponte sul fiume Esino realizzato in prossimità delle proprietà Ortolani Mario, 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, con la realizzazione di un breve tracciato realizzabile sulla direttiva A o quella B, come indicato nello schema e sia verso il centro abitato andando a sboccare nel piazzale della stazione. In tal modo esistono margini sufficienti per gestire tutti i parametri necessari alla realizzazione delle strade di collegamento. Non è questa la sede per esplicitare i dettagli, ma si ritiene che l'ipotesi appena esposta debba essere perlomeno presa in considerazione ed approfondita al fine di evitare un'opera pesantemente impattante, il viadotto, che deturperebbe il paesaggio e porterebbe inevitabilmente ad un deprezzamento degli immobili di tutto il comprensorio.

Certo di un vostro riscontro, porgo distinti saluti.

Arch. Paolo Scarabotti



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Gola della Rossa
Mineraria S.p.A.

24 maggio 2022

Dibattito pubblico Orte Falconara
Lotto 2 Genga – Serra San Quirico
indetto da: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Serra San Quirico, il 24 maggio 2022

Oggetto: osservazioni sul progetto per la realizzazione da parte di RFI della Orte – Falconara, tratta Genga Serra San Quirico Lotto 2.

La Gola della Rossa Mineraria S.p.a. con sede a Serra San Quirico (AN) ha partecipato al dibattito pubblico Orte – Falconara per la tratta PM228 - Castelplanio Lotto 2 (denominato tratta Genga Serra San Quirico) tenutosi il giorno 11 maggio 2022 dalle ore 14,30.

Ha altresì partecipato ad un successivo incontro pubblico presso il teatro di Serra San Quirico. Ha quindi preso visione della documentazione di progetto pubblicata sul sito web [https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenticondivisi/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=/mimse/Documenti condivisi/PFTE Raddoppio PM228 Castelplanio by pass Albacina - Lotto 2&FolderCTID=0x012000B2AE5C4A94F1E8468D12739D0A918856&View={98A42010-5C95-4B82-A7AA-94D40402B0AF}](https://condivisionext.rfi.it/mimse/Documenticondivisi/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=/mimse/Documenti%20condivisi/PFTE%20Raddoppio%20PM228%20Castelplanio%20by%20pass%20Albacina%20-%20Lotto%202&FolderCTID=0x012000B2AE5C4A94F1E8468D12739D0A918856&View={98A42010-5C95-4B82-A7AA-94D40402B0AF})

Preso atto di quanto appreso,

osserva

il piano di occupazione temporanea ed il piano degli espropri non tiene nella dovuta considerazione le imprescindibili ragioni aziendali della società scrivente.

In particolare tutta l'area che riguarda l'uscita verso Orte della galleria "Mogiano" sino al ponte sul fiume Esino è di proprietà della Gola della Rossa Mineraria S.p.a. ed è asservita allo svolgimento di una parte rilevante dell'attività aziendale che non può essere svolta altrove, né può subire sospensioni o interruzioni.

Per di più l'area definita nei progetti RFI Imbocco sud Galleria La Rossa Seconda piazzale cava Romita in possesso della società scrivente è adibita a deposito stoccaggio materiale ed attrezzature

Nelle citate aree sono allocati:

gli uffici commerciali della società, la pesa dei mezzi, il capannone laboratorio analisi materiali, il magazzino attrezzature, il parcheggio mezzi, i depositi materiali estratti.

Inoltre sull'area è stata progettata la realizzazione degli impianti per la micronizzazione del materiale estratto, progetti approvati ed in corso di realizzazione.

La sottrazione dalla disponibilità e proprietà di tali aree, immobili ed impianti alla società scrivente, in parte in via definitiva con gli espropri, ed in parte in via temporanea con

l'occupazione e cantierizzazione degli stessi, nonché i vincoli permanenti sulle aree interessate, creano disagi e danni particolarmente gravi, limitano la facoltà di attuare piani progetti innovativi, impongono la totale riorganizzazione di una consistente attività aziendale che richiede consistenti investimenti e tempi per nulla brevi.

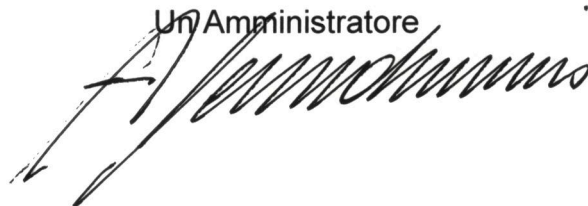
Per quanto premesso, è fin troppo evidente il pregiudizio grave ed irreparabile che siffatta proposta progettuale, se non oggetto di radicali modifiche, arreca alla società scrivente per cui si sollecita la totale e condivisa revisione del progetto nella parte in cui interessa le aree della società scrivente.

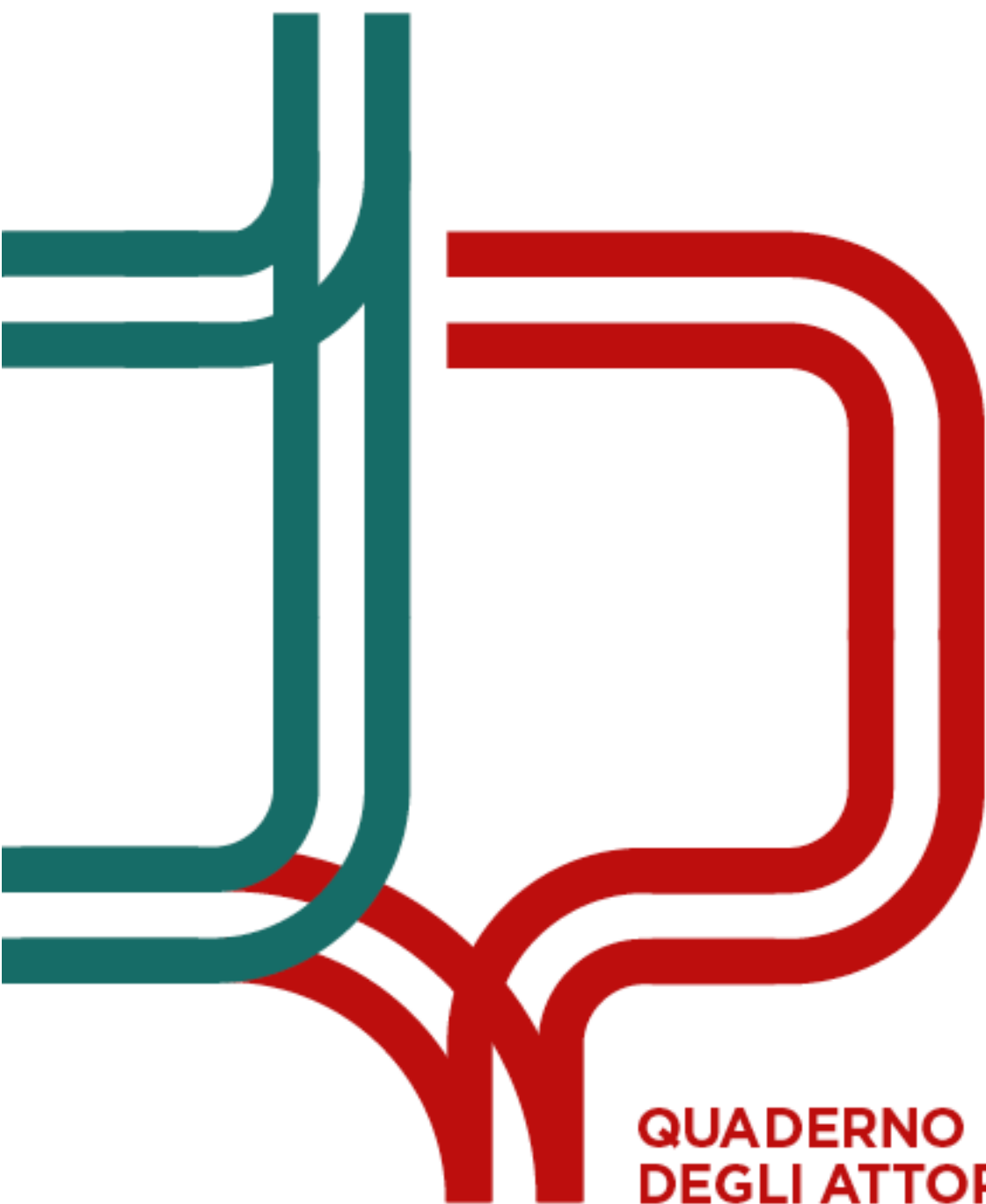
Nell'ambito dei tavoli tecnici programmati, si chiede un incontro per approfondimenti tecnici che consentano la soluzione delle problematiche esposte, nel rispetto della funzione della proprietà privata utilizzata per scopi aziendali e con riserva di ogni azione avanti le Sedi preposte.

In attesa di pronto riscontro,
distinti saluti.

Gola della Rossa Mineraria S.p.A.

Un Amministratore





QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Giancarlo Manzetti

29 maggio 2022

Osservazione sui cantieri fra le frazioni di Palombare e Mogiano e il cantiere della Cava dismessa.

Dal dibattito tematico del 26/05/2022 sessione 1 (cantieri e viabilità), si è ipotizzato di far passare i mezzi pesanti su una bretella che colleghi il cantiere con la statale SS76, ma non si è specificato come viene realizzata tale viabilità.

Si fa presente che la statale è situata ad un livello abbastanza inferiore dal piano del cantiere e che tale viabilità deve attraversare la linea ferroviaria esistente. Per cui si dovrebbe ipotizzare un cavalcavia o un sottopasso per evitare tale inconveniente.

Non è stato quantificato la superficie del cantiere (Palombare – Mogiano), visto che è una zona dove non è presente una spianata, perciò, si presume che verrà effettuato un grosso sbancamento, abbattimento di alberi, la montagna verrebbe usurpata e si avrebbe una specie di intacca.

Non è stato possibile capire come i due cantieri possono raggiungere la SS76, visto che nel primo caso la bretella non è ipotizzabile, per la presenza della ferrovia, il quale dovrebbe essere o scavalcata o passare sotto. Per quanto riguarda il secondo cantiere (cava dismessa), anche qui non si capisce dove verrebbe il raggiungimento (con SS76) perché passare per la vecchia strada Clementina non è ipotizzabile, la strada non permette il passaggio di mezzi pesanti essendo interrotta per mancanza della careggiata (franata), visto che per Falcioni e Pontechiaradovo ci sono problemi con i ponti e la viabilità quindi, non si capisce come faranno a raggiungere la SS76.

Problemi anche per la viabilità quando verrà costruito il sottopasso località Palombare, non è stato specificato come verrà effettuato il percorso alternativo per permettere ai residenti di potersi muovere liberamente per le attività quotidiane e le urgenze, visto che ci sono persone anziane.

La careggiata che attraversa Palombare ha un'ampiezza che permette il passaggio dei mezzi pesanti al limite essendo al quanto stretta, la vita dei residenti sarà stravolta e al limite della sopportazione, le polveri della strada, le polveri che vengono dai mezzi, gli scarichi dei tubi di scarico, i rumori assordanti, le vibrazioni ecc., devono stare con finestre chiuse, chiuse in casa, sempre vigili per non incorrere in incidenti nella mobilitazione della quotidianità e la sicurezza stradale.

29/05/2022

Manzetti Giancarlo



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Togni S.p.A.

30 maggio 2022

Dibattito pubblico Orte Falconara

Lotto 2 Genga – Serra San Quirico

Indetto da: RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Serra San Quirico, il 30/05/2022

**OGGETTO: Asse Ferroviario Orte – Falconara , potenziamento infrastrutturale Orte - Falconara ,
raddoppio della tratta pm228 – Castelplanio Lotto 2 , Lotto 2: Genga – Serra San Quirico.**

Osservazione fase dibattito pubblico.

In riferimento al Dossier di Progetto dell'intervento in oggetto ed alla previsione ivi prevista al capito 1.8.7. "Cantieri" (pag 56) ed in particolare alla localizzazione del "campo base" si segnala quanto segue:

tale istallazione è prevista su un terreno di proprietà della scrivente che in realtà non è un "terreno destinato ad uso agricolo/prato" ma un vero e proprio lotto edificabile dove l'azienda ha progettato esecutivamente il proprio sviluppo aziendale, consistente nella realizzazione di cantine di vinificazione per una capacità di 180.000 Ettolitri; investimento con ovvie positive ricadute sullo sviluppo della economia locale.

Nel 2021 sono state messe in atto importanti ed onerosissime attività propedeutiche alla cantierizzazione consistenti nello spostamento di linee Enel presenti sull'area.

Con la presente vi chiediamo pertanto di stralciare tale posizione individuandone una alternativa, vista anche l'ampia diponibilità di altri spazi analoghi e limitrofi.

Rimaniamo a disposizione per gli approfondimenti che riterrete più opportuni.

Cordiali saluti

TOGNI SpA
Il Presidente



Per TOGNI SpA, referenti tecnici:

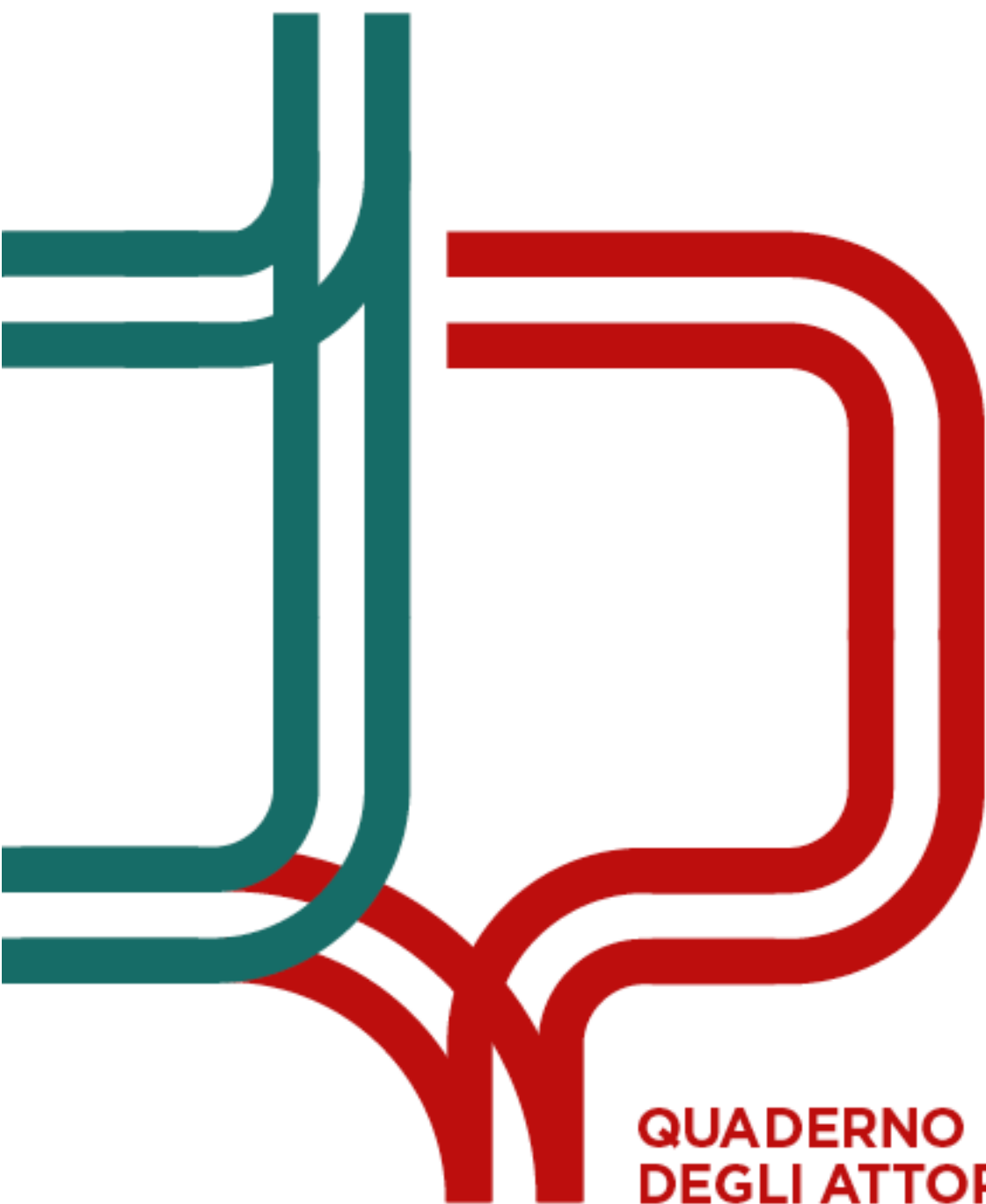
Genangeli Giorgio Geometra

Via Cupetta n. 19 jesi 60035

Cell 3933368151

Mail genangeli@ingensrl.it

Pec giorgio.genangeli@geopec.it



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Ing. Massimo Belcecchi

31 maggio 2022

Al coordinatore per il dibattito sulla realizzazione del lotto 2 della tratta Castelpiano-Albacina.

La presente memoria per chiarire quanto ho asserito, in replica, alle critiche mosse al mio studio di fattibilità da RFI in occasione dell'incontro del 25/5/2022 a Fabriano.

Premesso che il progetto RFI contiene un'impostazione generale, a mio avviso poco condivisibile in quanto un nuovo tracciato, sia esso su gomma o su ferro, rispetto a viabilità esistenti, mai dovrebbe addentrarsi nel centro urbano di attraversamento di più di quanto nell'attualità non lo sia, ma, semmai, se ne dovrebbe allontanare (si pensi, a tal proposito, alla volontà regionale espressa sullo spostamento della dorsale ferroviaria adriatica anche ai fini della sicurezza).

Ciò premesso, la localizzazione decentrata rispetto alla frazione "Stazione" ha, nella mia proposta, altre importantissime ragioni per essere pensata così come ho cercato di impostarla, e sono quelle che ho espresso nell'incontro sopra richiamato, per cui, approfittando della presente memoria, cercherò, oltretutto di ribadire, di illustrarne, molto sinteticamente, anche le differenze che le separano rispetto alla proposta di RFI

- 1- Con il tracciato RFI vengono distrutti 20/25 ettari di macchia mediterranea facenti parte del Parco Gola della Rossa, oltre al coinvolgimento in modo pesantemente negativo di parte del parco, di una villa storica della frazione Stazione immersa nel parco stesso. Con il mio tracciato non viene distrutto neanche un mq. di verde e la villa di inizio secolo scorso, rimane perfettamente indisturbata;
- 2- Con il tracciato RFI viene messa a rischio la contaminazione della sorgente di Gorgovivo per la quale non è certo necessario sottolineare la enorme gravità che ciò potrebbe comportare. Con il tracciato che propongo questo rischio viene del tutto scongiurato;
- 3- Con il tracciato RFI vengono demolite alcune case penalizzando pesantemente le famiglie che vi abitano in quanto costrette a "sradicarsi" da una parte di territorio in cui hanno vissuto per generazioni e la protesta che gli interessati hanno pubblicamente manifestato non è certo per una questione di indennizzi. Con il tracciato del sottoscritto, non solo questa evenienza viene scongiurata, ma addirittura il nuovo tracciato verrebbe allontanato dalla frazione e quindi dalle case e quindi da ogni pur minima interferenza con i fabbricati della frazione Stazione.
- 4- Con il tracciato RFI si crea un danno all'operatività di uno dei maggiori attori produttivi del territorio che ha indotto lo stesso a presentare una memoria legale di difesa in quanto vede seriamente compromessa, per la durata dei lavori, la sua operatività. Il mio tracciato, non solo non crea nessuna interferenza, ma, addirittura avevo suggerito come provvedere, anche nella provvisorietà dei lavori, a risolvere la criticità in quel punto del tracciato.

Per contro, nella richiamata riunione del 25/5 u.s. a Fabriano RFI ha criticato l'operato del sottoscritto nei seguenti punti:

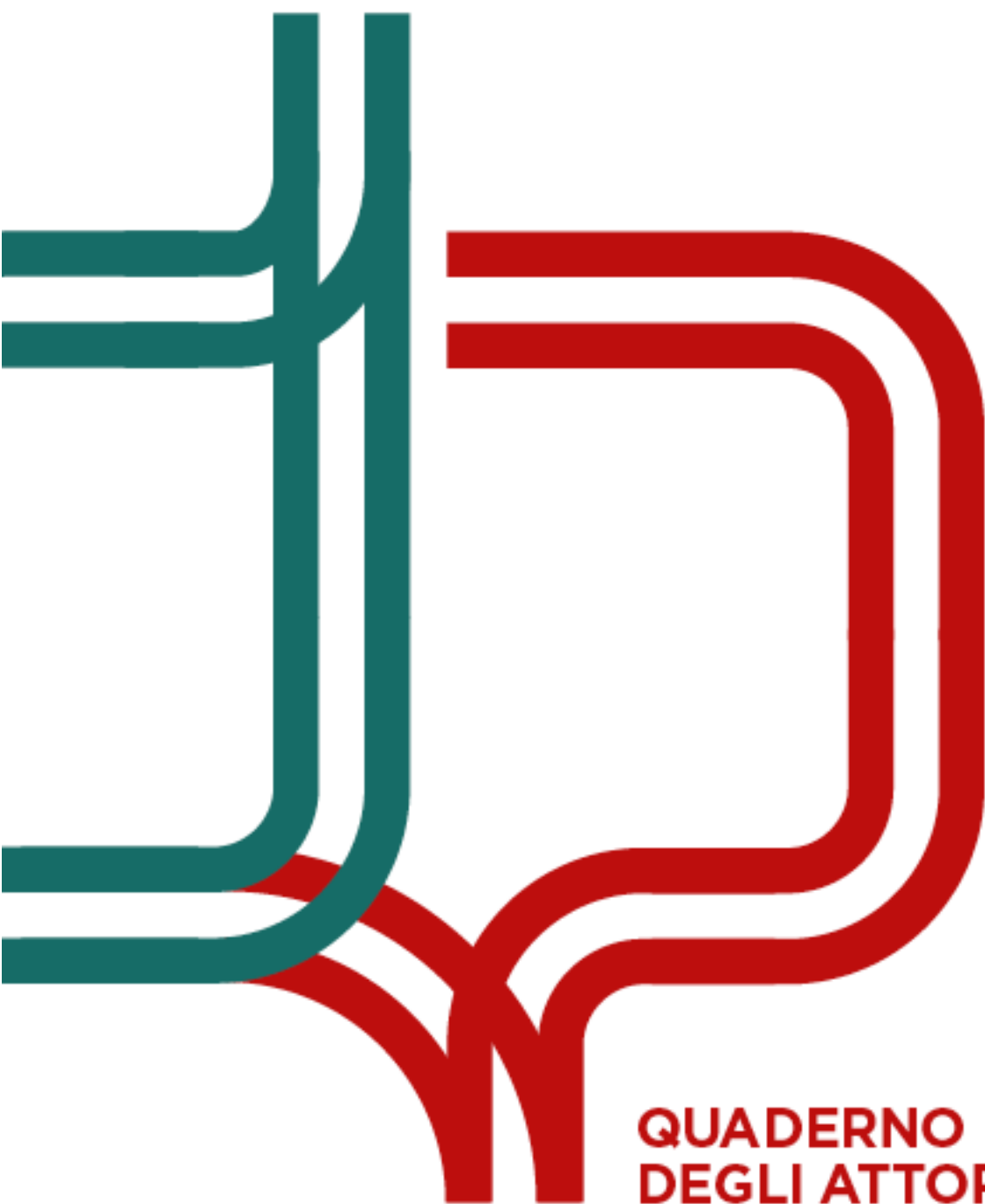
- L'imbocco in galleria, lato Genga, interferisce con il ponte esistente ferroviario disturbando l'operatività cantieristica. Mi sento di poter dire, in merito, che questa è una pretestuosità certa in quanto una correzione del tracciato di frazioni di grado della curva precedente già sarebbe sufficiente ad eliminare il dubbio, ma vorrei anche aggiungere che il tracciato in quel punto lo avevo così rappresentato per far capire che l'intento era quello di ricongiungerlo a quello ipotizzato da RFI una volta superata la frazione Stazione di Serra.

- Altrettanto può dirsi circa l'interferenza con il sottopasso di via Clementina al Km. 245+107, dove si è cercato di dimostrare una criticità inesistente, in quanto, quando due direttrici si intersecano, quello che conta veramente è la quota a cui viaggiano le due direttrici: nel mio caso hanno quote perfettamente compatibili. È chiaro che il punto in questione va studiato e comporta una realizzazione articolata, ma è fattibile e questo è quello che conta, anche perché nessuno ha mai detto che calare un progetto simile in una gola, perdipiù con tutte le criticità che sappiamo, sia una cosa semplice, ma se, quando parliamo di ambiente lo vogliamo fare non solo a parole, la soluzione proposta diviene senz'altro interessante.
- Per finire la questione idraulica: RFI asserisce che per effetto dell'esondabilità dell'Esino in quella zona, si potrebbero avere criticità, non tanto in ordine ai ponti ipotizzati che andrebbero bene, ma in ordine alla realizzazione di manufatti quali quelli che sostengono i binari tra i due ponti. Senza dilungarsi sui metodi di calcolo afferenti le NTA 20/2/18 e successiva Circ. attuativa 21/1/19, occorre precisare quanto di seguito:
 1. lo studio di RFI non tiene in conto la possibilità di realizzare opere di difesa fluviale (quali ad esempio quelle che la Quadrilatero spa ha eseguito recentemente in prossimità della zona industriale di via F.lli Bandiera), ciò, naturalmente comporta avere un quadro idraulico completamente diverso da quello che si potrebbe avere orientando i flussi principali della corrente nel tratto in questione, e, per conseguenza, una condizione di fattibilità diversa per la realizzazione delle opere tra i due ponti ipotizzati. Ciò vale anche, per tutto il quartiere industriale e residenziale di via f.lli Bandiera in quanto in quella zona è già stata eseguita un'opera di protezione fluviale che, se opportunamente studiata ed eventualmente integrata, permetterebbe una fruibilità viaria nettamente migliore senza svilire completamente l'utilizzo del ponte appena costruito da Quadrilatero in quella zona.
 2. nella medesima riunione ho anche detto che quanto proposto dal sottoscritto era sicuramente perfettibile, per cui, visto che RFI, avendo fatto le sue verifiche idrauliche, ha tutti i dati ed il modello dedicato che servono, come spiegato al precedente punto 1, non sarebbe difficile fare uno studio che graduando e controllando l'esondazione e quindi non impedendola, proponga una difesa fluviale che consenta di controllare i flussi di piena nei loro orientamenti fino ad arrivare ad una determinazione ottimale delle opere ricomprese nel tratto di ferrovia tra i due ponti.
 3. Resta, infine, comunque impregiudicata, in un'ottica costi-benefici (che largamente depone a favore dei benefici rispetto ai costi ancorché e forse soprattutto non strettamente economici), 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 due centennale) dell'Esino avendo verificato anche tutte le condizioni di sicurezza nel tratto successivo di asta fluviale.

Vorrei, infine, ricordare che la Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza si è espressa, per quanto riguarda il progetto RFI, in forma dubitativa (articolata in dieci punti) sull'aspetto delle possibili interferenze con le emergenze afferenti la "Tutela del Paesaggio" e si è riservata un parere definitivo (da esprimere mediante una procedura "semplificata") per accelerare i tempi di esame nei riguardi della "Tutela Archeologica" dei luoghi.

Potrebbe essere di aiuto la presentazione dell'ipotesi alternativa di tracciato?

Ing. Massimo Belcecchi



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Ing. Carlo Tricoli

Gruppo promotore per lo sviluppo e
la crescita del territorio

31 maggio 2022

OSSERVAZIONE	N.	O1	OSSERVAZIONI SULLA RELAZIONE DI SOSTENIBILITA'
BREVE SINTESI DEGLI ELEMENTI ESPOSTI NEL PTFE			
Nella Relazione vengono evidenziate le caratteristiche di sostenibilità del Global project con riferimento alla necessità di un impegno collettivo per il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile definiti dall'Agenda 2030 dell'ONU, che si ritrova anche nelle politiche della Ue di raggiungimento degli obiettivi del Green Deal di supporto alla programmazione di interventi infrastrutturali di Smart mobility,			
MOTIVAZIONE DELL'OSSERVAZIONE PRESENTATA			
L'analisi della sostenibilità dell'investimento dovrebbe essere strettamente dedicata al LOTTO 2, essendo uno dei documenti chiave per giustificare e sostanziare le scelte progettuali presentate da RFI nel Progetto di Fattibilità tecnico economica del Lotto. La riferibilità al Global Project è apparsa invece chiaramente rivolta a tutto l'intervento strategico del Raddoppio della linea in un'ottica trans europea i cui obiettivi di accelerazione tecnologica delle politiche sulla mobilità sostenibile sono senza dubbio condivisibili. La mancanza di una analisi personalizzata al LOTTO 2 con una visione di obiettivi macro viene considerata però dirimente per sostenere le scelte di realizzazione della tipologia dei lavori nella tratta Genga - Serra San Quirico. Anche i benefici sull'occupazione sono stati presentati solo con riferimento alla fase di cantiere.			
CHIARIMENTI FORNITI DAL PROGETTISTA IN SEDE DI DIBATTITO			
La scelta di non effettuare una analisi specifica al LOTTO 2 riferita al territorio interessato dall'investimento PNRR , è stata confermata in quanto la sostenibilità deve essere riferita al Global Project dove però il termine Global si deve intendere riferito all'insieme del LOTTO 1 + LOTTO2 2 + LOTTO 3. Si ribadisce che i benefici sull'occupazione sono quelli relativi alla fase di cantiere. La Sostenibilità (ambientale) è stata considerata assegnando a questa Categoria nella AMC, un peso pari al 50% del totale			
COMMENTI AI CHIARIMENTI			
I chiarimenti sono considerati deboli soprattutto perché i risultati di una Analisi di sostenibilità più correttamente e logicamente personalizzata e calata nel territorio di riferimento - quello del LOTTO 2 e solo in quello, dove sono impegnati i fondi PNRR - potrebbero influenzare le scelte sul tracciato adottate dal Progettista e rivalutare la variante esclusa (Alternativa ALTA: si veda in seguito l'osservazione O4)			

OSSERVAZIONE

N.

02

OSSERVAZIONI SULLA ANALISI COSTI BENEFICI

BREVE SINTESI DEGLI ELEMENTI ESPOSTI NEL PTFE

Nel documento di riferimento si afferma che l'approccio utilizzato per lo sviluppo dell'analisi, è quello di riconoscere che "l'effettivo valore e le potenzialità degli interventi in progetto si possano valutare solo inquadrando gli stessi all'interno di un piano più ampio di potenziamento dell'intera relazione di traffico Roma – Ancona" e "ciò significa che gli impatti generati dagli interventi in progetto saranno misurati in relazione alla loro azione sinergica con gli altri interventi di raddoppio e di potenziamento su tutta la linea Orte-Falconara, andando così ad intercettare sia la componente di traffico regionale, sia quella di lunga percorrenza del corridoio trasversale ferroviario Marche-Umbria-Lazio". L'approccio metodologico scelto prevede di confrontare due scenari, ovvero lo "Scenario Do Nothing, o di Riferimento" (senza l'intervento) e lo "Scenario di Progetto (con intervento)",

MOTIVAZIONE DELL'OSSERVAZIONE PRESENTATA

La scelta di impostazione della analisi ha comportato una visione meramente ancillare del LOTTO 2 e la valutazione si è confinata nel confrontare le alternative del fare o del non fare i lavori previsti nel PTFE.

Tale approccio non consente di valutare i costi e i benefici delle alternative che il progettista ha invece considerato (si vedano l'analisi delle alternative e quindi l'analisi multicriteria). Una diversa impostazione personalizzata rintracciabile nelle indicazioni delle Linee guida del CSLP redatte ai sensi del Art. 48, comma 7, del D.L. 31 maggio 2021, n. 77 e s.m.i. sarebbe fondamentale per permettere alla successiva analisi AMC di evidenziare quale alternativa di tracciato ritenuta fattibile dal Progettista sia la più giustificabile e dunque realizzabile.

CHIARIMENTI FORNITI DAL PROGETTISTA IN SEDE DI DIBATTITO

Il Progettista ha dichiarato la fondatezza dell'approccio scelto secondo le linee guida del CSLP.

COMMENTI AI CHIARIMENTI

Non sembra corretta la scelta del progettista quando ci si riferisca al passo nelle Linee Guida laddove si afferma che (pag. 9). : *"L'analisi costi benefici (ACB) è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali. Strumenti metodologici più speditivi (quali l'analisi multicriteria e l'analisi costi-efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative. In tal caso, la alternativa prescelta a seguito della comparazione deve essere successivamente sottoposta ad analisi costi benefici"*. Poiché questo è il caso in quanto **il Progettista afferma che esistono due alternative progettuali fattibili confrontabili** (per quanto riguarda il Comune di Genga, la tratta prospiciente la frazione di Palombare) l'analisi costi benefici, ricorrendone le condizioni, va rifatta con specifico riferimento alla alternativa ritenuta più giustificabile dalla AMC.

OSSERVAZIONE

N.

03

OSSERVAZIONI SULLA VALUTAZIONE DNSH

BREVE SINTESI DEGLI ELEMENTI ESPOSTI NEL PTFE

L'Analisi presentata nel PTFE, è stata redatta precisando che (pag. 8, primo e secondo capoverso del documento di riferimento) *“tutte le valutazioni effettuate a partire dai dati di diversione modale, in quanto derivati dallo Studio di Traffico/Analisi Costi Benefici, **sono state sviluppate all’orizzonte temporale individuato nell’anno 2050 con riferimento al “Global Project”.** Mediante il riferimento al Global Project si riconosce che l’effettivo valore e le potenzialità degli interventi in progetto si possano **valutare solo inquadrando gli stessi all’interno di un piano più ampio di potenziamento dell’intera relazione di traffico Roma – Ancona**, nel rispetto di quanto definito nello “Studio di trasporto” (IR0F.00.R.16.RG.TS0003.001.A) e nella “Analisi Costi - Benefici” (IR0F.00.R.16.RG.EF0001.001.A.).”*

MOTIVAZIONE DELL'OSSERVAZIONE PRESENTATA

Premettendo che è evidente che il Progettista intende come Global Project, **tutta l’opera** relativa al *“piano più ampio di potenziamento dell’intera relazione di traffico Roma – Ancona”*, si deduce che la valutazione DNSH non è focalizzata al rispetto del principio laddove vengono impegnate le risorse finanziarie pubbliche del PNRR cioè nel LOTTO 2. Apparentemente la posizione espressa dal progettista contraddice quanto poi affermato a pag. 3 secondo capoverso del documento di riferimento, in cui si indica come obiettivo della valutazione quello a nostro parere corretto, di *“declinare tale principio allo specifico progetto di fattibilità tecnica ed economica del Raddoppio ferroviario del Lotto 2 della tratta PM228-Castelplanio (Bivio Nord Albacina -Serra S. Quirico)”*. Inoltre è stato chiesto se la valutazione sia stata svolta in applicazione a quanto stabilito dalla CIRCOLARE N. 32 del Ministero dell’Economia e delle Finanze DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO UNITÀ DI MISSIONE NG EU inviata alle Amministrazioni Centrali titolari di interventi PNRR con protocollo MEF - RGS - Prot. 309464 del **30/12/2021**–U, avente per oggetto: *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Guida operativa per il rispetto del principio di non arrecare danno significativo all’ambiente*. Va applicato infine quanto previsto nella scheda 23 delle Linee Guida della circolare 32.

CHIARIMENTI FORNITI DAL PROGETTISTA IN SEDE DI DIBATTITO

I temi proposti dall’Osservazione non sono stati specificamente trattati durante il Dibattito Pubblico

COMMENTI AI CHIARIMENTI

Si rimanda alla attenzione della Conferenza di Servizi

OSSERVAZIONE

N.

04

OSSERVAZIONI SULLE ALTERNATIVE AL TRACCIATO DI PROGETTO CON
PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA TRATTA IN ESTERNA DI ATTRAVERSAMENTO
DELLA FRAZIONE CASE PALOMBARE

BREVE SINTESI DEGLI ELEMENTI ESPOSTI NEL PTFE

L'Analisi della soluzione progettuale e delle alternative evidenzia che ne sono state considerate due confrontabili rispetto a tutte quelle previste nel tempo: una ALTA (Verde) e l'altra MEDIA (Rossa) poi considerata la più fattibile. Opere di mitigazione acustica sono da realizzare con barriere anti rumore. E' stata presentata una foto-simulazione per valutare l'impatto visivo del viadotto da realizzare, ripresa da Pontechiarodovo verso Case Palombari. Inoltre sono stati esposti i risultati dell'AMC che dimostrano la giustificazione della scelta di Progetto (alternativa BASSA)

MOTIVAZIONE DELL'OSSERVAZIONE PRESENTATA

L'AMC è stata giudicata deludente sia rispetto all'illustrazione dei processi di definizione dei criteri e degli indicatori, sia rispetto alla identificazione dei pesi che risultano scelti solo dai progettisti e non (anche) da diversi portatori di interesse, **ma anche rispetto ai maggiori contenuti riportati invece in analoghi documenti presentati da RFI in altri PTFE oggetto di Dibattito Pubblico svolti e conclusi proprio in questo periodo.** E' stato notato che la realizzazione dell'AMC ha riguardato tutto il percorso dall'ingresso della Galleria di Genga fino all'ingresso della Galleria la Rossa. Si ritiene che più correttamente l'AMC debba effettuarsi con il confronto delle alternative VERDE E ROSSA nella parte da Moggiano alla Gola della Rossa, dove le problematiche sono più importanti e il confronto maggiormente puntuale. E' stato inoltre segnalato che la foto di restituzione dal punto di vista da Pontechiarodovo non ha utilità nel valutare l'impatto del viadotto inserito. Per questo è stata proposta una bretella di collegamento tra la soluzione ROSSA e quella MEDIA per bypassare a monte le case della Frazione Palombari.

CHIARIMENTI FORNITI DAL PROGETTISTA IN SEDE DI DIBATTITO

Il Progettista ha confermato la maggiore giustificabilità della scelta ROSSA e la sostanziale immutabilità dei risultati dall'AMC. Inoltre non sono stati ritenuti da aggiungere (tra le CATEGORIE la **Complessità infrastrutturale**, nel Criterio **Suolo** l'indicatore **Impatto sugli edifici** ponendo anche a confronto **Gallerie e Viadotti**) né diversificati i pesi prescelti che sono inglobati in quelli già considerati. Non sono state prodotte foto simulazioni riprese dalle Case Palombari verso la Gola della Rossa.

COMMENTI AI CHIARIMENTI

La richiesta di una modifica del tracciato è stata riscontrata anche tra quelle presentate dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR ed invero la traggibilità del bene ambientale/paesaggistico è impedita dalle barriere antirumore. Inoltre nel corso del Dibattito è stata evidenziata la non accettazione di soluzioni progettuali che minano la dignità delle persone e dei luoghi. Viste le pesanti problematiche si raccomanda la soluzione in galleria (ripetiamo, considerata fattibile) per la tratta, piuttosto che in viadotto.

DIBATTITO PUBBLICO ORTE – FALCONARA LOTTO 2 GENGA - SERRA SAN QUIRICO.
VALUTAZIONE EX POST DELLE RISULTANZE DEL DIBATTITO RIGUARDO ALE
OSSERVAZIONI PRESENTATE

Gruppo promotore per lo sviluppo e la
crescita del territorio di Genga

Una maggiore conferma della bontà e della razionalità della soluzione di spostamento del tracciato può essere validata laddove come già osservato si faccia una Analisi Costi benefici per la variante VERDE e quindi una nuova AMC con la revisione delle Categorie, dei Criteri, degli Indicatori e dei Pesi..

Siamo ragionevolmente convinti che tutte le criticità emerse dal territorio e ben evidenziate nel corso del dibattito, se ben considerate con un approccio qui sì, tra i due scenari se NON FARE o FARE il tracciato VERDE, possa dimostrare che i costi aggiuntivi della non accettazione sociale e del rispetto dei vincoli imposti dalla Soprintendenza, portino ad una maggiore economicità della variante VERDE rispetto alla ROSSA..

Elemento di preoccupazione è che mantenere la scelta sulla variante ROSSA possa addirittura bloccare l'opera. In questo caso gli effetti negativi si riprodurrebbero su tutto il piano di raddoppio della linea Orte - Falconara.

OSSERVAZIONE

N.

O5

OSSERVAZIONI SUGLI INTERVENTI PREVISTI IN ESTERNA ALL'INIZIO DEL LOTTO 2

BREVE SINTESI DEGLI ELEMENTI ESPOSTI NEL PTFE

La tratta inizia alla pk 237+589, prima dell'imbocco Sud della GN01, detta "Galleria Valtreara".
Sono previste opere di servizio all'ingresso della galleria e di viabilità.

MOTIVAZIONE DELL'OSSERVAZIONE PRESENTATA

L'area prospiciente rientra in quelle definite in CLASSE I - Aree particolarmente protette 50/40 dB(A) per le quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione e risulta incontaminata da nuove costruzioni mantenendo immutato un paesaggio tipico di una architettura rurale delle Marche montane.

Il borgo storico di Vallerapara per queste ragioni è riconosciuto dal Piano del Parco come uno di quelli caratterizzati da emergenze identitarie, per le quali la finalità di tutela e valorizzazione si integra con la salvaguardia del paesaggio urbano e del patrimonio faunistico. In particolare sono presenti camminamenti che mostrano la frequentazione dell'area da parte di animali selvatici che si abbeverano nelle acque del fiume Esino. Per queste ragioni sono state richieste misure di salvaguardia della quiete con la verifica anche a conclusione di lavori di interventi di mitigazione del rumore con tecniche di ingegneria naturalistica e il monitoraggio della fauna..

CHIARIMENTI FORNITI DAL PROGETTISTA IN SEDE DI DIBATTITO

Il Progettista ha confermato la possibilità di effettuare in itinere la valutazione di interventi finalizzati al mantenimento dell'haitat e del paesaggio

COMMENTI AI CHIARIMENTI

Si prende atto in attesa di procedure specifiche.

OSSERVAZIONE

N.

O6

OSSERVAZIONI SUGLI INTERVENTI PREVISTI IN ESTERNA NELLA ZONA “LA CUNA” E SUL PROGETTO DELLA NUOVA STAZIONE DI GENGA

BREVE SINTESI DEGLI ELEMENTI ESPOSTI NEL PTFE

Il tracciato proveniente dalla galleria di Valtreara attraversa l'area in tracciato trasversale rispetto alla linea del vecchio percorso ferroviario e si immette in Galleria sorpassando il Viale Giovanni Marinelli sotto il colle di Pierosara. La nuova stazione comprende nel manufatto, una serie di servizi pubblici (biglietterie, servizi igienici,) e organizza lo spazio in modo da realizzare zone parcheggio funzionali alla sosta dei turisti. Una specifica zona è lasciata alla Piazza del Mercato” che vedrà collocati box orientati alla vendita ai turisti di oggettistica e di ristoro.

MOTIVAZIONE DELL'OSSERVAZIONE PRESENTATA

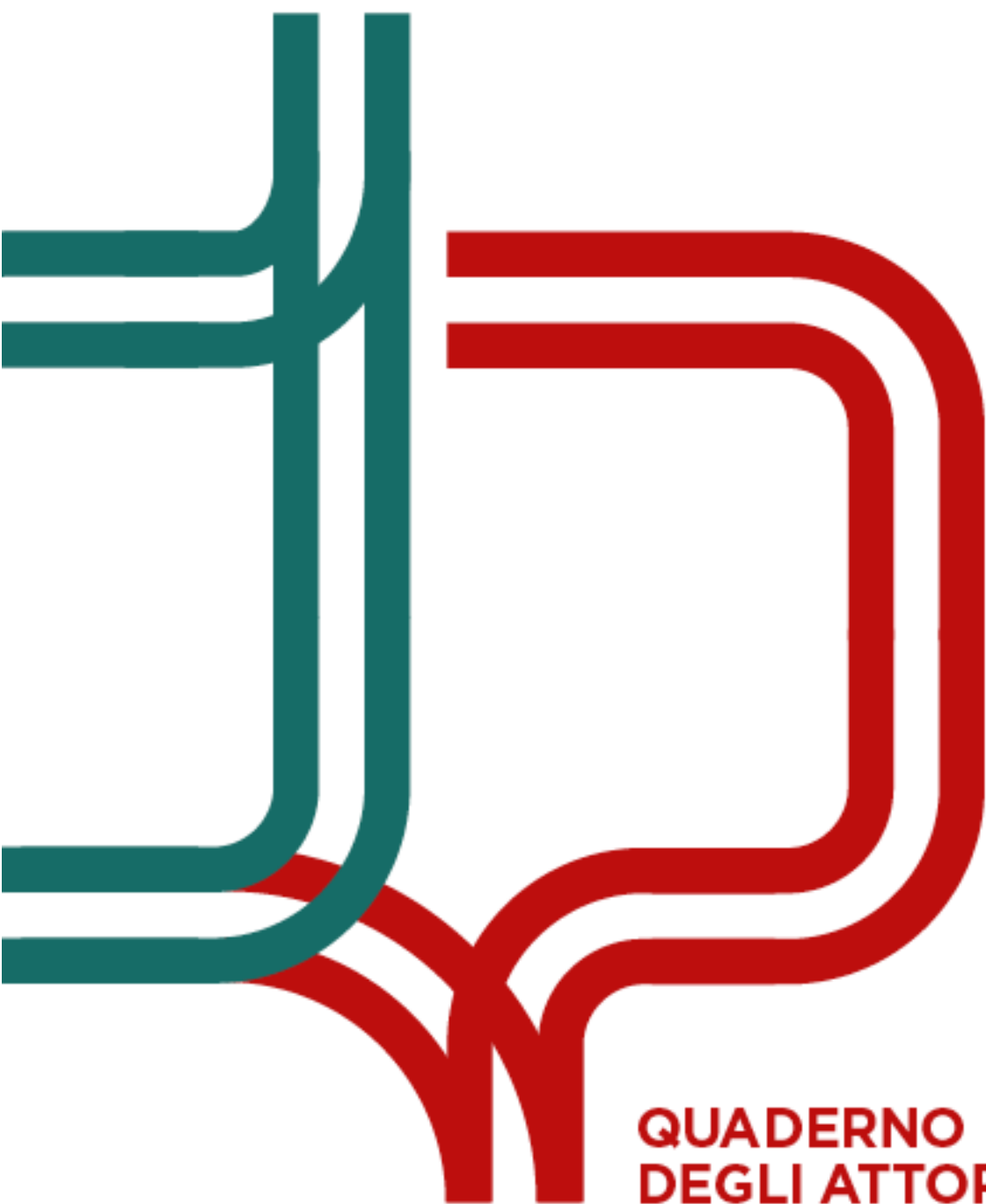
La nuova organizzazione dell'intero piazzale deve naturalmente tener conto di elementi esterni quali l'ambiente, la situazione idrogeologica, l'orografia e quelli di natura tecnica ed economica che determinano la localizzazione scelta dell'articolato del fabbricato stazione. Tuttavia non è sufficientemente dimostrato come vengono soddisfatte le esigenze intrinseche della Comunità degli abitanti di Genga, delle sue frazioni e dei Comuni limitrofi. La progettazione tecnica risponde *a priori* ad una serie di norme per cui l'indirizzo del Progettista è quello basato sul calcolo statistico dei flussi di utenti in movimento per i quali vengono dimensionati i servizi e gli altri locali. Dal punto di vista tipologico e stilistico è evidente che la scelta del Progetto è basata quindi su motivazioni di tipo pratico piuttosto che su quelle che dovrebbero essere anche di tipo socio-culturale e di inserimento nel contesto urbano. La progettazione segue direttive che prevedono la standardizzazione della costruzione dell'edificio con elementi funzionali e strutturali ripetibili, creando uno stile riconoscibile ma in fondo, indipendente dal luogo. Ciò è differente da una tradizione di progettazione ferroviaria più attenta al contesto di riferimento tipico delle stazioni hub di un territorio vasto. Per questo si è proposto di modificare il trattato 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 la stessa intenzione si è raccomandato l'utilizzo di materiali e colori suggeriti dal contesto ambientale circostante.

CHIARIMENTI FORNITI DAL PROGETTISTA IN SEDE DI DIBATTITO

I temi proposti dall'Osservazione non sono stati specificamente trattati durante il Dibattito Pubblico

COMMENTI AI CHIARIMENTI

Si rimanda alla attenzione della Conferenza di Servizi



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Fernanda di Gasbarro

1 giugno 2022

IL RUOLO DELLA NUOVA STAZIONE DI GENGA MOTORE DELLO SVILUPPO E DELL'OCCUPAZIONE: LA NECESSITA' DI UNA ANALISI SOCIO ECONOMICA PER VALORIZZARE I BENEFICI DERIVANTI DALL'INVESTIMENTO PNRR SUL TERRITORIO

Tra i documenti del Progetto di fattibilità tecnico economica prodotti da RFI è la Relazione di sostenibilità che individua come obiettivi primari dell'opera quelli per cui si avranno risultati che portano a **benefici a lungo termine**, come crescita, sviluppo e produttività. Il Progetto è redatto secondo le Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ¹

Nella relazione il tema della occupazione è trattato a pag. 45.

La metodologia di analisi è *“effettuata attraverso la costruzione di un modello macroeconomico che consente di correlare produzione e circolazione dei beni e servizi attivati attraverso il Progetto “i benefici economici ed occupazionali La realizzazione del Lotto 2 Bivio Nord Albacina-Serra San Quirico del Progetto di raddoppio della tratta PM 228 – Castelplanio permetterà di generare in fase di costruzione, effetti economici e occupazionali diretti, indiretti e indotti, che interesseranno gli operatori economici dei diversi settori coinvolti.*

Il “valore aggiunto”, in termini monetari, è l'impatto sull'Economia generato dalla supply chain attivata con la fase di realizzazione del Progetto. Per “occupazione sostenuta” si intende la quantificazione dei lavoratori impiegati per un periodo pari ad un anno durante l'arco temporale della realizzazione del progetto “

I numeri riportati sono da leggere con soddisfazione in quanto nella fase di costruzione è ben evidente che le ULA sono significative.

E' però da notare quanto segue.

Il richiamato passo nelle Linee guida del CSLP, evidenzia l'opportunità di definire **quanti benefici a lungo termine** possono considerarsi outcome per le comunità e i territori interessati.

E' invero riconoscibile che, sempre nella Relazione di sostenibilità, si affermi che le misure del PNRR sono volte al potenziamento delle connessioni diagonali, nelle quali rientra il Progetto in esame; infatti, esse sono volte a

Creazione di posti di lavoro

Impatti complessivi

5.588 Unità Lavorative Annue (numero di lavoratori impiegati per un periodo di un anno) suddivise in:

- Unità Lavorative Annue Dirette: 2.863
- Unità Lavorative Annue Indirette: 1.211
- Unità Lavorative Annue Indotte: 1.514

Incremento marginale per ogni 1 mln €

14 Unità Lavorative Annue (numero di lavoratori impiegati per un periodo di un anno)

¹ Art. 48, comma 7, D.L. 31 maggio 2021, n. 77 e s.m.i.

- rafforzare la dotazione dei servizi
- colmare i gap di connettività attuali,
- aumentare l'attrattività dei territori a maggior rischio di depauperamento demografico
- accrescere le opportunità di lavoro.

Quanto sopra appare un *outcome* che, senza una migliore considerazione delle esigenze del territorio, tende a non considerare compiutamente il tema della occupazione.

Un tema invece che può essere circostanziato con una migliore contestualizzazione dell'investimento previsto nel LOTTO 2 ampliando il campo delle ricadute dell'investimento PNRR al livello locale.

Una chiave per prevedere uno sviluppo duraturo a livello locale è da ricercare in una più mirata progettazione della nuova Stazione di Genga.

Realizzare nello spazio della Cuna un edificio Stazione con locali di servizio e di assistenza ai turisti nonché favorire il commercio al dettaglio di oggettistica con box dedicati nel mercato della Piazza, sempre orientato alla domanda di un turista giornaliero, sono azioni necessarie, ma non sufficienti in quanto manca l'attenzione agli abitanti di una Comunità di utenti consumatori che comprende l'Area Vasta dei comuni di Genga, Sassoferrato e Arcevia con una popolazione complessiva oggi di 13.000 abitanti. E non solo, quando si considerino le possibili ricadute in tutta la provincia di Ancona.

La fase di cantiere potrà creare effetti benefici prodotti sul tessuto economico e produttivo generati dall'incremento di occupazione direttamente prodotta dal cantiere, ma questa fase termina con il completamento dell'opera infrastrutturale.

Gli effetti benefici espressi in termini di PIL prodotti sul tessuto economico e produttivo su scala locale devono essere conseguiti con la consapevolezza del ruolo dell'investimento pubblico sull'occupazione diretta e indiretta generati dalla presenza della nuova Stazione. E' evidente che la presenza stessa dell'infrastruttura di trasporto aumenta l'accessibilità su tutto il territorio e stimola la crescita di altre attività economiche private (legate all'accoglienza) e la fruizione di servizi pubblici locali (ad esempio il trasporto locale intercomunale)

Con l'aumento del livello di accessibilità territoriale aumenta la competitività del territorio e di conseguenza un incremento di occupazione e di attività ad elevato valore aggiunto. La localizzazione di attività ad elevato valore aggiunto produce benefici sia sul tessuto economico e produttivo locale, sia, e ancor più, sul sistema economico dell'Area Vasta.

Le considerazioni suddette potrebbero meglio essere confermate dal Progettista con una analisi dimostrando che la Stazione di Genga è la stazione di tutti, efficiente e accogliente per i turisti ma anche e soprattutto elemento catalizzatore della domanda di mobilità di imprese ed attività economiche le quali, localizzate o da localizzare nelle vicinanze dell'infrastruttura, possono dar luogo a nuove imprese e generare lavoro vero.

L'analisi, di natura socio-economica, dovrebbe coinvolgere attivamente le parti sociali per raccogliere parametri e indicatori significativi per valutare l'impatto dell'investimento PNRR a livello locale in termini di:

- numero di imprese attive/residenti;
- distribuzione settoriale;
- dimensione media dell'impresa;
- propensione all'export;
- PIL generato;
- infrastrutture esistenti

I risultati scaturiti dalla suddetta analisi dovrebbero favorire una maggiore accettazione sociale dell'Opera che, grazie anche ad opportune politiche attive del lavoro da porre in essere, sarà capace di rappresentare l'intervento infrastrutturale come un driver dello sviluppo produttivo per la rigenerazione del territorio in un'ottica di sostenibilità.

Ing. Fernana Di Gasbarro
31 maggio 2022



Presentato da
Emilio Orazi
Araldo Orazi
Lorenzo Orazi

31 maggio 2022

Serra San Quirico, 31 maggio 2022

OGGETTO: *PARERE NEGATIVO* proprietari abitato Via Clementina 35 A-B-C-D (Serra San Quirico, AN) oggetto di ipotesi di variante alla viabilità della strada provinciale SP14 denominata NV06-NUOVA presentata in data 26/05/2022 presso biblioteca multimediale R. Sassi di Fabriano nell'ambito del Lotto 2 (Genga - Serra San Quirico) e richiesta di studio tracciato in riferimento alla Variante Serra San Quirico MEDIA (P.P. 2003-2006) contenuto nel progetto di fattibilità tecnica economica del Lotto2 linea ferroviaria Orte-Falconara.

1. Inquadramento proprietà Sig.ri Orazi lungo Via Clementina in Serra San Quirico.

L'agglomerato edilizio dei Sig.ri Orazi è situato nel Comune di Serra San Quirico ed è composto dai seguenti edifici:

- Edificio n°1, identificato al foglio 24 particella 392, situato in via Clementina 35A, proprietario Emilio Orazi, che si sviluppa su due piani fuori terra, con superficie di piano di 80 mq e per un volume complessivo di 500 mc;
- Edificio n°2, identificato al foglio 24 particella 58, situato in via Clementina 35B, aggiudicatario asta pubblica Lorenzo Orazi, che si sviluppa su due piani fuori terra, con superficie di piano di 150 mq e per un volume complessivo di 1050 mc;
- Edificio n°3, identificato al foglio 24 particella 489, situato in via Clementina 35C, comproprietario Araldo Orazi, che si sviluppa su 4 piani fuori terra, con superficie di piano di 180 mq e per un volume complessivo di 2200 mc;
- Edificio n°4, identificato al foglio 24 particella 488, situato in via Clementina 35D, proprietario Emilio Orazi che si sviluppa su 4 piani fuori terra, con superficie di piano di 160 mq e per un volume complessivo di 1600 mc.

I quattro edifici sorgono parallelamente alla SP14 (Ex SS76) e sono ulteriormente paralleli alla direttrice ferroviaria Orte-Falconara.



Figura 1 - Inquadramento proprietà Orazi.

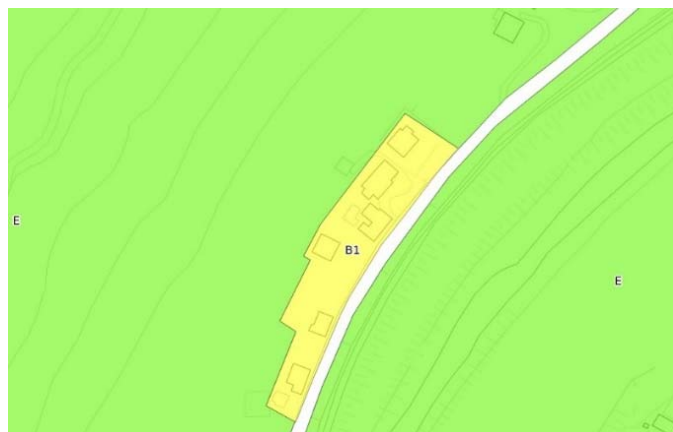


Figura 2 – Inquadramento proprietà Orazi nell'ambito del PRG; Edificato Zona B1 di completamento, Parte Fondiaria Zona E agricola.

L'edificio n°1 e n°2, essendo realizzato prima del 1900, distano dalla SP14 5,50m, mentre gli edifici n° 3 e n°4, di più recente costruzione, distano circa 20 m dalla strada SP14, come illustrato di seguito.

Da precisare che gli accessi alle quattro proprietà in esame sono fruibili direttamente dalla provinciale SP14.



Figura 3 – Distanza edificio n°1 e edificio n°2 dalla Provinciale SP14.

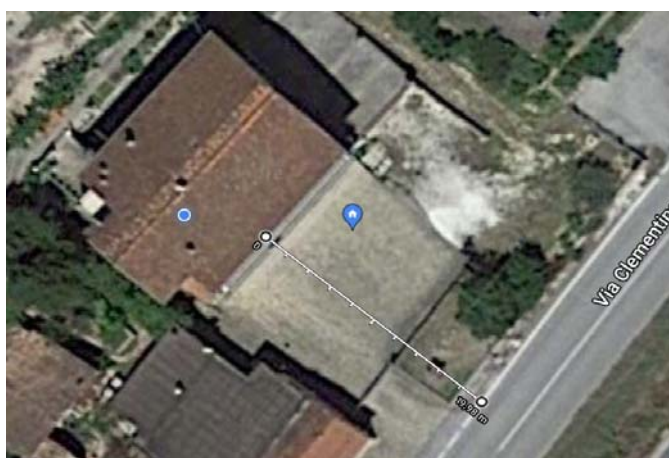


Figura 4 – Distanza dell' Edificio n°3 dalla provinciale SP14.

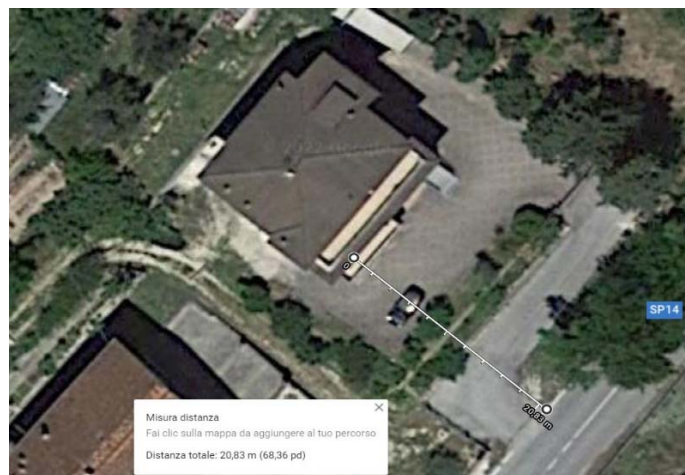


Figura 5 – Distanza dell' Edificio n°4 dalla Provinciale SP14.

Con riferimento alla distanza tra la direttrice ferroviaria Orte-Falconara e i quattro edifici in esame , il primo ed il secondo sono posizionati ad una distanza di 18,40m (Distanza esigua data anche dal periodo di costruzione), il terzo edificio dista 32,80 m, mentre il quarto edificio 34,60 m. Di seguito si riportano le misure valutate tramite Google Earth, tra gli edifici in questione ed il ballast della direttrice Falconara-Orte.

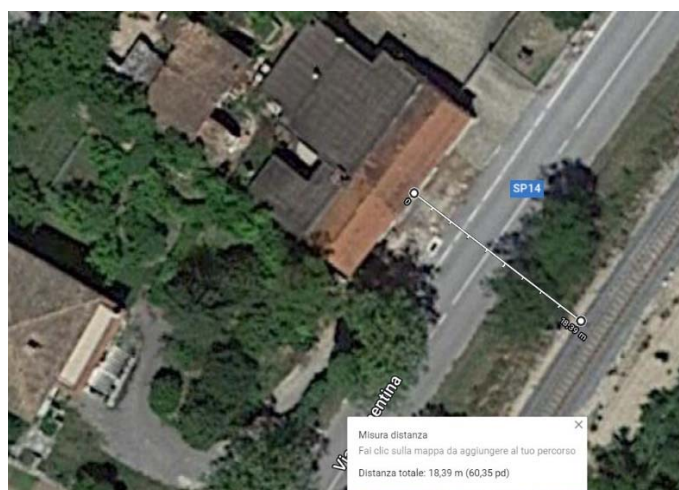


Figura 6 – Distanza Edificio n°1 e n°2 dalla direttrice Orte-Falconara.

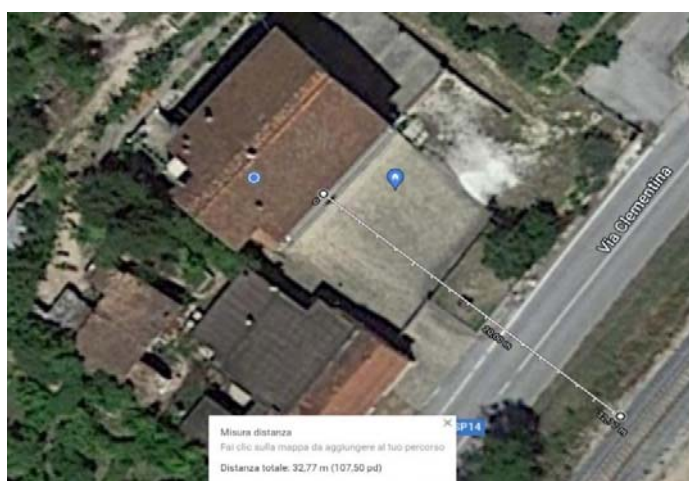


Figura 7 – Distanza edificio n°3 dalla direttrice Orte-Falconara.

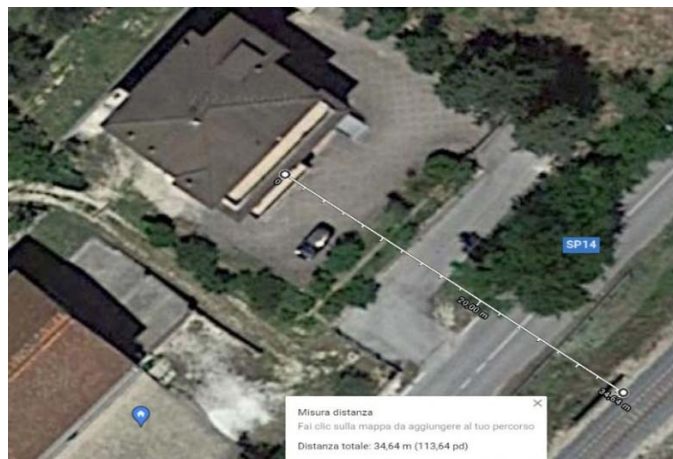


Figura 8 – Distanza edificio n°4 dalla direttrice Orte-Falconara.

2. *Potenziamento Orte-Falconara, Lotto 2 (Genga - Serra San Quirico), ricucitura strada provinciale SP14 tramite variante NV06.*

Dall'analisi del progetto del Lotto 2 della direttrice Orte-Falconara, attualmente nella fase di studio di fattibilità tecnico economica, emerge che il nuovo tracciato prevede una modifica rispetto all'asse del tracciato originario ed una variante della viabilità lungo la SP14; in particolare emerge che il nuovo tracciato della linea ferroviaria interromperà l'esistente strada provinciale SP14, comportando di fatto la necessità di adottare una modifica del tracciato attuale. A tal proposito, Italferr propone una variante alla circolazione denominata NV06 in cui la strada, attualmente collocata parallelamente al lato Sud-Est dell'edificato dei Sig.ri Orazi, verrà spostata a monte dei quattro edifici, salendo di quota da una proprietà terza e percorrendo a mezza costa le quattro proprietà fondiarie (sempre di proprietà dei Sig.ri Orazi) nella parte retrostante l'abitato in questione.

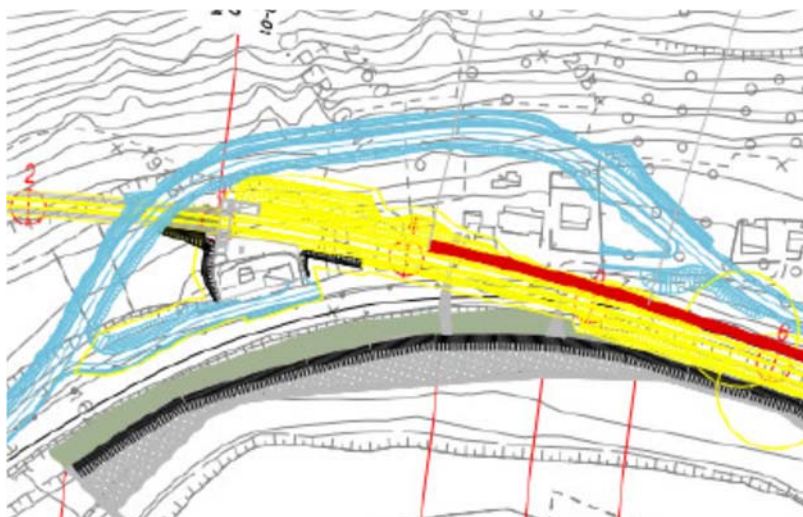


Figura 9 – Planimetria ricucitura strada provinciale SP14 denominata NV06, contenuta nel progetto di fattibilità tecnica economica del Lotto 2 (Genga-Serra San Quirico).

Tutte le modifiche indicate precedentemente, comportano un rilevante riassetto del caseggiato dei Sig.ri Orazi, con la conseguente limitazione delle rispettive proprietà e la conseguente riduzione della qualità della vita, come indicato in elenco:

- Esproprio e demolizione dell' edificio n°1 e n°2 e del corrispondente terreno retrostante edificabile;
- Interclusione dell'abitato rimanente (Edificio n°3 e n°4), tra la variante alla strada provinciale SP14 (NV06) e la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario realizzato nella parte antistante gli edifici rimanenti;
- Riduzione della superficie fondiaria per oltre il 50% derivante dall' ingombro della variante alla provinciale SP14 denominata NV06;
- Diminuzione qualitativa della vita dei residenti a seguito degli interventi sopra esposti, oltre a comportare di fatto un drastico calo del valore degli immobili rimanenti, legato soprattutto all'interclusione dell' abitato che ne deriverebbe dalle opere e dall' installazione di barriere fono assorbenti nella parte antistante le palazzine;
- La nuova viabilità ipotizzata nel progetto di fattibilità interromperebbe di fatto l'accesso e la fruibilità dei fondi retrostanti il caseggiato dei sig.ri Orazi;

Tuttavia, a fini di una logica conservativa dei volumi residenziali di proprietà dei Sig.ri Orazi, e data anche l'avanzata età di alcuni proprietari, onde evitare l'ulteriore disagio psicologico ed acuire il disagio arrecato per la ricerca di nuove abitazioni (inevitabilmente al di fuori dal Comune di Serra San Quirico), questa soluzione prospettata, risulta ancora apparentemente accettabile.

Fatte tali considerazioni, gli scriventi richiedono, con la presente, un tavolo tecnico per approfondire la totalità degli aspetti legati alla variante NV06 della provinciale SP14, ingombri fondiari esatti sottratti, distanze dalla palazzine 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 fono assorbenti lato tracciato ferroviario.

3. Proposta di variare al progetto NV06 -NUOVA in data 26/05/2022.

Durante il Terzo incontro di Approfondimento Tematico, Cantieri, Viabilità e Indennizzi, tenutosi in data 26/05/2022, presso la biblioteca Multimediale R. Sassi di Fabriano, è stata proposta un'alternativa non ufficiale e non contenuta negli elaborati del progetto di fattibilità tecnico ed economico della variante alla strada provinciale SP14 "NV06", denominato NV06-NUOVA.



Figura 10 – Planimetria ricucitura strada Provinciale SP14 denominata NV06, contenuta nel progetto fattibilità tecnica economica del Lotto 2 (Genga-Serra San Quirico)

Progetto stradale

VIABILITA' NV06: Via Clementina – Adeguamento viabilità esistente

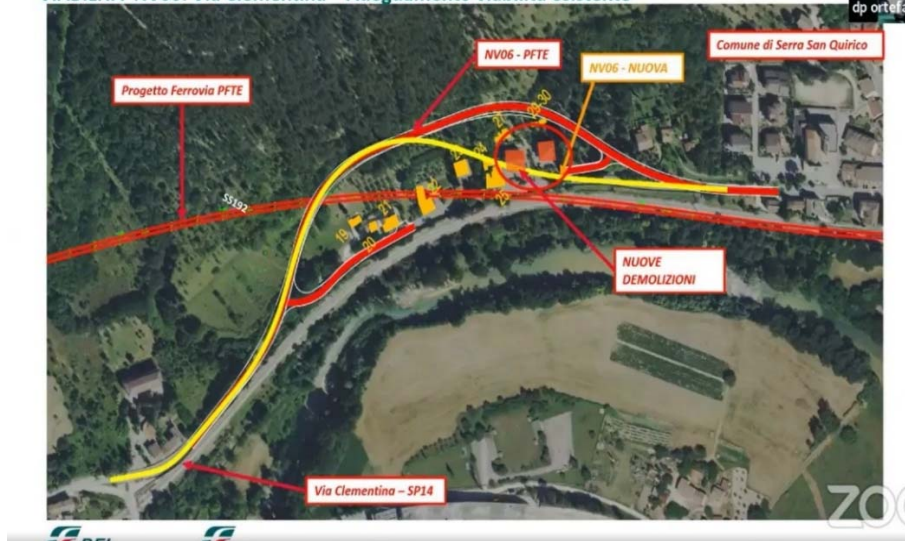


Figura 11 – Proposta alternativa alla variante NV06 della provinciale SP14 del Lotto 2, denominata NV06-NUOVA, non contenuta nel progetto fattibilità tecnica economica del Lotto 2 (Genga-Serra San Quirico).

Tale proposta ulteriore di variante studiata solo in fase ipotetica avvalendosi del solo tracciolo stradale, comporta inesorabilmente la demolizione dei restanti due edifici dell'abitato di proprietà dei Sig.ri Orazi (Per un volume totale pari a 5000 mc di fabbricato) e l'esproprio di circa 8500 mq di terreno la cui metà classificato come zona di completamento B1 nel PRG.

Dal punto di vista economico, la variante NV06-NUOVA comporta una perdita di beni immobili importante da parte dei Sig.ri Orazi (demolizione palazzine edificate ed esproprio di terre edificabili) al solo scopo di preservare un "parco privato" limitrofo; tale proposta risulta ad oggi non comprovata a livello tecnico realizzativo e senza alcun notevole vantaggio alla viabilità provinciale.

Si porta all'attenzione di *Italferr* che il territorio del comune di Serra San Quirico è oramai saturo a livello edilizio-insediativo, gran parte vincolato dal Parco Gola della Rossa e Frasassi e per giunta composto da una orografia tipica dalla parte iniziale della Vallesina, valle stretta e composta da versanti con inclinazioni notevoli, che non permette nessuna nuova espansione urbana. Infatti, il paese di Serra San Quirico si sviluppa su una collina alle pendici del Monte Murano e la Frazione di Borgo Stazione, in cui è contenuta Via Clementina, corre parallela al fiume Esino compresa tra Monte Murano e il fiume sopra citato.

È bene ricordare all'Ente che gli indennizzi tabulati per civili abitazioni (Dedotti dalle tabelle OMI) non coprono neanche la metà dei costi di riedificazione laddove si cercasse (avendo per assurdo un terreno edificabile in zona) di riedificare le abitazioni sottratte dal potenziamento ferroviario della linea Orte-Falconara nell'ambito del Lotto 2.

Le ulteriori due demolizioni accentuerebbero quindi, l'emergenza abitativa nel comune di Serra San Quirico, già provata da decine espropri e demolizioni, come indicato nel piano particellare riguardante il Comune in questione.

Dal punto di vista socioaffettivo, la soluzione NV06-NUOVA, crea un pregiudizio irreparabile alla vita dei residenti espropriati (i sig.ri Orazi) che verrebbero allontanati in maniera definitivamente dalla loro terra natale, con la conseguente dispersione degli ultimi residenti di tale famiglia.

È apprezzabile l'esercizio dei tecnici *Italferr* per cercare di venire incontro alle varie esigenze dei cittadini, ma discutibile l'atteggiamento posto in essere dall'Ente con tale ipotetica variante alla viabilità dell' SP14 denominata NV06-Nuova, presentata ad una settimana dalla chiusura del dibattito pubblico, anche se solo in maniera ipotetica, e per giunta senza una preventiva discussione con tutti i diretti interessati all'intervento.

Concludendo i Sig. Orazi si oppongono alla proposta di variante di Italferr denominata “NV06-NUOVA” presentata in data 26/05/2022, 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.

4. Analisi dossier di Progetto redatto da RFI ed Italferr e richiesta studio approfondito variante Serra San Quirico Media del Lotto 2 (Genga-Serra San Quirico).

Con la presente gli scriventi, dopo l'esame del dossier di Progetto edito RFI e Italferr presente nel sito del dibattito pubblico, portano all'attenzione dell'Ente, lo studio del tracciato in corrispondenza della parte Sud Ovest della stazione di Serra San Quirico.

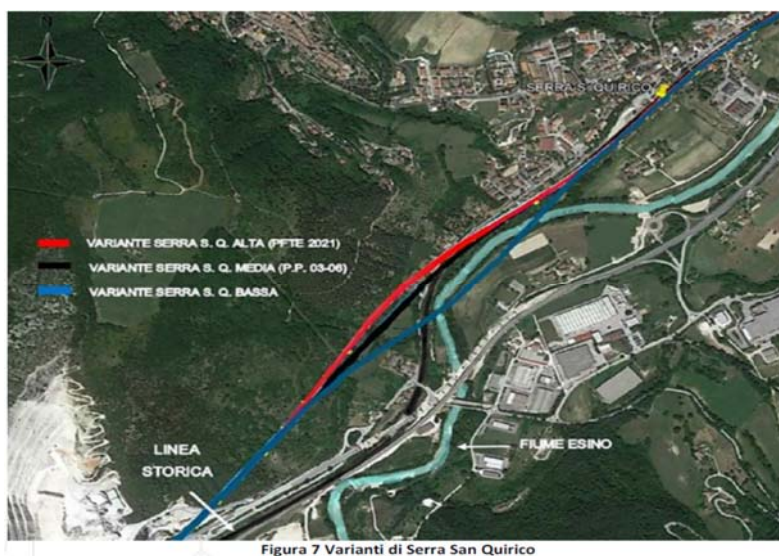


Figura 12 – Studio varianti di tracciato comune di Serra San Quirico, pag.21 Dossier Lotto 2 (Edito da RFI Italferr il 23/04/2022)

Da tale studio si denota come la variante di tracciato denominata Variante di Serra San Quirico MEDIA (Progetto Preliminare dell'anno 2003-2006) raggiunge speditamente tutti gli obbiettivi a vantaggio della pubblica utilità. Tale variante comporta molteplici vantaggi in diversi ambiti del territorio di Via Clementina, localizzati nella parte Sud-Ovest della stazione di Serra San Quirico, che possono essere così riassunti:

- Non interferisce con l'abitato, salvaguardando anche se in spazi sempre ristretti, la quasi totalità degli edifici di via Clementina nella parte Sud-Ovest della Stazione di Serra San Quirico, ed eliminando o riducendo al minimo espropri fondiari nella zona;
- Interferisce con la strada provinciale SP14 in zona non abitata, in cui si dovrebbe solo studiare la tipologia di ricucitura della stessa, interrotta dal potenziamento della direttrice Orte-Falconara, sempre nell'ambito del Lotto 2;
- Non arrecherebbe nessun danno alle proprietà piantumate di via Clementina, limitando il disagio di espropri ed eliminando l'interclusione degli edifici; come invece prospettato nel progetto allo studio di fattibilità tecnico economico nella variante NV06 e nei pressi della galleria GN06;
- Limiterebbe il disagio degli abitanti della zona di via Clementina, rendendo il potenziamento della direttrice Orte-Falconara confinato anche dal punto di vista cantieristico;
- Viene limitata l'interferenza idraulica con tale ipotesi di tracciato ferroviario con il fiume Esino, che sfrutterebbe per intero il sedime del vecchio canale Montecatini posizionato ad una quota superiore di circa 10 m dalla riva golenale sinistra dello stesso;

- Si ridurrebbe il disagio socioeconomico derivante dall' insieme degli espropri ed abbattimenti prospettati nel Lotto 2 in corrispondenza dello NV06 e del GN06.

Gli scriventi avvalendosi anche della memoria storica, rafforzano la proposta di studio della variante di Serra San Quirico MEDIA (P.P. 2003-2006), mostrando le seguenti foto aeree per una più chiara comprensione concettuale.

Come si può osservare il tracciato della Variante Serra San Quirico Media, percorrerebbe parte del canale ex Montecatini esattamente nel suo sedime (di larghezza variabile tra gli 8 e i 10 m), posto ad una quota di campagna superiore di circa 10 m, rispetto alla riva golenale sinistra del Fiume Esino, come mostrato nelle foto seguenti.



Figura 13 – Individuazione virtuale collocazione Variante Serra San Quirico Media (P.P. 2003-2006) nei pressi dell' ex canale Montecatini.



Figura 14 – Individuazione virtuale quota sedime ex canale Montecatini (159 m s.l.m.)



Figura 15 – Individuazione virtuale quota riva sinistra golenale del fiume Esino (150 m s.l.m.)

Tale studio di tracciato, non da sottovalutare, limiterebbe fortemente l'interferenza con l'alveo del Fiume Esino, comportando limitate opere di sostegno del rilevato ferroviario e limitate opere di difesa delle stesse oltre ad un esiguo sviluppo longitudinale delle prime (di circa 300 m).

In sintesi, con la presente, si chiedere ulteriormente, anche uno studio della variante di Serra San Quirico MEDIA (Progetto Preliminare 2003-2006), certi dei vantaggi socioeconomici che apporterebbe sia all'Ente che ai privati cittadini residenti in Via Clementina, in corrispondenza della zona posta a Sud-Ovest della Stazione di Serra San Quirico.

Tutto sopra e premesso, i Sig.ri Orazi nell'ambito della tutela della loro proprietà private, qualora lo ritenessero necessario, si riservano ogni azione avanti le Sedi preposte.

In attesa di esaustivi riscontri,

Cordiali Saluti

Emilio Orazi

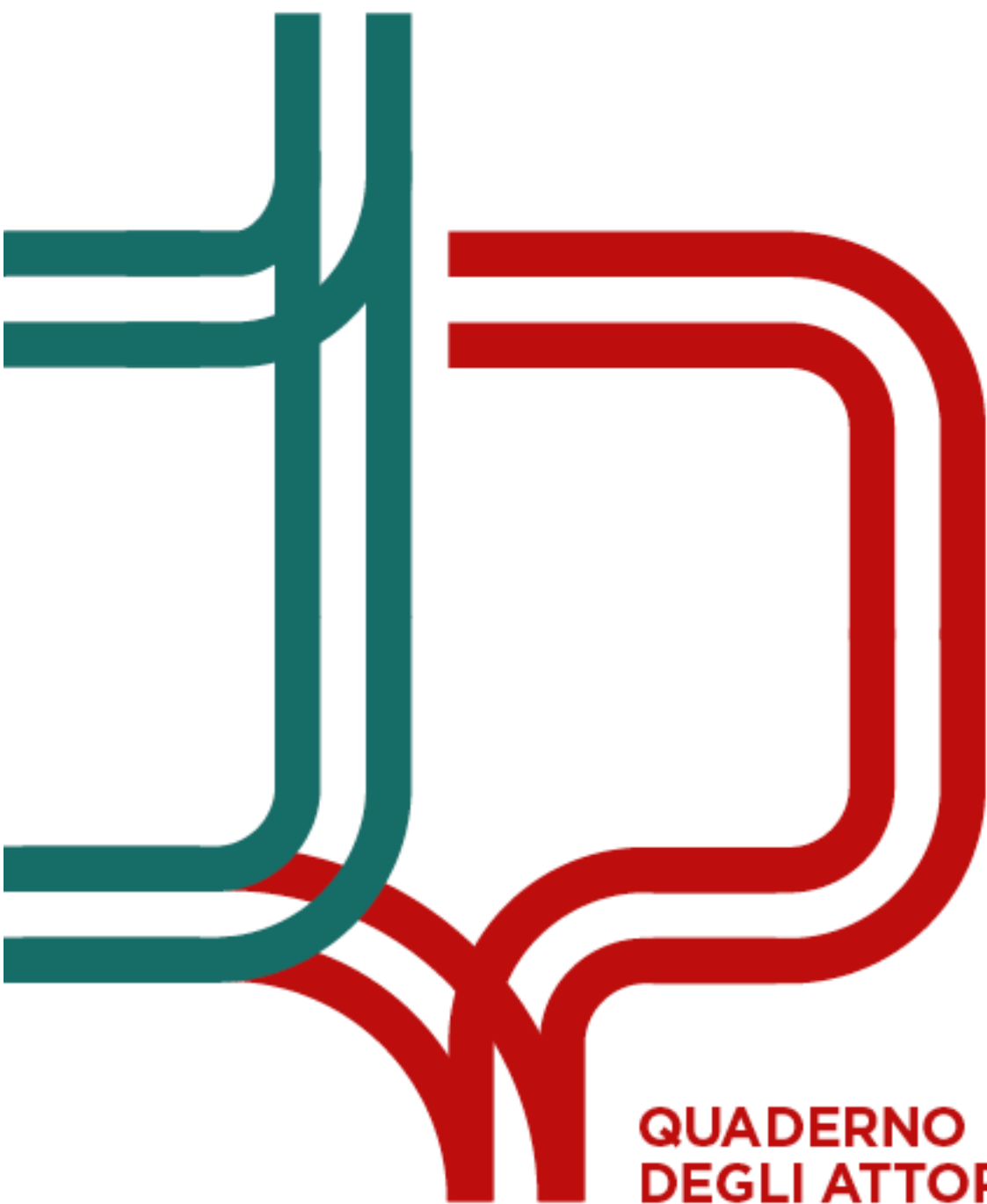
Emilio Orazi

Araldo Orazi

Araldo Orazi

Lorenzo Orazi

Lorenzo Orazi



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Ing. Maurizio Greci
Sindaco Comune di Sassoferrato

1 giugno 2022

Dibattito Pubblico Orte-Falconara
Lotto 2 Genga - Serra San Quirico
Indetto da RFI – Rete Ferroviaria Italiana

Sassoferrato, 01/06/2022

OGGETTO: Asse Ferroviario Orte-Falconara, potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara, Lotto 2 Genga - Serra San Quirico.

Il raddoppio della linea ferroviaria Orte – Falconara rappresenta in prospettiva una fondamentale occasione di sviluppo per tutto il territorio dell'area montana della Provincia di Ancona, che va da Serra San Quirico a Fabriano.

In quest'ottica, si auspica che quella di Genga diventerà una stazione hub di un intero territorio ed è per questo motivo che si segnala la necessità di progettare la Stazione nella zona La Cuna in modo che sia evidente la ricucitura col tessuto socioeconomico dell'area vasta montana. Occorre lavorare affinché non solo le Grotte (driver turistico importantissimo) ma il territorio a largo raggio venga considerato, promosso turisticamente e con un progetto rispondente ai bisogni di mobilità delle persone che non siano solo i turisti, ma i cittadini residenti che useranno il treno per i loro spostamenti di lavoro o di necessità di servizio pubblico.

Dovrà essere garantita la dovuta attenzione agli abitanti di una Comunità di utenti consumatori che comprende l'Area Vasta dei comuni di Genga, Sassoferrato e Arcevia con una popolazione complessiva oggi di circa 13.000 abitanti, anche potenziando e ripensando i servizi del trasporto pubblico locale rendendolo compatibile ed interconnesso con la linea ferroviaria.

Sindaco Comune di Sassoferrato

Ing. Maurizio Greci



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Arch. Alessandra Baldelli

1 giugno 2022

Ancona, 1 giugno 2022

Su incarico della Sig.ra Maria Perugini sto predisponendo la richiesta di verifica di interesse culturale e paesaggistico alla Soprintendenza ai fini di vincolare i beni in Serra San Quirico, presso la via Clementina di proprietà della famiglia Perugini dalla seconda metà del XIX secolo, che ricadono nei confini di area sottoposta a vincolo paesaggistico (v. vincoli.inrete.beniculturali.it), avendo constatato il valore storico e paesaggistico del complesso costituito dall'immobile principale e dagli annessi, che mantengono forme e materiali in gran parte originali, compresi gli arredi e le attrezzature agricole, dal giardino all'italiana, dal parco con alberi secolari, dall'area a foresta, entrambi habitat di fauna identitaria.

In particolare 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, barbagianni, civette, scoiattoli sia neri che marroni, leprotti, ricci, volpi, istrici, caprioli e cinghiali) un ecosistema unitario di rilevante valore paesaggistico e ambientale.

In fede,

Arch. Alessandra Baldelli