



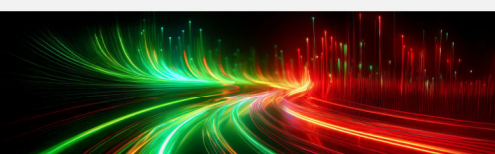
Potenziamento della Linea Ferroviaria Orte-Falconara Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio

LOTTO 1 : PM228 – GENGA



Sezione 1	Inquadramento generale	Pag. 3
Sezione 2	Global Project e aspetti trasportistici	Pag. 8
Sezione 3	Benefici e opportunità	Pag. 12
Sezione 4	Descrizione infrastruttura	Pag. 16
Sezione 5	Opere d'arte	Pag. 25
Sezione 6	La procedura espropriativa e aree di esproprio	Pag. 30

Indice





Potenziamento della Linea Ferroviaria Orte-Falconara Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio

LOTTO 1 : PM228 – GENGA

Inquadramento generale

Carmine Urciuoli

Potenziamento della linea ferroviaria Orte – Falconara

Inquadramento generale

- Il progetto è funzionale al **programma di potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara**, fondamentale per la rete dei trasporti del centro Italia in quanto necessaria per:
 - il miglioramento e lo sviluppo del servizio ferroviario delle Regioni attraversate;
 - il miglioramento del collegamento Tirreno-Adriatico.
- Le azioni programmatiche, progettuali ed esecutive di RFI, finalizzate al potenziamento infrastrutturale della linea Orte-Falconara, hanno avuto inizio negli anni 80, procedendo per tratte funzionali.
- Tali azioni hanno consentito interventi di realizzazione del raddoppio di diverse tratte, l'adeguamento degli impianti di stazione, il potenziamento delle tecnologie e l'ammodernamento del materiale rotabile, assicurando nel contempo il mantenimento dell'esercizio, minimizzando le interferenze durante la fase dei lavori.



Potenziamento della linea ferroviaria Orte – Falconara

Inquadramento generale

Potenziamento Orte-Falconara

- Raddoppio Castelplanio - Montecarotto
- Raddoppio Fabriano - PM228
- Raddoppio Spoleto-Campello

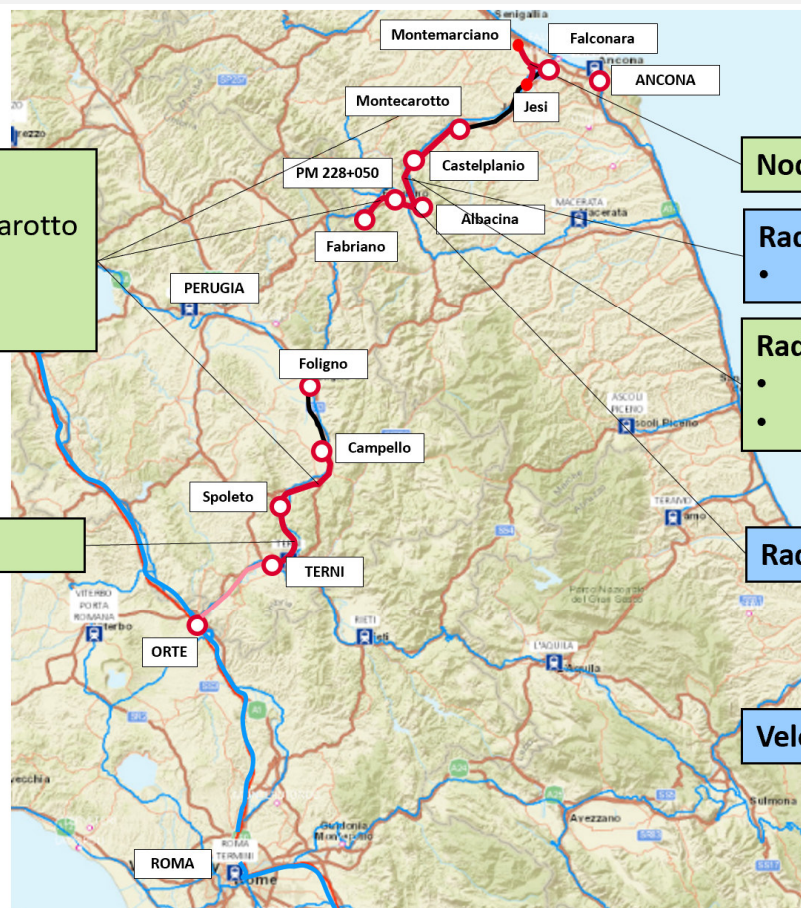
Raddoppio Spoleto-Terni



Interventi finanziati in PNRR



Altri interventi completati o in progettazione/realizzazione



Nodo di Falconara

Raddoppio PM228-Castelplanio

- Lotto2

Raddoppio PM228-Castelplanio

- Lotto1
- Lotto3

Raddoppio PM 228-Albacina

Velocizzazione Orte – Falconara

Potenziamento della linea ferroviaria Orte – Falconara

Inquadramento generale

Il raddoppio della linea ha un'estensione totale di **21,5 km** e avviene, in gran parte, in variante di tracciato, attraverso **gallerie naturali e opere d'arte (viadotti e gallerie artificiali)**, e, in parte, in affiancamento al binario esistente.

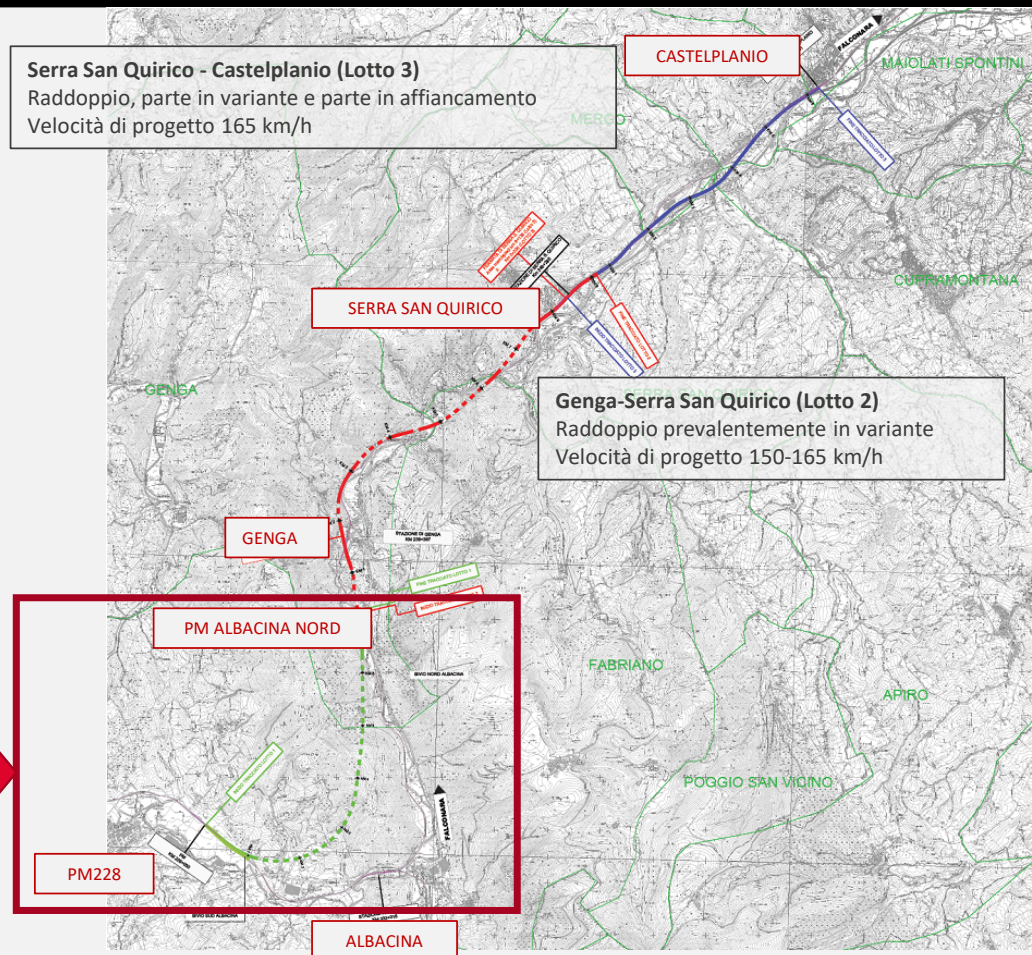
Nell'ambito dell'intervento è prevista la realizzazione di **due nuove stazioni**, quella di **Genga**, al km 239+397, che sarà decentrata nell'area parcheggio retrostante l'impianto della stazione attuale, e quella di **Serra S. Quirico**, al Km 246+295, che sarà adeguata a fermata nella sede attuale.

Tra gli interventi è prevista, inoltre, la **soppressione dei passaggi a livello** che interessano la sede ferroviaria lungo il tracciato e la realizzazione di nuove viabilità sostitutive per l'attraversamento della ferrovia mediante sovrappassi o sottopassi della linea stessa.

Il raddoppio della tratta PM228-Castelplanio è suddiviso in tre Lotti funzionali:

- Lotto 1 _ PM228 – PM Albacina Nord denominato "PM228-Genga"
- Lotto 2 _ PM Albacina Nord – Serra S. Quirico denominato Genga – Serra San Quirico
- Lotto 3 _ Serra S. Quirico - Castelplanio

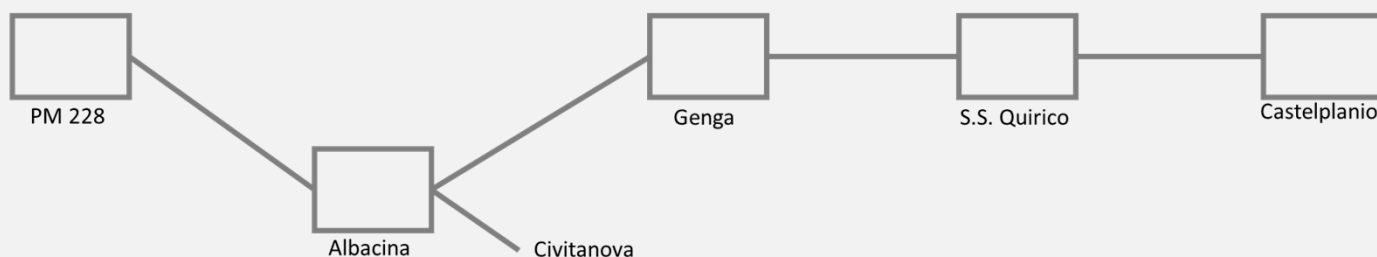
PM228-Genga (Lotto 1)
Raddoppio in variante per circa 7 km
Velocità di progetto 150-175 Km/h



Potenziamento della linea ferroviaria Orte – Falconara

Inquadramento generale

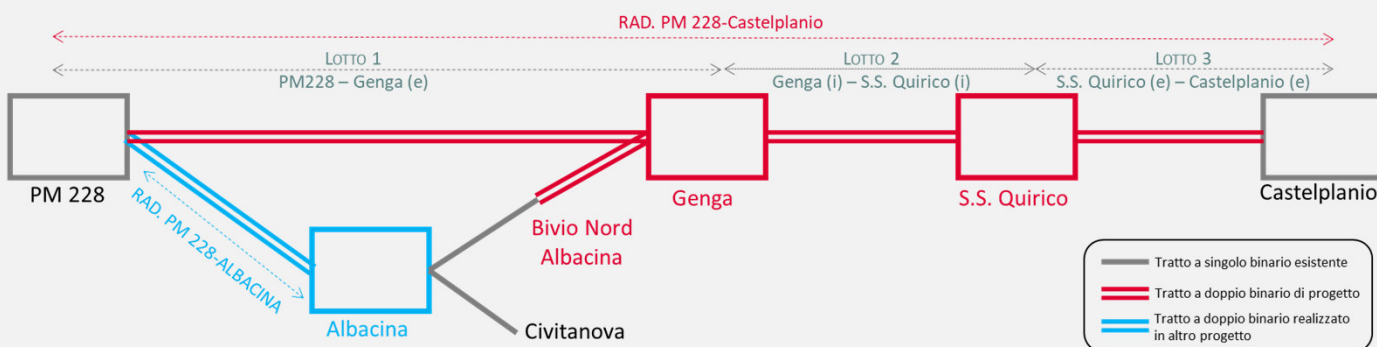
Scenario attuale



Modello di Servizio attuale

	LP	REG
P.M.228 – Albacina	6	58
Albacina – Castelplanio	6	36
Albacina – Macerata (Civitanova)	0	22

Scenario di progetto



Modello di Servizio di Progetto (2040)

	LP	REG
P.M.228 – Albacina	0	56
Albacina – Castelplanio	0	0
Albacina – Macerata	0	40
P.M.228 – Genga	40	32
Albacina – Bivio Nord Albacina	0	16
Bivio Nord Albacina – Castelplanio	40	48



Potenziamento della Linea Ferroviaria Orte-Falconara Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio

LOTTO 1 : PM228 – GENGA

Global project e Aspetti trasportistici

Margherita Malara



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga”

Approccio e risultati attesi



GLOBAL PROJECT

L'effettivo valore e le potenzialità degli interventi in progetto si possono valutare solo inquadrando gli stessi all'interno di un piano più ampio di potenziamento dell'intera relazione di traffico Roma – Ancona.



MINIMIZZAZIONE DEL COSTO GENERALIZZATO DI TRASPORTO

Soluzioni progettuali in grado di migliorare le attuali prestazioni dei modi e servizi attualmente disponibili



OTTIMIZZAZIONE DEI COSTI DI INTERVENTO

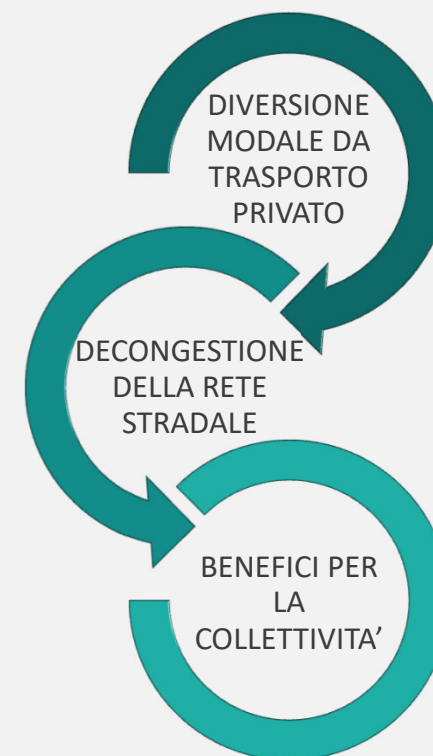
Ricerca delle soluzioni che meglio si adattino al territorio riducendo al massimo le interferenze, limitando per quanto possibile la realizzazione di opere civili, sfruttando al massimo le preesistenze



SOSTENIBILITÀ

Ricerca delle soluzioni che siano moderne e a minimo impatto sul territorio circostante

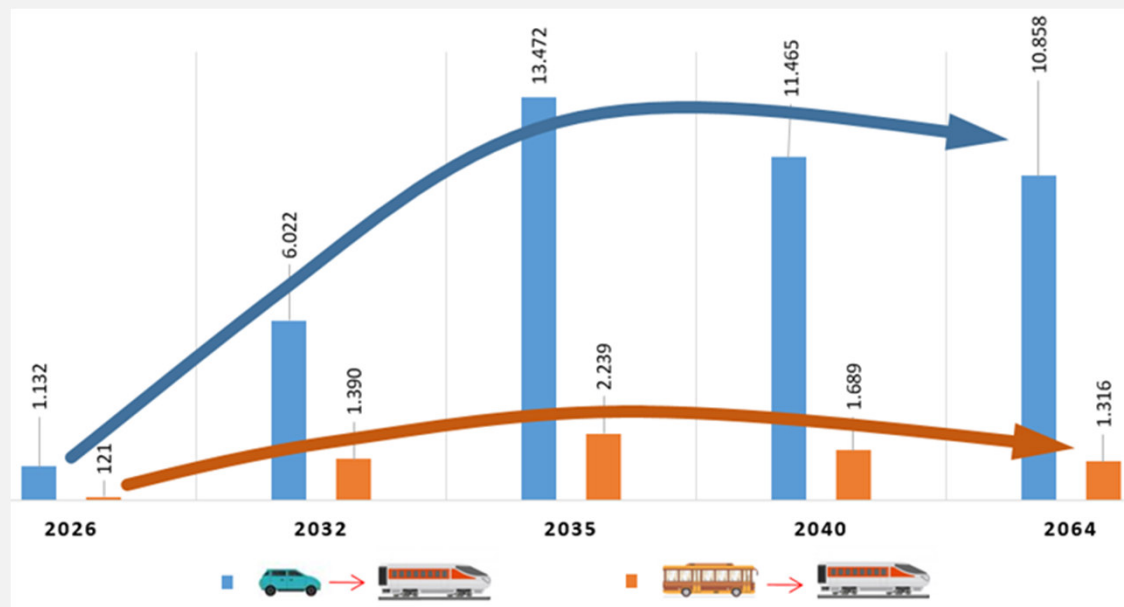
EFFETTI ATTESI SUL SISTEMA DELLA MOBILITÀ



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Principali risultati dello studio di trasporto

Schema degli shift modali (pax/g) a favore del treno negli scenari di "progetto" dal 2026 al 2064



Valori assoluti e variazioni percentuali tra ogni scenario e lo scenario attuale

	Auto	Treno	Mezzo Privato	Treno
2019	3.816.206 pax/g	41.436 pax/g	-	-
2026	3.765.482 pax/g	66.360 pax/g	-1,33%	+60,15%
2032	3.772.294 pax/g	73.871 pax/g	-1,15%	+78,28%
2035	3.772.161 pax/g	82.025 pax/g	-1,15%	+97,96%
2040	3.776.960 pax/g	82.935 pax/g	-1,03%	+100,15%
2064	3.601.378 pax/g	77.399 pax/g	-5,63%	+86,79%

i

Nonostante nel 2064 (secondo le previsioni regionali GeoDemo/ISTAT) si preveda un decremento della popolazione di circa il 4%, la quota modale ferro aumenta rispetto allo scenario 2019 e la quota degli utenti che utilizzano il mezzo privato fa registrare il maggior decremento rispetto allo scenario attuale (circa il -5,7%).

Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Analisi Costi Benefici – Risultati Analisi Economica

VOCI		
A	Costi di investimento nuove linee	- 1289,8
B	Costo di manutenzione straordinaria infrastruttura	- 42,5
C	Costi di manutenzione ordinaria infrastruttura	- 46,3
D	Costi operativi servizi ferroviari	- 323,2
I (A+B+C+D)	TOT COSTI ECONOMICI INCREMENTALI	- 1701,9
L	Benefici diretti	1362,5
L1	Risparmi di tempo per gli utenti in diversione modale	419,0
L2	Risparmi di costi operativi dei veicoli acquisiti dalla modalità stradale	943,5
M	Riduzione di Esternalità da diversione modale	467,6
M1	Riduzione inquinamento atmosferico	18,4
M2	Riduzione cambiamento climatico	164,2
M3	Riduzione emissioni acustiche	25,2
M4	Riduzione Incidentalità	25,2
M5	Riduzione congestione urbana	234,6
N (L+M)	TOTALE BENEFICI ECONOMICI INCREMENTALI	1830,1
P	Costi economici attualizzati	- 1420,2
Q	Benefici attualizzati	1115,2
S	Valore residuo	799,0
R ((Q+S) - P)	SALDO NETTO ANNUALE (BENEFICI - COSTI) ATTUALIZZATO	493,9

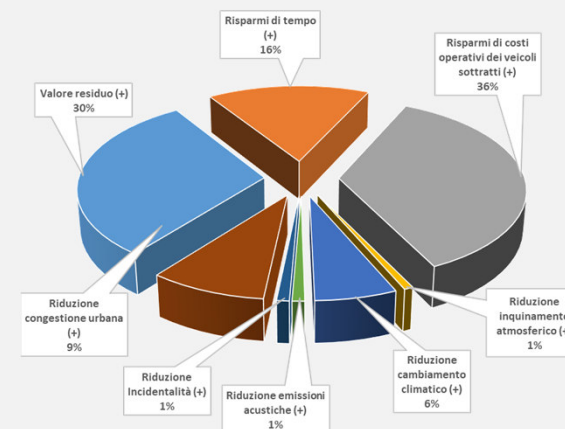
ORIZZONTE TEMPORALE DI ANALISI

- **2021-2024-2050** (30 anni a partire dal **2021**)
- **CVI= 1555,9 MLn€**

VARIABILE
costo di investimento (CVI)
costi operativi del materiale rotabile
risparmi di tempo
costi operativi dei veicoli privati (VOC)
tasso di crescita della domanda

GIUDIZIO DI CIRITCITA'	VALORE SOGLIA
Critica	43,0%
Non Critica	137,0%
Non Critica	n.a
Critica	-46,3%
Non Critica	n.a

VANE = 493,9 Mln€
B/C = 1,348
TIRE = 4,5%



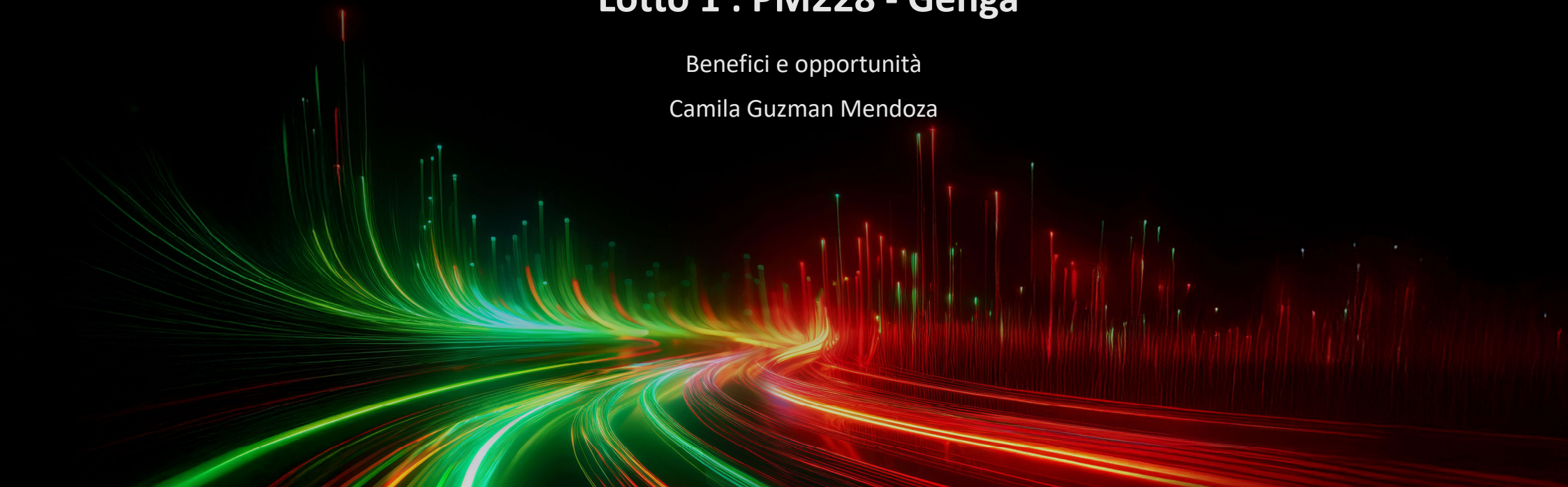
*Voci di costo aggiornate al 09/05/2024



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 : PM228 - Genga

Benefici e opportunità

Camila Guzman Mendoza



Potenziamento Orte-Falconara

Il contributo del progetto agli obiettivi di sviluppo sostenibile

GLI OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Il Progetto, rappresentando un'opportunità concreta per le regioni del centro Italia di rafforzare il collegamento trasversale tra il versante tirrenico e adriatico, persegue molteplici **obiettivi di sostenibilità**:



Incentivare l'efficienza del collegamento su lungo raggio per il traffico merci e passeggeri



Incentivare l'utilizzo di modalità di spostamento sostenibili negli itinerari turistici



Promuovere lo shift modale, incrementando la competitività e l'efficienza del traffico ferroviario



Mitigazione dei cambiamenti climatici grazie alla diversione modale incentivata dal progetto

GLI OBIETTIVI E LE STRATEGIE GLOBALI

L'intervento fornisce un contributo significativo alle **strategie globali** che mirano a garantire una **crescita economica equa e inclusiva** dei territori, a promuovere azioni specifiche per la **lotta ai cambiamenti climatici** e a **preservare la qualità della vita** della collettività. In particolare, gli obiettivi perseguiti dall'intervento sono in linea, tra gli altri, con gli **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs)** dell'Agenda 2030:



Potenziamento Orte-Falconara

I benefici generati dall'intervento



Incremento della mobilità sostenibile delle merci e dei passeggeri

- ✓ L'intervento comporterà un miglioramento dell'efficienza della tratta e dei tempi del servizio con un **aumento della competitività del trasporto merci e della capacità per il trasporto passeggeri**. Inoltre la diminuzione del traffico su gomma contribuirà ad un **decongestionamento delle infrastrutture locali**, migliorando la qualità della vita.

+150%
dell'offerta
ferroviaria
in treni/h
(+6 treni/h)

Velocità fino
a 200 km/h

15 min. di
risparmio
tempo nella
tratta Roma-
Ancona

10 min. di
risparmio
tempo nella
tratta Roma-
Perugia



Aumento della fruibilità turistica dei territori

- ✓ L'intervento **potenzia l'attrattività turistica e sostiene l'economia locale**, migliorando l'accessibilità tra Umbria, Lazio e Marche. L'interconnessione tra rete ferroviaria e itinerari turistici **valorizza il cicloturismo, i borghi storici e le eccellenze enogastronomiche**, promuovendo un turismo sostenibile, culturale e sportivo.



Potenziamento Orte-Falconara

I benefici generati dall'intervento



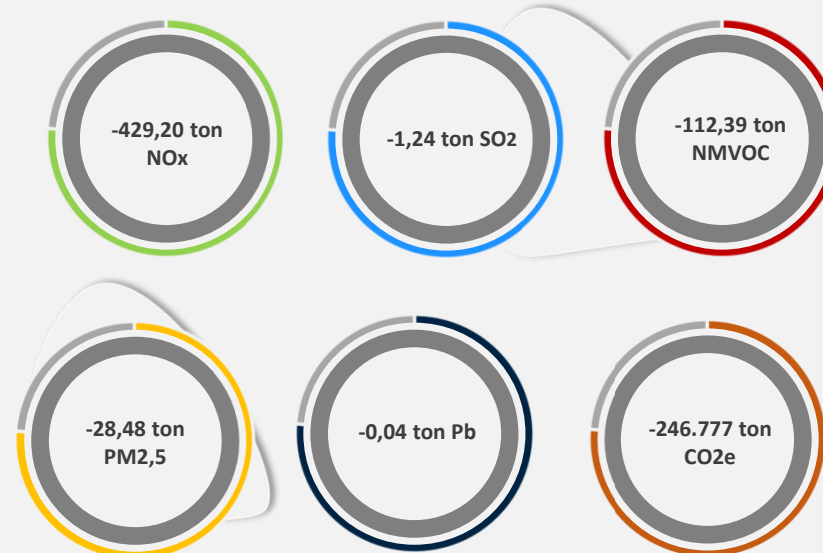
Diversione modale e riduzione dell'incidentalità

- ✓ Gli interventi programmati mirano ad indurre una **diversione modale in favore della ferrovia**, considerata **proporzionale alla riduzione dell'incidentalità su strada**. Nello specifico, l'area oggetto di analisi si caratterizza per un elevato tasso di motorizzazione mostrando, dunque, un'alta propensione agli spostamenti mediante utilizzo dell'auto privata.



Miglioramento della qualità dell'aria e mitigazione dei cambiamenti climatici

- ✓ L'intervento, contribuendo ad un aumento dell'offerta e ad una riduzione dei tempi di percorrenza e del traffico stradale, comporterà una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e di CO₂eq con **effetti positivi sulla qualità dell'aria**.



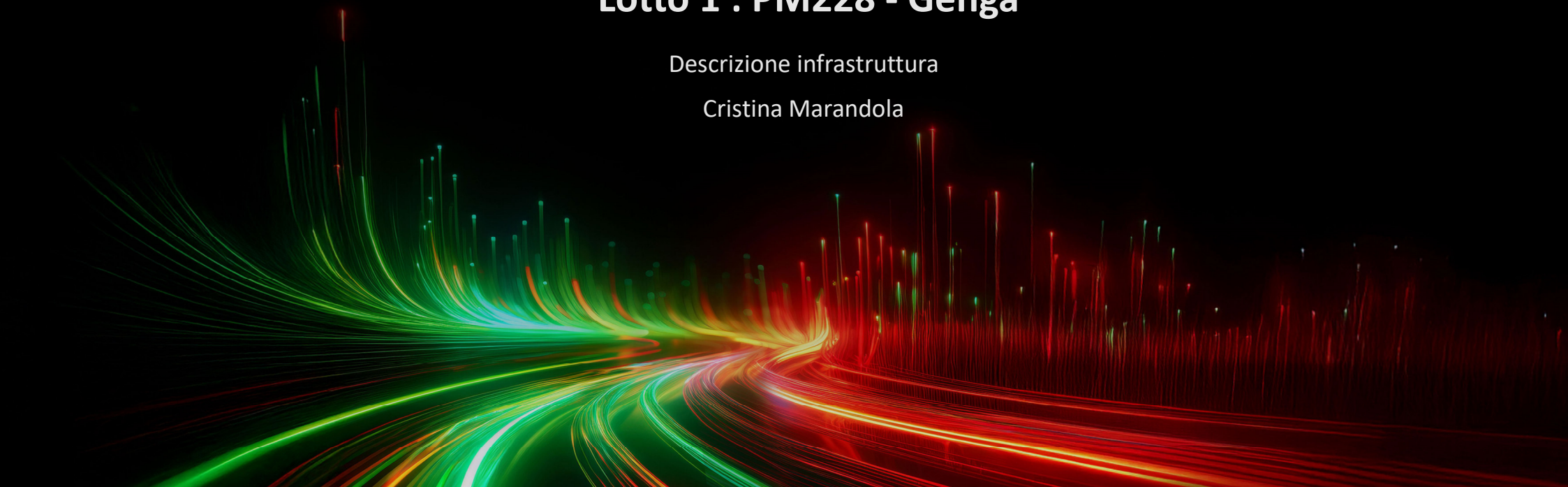
Totale Emissioni evitate relative al periodo 2026-2050



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 : PM228 - Genga

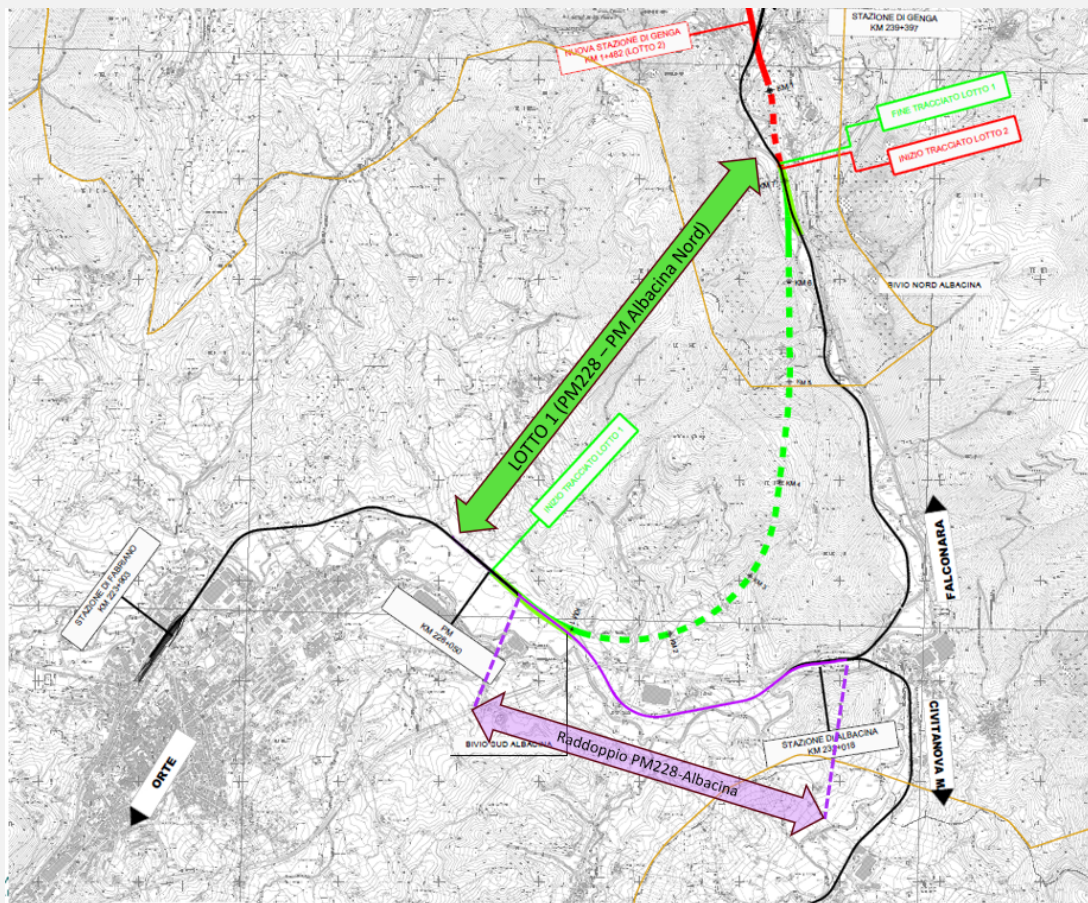
Descrizione infrastruttura

Cristina Marandola



Raddoppio Tratta PM228 – Castelpiano . Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Descrizione infrastruttura



Il lotto 1 PM228 – PM Albacina Nord, denominato PM228-Genga, ha uno sviluppo complessivo pari a circa **7,20 km**, in completa variante rispetto alla linea ferroviaria esistente (LS), di cui circa **5,4 km** in **galleria naturale**.

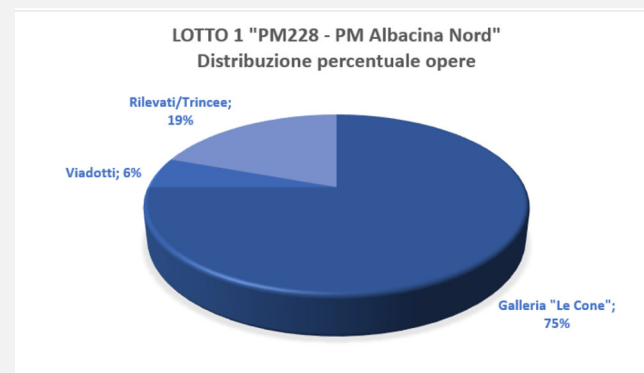
Il progetto consiste in un bypass della tratta PM228 - Albacina - Castelpiano.

Gli interventi in progetto partono da uno scenario inerziale, per cui si intendono già realizzati gli interventi di **raddoppio PM228-Albacina** (tracciato viola in figura) e di riconfigurazione della stazione di Albacina, dalla cui radice Nord sfoccano le due linee a singolo binario in direzione Falconara e in direzione Civitanova Marche - Fabriano.

Il **lotto 1** realizza una nuova sede a doppio binario che bypassa Albacina..

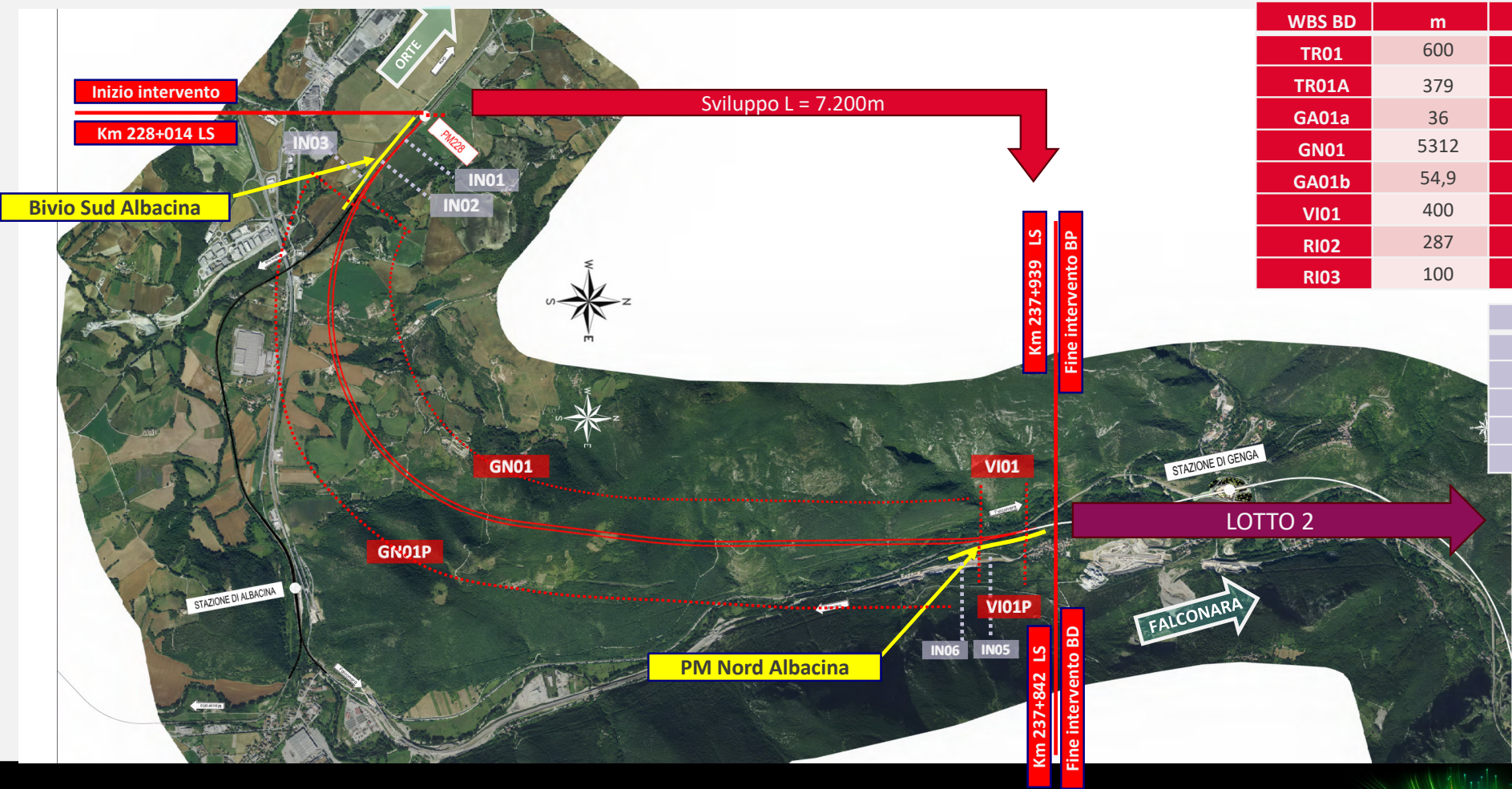
Tra gli interventi previsti nell'ambito del Lotto 1 vi è la realizzazione del nuovo **Bivio Sud Albacina**, posto in corrispondenza del P.M. 228, per il collegamento Fabriano - Civitanova M., e funzionale alla realizzazione del nuovo sedime ferroviario. Il bivio ha lo scopo di garantire la continuità dell'esercizio ferroviario sulla linea a doppio binario PM228 – Albacina (in fase di realizzazione).

Inoltre, il progetto del Lotto 1 comprende il **PM Nord Albacina** da realizzare in corrispondenza della fine intervento del lotto, al fine di garantire il collegamento del singolo binario della linea ferroviaria proveniente da Albacina con la nuova linea.



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio . Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Inquadramento generale e descrizione infrastruttura



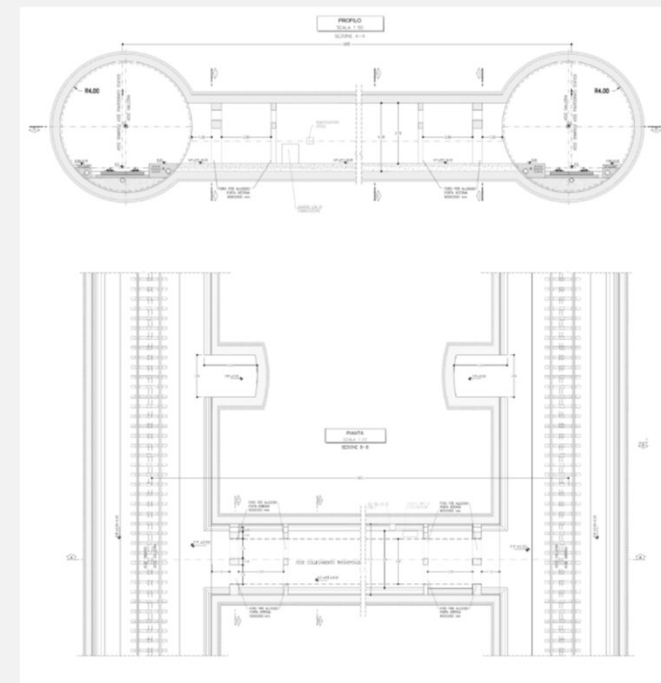
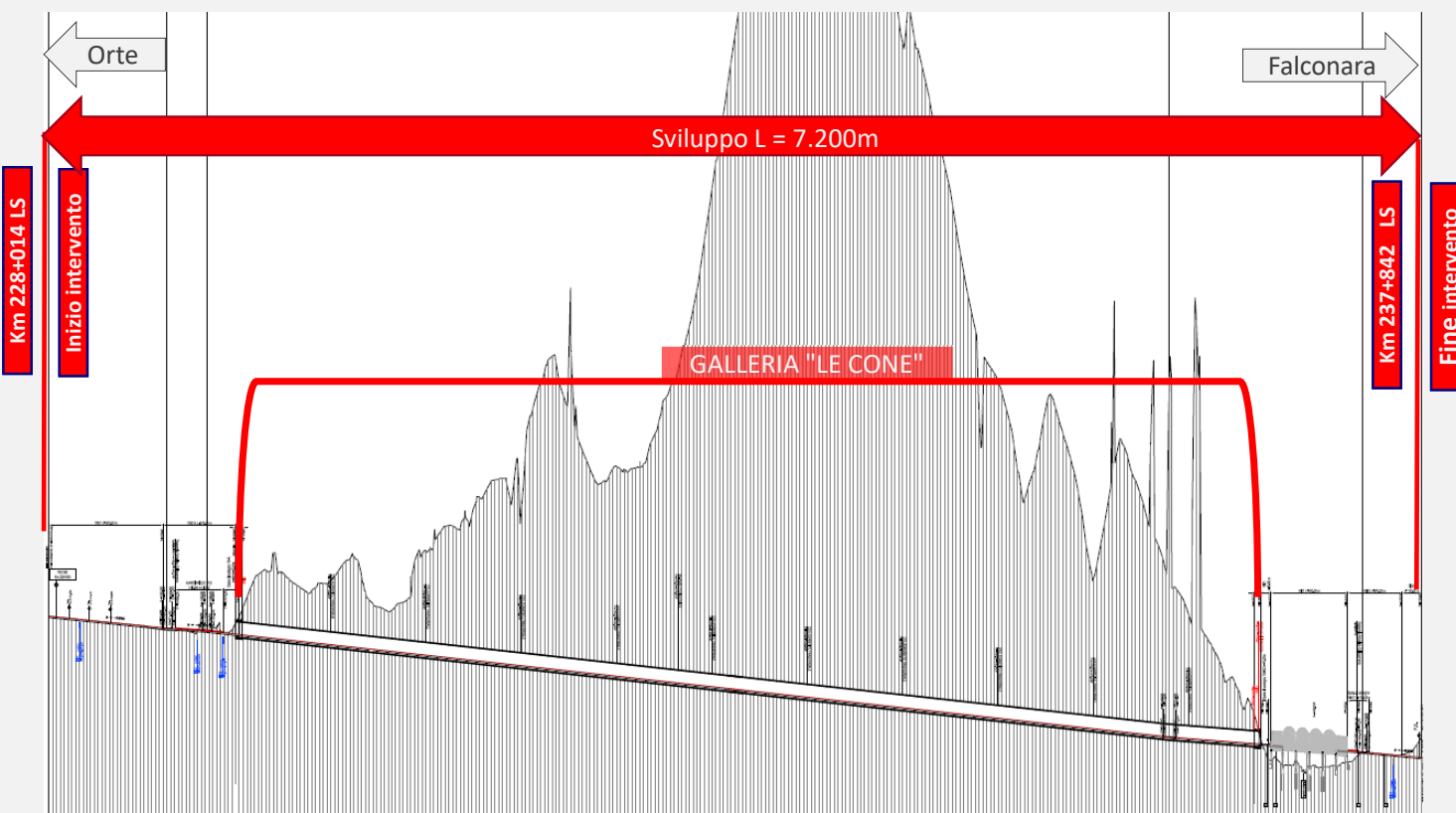
WBS BD	m	WBS BP	m
TR01	600	TR01P	220
TR01A	379	TR02P	123
GA01a	36	GA01Pa	27
GN01	5312	GN01P	5351
GA01b	54,9	GA01Pb	61
VI01	400	VI01P	470
RI02	287	RI01P	130
RI03	100	TR04P	240

Tombini	dim
IN01	2x1,5
IN02	3x2
IN03	2x2
IN05	2x2
IN06	2x2

Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio . Lotto 1 “PM228 - Genga ”

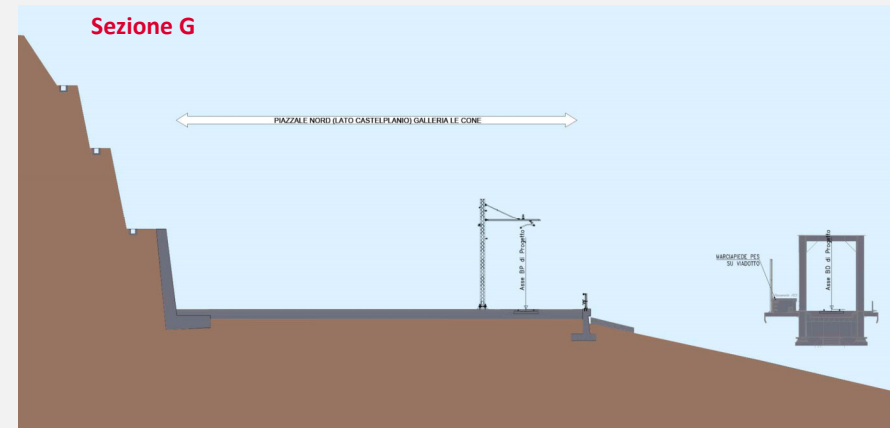
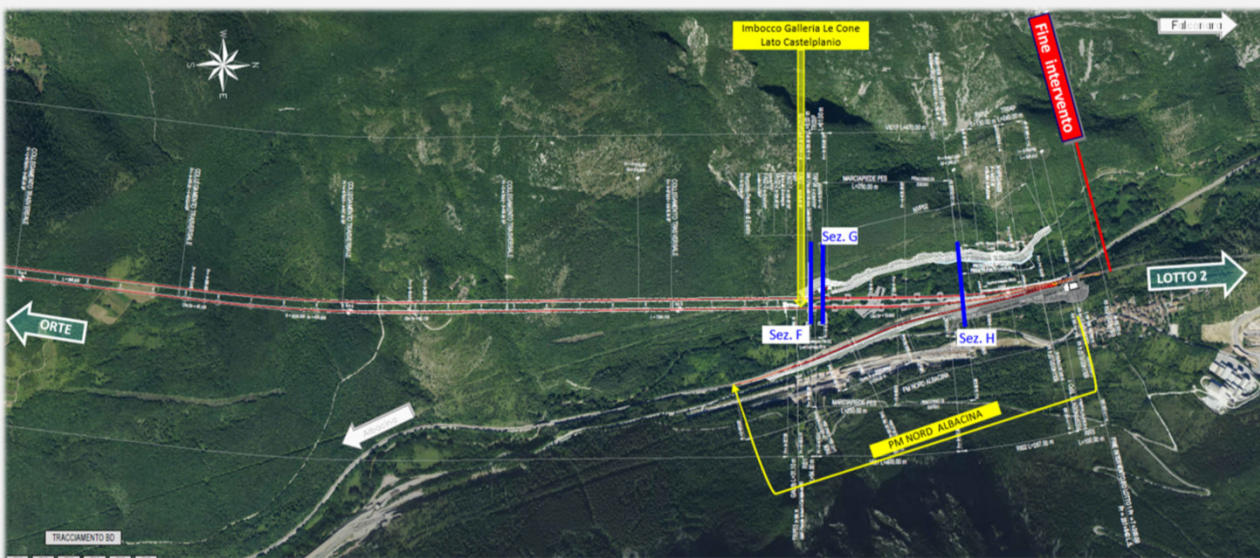
Inquadramento generale e descrizione infrastruttura

Dal punto di vista altimetrico il tracciato ferroviario presenta un profilo di progetto, studiato per garantire le condizioni necessarie per la realizzazione delle gallerie e delle relative opere di sicurezza e per garantire la compatibilità idraulica dell'opera con il fiume Esino

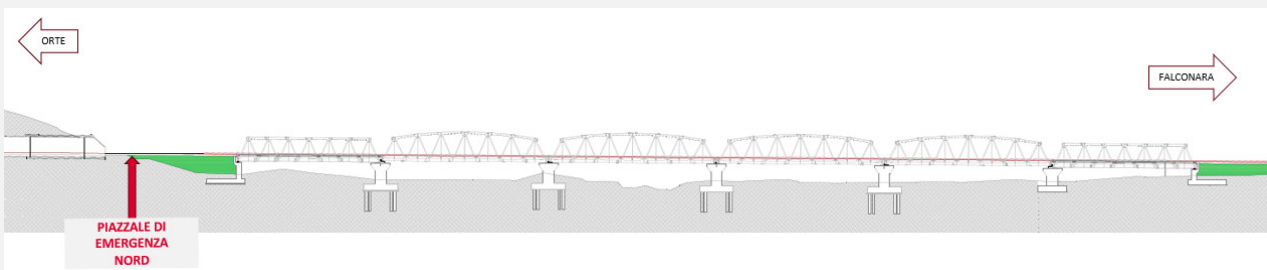
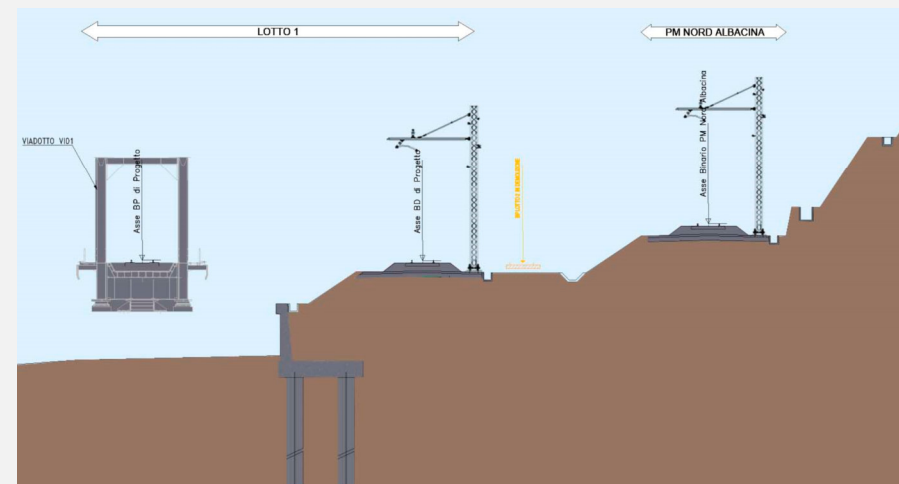


Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio . Lotto 1 “PM228 - Genga”

Inquadramento generale e descrizione infrastruttura



Sezione H



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Viabilità di accesso ai piazzali di emergenza

VIABILITÀ

WBS VIABILITA'	NOME VIABILITA'	INQUADRAMENTO FUNZIONALE	SEZIONE TIPO [m]	SVILUPPO INTERVENTO [m]
NVP01	Accesso al piazzale all'imbocco Sud della galleria GN01 “Le Cone”	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50+2,75+2,75+0,50)=6,50$	440
NVP02	Accesso al piazzale all'imbocco Nord della galleria GN01 “Le Cone”	Strada locale a destinazione particolare	$(0,50+2,75+2,75+0,50)=6,50$	741

TIPOLOGIA INTERVENTI PREVISTI:

Per quanto riguarda l'accessibilità alle Aree di Emergenza si è fatto riferimento a quanto riportato nel “Decreto Ministeriale 28\10\2005 Sicurezza nelle gallerie ferroviarie” e nella “ Specifica Tecnica di Interoperabilità Sicurezza nelle gallerie ferroviarie del 18\11\2014” oltre che nel Manuale di Progettazione RFI 2018.

In conformità a quanto riportato al paragrafo 1.4 del DM 28\10\2005 “ Sicurezza delle gallerie ferroviarie” i piazzali, tramite le viabilità di progetto (NVP), sono collegati alla più vicina viabilità ordinaria di zona.

Come previsto dal DM 28\10\2005 “Sicurezza Gallerie Ferroviarie”, il Piano di Emergenza, redatto dal Gestore dell'infrastruttura in collaborazione con le squadre di emergenza e le Autorità competenti, valuterà la fruibilità degli itinerari viari e l'individuazione di eventuali interventi sulle viabilità esistenti.

Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga”

Viabilità di accesso ai piazzali di emergenza - NVP01

L'intervento si colloca in località Rocchetta, e garantisce l'accesso al piazzale all'imbocco Sud della galleria GN01 “Le Cone”, previsto nell'area indicata in rosso nell'immagine a lato, affiancando il tracciato della ferrovia sul lato Nord-Est.

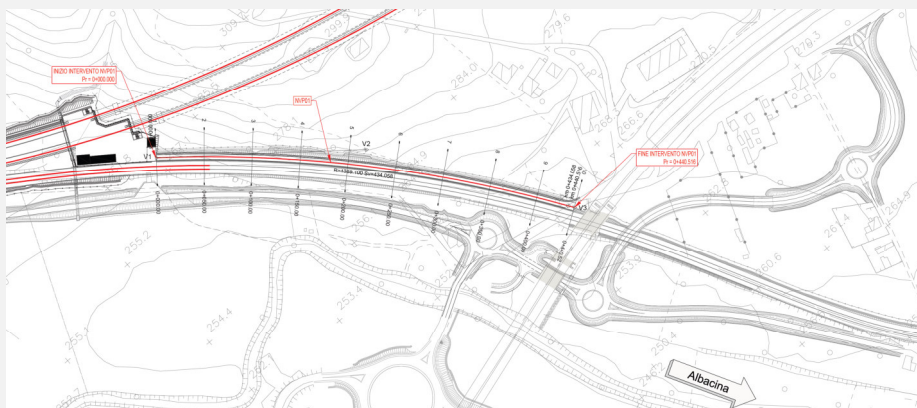
L'innesto sulla viabilità esistente è previsto in prossimità del passaggio a livello a servizio della SP76 esistente della ferrovia per Albacina che verrà chiuso definitivamente.

Si premette che la realizzazione delle opere civili propedeutiche della **Nuova Viabilità di accesso ai Piazzali NVP01** facente parte del presente progetto sono anticipate nel progetto “Raddoppio della tratta PM228-Albacina”.

Caratteristiche viabilità NVP01:

- Categoria funzionale: Strada locale a destinazione particolare
- Larghezza sezione di progetto L = 6,50 m;
- Lunghezza complessiva = 441 m

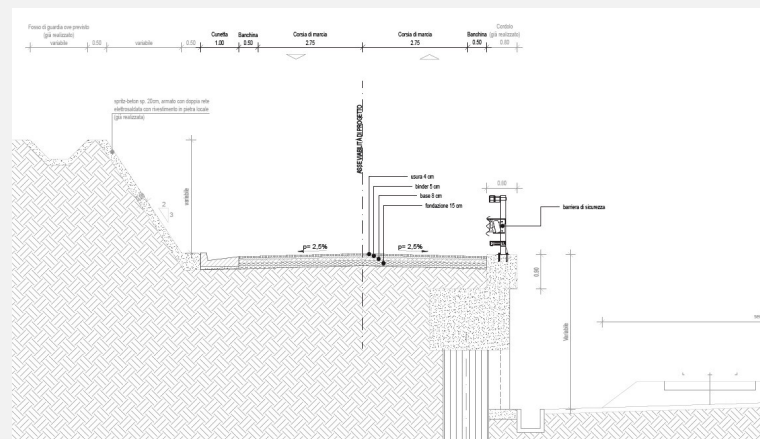
Planimetria di progetto su cartografia



LOCALITA' ROCCHETTA BASSA
COMUNE DI FABRIANO



Sezione tipologica – Affiancamento Linea PM228 - Albacina



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga”

Viabilità di accesso ai piazzali di emergenza - NVP02

L'intervento garantisce l'accesso al piazzale all'imbocco Nord della galleria GN01 “Le Cone”. Il tracciato inizia aggirando l'abitato spostandosi verso valle, e si ricollega a Sud dell'abitato con il sentiero/stradello forestale sterrato esistente che ripercorre poi lungo il versante ponendosi a mezzacosta. In corrispondenza dell'abitato è stata individuata un'area triangolare delimitata a monte dalla strada esistente e a valle dalla NVP02 di progetto dove viene ricavato un piazzale che realizza l'intersezione fra le due strade. Altimetricamente la strada segue per quanto possibile l'andamento del terreno, con pendenza massima pari al 10%.

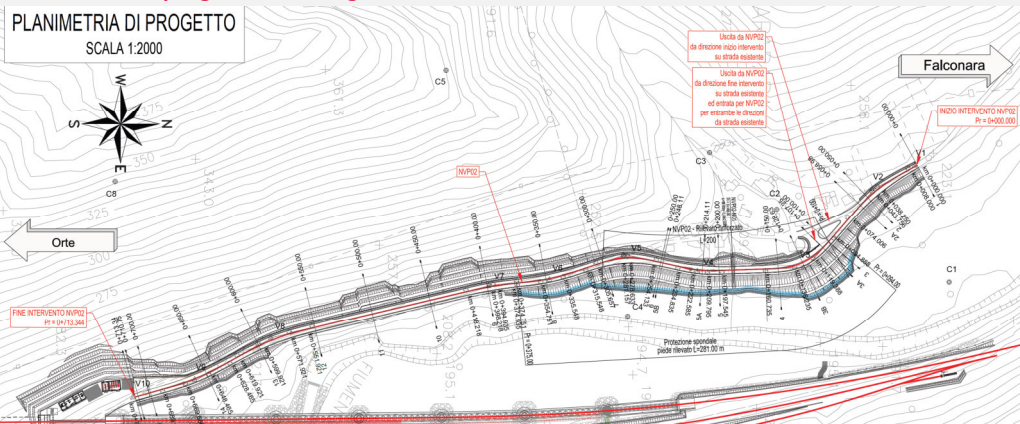
Caratteristiche viabilità NVP02:

- Categoria funzionale: Strada locale a destinazione particolare
- Larghezza sezione di progetto L = 6,50 m;
- Lunghezza complessiva = 714 m

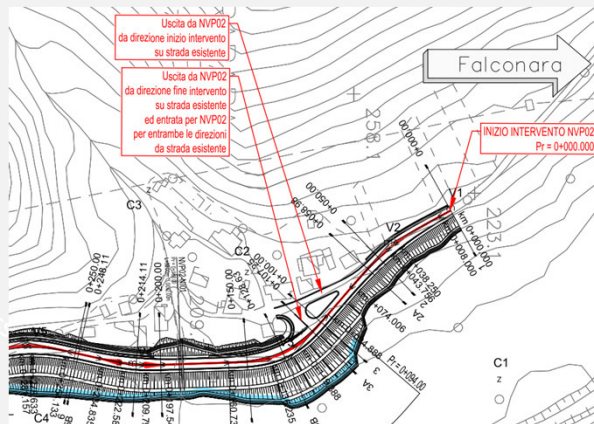
LOCALITA' PALOMBARE DI FERRO
COMUNE DI GENGA



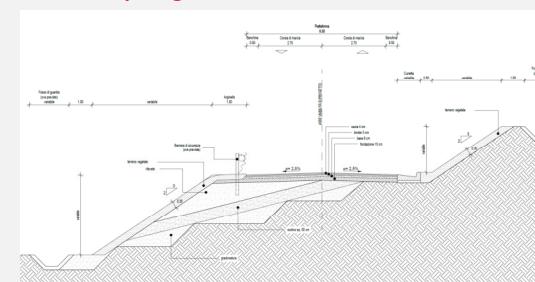
Planimetria di progetto su cartografia



Planimetria di progetto su cartografia – dettaglio intersezione



Sezione tipologica

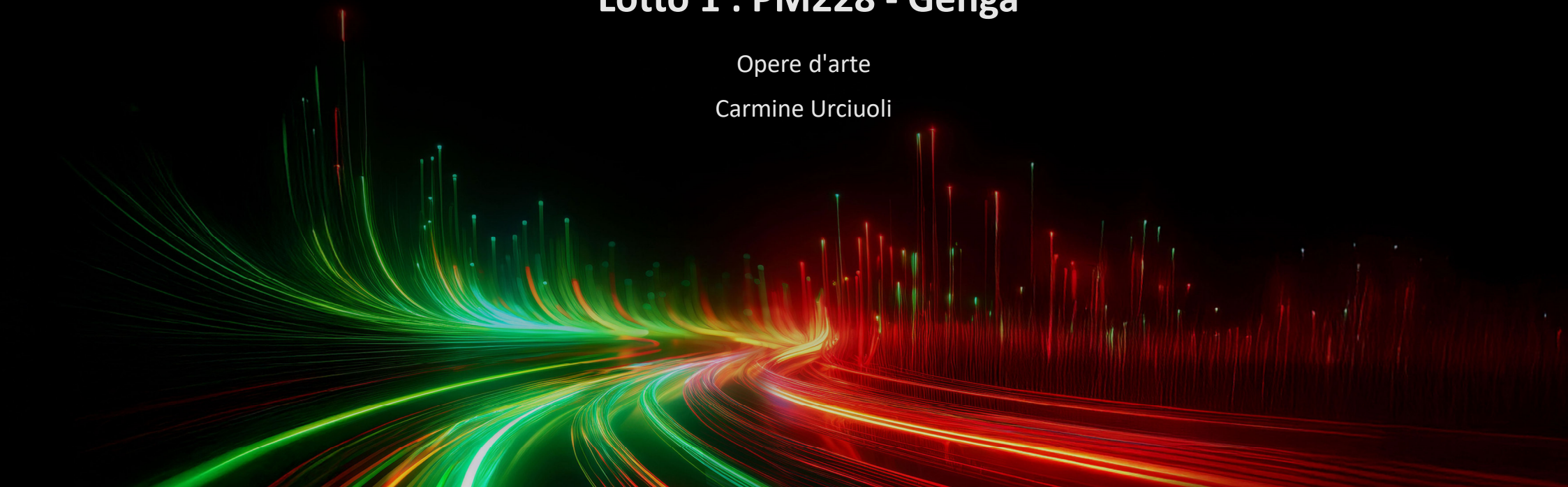




Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 : PM228 - Genga

Opere d'arte

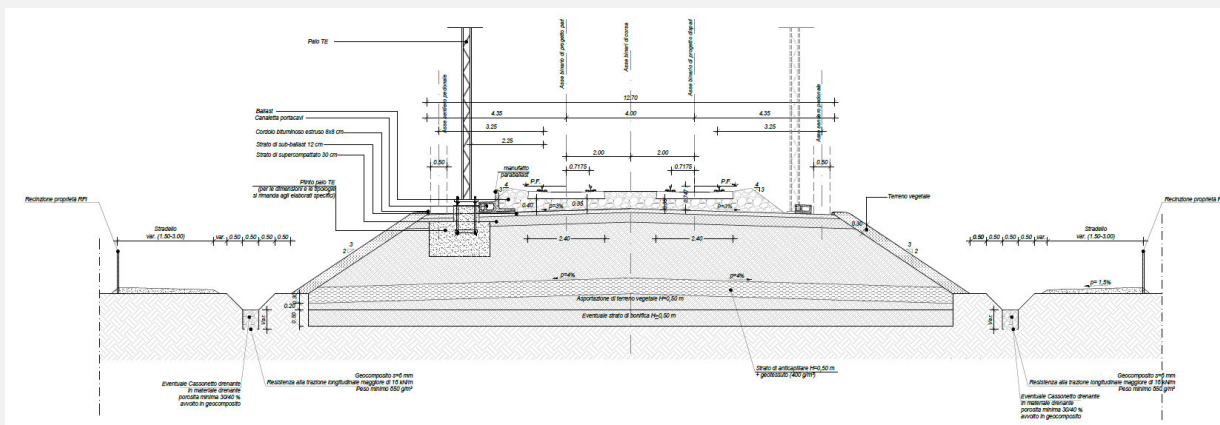
Carmine Urciuoli



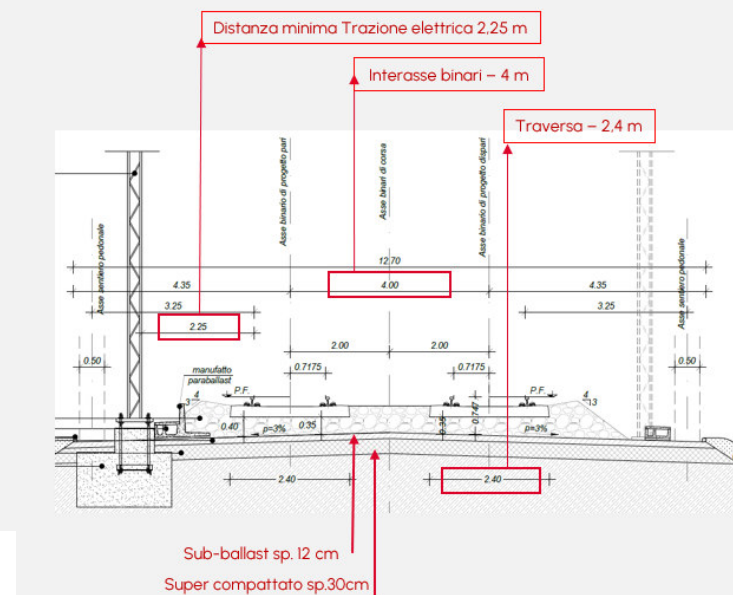
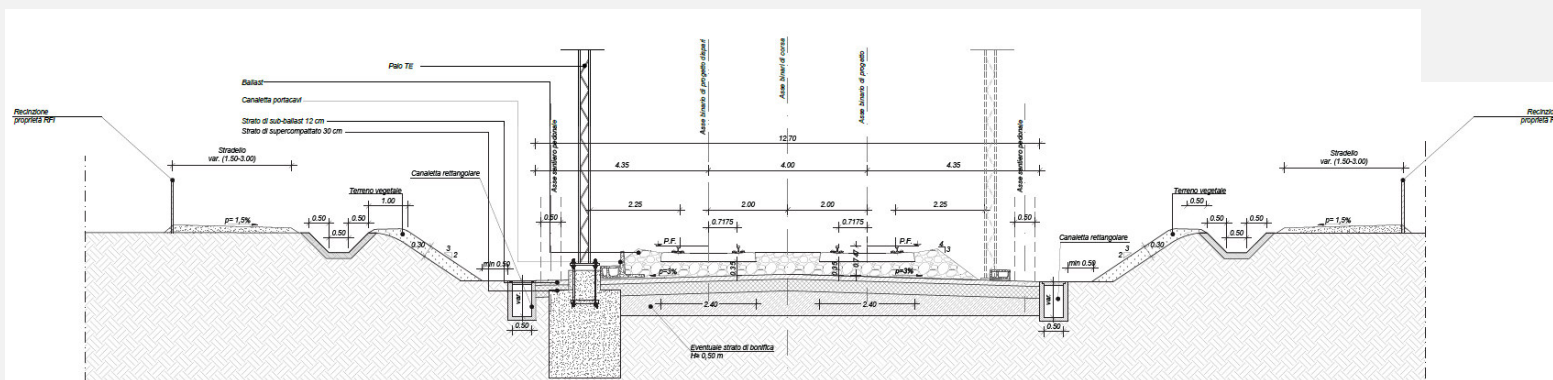
Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga”

Caratteristiche delle opere in Rilevato e Trincea

Sezione Tipo linea ferroviaria a doppio binario in rilevato (V<200 km/h)

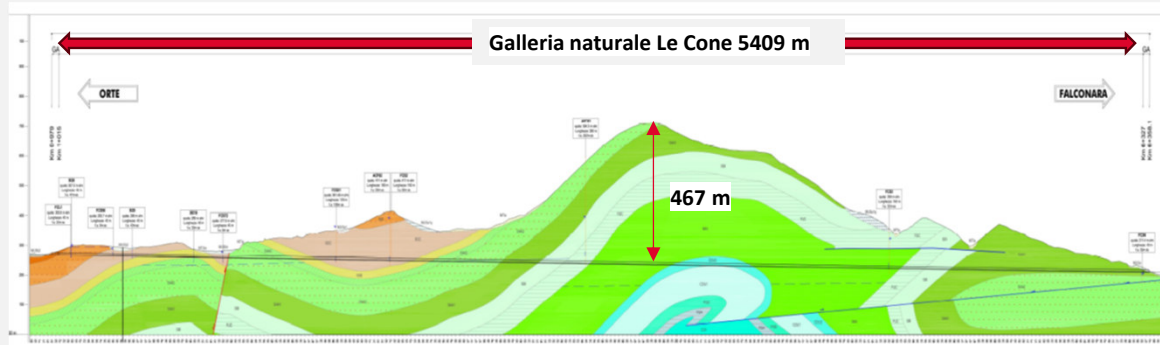


Sezione Tipo linea ferroviaria a doppio binario in trincea (V<200 km/h)

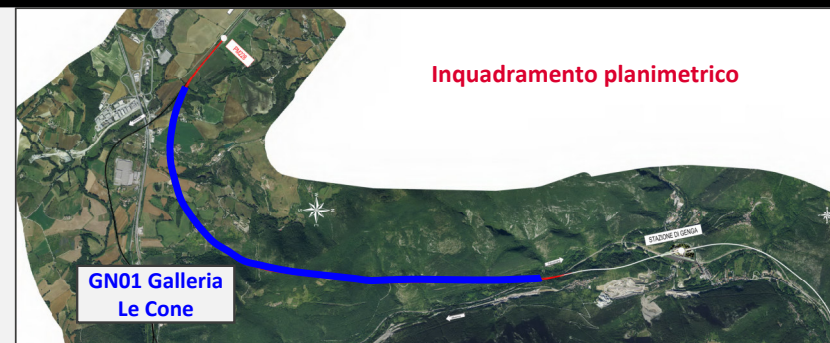


Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga”

Galleria Naturale



Profilo galleria



Inquadramento planimetrico

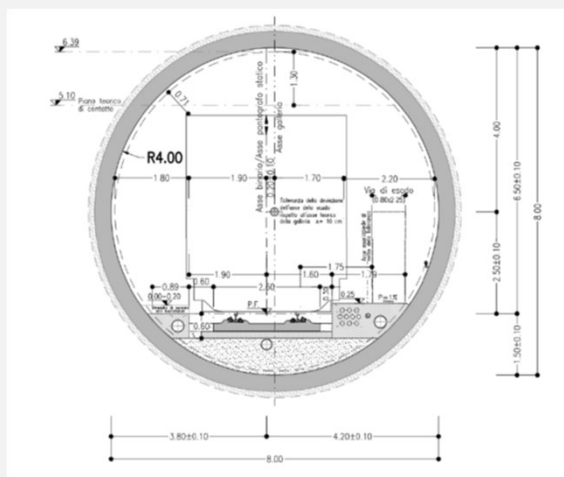
Configurazione galleria e modalità scavo

Galleria a doppia canna a singolo binario realizzata in scavo meccanizzato.

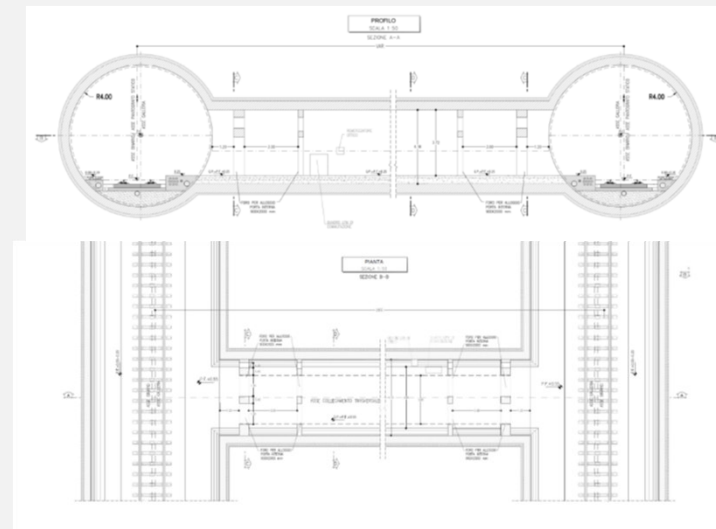
Sezione di intradosso progettata per consentire il transito del Gabarit C (P.M.O. n°5) con velocità di tracciato ≤ 200 km/h.

Layout sicurezza

Collegamenti trasversali di esodo tra le due canne con interasse non superiore a 500m



Sezione di intradosso galleria singolo binario

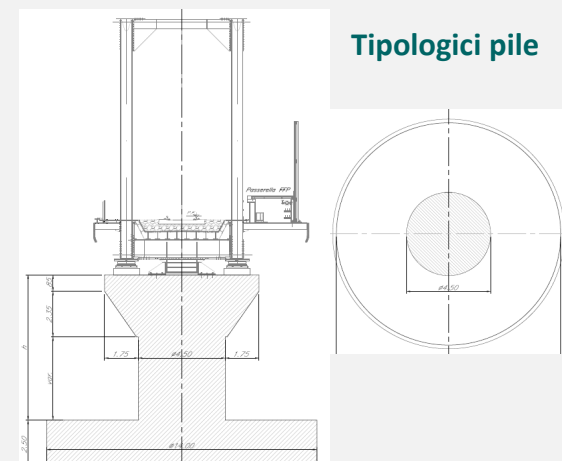


By-pass ogni 500m (10 in tutto nella galleria Le Cone)

Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Viadotto

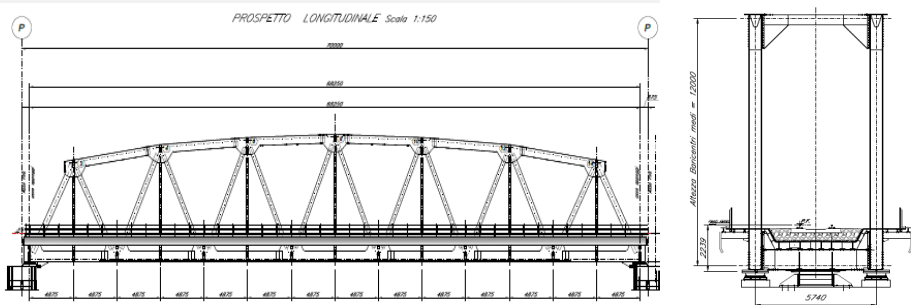
WBS	S.B./D.B.	Progressiva inizio	Progressiva fine	Lungh. (m)	Tipologia d'impalcato	Tipologia di spalle/pile
VI01 BP - Viadotto ferroviario	S.B.	6+390.00	6+860.00	470	n. 5 impalcati a travatura reticolare metallica a via inferiore L=70 m n. 2 impalcati a travatura reticolare metallica a via inferiore L=60 m	Pile a sezione circolare Spalle di tipo "tradizionale"
VI01 BD – Viadotto ferroviario	S.B.	6+413.00	6+813.00	400	n. 4 impalcati a travatura reticolare metallica a via inferiore L=70 m n. 2 impalcati a travatura reticolare metallica a via inferiore L=60 m	Pile a sezione circolare Spalle di tipo "tradizionale"



Tipologici pile

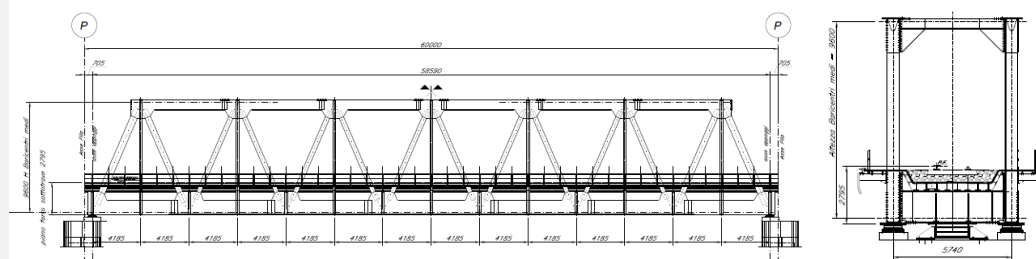
Tipologici impalcati viadotti ferroviari

SEZIONE TRASVERSALE Scala 1:100



Impalcato a travatura reticolare metallica L=70 m

PROSPETTO LONGITUDINALE Scala 1:150



Impalcato a travatura reticolare metallica L=60 m

Raddoppio Tratta PM228 – Castelpiano Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Corpo stradale - Rilevati e Trincee

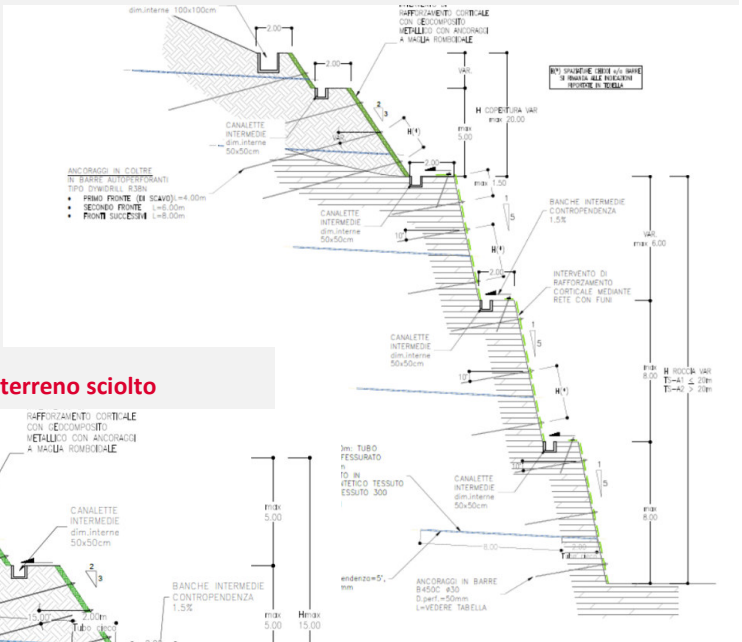
Rilevati e Trincee ferroviarie e stradali

I rilevati e le trincee ferroviarie e stradali sono stati progettati ai sensi delle NTC2018 e del MdP.

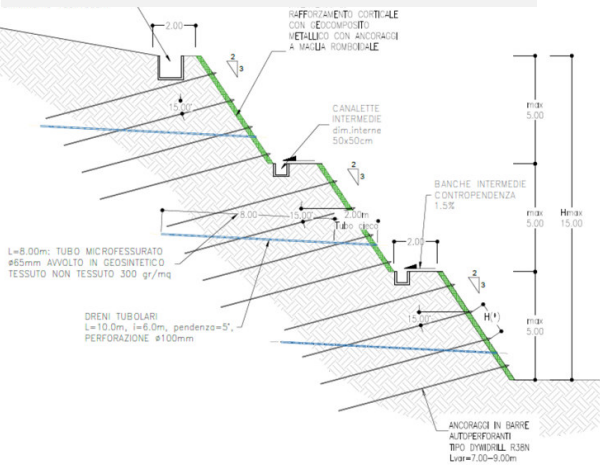
Per le trincee previste nel tratto all’aperto lato Castelpiano (TR04P), nel PM Nord Albacina ed in corrispondenza della viabilità NVP02, date le importanti altezze di scavo, sono previsti interventi di protezione delle scarpate.

TRINCEE FERROVIARIE						
WBS	Progressiva		Tipologico	Descrizione	Altezza massima scarpata (m)	Sviluppo (m)
	da (km)	a (km)				
TR04P (piazzale imbocco lato Castelpiano)	6+329 BP	-	TS-A4	Reti e funi su parte rocciosa e geocomposito su coltri di copertura + muro di sostegno	42	100
PM Nord Albacina (dx)	0+300	0+440	TS-B	Geocomposito su coltri di copertura	10	140
PM Nord Albacina (dx)	0+440	0+500	TS-A3	Reti e funi su parte rocciosa e geocomposito su coltri di copertura	10	60
PM Nord Albacina (dx)	0+730	0+920	TS-B	Geocomposito su coltri di copertura	15	190
PM Nord Albacina (dx)	0+920	0+980	TS-A1	Reti e funi su parte rocciosa e geocomposito su coltri di copertura	12	60
TRINCEE STRADALI (NVP02)						
WBS	Progressiva		Tipologico	Descrizione	Altezza massima scarpata (m)	Sviluppo (m)
	da (km)	a (km)				
NVP02 (DX)	0+295	0+325	TS-B	Geocomposito su coltri di copertura	42	100
NVP02 (DX)	0+325	0+710	TS-A1	Reti e funi su parte rocciosa e geocomposito su coltri di copertura	10	140

Intervento tipologico su roccia e terreno sciolto di copertura



Intervento tipologico su terreno sciolto





Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 : PM228 - Genga

La procedura espropriativa e aree in esproprio

Carmine Urciuoli



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Aspetti espropriativi



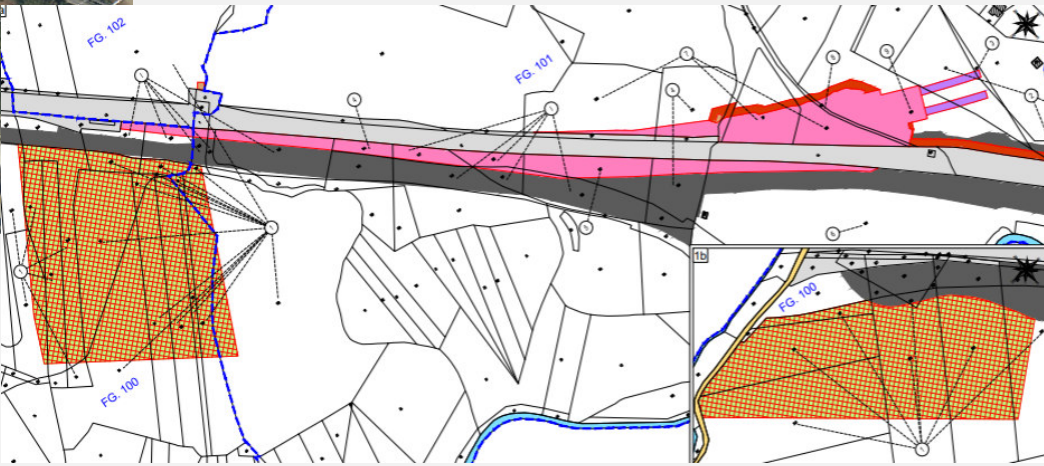
Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Aspetti espropriativi

Individuazione aree interessate dall'intervento tratto iniziale da PM228 a imbocco galleria



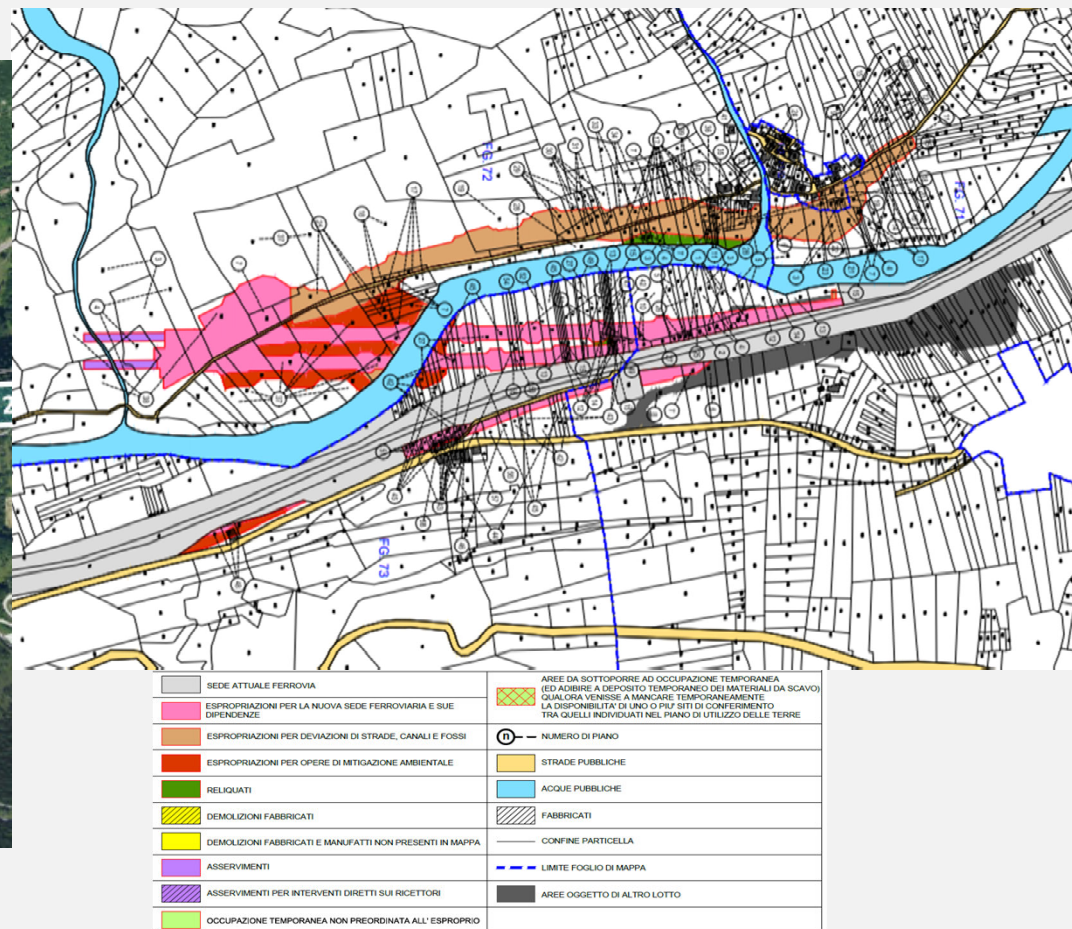
LEGENDA	
SEDE ATTUALE FERROVIA	AREE DA SOTTOPORRE AD OCCUPAZIONE TEMPORANEA (ED ADIBIRE A DEPOSITO TEMPORANEO DEI MATERIALI DA SCAVO) QUALORA VENISSE A MANCARE TEMPORANEAMENTE LA DISPONIBILITA' DI UNO O PIU' SITI DI CONFERIMENTO TRA QUELLI INDIVIDUATI NEL PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE
ESPROPRIAZIONI PER LA NUOVA SEDE FERROVIARIA E SUE DIPENDENZE	NUMERO DI PIANO
ESPROPRIAZIONI PER DEVIAZIONI DI STRADE, CANALI E FOSSI	STRADE PUBBLICHE
ESPROPRIAZIONI PER OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE	ACQUE PUBBLICHE
RELIQUATI	FABBRICATI
DEMOLIZIONI FABBRICATI	CONFINE PARTICELLA
DEMOLIZIONI FABBRICATI E MANUFATTI NON PRESENTI IN MAPPA	LIMITE FOGLIO DI MAPPA
ASSERVIMENTI	AREE OGGETTO DI ALTRO LOTTO
ASSERVIMENTI PER INTERVENTI DIRETTI SUI RICETTORI	
OCCUPAZIONE TEMPORANEA NON PREORDINATA ALL' ESPROPRIO	



Raddoppio Tratta PM228 – Castelplanio Lotto 1 “PM228 - Genga ”

Aspetti espropriativi

Individuazione aree interessate dall'intervento da imbocco galleria a fine intervento





Grazie - Fine