

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DEL
RADDOPPIO FERROVIARIO DELLA TRATTA PM228 – CASTELPLANIO
LOTTO1: PM228 – GENGA SULLA LINEA ORTE – FALCONARA

Documento conclusivo del Dibattito Pubblico



Dicembre 2025

Sommario

1. Introduzione	3
2. Osservazioni	4
2.1 Ministero della Cultura – Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	4
2.2 Comune di Fabriano	5
Conformità dell’opera allo strumento urbanistico comunale vigente.....	5
Impatti dell’opera sul territorio	5
Approfondimento trasportistico	7
Richiesta elaborati in formato editabile georeferenziato	7
2.3 Regione Marche	7
Dipartimento Infrastrutture e Territorio. Direzione Ambiente E Risorse Idriche	7
Dipartimento Infrastrutture e territorio. Direzione Ambiente e risorse idriche. Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	8
Dipartimento protezione civile e sicurezza del territorio. Settore Genio Civile Marche Nord	11
Dipartimento infrastrutture e territorio. Settore infrastrutture e viabilità	14
3. Conclusioni	15
4. Allegati.....	17
4.1 Sinottico	17

1. Introduzione

Il presente documento si pone l'obiettivo di analizzare le osservazioni ricevute dagli Enti istituzionali coinvolti nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo all'intervento di Raddoppio Ferroviario del lotto1 (PM228 – Genga) della tratta PM228 – Castelplanio, con particolare riferimento alle osservazioni presentate dal Ministero della Cultura in data 21/08/2025, dalla Regione Marche in data 25/08/2025 e del Comune di Fabriano del 21/08/2025.

Il presente documento tiene altresì conto dell'esito del Dibattito Pubblico come da Relazione Conclusiva emessa dalla Responsabile del DP in data 24 ottobre 2025 e pubblicata sul sito web <https://www.dppm228genga.it/incontri-dibattito/> nonché sul sito istituzionale di RFI <https://www.rfi.it/it/rete/opere-sottoposte-a-dibattito-pubblico/linea-orte---falconara.html>.

Come già ampiamente trattato nella Relazione Conclusiva del Coordinatore, nel corso della fase dibattimentale sono state rivolte domande ai rappresentanti di RFI e ai progettisti di Italferr. A molte di esse è stata data risposta durante gli incontri tecnici con le Istituzioni e negli incontri di confronto con la collettività, le cui registrazioni e report sono disponibili sul sito web del Dibattito. Nel presente documento si è ritenuto opportuno dare risalto ai contenuti emersi, alle domande e alle osservazioni presentate dagli attori interessati dall'intervento.

2. Osservazioni

Di seguito si riportano le osservazioni pervenute durante il Dibattito Pubblico.

2.1 Ministero della Cultura – Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Il Ministero, con nota pervenuta in data 21/08/2025, ha rappresentato che la realizzazione dell'opera comporterà una notevole riduzione delle superfici naturali oggetto di tutela paesaggistica e osserva che la matrice paesaggio non compare nell'analisi delle alternative progettuali; per cui chiede che la stessa sia integrata con i seguenti elaborati:

- confronto fra lo stato di fatto e lo stato di progetto attraverso foto di dettaglio e panoramiche e fotosimulazioni da effettuarsi sulle suddette foto, dei due imbocchi della galleria (lato Fabriano e lato Castelplanio) e dei due piazzali di emergenza, in particolare quello dell'imbocco della Galleria Le Cone lato Castelplanio in cui è previsto il muro in cemento armato a protezione della prima banca in roccia;
- foto e fotosimulazioni del bivio di Albacina;
- foto e fotosimulazioni del tratto scoperto da realizzarsi in trincea;
- ulteriori fotosimulazioni del viadotto realizzate su foto prese da diversi punti di vista;
- foto dello stato di fatto e simulazioni dell'intervento rappresentato a pag. 23 della Relazione di progetto;
- elaborati di approfondimento dell'intervento relativo alla nuova viabilità di accesso che presuppone un adeguamento della strada forestale sterrata, (foto dello stato di fatto e simulazioni).

Inoltre, il Ministero chiede che per tutti gli interventi vengano studiate opere di mitigazioni.

Per quanto concerne la tutela del patrimonio archeologico, la Soprintendenza osserva che non sono state riscontrate interferenze dirette tra il tracciato ferroviario della nuova opera in oggetto e le aree occupate dalla relativa viabilità e cantierizzazione, con aree sottoposte a tutela per importante interesse archeologico ai sensi della parte II del Codice dei Beni Culturali.

Evidenzia, invece, possibili interferenze delle aree di cantiere o stoccaggio con siti archeologici segnalati dalle Carte di sintesi archeologica agli atti d'Ufficio della Soprintendenza stessa.

Per poter predisporre le valutazioni di competenza, la Soprintendenza attende, pertanto, la disponibilità dello Studio Archeologico previsto dall'art. 41, c. 4 e All. I.8 del D. Lgs 36/2023 (Codice dei Contratti Pubblici), che verrà eseguito in sede di sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) in coerenza con le soluzioni progettuali adottate, e che consentirà di individuare in dettaglio la presenza di possibili aree a rischio archeologico e l'eventuale necessità di definire un programma di indagini archeologiche preventive all'interno della procedura di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (VPIA) prevista dalla normativa vigente.

2.2 Comune di Fabriano

Conformità dell'opera allo strumento urbanistico comunale vigente

Dal punto di vista della conformità del progetto con le previsioni del PRG del Comune di Fabriano, quest'ultimo evidenzia che, pur essendo il tracciato prevalentemente in galleria, una parte risulta in variante allo strumento urbanistico vigente e dunque la sua approvazione ne costituirà variante.

Inoltre, il Comune segnala che nella stessa area sono previsti i lavori di realizzazione della Pedemontana delle Marche, Tratto Fabriano Est (SS 76 Campo dell'Olmo) - Sassoferrato (SP16 Berbentina) e, in particolare, segnala che per il primo stralcio (Fabriano Est - Fabriano Ovest (AN261)) è stato pubblicato in data 08/08/2025 l'Avviso di avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, all'approvazione del progetto e alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera (artt. 11 e 16 D.P.R. 327/2001 e s.m.i.).

Inoltre, evidenzia che parte della zona oggetto degli interventi e della ubicazione delle aree di cantiere è ad oggi oggetto di una proposta tecnica di variante al PRG vigente approvata ai sensi della L.R. 19/2023 con deliberazione di consiglio comunale n. 33/2025.

Impatti dell'opera sul territorio

Dal punto di vista dell'impatto dell'opera sul territorio, dall'analisi dei documenti disponibili nonché sulla base degli incontri effettuati, il Comune mette in evidenza che la

fase di cantierizzazione, unitamente alle operazioni di approvvigionamento e di gestione dei materiali di scavo (in particolare il trasporto dei materiali di scavo ai siti di destinazione finale), rappresentano quelle di maggiore impatto dell'opera sul territorio.

In particolare, rileva che:

- le aree di cantiere sono localizzate in zone adiacenti alle aree di cantiere oggi occupate per la realizzazione del raddoppio PM228-Albacina in corso di realizzazione. Durante gli incontri è stato evidenziato che tale scelta è derivata dal fatto che gli appalti dei lavori in essere prevedono che le aree occupate dai relativi cantieri siano riconsegnate a fine lavori nello stato ante operam.
Tuttavia, considerato che le aree ad oggi sede dei cantieri subiscono importanti trasformazioni in termini ambientali e di infrastrutturazioni utili agli insediamenti in esse previsti, il Comune evidenzia che, al fine di limitare al massimo il consumo di suolo e la compromissione di ulteriori aree, ritiene necessario che lo studio relativo alla cantierizzazione, nelle successive fasi progettazione, tenga conto della eventuale disponibilità, di aree già idonee;
- nella stessa area, come già evidenziato nel capitolo precedente, sono previsti i lavori di realizzazione della Pedemontana delle Marche – Tratto Fabriano Est (SS 76 Campo dell'Olmo) - Sassoferrato (SP16 Berbentina). Dette aree sono all'interno di zona ad oggi oggetto di una proposta tecnica di variante al PRG vigente, approvata ai sensi della L.R. 19/2023 con deliberazione di consiglio comunale n. 33/20.
Pertanto, il Comune ritiene necessario che venga espressamente previsto, negli elaborati di progetto, la necessità di revisione/aggiornamento delle previsioni di cantierizzazione in ragione degli interventi il cui cronoprogramma dei lavori abbia fasi temporali concomitanti;
- relativamente al cantiere di armamento e nuove tecnologie, il Comune segnala che è attualmente in corso di progettazione (PFTE) da parte di RFI del restyling delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Fabriano e che nell'area di passaggio dei mezzi per il carico/scarico materiale è prevista la realizzazione di un parcheggio a servizio dell'utenza ferroviaria. Il Comune ritiene dunque che la localizzazione e comunque la modalità di accesso dei mezzi all'area di armamento, debba essere revisionata/modificata.

Approfondimento trasportistico

Vista la viabilità interessata dal conferimento dei materiali da scavo, la quantità degli stessi nonché i volumi di traffico previsti, il Comune richiede che la documentazione di progetto sia integrata da uno studio trasportistico che verifichi l'adeguatezza del sistema viario indicato a sopportare il carico del volume di traffico pesante previsto senza entrare in crisi ed eventualmente indicare soluzioni alternative.

Il Comune chiede che venga posta particolare attenzione alla verifica statica dei ponti sul percorso di transito dei mezzi pesanti in relazione all'impegno "straordinario" dovuto al trasporto del materiale, nonché prevedere, ove necessario, opere di adeguamento e/o consolidamento dei manufatti esistenti.

Inoltre, chiede che siano studiati i percorsi per i quali l'utilizzo delle strade comunali dovrà essere limitato allo stretto necessario a raggiungere la viabilità di ordine superiore.

Richiesta elaborati in formato editabile georeferenziato

A chiusura della nota, il Comune richiede che, unitamente agli elaborati di progetto in formato .pdf, vengano trasmessi i file relativi alle aree di cantiere, alla planimetria di progetto e alle aree oggetto di esproprio o di occupazione temporanea e di tutte le informazioni oggetto di valutazione in formato .dwg o .shp al fine di permettere una corretta ed agevole analisi da parte delle amministrazioni che dovranno esprimersi relativamente agli impatti della infrastruttura sul territorio.

2.3 Regione Marche

Dipartimento Infrastrutture e Territorio. Direzione Ambiente E Risorse Idriche

Dagli elaborati di progetto e dalla documentazione condivisa, risulta che in corrispondenza del tratto dell'infrastruttura tra la chilometrica 5+100 e 5+400 circa, vi sono possibili interferenze con la zona di ricarica della sorgente ad uso idropotabile denominata "San Cristoforo per Vallerapara" in concessione a Vivaservizi, nel territorio del comune di Genga, ubicata a valle del versante attraversato dal tratto in galleria sopra indicato. Inoltre, sul lato opposto, anche se più distante, è presente la sorgente ad uso idropotabile denominata "Case Meloni".

Seppur nella Relazione di Progetto la possibilità di interferenza con detta sorgente non viene evidenziata tra gli effetti dell'inserimento dell'opera nel contesto idrologico del

territorio (acque sotterranee), nell’elaborato “Relazione Generale” al Progetto Ambientale della Cantierizzazione a detta del Dipartimento di Giunta sembrerebbe che, nel tratto interessato dalla presenza della captazione idropotabile, l’effetto derivante dalla realizzazione delle gallerie, delle opere di fondazione e scavo in generale, possano alterare localmente e per tratti contingentati le caratteristiche di deflusso della falda.

Considerato l’interesse pubblico alla conservazione delle caratteristiche quali-quantitative della sorgente, ciò anche considerando l’alea connessa con la fase di realizzazione dell’opera e la parzialità delle informazioni acquisite, il Dipartimento di Giunta ritiene opportuno, nelle successive fasi di progettazione, effettuare i necessari approfondimenti conoscitivi secondo quanto sottoelencato:

- descrivere più in dettaglio l’eventuale interferenza dell’opera con le suddette sorgenti;
- produrre una o più sezioni geologiche/idrogeologiche che permettano di rappresentare i rapporti tra l’opera in progetto e gli acquiferi che alimentano le suddette sorgenti;
- prevedere nel Piano di Monitoraggio Ambientale un opportuno monitoraggio delle sorgenti;
- prevedere accorgimenti mitigativi per evitare che eventuali sostanze inquinanti raggiungano il sottosuolo in fase di realizzazione della galleria.

Dipartimento Infrastrutture e territorio. Direzione Ambiente e risorse idriche. Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

• Aspetti generali e impatti cumulativi

Secondo quanto espresso dal Dipartimento, le principali criticità sono rappresentate dalla concomitanza dell’intervento in esame con gli altri interventi di RFI e con l’intervento ANAS “Pedemontana Nord Marche - Tratto Sassoferrato - Fabriano – Lotto 1 – Fabriano Est – Fabriano Ovest - Stralcio 1”. Chiede, quindi, maggiori approfondimenti da parte di RFI sugli effetti dovuti agli impatti cumulativi per la sovrapposizione dei vari cantieri, in particolare per quanto riguarda la viabilità.

Più precisamente, richiede:

- di dettagliare in che fase di approvazione sono i vari progetti e di valutare l’eventuale loro effetto cumulo, considerando lo scenario peggiore e le relative misure di mitigazione;

- valutare gli impatti dovuti ai trasporti da e per i siti di conferimento e di approvvigionamento, considerando anche in questo caso il cumulo con gli altri interventi;
- stimare i viaggi giornalieri previsti, fornendo delle planimetrie con i percorsi degli automezzi, indicando se possibile più percorsi alternativi al fine di diluire gli impatti e specificando le eventuali misure di mitigazione che si intendono adottare.

- **Geologia, geomorfologia, idrogeologia**

Le principali criticità e interferenze idrauliche (e/o con aree a pericolosità idraulica da P.G.R.A.A.C. 2021) messe in evidenza anche dal Dipartimento, sono rappresentate dall'attraversamento del Fiume Esino in un tratto in cui sono definite aree a pericolosità P2 tra l'imbocco lato Castelplanio della Galleria "Le Cone" e il Bivio Nord Albacina, in particolare con due viadotti affiancati che attraversano aree di esondazione.

Poiché alcune aree di cantiere sono vicine ad aree di esondazione, il Dipartimento chiede cautela in tal senso.

- **Terre e rocce da scavo**

Con riguardo alle terre e rocce da scavo, il Dipartimento chiede di chiarire nel dettaglio l'eventuale interferenza con l'area esondabile adiacente alla superficie di circa 10 Ha nel territorio del Comune di Fabriano in occupazione temporanea prevista per il deposito.

- **Vegetazione e fauna**

Per il Dipartimento risulta essere necessario un maggiore approfondimento della possibile interferenza del progetto sull'area protetta, considerando che le superfici che interessano il Parco Naturale Regionale della Gola della Rossa e di Frasassi sono complessivamente 6,86 ha, ovvero la quasi totalità delle aree naturali sottratte.

Inoltre, richiede di censire con rilievi sul campo anche i singoli individui arborei, verificando se siano o meno tutelati dalla LR 6 del 2005 e se devono quindi acquisire idonea autorizzazione (Articolo 21), chiaramente interferenti o prossimi all'adeguamento proposto.

Ricorda anche che le compensazioni sul progetto dovranno essere calcolate:

- ai sensi del comma 2 dell'art. 12 della LR 6/2005 per le porzioni di biotopi che rientrano nella definizione normativa di bosco;
- ai sensi della metodologia VEC di cui alla DGR n. 780/2023, per i biotopi interferiti che non rientrano nella definizione normativa di bosco.

Per quanto riguarda la fauna il progetto si sviluppa principalmente su viadotti e gallerie. Tuttavia, il Dipartimento nota che non sono analizzati i potenziali impatti dovuti all'interferenza degli interventi derivanti dalla modificazione della connettività ecologica dovuta alla presenza di nuove aree artificiali. Risulta quindi necessario che un professionista esperto zoologo convalidi la non interferenza delle opere con le connessioni ecologiche intercettate tramite uno studio delle rotte faunistiche da tarare in base alle specie target (mammiferi e anfibi), al fine di definire i punti ottimali per l'inserimento degli attraversamenti, da riportare in idonea cartografia.

- **Paesaggio**

Le analisi svolte dal Dipartimento sugli strumenti di pianificazione hanno evidenziato che alcuni elementi oggetto di intervento, interferiscono con Beni paesaggistici descritti dall'art.136 e 142 del “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” (D. Lgs. 42/2004). Lungo il tracciato di progetto risulta presente un bene paesaggistico assoggettato all'istituto del vincolo ex Art. 136 del D.Lgs 42/2004.

- **Atmosfera**

Per quanto riguarda il PM10, il Dipartimento chiede la massima attenzione effettuando con regolarità monitoraggi ed eventualmente integrando le misure di mitigazione previste anche se, come riportato nella relazione di progetto, i livelli di concentrazione attesi, comprensivi di quello di fondo, rientrano nel limite normativo, pur tenendo presente di un incremento temporaneo massimo dell'attuale concentrazione media nell'area di progetto pari al 35%.

- **Rumore**

Nonostante non risulti necessario prevedere interventi di mitigazione acustica, in quanto i livelli acustici calcolati sono tutti al di sotto dei limiti di riferimento sia per il periodo diurno che per quello notturno, il Dipartimento ritiene in ogni caso necessario un monitoraggio acustico e, in base ai risultati, l'eventuale previsione di opere di mitigazione, anche passive, in prossimità dei principali recettori.

Dipartimento protezione civile e sicurezza del territorio. Settore Genio Civile Marche Nord

L'Autorità Idraulica rappresenta che le principali criticità e interferenze idrauliche dell'intervento sono individuate nell'attraversamento del Fiume Esino, tra l'imbocco lato Castelplanio della Galleria "Le Cone" e il Bivio Nord Albacina, con la previsione dei due viadotti paralleli VI01P e VI01D, che si sviluppano in aree a pericolosità idraulica censite nel PAI.

Visto l'assetto morfologico del corso d'acqua nel tratto interessato dalle opere, l'Autorità Idraulica ritiene cautelativamente più compatibile e meno impattante con la dinamica fluviale e di esondazione, una soluzione progettuale che lasci più spazio al corso d'acqua, almeno in corrispondenza dell'alveo inciso, prevedendo una luce netta tra pile contigue dei due viadotti, misurata ortogonalmente al filone principale della corrente, maggiore rispetto dei 40 m previsti in progetto. Inoltre, ritiene che le spalle dei viadotti andrebbero per quanto possibile integrate nell'attuale profilo della scarpata fluviale e comunque ubicate ad una distanza di almeno 4 m dalla posizione più ravvicinata tra il confine dell'area demaniale ricavabile dalla mappa catastale e l'effettivo ciglio di sponda nello stato di progetto, in osservanza al principio di salvaguardia del corso d'acqua e dell'ambito fluviale.

L'Autorità Idraulica rileva anche che le opere di sistemazione in alveo e di protezione della sponda e di contenimento delle scarpate non risultano sempre adeguatamente trattate e rappresentate in dettaglio negli elaborati progettuali. Ritiene dunque necessario far presente che le sistemazioni dell'alveo fluviale generalmente non dovrebbero comportare l'innalzamento della quota di fondo, in coerenza con la tendenza evolutiva del corso d'acqua e in relazione all'assetto morfologico localmente, evitando se possibile forme di canalizzazione che tendano ad orientare la corrente di piena verso le scarpate fluviali, con la possibilità di aumento di fenomeni erosivi. Anche le opere di contenimento e le protezioni spondali vanno attestate all'interno del profilo di sponda, al fine di evitare riduzioni della sezione idraulica del corso d'acqua, a scapito del naturale deflusso delle acque verso valle

In aggiunta a quanto sopra, per quanto riguarda la protezione delle pile e più in generale per le sistemazioni in alveo, secondo l'Autorità sarebbe preferibile utilizzare sempre massi perlomeno di 2^a categoria legati o parzialmente legati, considerando che al manifestarsi di eventi alluvionali particolarmente intensi i massi sciolti potrebbero essere trascinati

lungo l'alveo dalla piena depositandosi a valle, con possibile riduzione o ostruzione delle sezioni del corso d'acqua.

L'Autorità ritiene, inoltre, necessario integrare il progetto con elaborati grafici che riportino le sezioni trasversali del corso d'acqua tracciate in punti significativi nella condizione ante operam e post operam sufficientemente estese a rappresentare l'ambito fluviale e adeguatamente quotate e, nelle sezioni (attuali e di progetto), andranno inoltre indicati, oltre al livello idrico TR200: confine demaniale, limite dell'alveo attivo, sponde o argini, scarpate, sistemazioni in alveo, opere di contenimento e protezione, riporti, sterri, ecc.)

L'Autorità suggerisce, inoltre, la previsione in progetto di "rampe" di accesso, da realizzarsi senza compromettere in alcun modo sponde ed argini (se presenti), orientate parallelamente al corso d'acqua ed in maniera tale da evitare la "risalita" dell'acqua durante i fenomeni di piena e rammenta a tale riguardo che la manutenzione del corso d'acqua in tale tratto sarà in capo al RFI, in ottemperanza a quanto previsto nella D.G.R. marche n.100/2014 oltre che all'art.12 del RD 523/1904.

Relativamente alle lavorazioni/opere in progetto interferenti con le aree inondabili di cui al Piano stralcio per l'assetto Idrogeologico delle Marche (PAI) rappresenta poi quanto segue:

- Per la nuova viabilità NVP02 di accesso al piazzale di emergenza/sicurezza della Galleria "Le Cone" e per i rilevati ferroviari di approccio al VI01, lato Castelplanio, di collegamento al Bivio Nord Albacina, andrà prodotto lo studio di cui all'art. 9 comma 1 lett. i) e comma 2 delle N.A. del PAI, in cui siano valutate eventuali soluzioni alternative, la sostenibilità economica e la compatibilità con la pericolosità delle aree, anche attraverso l'individuazione di misure di mitigazione del rischio. Andrà inoltre considerata la reciproca interazione dell'intervento con i manufatti le aree adiacenti, dimostrando quantomeno il non aggravamento delle attuali condizioni di rischio idraulico;
- Relativamente alle occupazioni temporanee in fase di esecuzione con le aree tecniche denominate negli elaborati 01_AT.02 e 01_AT.03, fermo restando che non sia possibile una diversa ubicazione in zone più sicure, queste potranno ritenersi compatibili con la pianificazione di bacino, mutuando dall'art.7, comma 6 lett. e) delle N.A. del PAI, purché si dimostri che le stesse non riducano la portata dell'alveo di piena e vengano realizzate e gestite in modo da non arrecare danno o da risultare di pregiudizio per la pubblica incolumità in caso di piena. In ogni caso si dovrà tener

conto delle distanze minime fissate dal R.D. 523/1904, ponendo le recinzioni ad una distanza di almeno 4 m sia dal ciglio superiore di sponda o dal piede dell'argine (se presente) che dal limite della proprietà demaniale su base catastale, secondo la condizione più sfavorevole, al fine di garantire aree di libero accesso per lo svolgimento delle attività di polizia idraulica, manutenzione e pronto intervento.

L'Autorità conclude dando indicazioni di cui tener conto nelle successive fasi di progettazione dell'intervento e in particolare:

- che le opere di cantierizzazione che comportano interferenze con i corsi d'acqua demaniali (realizzazione di nuovi varchi, piste di cantiere, realizzazione di strutture provvisorie, guadi, parcellizzazione o deviazione dell'alveo di magra, ecc...), sono altresì soggette all'acquisizione della preventiva autorizzazione idraulica, ai sensi del R.D. 523/1904, sulla base di documentazione tecnica sviluppata con adeguato livello di dettaglio delle fasi esecutive, cronoprogramma e relativo studio idraulico per valutazione degli effetti delle lavorazioni e delle opere provvisorie sul regime idraulico del corso d'acqua;
- che nel Piano di Manutenzione saranno considerati non solo le opere di sistemazione/protezione idraulica previste in corrispondenza delle nuove strutture di attraversamento fluviale ma anche tutti quei manufatti e quelle "innovazioni" ricadenti in ambito demaniale e/o che interferiscono con le fasce di rispetto idraulico e richiama al riguardo l'art.12 del T.U. R.D. 523/1094 che pone in capo all'Ente concessionario dell'infrastruttura l'onere della tenuta in efficienza, funzionalità e integrità della stessa, garantendo altresì la manutenzione, pulizia e rimozione degli eventuali ostacoli al deflusso;
- che dovranno essere indicate anche le modalità per garantire l'ispezionabilità dei tombini idraulici, sia per le caratteristiche dimensionali che di accessibilità al manufatto (segnatamente per le sistemazioni idrauliche a gradoni) in modo da consentirne un'agevole manutenzione e pulizia;
- che dovranno essere oggetto di progettazione a livello esecutivo i dispositivi idraulici previsti in questa fase, ai fini del perseguimento del principio dell'invarianza idraulica dell'intervento comportante variazione di permeabilità superficiale, ai sensi del combinato disposto degli art. 31 e 33 comma 10 della L.R. Marche n. 19/2023, applicando correttamente i Criteri tecnici di cui alla D.G.R. 53/2014 (nelle more di approvazione degli atti attuativi corrispondenti alla L.R. 19/2023).

A margine l’Autorità fa presente che laddove si renda necessario ricorrere, anche in via temporanea, per esigenze di cantiere, all’utilizzazione delle acque divenute tutte pubbliche con D.P.R. 18/02/1999 n. 238 a seguito della L. 5/01/1994 n. 36 (come prospettato negli elaborati relativi alla cantierizzazione) dovrà essere inoltrata apposita richiesta a questo Settore regionale, ciò in applicazione della Legge Regionale 09/06/2006 n. 5.

Dipartimento infrastrutture e territorio. Settore infrastrutture e viabilità

Dall’esame degli elaborati forniti, in questa sede non si rilevano osservazioni e/o proposte da presentare con riferimento agli aspetti di competenza di codesto Settore.

3. Conclusioni

Il presente paragrafo sintetizza le considerazioni del proponente dell'opera a conclusione del Dibattito Pubblico.

In primo luogo, si ritiene importante sottolineare, come già rappresentato dalla Responsabile del Dibattito Pubblico nella Relazione conclusiva, che il Dibattito Pubblico si è svolto in un clima collaborativo tra enti, istituzioni, stazione appaltante e progettisti, con la volontà di tutti gli attori coinvolti di proseguire nella realizzazione di questa infrastruttura fondamentale per il territorio.

Sono state prese in considerazione tutte le richieste e le osservazioni pervenute e, alla luce di queste ultime, si può concludere che l'opera calata sul territorio con il livello progettuale attuale di PFTE ha riscontrato parere positivo e non sono emerse sostanziali interferenze con progetti in essere. L'unica segnalazione effettuata dagli Enti e, in particolare, dal Comune di Fabriano, che ha previsto una modifica al PFTE oggetto del Dibattito riguarda la localizzazione e la modalità di accesso dei mezzi all'area di armamento, la quale interferiva con il restyling delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Fabriano e, più precisamente, con la realizzazione di un parcheggio a servizio dell'utenza ferroviaria. A valle di questa osservazione, nella successiva fase progettuale, verrà modificato l'accesso dei mezzi di cantiere all'area di armamento in funzione della nuova posizione del cancello FS, al fine di non compromettere la funzionalità del nuovo parcheggio.

Tutte le altre osservazioni pervenute non hanno comportato alcuna modifica al Progetto e sono state tutte accolte, comprese quelle che richiedono un maggiore approfondimento nelle successive fasi di iter e di progettazione e per le quali, di fatto, occorrerà avere maggiori elementi tecnici a disposizione per riuscire a fornire un riscontro puntuale. Tutti i pareri pervenuti e i riscontri forniti sono disponibili nel sinottico allegato.

Le diverse argomentazioni emerse durante il Dibattito che hanno evidenziato sia le possibili criticità che i vantaggi del progetto presentato, accompagnati da un'approfondita analisi tecnica riportata in dettaglio nel Sinottico allegato e che ha tenuto conto degli aspetti funzionali, costruttivi, ambientali, sociali ed economici, consentono al proponente di concludere il Dibattito Pubblico ribadendo l'intento di realizzare il progetto così come proposto, fatta eccezione per la revisione dell'accesso dei mezzi di cantiere nell'area antistante la Stazione di Fabriano, ponendolo a disposizione delle successive fasi di progettazione e di iter autorizzativo il quale sarà caratterizzato da un articolato percorso di coinvolgimento degli enti competenti e di valutazioni tecniche finalizzato

all'acquisizione del parere tecnico obbligatorio presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nonché, nell'ambito delle procedure di Conferenza di Servizi, all'acquisizione dei pareri, intese, nulla osta o altri atti di assenso da parte delle amministrazioni interessate.

Elementi cardine per il proseguo dell'iter saranno la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico e la Valutazione di Impatto Ambientale alle quali verrà posta particolare attenzione soprattutto in ragione delle caratteristiche di pregio del territorio, il quale è costituito da siti tutelati di particolare rilievo.

L'intero processo sarà condotto tenendo presente le osservazioni avanzate dagli enti preposti, assicurando così non solo il rigoroso rispetto della normativa vigente, ma anche la migliore integrazione possibile dell'opera con il territorio. Quanto sopra anche al fine di garantire il massimo coinvolgimento delle istituzioni interessate e degli Enti preposti all'approvazione del progetto.

In allegato, come parte integrante del presente documento, si riporta il Sinottico in cui sono riportate tutte le osservazioni pervenute nell'ambito del Dibattito Pubblico unitamente alle relative analisi tecniche.

4. Allegati

4.1 Sinottico