



DIBATTITO PUBBLICO

Lotto1: PM228 - Genga



***RELAZIONE CONCLUSIVA
DEL COORDINATORE***

15 ottobre 2025

Indice

1	PREMESSA.....	3
2	OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO.....	3
2.1	INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO.....	3
2.2	LA SOLUZIONE PROGETTUALE DEL LOTTO 1: PM228 – GENGA.....	5
2.3	LE OPERE PRINCIPALI DEL PROGETTO.....	7
3	IL DIBATTITO PUBBLICO	8
3.1	L'ITER PROCEDURALE	8
3.1.1	<i>Il Dibattito Pubblico sul progetto PM228 - Genga – Lotto 1.....</i>	<i>8</i>
3.1.2	<i>Gli strumenti di coinvolgimento e di partecipazione</i>	<i>9</i>
3.2	AVVIO DEL DIBATTITO PUBBLICO	10
3.3	GLI INCONTRI	10
3.3.1	<i>Incontro Plenario del 30 giugno 2025.....</i>	<i>12</i>
	DESCRIZIONE SINTETICA.....	12
3.3.2	<i>Incontro Tecnico dell'8 luglio 2025.....</i>	<i>13</i>
	DESCRIZIONE SINTETICA.....	13
3.3.3	<i>Incontro Tematico del 16 luglio 2025.....</i>	<i>14</i>
	DESCRIZIONE SINTETICA.....	14
3.3.4	<i>Incontro Tematico del 17 luglio 2025.....</i>	<i>15</i>
	DESCRIZIONE SINTETICA.....	15
4	I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI.....	16
5	I TEMI EMERSI.....	16
5.1	TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO	16
5.2	CANTIERIZZAZIONE E GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO	18
5.3	ASPETTI IDROGEOLOGICI E IDRAULICI.....	19
5.4	RICHIESTA DI DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE INTEGRATIVA.....	20
6	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	21
7	CREDITI	22

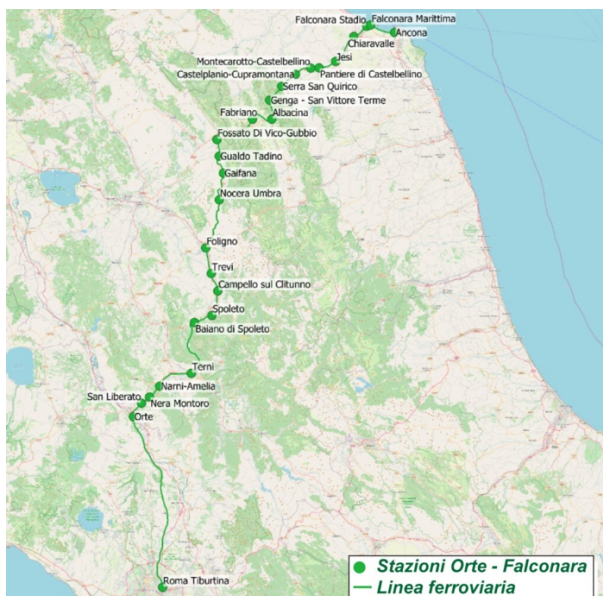
1 PREMESSA

Il presente documento si pone l'obiettivo di descrivere il procedimento di Dibattito Pubblico relativo all'intervento di Raddoppio ferroviario della tratta PM228 – Castelplanio, lotto 1: PM228 – Genga, e di analizzare le osservazioni ricevute dagli Enti istituzionali e dagli altri partecipanti coinvolti nell'ambito del Dibattito Pubblico.

2 OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO

2.1 Inquadramento dell'intervento

Il Progetto di Fattibilità Tecnico – Economica (PFTE) del Lotto 1 PM228 – Genga è parte funzionale del programma di potenziamento della Linea ferroviaria Orte-Falconara, il cui rinnovamento si configura come una delle attuazioni programmatiche fondamentali per la rete dei trasporti del centro penisola. La Linea Orte-Falconara, corridoio trasversale di collegamento tra la dorsale Milano – Roma e la linea adriatica Bologna – Lecce costituisce l'asse portante del sistema ferroviario Umbro – Marchigiano. In ottica internazionale, l'Unione Europea, con il Reg. EU 2024/1679 del 13 giugno 2024, ha inserito la direttrice nel perimetro della "Rete Transeuropea dei Trasporti" e precisamente nell'ambito della Rete Globale di interesse per il traffico ferroviario merci e passeggeri. La tratta Orte-Falconara, dell'itinerario Ancona-Roma, si sviluppa in territorio umbro- marchigiano, attraversando obliquamente l'Appennino Centrale per una lunghezza complessiva di 204 km. Nella sua originaria connotazione, la linea Orte-Falconara risulta quasi interamente a semplice binario, con lunghi tratti a pendenza del 22 ‰. Su questi tratti, anche per l'insufficiente potenza disponibile, i treni merci procedono lentamente e con la precauzione di larghi distanziamenti rispetto ad altri treni. Il suo raddoppio viene, pertanto, ritenuto indispensabile per il miglioramento e lo sviluppo del servizio ferroviario non solo nella Regione Marche, ma anche per il collegamento Tirreno- Adriatico. Per quanto riguarda il traffico merci, la Linea Orte-Falconara si configura quale collegamento strategico tra le realtà portuali dell'Adriatico (verso i Balcani) e del Tirreno (verso la Spagna), oltre che di rilevante importanza per l'economia dei territori interessati.



Inquadramento Linea Orte – Falconara

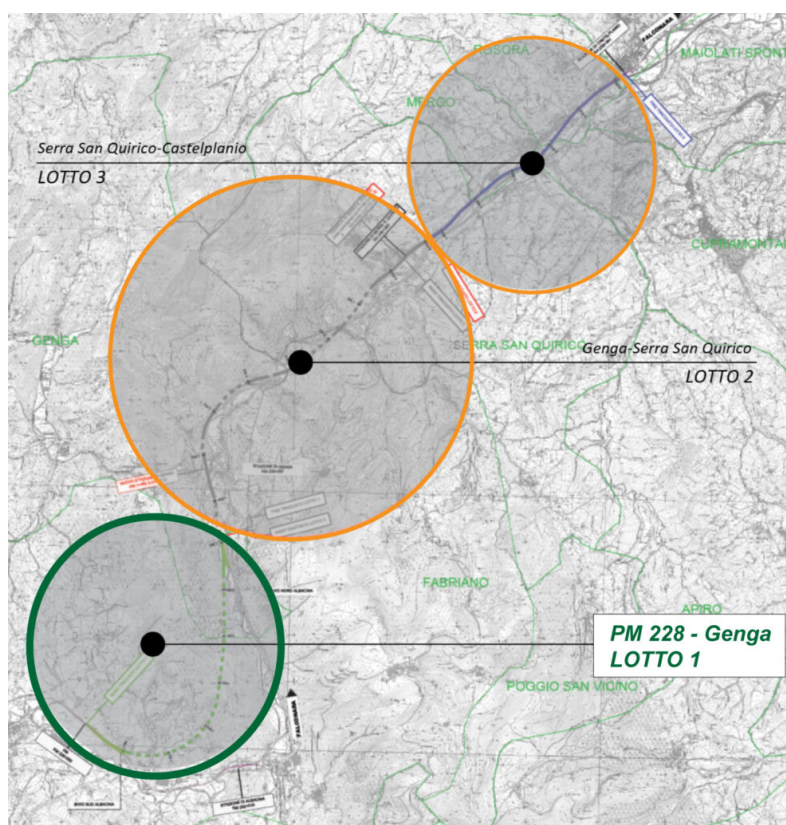
Il progetto di raddoppio della tratta **PM228 – Castelplanio** è suddiviso in tre Lotti Funzionali: PM228 – Genga (Lotto 1) oggetto del presente dibattito pubblico, Genga – Serra San Quirico (Lotto2) e Serra San Quirico – Castelplanio (Lotto3).

Il tracciato di progetto attuale è stato individuato dopo una lunga e complessa analisi a partire dagli studi di fattibilità redatti in passato e dalla soluzione del Progetto Preliminare del 2003, aggiornato nel 2006. Al fine di aggiornare tale progetto al nuovo quadro normativo vigente, alle modificate condizioni al contorno, nonché alla vincolistica aggiornata e al fine di risolvere le criticità legate, ad esempio, ai vincoli di natura idraulica, alle interferenze con le viabilità, alla presenza di aree boschive, rispetto alla soluzione originaria, sono state sviluppate ulteriori alternative di tracciato che, localmente, presentano configurazioni plano-altimetriche differenti tra loro.

L'intervento di potenziamento della tratta tra il Posto di Movimento, al km 228+014 della Linea Storica, denominato P.M. 228, e il fabbricato viaggiatori della stazione esistente di Castelplanio, attraversa i territori dei Comuni di Fabriano, Genga, Serra S. Quirico, Mergo, Rosora, Cupramontana, Maiolati Spontini e Castelplanio. 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. Il nuovo tracciato planimetrico è caratterizzato da una velocità massima di 175km/h, a seconda della tipologia di materiale rotabile, e pendenza longitudinale massima adottata pari a 12‰; dal punto di vista altimetrico presenta un profilo di progetto studiato per limitare al minimo le interferenze con le viabilità, per garantire la compatibilità idraulica e le condizioni necessarie per la realizzazione delle gallerie e delle relative opere di sicurezza. Nell'ambito del raddoppio della tratta è prevista la realizzazione di due nuove stazioni, quella di Genga, al km 239+397, che sarà posizionata 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 medesima sede attuale.

La stazione di Albacina al km 232+018, che rimarrà in funzione sulla diramazione per Macerata – Civitanova M., viene collegata con un bivio denominato Albacina Sud, posto in corrispondenza del P.M. 228, per le relazioni Fabriano – Civitanova M. e con un bivio denominato Albacina Nord, posto circa 1,5 km prima di Genga, per i collegamenti Albacina – Falconara.

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.



Territorio interessato dal Progetto – in evidenza i Lotti dell'intervento

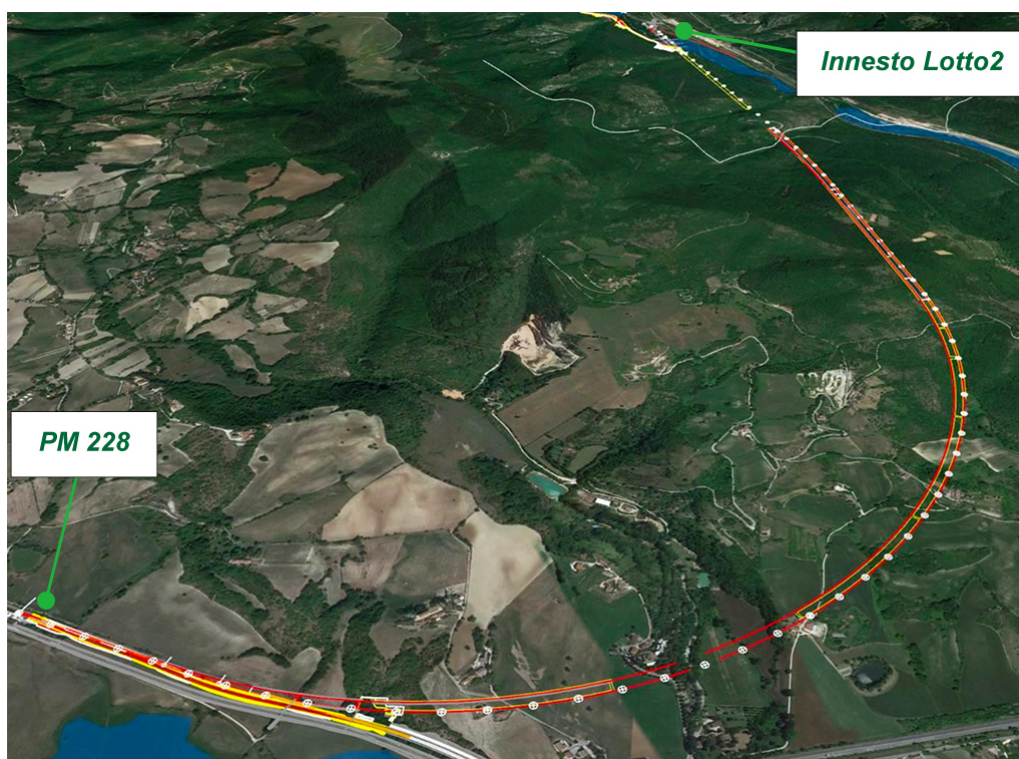
2.2 La soluzione progettuale del Lotto 1: PM228 – Genga

Il progetto di raddoppio e velocizzazione della linea ferroviaria Orte-Falconara, circoscritta al **Lotto 1**, ha origine al km 228+014 della linea storica, individuata come progressiva 0+000 di tracciato di entrambi i binari di progetto. Il tracciato ha uno sviluppo complessivo pari a circa 7,20 km (rif. binario dispari) in completa variante di cui circa 5,4 km in galleria naturale. Tra gli interventi previsti nell'ambito del Lotto 1 vi è la realizzazione del nuovo Bivio Sud per Albacina, posto in corrispondenza del P.M. 228, per il collegamento Fabriano – Civitanova M., e del nuovo Bivio Nord per il collegamento Albacina – Falconara, da realizzare in corrispondenza della fine intervento del lotto in oggetto.

Il Lotto 1 è caratterizzato da un'unica galleria, denominata "Galleria Le Cone", dello sviluppo complessivo di circa 5380 m e da un viadotto di estensione pari a 470 m.

Rispetto al Progetto Preliminare del 2003-2006, che vedeva anch'esso lo sviluppo della linea in Galleria Le Cone realizzata a canna singola a doppio binario, la nuova linea prevede l'inserimento del tracciato in una galleria a doppia canna. L'ipotesi di mantenere la configurazione a singola canna, per una galleria di estensione superiore ai 5000 m, come la Galleria Le Cone, avrebbe richiesto, ai fini del rispetto della normativa vigente in tema di sicurezza passeggeri in galleria, la necessità di prevedere 4 uscite/accessi di emergenza pedonali e uno carrabile.

La complessità orografica di tale area implicava una definizione del tracciato di tali opere estremamente difficoltosa, portando a finestre di elevata lunghezza, sia per rispettare le pendenze ammissibili, sia per evitare che le zone di imbocco fossero interessate da fenomeni di instabilità. La configurazione a singola canna è stata, pertanto, scartata in favore di quella a doppia canna che, oltre ad evitare la realizzazione delle finestre costruttive, garantisce i requisiti di sicurezza attraverso un collegamento trasversale (by-pass) tra le due canne, pari e dispari, ogni 500 m (n° 10 by-pass in totale).



Schema del tracciato del Lotto 1

2.3 Le opere principali del Progetto

L'intervento vede la realizzazione di un tratto iniziale a doppio binario di circa 400 m di sviluppo, dopo il quale i due binari iniziano a divergere realizzando due singoli binari su proprio sedime:

- il binario pari ha uno sviluppo complessivo pari a 7,23 km e termina in corrispondenza del km 0+364 del binario pari del Lotto 2;
- il binario dispari ha uno sviluppo complessivo pari a 7,20 km e termina in corrispondenza del km 0+047 del binario dispari del Lotto 2.

Lo scostamento dei tracciati è legato alla configurazione a doppia canna a singolo binario della galleria “Le Cone”, che copre circa il 75 % dell’intervento, di lunghezza complessiva di 5379 m, di cui 67 m in galleria artificiale e 5312 m in galleria naturale.

In corrispondenza dell’imbocco lato Fabriano della galleria sono previsti due marciapiedi PES (Piano emergenza e soccorso) da 250 m, a servizio di entrambi i binari di corsa, che consentiranno agli esodanti di raggiungere, per mezzo di un camminamento, l’area di sicurezza. In corrispondenza del binario dispari è previsto il primo piazzale di emergenza. Si evidenzia che per consentire la realizzazione della parte iniziale del Lotto 1 si è reso necessario apportare una modifica planimetrica alla linea PM228 – Albacina, spostando il doppio binario verso sud e creando gli spazi necessari all’inserimento dei due nuovi binari del Lotto 1. A tal scopo è prevista la costruzione del “Bivio sud Albacina” che mette in collegamento le due linee attraverso il posizionamento delle opportune comunicazioni.

Al km 0+979 binario dispari il tracciato entra in galleria. La configurazione a doppia canna prevede, per la gestione della sicurezza in galleria, la realizzazione di collegamenti trasversali (by-pass), che permettono l’esodo dei passeggeri dalla galleria in cui avviene l’inconveniente di esercizio all’altra. I collegamenti sono predisposti ad interasse non superiore a 500 m e in numero pari a 10 per la galleria in oggetto. Percorsa la galleria, il tracciato esce allo scoperto al km 6+358, in corrispondenza del secondo piazzale di emergenza dimensionato in funzione delle dotazioni richieste dalla normativa vigente per i punti di evacuazione e soccorso.

Il piazzale di emergenza è ubicato lato binario pari ed è accessibile grazie alla realizzazione di una nuova viabilità (NVP02), che collega l’area al tratto terminale della viabilità locale per Vallerapara, nel comune di Genga. La viabilità presenta uno sviluppo complessivo pari a 714 m (a partire dall’ingresso del piazzale).

Superato il piazzale il tracciato prosegue in viadotto realizzato da due strutture separate, ognuna a singolo binario. I marciapiedi PES sono posizionati sul viadotto in continuità con il marciapiede di galleria. In corrispondenza dell’innesto sul Lotto 2 si rende necessario un adeguamento plano altimetrico della linea a singolo binario proveniente da Albacina. Tale riconfigurazione si attua attraverso la costruzione del bivio Nord Albacina che mette in collegamento le due linee attraverso il posizionamento delle opportune comunicazioni.

3 IL DIBATTITO PUBBLICO

3.1 L’iter procedurale

Il Dibattito Pubblico (DP) costituisce, nell’ordinamento italiano, uno strumento di partecipazione e trasparenza volto a garantire un confronto strutturato e documentato su

opere pubbliche di rilevante impatto territoriale, ambientale ed economico. La disciplina di riferimento è contenuta nel D.Lgs. 36/2023, che ha sostituito il precedente D.Lgs. 50/2016, aggiornando soglie dimensionali, modalità attuative e tempistiche. In particolare, il legislatore ha inteso rafforzare la capacità del Dibattito Pubblico di fungere da sede di interlocuzione preventiva tra soggetti proponenti, amministrazioni e comunità locali, riducendo le criticità nei successivi iter autorizzativi.

Il procedimento di DP si apre con la pubblicazione, a cura del soggetto proponente, della Relazione di Progetto, documento che illustra l'opera, le finalità e le possibili alternative progettuali. Tale pubblicazione segna formalmente l'avvio del percorso partecipativo e comporta l'attivazione dei termini stabiliti dalla normativa. La durata del processo è rigidamente scandita:

- entro 60 giorni dalla pubblicazione della Relazione di Progetto è prevista la possibilità per le amministrazioni statali, le regioni e gli enti territoriali e tutti i portatori di interessi costituiti in associazioni o comitati che, in ragione degli scopi statuari, sono interessati dall'intervento, di presentare osservazioni e proposte;
- nei 60 giorni successivi, il Responsabile del Dibattito Pubblico elabora la Relazione Conclusiva, sintetizzando le questioni emerse, le proposte formulate e le criticità riscontrate;
- ulteriori 60 giorni sono riservati al soggetto proponente per la redazione del Documento Conclusivo, contenente le valutazioni finali e le determinazioni assunte alla luce del confronto.

Tutti gli atti prodotti nel corso del Dibattito (osservazioni pervenute, relazioni, documenti conclusivi) devono essere pubblicati sul sito web dedicato, così da garantire pubblicità e accessibilità delle informazioni, oltre alla trasmissione formale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

3.1.1 Il Dibattito Pubblico sul progetto PM228 - Genga – Lotto 1

Nel caso del progetto PM228 – Genga Lotto 1, il Dibattito Pubblico è stato promosso da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), in qualità di soggetto proponente, ai sensi dell'art. 40 del D.Lgs. 36/2023. L'avvio ufficiale è avvenuto il 26 giugno 2025, con la pubblicazione della Relazione contenente il progetto dell'opera e degli elaborati caratterizzanti del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) sul sito istituzionale della stazione appaltante e sul sito dedicato del DP; tale pubblicazione ha dato inizio al termine di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni (scadenza 25 agosto 2025). Contestualmente, la documentazione è stata trasmessa al MIT, in conformità alle previsioni normative.

A partire dal 26 agosto 2025 decorrono i 60 giorni previsti per la redazione della presente Relazione Conclusiva a cura del Responsabile del Dibattito Pubblico che ha quindi come data limite il 24 ottobre. Entro i successivi 60 giorni – e quindi entro il 23 dicembre 2025 – RFI dovrà predisporre il Documento Conclusivo che conterrà le determinazioni definitive sul

progetto, integrate dalle risultanze emerse durante il confronto. Entrambi i documenti saranno pubblicati sul sito del DP e resi disponibili agli interessati.

La conduzione del Dibattito è stata affidata all'ing. Chiara De Gregorio, nominata Responsabile del Dibattito Pubblico, con il compito di garantire l'imparzialità, la correttezza procedurale e l'efficace svolgimento delle attività di coinvolgimento.

Il Dibattito Pubblico si è svolto in un clima di collaborazione e di responsabilità istituzionale, con il coinvolgimento diretto e attivo degli enti territoriali, in particolare dei Comuni di Fabriano e Genga, della Provincia di Ancona e della Regione Marche. Nel corso del processo sono emerse diverse tematiche, soprattutto in relazione alla cantierizzazione, alla gestione delle terre e rocce da scavo, alla tutela dell'ambiente e del paesaggio, agli aspetti idrogeologici e idraulici e alla valutazione dell'entità degli elaborati prodotti in relazione. Il confronto si è sviluppato secondo modalità improntate al dialogo costruttivo e al rispetto reciproco, confermando la funzione del Dibattito Pubblico quale strumento di democrazia partecipativa e di trasparenza nei processi decisionali.

3.1.2 Gli strumenti di coinvolgimento e di partecipazione

Per garantire un processo di confronto realmente inclusivo e trasparente, il Dibattito Pubblico relativo al Lotto 1 – PM228 Genga si è avvalso di una pluralità di strumenti di informazione e partecipazione, concepiti per raggiungere un pubblico ampio e per assicurare la possibilità di un coinvolgimento consapevole di cittadini, enti locali, comitati e associazioni.

Il sito web dedicato (<https://www.dppm228genga.it/>) ha rappresentato la piattaforma centrale del percorso partecipativo. Oltre a contenere la Relazione di Progetto, il portale ha reso disponibili elaborati e materiali tecnici, sintesi dei contenuti progettuali. Sul sito era inoltre possibile iscriversi agli incontri, accreditarsi come associazione o ente portatore di interessi, consultare il calendario aggiornato delle iniziative. Una sezione specifica era dedicata alla raccolta e pubblicazione delle osservazioni, per garantire trasparenza e tracciabilità.

Accanto alla piattaforma digitale, un ruolo centrale è stato svolto dagli incontri pubblici e tematici, organizzati in presenza, in modalità telematica e in modalità ibrida (presenza e telematica contemporaneamente). Questi appuntamenti hanno costituito l'occasione principale di confronto diretto, permettendo a portatori di interessi, amministratori e tecnici di esprimere osservazioni, formulare proposte e ricevere chiarimenti dai progettisti. Il calendario ha incluso eventi di carattere generale e sessioni di approfondimento tecnico dedicate a specifici temi, come la cantierizzazione, gli aspetti ambientali e le interferenze con il territorio. Per garantire ordine e completezza, gli interventi sono stati gestiti secondo regole di prenotazione, con risposte fornite in diretta quando possibile e, nei casi più complessi, inviate ai progettisti come promemoria per un'eventuale integrazione nel Documento Conclusivo.

Un ulteriore strumento di accompagnamento è stato rappresentato dall'invio di comunicazioni elettroniche mirate indirizzate a enti, comitati e associazioni con lo scopo di

ricordare le scadenze procedurali, segnalare l'organizzazione degli incontri e favorire la continuità della partecipazione.

Attraverso i canali ufficiali – siti web istituzionali, pagine social – i Comuni hanno contribuito a diffondere informazioni sul Dibattito Pubblico, ampliandone la visibilità e raggiungendo fasce di popolazione che non avrebbero avuto accesso diretto agli strumenti predisposti da RFI.

Infine, i comunicati stampa hanno accompagnato le principali tappe del processo, dall'avvio alla chiusura, garantendo un'informazione puntuale a livello territoriale. La pubblicazione delle presentazioni dei progettisti e delle registrazioni video e delle sintesi testuali degli incontri ha ulteriormente rafforzato la possibilità di informazione, consentendo anche a chi non avesse partecipato in diretta di recuperare i contenuti e seguire l'evoluzione del dibattito. Nel complesso, la combinazione di strumenti digitali, momenti di confronto pubblico, comunicazioni dirette e supporto mediatico ha permesso di costruire un percorso partecipativo articolato, che ha favorito un dialogo costante tra soggetto proponente, enti territoriali e comunità locali, garantendo al tempo stesso trasparenza e inclusione.

3.2 Avvio del Dibattito Pubblico

Il percorso si è aperto ufficialmente il **26 giugno 2025** annunciato da un comunicato stampa che ha informato della pubblicazione della Relazione di Progetto sul sito del Dibattito. L'evento di lancio, oltre a sancire l'avvio formale del DP, ha avuto un forte valore simbolico: ha permesso di sensibilizzare l'opinione pubblica e di coinvolgere i media territoriali, dando visibilità al progetto e stimolando la partecipazione fin dalle prime fasi.

3.3 Gli incontri

Il dibattito pubblico è stato gestito attraverso l'organizzazione di 4 incontri: 1 incontro Plenario, 1 Incontro Tecnico con i tecnici delle Amministrazioni Pubbliche coinvolte, 2 Incontri Tematici online.

Gli incontri sono stati preceduti da un comunicato stampa di presentazione del Progetto.

Qui di seguito il calendario degli eventi:

- 26 giugno: Comunicato Stampa - Indizione del Dibattito Pubblico
- 30 giugno: Presentazione generale del progetto – Incontro Plenario presso la sala del Consiglio Comunale di Fabriano, modalità ibrida;
- 8 luglio: Incontro Tecnico con i Comuni di Genga e Fabriano, la Provincia di Ancona e la Regione Marche presso la sala del Consiglio Comunale di Fabriano, in modalità ibrida;
- 16 luglio: Incontro Tematico online: Ragioni dell'opera, sostenibilità tecnico economica, descrizione dell'infrastruttura;
- 17 luglio: Incontro Tematico online: Temi ambientali e idraulici, cantierizzazione, interferenze con lo stato attuale.

Come precedentemente riportato, le sintesi degli incontri (video o testuali) e le presentazioni illustrate, sono pubblicate sul sito <https://www.dppm228genga.it/>; ad ogni buon conto si allegano al presente documento i resoconti di riunione e di seguito si riportano gli aspetti principali emersi.

3.3.1 Incontro Plenario del 30 giugno 2025

Descrizione sintetica

Data	30 giugno 2025
Ora	16:00 – 18:00
Modalità	Ibrida
Enti Pubblici Partecipanti	Comuni di Fabriano, Genga, Regione Marche, Provincia di Ancona, Ente Parco Gola della Rossa e di Frasassi, ARPAM Ancona
Soggetti in presenza	38 partecipanti
Soggetti modalità webinar	6 cittadini in modalità webinar

Principali temi emersi

- Saluti e ringraziamenti per l'avvio del DP per un'opera molto attesa dal territorio da parte dei Sindaci di Fabriano e Genga e del Presidente della Provincia di Ancona.
- Illustrazione del procedimento del Dibattito Pubblico con inquadramento normativo e tempistiche specifiche per il lotto 1 PM288 – Genga con calendario dei prossimi incontri.
- Illustrazione del contesto generale della Orte Falconara entro cui si inserisce il progetto di raddoppio oggetto del presente DP
- Illustrazione degli aspetti tecnici e di sostenibilità del raddoppio PM 228 – Genga
- Interventi degli stakeholder
- Repliche del responsabile del dibattito pubblico e del referente di progetto

Sintesi dell'incontro

L'incontro si è aperto con i saluti istituzionali della Sindaca di Fabriano, Daniela Ghergo che ha rimarcato il valore strategico dell'opera per le aree interne e il ruolo del DP come strumento di partecipazione per conoscere il progetto e avanzare osservazioni. Il Presidente Carnevali ha confermato l'impegno della Provincia a seguire l'iter e ad accelerare, ove possibile, i procedimenti ambientali, auspicando il finanziamento rapido dei lotti 1 e 3. Il Sindaco di Genga Marco Filipponi ha inquadrato la Orte-Falconara come infrastruttura strategica nazionale ed europea, coerente con le politiche di spostamento modale dalla gomma al ferro, valorizzando l'esperienza positiva del precedente DP sul lotto 2.

L'ing. De Gregorio ha illustrato finalità e calendario del Dibattito Pubblico, precisando che non costituisce una fase autorizzativa ma un momento di confronto trasparente e importante per assicurare la migliore sostenibilità tecnica e sociale all'intervento. La fase centrale del DP si articolerà dal 26 giugno al 25 luglio 2025; sono previsti un incontro tecnico con le

amministrazioni l'8 luglio e due webinar tematici il 16 e 17 luglio. Fino al 25 agosto i soggetti accreditati potranno inviare osservazioni tramite il sito, mentre entro fine ottobre sarà pubblicata la relazione conclusiva, cui seguiranno 60 giorni per le valutazioni e controdeduzioni di RFI. È stato inoltre ricordato che le osservazioni formali possono essere presentate soltanto da enti pubblici e da associazioni/comitati accreditati.

Nel corso dell'incontro i tecnici RFI/Italferr hanno illustrato inquadramento, obiettivi, alternative e scelte progettuali, con cenni ad aspetti ambientali, cantierizzazione, studio dei trasporti, analisi costi-benefici, tempi e costi. Nella parte di confronto, il signor Giancarlo Bonafoni (Dopolavoro Ferroviario di Fabriano) ha avanzato proposte operative: riuso della linea storica fino ad Albacina, riorganizzazione del piazzale della stazione di Fabriano con un binario tronco per la tratta verso Civitanova, nuovo sottopasso pedonale tra via delle Fornaci e piazzale XX Settembre. Ha inoltre chiesto chiarezza sul futuro della stazione di Albacina e ha invitato a inserire il progetto in una visione più ampia di collegamenti con Roma e Firenze, valorizzando anche il patrimonio storico ferroviario.

Il responsabile del DP ha ricordato che i contributi dei cittadini potranno essere valutati se veicolati tramite associazioni/comitati accreditati o tramite EELL.

L'ing. Lorenzo Catraro (consulente della Provincia di Ancona) ha evidenziato che il Lotto 1, interamente in galleria, è tecnicamente più semplice del Lotto 2 e potrebbe essere appaltabile entro l'anno se reperite le risorse entro sei mesi; i tempi di realizzazione stimati sono circa 5 anni e mezzo (circa 2.000 giorni). Ha suggerito una programmazione finanziaria pluriennale (ad es. 100 milioni/anno per dieci anni) per evitare progetti pronti ma non finanziati. L'ing. Andrea Borgia, referente di progetto dell'opera per RFI, ha aggiornato sullo stato degli iter: il Lotto 3 è in Conferenza dei Servizi con obiettivo di chiusura entro fine anno; per il Lotto 1 il percorso parte ora con il DP e proseguirà con Conferenza dei Servizi e VIA, con conclusione autorizzativa stimata in circa un anno. L'intero progetto è commissariato, il che consente semplificazioni procedurali salvo i pareri ambientali e con l'iter autorizzativo che può progredire anche in assenza di copertura finanziaria completa.

Nel dibattito politico, Paolo Paladini (Capogruppo PD di Fabriano) ha espresso preoccupazione per i ritardi cronici delle grandi opere in Italia, richiamando esempi storici (Autostrada del Sole) e locali (SS76), e ha sollecitato maggiore efficienza e certezza dei tempi per la Orte-Falconara.

In chiusura, l'ing. De Gregorio ha annunciato che nel secondo webinar saranno approfondite viabilità e gestione dei materiali di scavo della galleria, lunga 5,4 km a doppia canna (10,8 km di scavo complessivi). Ha invitato a seguire gli aggiornamenti sul sito del Dibattito Pubblico e a inviare quesiti a info@dppm28genga.it

3.3.2 Incontro Tecnico dell'8 luglio 2025

Descrizione sintetica

Data	8 luglio 2025
Ora	11:00 – 14:00
Modalità	Ibrida
Enti Pubblici Partecipanti	Comuni di: Fabriano, Genga Regione Marche, Provincia di Ancona
Soggetti online e in presenza	n. 23 partecipanti online - n.18 in presenza

Principali temi emersi

- Presentazione da parte del responsabile del DP dei presenti e dei colleghi in remoto
- Illustrazione del potenziamento della Orte Falconara entro cui si inserisce il progetto di raddoppio oggetto del presente DP
- Descrizione tecnica dell'intervento di raddoppio con focus specifici su aspetti ambientali, su gestione terre da scavo, su espropri
- Apertura del Dibattito con interventi dei presenti e contro repliche dei tecnici in presenza e in remoto
- Viene richiesto di inserire sulla piattaforma del sito dedicato tutti gli elaborati del PFTE (e non solo quelli caratterizzanti) ed una modalità più semplice per poterli scaricare in modo unitario

Sintesi dell'incontro

La responsabile del Dibattito Pubblico, ing. De Gregorio ha aperto i lavori, passando la parola all'ing. Andrea Borgia, referente di progetto dell'opera per RFI, e ricordando la disponibilità degli specialisti collegati per eventuali approfondimenti. L'ing. Borgia ha inquadrato il potenziamento della trasversale Roma–Ancona: raddoppi, innovazione tecnologica e ammodernamento stazioni, con circa il 60% della linea già a doppio binario e lavori organizzati per tratte funzionali. Focus sul raddoppio PM 228–Castelplanio articolato in tre lotti; il Lotto 1 (circa 7 km, di cui 5,4 km in galleria) prevede due canne a singolo binario con bypass ogni 500 m, eliminazione dei passaggi a livello e soluzioni pensate per ridurre l'impatto ambientale.

L'ing. Urciuoli (ITALFERR) ha dettagliato il tracciato del Lotto 1, interamente in variante e con ricucitura al Bivio Nord Albacina: ingressi in trincea/rilevato, un viadotto con due impalcati reticolari (luci 60–70 m) e piazzali di sicurezza agli imbocchi della Galleria Le Cone. Ha illustrato gli accessi di servizio, gli esiti degli approfondimenti geologici e idraulici

(attraversamento dell'Esino con viadotto di circa 450 m) e l'inserimento nello studio di trasporto "Global Project", che stima benefici considerevoli su tempi di percorrenza, capacità, attrattività turistica e riduzione di emissioni e incidentalità. La dott.ssa. Demarinis di Italferr ha presentato lo studio ambientale: quadro conoscitivo (clima, biodiversità, paesaggio, patrimonio), interferenze con vincoli e Parco Gola della Rossa-Frasassi, misure di integrazione paesaggistica e progetto del verde. Per l'acustica sono stati censiti 62 ricettori con previsione di mitigazioni ove necessarie; le vibrazioni non mostrano criticità. È previsto un piano di monitoraggio ante operam, in corso d'opera e post attivazione.

L'ing. Urciuoli è tornato sul tema delle terre di scavo e dei cantieri: circa 950.000 m³ di scavo (119.000 m³ riuso; 828.000 m³ per riambientalizzazione cave; 3.500 m³ a rifiuto; 5.000 m³ di ballast da dismissione a rifiuto), sulla presenza del Piano Ambientale di Cantierizzazione che prevede misure antipolvere e focus sulla gestione dei flussi pesanti. Il cronoprogramma è pari a ca. 2.000 giorni, di cui 8 mesi progettazione esecutiva e verifiche, 1.600 giorni per la realizzazione delle opere, 180 giorni per certificazioni e collaudi finalizzati all'attivazione. Il costo a vita intera del lotto 1 è pari a 545 mln € (calcolato con le tariffe RFI anno 2024). Ha inoltre descritto la situazione sugli espropri precisando che le gallerie interrato non generano espropri superficiali. Alla dott.ssa Velia Cremonesi di Regione Marche che chiedeva un approfondimento su questi temi, è stato chiarito che al PM 228 sono previsti due binari di manutenzione nell'ambito del lotto PM 228-Albacina e che, per quanto riguarda i movimenti terra previsti lato Ancona, sono già compresi nei conteggi sopra richiamati.

La dott.ssa Cremonesi ha richiamato l'attenzione su ecosistemi sensibili, boschi e fondovalle chiedendo valutazioni e compensazioni secondo la normativa regionale (VEC). L'ing. Lorenzo Catraro (Provincia di Ancona) ha chiesto se fosse possibile evitare pile in alveo ipotizzando un ponte strallato; l'ing. Borgia di RFI ha ricordato il necessario equilibrio tra vincoli idraulici e paesaggistici, con i ponti strallati spesso valutati più impattanti dal punto di vista paesaggistico.

La geom. Tiziana Diambra (Genio Civile Regione Marche) ha approfondito i profili autorizzativi idraulici: necessità di modellazioni aggiornate, corretta rappresentazione del demanio idrico (in particolare lungo le nuove viabilità), attenzione a difese spondali e al rischio di canalizzazione; richiesta di approfondimenti su scarichi meteorici, invarianza idraulica e compensazioni forestali.

Su proposta dell'ing. De Gregorio è intervenuta l'ing. Cesali (ITALFERR) illustrando lo studio idraulico bidimensionale dell'Esino da Castelplanio al PM 228, mettendo in evidenza i seguenti aspetti:

- la viabilità sarà attestata ai margini dell'area di esondazione;
- dove la struttura è prevista in rilevato, sono state valutate interferenze marginali;
- è stato considerato il rispetto della fascia di 10 m prevista dal Regio Decreto del 25/07/1904 n. 523;
- riguardo alla morfodinamica, sono state compiute analisi storiche che indicano la stabilità del tratto;
- le campate del viadotto sono state progettate con campate da 70 m, per garantire una distanza ortogonale di almeno 40 m come richiesto dalle NTC del 2018;

- per quanto riguarda i franchi idraulici sono stati previsti di ~3,70 m sulla campata di scavalco dell'alveo inciso e di ~1,98 m su quella più esterna, entrambi conformi alla norma che prevede un minimo di 1,5 m;
- per il drenaggio sono stati mappati punti di recapito e, ove necessario, vasche di laminazione per mitigare gli effetti sul reticolo idraulico;
- per gli attraversamenti sui corsi d'acqua minori, non sono state ancora svolte analisi dettagliate sul trasporto solido, ma si è deciso di mantenere il grado di riempimento al di sotto del 50%, rispetto al massimo del 67% previsto dalle norme.

L'ing. De Gregorio ha proposto, se utile, un ulteriore tavolo tecnico con gli idraulici e ha ricordato l'invio delle osservazioni entro il 25 agosto tramite il sito. Il dott. Daniele Barucca (Regione Marche) ha chiesto la condivisione in formato GIS (KML/KMZ o Shapefile) del progetto, inclusi scarichi e aree di cantiere, per verifiche puntuali su concessioni e demanio. A tal proposito l'ing. Borgia ha evidenziato il carattere ancora preliminare degli elaborati, che saranno comunque messi a disposizione.

Sul tema asservimenti/espropri, l'ing. Borgia ha chiarito che, per quanto riguarda il tracciato in galleria, con copertura 8–15 m è prevista una servitù a tutela dell'infrastruttura, mentre per coperture inferiori si procede ad esproprio. Ha inoltre ribadito che l'attraversamento dell'Esino non è ortogonale per morfologia del sito.

Il geom. Diambra ha richiamato la necessità di attraversamenti razionali e sostenibili, ricordando anche gli aspetti legati alle varianti urbanistiche: per opere di interesse nazionale valgono discipline speciali, con la Regione chiamata a esprimersi come autorità idraulica (e su vincoli geologici/forestali e demanio), non sulla compatibilità geomorfologica del PRG.

In chiusura, l'ing. De Gregorio ha annunciato il caricamento online dei documenti di progettazione idraulica e la disponibilità a organizzare incontri mirati. Ha ricordato i webinar: 16 luglio 2025 sulle ragioni dell'opera, infrastruttura e sostenibilità economica; 17 luglio 2025 su cantierizzazione, materiali di risulta e interferenze con la viabilità.

3.3.3 Incontro Tematico del 16 luglio 2025

Descrizione sintetica

Data	16 luglio 2025
Ora	15:00
Modalità	Online
Enti Pubblici Iscritti	Comuni di: Fabriano, Genga Regione Marche, Provincia di Ancona, Ente Parco Gola della Rossa e di Frasassi, ARPAM Ancona, Confindustria AN, CONFAPI, Confartigianato AN,
Soggetti modalità webinar	49 fra cittadini e tecnici RFI-ITALFERR

Principali temi emersi

- Introduzione da parte del responsabile del DP dello scopo e dei temi dei webinar tematici
 - Illustrazione specifica dei seguenti temi inerenti al progetto di raddoppio PM228-Genga:
 - Inquadramento generale del progetto: descrizione dell'inserimento del tratto di raddoppio in oggetto nel più ampio itinerario Orte Falconara
 - Studio di trasporto e Analisi Costi Benefici: illustrazione del modello utilizzato
 - Benefici ambientali e sociali del progetto: descrizione delle caratteristiche del progetto coerenti con le strategie europee di neutralità climatica
 - Descrizione dell'infrastruttura, opere d'arte ed espropri: vengono esaminati gli aspetti più tecnici del progetto e l'impatto di questo sulle aree destinate ad occupazioni temporanee ed espropri.
 - Contributi da parte degli stakeholder presenti con richieste di chiarimenti ed approfondimenti che vengono forniti dai progettisti specialisti collegati.
- Il webinar si chiude con la conferma della pubblicazione sul sito degli elaborati richiesti durante l'incontro dell'8 luglio.

Sintesi dell'incontro

L'ing. De Gregorio, responsabile del Dibattito Pubblico, ha introdotto i lavori chiarendo che il webinar tratterà dell'inquadramento generale dell'opera (contesto infrastrutturale e trasportistico, benefici attesi, descrizione dell'intervento e profili espropriativi). Ha ricordato le regole partecipative del d.lgs. 36/2023: i cittadini non organizzati in comitati antecedenti l'avvio del DP non ricevono risposte scritte ufficiali, ma possono intervenire e far veicolare le istanze tramite enti o associazioni accreditati. Ha annunciato una durata orientativa di due ore con sintesi finale, anticipando che il webinar del 17 luglio tratterà la cantierizzazione,

temi ambientali e interferenze con lo stato attuale, ricordando che tutte le osservazioni dovranno essere caricate entro il 25 agosto sul sito del DP.

L'ing. Urciuoli (Italferr) ha inquadrato il Lotto 1 (PM 228–Genga) all'interno del piano di potenziamento della direttrice Orte–Falconara (circa 200 km), parte della trasversale Tirreno–Adriatico, con interventi già in corso o in progettazione, alcuni finanziati PNRR. Il Lotto 1, circa 7 km in variante, si collega al PM 228–Albacina (in realizzazione), al Lotto 2 Genga–Serra San Quirico (in realizzazione) e al Lotto 3 Serra San Quirico–Castelplanio (in chiusura di conferenza dei servizi). Obiettivo: incremento di capacità e prestazioni, con velocità fino a 200 km/h. Ha quindi passato la parola ai colleghi per gli approfondimenti trasportistici.

L'ing. Malara (Italferr) ha presentato lo studio di trasporto e l'analisi costi–benefici su un orizzonte di 30 anni (investimento complessivo 1,56 mld €), svolti con modello multimodale su Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo. Risultati: +13.000 passeggeri/giorno al 2035, riduzione traffico stradale ed esternalità, Valore Attuale netto - VAN $\approx$ 494 mln €, rapporto Benefici/Costi B/C = 1,35, Tasso Interno di Rendimento Economico TIRE = 4,5%, con robustezza anche in scenari avversi.

L'ing. Guzman Mendoza (Italferr) ha collegato i benefici ambientali e sociali agli SDGs di Agenda 2030 e alle strategie UE: più efficienza merci su ferro, turismo sostenibile e coesione territoriale, shift modale con maggiore sicurezza, e taglio emissioni stimato in oltre 247.000 t di CO₂ oltre a tagli ad altri inquinanti come NOx e PM10.

L'ing. Marandola (Italferr) ha rappresentato che l'infrastruttura avrà un tracciato di ca. 7,2 km con più di 5 km di galleria naturale a doppia canna che costituirà un vero e proprio bypass rispetto alla linea esistente, saranno realizzati due viadotti sul fiume Esino in uscita nord, sarà realizzata la viabilità di accesso ai piazzali di emergenza necessari per la manutenzione e gli eventuali soccorsi.

In chiusura di questa fase di relazioni tecniche, l'ing. Urciuoli (Italferr) ha illustrato le sezioni tipo e alcuni dettagli costruttivi. È prevista la realizzazione della galleria a doppia canna per una lunghezza di ca. 5,3 km scavata in meccanizzato con coperture fino a 500 m; due viadotti ca. 400 m e 470 m con campate da 70 m; sistemazioni di versanti e trincee con tecniche consolidate. Sul fronte espropri, ha spiegato iter e documenti (piano particellare, elenco ditte, relazione, quadro economico), distinguendo aree per opere permanenti, cantieri/viabilità e mitigazioni; circa il 75% dell'opera è sotterraneo, riducendo in questo modo l'impatto diretto.

Nella fase di confronto, l'arch. Bartolini (Comune di Fabriano) ha espresso apprezzamento per lo studio trasportistico, segnalando che i cantieri insistono su aree fabrianesi interessate da variante urbanistica (ex Quadrilatero, oggi senza destinazione e valutate anche per fotovoltaico) e che una parte del progetto comporta variante al PRG da approvare in Consiglio. Rispetto a questi temi approfondirà e formulerà eventuali osservazioni entro il 25 agosto.

In conclusione, l'ing. De Gregorio ha confermato l'aggiornamento dei materiali sul sito (integrazioni idrologico–idrauliche post incontro dell'8 luglio) e il caricamento del PFTE in formato .zip su richiesta del Comune di Fabriano e della Regione Marche. Ha ricordato

l'iscrizione ai webinar tramite sito, la possibilità di inviare quesiti anche via email e il successivo caricamento delle presentazioni dell'incontro, aggiornando tutti all'appuntamento del giorno seguente.

3.3.4. Incontro Tematico del 17 luglio 2025

Descrizione sintetica

Data	17 luglio 2025
Ora	15:00
Modalità	Online
Enti Pubblici Iscritti	Comuni di: Fabriano, Genga Regione Marche, Provincia di Ancona, Ente Parco Gola della Rossa e di Frasassi, ARPAM Ancona, Confindustria AN, CONFAPI, Confartigianato AN,
Soggetti modalità webinar	47 tra cittadini e tecnici RFI-ITALFERR

Principali temi emersi

- Introduzione da parte del responsabile del DP dello scopo e dei temi dei webinar tematici, con richiamo alle tempistiche utili per la formulazione delle osservazioni.
- Illustrazione specifica dei seguenti temi inerenti al progetto di raddoppio PM228-Genga:
 - Aspetti ambientali: vengono trattati alla luce delle osservazioni emerse durante le sedute precedenti.
 - Inquadramento idrologico-idraulico: analisi delle caratteristiche del territorio interessato dagli interventi progettuali.
 - Gestione dei materiali di risulta: viene spiegato come saranno movimentati e smaltiti i materiali generati dai lavori.
 - Cantierizzazione: viene analizzato l'impatto dei cantieri sul territorio, sia dal punto di vista tecnico sia ambientale.
- Contributi da parte degli stakeholder presenti con richieste di chiarimenti ed approfondimenti che vengono forniti dai progettisti specialisti collegati.
- Chiusura del webinar da parte del responsabile del Dibattito Pubblica che ricorda che il procedimento è un momento di confronto e non di approvazione: ogni suggerimento ricevuto sarà valutato con attenzione, e laddove possibile integrato nel progetto o preso in carico nella successiva conferenza di servizi. La relazione conclusiva del dibattito chiarirà quali osservazioni sono state accolte, quali no e quali rinviata a fasi successive.

Sintesi dell'incontro

L'ing. De Gregorio, responsabile del Dibattito Pubblico, ha aperto i lavori inquadrando l'incontro come approfondimento dedicato agli aspetti ambientali, idrologico-idraulici, cantierizzazione e interferenze con lo stato attuale, ricordando modalità di partecipazione e scadenze per l'invio delle osservazioni al 25 agosto 2025.

L'ing. Urciuoli (Italferr) ha richiamato il quadro generale del raddoppio PM 228–Castelplanio (tre lotti, parte del potenziamento Orte–Falconara) e l'aggiornamento progettuale rispetto al 2003: per il Lotto 1 (PM 228–Genga), doppia galleria a singolo binario con bypass di sicurezza ogni 500 m.

La dott.ssa Demarinis (Italferr) ha illustrato lo studio ambientale: analisi delle componenti (aria, suolo, biodiversità, paesaggio, beni culturali, popolazione, acque), integrazione paesaggistica con fotoinserimenti e progetto del verde (rinaturalizzazioni, fasce arboreo-arbustive), verifiche acustiche e vibrazionali senza criticità rilevanti e piano di monitoraggio ante operam–cantiere–esercizio.

L'ing. Cesali (Italferr) ha presentato l'inquadramento idrologico-idraulico: bacino Esino con contributo del Giano, modellazione 2D in corrispondenza del nuovo viadotto; pile orientate "in ombra" rispetto al flusso e opere di difesa; sette interferenze con corsi minori, grado di riempimento inferiore al 50%; drenaggi e recapiti con eventuali volumi di compenso. Ha quantificato la portata del Tempo di Ritorno duecentennale - TR200 complessiva in circa 880 m³/s (421 Esino, ≈59 Giano) e spiegato l'approccio conservativo per il Tempo di Ritorno cinquecentennale - TR500 (con l'integrazione della proiezione climatica), con impegno a integrare tavole e risultati aggiuntivi.

L'ing. Palmiero (Italferr) ha descritto il progetto di cantierizzazione: criteri localizzativi (aree libere, accessibilità, ricettori, consumo suolo), tipologie (cantiere base, operativi presso gli imbocchi, armamento, depositi temporanei/aree tecniche), percorsi di accesso e stime dei flussi giornalieri.

L'ing. Bensaadi (Italferr) ha illustrato il progetto ambientale della cantierizzazione e il PUT – Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (DPR 120/2017). Per quanto riguarda gli strumenti che verranno messi in atto per mitigare gli impatti, ha descritto: l'installazione di barriere antirumore temporanee (3–5 m), l'adozione di buone pratiche contro le polveri. Riguardo alla produzione di terre, stimata in ca. 940.000 m³ di materiale, si prevede il riutilizzo di 119.000 m³, con una stima di –34% CO₂ rispetto allo smaltimento totale. Ha inoltre descritto il piano dei conferimenti verso cave da riambientare ed anche il censimento condotto sui siti di conferimento/riutilizzo che sarà comunque aggiornato con l'avanzamento del progetto.

Nel confronto con gli enti:

l'arch. Natalini (Comune di Fabriano) ha chiesto di riutilizzare le aree di cantiere già attive del lotto PM 228–Albacina e di rivedere l'accesso al cantiere di armamento presso la stazione per non interferire con il futuro parcheggio pubblico RFI. L'ing. Borgia referente di progetto dell'opera per RFI, ha accolto la proposta subordinandola alla compatibilità temporale e logistica degli interventi, prevedendo l'avvio del confronto con la Direzione Stazioni per il tema parcheggio.

Felice Moccia (Regione Marche), con Francesco Bocchino, ha richiesto attenzione a sorgenti idropotabili nell'area del raccordo nord (Genga–San Cristoforo) e la richiesta di shapefile di tracciato/aree. In risposta l'ing. Carli (Italferr) ha illustrato il censimento che è stato compiuto, cinque punti d'acqua, due sorgenti attive a bassa portata, il modello geologico che ha considerato gli acquiferi superficiali, spiegando che la galleria ferroviaria

non intercetta mai litotipi profondi e permeabili, la marginalità degli interventi rispetto alla sorgente di Gorgo Vivo e ha assunto l'impegno a integrare sezioni idrogeologiche.

Tiziana Diambra (Regione Marche, Pareri e Autorizzazioni) ha richiesto integrazioni per la compatibilità idraulica (tavole/sezioni, TR200–TR500, distanze da ciglio di sponda ex R.D. 523/1904, chiara mappa demanio/occupazioni), e ha sollevato rilievi su soglie trasversali e viabilità di accesso al piazzale di emergenza. L'ing. Cesali (Italferr) ha specificato che i massi utilizzati avranno un diametro massimo di 80 cm, e che è stata progettata una doppia fila di ancoraggi con gabbie/pali in prossimità delle pile del viadotto. Ha anche confermato che l'accesso sfrutta tratti esistenti avvicinandosi al fiume solo in punti critici; l'ing. Gaeta (Italferr) ha motivato le scelte per i vincoli morfologici e la natura esclusivamente dedicata alle emergenze della strada. La Regione ha annunciato un tavolo tecnico dedicato e confermato di avere contezza che gli elaborati idraulici aggiornati sono disponibili online.

In chiusura, l'ing. De Gregorio ha condiviso la modalità proposta dalla Regione di un parere unico coordinato, ha ricordato che il programma degli incontri (2 in presenza + 2 online) è concluso e che si apre la fase di raccolta e analisi delle osservazioni fino al 25 agosto. La relazione conclusiva renderà conto delle proposte accolte, non accolte o rinviata, e rimane aperta la disponibilità a ulteriori approfondimenti tecnici e contatti tramite il sito e la mail del Dibattito Pubblico.

4 I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI

Qui di seguito si riporta l'elenco delle osservazioni/contributi arrivati entro il limite di tempo indicato, da parte di amministrazioni statali, enti pubblici, amministrazioni territoriali e soggetti portatori di interessi diffusi che si sono accreditati.

- Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- Comune di Fabriano
- Regione Marche

Tali osservazioni/contributi sono allegati alla presente relazione ed esplicitati nel dettaglio nel sinottico anch'esso allegato.

5 I TEMI EMERSI

Dall'analisi puntuale delle osservazioni/contributi arrivati entro il limite di tempo indicato, da parte di amministrazioni statali, enti pubblici, amministrazioni territoriali e soggetti portatori di interessi diffusi che si sono accreditati, sono emersi i seguenti temi principali.

5.1 TUTELA AMBIENTE E PAESAGGIO

Il Lotto 1 PM228 – Genga si sviluppa per circa 7,2 km e prevede tratti in galleria (5,4 km), su viadotto (0,4 km) e in trincea (1,42 km). L'opera attraversa un'area di grande valore ambientale e paesaggistico, collocata all'interno di un contesto di particolare pregio naturale. Il tracciato intercetta infatti territori compresi nella Rete Natura 2000 e nel Parco Gola della Rossa e di Frasassi, oltre a zone soggette a vincoli paesaggistici. Si tratta di un contesto in cui coesistono habitat tutelati, aree boscate, elementi idrogeologici sensibili e beni culturali che fanno parte dell'identità dell'area appenninica marchigiana.

In questo quadro, le osservazioni raccolte nel Dibattito Pubblico hanno evidenziato un insieme articolato di punti di attenzione e di richieste di approfondimento. È emersa la necessità di una documentazione progettuale più completa sotto il profilo paesaggistico e ambientale, di integrazioni con rilievi e simulazioni capaci di rappresentare in maniera più realistica gli impatti delle opere, nonché l'urgenza di prevedere misure di mitigazione e di monitoraggio costante per contenere i possibili effetti sulle matrici ambientali (aria, rumore, ecosistemi naturali). Il livello progettuale presentato, il PFTE come da normativa vigente, rimanda taluni di questi approfondimenti alla fase di progettazione esecutiva.

Ministero della Cultura (MIC) – Soprintendenza speciale per il PNRR – il MIC ha sottolineato che, nelle analisi delle alternative, manca una vera e propria matrice paesaggio, e che la documentazione resa disponibile non consente di valutare in modo adeguato gli impatti visivi e paesaggistici. Per questo motivo è stata richiesta un'integrazione della documentazione con foto e fotosimulazioni degli imbocchi delle gallerie (lato Fabriano e lato Castelplanio), dei piazzali di emergenza, del bivio di Albacina, dei tratti in trincea e del viadotto visti da più prospettive, oltre che della nuova viabilità di accesso. Inoltre, sono stati richiesti maggiori dettagli tecnici sulle opere di stabilizzazione dei muri di trincea e la definizione di opere di mitigazione paesaggistica per tutte le componenti dell'intervento. La Soprintendenza ha anche richiamato l'attenzione sugli aspetti archeologici: sebbene il tracciato non intercetti direttamente aree vincolate, le zone di cantiere e di stoccaggio possono interferire con siti segnalati dalle carte di sintesi archeologica. Per questo viene chiesto di acquisire lo Studio Archeologico previsto dall'art. 41 del D.Lgs. 36/2023, così da individuare eventuali aree a rischio e programmare, se necessario, indagini preventive e procedure di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (VPIA).

Regione Marche – Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali (VAAM) – il settore VAAM della Regione Marche ha formulato osservazioni puntuali. In particolare, sono state evidenziate le interferenze con la Rete Natura 2000 e con il Parco Gola della Rossa e di Frasassi, stimando in circa 6,86 ettari le superfici coinvolte. È stata pertanto richiesta la realizzazione di rilievi botanici e il censimento degli alberi tutelati, nonché il calcolo delle compensazioni previste dalla normativa regionale e dalla Valutazione Ecologica Compensativa (VEC). A ciò si aggiunge la necessità di studi faunistici mirati e di predisporre specifici attraversamenti ecologici. La Regione ha inoltre rilevato che diversi elementi dell'opera interferiscono con beni paesaggistici sottoposti a vincolo ai sensi del Codice dei Beni Culturali, tra cui la Gola della Rossa e l'area ricadente sotto il cosiddetto vincolo Galassini AV047: per queste zone si chiede di valutare la compatibilità paesaggistica e di individuare misure conseguenti di riduzione degli impatti.

La Regione ha inoltre evidenziato che la movimentazione dei mezzi e le attività di cantiere potrebbero determinare un incremento delle concentrazioni di polveri sottili (PM10) stimato fino al 35%. Per questo motivo è stata richiesta la predisposizione di monitoraggi specifici e di azioni di mitigazione volte a contenere le emissioni inquinanti, soprattutto nelle aree residenziali più esposte. Sul fronte acustico, pur rilevando che i livelli stimati rientrano nei limiti di legge sia per il periodo diurno sia per quello notturno, viene ritenuto comunque necessario un monitoraggio acustico continuo e, sulla base dei risultati, la possibilità di prevedere ulteriori opere di mitigazione, anche di tipo passivo, nelle aree prossime ai principali ricettori sensibili.

5.2 CANTIERIZZAZIONE E GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Nel Lotto 1 PM228–Genga il tema della cantierizzazione e della gestione di terre e rocce da scavo è uno dei fronti più sensibili, perché incide contemporaneamente su consumo di

suolo, logistica dei materiali, traffico pesante e compatibilità ambientale/idraulica. La movimentazione degli scavi comporta carichi logistici rilevanti (stima di 30–40 viaggi/giorno in ingresso e 100–130 viaggi/giorno in uscita, con possibili picchi), con impatti diretti sulla rete viaria comunale e provinciale e la necessità di verificare la tenuta di ponti e collegamenti esistenti. A questo si somma la sovrapposizione temporale con altri cantieri (RFI e ANAS – “Pedemontana Nord Marche”), che impone un’analisi degli effetti cumulativi e la pianificazione di percorsi alternativi per i mezzi pesanti. È inoltre indicata un’occupazione temporanea di circa 10 ettari nel territorio di Fabriano per il deposito delle terre/rocce, scelta che va chiarita nei dettagli, in particolare rispetto a eventuali interferenze con aree esondabili adiacenti. In sintesi, il quadro richiede un progetto cantieristico aggiornato, integrato con studi trasportistici e verifiche tecniche puntuali, così da ridurre pressioni su suolo, viabilità e ambienti sensibili.

Comune di Fabriano - l’amministrazione chiede di privilegiare il riuso di aree già infrastrutturate per limitare nuovo consumo di suolo e di aggiornare gli elaborati di cantierizzazione tenendo conto degli interventi concomitanti (Pedemontana delle Marche e varianti al PRG), per evitare conflitti e interferenze. Sul fronte logistico, sollecita un vero studio trasportistico, la verifica dell’adeguatezza della rete viaria a sostenere i volumi di traffico di cantiere, controlli statici dei ponti lungo gli itinerari e, se necessario, programmazione di adeguamenti/consolidamenti. Chiede inoltre di modificare l’accesso dei mezzi al cantiere di armamento presso la stazione ferroviaria, dove è previsto un parcheggio per l’utenza, per non comprometterne la funzionalità, e di limitare l’uso della viabilità comunale allo stretto necessario per raggiungere le strade di ordine superiore.

Regione Marche – Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali (VAAM) – il settore regionale evidenzia la sovrapposizione dei cantieri del Lotto 1 con altri interventi (RFI/ANAS), chiedendo una valutazione degli effetti cumulativi e una stima puntuale dei flussi di mezzi pesanti con l’individuazione di percorsi alternativi per ridurre l’impatto su centri abitati e assi sensibili. In merito al previsto deposito temporaneo di circa 10 ha nel territorio di Fabriano per terre e rocce da scavo, richiede chiarimenti di dettaglio, in particolare sulla compatibilità con le aree esondabili vicine, così da assicurare coerenza con la pianificazione di bacino e prevenire criticità idrauliche durante le fasi di cantiere.

5.3 ASPETTI IDROGEOLOGICI E IDRAULICI

Il Lotto 1 PM228–Genga attraversa un territorio caratterizzato dalla presenza del fiume Esino, dei suoi affluenti e di aree classificate a rischio esondazione dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI). La conformazione idrogeologica è complessa, con falde superficiali e sorgenti di rilevanza locale, oltre a zone collinari e pedemontane soggette a fenomeni erosivi. Le opere previste – gallerie, viadotti, rilevati ferroviari e nuove viabilità di accesso – incidono direttamente o indirettamente sull’equilibrio idraulico e sul deflusso delle acque, rendendo necessario un approccio progettuale improntato alla massima cautela.

Le osservazioni raccolte nell'ambito del Dibattito Pubblico hanno messo in evidenza il rischio che l'attuale configurazione progettuale determini alterazioni al regime delle acque sotterranee, riduzioni di sezione idrauliche nei punti di attraversamento del fiume, aggravamento delle condizioni di rischio esondativo e difficoltà nelle future attività di manutenzione idraulica. Un altro aspetto critico riguarda le cantierizzazioni: l'occupazione temporanea di aree a ridosso degli alvei e la realizzazione di varchi o piste provvisorie possono infatti avere impatti rilevanti sul deflusso e sulla sicurezza idraulica.

Nel complesso, i contributi degli enti sottolineano la necessità di predisporre studi specifici, verifiche di compatibilità e misure di mitigazione, affinché l'intervento ferroviario non comprometta la sicurezza idraulica e idrogeologica del territorio ma, al contrario, diventi occasione per rafforzarne la resilienza.

Regione Marche – Direzione Ambiente e Risorse Idriche (ARI) – ha richiamato l'attenzione sulle possibili interferenze tra la galleria prevista tra le progressive km 5+100 e km 5+400 e alcune sorgenti idropotabili di particolare importanza, tra cui “San Cristoforo per Vallerapara” e “Case Meloni”. È stato evidenziato il rischio che le opere possano alterare il deflusso della falda o determinare contaminazioni, compromettendo così la qualità delle risorse idriche. Per questo, l'ente ha chiesto di descrivere in modo dettagliato le interferenze con le sorgenti, produrre sezioni geologiche e idrogeologiche che rappresentino i rapporti tra opere e acquiferi, inserire monitoraggi specifici all'interno del Piano di Monitoraggio Ambientale e prevedere adeguati accorgimenti mitigativi durante le fasi di scavo.

Regione Marche – Settore Genio Civile Marche Nord (GCMN) – il contributo della Regione Marche – GCMN (Settore Genio Civile Marche Nord) è stato tra i più articolati, toccando diversi aspetti critici. Per quanto riguarda i viadotti sul fiume Esino (VI01P e VI01D), è stato osservato che l'attuale progettazione delle pile e delle spalle rischia di ridurre la sezione idraulica utile. È stata quindi richiesta una revisione che preveda una maggiore luce netta tra le pile rispetto ai 40 metri previsti che rappresentano il minimo normativo, una migliore integrazione delle spalle nella morfologia fluviale e il rispetto di distanze minime dal demanio idrico pari ad almeno 4 metri. È stato inoltre raccomandato di evitare sistemazioni dell'alveo che favoriscano fenomeni erosivi e di utilizzare per la protezione delle pile massi legati o parzialmente legati di seconda categoria.

Un altro tema riguarda la necessità di garantire accessi adeguati alla manutenzione e il ripristino dell'officiosità idraulica in caso di piena. Si chiede quindi la realizzazione di rampe di accesso parallele al fiume, senza compromettere sponde e argini, ed evitando soluzioni che possano favorire la risalita dell'acqua. È stato ribadito che la manutenzione del tratto resterà in capo a RFI, come previsto dalla normativa vigente.

La nuova viabilità *NVP02* e i rilevati ferroviari di approccio al viadotto denominato VI01, ricadendo in aree classificate a rischio esondazione dal PAI, richiedono invece uno studio di soluzioni alternative, con verifica della sostenibilità economica e della compatibilità con la pericolosità delle aree. Occorre dimostrare il non aggravamento delle condizioni di rischio e valutare le interazioni con i manufatti e le aree adiacenti, prevedendo misure di mitigazione. Il Genio Civile ha poi evidenziato criticità connesse alle occupazioni temporanee delle aree tecniche (denominate negli elaborati progettuali 01_AT.02 e 01_AT.03), ammissibili solo se

non riducono la portata dell'alveo e se rispettano le distanze minime stabilite dalla normativa, garantendo in ogni caso accesso libero per la pulizia idraulica e la manutenzione. Ulteriori rilievi hanno riguardato le opere di cantierizzazione interferenti con corsi d'acqua demaniali (varchi, guadi, deviazioni, piste), che dovranno essere autorizzate preventivamente secondo il RD 523/1904 e accompagnate da studi idraulici specifici.

5.4 RICHIESTA DI DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE INTEGRATIVA

Uno dei temi emersi è quello legato alla necessità di disporre di studi e analisi ulteriori per poter assumere una decisione più informata soprattutto negli ambiti di compatibilità ambientale e la sostenibilità idraulica. Viene citata la necessità di consultare elaborati tecnici in formato adeguato che in parte non ha consentito di effettuare valutazioni approfondite, sovrapposizioni cartografiche o verifiche di dettaglio sulla reale incidenza delle opere. In particolare, senza dati editabili e georeferenziati risulta complesso comprendere con precisione l'estensione delle aree di cantiere, la localizzazione delle occupazioni temporanee, la delimitazione delle aree da espropriare e le relazioni tra il tracciato ferroviario e gli strumenti urbanistici vigenti.

Regione Marche – Settore Genio Civile Marche Nord (GCMN) – il settore della Regione Marche ha sottolineato l'incompletezza delle sezioni trasversali del fiume Esino, ritenute non adeguatamente quotate e poco rappresentative delle condizioni reali. È stato richiesto di integrare il progetto con sezioni ante e post operam in punti significativi (entrambi i viadotti, viabilità NVP02, opere spondali e sistemazioni dell'alveo), indicando in modo puntuale elementi quali il livello idrico TR200, i confini demaniali, l'alveo attivo, le sponde e gli argini, le scarpate, le opere di contenimento e i riporti di sterro. Inoltre, è stata sollecitata la predisposizione di sovrapposizioni grafiche tra lo stato attuale e il progetto, così da rendere leggibili e trasparenti le modifiche introdotte e le occupazioni delle aree.

Comune di Fabriano – il Comune di Fabriano ha evidenziato che gli elaborati trasmessi in formato pdf non consentono verifiche tecniche adeguate, richiedendo quindi la disponibilità di file in formato editabile e georeferenziato con indicazione precisa delle aree di cantiere, delle planimetrie di progetto, delle aree soggette a esproprio e delle occupazioni temporanee.

6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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.

Dalla fase di discussione sono emerse alcuni punti di attenzione o necessità di approfondimenti, principalmente inerenti i temi sopra descritti (Tutela ambiente e paesaggio,

Cantierizzazione e gestione terre e rocce da scavo, Aspetti idrogeologici e idraulici, Richiesta di documentazione progettuale integrativa), ma con una sostanziale conferma del tracciato e della soluzione progettuale individuata.

In fase di redazione del presente documento, pertanto, si è ritenuto opportuno dare risalto ai contenuti emersi, alle domande e alle risposte del Proponente e dei progettisti, rimandando ai successivi approfondimenti progettuali eventuali modifiche/integrazioni al PFTE elaborato.

Entro due mesi dalla ricezione della relazione conclusiva del Responsabile, il Proponente, valutati i risultati e le proposte emersi nel corso del Dibattito, redigerà il Documento Conclusivo, contenente le valutazioni finali e le determinazioni assunte alla luce del confronto.

Infatti, come riportato dal comma 6 dell'art. 40 del D.lgs. 36/2023, gli esiti del dibattito, ivi comprese eventuali proposte di variazione dell'intervento, sono valutati dalla stazione appaltante o dall'ente concedente ai fini dell'elaborazione del successivo livello di progettazione.

7 CREDITI

Il percorso del Dibattito Pubblico si è sviluppato attraverso un'intensa e proficua collaborazione con i tecnici progettisti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e Italferr S.p.A., che hanno garantito un supporto continuo per tutta la durata dell'iniziativa. I tecnici progettisti hanno infatti fornito chiarimenti puntuali su temi specifici, risposte in tempo reale alle domande degli stakeholder accogliendo osservazioni di natura tecnica provenienti dai partecipanti alle fasi del Dibattito Pubblico.

Si ringraziano i cittadini e le cittadine per la partecipazione al dibattito pubblico, i relatori e le relatrici degli enti, delle associazioni di categoria e dei comitati per i preziosi contributi forniti.

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

ENTI CENTRALI

Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il PNRR.

ENTI TERRITORIALI

Regione Marche, Provincia di Ancona, Comune di Fabriano, Comune di Genga.

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Responsabile della struttura organizzativa titolare del potere di spesa/Referente di progetto

Andrea Borgia, Direzione investimenti, Responsabile della struttura Progetti Roma Pescara – Orte Falconara

Responsabile direzione Sostenibilità

Nicola D'Alessandro

Autorizzazioni, Ambiente E Territorio

Mariano Di Maio

Gestione Investimenti

Daniela Lezzi

Ingegneria Investimenti

Daria Piccioni

Strategy

Giulia Costagli

Business Strategy

Enrico Cieri

Ingegneria Di Sistema

Pietro Bruni

Pianificazione E Sviluppo Stazioni E Servizi

Luigi Contestabile

Sviluppo E Infrastrutture Area Centro Sud Adriatica

Roberto Laghezza

Strategie Di Sostenibilità E Infrastrutture Sostenibili E Per Il Turismo

Giusy Elena Caci

ITALFERR

Carmine Urciuoli – Project Engineer

Giuliana Ingrosso - Responsabile SO DOCFAP e presidio di sistema

Gloria Dajelli - Responsabile SO Studi Ambientali

Flavia Demarinis - Specialista SO Studi Ambientali

Cristina Marandola - Specialista SO DOCFAP e presidio di sistema

Margherita Malara - Specialista SO Studi di Trasporto

Camila Guzman - Specialista SO Sostenibilità

Chiara Cesali - Specialista SO Idraulica

Daniele Bensaadi – Specialista Gestione Terre e Progettazione Ambientale Cantieri

Valentina Palmiero – Specialista SO Cantierizzazione

SUPPORTO TECNICO ALLA GESTIONE DEL DIBATTITO – POA SRLS

Roma, 24/10/2025

Responsabile del Dibattito Pubblico

Chiara De Gregorio