



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

**ALLEGATO 2**  
Domande e risposte  
del proponente

8 GIUGNO 2022

DOMANDA	DATA	MODALITA'	RISPOSTA
1 Vorrei sapere con precisione come valuterete l'esproprio della mia casa (villa)	05.05.22	MAIL	Per quanto riguarda il Privato, abbiamo verificato e in progetto non risultano fabbricati intestati per i quali è previsto esproprio. Si chiede pertanto di fornire i dati catastali dell'immobile indicato (villa) per verificare eventuali ulteriori interferenze
2 Dossier di progetto, pag.27 successivamente, i trend risultano in leggero decremento (anche se sostanzialmente invariati) proseguendo fino al 2064, in accordo con gli andamenti demografici che prevedono una diminuzione della popolazione del -3,69% nel 2064 rispetto al 2019. - Secondo le previsioni demografiche ISTAT la riduzione della popolazione sarà del 17,80% in Centro Italia e del 20,13% a livello nazionale.	05.05.22	MAIL	Come descritto dalla Figura 11 del Dossier di Progetto, a partire dal 2035 la domanda in diversione modale dall'auto e dal bus al treno inizierà a diminuire coerentemente con il previsto calo generalizzato della domanda di mobilità dovuta alla diminuzione della popolazione all'orizzonte temporale di lungo termine 2064.
3 Dossier di progetto, pag.30 indicatori caratteristici dell'investimento: VAN-F: - 572, Mil €, TIR F-2%. Il progetto è parte del PNRR che ammonta a 209 mld, di cui i 122 mld (anno 2020) a carico della collettività, creando nel caso del Lotto 2 un'opera che anziché contribuire alla riduzione del debito, lo accresce ogni anno avendo VAN e TIR negativi. Sarebbe necessario adottare misure per migliorare questo aspetto critico.	05.05.22	MAIL	Come riportato nella "Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" il valore attuale netto finanziario del capitale nazionale, nel caso di infrastrutture pubbliche, un VANF negativo non significa che il progetto non sia auspicabile dal punto di vista dell'operatore, o del settore pubblico, e non debba essere realizzato, ma solo che non fornisce un adeguato rendimento finanziario interno sul capitale nazionale investito, sulla base del valore di riferimento applicato (ovvero il 4% in termini reali). Si tratta in realtà di un risultato piuttosto comune, per progetti che ricevono l'assistenza dell'UE, compresi quelli generatori di entrate nette. Tradizionalmente i costi di investimento insieme ai costi operativi e di manutenzione sono notevoli per questo tipo di investimenti. Proprio per questo sono generalmente previsti dei fondi (che in questo caso sono relativi proprio al PNRR). Il reale beneficio di cui può godere la collettività è espresso dal VANE in cui sono presi in considerazione, comunque, tutte le voci di costo suddette e paragonate ai benefici ed alle esternalità. Si conferma che i risultati VANF e VANE sono in linea con tutti gli altri risultati generalmente previsti per investimenti di tipo ferroviario.
4 Dossier di progetto, pag. 26: "i risultati delle simulazioni degli scenari di "riferimento" e di "progetto" dei cinque	05.05.22	MAIL	Come descritto dalla Figura 11 del Dossier di Progetto, a partire dal 2035 la domanda in diversione modale dall'auto e dal bus al treno inizierà a diminuire coerentemente con il previsto calo generalizzato della domanda di mobilità dovuta alla diminuzione della popolazione all'orizzonte temporale di lungo termine 2064.
5 Dossier di progetto, pag. 31; le ipotesi a supporto del calcolo dell'analisi socioeconomica sembrano estremamente	05.05.22	MAIL	L'oggetto dell'analisi del MIMS (60 mld €), comprende per circa 24 mld € gli investimenti di competenza RFI, riferibili all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Per tale motivazione si ritiene che questa modellizzazione possa costituire un valido riferimento per effettuare stime relative agli impatti macroeconomici ed occupazionali del programma di investimenti oggetto della presente valutazione. In coerenza con i parametri macroeconomici definiti dal MIMS nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2021 (tassi di ritorno) (per maggiori dettagli si rimanda all'allegato), sono state effettuate specifiche proiezioni riferite al volume di investimenti del Global Project oggetto della valutazione economico-sociale pari a 1,029 mld €. L'impatto occupazionale, pertanto, non si riferisce solo al territorio (provincia di Ancona) ma sono impatti che riguardano l'intero territorio nazionale.
6 Dossier di progetto, pag.30 indicatori caratteristici dell'investimento: VAN-F: - 572, Mil €, TIR F-2%. Il progetto è parte del PNRR che ammonta a 209 mld, di cui i 122 mld (anno 2020) a carico della collettività, creando nel caso del Lotto 2 un'opera che anziché contribuire alla riduzione del debito, lo accresce ogni anno avendo VAN e TIR negativi. Sarebbe necessario adottare misure per migliorare questo aspetto critico.	05.05.22	MAIL	Come riportato nella "Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento" il valore attuale netto finanziario del capitale nazionale, nel caso di infrastrutture pubbliche, un VANF negativo non significa che il progetto non sia auspicabile dal punto di vista dell'operatore, o del settore pubblico, e non debba essere realizzato, ma solo che non fornisce un adeguato rendimento finanziario interno sul capitale nazionale investito, sulla base del valore di riferimento applicato (ovvero il 4% in termini reali). Si tratta in realtà di un risultato piuttosto comune, per progetti che ricevono l'assistenza dell'UE, compresi quelli generatori di entrate nette. Tradizionalmente i costi di investimento insieme ai costi operativi e di manutenzione sono notevoli per questo tipo di investimenti. Proprio per questo sono generalmente previsti dei fondi (che in questo caso sono relativi proprio al PNRR). Il reale beneficio di cui può godere la collettività è espresso dal VANE in cui sono presi in considerazione, comunque, tutte le voci di costo suddette e paragonate ai benefici ed alle esternalità. Si conferma che i risultati VANF e VANE sono in linea con tutti gli altri risultati generalmente previsti per investimenti di tipo ferroviario.
7 Dossier di progetto pag.55: i valori riportati nella tabella esistente non sono coerenti con la realtà delle località in questione (150 veicoli al giorno andata e ritorno per il trasporto delle terre da scavo)	05.05.22	MAIL	Come indicato anche nella relazione di cantierizzazione (elaborato IROF02RS3RGCA0000001B, pag. 40), il valore di 150 viaggi/giorno è riferito alla viabilità principale (Strade Statali). Per le strade secondarie invece, è stato stimato un valore medio di 30/50 viaggi/giorni (andata e ritorno), che distribuiti su 2 turni di lavoro equivalgono al passaggio di un camion ogni circa 10 minuti.
8 l'incremento della capacità di trasporto dell'infrastruttura ferroviaria: si passa da 25 treni passeggeri + 1 merci a 88 treni passeggeri + 8 merci. Un aumento > 400%. Impossibile ed inutile con le previsioni di calo demografico nella regione e nella nazione.	05.05.22	MAIL	L'incremento delle capacità di trasporto dell'infrastruttura è determinato dal raddoppio ferroviario e l'offerta aggiuntiva è inquadrata in una visione strategica volta ad incrementare i treni a lunga percorrenza con l'obiettivo di incentivare gli spostamenti (soprattutto sistematici) sull'asse diagonale Roma - Ancona. L'attuale capacità dell'infrastruttura tra Genga e Serra S. Quirico è di circa 80 treni/giorno, con un'offerta attuale di 43 treni giornalieri. Si prevede che, nel 2035, la capacità venga raddoppiata con la realizzazione del doppio binario (passando da 80 a 160 treni/giorno potenziali). Facendo riferimento alla specifica tratta Genga-Serra-San Quirico e allo stesso orizzonte temporale i servizi potranno passare dagli attuali 43 tr/gg a 96 tr/gg. L'estensione delle tratte a doppio binario garantirà inoltre maggior flessibilità nell'impostazione dell'orario migliorando l'offerta e la puntualità dei servizi specie nelle ore di punta.
9 l'incremento dei livelli di velocizzazione per i servizi Roma - Ancona: In pagina 27 si riporta il beneficio a 7 minuti per tutti i servizi circolanti.	05.05.22	MAIL	Il risparmio di tempo è riferito alla sola tratta Fabriano-Castelplanio e non all'intera relazione Roma - Ancona. Dunque, tale risparmio di tempo associato ad una tratta di lunghezza breve (pari a 26 Km) risulta essere un beneficio concreto per il territorio di riferimento.
10 Il miglioramento della regolarità dei servizi, grazie alle tratte raddoppiate: Con riferimento al punto b precedente ed alla pagina 25 questo beneficio ci sarà solo all'anno 2040 con il completamento di tutte le tratte della Orte- Falconara	05.05.22	MAIL	I benefici al punto precedente sono riferiti al 2035 anno di realizzazione del raddoppio della linea Fabriano-Catelplanio e raddoppio PM228-Albacina. Si precisa che il raddoppio Foligno - Fabriano (2040) è stato incluso nello Studio di Trasporto per un inquadramento complessivo degli scenari trasportistici attesi.

11	Il miglioramento delle condizioni di accessibilità di servizio.	05.05.22	MAIL	La presenza delle stazioni nelle aree urbane permette di incrementare l'accessibilità al sistema di trasporto ferroviario e di conseguenza incrementare le opportunità di mobilità per le comunità interessate. In tal senso, il Progetto prevede la realizzazione della nuova stazione di Genga e l'adeguamento funzionale della stazione di Serra San Quirico al fine di migliorare l'accessibilità e la dotazione dei servizi delle stazioni sia per i viaggiatori sia per le funzioni di interscambio, anche di tipo turistico. In particolare, il Progetto prevede interventi volti ad incrementare i servizi per viaggi multimodali grazie alla realizzazione di un nuovo stallo TPL, nuovi posti auto, stalli PRM, stalli biciclette, stallo moto, stalli predisposti per la ricarica auto/moto elettriche ed aree camper. Inoltre, è previsto l'adeguamento degli spazi comuni al fine di garantire un maggiore comfort per i passeggeri in partenza ed in arrivo dalle stazioni. Infine, il Progetto mira a migliorare l'inclusione sociale delle comunità, garantendo pari opportunità di accesso alle stazioni per le persone con disabilità e mobilità ridotta, rendendo più confortevole la fruizione dei servizi ferroviari.
12	Il miglioramento dell'accessibilità e alla dotazione dei servizi della Stazione Genga (sia per i viaggiatori sia per le funzioni di interscambio)	05.05.22	MAIL	Il progetto, garantirà in fase finale tutte le funzionalità presenti, con un potenziamento delle aree dedicate all'intermodalità (bus turistici, posti auto, stalli PRM - persone con ridotta mobilità - stalli motocicli, stalli biciclette e area camper), ai servizi (biglietteria, informazioni e servizi igienici), agli spazi commerciali e allo spazio pubblico, favorendo le migliori condizioni di accessibilità sia per i viaggiatori in arrivo e partenza dalla stazione, sia per coloro che fruiranno dell'area di interscambio per raggiungere i punti di interesse turistico. Il progetto inoltre prevederà la ricicatura della viabilità e dei percorsi ciclopedonali.
13	La riorganizzazione funzionale dell'area antistante alla Stazione di Serra San Quirico (incrementando le dotazioni ed i servizi di intermodalità).	05.05.22	MAIL	Per la Stazione Serra San Quirico è prevista la riorganizzazione funzionale dell'area antistante e la valorizzazione del Fabbricato Viaggiatori storico con il potenziamento dei servizi al viaggiatore. Inoltre, gli spazi di sosta saranno ricollocati nelle aree ferroviarie a disposizione, disegnati per contenere stalli per le auto, parcheggi moto, bici e taxi, una corsia per il kiss&ride, stalli per la ricarica auto/moto elettriche, posti auto PRM dedicati e percorsi pedonali. Le aree esterne saranno caratterizzate dalla presenza di arredi e alberature per l'ombreggiamento dei parcheggi e delle aree pedonali.
14	Assente ogni cenno di analisi del rischio secondo il Reg. UE 1313/2013 "Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento".	05.05.22	MAIL	Allo scopo di ottemperare le prescrizioni del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul PFTE dei progetti del PNRR, verrà redatto nell'ambito dell'arricchimento del Progetto per gara un documento di pianificazione per l'identificazione, analisi, valutazione e gestione del rischio che definisca le risorse umane, strumentali ed economiche (accantonamenti, imprevisti, spese e oneri vari ivi inclusi quelli per la sicurezza e l'ambiente) che si intendono impiegare e le loro modalità di utilizzo durante l'intero ciclo di vita del progetto.
15	Alla luce di tutto quel che succede, la situazione internazionale di incertezza, è indispensabile una revisione della stima dei costi di progetto e dei parametri relativi al WACC, etc. Sulla base di questo si deve richiedere una deroga sia nei tempi che nella capacità del PNRR, anche cercando di rimodulare l'intervento in quanto i costi sono già aumentati sensibilmente.	05.05.22	MAIL	Eventuali aumenti di costi legati a congiunture particolari verranno valutati al fine di garantire il prosieguo dei lavori nell'ambito dei successivi step progettuali previsti. I tempi di realizzazione sono stati definiti nel PNRR. Su di essi l'Unione Europea monitorerà l'avanzamento delle attività degli appalti tramite verifiche intermedie.
16	Che cosa è stato variato nel progetto del 2003 affinché il 2006 la variante di progetto trasmessa il 31/01/2006 al Min. Beni Architettonici e Paesaggistici per ottenere l'approvazione?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Genga contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
17	Si possono sapere i criteri di valutazione dell'analisi multicriteria? un metodo quantitativo analitico che però nelle risposte risulta molto carente come base logica.	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Genga contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
18	<b>Ten-t core network:</b> Nel reg.1315/2013 non vi è alcun cenno sulla trasversale Civitavecchia - Ancona. Con cosa si supporta il fatto che il progetto rientri nei principali corridoi europei?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Genga contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
19	Dossier di progetto, pag. 26: L'attuale capacità dell'infrastruttura tra Genga e Serra S. Quirico è di circa 80 treni/giorno, con un'offerta attuale di 43 treni giornalieri. Si prevede che, nel 2035, la capacità venga raddoppiata con la realizzazione del doppio binario (passando da 80 a 160 treni/giorno potenziali). Facendo riferimento alla specifica tratta Genga-Serra San Quirico e allo stesso orizzonte temporale i servizi potranno passare dagli attuali 43 tr/gg a 96 tr/gg (40 LP, 48 Reg, 8 Merc). Attualmente questi numeri sono molto lontani dai numeri reali di 25 treni passeggeri e 1 treno merci al giorno	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Genga contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
20	Il lotto 2 è individuato come prioritario come base? Forse è una certezza di creare un'opera incompiuta, considerando che i lotto 1 e lotto 3 saranno completati nei successivi 9 anni?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Genga contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
21	1. Dossier di progetto, pag. 28: "PM228 - Albacina e PM228 - Castelplano. Dunque, nell'ottica di approccio di analisi Global Project, si assume che tutti e tre i lotti funzionali saranno considerati parte dello Scenario di Progetto. Solo il lotto 2 sarà realizzato nei tempi e con i fondi del Recovery Plan." Sul totale del costo del Global Project di 1.025 milioni, i 320 milioni del lotto 1 e 217 milioni del lotto 3 sono scoperti di finanziamenti, che sono previsti essere realizzati entro il 2035. Con la situazione internazionale e nazionale attuale di estrema incertezza, non si pensa che sia quasi una certezza che si realizzi un'opera incompiuta?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Genga contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
22	è stato prevista la percorrenza ciclopedonale del vecchio tracciato ferroviario nella fase successiva Galleria Sp.Q-Genga (vecchia) e tutto il tracciato conseguente	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Genga contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
23	Quale è lo scenario riguardo il CO2 Footprint (Ton CO2 Non emesse) e come si prevede che la nuova ferrovia diventi un motore economico	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
24	Chiedo il motivo per cui il progetto prevede uno spostamento dei binari verso le case di via F.lli Bandiera considerando che gli attuali binari in zona passaggio di livello e stazione FS sono già due (e tre di fronte alla stazione) e di conseguenza la possibilità di non fare espropri in quella zona	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
25	è stato dato già ampio spazio a tre progetti. Vorrei sapere qual è il destino degli abitanti di via Fratelli Bandiera che verranno espropriati	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
26	Perché non volete mantenere il nuovo binario vicino alla vecchia linea dalla chiesetta per duecento metri fino ad imbucare la galleria che uscirà presso la Cava, rafforzando e difendendo la linea da fiume. Per il viadotto fare il sottopasso zona farmacia se si allaga, mettere delle pompe al sottopasso.	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
27	Quali sono le motivazioni ed i progetti per l'attraversamento della linea F.S. (eliminazione passaggio a livello)	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
28	L'opera in oggetto, essendo grande opera, è soggetta a compensazione ambientale? Se sì quali saranno?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
29	Alternative alla NV06. Avete studiato alternative? Vorrei capire se e se sono state scartate.	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
30	Come verranno gestiti gli espropri dei nuclei abitativi /terreni adiacenti alla ferrovia (zona f.lli Bandiera) in termini di tempistiche e modalità esecutive?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta le report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore

31	Un breve intervento solo per puntualizzare anche oggi quanto emerso ieri in merito alla vostra disponibilità a valutare un eventuale analisi più approfondita dei vincoli idrogeologici per una leggera rettificazione del tracciato ed un sottopasso che colleghi la zona "Varani" alla testa lato Genga del piazzale della Stazione.	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
32	è stata valutata l'ipotesi di eliminare la stazione ferroviaria di Serra San Quirico al fine di evitare l'abbattimento di abitazioni civili e ridurre la necessità di cambiare l'attuale di viabilità? Considerate che la stazione più vicina è quella di Castelplano che dista soltanto 5-6 km ed è stata ristrutturata da molti anni.	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
33	perché non valutare la possibilità di far passare i binari a fianco della superstrada dove c'è tutta campagna se non qualche casa che è già stata deturpata dal passaggio della superstrada a suo tempo	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
34	Come mai questo dibattito avviene in una fase così tardiva e il progetto non è stato condiviso prima con la cittadinanza?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
35	Buonasera, vorrei sapere quali sono le case di via Fratelli Bandiera che verranno espropriate, grazie	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	i fabbricati previsti in demolizione lungo Via Fratelli Bandiera sono quelli riportati nello stralcio allegato 1 (stralcio della relazione IROF02R11ROOC0004001A di progetto)
36	le risultanze del dibattito assumono il ruolo di prescrizioni tecniche al progetto di fattibilità?	05.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di presentazione a Serra San Quirico contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
37	Buonasera, vorrei sapere quali sono le case di via Fratelli Bandiera che verranno espropriate, grazie	13.05.22	MAIL	i fabbricati previsti in demolizione lungo Via Fratelli Bandiera sono quelli riportati nello stralcio allegato 1 (stralcio della relazione IROF02R11ROOC0004001A di progetto)
38	Scusatone non ho risposto alla richiesta di precisare meglio quello che intendevo a proposito del chiarimento riguardo l'affermazione dell'ing. Marchese che ha detto che come Presidente della Conferenza di Servizi autorizzerà solo modifiche sulla viabilità. Si può sapere qualcosa di più sulla Conferenza di Servizi e sul suo funzionamento in questo Dibattito? L'affermazione dell'ing. Marchese è sostanziata dal fatto che la Conferenza di Servizi è di tipo istruttorio? e cioè quella in cui nonostante è prevista la partecipazione di varie amministrazioni pubbliche interessate, solo RFI che l'ha convocata ha titolo per assumere una decisione finale sull'autorizzazione al Progetto Definitivo? So bene che l'interesse pubblico generale debba essere garantito ma come vengono considerate le richieste del territorio che abbiamo proposto sulla base di una logica e non tanto per vuota opposizione, al fine della decisione da assumere? Ieri molti hanno capito che già che in tutto le richieste fatte non influenzeranno la decisione finale: IL PFTE era ed è IL PD. E' così? Di qui il motivo della mia perplessità. Non ricordo se questo aspetto sia stato dichiarato all'apertura del Dibattito. C.T.	13.05.22	MAIL	La Conferenza di Servizi ha lo scopo di acquisire tutti i pareri autorizzativi da parte degli Enti interessati riguardo al progetto presentato; non è quindi espressione della volontà di RFI che svolge la sola funzione di ente proponente dell'opera e soggetto attuatore. La stessa Conferenza di Servizi approverà il progetto richiedendo eventuali modifiche che dovranno però essere contenute nel corridoio infrastrutturale studiato e sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Il Dibattito Pubblico costituisce un momento di presentazione del progetto e raccolta delle esigenze del territorio, e non ha poteri decisionali. Tutte le esigenze del territorio saranno sintetizzate in una relazione a cura del Coordinatore del Dibattito Pubblico che sarà formalmente inviata alla Conferenza dei Servizi per la loro valutazione ed eventuale recepimento nell'approvazione finale del progetto. Infine a seguito della chiusura della Conferenza dei Servizi il PFTE verrà adeguato alle prescrizioni impartite dalla stessa Conferenza dei Servizi ed opportunamente arricchito per essere messo in gara.
39	vorrei sapere come mai è stato scelto Cerreto d'Esi come deposito di rocce di scavo non essendo interessato come paese nel progetto. Grazie	13.05.22	MAIL	Domanda evasa durante il sopralluogo a Cerreto d'Esi. La cittadina era presente. È possibile consultare il report dell'incontro itinerante a Cerreto d'Esi contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
40	Riferimento alla NV 06, si richiede di valutare il sedime del vecchio canale "Montecatini" (parallelo al tracciato esistente lato fiume Esino) per la realizzazione del nuovo tracciato ferroviario, non comportando in questo modo la variante al tracciato della SP 14 e le demolizioni degli edifici limitrofi a tale strada.	17.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di approfondimento al Parco Naturale della Gola della Rossa e di Frasassi contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
41	Come mai questa opera non viene presentata e illustrata come fatto per la tratta Pescara-Roma con una simulazione in 3D per capire effettivamente le problematiche a cui si va incontro? Espropri, ambiente e calo demografico sono punti che farebbero riflettere anche il più cinico dei team di lavoro.	17.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di approfondimento al Parco Naturale della Gola della Rossa e di Frasassi contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
42	non dovrebbe essere dimostrata la tragaudabilità dall'osservatore che sta a Case Palombara del bene ambientale/paesaggistico. (la gola)? ho esperienza di pare negativo del MIBAC di un impianto eolico offshore che da termoli impediva di vedere il Gargano	17.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report all'incontro di approfondimento al Parco Naturale della Gola della Rossa e di Frasassi contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
43	vorrei sapere come mai è stato scelto Cerreto d'Esi come deposito di rocce di scavo non essendo interessato come paese nel progetto. grazie	17.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Domanda evasa durante il sopralluogo a Cerreto d'Esi. La cittadina era presente. È possibile consultare il report dell'incontro itinerante a Cerreto d'Esi contenuto in allegato alla relazione finale del coordinatore
44	Gent.mo Dott. Alberto Cena, con la presente sono a chiedere a RFI, per suo gentile tramite, lo studio di Valutazione di incidenza citato a pagina 53 del Dossier di Progetto Lotto 2 di Rfi.	18.05.22	MAIL	In allegato lo studio di valutazione di incidenza ambientale che ha richiesto.
45	È possibile avere le slide sull'ipotesi variante presentata dall'Amministrazione Comunale di SSQ. Tengo a precisare che il Consiglio Comunale di SSQ non è MAI stato coinvolto in merito alla problematica in oggetto.	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
46	NV06 (Serra San Quirico - Via Clementina) si richiede la rappresentazione 3d della variante alla strada "SP14" dietro le palazzine di via clementina "35c" e "35d" (strada realizzata a mezzacosta) con le relative barriere al fine di valutare il pregiudizio arrecato agli edifici.	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
47	è possibile sapere quali riscontri sono emersi, se ci sono stati da parte dei Ministeri interessati oltre a quello delle infrastrutture /trasporti? Cultura ed ambiente ad esempio. E se ci sono stati riscontri, magari antecedenti a quelli che stiamo affrontando, perché non sono stati resi noti?	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
48	V06 (Serra San Quirico - Via Clementina) si richiede la rappresentazione tridimensionale delle barriere antirumore vicino alle palazzine di via Clementina "35c" e "35d", al fine di valutare il pregiudizio all'abitato. Si richiede l'altezza di quest'ultime.	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
49	Chiedo se cortesemente può essere indicato in quale categoria e in quale criterio è stato valutato l'impatto sulle risorse idriche finalizzate al Servizio Idrico Integrato (in particolare al servizio acquedotto).	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
50	1. Ci tengo a esprimere la bontà dell'operato del coordinamento del dibattito. La comunità non intende in nessun modo	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
51	Lo studio di aumento dei passeggeri è stato fatto sulla linea falconara - orte o è su tutto il traffico nazionale?	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
52	Inizi i lavori i treni locali aumenteranno di quante corse giornaliere? A completamento dei lavori è ipotizzabile parlare di una tratta Ancona-Fabriano come una metropolitana di superficie?	25.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del I incontro di approfondimento tematico
53	Il Gruppo Consiliare Officina Civica di Serra San Quirico chiede di conoscere: 1) se esiste un "tavolo" di lavoro in cui si sta definendo la questione relativa alle compensazioni ambientali. In caso positivo chi ci partecipa, a che punto è la discussione, qual è il cronoprogramma previsto. 2) idem per quanto riguarda la nuova viabilità connessa alla costruzione dell'opera in oggetto	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del II incontro di approfondimento tematico
54	Domanda sulla compensazioni forestali: Sono già state individuate le zone del territorio destinate a compensazione forestale? Se no, chi propone i siti?	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del II incontro di approfondimento tematico
55	E' stata pensata una fase di monitoraggio dell'impatto sulla fauna nella zona prospiciente la frazione Vallerapara. Sono evidenti sentieri che indicano il transito di animali selvatici che si abbeverano al fiume esino. Altro indicatore è la presenza del lupo nella zona della via di San Vittore. Vallerapara è di fronte a Valtreara Imbocco prima galleria in progetto.	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Il monitoraggio ambientale prevede punti di monitoraggio della fauna. Come da richiesta di integrazione del MITE tali punti verranno ulteriormente implementati
56	Qual'è l'esito del tavolo tecnico che Italferr RFI ha avviato con Gorgovivo e Serra San Quirico	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del II incontro di approfondimento tematico
57	Esiste il foto inserimento contrario entrando a Serra SQ venendo da Falconara?	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del II incontro di approfondimento tematico
58	Fotoinserimenti della zona della Cuna e Genga stazione si possono vedere?	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del II incontro di approfondimento tematico
59	La domanda a proposito della Cuna e Genga Stazione era appunto fatta per capire se in seguito agli appunti del comune e dei cittadini la situazione in che modo si è evoluta e in che punti? grazie	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del II incontro di approfondimento tematico
60	L'area sotto l'eremo di Grottafucile (uscita galleria) è una delle aree più importanti dal punto di vista ambientale: è previsto un intervento, importante, di mitigazione ambientale?	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Come interventi di mitigazione paesaggistica verrà prevista la colorazione dei viadotti per meglio integrare l'opera nel contesto territoriale
61	La soluzione del sottopasso prevista in occasione del raddoppio della SS76 e sottoscritta da ANAS - FS e Comuni	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del III incontro di approfondimento tematico
62	Un edificio rurale di mia proprietà mappato come da espropriare è stato catalogato come rimessa attrezzi, invece al suo interno c'è un pozzo per irrigazione, come si deve procedere per far rilevare l'errore?	26.05.22	INCONTRO TERRITORIALE	Risposta del proponente contenuta nei report del III incontro di approfondimento tematico

63	Buongiorno vorrei sapere la linea ferroviaria a angeli di rosora via fiume dove passa ciao grazie in attesa di risp	28.05.22	MAIL	Il tratto indicato è fuori dai limiti di batteria del Lotto 2
----	---	----------	------	---