



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA)
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

Alla Commissione Tecnica di verifica
dell'impatto ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Al Ministero della cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio – Servizio 5
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Oggetto: [ID: 9876] (V01013) Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione. Trasmissione osservazioni.

Con nota acquisita al protocollo n. 263549 del 05/03/2024 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha comunicato, per l'intervento in oggetto, la procedibilità dell'istanza, la pubblicazione della documentazione ed il nominativo del responsabile del procedimento.

Questo Settore con nota prot. n. 276752 del 07/03/2024 ha comunicato l'avvio del procedimento regionale, e contestualmente sono stati richiesti i contributi istruttori.

Nel corso di tale fase sono pervenuti i seguenti contributi istruttori, **che si allegano:**

- **Direzione Regionale Vigili del fuoco delle marche** (nota ns. prot. n. 286823 del 11/03/2024);
- **AST Ancona** (nota ns. prot. n. 347181 del 25/03/2024);
- **ARPAM** (nota ns. prot. n. 359049 del 27/03/2024)

Descrizione dell'intervento (sintesi dalla documentazione di progetto)

In sintesi, gli interventi previsti sono i seguenti:

- **creazione di un nuovo percorso veicolare** a doppio senso di marcia, che attraversa a raso gli spazi demaniali circostanti gli edifici di proprietà "Tubimar Ancona S.p.a." (sempre appartenenti al Pubblico Demanio Marittimo). Ciò costituisce una secondaria e più diretta via di transito a servizio del traffico veicolare locale diretto o in uscita dalla zona della darsena Marche, che non va ad interferire con i flussi della principale viabilità.

Il percorso in progetto insisterebbe per buona parte su spazi che, già oggi, vengono abitualmente utilizzati da parte degli operatori locali quali vie di transito veicolare alternative ai tracciati della viabilità principale. L'intervento consiste quindi nella realizzazione di una nuova sovrastruttura stradale di tipo flessibile, in luogo di quella più esile esistente, idonea alla carrabilità pesante, realizzata mediante la stesura di strati fondativi in materiali e di spessori idonei (misti cementati, misti granulari stabilizzati, etc.) con soprastanti strati di pavimentazione in conglomerati bituminosi. Si prevede inoltre di realizzare le opere di segnaletica e di arredo stradale. Particolare cura è stata posta nella definizione dei parametri capacità portante del sottofondo stradale, con particolare attenzione nei nuovi tratti viari in cui si trovano gli attraversamenti ferroviari. Al progetto stradale è stato affiancato uno specifico studio della segnaletica, che permetterà di gestire i flussi

veicolari presso il varco Doganale ovvero in direzione degli altri centri di destinazione. La segnaletica luminosa e a messaggio variabile del tracciato sarà collegata alla segnaletica luminosa degli apparati del varco Doganale, in modo che la presenza di segnali di ripetizione a distanza possa costituire un utile ausilio all'indirizzamento dei mezzi.

- **delocalizzazione dell'esistente varco di entrata e di uscita a servizio della zona della darsena Marche**, totalmente demolito e nuovamente realizzato, con caratteristiche dimensionali analoghe, all'estremità della limitrofa via Einaudi, e più precisamente in prossimità del punto di innesto della viabilità portuale sulla rete della grande viabilità stradale, comunque collegato al nuovo percorso. La delocalizzazione del varco doganale sarà abbinata alla modifica del perimetro doganale circostante, necessario per mantenere, come prescritto dalla legge, l'impenetrabilità del circuito doganale. La modifica consiste nel semplice spostamento, con integrazioni, degli esistenti moduli prefabbricati di recinzione, del tipo "New Jersey" con soprastante grigliato metallico a maglia "Orsogill", semplicemente appoggiati a terra e tra loro vincolati. I nuovi edifici del varco doganale delocalizzato progettati, a pianta quasi quadrata (di dimensioni 9,50x10 m, analoghe a quelle dello stato attuale), a destinazione d'uso di ufficio doganale e Vigilantes il primo e di uffici per Guardia di Finanza il secondo, posti analogamente a quelli attuali, uno di fronte l'altro, presentano stesse dimensioni e distanze rispetto lo stato di fatto.
- **prolungamento dei binari costituenti il fascio di appoggio ferroviario a servizio dei traffici mercantili**. Il prolungamento del fascio di appoggio ferroviario esistente avverrà mantenendo inalterata la sezione tipo già adottata per l'infrastruttura, composta dal ballast su cui alloggeranno le rotaie e le controrotaie dei binari ferroviari, posati su traversine in legno, più strati superficiali in conglomerati bituminosi costituenti la pavimentazione stradale a raso, nonché strati di fondazione in misto cementato.

Nello studio prodotto il Proponente dichiara di ritenere che l'attuazione dell'intervento determinerà benefici e miglioramenti significativi per la tutela dell'ambiente, favorendo il trasporto delle merci su rotaia anziché su gomma, secondo le logiche dell'intermodalità, in linea con le politiche comunitarie e nazionali in atto nel settore dei trasporti. A seguito di queste considerazioni, lo stesso intende procedere con una procedura di valutazione preliminare.

Rapporti con il Piano Regolatore Generale e Piano Regolatore Portuale del Comune di Ancona

Secondo quanto dichiarato dal proponente per quanto attiene al Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona, gli interventi riguardanti la delocalizzazione del varco doganale esistente e il prolungamento del fascio di appoggio ferroviario ricadono nell'area di cui all'art. 3 "*Nuovo porto commerciale*" delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano stesso. L'intervento per la realizzazione del nuovo percorso veicolare insiste invece nell'area di cui all'art. 4 "*Ampliamento nuovo porto commerciale sub area A*" delle norme citate. Tutti gli interventi non riportano difformità rispetto alle previsioni dello strumento, risultando essi coerenti con le finalità, con gli usi e con le configurazioni degli spazi che il Piano stesso contempla, ciò ad esclusione dell'intervento riguardante la delocalizzazione del varco doganale esistente, il quale di fatto rappresenta una variante urbanistica, giustamente motivata dagli obiettivi strategici preposti. Gli interventi in questione sono opere inquadrabili come adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore, motivato da esigenze legate allo sviluppo dello scalo marittimo ed alla moderna concezione dei sistemi di trasporto, non contemplabili all'epoca dell'adozione dello stesso strumento di pianificazione.

Il proponente pertanto ritiene che le opere in progetto siano del tutto compatibili sia con le previsioni del P.R.G. del Comune di Ancona che del P.P.E. in ambito portuale.

Inoltre:

- L'area non ricade all'interno di zone vincolate ai sensi del D.Lgs 42/04.
- L'area oggetto di intervento non ricade all'interno di aree naturali protette né di siti di interesse comunitario e zone di protezione speciale.
- Sono presenti ad una distanza di circa 3 km la Zona a Protezione Speciale ZPS IT5320015 "Monte Conero" e il Sito d'importanza Comunitaria "Costa tra Ancona e Portonovo" SIC IT5320005 "Costa tra Ancona e Portonovo".

Analisi degli impatti (sintesi dalla documentazione di progetto)

Rifiuti prodotti

Per la realizzazione dell'intervento proposto si prevede la produzione dei seguenti rifiuti:

Creazione nuovo percorso veicolare

- Scarifica pavimentazione in bitume 2.148 m³

Prolungamento fascio ferroviario

- Materiale di scavo 4.595 m³
- Traversine ferroviarie in legno 2.400
- Rotaie in ferro 94.500 kg

Delocalizzazione varco doganale

- Materiale di scavo 270 m³
- Demolizione copertura in ferro 72.000 kg
- Demolizione vecchio fabbricato 800 m³

I rifiuti contenenti sostanze pericolose (fusti in deposito, vecchia caldaia in ferro, carte catramate) saranno smontati, rimossi e conferiti in discarica autorizzata.

Una volta perimetrata l'area di cantiere, si prevede di realizzare il primo **deposito del materiale di risulta** sul lato Nord del cantiere.

In particolare si procederà secondo le seguenti fasi:

- Delimitazione dell'area del cantiere appositamente preposta, che sarà dotata di segnaletica.
- Scelta da parte del produttore del rifiuto di avvalersi del criterio temporale o quantitativo.
- Suddivisione in categorie omogenee (CER) evitando la commistione di rifiuti incompatibili tra loro.

Impatti di cantiere sull'atmosfera

Le principali problematiche indotte dalla fase di realizzazione dell'opera sulla componente atmosfera riguardano la produzione di polveri ed eventuali emissioni di gas e particolato. Tali problematiche possono riscontrarsi lungo la viabilità impegnata dalla movimentazione dei mezzi pesanti e nell'intorno delle aree in cui avvengono le lavorazioni, comprensive di scavi e sbancamenti. Il controllo della produzione di polveri all'interno delle aree di cantiere sarà ottenuto mediante l'adozione degli accorgimenti di seguito indicati:

- apposizione di tessuto non tessuto alla recinzione di cantiere;
- pulizia strade mediante motospazzatrice;
- bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature se in concomitanza con la stagione estiva;
- bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali, o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri;
- bagnatura dei materiali risultanti dalle demolizioni e scavi.

Le operazioni di carico-scarico dei materiali inerti avverrà in zone appositamente dedicate, schermate da teli e le eventuali operazioni di frantumazione e betonaggio avverranno in aree il più possibili distanti da potenziali recettori.

In riferimento ai tratti di viabilità impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, occorrerà effettuare le seguenti azioni:

- adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti;
- copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali.

Per minimizzare i problemi relativi alle emissioni di gas e particolato possono essere intraprese le seguenti azioni:

-
- utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi;
 - uso di attrezzature di cantiere e di impianti fissi prevalentemente con motori elettrici alimentati dalla rete esistente, visto che tutta l'area impiantistica ne risulta ben dotata.

Rumore in fase di cantiere

La fase esecutiva di realizzazione degli interventi potrebbe generare problemi legati alle emissioni di rumori e vibrazioni, connesse ad attività legate all'utilizzo di mezzi di trasporto e d'opera. In particolare si utilizzeranno mezzi per la movimentazione dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, mezzi d'opera necessari per la stesura e compattazione dei materiali e mezzi per gli scavi e le demolizioni.

Verrà valutata dal proponente, l'eventuale necessità di richiedere al Comune apposita autorizzazione per attività temporanee in deroga ai limiti stabiliti dalla legge Quadro sull'inquinamento acustico, anche se occorre ricordare che l'area portuale rientra nelle aree di classe VI esclusivamente industriali, in modo che l'Amministrazione consenta eventualmente lo svolgimento dei lavori negli orari e nelle modalità da esso stabiliti.

Per quel che attiene, invece, le attività di trasporto del materiale e degli approvvigionamenti del cantiere si minimizzeranno gli impatti individuando i percorsi e gli orari più idonei per il transito dei vari mezzi interessati, prevedendo l'utilizzo di tratti di viabilità e di orari con minori volumi di traffico.

Impatti di cantiere sull'ambiente idrico

Possibili cause di inquinamento delle acque, sia superficiali che profonde, possono essere dovute a sversamenti di sostanze inquinanti (oli, benzine, scarichi, etc.) sui piazzali di lavoro e lungo i percorsi dei mezzi meccanici, immissione di acque torbide, scarichi di acque bianche e nere.

Per minimizzare tali rischi sono da adottare i seguenti accorgimenti in corrispondenza delle aree di cantiere:

- Si dovrà porre attenzione ad eventuali sversamenti dai mezzi e in caso di sversamento si dovrà procedere con le procedure di emergenza per rimuovere totalmente lo sversamento;
- Le maestranze di cantiere utilizzeranno i servizi igienici ed assistenziali che verranno realizzati nelle aree di cantiere;
- Dotare le stesse di idonei impianti di gestione delle acque superficiali sia per il collettamento che per il trattamento.

Nell'area di cantiere sarà effettuata la regimazione delle acque grigie, che saranno raccolte e convogliate alla fognatura pubblica esistente.

Per le acque nere, l'impresa utilizzerà WC chimici (posizionati in corrispondenza dell'area di cantiere e nei pressi delle aree di lavoro) che, in base a quanto prescritto nel Testo Unico sulla Sicurezza dovranno essere installati in numero di uno ogni 10 lavoratori previsti in cantiere.

Impatti di cantiere su suolo e sottosuolo

Il progetto non richiede un ulteriore utilizzo di suolo in quanto le opere saranno relative all'implementazione di infrastrutture già esistenti. In fase di cantiere sarà necessario procedere a scavi per l'esecuzione di fondazioni e alloggiamento infrastrutture, rimozione di parti di soprasuolo. Non sono previsti scavi a larga sezione o sbancamenti, in queste fasi di lavoro si dovranno mettere in atto tutte le misure e procedure di lavoro necessarie ad evitare sversamenti accidentali e conseguenti contaminazioni del suolo.

Inoltre, per le terre che deriveranno dagli scavi, si metteranno in atto tutte le procedure previste dalla normativa vigente, si rimanda alla relazione "Gestione delle materie" per maggiori approfondimenti.

ISTRUTTORIA EFFETTUATA

Contributi pervenuti

Direzione Regionale Vigili del fuoco delle marche (nota ns. prot. n. 286823 del 11/03/2024)

Si evidenzia che nel modulo di istanza per l'avvio del procedimento è stata allegata la dichiarazione attestante che le modifiche proposte al progetto non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D.Lgs. 105/2015, ma non è indicato quale stabilimento a Rischio Incidente Rilevante, così come definito all'art. 3 del D.Lgs. 105/2015, sia oggetto delle modifiche. Pertanto è necessario chiedere all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale di indicare lo stabilimento a Rischio Incidente Rilevante oggetto delle modifiche ed il codice univoco identificativo nazionale del MATTM.

AST Ancona (nota ns. prot. n. 347181 del 25/03/2024)

Nella nota si comunica di non avere osservazioni in merito, ma si ritiene comunque opportuno prescrivere il pieno rispetto di interventi di mitigazione degli impatti (polveri, rumori, ecc.) al fine di garantire la tutela della salute della popolazione durante la realizzazione dell'opera.

ARPAM (nota ns. prot. n. 359049 del 27/03/2024)

Acque

Scarichi

Nella nota ARPAM comunica che per gli aspetti relativi alla matrice ambientale Acque, con particolare riferimento alla problematica della gestione dei reflui prodotti sia durante la fase di cantiere dell'opera che di esercizio, non si hanno osservazioni alla documentazione presentata.

Emissioni in atmosfera

Nella nota ARPAM evidenzia che, salvo la mera descrizione delle attività che hanno un impatto sulla matrice aria e le varie opere di mitigazione applicabili, il proponente non elabora alcuna valutazione che quantifichi l'eventuale variazione del traffico veicolare e non effettua alcuna stima in merito alle emissioni di polveri per la fase di cantiere. Non è possibile, pertanto, formulare osservazioni in merito al possibile impatto causato dall'opera sulla matrice aria in fase di cantiere né in fase di esercizio.

Rifiuti/Suolo – Terre e rocce da scavo

Nel contributo fornito ARPAM rileva quanto segue:

- non è presente, tra la documentazione scaricata dal sito del Ministero dell'Ambiente, una planimetria riportante il layout di cantiere in cui siano identificate le aree destinate a deposito temporaneo e a deposito di terre e rocce da scavo;
- In merito alla gestione dei materiali di scavo prodotti dalle attività di prolungamento del fascio ferroviario e di delocalizzazione del varco doganale, i materiali escavati potranno essere riutilizzati nel sito di produzione come sottoprodotto previa verifica delle condizioni indicate all'art. 24 del DPR n.120/2017. Inoltre, qualora il materiale scavato risulti idoneo secondo quanto previsto dalla vigente normativa (art. 4 del DPR 120/2017 e Allegato 4 del DPR 120/2017), dovrà essere prioritariamente destinato a riutilizzo come sottoprodotto presso altri siti, piuttosto che gestito come rifiuto in conformità con quanto disposto dall'art.179 comma 1 del D.Lgs.152/06.
- Relativamente alla campagna di campionamento per la verifica di non contaminazione delle terre e rocce da scavo svolta nei mesi di settembre – ottobre 2018, non essendo presenti i Rapporti di prova delle analisi sui campioni di fresato d'asfalto, non è possibile esprimere osservazioni, ma si evidenzia che l'utilizzo di materiali di fresato d'asfalto come sottoprodotto può essere effettuato unicamente in seguito a recupero presso impianti autorizzati per il riciclaggio di conglomerati bituminosi e produzione di materiali che cessano la qualifica di rifiuti.
- Data la vetustà della campagna di monitoraggio sui terreni, datata 2018, si ritiene opportuno che siano ripetute le campagne di non contaminazione per le terre e rocce da scavo destinate al riutilizzo in sito. Inoltre, al fine di classificare correttamente i rifiuti prodotti in fase di cantiere, si evidenzia che le modalità di campionamento dovranno essere conformi a quanto indicato nella norma UNI 10802:2023. Qualora il proponente intendesse gestire come rifiuto il materiale escavato, visto

quanto disposto dall'art.185 comma 1 lettera b. del D.Lgs.152/06, che prevede l'esclusione dall'ambito di applicazione della parte Quarta del suddetto Decreto del terreno in sito non scavato, si ritiene necessario che sia elaborata la caratterizzazione di tale materiale come rifiuto.

Rumore

- *Fase di realizzazione dell'opera (cantiere)*

ARPAM nella nota evidenzia che per quanto riguarda le attività e l'utilizzo di macchinari rumorosi all'interno del cantiere si può ottenere apposita autorizzazione da parte del Comune interessato, in deroga ai limiti stabiliti dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico L. 447/95 (Art. 6 comma 1 lettera h della L. 447/95 ed Art. 16 della legge Regionale n. 28 del 14/11/2001). Le modalità di richiesta sono esplicitate nelle Linee Guida della LR n. 28/2001, emanate con delibera della G.R. n. 896 AM/TAM del 24/06/2003, pubblicate sul BUR n. 62 del 11/07/03, e nel Regolamento Acustico Comunale. La ditta che realizzerà l'opera dovrà comunque fare ricorso a modalità operative di gestione del cantiere stesso, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico.

- *Fase di esercizio*

Nello Studio Preliminare Ambientale non è stata effettuata alcuna valutazione relativamente alla componente rumore durante la fase di esercizio. Per quanto riguarda la salute umana, l'unico fattore di disturbo individuato è costituito dall'inquinamento atmosferico. Sebbene il progetto riguardi la modifica/implementazione di strade e ferrovie, non è presente alcuna valutazione previsionale di impatto acustico finalizzata alla verifica del rispetto di tutti i limiti previsti dalla vigente normativa in merito all'inquinamento acustico. Di conseguenza, non risulta possibile formulare alcuna osservazione in merito al possibile impatto acustico causato dall'opera in fase di esercizio. Risulta pertanto necessario che venga fornita apposita documentazione previsionale di impatto acustico, redatta da un tecnico competente in acustica iscritto all'ENTECA, relativa al progetto presentato dal proponente.

Relativamente agli edifici che saranno realizzati, si fa presente che deve essere rispettato quanto previsto dal DPCM 05/12/1997 e dall'art. 20 della L.R. 28/2001 in merito al rispetto dei requisiti passivi degli edifici. I criteri per la redazione sia della valutazione previsionale di impatto acustico, sia della documentazione in merito alla certificazione acustica degli edifici, sono esplicitati nella DGR n. 896 AM/TAM del 24/06/2003.

CONCLUSIONI DELL'ISTRUTTORIA

L'intervento proposto si colloca in un contesto già urbanizzato, infatti le aree dove si propone di collocare la nuova viabilità sono già utilizzate dagli operatori locali. Non si ravvisano particolari criticità ambientali che potrebbero derivare dalla realizzazione del progetto in fase di cantiere ed esercizio.

Tuttavia sarebbe opportuno fornire chiarimenti come richiesto dai VV.FF.: indicazione dello stabilimento a Rischio Incidente Rilevante oggetto delle modifiche ed il codice univoco identificativo nazionale del MATTM; e da ARPAM: quantificazione dell'eventuale variazione del traffico veicolare, stima delle emissioni di polveri per la fase di cantiere, produzione di una planimetria riportante il layout di cantiere in cui siano identificate le aree destinate a deposito temporaneo e a deposito di terre e rocce da scavo, verifica delle condizioni indicate all'art. 24 del DPR n.120/2017 per il riutilizzo dei materiali escavati come sottoprodotto, ripetizione delle campagne di verifica ormai vetuste della non contaminazione per le terre e rocce da scavo destinate al riutilizzo in sito, produzione dei Rapporti di prova delle analisi sui campioni di fresato d'asfalto, produzione della documentazione previsionale di impatto acustico in fase di esercizio redatta da un tecnico competente in acustica iscritto all'ENTECA.

Per i dettagli si rimanda agli allegati contributi della **Direzione Regionale Vigili del fuoco delle marche** (nota ns. prot. n. 286823 del 11/03/2024) e di **ARPAM** (nota ns. prot. n. 359049 del 27/03/2024).



Si chiede infine di riportare, nell'intestazione di comunicazioni indirizzate allo scrivente Settore, il codice identificativo del fascicolo relativo al presente procedimento amministrativo: [V00953].

Il tecnico istruttore
Antonio Berdini

Il Responsabile del procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente
Roberto Ciccioni

Allegati:

Come sopra

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Classificazione: 400.130.10. V00954

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

REGIONE MARCHE
 DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE
 DIREZIONE AMBIENTE E RISORSE IDRICHE
 SETTORE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
 PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: (V01013) [ID: 9876] Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA. Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico – Contributo istruttorio ARPAM.

In riferimento alla Vs richiesta, trasmessa al Servizio Territoriale dell'ARPAM di Ancona con Vs nota Prot. n. 276752 del 07/03/2024 (assunta al protocollo ARPAM n. 7569 del 07/03/2024), ed alla documentazione prodotta dal Proponente, si formulano di seguito le valutazioni tecniche ARPAM distinte per matrici ambientali. In merito alla matrice rumore, si riporta integralmente il contributo istruttorio ID n.1764899 del 26/03/2024 redatto a cura della U.O. Monitoraggi e Valutazioni Acque e Agenti Fisici AV Nord e conservato agli atti del Servizio Territoriale ARPAM di Ancona.

VALUTAZIONI TECNICHE ARPAM

ACQUE
Scarichi

In riferimento alla pratica in oggetto, dall'esame della documentazione pervenuta, per gli aspetti di competenza della matrice ambientale Acque con particolare riferimento alla problematica della gestione dei reflui prodotti, sia durante la fase di cantiere dell'opera che di esercizio, non si hanno osservazioni alla documentazione presentata in quanto dalle dichiarazioni prodotte nel documento "*Studio preliminare ambientale - relazione*" rev.1 di gennaio 2018, "*Relazione sulla gestione delle materie*" rev.0 di dicembre 2018 si evince che:

- durante la fase di cantiere per gli scarichi di natura civile sarà previsto l'utilizzo di bagni chimici da parte dell'impresa esecutrice dei lavori, con previsione dello smaltimento dei reflui a carico della Ditta fornitrice degli apparecchi, mentre le acque reflue prodotte dal dilavamento delle aree di lavorazione saranno raccolte e convogliate nella pubblica fognatura esistente.
- durante la fase di esercizio dell'opera, dal momento che il progetto in esame prevede la realizzazione di interventi all'interno di un'area già servita dalla pubblica fognatura e da una rete di collettamento per le acque di origine meteorica di dilavamento, per tutti i reflui prodotti ne è previsto il convogliamento nella fognatura esistente, previo passaggio in sistemi di trattamento dedicati. A tal proposito si ricorda che per la definizione della tipologia di quest'ultimi e le relative caratteristiche dimensionali, dovranno essere rispettate le disposizioni tecnico normative contenute nelle vigenti NTA regionali di cui al Piano di Tutela delle Acque.

EMISSIONI IN ATMOSFERA

Le presenti valutazioni per gli aspetti relativi alla matrice Aria sono state predisposte in seguito ad analisi del documento "*Studio preliminare ambientale - relazione*" rev.1 di gennaio 2018, per cui si sottolineano i seguenti aspetti:

A. Il Proponente riporta i dati meteorologici reperiti dal Servizio Agrometeo Assam Regione Marche per l'anno 2017, ed evidenzia l'andamento della temperatura mensile regionale e le

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

precipitazioni cumulate mensili medie dal 1961 al 2017, e non fornisce la caratterizzazione anemologica del sito.

- B. Per la valutazione della qualità dell'aria "ante-operam" del progetto, il proponente prende in considerazione il report delle medie giornaliere nel periodo compreso tra gennaio 2018 e ottobre 2018 nella stazione di monitoraggio della qualità dell'aria della Regione Marche "Ancona Cittadella", per gli inquinanti PM₁₀, PM_{2.5}, C₆H₆, CO, SO₂, O₃, NO₂, e i valori registrati nel 2017 per le concentrazioni medie annuali di PM₁₀ e PM_{2.5}.
- C. Il proponente non effettua alcuna valutazione modellistica della dispersione e diffusione in atmosfera degli inquinanti in fase di cantiere. Al paragrafo 5.1.1 dello Studio Preliminare Ambientale viene indicato che le principali problematiche durante la realizzazione dell'opera riguardano la produzione di polveri ed eventuali emissioni di gas e particolato, e sono elencati gli accorgimenti atti a limitare la produzione di polveri, quali, ad esempio, l'apposizione di tessuto non tessuto alla recinzione di cantiere, la pulizia delle strade mediante moto spazzatrice, bagnatura periodica delle superfici di cantiere e delle aree destinate allo stoccaggio dei materiali, nonché adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti e copertura dei cassoni dei mezzi con teli.
- D. In fase di esercizio il proponente prevede una riduzione dei mezzi di trasporto su gomma dovuta all'aumento del trasporto su rotaia, che ipotizza possa apportare una riduzione di emissioni di inquinanti in atmosfera e di conseguenza un impatto globale positivo sulla componente aria. Tali dichiarazioni non sono supportate da calcoli o modellizzazioni.

Osservazioni:

1. Si fa presente che, salvo la mera descrizione delle attività che hanno un impatto sulla matrice aria e le varie opere di mitigazione applicabili, il proponente non elabora alcuna valutazione che quantifichi l'eventuale variazione del traffico veicolare e non effettua alcuna stima in merito alle emissioni di polveri per la fase di cantiere. Non è possibile, pertanto, formulare osservazioni in merito al possibile impatto causato dall'opera sulla matrice aria in fase di cantiere né in fase di esercizio.

RIFIUTI/SUOLO – TERRE E ROCCE DA SCAVO

In merito alla matrice rifiuti/suolo, dall'analisi della documentazione prodotta dal proponente con particolare riferimento ai documenti: "Studio preliminare ambientale - relazione" rev.1 di gennaio 2018, "Relazione sulla gestione delle materie" rev.0 di dicembre 2018, si evidenzia quanto segue.

- A. La realizzazione del progetto prevede tre tipologie di opere principali, in particolare:
- Creazione di un nuovo percorso veicolare, che sarà realizzato al posto di una strada esistente attualmente utilizzata dagli operatori locali, mediante costruzione di una sovrastruttura stradale di tipo flessibile, dimensionata in funzione dei flussi di traffico, e dell'iscrizione dei mezzi in curva per una miglior sicurezza al transito. Tale infrastruttura attraverserà a raso gli spazi demaniali circostanti gli edifici già proprietà "Tubimar Ancona spa".
 - Delocalizzazione del varco doganale, con modifica del perimetro doganale (che verrà realizzata con semplici spostamenti delle barriere esistenti), demolizione degli edifici del varco doganale esistenti e ricostruzione di nuovi edifici con caratteristiche dimensionali analoghe, che saranno ubicati in prossimità del punto di innesto della viabilità portuale sulla rete della grande viabilità stradale e collegati al nuovo percorso veicolare.
 - Prolungamento del fascio ferroviario di appoggio, che sarà realizzato mantenendo inalterata l'attuale sezione già adottata per la struttura esistente, composta da ballast su cui alloggeranno le rotaie e le controrotaie dei binari ferroviari, posati su traversine in legno.

I documenti sopra richiamati contengono indicazioni riguardo le tipologie di rifiuti che saranno prodotti in fase di cantiere. In particolare, il proponente prevede che dalle varie fasi verranno prodotte varie tipologie di rifiuti, di cui indica i quantitativi presunti:

- Conglomerato bituminoso proveniente dalla scarifica della pavimentazione stradale, a cui sarà attribuito codice EER 17 03 02;

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

- Terre e rocce da scavo derivanti dagli scavi necessari per il prolungamento del fascio ferroviario e per la delocalizzazione del varco doganale;
- Traversine ferroviarie e rotaie ferroviarie prodotte durante lo smantellamento dei tratti ferroviari esistenti, che saranno sottoposti a caratterizzazione analitica per attribuzione di codice EEE,
- Rifiuti inerti e rifiuti ferrosi da demolizione derivanti dalla demolizione del varco doganale esistente, che saranno caratterizzati come rifiuti.

Il proponente dichiara che i rifiuti saranno posizionati in deposito temporaneo in apposite aree, identificati mediante apposita cartellonistica che indichi il codice EER di ciascuna tipologia e avviati presso ditte autorizzate al recupero / smaltimento. Inoltre, aggiunge che i rifiuti pericolosi (es. pile accumulatori) e i RAEE saranno stoccati in appositi contenitori stagni con teli protettivi al fine di evitare ogni fuoriuscita di percolato e sostanze inquinanti.

- B. In merito alla gestione dei materiali di scavo prodotti dalle attività di prolungamento del fascio ferroviario e di delocalizzazione del varco doganale, è dichiarato al paragrafo 3.2 dello Studio Preliminare Ambientale che il materiale di scavo sarà stoccato in sito secondo le norme previste per il deposito temporaneo e che verranno effettuate caratterizzazioni al fine di verificare la corretta attribuzione del codice EER. Il proponente aggiunge che in seconda ipotesi, dopo aver condotto le opportune prove di caratterizzazione, il materiale potrebbe essere in parte riutilizzabile in sito come "sottoprodotto".
- C. Il proponente ha fornito il documento "Indagine sulle terre e rocce da scavo" rev.0 di novembre 2018, in cui è descritta una campagna di campionamento svolto nei mesi di settembre - ottobre 2018. Per la verifica di non contaminazione delle terre e rocce da scavo sono stati indagati i seguenti punti:
- Un sondaggio esplorativo (s1) fino a -15m nell'area denominata "struttura pensilina" (ossia nell'area in cui saranno ubicati i nuovi edifici del varco doganale in cui sono stati ricavati n.3 campioni;
 - Due punti di indagine (C1 e C2) in corrispondenza del tratto ferroviario (area denominata "scavo lineare 1"), in cui la profondità di scavo è pari a -0.80mpc e dove è stato ricavato un unico campione di fondo scavo per ogni punto di indagine;
 - Tre punti di indagine (C3, C4, C5) in corrispondenza del percorso veicolare presso l'area Tubimar (area denominata "scavo lineare 2"), in cui la profondità di scavo è pari a -0.50mpc e dove è stato ricavato un unico campione di fondo scavo per ogni punto di indagine.

I suddetti campioni sono stati analizzati secondo i parametri di cui alla tabella 4.1 dell'allegato 4 del DPR n.120/2017, ad esclusione dei parametri BTEX e IPA. I risultati sono stati confrontati con i limiti di cui alla colonna B della Tabella 1, Allegato 5 alla parte IV del D.Lgs.152/06 e smi, da cui non sono emersi superamenti.

Inoltre, nello stesso documento è indicato che è stato analizzato "un unico campione composito rappresentativo dell'intera area da sottoporre a test di cessione per recupero o discarica", i cui RdP sono allegati e da cui risulta che tale campione è caratterizzato con codice EER 17 05 04 e risulta conforme sia ad essere avviato presso impianto di recupero rifiuti autorizzato, sia presso discariche per rifiuti non pericolosi.

Infine, è indicato che durante la caratterizzazione del 2018 sono stati analizzati anche n.2 campioni di fresato di asfalto per i quali nel documento "Indagine sulle terre e rocce da scavo" è erroneamente indicato "da caratterizzare come sottoprodotto ai sensi del DM 69/2018", ma che al paragrafo 6. Risultati sono stati poi classificati come rifiuti con codice EER 17 03 02. Non sono presenti in allegato i RdP delle analisi sui suddetti campioni di fresato d'asfalto.

Osservazioni:

1. In merito al precedente punto A. si evidenzia che non è presente, tra la documentazione scaricata dal sito del Ministero dell'Ambiente, una planimetria riportante il layout di cantiere in cui siano identificate le aree destinate a deposito temporaneo e a deposito di terre e rocce da scavo.

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

2. In merito al precedente punto B. si evidenzia che i materiali scavati potranno essere riutilizzati nel sito di produzione come sottoprodotto previa verifica delle condizioni indicate all'art.24 del DPR n.120/2017.
Inoltre, qualora il materiale scavato risulti idoneo secondo quanto previsto dalla vigente normativa (art. 4 del DPR 120/2017 e Allegato 4 del DPR 120/2017), dovrà essere prioritariamente destinato a riutilizzo come sottoprodotto presso altri siti, piuttosto che gestito come rifiuto in conformità con quanto disposto dall'art.179 comma 1 del D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii..
3. In merito al precedente punto C., non essendo presenti i RdP delle analisi sui campioni di fresato d'asfalto non è possibile esprimere osservazioni, ma si evidenzia che l'utilizzo di materiali di fresato d'asfalto come sottoprodotto può essere effettuato unicamente in seguito a recupero presso impianti autorizzati per il riciclaggio di conglomerati bituminosi e produzione di materiali che cessano la qualifica di rifiuti.
4. Si ritiene opportuno che, data la vetustà della campagna di monitoraggio sui terreni datata 2018, siano ripetute le campagne di non contaminazione per le terre e rocce da scavo destinate al riutilizzo in sito.
Inoltre, al fine di classificare correttamente i rifiuti prodotti in fase di cantiere, si evidenzia che le modalità di campionamento dovranno essere conformi a quanto indicato nella norma UNI 10802:2023.
Qualora il proponente intenderà gestire come rifiuto il materiale scavato, visto quanto disposto dall'art.185 comma 1 lettera b. del D.Lgs.152/06 e ss.mm.ii che prevede l'esclusione dall'ambito di applicazione della parte Quarta del suddetto decreto del terreno in sito non scavato, si ritiene necessario che sia elaborata la caratterizzazione di tale materiale come rifiuto.

RUMORE

Dopo analisi dello Studio Preliminare Ambientale (rev. 1 di gennaio 2018), si formulano le seguenti osservazioni e valutazioni tecniche relative alla tematica rumore.

Il progetto prevede la realizzazione di interventi di "implementazioni infrastrutturali" a sostegno del trasporto stradale e ferroviario nell'area portuale di Ancona. In particolare, le opere previste sono: realizzazione di una nuova sede stradale a doppio senso di marcia, con le relative opere, finalizzata alla carrabilità pesante; delocalizzazione del varco di entrata e di uscita nella zona doganale, tramite demolizione dell'attuale e realizzazione di nuovi edifici (uno ad uso ufficio doganale e vigilantes, un altro ad uso uffici della Guardia di Finanza) e del nuovo varco; prolungamento del fascio di binari ferroviari di appoggio all'interno dell'area portuale. L'area del Progetto ricade in classe acustica VI "Area esclusivamente industriale", secondo la classificazione acustica del Comune di Ancona.

Fase di realizzazione dell'opera (cantiere)

Nello Studio Preliminare Ambientale al paragrafo 5.1.2, viene descritto il possibile impatto acustico della fase di cantiere, dovuto all'utilizzo di mezzi di trasporto e movimentazione dei materiali, di mezzi per gli scavi, le demolizioni e la posa in opera. Viene inoltre precisato che "La ditta esecutrice dei lavori farà in ogni caso ricorso a modalità operative di gestione del cantiere, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico prodotto e come previsto verrà applicato del tessuto non tessuto alla recinzione di cantiere. La struttura del tessuto non tessuto ne garantisce anche una fonoassorbente per proteggere i recettori esterni al cantiere dai rumori prodotti durante le ore lavorative".

Si fa presente che per quanto riguarda le attività di cantiere per la realizzazione del Progetto in oggetto, l'utilizzo di macchinari rumorosi all'interno del cantiere può ottenere apposita autorizzazione da parte del Comune interessato, in deroga ai limiti stabiliti dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico L. 447/95 (Art. 6 comma 1 lettera h della L. 447/95 ed Art. 16 della legge Regionale n. 28 del 14/11/2001). Le modalità di richiesta sono esplicitate nelle Linee Guida della LR n. 28/2001, emanate con delibera della G.R. n. 896 AM/TAM del 24/06/2003, pubblicate sul BUR n. 62 del 11/07/03, e nel Regolamento Acustico Comunale. La ditta che

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

realizzerà l'opera dovrà comunque fare ricorso a modalità operative di gestione del cantiere stesso, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico.

Fase di esercizio

Nello Studio Preliminare Ambientale non è stata effettuata alcuna valutazione relativamente alla componente rumore durante la fase di esercizio. Per quanto riguarda la salute umana, l'unico fattore di disturbo individuato è costituito dall'inquinamento atmosferico.

Sebbene il progetto riguardi la modifica/implementazione di strade e ferrovie, non è presente alcuna valutazione previsionale di impatto acustico finalizzata alla verifica del rispetto di tutti i limiti previsti dalla vigente normativa in merito all'inquinamento acustico.

Di conseguenza, non risulta possibile formulare alcuna osservazione in merito al possibile impatto acustico causato dall'opera in fase di esercizio.

Risulta pertanto necessario che venga fornita apposita documentazione previsionale di impatto acustico, redatta da un tecnico competente in acustica iscritto all'ENTECA, relativa al progetto presentato dal proponente.

Relativamente agli edifici che saranno realizzati, si fa presente che deve essere rispettato quanto previsto dal DPCM 05/12/1997 e dall'art. 20 della L.R. 28/2001 in merito al rispetto dei requisiti passivi degli edifici.

I criteri per la redazione sia della valutazione previsionale di impatto acustico, sia della documentazione in merito alla certificazione acustica degli edifici, sono esplicitati nella DGR n. 896 AM/TAM del 24/06/2003 e s.m.i..

Gruppo istruttore
SP/EP/DG

Il Responsabile della U.O. Valutazione e Controlli
sui Fattori di Pressione Ambientale
Dott. Giampaolo Di Sante

Il Direttore del Servizio Territoriale di Ancona
Ing. Stefano Cartaro

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE REGIONALE VIGILI DEL FUOCO DELLE MARCHE

Ufficio Prevenzione e Grandi Rischi

Al: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

Alla: Regione Marche
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
Direzione Ambiente e risorse idriche
Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali
regione.marche.valutazamb@emarche.it

e, p.c. All'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale
segreteria@pec.porto.ancona.it

OGGETTO: [ID: 9876] Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA. Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico.
Richiesta codice identificativo dello Stabilimento a Rischio Incidente Rilevante oggetto delle modifiche.

In riferimento alla nota prot. MASE n. 42173 del 05/03/2024, si evidenzia che nel modulo di istanza per l'avvio del procedimento in oggetto è stata allegata la dichiarazione attestante che le modifiche proposte al progetto non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D.Lgs. 105/2015. Tuttavia, non è indicato quale stabilimento a Rischio Incidente Rilevante, così come definito all'art. 3 del D.Lgs. 105/2015, sia oggetto delle modifiche.

Risulta pertanto necessario chiedere all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale di indicare lo stabilimento a Rischio Incidente Rilevante oggetto delle modifiche ed il codice univoco identificativo nazionale del MATTM.

SEB/vm

IL DIRIGENTE
(FAZZINI)

(firmato digitalmente ai sensi di legge)

Alla Giunta Regionale
 Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
 Direzione Ambiente e risorse idriche
 Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali
 PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Risposta al Prot. n. 276752 del 07/03/2024
 Riferimento al Ns. Prot. ingresso n. 43560 del 07/03/2024

Oggetto: (V01013) [ID: 9876] Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell'area portuale di Ancona. Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA. Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico – Contributo istruttorio.

In riferimento all'oggetto, per la tutela della salute della popolazione, si trasmette il presente contributo istruttorio ai sensi L.R. 9/5/2019 n. 11.

Preso visione della documentazione ricevuta da cui si evince che il progetto prevede le seguenti opere:

- la creazione di un nuovo percorso veicolare a raso, mediante realizzazione di una nuova sede stradale su di un tracciato della lunghezza pari a 900 metri circa, incluse le relative opere d'arte, nonché la conseguente delocalizzazione dell'attuale varco di entrata e di uscita nella zona doganale della darsena Marche (tettoia e garitte di guardia);
- il prolungamento, per ulteriori 300 metri circa, del fascio di binari ferroviari cosiddetto "di appoggio", interni alla succitata zona doganale della darsena Marche.

Secondo quanto dichiarato dal Proponente:

- tutti gli interventi, sostanzialmente, non riportano difformità rispetto alle previsioni dello strumento, risultando essi coerenti con le finalità, con gli usi e con le configurazioni degli spazi che il Piano stesso contempla, ciò ad esclusione dell'intervento riguardante la delocalizzazione del varco doganale esistente, il quale di fatto rappresenta una variante urbanistica, giustamente motivata dagli obiettivi strategici preposti,
- il nuovo percorso per il traffico locale andrebbe ad insistere, per uno sviluppo lineare di circa 700 metri, su spazi che già vengono abitualmente sfruttati quali vie di transito veicolare (alternative ai tracciati della viabilità principale) da parte degli operatori locali. L'intervento, nella sostanza, consiste quindi nella realizzazione di una nuova sovrastruttura stradale di tipo flessibile, in luogo di quella più esile esistente, idonea alla carrabilità pesante, conseguibile mediante la stesura di strati fondativi in materiali e di spessori idonei (misti cementati, misti granulari stabilizzati, etc.) con soprastanti strati di pavimentazione in conglomerati bituminosi,
- dalle valutazioni effettuate, tenuto conto dell'assetto infrastrutturale sia attuale che futuro, non si ravvisa la possibilità di valide soluzioni alternative al percorso viario di progetto, il quale, anche rispetto al tragitto oggi destinato ai flussi di traffico diretti alla zona portuale della darsena Marche o da questa provenienti, risulta migliorativo,
- per il posizionamento delle nuove linee ferroviarie e del nuovo varco doganale sarà necessario effettuare uno scavo di sbancamento al di sotto del piano campagna del piazzale...in caso di destinazione ad un successivo ciclo di produzione, l'utilizzo non determina rischi per la salute né variazioni qualitative o quantitative delle emissioni rispetto al normale utilizzo delle materie prime,

Dipartimento di Prevenzione - UOC ISP Ambiente e Salute

- qualora in presenza di rifiuti che possono dare origine a polveri o a percolazione è opportuno depositare i rifiuti in un'area coperta (se disponibile) o proteggerli dall'azione delle intemperie ponendoli in cassoni chiusi o coprendoli con teli impermeabili. Per quanto possibile, il deposito dei rifiuti deve essere al riparo dagli agenti atmosferici e se polverulenti va evitato il trasporto eolico. Le macerie dovranno essere costantemente bagnate nelle fasi di movimentazione, carico e scarico,
- il controllo della produzione di polveri all'interno delle aree di cantiere potrà essere ottenuto mediante la bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature se in concomitanza con la stagione estiva; la bagnatura periodica delle aree destinate allo stoccaggio temporaneo dei materiali o loro copertura al fine di evitare il sollevamento delle polveri e la bagnatura dei materiali risultanti dalle demolizioni e scavi,
- le operazioni di carico-scarico dei materiali inerti avverrà in zone appositamente dedicate, schermate da teli e le eventuali operazioni di frantumazione e betonaggio avverranno in aree il più possibile distanti da potenziali recettori. In riferimento ai tratti di viabilità impegnati dai transiti dei mezzi pesanti demandati al trasporto dei materiali, occorrerà effettuare le seguenti azioni: l'adozione di velocità ridotta da parte dei mezzi pesanti e la copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali,
- la ditta esecutrice dei lavori farà in ogni caso ricorso a modalità operative di gestione del cantiere, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico prodotto e come previsto verrà applicato del tessuto non tessuto alla recinzione di cantiere.
La struttura del tessuto non tessuto ne garantisce anche una fonoassorbente per proteggere i recettori esterni al cantiere dai rumori prodotti durante le ore lavorative,
- si dovrà porre attenzione ad eventuali sversamenti dai mezzi e in caso di sversamento si dovrà procedere con le procedure di emergenza per rimuovere totalmente lo sversamento,
- gli interventi in progetto sono finalizzati all'implementazione del trasporto delle merci su rotaia, anziché su gomma, andando quindi a ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera e di conseguenza apportando benefici alla salute umana.

Alla luce di quanto sopra, presa visione della documentazione prodotta, lo scrivente Servizio fa presente che, a tutela della salute della popolazione, non ha osservazioni in merito, si ritiene comunque opportuno prescrivere il pieno rispetto di interventi di mitigazione degli impatti (polveri, rumori, ecc.) al fine di garantire la tutela della salute della popolazione durante la realizzazione dell'opera.

Cordiali saluti

DB/21/03/2024

Il Direttore
UOC ISP Ambiente e Salute
Dr. Andrea Filonzi