



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

NODO DI FALCONARA E COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LINEA ADRIATICA

Proponente: R.F.I. S.p.A. – Direzione Compartimentale infrastruttura di Ancona

La Commissione

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, "Tratto marchigiano dell'asse ferroviario Bologna-Lecce – Potenziamento linea Orte-Falconara (compreso by-pass ferroviario area API)";

visti gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che regolano la procedura per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

visto l'art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

visti in particolare l'art. 18 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 19 dello stesso decreto che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 20 secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2003 di istituzione della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

vista la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del Progetto Preliminare "Nodo di Falconara e collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica", presentata dal R.F.I. S.p.A. - Direzione Compartimentale infrastruttura di Ancona con nota prot. n. n. RFI/DIAN/03179 del 03/06/2003 assunta al protocollo n. 6313/VIA del 04/06/2003 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale, a corredo della quale il Proponente ha trasmesso copia degli elaborati progettuali e dello studio di impatto Ambientale e copia degli avvisi al pubblico;

vista la nota n. prot. DSA/2004/800 del 16/01/2004 acquisita dalla Commissione con prot. n. CS/VIA/85 del 26/01/2004 con la quale la Direzione per la Salvaguardia Ambientale ha trasmesso alla Commissione Speciale VIA la documentazione relativa al progetto preliminare attestandone la completezza;

considerato che la corrispondenza al vero degli allegati relativi allo Studio di Impatto Ambientale è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

vista la comunicazione di apertura del procedimento effettuata il 05/02/2004 con lettera prot. n. CSVIA/2004/163 dal Presidente della Commissione Speciale VIA ai sensi dell'art. 2 del D.P.C.M. 14 Novembre 2002;

vista la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale VIA, ai sensi dell'art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota prot. CSVIA/2004301 del 05/03/2004

vista la documentazione integrativa trasmessa dal proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al prot. n. CSVIA/772 del 14/05/2004;

viste e considerate le osservazioni espresse dal pubblico risultanti dalle lettere del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio così come trasmesse dalla Direzione per la Salvaguardia Ambientale con nota acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. n. CS/VIA/85 del 26/01/2004 e riportate in dettaglio nella Relazione Istruttoria;

esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

espletata l'istruttoria di cui all'art. 19, comma 1, del D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria", e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

considerata la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante del presente parere;

visto il parere espresso dalla **REGIONE MARCHE**, Decreto del Dirigente del servizio OO.PP. n. 76/POP del 08/09/2003, assunto al prot. n. CS/VIA/85 del 26/01/2004 della Commissione SVIA.

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

1. Aspetti programmatici

1.1 *Coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione*

- L'opera risponde agli indirizzi generali programmatici della Comunità Europea in ordine allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e del trasporto combinato costituito dai collegamenti stradali, marittimi, ferroviari e fluviali che consentono il trasporto merci su lunghe distanze e il collegamento con tutti gli Stati membri. Inoltre l'opera è coerente con la volontà espressa dalla Comunità Europea di una sostanziale riqualificazione del Corridoio Adriatico, per renderlo funzionale alle necessità internazionali europee nei collegamenti Nord-Sud dell'intera Unione Europea.
- Il Piano Generale dei Trasporti (PGT) approvato con Delibera del Consiglio dei Ministri del 2 marzo 2001, include tra le trasversali di collegamento delle tratte ferroviarie della rete S.N.I.T. attuale (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) le linee Falconara - Foligno e Foligno - Orte. Tra le strategie complessive di intervento, articolate per le singole modalità di trasporto, sono in particolare previsti gli interventi relativi alla Direttrice Adriatica Venezia-Bologna-Rimini-Bari-Taranto-Lecce, prevedendo il completamento del raddoppio sulla direttrice trasversale nella tratta Roma - Ancona con il raddoppio delle tratte prioritarie Orte - Falconara, e lo smistamento di Falconara.
- Il 1° Programma delle infrastrutture strategiche. (Delibera CIPE n. 121/2001) prevede il tratto marchigiano dell'asse ferroviario Bologna-Lecce (compreso by-pass ferroviario area API)-potenziamento tratto marchigiano linea Orte-Falconara;
- L'Intesa Istituzionale di Programma per la regione Marche relativa a "Accordo di programma quadro per il trasporto ferroviario" sottoscritta nel novembre 1999 tra il Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica, Ministero dei trasporti e della navigazione, regione Marche e ferrovie dello stato è finalizzato a sviluppare il trasporto ferroviario nella regione Marche attraverso:
 - il potenziamento della linea Orte-Falconara
 - interventi per il rinnovo del materiale rotabile
 - interventi sulle linee ferroviarie di interesse regionale
- L'Intesa Generale Quadro sottoscritta nell'ottobre 2002 tra il governo italiano, rappresentato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Marche, riguarda le infrastrutture e le opere interessanti il territorio marchigiano ed in particolare quattro ambiti (corridoio plurimodale, corridoi trasversali, dorsale appenninica, hub portuali e interportuali)

per i quali riporta sia le opere viarie che quelle ferroviarie, comprese le strutture di allaccio dell'Interporto di Jesi.

- Nella programmazione del sistema ferroviario regionale, di concerto con l'amministrazione delle FF.SS. la Regione individua gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari tra i quali la variante di Falconara Marittima sulla linea Orte - Falconara.
- Nell'ambito della Pianificazione sovregionale il progetto risulta in sintonia con le finalità e gli indirizzi contenuti nello studio di fattibilità del Corridoio Adriatico riguardanti la necessità di:
 - sviluppare l'intermodalità ferroviaria nei porti, potenziando i collegamenti tra i principali porti, la linea ferroviaria adriatica e gli interporti programmati;
 - potenziare i servizi di trasporto combinato sull'intera direttrice ferroviaria, per consentire il trasferimento di quote di domanda dalla strada alla ferrovia;
 - lo sviluppo dell'intermodalità e del traffico combinato ferroviario soprattutto nei porti meridionali del Corridoio, Taranto e Bari, ma anche Vasto, Ortona, Ancona, Ravenna e Venezia, per consentire il trasferimento delle unità di carico movimentate nei porti direttamente sul settore ferroviario.
- L'opera risponde agli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), approvato con Delibera n. 213/94 dal Consiglio Regionale, in ordine all'integrazione modale, sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che quello merci; per il trasporto merci prefigura un sistema regionale facente capo all'Interporto di Jesi.
- Per quanto riguarda il Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico adottato con delibera n. 15 del 28 giugno 2001 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino regionale delle Marche, l'opera intercetta due sole aree a pericolosità idraulica considerate a rischio molto elevato (R4), precisamente dal km 0+800 al km 0+950 e dal km 1+450 al km 2+050. In aree con tale classificazione il Piano consente: "la realizzazione di nuove infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico, nonché l'ampliamento o la ristrutturazione delle esistenti, purché compatibili con la pericolosità della zona". L'opera è compatibile con la pericolosità della zona in quanto le aree a rischio vengono attraversate prevalentemente in viadotto.
- Relativamente al PTCP della Provincia di Ancona la soluzione prevista, non pregiudica la fattibilità del cosiddetto "Passante del Conero", ma tiene al contempo conto della raccomandazione contenuta nel PTCP circa il by-pass ferroviario previsto tra Marina di Montemarciano ed Aspio, garantendo la continuità della direttrice nord - sud nel raccordo con la linea per Orte.
- Nei riguardi del PRUSST della provincia di Ancona, in fase di attuazione, il progetto interferisce con il "Parco fluviale dell'Esino". L'alternativa locale di tracciato proposta dal Proponente evita tale interferenza.
- L'intervento proposto può considerarsi coerente con il Piano di Sviluppo del Porto di Ancona, approvato dall'Autorità Portuale e dal Comune di Ancona, in quanto esso prevede interventi sul sistema infrastrutturale viario e ferroviario. Si evidenziano gli effetti positivi indotti, dagli interventi di potenziamento dell'interporto Marche di Jesi e del nodo di

Falconara, sulla prevista riorganizzazione intermodale del trasporto merci e dell'area portuale.

- Il Piano di Inquadramento Territoriale (PIT) approvato con deliberazione n. 295 del 08/02/2002 si propone in particolare di migliorare la interconnessione tra porto di Ancona, aeroporto di Falconara e interporto di Jesi, e le stazioni ferroviarie esistenti e di progetto, considerandoli come poli da integrare nelle loro interdipendenze funzionali reciproche, ma soprattutto nelle loro relazioni con il territorio circostante.
- Nei riguardi del Piano Paesistico Ambientale Regionale PPAR approvato con Delibera n. 197 del 31/11/1989 che ha valore prescrittivo e normativo assoluto a valere su ogni azione di trasformazione del territorio, la Variante di Falconara attraversa in corrispondenza delle chilometriche: da 0+800 a 1+100, da 1+500 a 2+400, da 2+800 a 2+900 e da 3+100 a 3+210 quattro ambiti provvisori e permanenti di tutela integrale relativi alla rete idrografica, definiti all'art. 29 delle N.T.A. del PPAR. Il tratto in corrispondenza della Stazione di Montemarciano, dal km 0+000 al km 0+300 ricade sul confine dell'ambito provvisorio di tutela orientata (fascia costiera profonda 300 m) dei Litorali Marini definito dall'art. 32 delle N.T.A. del PPAR. In adiacenza alla ferrovia l'ex complesso Montedison è classificato dall'art. 40 delle N.T.A. del PPAR come edificio storico, inteso come manufatto di archeologia industriale. Gli ambiti relativi alla Rete Idrografica e ai Litorali Marini e Fasce Costiere sono assoggettati al vincolo della L. 431/85 così come modificata e integrata dal D.Lgs. 490/99. Altre aree vincolate lungo il percorso sono la fascia che dall'aeroporto giunge al mare vincolata come cono di volo; dal km 2+531 al km 2+780 è presente un'area soggetta a vincoli militari che nel piano strutturale del P.R.G. è classificata come area da riconvertire essendo già cessato l'utilizzo militare della stessa. Le parti terminali del tracciato che si ricollegano alla linea esistente, sono conformi alle previsioni di P.R.G. di ambito di rispetto stradale e ferroviario. Con riferimento al Nuovo smistamento di Jesi l'intervento ricade in area di tipo C per quanto riguarda la rilevanza dei valori paesistici e ambientali. Tali aree non sono vincolate, ma assoggettate a "Indirizzi generali di tutela" in cui sono ammesse trasformazioni compatibili con l'attuale configurazione del Piano Paesistico Ambientale Regionale. Inoltre l'intervento ricade nelle aree "V" ad alta percettività visuale relativa alle vie di comunicazione ferroviaria, autostradali e stradali di maggiore intensità di traffico.
- L'intervento risulta complessivamente coerente con gli obiettivi e le linee generali del Programma Regionale di Sviluppo (PRS)
- Nell'ambito della pianificazione locale, L'opera in progetto non è prevista nel P.R.G. del Comune di Falconara, adottato con D.C.C. n. 81 del 17/12/99 e controdeduzioni n. 55 del 19/09/2000, quale territorio interessato dal progetto. Le disarmonie del progetto con il PRG prevedono l'adozione di provvedimenti di adeguamento dei piani che potranno essere conseguiti con l'approvazione del progetto da parte del CIPE ai sensi del D.Lgs. 190 del 20 agosto 2002. Il Piano Regolatore Generale del Comune di Jesi assegna all'interporto una superficie ben precisa e perimetrata. All'interno di tale area è inoltre in vigore un Piano Particolareggiato che a sua volta assegna precise superfici alle singole funzioni interportuali ed alle aree a verde. La variante al PRG ha inoltre approvato il limite del fascio di smistamento previsto nel progetto dell'interporto. La riorganizzazione del fascio di smistamento comporterà la realizzazione di nuovi fasci di binari, che unitamente al fascio di presa e consegna per l'interporto risultano compresi nella fascia di limite ai sensi del D. P. R. 11 luglio 1980, n. 753, pubblicato nel Suppl. Ord. alla Gazz. Uff. 15 novembre 1980, n.

314, relativo a "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

1.2 Motivazioni dell'opera e tempistiche di attuazione intervento

Il progetto della bretella di collegamento ferroviario tra la linea adriatica e la linea Orte - Falconara e della variante della tratta Falconara-Montemarciano si inserisce nel contesto infrastrutturale delle linee Bari - Bologna e Orte - Falconara.

La necessità di realizzare la bretella di collegamento tra la linea adriatica e la linea Orte-Falconara lato nord è strategica ai fini del miglioramento funzionale e del potenziamento della linea stessa, attualmente penalizzata dalla insufficiente capacità e dalla precarietà del collegamento verso nord tramite la manovra (inversione di marcia nonché composizione e scomposizione dei convogli merci) presso la stazione di Falconara Marittima.

Il progetto si propone altresì di eliminare il tratto di linea Ferroviaria Adriatica, ad elevato rischio, attraversante la Raffineria API di Falconara Marittima.

Le suddette motivazioni hanno determinato, nell'ambito del progetto proposto, un completo riassetto del c.d. "nodo di Falconara" consistente essenzialmente nei seguenti interventi:

- variante linea Adriatica tra le stazioni di Falconara marittima e Montemarciano;
- bretella di collegamento tra la linea Adriatica e la linea Orte-Falconara;
- nuovo smistamento merci nelle adiacenze dell'interporto di Jesi con contemporanea dismissione dell'esistente scalo di Falconara Marittima;
- riallocazione della SSE di Falconara Marittima.

La realizzazione del nuovo scalo di Jesi nell'immediata vicinanza con il costruendo sistema intermodale di 1° livello della Regione Marche consentirà di perseguire un duplice obiettivo:

- ottimizzare la funzionalità del nuovo smistamento e dell'interporto, attraverso una riduzione dei tempi di presa e consegna dei carichi, consentendo la delocalizzazione delle operazioni di smistamento dei treni e dei carri che attualmente si svolgono a Falconara;
- liberare l'attuale sito dello scalo merci di Falconara, restituendo una porzione di territorio litoraneo con indiscussi benefici sul sistema ambientale locale.

Il "Nuovo Smistamento" sarà realizzato in adiacenza al costruendo Interporto, con una configurazione che ne assicura la assoluta compatibilità funzionale con gli impianti intermodali.

Il cronoprogramma delle attività stima il tempo complessivo per l'attuazione dell'intervento in giorni 2945. In particolare i tempi per la realizzazione dei lavori sono stimati in complessivi giorni 1500.

2. Aspetti progettuali

2.1 *Descrizione dell'opera*

Variante di Falconara

La nuova tratta ferroviaria tra Falconara e Montemarciano ed il raccordo diretto di questa con la linea Falconara – Orte spostano il nodo di relazione e le aree ferroviarie all'esterno delle aree urbane, nel quadrante nord – ovest di Falconara, in un territorio già molto infrastrutturato che ha posto vincoli fisici alla soluzione progettuale selezionata.

L'intervento consiste nella realizzazione della variante della linea ferroviaria Bologna – Ancona in corrispondenza del nodo di Falconara Marittima (zona impianto petrolifero API) con bretella di connessione diretta (direzione nord) alla linea Orte – Falconara. L'opera ha un'estesa di circa 4,4 Km, con origine alla prog. Km 191+160 della linea Adriatica a sud della stazione di Montemarciano (all'incirca all'altezza della Marina di Rocca Priora) e reimmissione sulla sede attuale subito a monte della stazione di Falconara. La bretella di connessione diretta con la Orte – Falconara è costituita da un binario che staccandosi dalla variante all'altezza dell'area della "ex Caserma", con uno sviluppo di circa 1,7 Km si allaccia all'incirca all'altezza della fermata "stadio di Falconara", opera questa in corso di realizzazione (a servizio di treni regionali di tipo metropolitano).

Il tracciato, come variante alla linea storica che verrà abbandonata, si sviluppa in massima parte su viadotto, garantendo in questa maniera un'adeguata permeabilità al territorio attraversato. Di conseguenza, come opere connesse è previsto lo smantellamento dello scalo merci della stazione di Falconara, che viene sostituito da un nuovo scalo previsto in contiguità al centro intermodale di Jesi e la ristrutturazione dell'area della stazione di Montemarciano, con la realizzazione di due nuovi binari di precedenza e la dotazione di adeguate aree destinate a parcheggio per lo scambio modale.

Gli standards progettuali fissati per la variante della linea Adriatica prevedono raggi di 1200 metri (velocità 160 Km/h) salvo le curve in successione studiate per reimmettere il tracciato nella stazione F.S. di Falconara Marittima che sono vincolate ad un raggio di 800 metri ($V = 130$ Km/h).

La pendenza longitudinale massima è fissata al 12‰ ed i raccordi verticali sono previsti con raggi minimi di 10.000 metri. La bretella che consente la connessione diretta con la Orte-Falconara, è prevista a semplice binario con sviluppo in gran parte in curva circolare di raggio pari a 500 metri (vincolato al rispetto del sentiero luminoso dell'aeroporto di Falconara Marittima) e conseguentemente velocità del tracciato di 100 Km/h. Alla prog. 2+351 della variante è ubicato il bivio che da origine alla bretella di connessione con la Orte-Falconara.

L'opera d'arte più importante dell'intervento è il viadotto ferroviario scavalco del fiume Esino, che consente anche l'attraversamento della S.S. n. 76.

L'opera, così come proposta in risposta alla richiesta di integrazioni n.7 prevede, per la soluzione "A", 48 campate di cui 45 con impalcato a travi prefabbricate in calcestruzzo a doppio T di luce compresa tra 24 e 25,60 metri e 3 campate centrali (corrispondenti all'attraversamento del f. Esino) con impalcato del tipo "bow-string" ad arco a via inferiore.

Al Km 0+743 della variante ferroviaria si ha l'interferenza con la S.S. 16 Adriatica che viene risolta portando in viadotto la strada, in modo da scavalcare i due binari. Il viadotto si sviluppa completamente in retto per una lunghezza complessiva di 216 metri su sette campate; cinque intermedie di 32 metri di luce e le due di estremità di 28 metri.

Sono previsti altresì due sottovia veicolari (in corrispondenza di via delle Caserme Km 2+780 e di via Nazionale Km 3+691), il prolungamento del sottopasso pedonale esistente che viene interferito al Km 3+954 ed alcuni tombini e/o scatolari per la continuità del reticolo idraulico di superficie.

In corrispondenza della stazione di Montemarciano infine sono previsti due sottopassi pedonali completi di rampe per l'accesso al lungomare ed il sottopasso di stazione.

La sezione tipo utilizzata per il raddoppio del tratto ferroviario in oggetto è composta da due binari di corsa posti ad interasse di 4,00 m. La piattaforma standard all'aperto presenta una larghezza complessiva di m.13,90.

Nella sezione tipo in rilevato, al piede della scarpata, a 0,50 m di distanza, è previsto un fosso di guardia rivestito in cls con la base e la profondità pari a 50 cm e sponde a 45° per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma.

Alla distanza di 1.0 m dal fosso si prevede di realizzare la recinzione metallica di altezza 1,30 m, de-limitante l'area da espropriare.

In corrispondenza del viadotto la sezione tipo prevede una larghezza complessiva di 12 metri di cui 8,6 metri tra i muretti parballast e m 1,70 per lato, a disposizione per il sentiero pedonale, la canaletta portacavi e il cordolo per la ringhiera metallica di protezione.

La sezione tipo della bretella a singolo binario è del tutto analoga come componenti, a quella a doppio binario, ma con la larghezza complessiva ridotta a m 8,25.

La galleria artificiale prevista in corrispondenza dell'interferenza con la strada per l'area industriale, è prevista con una larghezza interna di 8 m ed una distanza tra l'asse del binario e il filo interno della galleria di 4,00 m; l'altezza dal piano del ferro all'intradosso della struttura è pari a 6,80 m. I marciapiedi laterali infine presentano una larghezza pari a 1,20 m ed una quota del piano di calpestio a +0,20 m sul piano ferro (p.f.).

L'intervento alla stazione di Montemarciano prevede la sua traslazione più a nord, con l'edificio di stazione ubicato al Km 189+078 della linea Adriatica.

Le parti di opera di cui si compone la stazione comprendono l'area intermodale, il fabbricato tecnico, le banchine di fermata con sottopasso pedonale e relative scale e rampe.

Per ciò che riguarda in particolare l'area intermodale, questa viene organizzata con parcheggi per auto private (separati tra lunga sosta e sosta breve) e con fermata bus e corsia di fermata (kiss and ride e taxi), il tutto collegato attraverso opportuni percorsi per la circolazione pedonale all'ingresso della stazione che permettono di raggiungere le banchine di imbarco tramite il sottopasso pedonale, dotato di scale fisse e di rampe idonee al transito dei portatori di handicap con tutte le caratteristiche costruttive e funzionali previste dal D.M. 236/89 e regolamento DPR 24/05/96 n. 503.

Il progetto prevede infine la costruzione di una nuova sottostazione elettrica a Roccapriora con tensione di alimentazione pari a 132 KV.

Nuovo smistamento di Jesi

Il nuovo smistamento merci di Jesi occuperà un'estensione di circa 24 ettari in un'area a forma rettangolare, delimitata dai confini dell'Interporto, dalla linea ferroviaria Orte - Falconara e dal sovrappasso stradale collocato sulla suddetta linea in direzione est.

Nel fascio di smistamento previsto dal progetto dell'interporto era già stato previsto un fascio di binari di appoggio, sulla destra della linea Orte – Falconara con innesto a circa 3 Km della nuova stazione di Chiaravalle ed a 8 km dalla stazione di Jesi, costituito da 4 binari per treni completi, tradizionali ed intermodali. La lunghezza dei binari era pari a 650 ml per due binari, 690 ml per un binario e 710 ml per un altro binario.

Le strutture in progetto consistono in:

- un nuovo posto di movimento della linea, con modulo pari a 650 m, composto dagli attuali 2 binari di corsa, n° 8 binari di circolazione e n° 1 binario per la sosta delle locomotive che costituiscono il "fascio di binari di circolazione". Il fascio centralizzato ed elettrificato sarà collegato tramite le aste di manovra al "fascio di binari di smistamento", nonché ai raccordi di "Goldengas" e "Sadam" (attualmente allacciati in linea);
- un "fascio di binari di smistamento", costituito da n° 8 binari con modulo pari a 650 m, per lo smistamento e la composizione e scomposizione dei treni merci, la cui funzionalità viene garantita da n° 3 aste di manovra (n° 1 lato Falconara e n° 2 lato Orte); detto fascio centralizzato ed elettrificato e collegato al "fascio di binari di circolazione", al "fascio di binari di servizio" ed a quello di "presa e consegna per l'Interporto";
- un "fascio di binari di servizio" tronco, costituito da n° 5 binari centralizzati con modulo pari a 650 m, per l'accantonamento dei carri e l'eventuale sosta temporanea dei treni merci in attesa di partenza, la cui funzionalità è garantita dalla seconda asta di manovra lato Orte (in comune con il "fascio di binari di smistamento");
- un "fascio di binari di presa e consegna per l'Interporto", costituito da n° 3 binari con modulo pari a 670 m, collegato ai fasci operativi dello stesso interporto.

Al fine di garantire l'operatività e la sicurezza dei suddetti impianti, sono previste opere accessorie e di completamento.

2.2 Alternative progettuali

Confronto con l'opzione 0

L'opzione zero, ossia il mantenimento dello stato attuale degli impianti ferroviari, non risponde agli obiettivi strategici perseguiti nel progetto, in quanto, oltre a determinare una grave carenza funzionale per l'esercizio, costituisce una forte cesura tra le emergenze storico-architettoniche che caratterizzano l'area ed il mare.

Per quanto riguarda il nuovo scalo di Jesi, l'alternativa zero, costituita dal mantenimento dell'attuale scalo di Falconara (peraltro incompatibile con lo spostamento della attuale linea per Bologna – Ancona), non è presa in considerazione; la necessità dell'opera, ai fini dell'esercizio ferroviario, deriva dal dover garantire le funzioni di scalo sia sulla rete trasversale che adriatica con livelli di servizio idonei a supportare un'infrastruttura di livello nazionale ed internazionale quale è l'interporto di Jesi, struttura di primo livello nella rete italiana.

Alternative progettuali

In ordine alla prospettazione di alternative di progetto il SIA, escludendo preliminarmente possibili alternative di corridoio (in quanto fortemente impattanti), valuta alternative di tracciato, condizionate da una serie di vincoli territoriali e geometrici, all'interno di un corridoio obbligato, compreso tra l'area aeroportuale di Falconara e gli insediamenti siti lungo la costa.

Con i limiti imposti dalla rigidità geometrica tipica dei tracciati ferroviari (raggi minimi di curvatura, zone di transizione, rettifili minimi, posizione degli scambi ecc.) sono state indagate, per la variante di Falconara tre soluzioni alternative di tracciato. La prima (A) con origine subito a monte della marina di Rocca Priora, la seconda (B) con origine all'altezza della stazione di Montemarciano e che impegna la parte più ad ovest dell'area industriale dismessa ex Montedison e la terza (C) che "corregge" la soluzione A nel tratto centrale, spostando il tracciato più a ridosso dell'abitato di Fiumensino.

Scelta della soluzione

La soluzione prescelta nel SIA è l'alternativa A. Essa viene valutata dal Proponente come la soluzione progettuale che meno interferisce con il sistema ambientale ed abitativo del territorio attraversato. Infatti gli impatti da essa promossi possono essere mitigati e compensati come esplicitato nel SIA, mentre le interferenze delle soluzioni B e C avrebbero determinato impatti irreversibili con l'eliminazione di un sito di archeologia industriale (B) o con la compromissione significativa di un ambito di tutela storico - paesaggistica.

Alternative locali

Il Proponente in aggiunta alle alternative descritte nel SIA ed in riscontro alla richiesta della CSVIA di una valutazione di alternative progettuali puntuali riguardanti l'attraversamento del F. Esino, prospetta una nuova soluzione denominata B che risponde all'obiettivo di minimizzare l'interferenza rispetto al Parco fluviale dell'Esino, evitando l'attraversamento dell'Orto botanico di recente formazione, sito sulla sponda destra del fiume. Il tracciato si differenzia con quello di progetto a partire dalla progressiva Km 0+900, da dove prosegue su viadotto, avvicinandosi verso il Castello di Rocca Priora. Il superamento del Fiume Esino avviene più ad est rispetto a quanto precedentemente previsto, con uno slittamento dell'opera d'arte verso valle di circa mt. 150. Ciò consente di evitare l'interferenza con l'orto botanico che rimarrebbe tutto ad ovest della nuova infrastruttura. Il tracciato prosegue quindi verso sud, sempre su viadotto, fino a superare la via del Conventino, per il quale è prevista la medesima tipologia di opera d'arte (ponte a tre arcate rivestito in mattoni) della soluzione "A". Dopo aver attraversato, in rilevato, l'area delle ex caserme, il tracciato si divide in due rami ricalcando, sia in planimetria che in altimetria, l'andamento della Soluzione A".

2.3 Fase di realizzazione dell'opera

Per la realizzazione dell'opera nel suo complesso sono state individuate tre fasi temporali consecutive:

1. spostamento dell'area "riordino" nell'ambito dell'Interporto di Jesi;
2. realizzazione delle opere ferroviarie e stradali e smantellamento dell'attuale corrispondente tratto della ferrovia adriatica;
3. trasferimento delle funzioni attualmente localizzate nello scalo a mare in prossimità dell'interporto.

2.4 Mitigazioni e compensazioni

Il SIA individua e descrive i seguenti interventi mitigativi:

Per la Variante di Falconara

Suolo e sottosuolo

Regimentazione delle acque di piattaforma per il rischio di sversamenti diretti sul suolo delle acque di dilavamento delle piattaforme stradali o ferroviarie.

Vegetazione e fauna

Setti di vegetazione, sia ortogonali che allineati al tracciato nonché alberature a gruppi e a boschetto per mitigare sia gli impatti di tipo paesaggistico che quelli di natura faunistica.

Sottopasso per la fauna minore terrestre in particolare anfibi, rettili e mammiferi di piccole dimensioni in corrispondenza del rilevato posto fra l'attuale linea ferroviaria e la SS 16.

Rumore

Interventi di bonifica acustica per la mitigazione delle immissioni dovute al transito ferroviario nelle aree adiacenti il tracciato.

Gli interventi previsti sono di tipo indiretto, costituiti da barriere acustiche e diretto sugli edifici.

Paesaggio

Disposizione di apparati vegetazionali atti a minimizzare l'interferenza visiva proposta dalla nuova opera nonché nella sistemazione delle aree intercluse sia in ambito urbano che in territorio aperto.

Sistemazione a verde di spazi di suolo interclusi: in particolare per l'area posta sulla biforcazione delle nuove linee per Falconara e per Orte, una volta dismesso il cantiere, è stata prevista la creazione di un boschetto con funzione di mitigazione paesaggistica (visuale dal cimitero e dal centro storico di Falconara) e di compensazione ambientale.

Rimodellamento del sottovia di via Nazionale comprendente non solo le aree libere ma anche i siti delle demolizioni dei fabbricati.

Per il Nuovo scalo di Jesi

Suolo e sottosuolo – ambiente idrico

Mantenimento dell'attuale permeabilità nei confronti del reticolo idrografico superficiale per mezzo dell'ampliamento di tutti i ponti e tombini preesistenti, Adozione di tradizionali sistemi di smaltimento delle acque di piattaforma

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Interventi di rinaturazione della vegetazione:

- in prossimità del fosso Guardengo e degli altri canali di scolo;
- ai piedi del rilevato dello smistamento, e lungo la viabilità di servizio.

impianto di specie arbustive lungo i rilevati sia stradali (nuovo cavalcavia) sia dello smistamento, e lungo le recinzioni perimetrali.

Componente paesaggio e sistema insediativo

Relativamente all'alterazione della fruibilità del territorio, sono previste le seguenti misure di mitigazione:

- Ampliamento dei sottovia preesistenti, con mantenimento della funzionalità attuale;

- Programmazione dei lavori in modo da minimizzare gli impatti sulla viabilità locale
- Evitare la formazione di "relitti" in fase di esproprio delle aree: la misura è finalizzata ad evitare che, in fase di delimitazione delle aree di esproprio, si vengano ad individuare porzioni territorio di risulta e difficile riutilizzo.

Relativamente alla sottrazione temporanea o definitiva di suolo, di edifici o di altri beni privati, la misura compensativa, valutata l'inevitabilità dell'impatto, si esaurisce negli ordinari indennizzi previsti dalla normativa vigente.

Relativamente all'alterazione del valore paesistico del territorio e della percezione paesaggistica, dal momento che la componente paesaggistica si configura come elemento di "sintesi" di tutte le altre componenti del sistema naturale, talune misure, individuate in funzione di specifici impatti sulle componenti suolo e sottosuolo, ambiente idrico, vegetazione, ecc., possono contemporaneamente corrispondere alle esigenze di una maggiore integrazione paesaggistica dell'opera in progetto.

Sono comunque previste le seguenti misure di mitigazione:

- ripristino delle aree interessate dal cantiere;
- inerbimento di tutti i rilevati;
- rinaturalizzazione della sede stradale dismessa della SS 76;
- messa a dimora di specie arbustive ed arboree in prossimità delle principali opere d'arte e all'incrocio della viabilità locale con la SP 76.

Il SIA altresì individua, per la variante di Falconara, le seguenti misure compensative:

- la messa a dimora di filari alberati e vegetazione igrofila lungo i corsi d'acqua intercettati;
- la rigenerazione delle aree sottese al parco fluviale dell'Esino;
- la creazione di un boschetto nell'area interclusa dalla nuova opera ed utilizzata temporaneamente come area di cantiere;
- la realizzazione di un boschetto urbano e di un verde attrezzato nelle aree intercluse dalla riorganizzazione del sottovia di "via Nazionale"
- la trasformazione dell'attuale ponte ferroviario sull'Esino, a tratta dismessa, in un percorso pedonale e ciclabile che attraverso la viabilità opportunamente adeguata consentirà una relazione più diretta e sicura tra il borgo di Fiumesino e la "sua" marina.

In merito sono state richieste le integrazioni nn. 13-14-15 in quanto:

- lo studio degli interventi di mitigazione proposto nel SIA non risultava sufficientemente approfondito;
- gli interventi di mitigazione non apparivano esaustivi ai fini della valorizzazione delle potenzialità dell'ambiente attraversato;

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left.]

- non venivano esplicitati i costi delle opere di mitigazione e compensazione.

Il Proponente ha fornito risposte che hanno completato in modo sufficiente lo studio.

In particolare sono state precisate:

- per le opere a verde, le specie arboree ed arbustive per ogni tipologia di intervento;
- gli interventi di mitigazione delle interferenze con la rete di drenaggio superficiale;
- le misure di compensazione esplicitando quelle relative alla dismissione, a favore dell'Amministrazione comunale di Falconara Marittima, di aree attualmente occupate da impianti ferroviari, che rientrano in un piano di recupero delle aree del litorale (c.d. Progetto Bohigas).

Rinviando al progetto definitivo per i maggiori dettagli, sono state formulate prescrizioni in merito.

3. Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.

3.1 *Atmosfera e clima*

Variante di Falconara

A seguito di richiesta di integrazione il Proponente chiarisce che le opere in oggetto non determinano variazioni apprezzabili della qualità dell'aria e che per tale ragione lo studio non ha sviluppato le specifiche indagini e valutazioni per la componente atmosfera, attenendosi a quanto previsto dal D.M. dicembre 1988, e pertanto la componente atmosfera non è significativamente interessata dalle opere previste.

Nel documento integrativo, ai fini della caratterizzazione ante-operam, sono comunque presentati alcuni dati forniti dalla Provincia di Ancona (Area Tutela dell'Ambiente) misurati in tre postazioni per il solo mese di febbraio 2003. I dati misurati vengono confrontati con il DM 60/2002.

I dati presentati illustrano una situazione di criticità per il particolato fine nella postazione di Marina di Montemarciano per cui quasi tutte le medie giornaliere misurate nel febbraio 2003 superano il limite di legge di 50 µg/m3.

Per gli altri inquinanti non si evidenziano criticità.

Si rileva che, in considerazione del previsto incremento del traffico intermodale gomma-ferro conseguente all'entrata in funzione dell'Interporto Marche e alla realizzazione del progetto di cui trattasi, nell'area circostante l'interporto, è prevedibile un incremento del numero di veicoli in movimento e di conseguenza un aumento del livello di emissioni di inquinanti in atmosfera che può avere effetti sulla qualità dell'aria.

Inoltre le valutazioni sugli impatti in fase di cantiere sono risultate poco approfondite.

In merito sono state formulate prescrizioni.

3.2 *Ambiente idrico*

Il principale impatto è dovuto alla realizzazione di opere (rilevati stradali, muri, fossi, ecc.) capaci di alterare lo stato ante operam sia direttamente, perché intercettano i corsi d'acqua, sia indirettamente, perché determinano una sottrazione di volumi nelle loro rispettive aree di naturale

esondazione. I ricettori potenziali sono costituiti dal F. Esino ma anche da corsi d'acqua minori del reticolo idrografico superficiale.

Gli impatti specifici dovuti alle interferenze del tracciato con la rete drenante superficiale sono i seguenti:

- L'impatto localizzato a Nord Ovest dell'impianto dell'API, nel punto di attraversamento della linea con il canale proveniente da Ovest dove è previsto un restringimento del canale stesso. Esso risulta di alto valore poiché l'interferenza è costituita dalla occupazione di aree esondabili ed è mitigabile attraverso la creazione, subito dopo l'attraversamento del canale da parte della linea ferroviaria, di un'area di espansione delle acque provenienti da monte tale da essere compensante con l'area eliminata con l'attraversamento.
- L'impatto localizzato lungo l'alveo del fiume Esino che verrà tagliato dalla nuova linea ferroviaria con un viadotto. L'interferenza più rilevante è relativa alla dinamica fluviale a causa della presenza di pile in alveo.
- Impatti localizzati nella zona compresa tra l'aeroporto e la caserma, nei punti in cui la linea interferisce con due canali di scolo delle acque provenienti dalla collina di Falconara Alta: l'opera interrompe la continuità dei canali stessi. Essi verranno mitigati con interventi di deviazione e rifunzionalizzazione della rete idrica interessata.
- L'impatto relativo all'interferenza con la superficie freatica, localizzato all'interno del centro abitato di Falconara Marittima, all'altezza di un sottopassaggio dove la realizzazione del nuovo tracciato comporterà una modifica dell'opera viaria: si andrà infatti a modificare parte del sottopasso stesso. Risulta di medio valore poiché riguarda un'opera già da tempo realizzata e funzionante.

Il proponente, con il SIA e con le integrazioni, ha fornito indicazioni circa le modalità di risoluzione delle interferenze e circa il dimensionamento delle opere idrauliche.

Non sono state sviluppate esaurientemente le valutazioni in ordine alle interferenze delle pile in alveo con il deflusso idrodinamico del F. Esino.

In merito sono state formulate prescrizioni.

3.3 Suolo e sottosuolo

Non si evidenziano, nell'ambito della componente, impatti apprezzabili nel territorio interessato, tranne le possibili alterazione delle caratteristiche chimico - fisiche delle acque sotterranee che possono derivare sia dall'introduzioni accidentali di sostanze inquinanti, fanghi o terre nella falda sotterranea in fase di realizzazione dell'opera, sia dallo sversamento delle acque di dilavamento delle piattaforme stradali o ferroviarie nei medesimi ricettori in fase di esercizio.

3.4 Vegetazione, flora e fauna

Gli impatti potenziali sulla componente sono i seguenti:

- la separazione fisica delle aree costituita da un rilevato tra la stazione di Montemarciano e Rocca Priora;

- alterazioni dell'habitat (fluviale) ed effetti sulle specie degli ecosistemi acquatici e in particolare degli anfibi nel tratto in viadotto;
- impatti a carico delle specie vertebrate legate agli ecosistemi di ecotono che si sono sviluppati nelle aree incolte nei tratti in rilevato

Nel punto di attraversamento dell'Esino dell'opera in oggetto (Tracciato A) la vegetazione è costituita da esigui nuclei arborei formati in prevalenza da *Salix alba*; in sponda destra viene intercettato un orto Botanico caratterizzato da esemplari arborei e arbustivi di recente impianto e quindi di limitate dimensioni.

Per compensare questa interferenza il Proponente prevede provvedimento compensativo che comporta l'estensione dell'area dell'Orto Botanico verso il Fosso della Liscia per circa mq 10.000.

Nella soluzione alternativa locale denominata B che prevede lo spostamento del tracciato di circa mt. 150 più a valle, l'interferenza con l'orto botanico viene eliminata.

Nella zona del Nuovo scalo di Jesi gli impatti potenziali individuati riguardano la sottrazione di vegetazione naturale o di suolo vegetale e di elementi arborei di origine naturale o antropica.

Gli impatti potenziali sulla fauna individuati sono: interruzione e/o modifica dei corridoi biologici, sottrazione e/o alterazione di habitat faunistici, disturbo alla fauna nelle fasi riproduttive e rischio di abbattimento della fauna, quest'ultimo legato al rischio di attraversamento da parte della fauna terrestre delle aree dove avvengono movimentazioni di mezzi.

Ai fini di una migliore caratterizzazione della componente sono state richieste le integrazioni n. 19 e 20 cui il Proponente ha risposto esaurientemente.

3.5 Ecosistemi

Con l'integrazione n. 21 il Proponente ha fornito informazioni complete e sufficienti per un'analisi degli impatti a livello ecosistemico.

Nella zona oggetto d'intervento della variante di Falconara sono identificabili tre ecosistemi principali.

a) ecosistema agricolo, inserito in una matrice fortemente antropizzata, in cui le attività industriali emergono frammentando la campagna coltivata.

b) ecosistema fluviale, rappresentato dal tratto terminale del Fiume Esino, caratterizzato da una maggiore variabilità floristica rispetto a quello agricolo. Nel sito dell'intervento il fiume mostra, tuttavia, un'elevata modificazione delle sponde, a seguito della realizzazione di infrastrutture ed interventi di manutenzione fluviale, tale da alterarne e condizionarne l'ecosistema stesso.

c) gli incolti, limitatamente presenti nell'area dell'intervento, costituiti generalmente da aree di ridotte dimensioni in cui o è stata interrotta l'attività agricola o sono aree residuali delle attività antropiche.

Nella zona del nuovo scalo di smistamento di Jesi l'ecosistema più direttamente interessato dall'intervento è riconducibile a quello agrario.

In area vasta l'unità ecosistemica più significativa dal punto di vista ambientale è quella della fascia ripariale del Fiume Esino, caratterizzata da vegetazione e fauna tipica degli ambiti acquatici e ripariali.

Da quanto descritto si comprende come la componente ecosistemica in esame sia generalmente più sensibile e vulnerabile all'introduzione di elementi lineari di vasta estensione, in grado di creare barriere morfologiche ed interruzioni dei principali corridoi biologici che costituiscono il "veicolo" di scambio con gli ecosistemi circostanti. Nel caso in esame, trattandosi di intervento di estensione molto limitata, il potenziale di impatto risulta notevolmente più basso.

3.6 Rumore e vibrazioni

Variante di Falconara

In base alle elaborazioni effettuate dal proponente nel SIA e nelle risposte alle integrazioni richieste (nn. 22-23-24), sulla scorta di una campagna di misurazioni diretta e di opportuni algoritmi di calcolo, sono stati valutati, per ognuna delle tre situazioni ipotizzate (bretella/linea di by-pass/bivio per Or-te) e considerando tre diverse altezze del ferro rispetto al piano campagna, i valori di superamento o meno dei limiti di legge (DPR n.459 del 18.11.98) nelle fasce di pertinenza A e B, mentre sono riportati valori numerici a 250 m. dai binari (nell'ipotesi di propagazione in campo libero).

I risultati sono stati riportati sotto forma tabellare, sia per il periodo di riferimento diurno sia per quello notturno.

Dalle Tavole "Carta della Sofferenza Acustica - Periodo diurno" e "Carta della Sofferenza Acustica - Periodo notturno" si evince che, per il tratto "bretella" nel periodo di riferimento diurno, i limiti prescritti dal D.P.R. n. 459 del 18 Novembre 1998 nelle fascia A di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria, sono superati nei primi 20 ÷ 25 m della stessa, secondo la quota del binario. Nell'intera fascia B, i limiti sono perfettamente rispettati, qualunque sia l'altezza del ferro.

Nel periodo di riferimento notturno, invece, qualunque sia l'altezza del piano di ferro, i limiti non sono rispettati né nella fascia di pertinenza A né nella B.

Per la "linea di bypass", dai risultati delle simulazioni, nel periodo di riferimento diurno, i limiti nelle fascia A di pertinenza dell'infrastruttura ferroviaria, sono superati nei primi 20 m della stessa, qualunque sia l'altezza del ferro. Nel periodo di riferimento notturno, invece, qualunque sia l'altezza del piano di ferro, i limiti non sono rispettati né nella fascia di pertinenza A né nella B.

Per la terza tratta, "bivio per Orte", dai risultati delle simulazioni, nel periodo di riferimento diurno, i limiti sono perfettamente rispettati, qualunque sia l'altezza del ferro, in entrambe le fasce di pertinenza, mentre nel periodo di riferimento notturno, qualunque sia l'altezza del piano di ferro, i limiti non sono rispettati nella prima striscia di terreno della fascia di pertinenza A.

Sono poi riportati specificatamente per gli undici ricettori sensibili individuati gli impatti previsti a seguito degli interventi in progetto. Per questi gli interventi di mitigazione proposti sono tali da far sì che siano perfettamente rispettati i limiti di emissione per gli ambienti esterni.

Nuovo Scalo di Jesi

Dalle valutazioni prodotte nel SIA e nelle integrazioni risulta che:

- non sono presenti ricettori sensibili nella fascia d'impatto >60 dBA;

- il livello di pressione acustica risulta pari al rumore residuo, indicato in 65 dBA, alla distanza media di 250 m dal confine dell'area tecnica;
- riveste una rilevanza maggiore decisamente il rumore generato dal traffico ferroviario in transito.

Si rilevano alcune carenze nella trattazione della componente in ordine alla valutazione delle immissioni sonore ed alla localizzazione delle barriere sonore. In merito sono state formulate prescrizioni.

La trattazione della componente vibrazioni è stata sviluppata in modo qualitativo. In merito è stata formulata prescrizione.

3.8 Radiazioni

Sulla scorta di quanto chiarito dal Ponente con le integrazioni al SIA si evince quanto segue.

Le linee di alimentazione non subiscono variazioni, né si prevedono significativi incremento di flussi di corrente e, di conseguenza, variazioni apprezzabili di campi elettromagnetici.

La nuova sottostazione di trasformazione ubicata in un sito, distante da recettori, ove già esiste una sottostazione di diramazione, non comporta aumento di emissioni elettromagnetiche e, inoltre, consente lo smantellamento dell'attuale sottostazione di conversione ubicata a ridosso di aree residenziali (via Monte e Tognetti di Falconara Marittima).

La linea di contatto è del tipo a 3 kV a corrente continua, pertanto la zona interessata non risulta sede di sensibili campi magnetici in frequenza.

La scelta di localizzare la nuova SSE di conversione nel sito già occupato da SSE di derivazione è dovuta essenzialmente alla necessità di minimizzare gli impatti, consentendo di non modificare l'attuale tracciato delle linee ad alta tensione e limitando così l'occupazione di nuove aree.

3.9 Paesaggio

L'opera, relativamente alla Variante di Falconara, si inserisce in ambito costiero, in ambito urbano circoscritto ai sottosistemi dell'insediamento di Falconara, di Fiumesino, di Marina di Fiumesino e di Marina di Montemarciano, nonché in ambito fluviale sotteso al fiume Esino. Complessivamente l'area interessata dall'opera presenta un valore paesaggistico generalmente basso dovuto al depuramento dei valori originali per effetto di una storica ed intensa attività antropica. Esso tuttavia presenta potenzialità di recupero e di miglioramento che possono essere conseguite con coerenti programmi di intervento già avviati dall'Amministrazione Comunale.

L'area del nuovo scalo di Jesi e quelle immediatamente prossime presenta una forte valenza agricola, con destinazione d'uso prevalente costituita dai seminativi irrigui. Gli elementi che caratterizzano invece in senso negativo il paesaggio sono essenzialmente le aree industriali, i siti di cava e aree estrattive, le aree urbane periferiche con scarsa qualità edilizia. A tali elementi si affiancano le infrastrutture lineari di trasporto che, pur appartenendo ormai al contesto paesaggistico consolidato, contribuiscono ad rafforzare la vocazione "longitudinale" del sistema territoriale e paesaggistico vallivo.

Le opere previste per la realizzazione della bretella e della variante risultano complessivamente ben integrate con l'ambiente attraversato in funzione delle limitazioni e dei vincoli presenti; cio' in

relazione al fatto che esse interessano siti già in parte degradati e modeste e marginali sono le occupazioni di suoli dedicati alla infrastruttura ferroviaria. Gli interventi più consistenti riguardano la realizzazione dei viadotti sul fiume Esino e della S.S.n.16 Adriatica e determinano il maggior impatto residuo dell'opera, che risulta comunque prevalentemente di "tipo visivo" e risolto sia in fase progettuale, attraverso l'adozione di soluzioni tecnologiche tendenti a snellire le forme delle opere e quindi a renderle più leggere nel loro inserimento ambientale, sia in fase di mitigazione, prevedendo un tipo di piantumazione che privilegi la sottolineatura o la ricostruzione di segni che storicamente si sono sedimentati nel territorio e ne hanno connotato la qualità paesaggistica. E' da sottolineare che gli interventi previsti in progetto inducono nell'ambiente l'effetto di razionalizzazione ed ammodernamento degli attuali impianti ferroviari e promuovono la riqualificazione urbanistica di vasti comparti della città di costa. Particolarmente rilevante ai fini della qualità ambientale dell'area risulta il recupero del sito dello scalo ferroviario di Falconara, posto sul lungo mare della città di Falconara, nonché la dismissione della linea attuale nel tratto che va da Falconara alla stazione di Montemarciano. Qui a parte la tratta in attraversamento degli impianti dell'API, che seguirà le sorti previste per lo stesso impianto, il rilevato ferroviario esistente verrà smantellato e sarà quindi possibile rimettere in gioco la riorganizzazione urbanistica ed ambientale di importanti aree comprese tra la SS 16 ed il mare. Inoltre tra le misure compensative previste dallo studio è compresa anche quella di trasformazione dell'attuale ponte ferroviario sull'Esino, a tratta dismessa, in un percorso pedonale e ciclabile che attraverso la viabilità opportunamente adeguata consentirà una relazione più diretta e sicura tra il borgo di Fiumesino e la "sua" marina.

Dallo studio archeologico è stata evidenziata la possibilità di intercettare aree di interesse archeologico, in prossimità dell'attraversamento della S.S. 16 Adriatica a nord ed in prossimità del sito di Rocca Priora. Tali possibili interferenze sono state valutate di media gravità in virtù dell'inesistenza di qualsiasi vincolo specifico e sulla scorta della prevalente fonte bibliografica. Per tali siti potenzialmente interferiti dalla realizzazione dell'opera è previsto il presidio di personale specializzato durante tutte le fasi di lavorazione ove sono previsti sondaggi, carotaggi, escavazioni, trivellazioni.

Sul sistema insediativo la realizzazione dell'opera principalmente per il previsto abbattimento di alcuni villini ad uso abitativo posti su via della Repubblica, dal Km 3+700 al Km 3+850 (INS 3), in prossimità dell'attuale scalo ferroviario. Le interferenze rilevate sono dirette e non mitigabili se non mediante il giusto ristoro per le priorità coinvolte.

Per il nuovo nuovo Scalo di Jesi, dal punto di vista percettivo, facendo riferimento alle caratteristiche geomorfologiche di area vasta, le implicazioni sono riconducibili all'osservazione dalle zone pedecollinari verso la pianura alluvionale e l'area di progetto e dall'osservazione dalla pianura verso l'area di progetto. Si può ritenere l'impatto comunque limitato per via del fatto che la percezione è già oggi fortemente condizionata da numerosi elementi di disturbo (aree artigianali/commerciali) e da elementi di "barriera" costituiti dalle direttrici infrastrutturali della ferrovia e della superstrada. Per quanto riguarda la sottrazione di suolo ad uso agricolo, è da rilevare che tale impatto è da ritenersi pressoché irrilevante, se si considera, come premesso, il contesto territoriale nella situazione ad interporto realizzato. Nell'area di progetto non sono infine segnalati né elementi puntuali di interesse storico - archeologico né aree a potenziale rischio archeologico.

Le fotosimulazioni fornite con le integrazioni nn. 25 e 26 completano la comprensione sui rapporti tra l'opera ed il paesaggio circostante.

3.10 Salute pubblica

Nella zona di Falconara Marittima lo stato attuale delle componenti e dei fattori che caratterizzano la qualità dell'ambiente è riconoscibile:

- nell'esteso ed articolato sistema di infrastrutturazione viaria e ferroviaria;
- nell'efficienza dei sistemi insediativi e produttivi presenti nell'area;
- nell'uso diffuso di prodotti chimici nell'ambito delle coltivazioni agrarie;
- nella presenza di rilevanti e diffuse attrezzature tecnologiche e reti di distribuzione.

Per effetto di queste componenti la qualità della vita nell'ambito del corridoio di progetto risulta generalmente compromessa.

Nella zona di intervento del Nuovo Scalo di Jesi il sistema della salute pubblica, è stata considerata la componente rumore, ritenendosi quest'ultima l'unica in grado di generale effetti sensibili sull'ambiente circostante.

Relativamente all'area industriale di Falconara, lato mare con l'attuazione del progetto previsto si determinano le condizioni di dismissione dello scalo ferroviario di Falconara e la conseguente e prevista riqualificazione urbanistica delle importanti aree fronte mare. In questo ambito inoltre va considerata anche la dismissione di una tratta della linea ferroviaria Adriatica in attraversamento dell'area industriale a rischio rilevante della raffineria API.

Nella fascia di territorio posto fra il mare e le aree agricole si determinano condizioni di miglioramento dovuti all'allontanamento della linea ferroviaria dalla costa con la conseguente riduzione delle azioni di disturbo ai sistemi residenziali e turistici, dovuti alla componente rumore ed all'effetto barriera che la ferrovia attualmente propone.

Nel tratto prossimo alla stazione di Montemarciano i livelli di qualità della vita non dovrebbero essere modificati stante l'occupazione di aree già impegnate dalla linea ferroviaria: qui tuttavia e' da sottolineare il miglioramento, in termini di accessibilità e permeabilità, che si determina per effetto della realizzazione della nuova stazione di Montemarciano (parcheggi attrezzati, sottopassi, percorsi facilitati).

Per le aree del territorio aperto del corridoio di studio si prevedono modificazioni ai livelli qualitativi attuali in forza delle azioni di disturbo che verranno introdotte con l'opera (rumore, permeabilità, visuali). In questi ambiti tuttavia si registra una bassissima densità abitativa tale per cui gli effetti prevedibili sono riconducibili alle aree destinate ad attività ricreative (previsto parco fluviale), all'area della chiesa di S.Lorenzo, e alla zona di ristrutturazione urbanistica afferente l'area delle ex Caserme.

Nella zona del nuovo scalo di Jesi l'analisi ha evidenziato che, nel quadro post operam, riveste una rilevanza decisamente maggiore il rumore generato dal traffico ferroviario in transito sulla linea Orte-Falconara rispetto ai potenziali effetti indotti dalla realizzazione del nuovo scalo stesso.

LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Il presente parere tiene conto anche delle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere, della richiesta di integrazioni e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni.

LA COMMISSIONE, IN CONCLUSIONE, RILEVA CHE:

1) Per il tratto di attraversamento del F. Esino sul by-pass Falconara, l'alternativa di tracciato valutata dal Proponente con l'integrazione n.5, risponde puntualmente all'esigenza di evitare l'interferenza con l'orto botanico realizzato a cura del Comune di Falconara Marittima nei pressi del fiume Esino e con i programmi di sviluppo del Parco Fluviale. Per le due soluzioni a confronto si evidenzia:

- che la soluzione B presenta una minore estensione chilometrica e pertanto un minore consumo di suolo;
- che l'avvicinamento del tracciato agli insediamenti urbani di Fiumesino e di Via del Clementino genera un maggiore impatto rispetto alla componente rumore, che comunque risulta facilmente mitigabile;
- che lo spostamento verso valle di circa 150 mt. della soluzione B rispetto alla soluzione A elimina le interferenze con l'esistente orto Botanico e con il parco Fluviale del Fiume Esino oggetto di varie iniziative progettuali e programmatiche da parte del Comune di Falconara Marittima;
- che la soluzione B, a valle della confluenza con il Fosso della Biscia, determina minore interferenza con il reticolo idrografico;
- che l'impatto generato dalle due soluzioni prospettate sulla componente Paesaggio e Beni Storico-architettonici, rispetto alle relazioni visive tra l'opera e la trama insediativa storica presente nell'area (Castello di Rocca Priora, Molino Santinelli, Chiesa di San Lorenzo) non appare significativamente differente.

In considerazione di quanto sopra la soluzione B, accertata la fattibilità tecnica del tracciato in relazione al superamento delle interferenze con il Parco Fluviale del F. Esino, meglio si inserisce rispetto all'allineamento delle vie di comunicazione principali e della morfologia del tessuto urbano originario.

2) Considerata la rilevante importanza del nodo di Falconara per la riorganizzazione del trasporto merci dell'area centro-orientale dell'Italia, attraverso la delocalizzazione delle attività in atto svolte nello scalo di Falconara e il concentramento delle stesse presso il nuovo scalo-interporto di Jesi, appare non condivisibile l'ipotesi di mantenere l'esercizio dell'esistente scalo merci di Jesi.

Pertanto appare importante porre in essere tutti gli accorgimenti tecnico-progettuali affinché le funzioni relative alla movimentazione delle merci siano concentrate e ottimizzate in una unica piattaforma attrezzata, liberando le aree urbane oggi occupate dai vari esistenti scali.

3) Considerata la rilevante importanza, ai fini della sicurezza ambientale, della raffineria API si ritiene necessario che vengano posti in essere tutti gli accorgimenti tecnico-progettuati per rendere possibile un collegamento ferroviario con la raffineria stessa.

4) Nella considerazione che l'opera mira alla riorganizzazione del trasporto intermodale dell'area Ancona-Falconara-Jesi si ritiene necessario che vengano posti in tutti gli accorgimenti tecnico-progettuati per rendere possibile un collegamento della stazione Castelferretti con l'aeroporto Falconara e ciò anche in sintonia con gli indirizzi del PIT.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA
COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA,**

PARERE POSITIVO

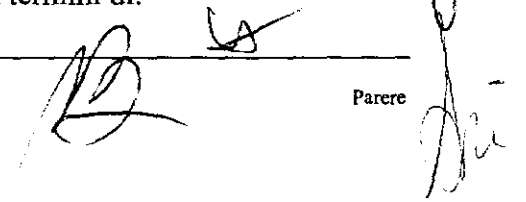
sul progetto "Nodo di Falconara e collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica", fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia condizionato all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni.

Il progetto definitivo deve:

1. sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici;
2. inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
3. anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;
4. per l'attraversamento del F. Esino, prevedere e sviluppare la soluzione di tracciato (alternativa puntuale denominata "B" nelle integrazioni), in modo da consentire il superamento della interferenza con la zona attualmente occupata dall'orto botanico e con la zona destinata dal Comune di Falconara Marittima a Parco Fluviale, conseguendo, in corrispondenza dello shunt, un tracciato ancor più allineato alla morfologia urbana nonché alla costa;
5. al fine di non precludere, anche in futuro, un collegamento ferroviario strategico con la raffineria API, prevedere dettagliatamente e adeguatamente i relativi interventi di predisposizione per il collegamento stesso, individuandone le aree interessate in sintonia con i programmi di riqualificazione urbanistica di Falconara Marittima;
6. prevedere lo spostamento dell'attuale scalo di Jesi nel nuovo scalo-interporto di Jesi, eventualmente adeguandolo, sulla scorta di una approfondita valutazione, ai maggiori volumi di merci movimentate. Prevedere altresì il recupero dell'area oggi adibita a scalo merci di Jesi, in armonia alla programmazione urbanistica e di indirizzo locale;

7. prevedere la realizzazione di tutte le opere necessarie, quali l'attraversamento del corpo ferroviario e/o opere interferenti con la linea ferroviaria, per la predisposizione del collegamento tra la stazione Castelferretti e l'aeroporto Falconara;
8. utilizzare, anche per le campate esterne del viadotto sul fiume Esino soluzioni integrate strutturali-architettoniche, tali da consentire il migliore inserimento dei manufatti nel paesaggio, fornendone le relative fotosimulazioni;
9. prevedere per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:
 - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
 - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;
10. definire compiutamente tutti gli interventi necessari per la messa in sicurezza e la salvaguardia delle aree ferroviarie dismesse, nelle more della loro destinazione d'uso finale;
11. dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli di esubero, definire il Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; prevedere altresì le modalità di conservazione per la coltre vegetale da riutilizzare;
12. dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione delle opere esistenti e indicarne le modalità di smaltimento;
13. dettagliare inoltre, coerentemente con le indicazioni già fornite con le integrazioni, le modalità di dismissione e smaltimento degli armamenti ferroviari nelle aree ferroviarie da dismettere, attualmente occupate dallo scalo merci;
14. prevedere, per le aree ferroviarie dismesse (scalo merci attuale per relativi fasci binari) una riqualificazione urbanistico ed ambientale, in accordo con le previsioni del Comune di Falconara Marittima, tale da compensare gli impatti residui indotti dalla realizzazione del nuovo tracciato in ambito urbano e periurbano;
15. prevedere interventi atti al miglioramento degli accessi ai fondi e alle proprietà private interrotti dalla linea ferroviaria su nuova sede, assicurandone la continuità urbanistica e territoriale;
16. predisporre l'adozione, prima della data di consegna dei lavori, di un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
17. definire la dislocazione delle aree operative e la relativa logistica del cantiere, privilegiando aree interstiziali o prive di vincoli e riducendo comunque al minimo l'occupazione di aree di pregio ambientale;
18. predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:





- percorsi impegnati,
 - tipo di mezzi,
 - volume di traffico , velocità di percorrenza, calendario e orari di transito,
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate,
 - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;
19. dettagliare la qualità e quantità delle emissioni e degli scarichi in fase di cantierizzazione, e le misure proposte per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente;
20. approfondire la valutazione sulla variazione del numero di veicoli che affluiscono all'interporto, nella situazione attuale e futura (senza e con realizzazione dell'opera) e delle relative emissioni di inquinanti in atmosfera; ciò al fine di dettagliare gli accorgimenti ed opere di mitigazione da adottare sia in fase di costruzione che di esercizio.
21. elaborare un progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA;
22. dettagliare le misure proposte per evitare che la realizzazione e l'esercizio della infrastruttura in argomento influisca in modo percepibile:
- sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee
 - sul regime idraulico
 - sull'ecosistema proprio della porzione del reticolo idrografico interessato
- In particolare per l'attraversamento del Fiume Esino valutare in modo dettagliato le interferenze delle pile ricadenti all'interno dell'alveo sulla dinamica evolutiva del corso d'acqua;
23. assicurare corridoi protetti di attraversamento della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati;
24. prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico;
25. sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica; assumere come riferimento:
- "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997,

e altri manuali qualificati quali, ad esempio:

- "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002;

- "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000

- "Manuale di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001;

26. approfondire la caratterizzazione dello stato del paesaggio nell'ambito del monitoraggio ante operam, anche con un rilievo fotografico esteso ad una fascia profonda almeno 100 metri dai limiti delle aree:

- di particolare sensibilità paesaggistica,
- di cantiere da ripristinare,
- interessate da misure mitigatrici,
- interessate da eventuali opere da dismettere;

27. approfondire l'analisi dell'intervisibilità dell'opera riferendola ai gruppi di percettori più significativi (residenti, transitanti sulle infrastrutture di trasporto, fruitori degli spazi agricoli, spazi panoramici) per consentire l'adeguata integrazione/modifica delle misure mitigatrici previste in progetto;

28. specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde, anche previo approfondimento del modello di analisi previsionale del rumore sui ricettori;

29. approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614.

Si esprimono inoltre le seguenti **raccomandazioni**:

- a) Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS).
- b) Privilegiare l'impianto di formazioni alberate di estensione adeguata per ripristinare la continuità dei relitti di vegetazione e per rinaturalizzare le aree dismesse e quelle intercluse;
- c) scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
- d) per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale dei ponti e dei viadotti:
 - preferire l'adozione di strutture continue, a sezione variabile e con forme arrotondate;
 - verificare la possibilità di inserire le opere di protezione dal rumore nelle strutture portanti, ad esempio adottando impalcati a via inferiore;

