

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
COLLEGAMENTO ORTE-FALCONARA CON LA LINEA ADRIATICA – NODO DI
FALCONARA

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede che gli interventi medesimi siano ricompresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – del decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include nell'allegato 1 – nel "Corridoio plurimodale adriatico", tra i sistemi ferroviari – l'"asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce", per il quale indica un costo di 742,149 Meuro, mentre nell'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Marche, riporta – tra i corridoi ferroviari – la "Tratta marchigiana Bologna-Lecce (compreso il by-pass ferroviario area API);

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP (codice unico di progetto), che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in ordine al 1° Programma delle infrastrutture strategiche, riporta in apposito allegato l'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato, tra le quali è inclusa la "trasversale ferroviaria Orte-Falconara";

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto dell'8 giugno 2004, con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

VISTA la nota 22 luglio 2005, n. 348, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso – tra l'altro – la relazione istruttoria relativa alla "Collegamento ferroviario Orte-Falconara – nodo di Falconara", relazione la cui edizione aggiornata è stata consegnata in seduta;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'intervento è compreso tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale" incluse nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Marche, sottoscritta il 24 ottobre 2002;

CONSIDERATO che l'intervento "Nodo ferroviario di Falconara e collegamento con la linea adriatica" è riportato, con un costo di 210 Meuro, nella ricognizione degli interventi in fase istruttoria di cui al "Documento di programmazione economica e finanziaria – Programmare il territorio, le infrastrutture, le risorse", allegato al DPEF 2006-2009, sul quale questo Comitato con delibera 15 luglio 2005, n. 79, ha espresso parere favorevole, riservandosi però di esprimere le proprie definitive determinazioni sull'elenco degli interventi integrativi in esso previsti alla luce – tra l'altro – dell'intesa che sarebbe stata raggiunta in sede di Conferenza unificata e che non è ancora intervenuta;

CONSIDERATO che l'intervento oggetto della presente delibera si inserisce nel contesto infrastrutturale delle linee ferroviarie Bologna-Bari e Orte-Falconara;

CONSIDERATO che, con riferimento a quest'ultima, l'asset di riferimento del progetto in esame è rappresentato, in particolare, dal progetto "raddoppio Spoleto-Terni e nodo Falconara", incluso tra i progetti di investimento relativi alla rete fondamentale del Contratto di programma 2001-2005, intercorrente tra l'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A.;

CONSIDERATO che il progetto "raddoppio Spoleto-Terni e nodo Falconara" è altresì incluso nel Piano delle priorità degli interventi ferroviari (PPI) – edizione aprile 2004, che questo Comitato, con delibera 20 dicembre 2004, n. 91, ha approvato per l'anno 2005 e, in via programmatica, per gli anni successivi, e considerato in particolare che il progetto stesso è ricompreso tra gli interventi per i quali sono state richieste maggiori risorse in sede di quantificazione del fabbisogno 2005, giusta indicazioni che trovano esplicitazione nel 4° *addendum* al citato Contratto di programma, esaminato in data odierna dal Comitato;

CONSIDERATO, in particolare, che per il medesimo progetto le tabelle del PPI – edizione aprile 2004 riportano un costo a vita intera di 799,9 Meuro per il quale risultano disponibili 69,7 a carico della legge finanziaria 2001, mentre 526,2 Meuro sono inclusi nel fabbisogno 2005 di cui all'alinea precedente, e che pertanto il fabbisogno residuo da finanziare per il progetto complessivo in questione è pari a 204 Meuro;

CONSIDERATO che questo Comitato, con delibera 27 maggio 2005, n. 68, ha approvato, con prescrizioni, ai soli fini tecnico-amministrativi, il progetto preliminare della "Diretrice Orte-Falconara – raddoppio della tratta ferroviaria Spoleto-Terni", incluso nella citata infrastruttura strategica "trasversale ferroviaria Orte-Falconara";

CONSIDERATO che gli altri progetti di investimento che concorrono alla realizzazione del potenziamento e del raddoppio completo della trasversale ferroviaria Orte-Falconara sono il "potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara", del pari inserito nel suddetto Contratto di programma, nonché il "raddoppio Foligno-Fabriano" e il "raddoppio PM 228-Castelplanio", entrambi ricompresi, tra i progetti ex lege n. 443/2001, nella citata edizione del PPI;

CONSIDERATO che il CUP assegnato al progetto è il seguente : J31J05000030011;
UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

- che l'intervento sottoposto a questo Comitato si colloca nella più ampia previsione di raddoppio, già in parte attuato, della linea Orte-Falconara, sulla quale, come esposto in premessa, sono previsti altri interventi per un costo complessivo stimato in oltre 3.500 Meuro e che, nella configurazione finale, diventerà l'asse portante del collegamento plurimodale che collega il nord-est con Gioia Tauro;
- che l'opera all'esame riguarda la realizzazione del collegamento diretto tra la linea adriatica e la linea Orte-Falconara in prossimità del nodo di Falconara attraverso una serie di interventi che ne hanno rideterminato l'assetto complessivo;
- che l'interconnessione tra le suddette linee consente di semplificare il collegamento diretto tra le linee costiere adriatica e tirrenica attraverso il superamento del nodo di Falconara e rende attivabile concretamente una seconda direttrice di collegamento Roma-regioni del nord, alternativa alla dorsale Milano-Roma con un vantaggio, in termini di percorrenza globale, dell'ordine di 30 minuti;
- che, inoltre, l'intervento consente
 - di eliminare il tratto di linea ferroviaria adriatica ad elevato rischio che attraversa la raffineria API tra le stazioni di Montemarciano e Falconara;
 - di rendere disponibili, con evidenti benefici ambientali e urbanistici, i siti degli scali merci dismessi a seguito della delocalizzazione delle operazioni di smistamento nel nuovo scalo-interporto di Jesi;
- che in particolare il progetto, nella soluzione prescelta tra le due alternative esaminate, è costituito dai seguenti interventi:
 - costruzione di una variante a doppio binario alla linea adriatica tra le stazioni di Falconara marittima e Montemarciano della lunghezza di circa 4,4 km;
 - costruzione di una bretella a semplice binario – ma con possibilità di raddoppio quando il raddoppio dell'intera linea Orte-Falconara sarà completo - di collegamento tra la linea adriatica e la linea Orte-Falconara, della lunghezza di circa 1,7 km;

- costruzione di una nuova stazione merci di smistamento nelle adiacenze dell'interporto di Jesi e contestuale dismissione dell'attuale scalo merci di Falconara marittima;
- riallocazione dell'attuale SSE di Falconara marittima;
- trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle sulla linea Orte-Falconara e contestuale dismissione dello scalo merci esistente;
- spostamento più a nord della stazione di Montemarciano;
- che il tracciato della variante si sviluppa in buona parte in viadotto, per superare le numerose interferenze con la rete stradale e idrografica di superficie, e che, in particolare, è previsto un viadotto di 1.310 m a 50 campate, che comprende anche lo scavalco del fiume Esino;
- che le altre opere d'arte principali sono costituite da un viadotto stradale della lunghezza di 216 m per il superamento della interferenza con la s.s. Adriatica al km 0+743, e da due ponti e due sottovia veicolari;
- che, tra gli altri – ed alla luce degli eventi sismici del 1997, è stato condotto uno studio particolareggiato sulle caratteristiche litologico-tecniche e sismiche dei terreni interessati, al fine di disporre di una prima valutazione delle problematiche relative a tali aspetti e che dovranno essere considerate per la progettazione esecutiva;
- che al procedimento finalizzato alla realizzazione dell'opera è stata data pubblicità attraverso l'avviso di deposito in libera visione al pubblico degli elaborati progettuali su due quotidiani; e che sono pervenute in merito osservazioni di cittadini, comitati di cittadini e del Comune di Falconara;
- che il progetto preliminare dell'opera è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore, R.F.I. S.p.A., alla Regione Marche, alle Amministrazioni competenti ed agli enti gestori delle interferenze;
- che la Regione Marche, con delibera di Giunta 1° dicembre 2003, n. 1673, come integrata dalla delibera 17 febbraio 2004, n. 147, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, in merito al perfezionamento dell'Intesa Stato-Regione, alla localizzazione urbanistica dell'opera ed alla procedura VIA, sentiti i Comuni di Jesi, Falconara, Chiaravalle, Monte S. Vito, Montemarciano, Monsano, che, con eccezione di quest'ultimo, hanno espresso parere favorevole con osservazioni e condizioni, e tenuto conto dei pareri espressi dal "Dipartimento territorio e ambiente" e dal "Servizio LL.PP. e urbanistica" della medesima Regione;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio – Commissione speciale VIA in data 22 giugno 2004 ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto preliminare dell'opera;
- che parere favorevole, con prescrizioni, alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ha espresso altresì il Ministero per i beni e le attività culturali con nota del 30 dicembre 2004, n. 0708407/2113/2004, sulla base del parere della Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici, recependo le indicazioni delle competenti Soprintendenze e il parere istruttorio

della Direzione generale per i beni archeologici e formulando ulteriori osservazioni;

- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in RFI S.p.A.;
 - che il cronoprogramma di cui alla relazione, secondo il quale l'opera avrebbe dovuto essere completata entro luglio 2011, non tiene conto dello slittamento dei tempi di istruttoria del progetto preliminare di circa 17 mesi;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che il costo complessivo dell'intervento è quantificato in 210 Meuro di cui 179,5 di valutazione tecnica dell'investimento;
 - che le prescrizioni formulate in sede istruttoria non sono espone con il costo previsto, e vengono considerate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti piuttosto quali linee guida cui il soggetto aggiudicatore dovrà uniformarsi in sede di progettazione definitiva sì che il Ministero stesso ritiene che gli oneri relativi – che definisce non significativi – possono trovare capienza nell'ambito dei margini di tolleranza con cui è esposta la valutazione delle opere progettate;
 - che il margine operativo lordo a regime è di 76 k-euro, il VAN di progetto è pari a 140.956 k-euro ed il VAN del capitale investito è pari a 138.236 k-euro, mentre il TIR non è determinato;
 - che il suddetto Ministero non reputa di proporre, nella presente fase procedurale, l'assegnazione di risorse finanziarie a favore dell'intervento in questione;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato – con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del "Collegamento Orte-Falconara con la linea adriatica – Nodo di Falconara".
E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.
- 1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 210.000.000 euro, di cui alla precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento.

- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1 a cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1^a parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2^o parte dell'allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà, al riguardo, puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

2. *Copertura finanziaria*

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di sottoposizione del progetto definitivo a questo Comitato, provvederà a riportare in apposito prospetto il riepilogo delle fonti di copertura finanziaria dell'opera, fermo restando che, qualora necessaria, la quota complessiva da porre a carico delle risorse destinate all'attuazione del 1^o programma delle infrastrutture strategiche non potrà superare – salva compensazione con altra opera relativa alla stessa regione – quella indicata nella richiamata delibera n. 121/2001.

3. *Disposizioni finali*

- 3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

- 3.2 La Commissione VIA procederà – ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- 3.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

- 3.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

- 3.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma 29 luglio 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI

**PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

I – PRESCRIZIONI

Il soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione definitiva ed esecutiva, dovrà:

1. considerare con la massima attenzione, come riferimento generale, le osservazioni ed indicazioni formulate dai Consigli Comunali di Jesi, Falconara Marittima, Chiaravalle e Montemarciano;
2. effettuare preliminarmente, compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, prospezioni geofisiche, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate, a seguito della valutazione dei risultati;
3. elaborare un progetto di Monitoraggio Ambientale secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA;
4. 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 dimettere;
5. 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 una adeguata integrazione/modifica delle misure mitigatrici da prevedersi;
6. rivisitare, in sede di progetto definitivo, la soluzione dell'interferenza con la S.S. 16 Adriatica in modo da soddisfare le condizioni previste per le sezioni stradali tipo C (60 - 100Km/h) dal D.M. 5.11.2001 ed, in particolare, prevedere, tenuto conto della presenza di traffico pesante, che la pendenza massima assunta non sia superiore al 4% in luogo del 7% considerata come pendenza limite ed adottata nell'ipotesi proposta;
7. sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, anche in fase di costruzione così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale proposto e sue integrazioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici da inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto);
8. anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto, a tal fine predisponendo 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);
9. 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;
10. 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;
11. 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;
 12. approfondire la valutazione sulla variazione del numero di veicoli che affluiscono all'interporto, nella situazione attuale e futura (senza e con la 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;
 13. 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 di Falconara;
 14. prevedere, per la fase di realizzazione delle opere d'arte 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;
 15. 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;
 16. dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, di quelli derivanti dalla demolizione delle opere esistenti nonché quelli relativi agli armamenti ferroviari da dismettere; 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;
 17. prevedere, per le aree ferroviarie da dismettere (scalo merci attuale e relativi fasci di binari) una riqualificazione urbanistica 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 perturbano;
 18. 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;
 19. 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;
 20. assicurare corridoi protetti di attraversamento della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati;
 21. prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, con particolare riferimento alla continuità di relitti di vegetazione e alla rinaturalizzazione di aree

- dismesse o intercluse, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (semi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico;
22. sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica;
 23. procedere ad una attenta progettazione architettonica delle opere d'arte onde pervenire ad una armonizzazione dimensionale e ad una omogeneizzazione tipologica delle loro componenti strutturali, integrata da un'opportuna scelta dei materiali: in particolare, per il ponte sul fiume Esino, si prescrive specificamente l'eliminazione della pila centrale in alveo anche in conseguenza della opportunità di minimizzarne l'interferenza in ambito fluviale;
 24. improntare a criteri di massimo mimetismo le opere di sistemazione dei suoli attraverso la riproposizione di modalità esecutive di analoghe opere già presenti sul territorio, privilegiando le già citate tecniche naturalistiche;
 25. 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;
 26. approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614;
 27. attivarsi, in sede di progettazione definitiva, con le competenti Autorità (Ministero della Difesa) al fine della risoluzione della interferenza con la caserma Saracini;
 28. verificare, in fase di progettazione definitiva, il coordinamento dei piani di ripristino delle aree dismesse, di riqualificazione ambientale - valorizzazione delle aree situate tra la linea ferroviaria e la raffineria Api, di riqualificazione urbana delle aree e dei fabbricati coinvolti nella demolizione degli edifici lungo Via Nazionale a via della Repubblica, in ossequio alle indicazioni fornite dagli Enti preposti, integrandole, se del caso, con quanto già previsto nel preliminare, con assunzione a proprio carico dei soli oneri esecutivi rientranti nell'ambito dell'ordinario ripristino delle aree interessate.

II – RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda che il soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione definitiva ed esecutiva, si adoperi per:

1. 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);
2. 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;
3. scegliere le caratteristiche di ciascuna mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
4. 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;
- definire con particolare cura il disegno delle forme delle superfici delle pile e delle spalle e della loro naturalizzazione (piantumazioni e mascheramenti);
- verificare ed omogenizzare le sezioni delle pile dei ponti anche al fine di minimizzare le alterazioni dinamiche di rotta e/o di piena fluviale.