



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.

Verifica di ottemperanza sul progetto definitivo

Procedura ex art.185 (comma 4), art. 166, art. 167 (comma 5) del D. Lgs. 163/2006
Verifica di ottemperanza sul progetto definitivo

Parere n. 301 del 25.06.09

Progetto:	Progetto Definitivo Collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica Nodo di Falconara (AN)
Proponente:	RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

[Handwritten signatures and notes]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL PAESAGGIO
Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale
VAS
Il Segretario

1. PREMESSA

Oggetto della presente relazione è la Verifica di Ottemperanza, ex D.Lgs. 153/2006, art. 185, del progetto definitivo "Collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica - Nodo di Falconara (AN)". Il Proponente è la RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito brevemente RFI SpA).

Le opere in progetto sono inserite tra gli interventi che il P.G.T. (Piano Generale dei Trasporti) individua tra quelli più rilevanti sulla direttrice Adriatica. Esso prevede specificatamente il completamento del raddoppio sulla direttrice trasversale della linea Orte - Falconara e lo shunt di Falconara.

In virtù della rilevanza nazionale del nodo, evidenziata anche dal P.G.T., e dell'*Intesa istituzionale di programma* siglata dalla Regione Marche con il Governo il 7 maggio 1999, sottoscritta a seguito degli eventi sismici del 1997, l'opera in esame è stata inserita (Del. CIPE del 21/12/2001) nel primo programma nazionale previsto dalla Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) ed il 24/10/2002 è stata stipulata l'Intesa Generale Quadro tra la Regione Marche ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione delle infrastrutture considerate. L'intesa Stato-Regione prevede esplicitamente:

1) Corridoio Plurimodale Adriatico:

Sistemi ferroviari: Tratto marchigiano dell'Asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto

Gli interventi tendono a migliorare la funzionalità e la sicurezza della linea sia attraverso il raccordo diretto con la linea romana, a Falconara, sia con lo spostamento del tratto che attraversa la raffineria dell'API (e altri interventi su sagome delle gallerie di Cattolica e del Castellano, non in questo progetto).

2) Raccordo linea Falconara-Orte / Linea Adriatica e by-pass API

2. MOTIVAZIONI DELL'OPERA

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;
- Costruzione di una nuova stazione di Montemarciano e dismissione dell'attuale;
- Nuovo smistamento merci nelle adiacenze dell'interporto di Jesi con contemporanea dismissione dell'esistente scalo di Falconara Marittima;

ENTE
 DEL MARE
 di Verifica
 o. V. A. e V. A. S.
 Commissione

- Riallocazione della SSE di Falconara Marittima
- Trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle.

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 di Jesi*, 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.

Nella programmazione delle lavorazioni si mantiene la suddivisione dell'intervento nei tre sottoprogetti: essendo spazialmente indipendenti, possono partire contemporaneamente le lavorazioni per la costruzione della Stazione di Montemarciano, dell'interporto di Jesi e della variante di Falconara. Il principale vincolo temporale alla sequenza delle lavorazioni sta nel fatto che l'interporto di Jesi deve entrare in funzione prima di procedere alla demolizione dello scalo merci di Falconara e, chiaramente, prima della realizzazione di tutte le opere ricadenti in tale zona (sottovia di via Nazionale, predisposizione per il sottovia comunale, ecc.).

Per quanto concerne la realizzazione dei singoli sottoprogetti si ha:

- | | |
|--|-------------|
| • Stazione di Montemarciano | 450 giorni |
| • Interporto di Jesi | 980 giorni |
| • Variante di Falconara (e opere connesse) | 1500 giorni |

In questo programma però si prevede che l'Interporto dovrà essere attivato entro i primi 800 giorni; solo a partire dall'ottocentesimo giorno, infatti, ad apertura all'esercizio del nuovo Interporto di Jesi e ultimazione della maggior parte delle opere d'arte della variante, sarà possibile dare inizio alla demolizione del fascio merci del vecchio scalo e degli edifici interferenti con la nuova linea nella stessa zona e opere ricadenti nella tratta di sede tra il vecchio scalo merci e la stazione di Falconara Marittima.

[Handwritten signatures and initials scattered across the page, including names like 'A', 'Bue', 'UP', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ']

3. ITER AMMINISTRATIVO DELLA PRESENTE ISTRUTTORIA

In data 22.06.2004 veniva emesso dalla Commissione Speciale di Valutazione Ambientale parere di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni sul Progetto Preliminare del "Nodo di Falconara e Collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica", a cura della Proponente RFI S.p.a.

In data 29.7.2005 veniva emessa la Delibera CIPE n°96, ad approvazione con prescrizioni del progetto stesso, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, perfezionando ad ogni fine urbanistico ed edilizio l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera. La deliberazione CIPE, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie Generale del 9 marzo 2006, n. 57, ha successivamente determinato il limite di costo dell'opera in 210 milioni di euro e ha definito le modalità per la revisione del piano economico finanziario.

In data 06.04.2009 la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del MATTM con propria nota prot. DSA-2009-0008681, registrata in arrivo il 08.04.2009 al prot. CTVA-2009-0001306, comunicava alla CTVIA di aver ricevuto istanza da RFI SpA finalizzata allo svolgimento da parte del MATTM:

- Adempimenti di cui all'art. 185, comma 4, D.Lgs 163/2006, inerenti la verifica di ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di cui al Decreto di compatibilità ambientale.

In data 27.04.2009, con nota prot. CTVA-2009-0001537, il Presidente della CTVIA ha comunicato l'apertura dell'istruttoria in pari data e l'assegnazione della Procedura ai sensi dell'art.185 (comma 4 e 5), del D. lgs. 163/2006 – Verifica di Ottemperanza sul progetto definitivo "Collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica", al Gruppo Istruttore composto da:

- Prof. Ing. Antonio Grimaldi (Referente);
- Avv. Filippo Bernocchi
- Arch. Giuseppe Venturini

In data 01.06.2009, con nota prot. CTVA-2009-0002076, è stata fissata per il 5 Giugno 2009, presso il MATTM, una riunione illustrativa del progetto, da parte del Proponente, con la partecipazione dei rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, e Ministero per i Beni Culturali, riunione regolarmente svoltasi.

In data 05.06.2009, con nota prot. CTVA-2009-0002156, il Gruppo Istruttore è stato integrato con il Dott. David Piccinini, Rappresentante della Regione Marche.

4. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA E SULLE PRINCIPALI VARIAZIONI INTERVENUTE NEL PASSAGGIO DAL PROGETTO PRELIMINARE AL PROGETTO DEFINITIVO

4.1. Nuova stazione Montemarciano

La nuova stazione di Montemarciano è prevista in un'ampia area libera, circa 980 m più a nord rispetto alla stazione attuale, con il nuovo fabbricato tecnico per l'alloggiamento degli impianti tecnologici (l'edificio di stazione) ubicato al Km 189+572 della linea Adriatica. Gli interventi di progetto consistono nella realizzazione di due binari di precedenza di lunghezza 650m, di nuovi marciapiedi a servizio della stazione di lunghezza utile 260 m, di n.3 sottopassaggi pedonali di cui uno a servizio della stazione e gli altri due, ubicati in prossimità dell'estremità della nuova area ferroviaria con funzione di collegamento al mare e permeabilità urbanistica; il tutto è completato da un'area di parcheggio, ubicata nella striscia di terreno compresa tra la linea ferroviaria e la strada statale n.16 con parcheggi per vetture private (n.277 posti auto), per le moto (35 posti), per i taxi (6 posti) ed un'area "kiss and ride" in prossimità all'area di ingresso alla stazione.

Gli interventi nella zona della nuova stazione sono completati dal prolungamento di un ponte ubicato al km 190+312 (necessario per accogliere la nuova asta di manovra lato Ancona) e dall'adeguamento dell'interasse tra i binari di corsa della linea Adriatica (con spostamento sotto esercizio del binario dispari per condurlo all'interasse di 4 metri).

4.2. Variante di Falconara

L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione di una variante della linea ferroviaria Bologna-Ancona tra la stazione di Montemarciano e la stazione di Falconara Marittima, con una variante di tracciato che eviti l'attraversamento della zona API, situandosi sull'immediato entroterra, e con la realizzazione di una bretella che si connetta direttamente 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 e finalizzata ad un servizio di treni regionali di tipo metropolitano.

Il tracciato si sviluppa in massima parte in viadotto garantendo in questa maniera un'adeguata permeabilità al territorio attraversato e 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 traslazione più a nord della stazione di Montemarciano, con due nuovi binari di precedenza e la dotazione di adeguate aree destinate a parcheggio per lo scambio intermodale.

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

La pendenza longitudinale massima è fissata al 12‰ ed i raccordi verticali sono previsti con raggi minimi di 10.000 metri (in corrispondenza delle rampe del viadotto sul fiume Esino), parametri geometrici non penalizzanti rispetto allo standard della linea Adriatica; i raccordi parabolici presentano uno sviluppo massimo pari a 160 metri per sopraelevazioni

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

massime pari a 160 mm. La bretella che consente la connessione diretta con la linea 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+355 della variante è ubicato il bivio che dà origine alla bretella di connessione con la Orte-Falconara che, dopo uno sviluppo di 1518.57m, si innesta sulla linea Romana all'altezza del km 283+392 circa.

Il tracciato di tale bretella è vincolato al rispetto del sentiero luminoso dell'aeroporto di Falconara Marittima e prevede una velocità di progetto pari a 100 km/h, con un'unica curva di raggio pari a 498 metri, una pendenza longitudinale massima pari al 8.8 per mille, raccordi verticali di raggio 10.000 metri e raccordi parabolici di sviluppo pari a 77.32 metri per sopraelevazione pari a 150 mm. Lo studio del nuovo nodo ha reso necessario rielaborare il piano di stazione di Montemarciano per ottenere binari di precedenza con la nuova punta scambi lato Ancona prevista al Km 190+331 della linea storica, subito a valle dell'attuale ponte in calcestruzzo (a due luci) che necessita di essere allargato dal lato mare di circa 7 metri.

L'inizio del tracciato di progetto è posizionato al km 191+160, all'interno di un lungo rettilineo in uscita dalla stazione attuale di Montemarciano, abbandonando il sedime della linea attuale con una curva circolare di raggio 1050 metri; l'interferenza con la S.S. n.16 Adriatica è risolta in galleria artificiale, per l'intersezione strada-ferrovia, e da un viadotto stradale a 3 campate per lato. Successivamente la nuova linea ferroviaria scavalca due corsi d'acqua minori, il Fosso Nuovo e il Fosso della Biscia sino ad arrivare al km 1+022.90 dove ha inizio il lungo viadotto Esino che caratterizza la maggior parte del tratto in variante della nuova linea.

Nello specifico, il viadotto è composto, per la maggior parte, da una serie di campate di luce compresa tra 23.92 e 25.00 metri con impalcato in cap a 4 cassoncini, da un ponte sul "Fosso della Liscia" di luce 43.00 metri con struttura mista acciaio-clc e da un ponte ad arco a via inferiore in acciaio di lunghezza 164.00 metri circa che scavalca il fiume Esino.

Terminato il viadotto alla progressiva 2+330.85 il tracciato torna a svilupparsi in rilevato scendendo con una pendenza longitudinale del 12‰ e sovrappassa via del Conventino per mezzo di un sottovia scatolare in c.a. a tre luci di cui la centrale è destinata al transito veicolare, mentre le due parti laterali consentono il transito pedonale, proseguendo verso Falconara (da notare la presenza di due sottovia veicolari, con la funzione di riconnessione di fondi), e interseca poi via delle Caserme al km 2+781.76.

È in questa zona che si ha il massimo impatto della nuova opera sul tessuto viario attuale visto lo sfioccamento della linea sia verso Falconara Marittima sia verso la linea Romana (la relativa bretella si dirama dalla variante al km 2+573); la via delle Caserme viene così modificata notevolmente realizzando il sottovia sotto la linea ferroviaria a tre binari e sovrappassando invece, lato Orte (km 0+656.90 della bretella), il ramo di collegamento alla linea Romana con viadotto stradale e galleria artificiale per la ferrovia.

Proseguendo verso Falconara si ha, a partire dal km 2+889.90, un tratto di doppio binario tra muri di sostegno, caratterizzato dalla presenza di diversi tombini circolari posti ogni 25 metri, aventi la funzione di collegamento idraulico monte-valle in una zona a rischio di erosione a causa dei fossi Rigatta e Castellaraccia. Quest'ultimo fosso è superato dalla variante della Adriatica al km 3+143.40 tramite uno scatolare di dimensioni 5.00x1.20m.

La linea continua a scendere verso Falconara ma con una pendenza notevolmente più ridotta (1‰) e devia verso sinistra con una curva di raggio 800m e sottopassa la S.S. n.16 Adriatica.

tica che in quel punto si sviluppa in viadotto. Successivamente la variante entra nell'area di proprietà RFI, attualmente occupata dal fascio merci della stazione di Falconara e che verrà dismesso dopo il trasferimento dei fasci presso il nuovo interporto di Jesi. In questa zona si stacca lato mare il nuovo binario di precedenza che affianca, ad una distanza pari a 4,70m, i due binari di corsa per tutto il tratto fino alla stazione di Falconara.

La nuova linea in variante devia infine verso destra con una curva ancora di raggio 800m per portarsi in stazione e riallacciarsi ai binari di corsa esistenti della Adriatica. In questo ultimo tratto sono presenti quattro opere d'arte: l'intersezione con via Nazionale (km 3+765.28), risolta tramite un nuovo sottovia in prosecuzione di quello esistente che sottopassa la linea Orte-Falconara; la predisposizione per il futuro sottovia previsto nell'ambito del progetto "Bohigas" (km 3+905.80); il prolungamento del sottopasso pedonale esistente (km 3+951.10); il rifacimento del sovrappasso pedonale al km 4+135.

La fine della variante è ubicata in asse al Fabbricato Viaggiatori della stazione (km 4+406.85 = km 195+299), oggetto di una modifica sostanziale e particolarmente significativa sia dal punto di vista funzionale-ferroviario, che come impatto sul tessuto urbanistico e sulle prospettive di riqualificazione urbana.

4.3. Stazione di Falconara

La stazione di Falconara è oggetto di un profondo intervento di modifica del piano del ferro, conseguenza della dismissione di tutti i fasci merci attualmente presenti, che trasforma l'attuale stazione a 8 binari in una nuova con soli 5 binari (i primi 2 dedicati alla linea Orte-Falconara, il 311 e 411 come binari di corsa della linea Adriatica e il 50 come binario di precedenza della linea Adriatica). In conseguenza di questa modifica sostanziale e della modifica dell'interasse tra i binari di corsa dagli attuali 3,56-m ai 4,00 m standard di tutti i nuovi interventi, la radice sud della stazione viene notevolmente modificata, con diversi spostamenti dei binari e riposizionamento di tutti i deviatoi.

Il nuovo assetto della stazione prevede dunque 5 binari con comunicazioni tra binari di corsa e con i binari di precedenza tutti percorribili alla velocità di 60km/h e un breve ramo di collegamento di accesso a due brevi tronchi merci che rimarranno in uso nell'ambito dell'area di proprietà RFI lato Bologna.

La conseguenza del nuovo impianto sarà la dismissione di ampie aree situate sul lato Nord della stazione, principalmente fronte mare, ma anche al di là della linea ferroviaria, verso il tratto di collegamento alla linea Romana.

4.4. Bretella Orte-Falconara

La bretella di raccordo per la linea Orte-Falconara presenta una lunghezza di 1518.75m e presenta planimetricamente un'unica curva verso destra di raggio 498 m; proseguendo verso Orte, al km 0+656.90 si ha una ulteriore intersezione con via delle Caserne, interferenza risolta tramite una galleria artificiale lunga 48m circa e un viadotto stradale a 2 campate per lato. Nel tratto compreso tra le progressive 0+598 e 0+960 la linea interferisce con il fosso esistente della Castellaraccia, il quale viene deviato a fianco della nuova sede ferroviaria per una lunghezza di circa 360 m, ricostruendo la sezione attuale del fosso stesso.

4.5. Nuovo fascio binari di smistamento nell'interporto di Jesi

Con la dismissione dello scalo merci di Falconara Marittima si rende necessaria la delocalizzazione dello scalo merci attualmente ivi ubicato, completando quindi il disegno progettuale di eliminazione di un nodo poco funzionale ed ubicato in località non più adeguate alle nuove necessità del traffico merci.

Il "Nuovo Smistamento" sarà realizzato presso l'Interporto di Jesi, con una configurazione che ne assicura la compatibilità con la gran parte degli impianti dell'Interporto costituito principalmente da una nuova stazione merci che si colloca tra la stazione di Chiaravalle, che sarà trasformata in fermata, e la stazione di Jesi, così da dislocarvi, oltre alle attività attualmente svolte nello scalo di Falconara Marittima, anche quelle in essere nella stazione di Chiaravalle.

Le caratteristiche tecniche del nuovo impianto di smistamento sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- 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", detto fascio, centralizzato ed elettrificato, che sarà collegato tramite le aste di manovra al "fascio di binari di smistamento", nonché ai raccordi "Goldengas" e "Sadam" (attualmente allacciati in linea);
- un "fascio di binari di smistamento" passante, 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, 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 state previste le seguenti opere accessorie e di completamento:

- Realizzazione di un sottopassaggio pedonale di servizio e dei necessari attraversamenti a raso con pavimentazione in gomma.
- Realizzazione di piste carrabili di servizio ed emergenza.
- Realizzazione di n. 3 fabbricati aventi le seguenti destinazioni:
- n. 2 fabbricati di servizio aventi locali per apparati (IS-TE-TLC) e locali per il personale operativo addetto alla circolazione (uffici, spogliatoi, servizi igienici, ecc.) completi di parcheggi per i mezzi;
- n. 1 fabbricato di servizio per il personale addetto alla manutenzione (ufficio, magazzino, spogliatoi, servizi igienici, ecc.) completo di parcheggio per i mezzi.

5. IL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

E' stato prodotto il Piano di Monitoraggio Ambientale. Le osservazioni sono riportate nell'allegato, che costruisce parte integrante e sostanziale della presente relazione.

6. PRESCRIZIONI DI CUI ALLA DELIBERA CIPE N°96 DEL 29.7.2005

Le prescrizioni, di cui alla Delibera CIPE n. 96/2005 del 29/7/2005, sono state sostanzialmente ottemperate dal Proponente nel Progetto Definitivo. Per l'esame analitico delle prescrizioni e delle relative modalità di ottemperanza si rimanda a quanto riportato nella "Tabella di ottemperanza" allegata alla presente relazione che ne costituisce parte integrante. Nella verifica sono riportati sinteticamente i provvedimenti adottati, l'eventuale riferimento agli elaborati di progetto e una valutazione commento.

In particolare:

- risultano ottemperate le prescrizioni nn. 9, 13, 15, 19, 26 e 27
- l'ottemperanza delle prescrizioni nn. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 17, 20, 23, 24 e 25 è soggetta ad ulteriori prescrizioni, da verificarsi in fase di Verifica dell'Attuazione.
- risultano recepite le rimanenti prescrizioni (nn. 2, 8, 10, 11, 14, 16, 18, 21, 22 e 28), delle quali si prescrive la verifica prima dell'inizio dei lavori, da effettuarsi in sede di Verifica dell'Attuazione.

Blue

Uffice

Ma

ca AT 810

TABELLA DI OTTEMPERANZA

N	Analisi Prescrizioni Delibera CIPE TESTO della PRESCRIZIONE	N° 96 del 29 luglio 2005 Commento Proponente	Documenti	Esito Verifica
1	<p>Considerare con la massima attenzione, come riferimento generale, le osservazioni ed indicazioni formulate dai Consigli Comunali di Jesi, Falconara Marittima, Chiaravalle e Montemarciano.</p>	<p>Nella elaborazione del progetto definitivo si sono considerate le osservazioni e le indicazioni formulate dai Consigli Comunali di Jesi, Falconara Marittima, Chiaravalle e Montemarciano e nello specifico:</p> <p>Riguardo a Jesi: è stata prestata attenzione alla richiesta di mettere in atto "gli accorgimenti atti a minimizzare il disagio delle abitazioni circostanti e ad annullare gli eventuali effetti dannosi per i residenti" così come a quella di prevedere "interventi atti a mitigare e/o compensare gli aspetti negativi (consumi di suolo, rumore, ecc.)".</p> <p>rilevare, anche in relazione alla sopracitata osservazione:</p> <ul style="list-style-type: none">) la modifica apportata al viadotto (viabilità di riconnessione - km 274+103) che, dall'unica campata prevista nel progetto preliminare si presenta ora con ulteriori due campate sul lato nord, in modo da aumentarne la permeabilità limitando l'occupazione di suolo dovuto al rilevato, nell'area contigua ad un edificio residenziale ivi ubicato;) la diversa soluzione progettuale, adottata d'intesa con il Comune, per l'attraversamento stradale della sede ferroviaria al km 275+259 che verrà realizzato mediante un sottovia in luogo del cavalcavia previsto nel progetto preliminare, al fine di ridurre l'occupazione di suolo e limitare il disagio alle abitazioni limitrofe. <p>Come già ribadito in sede di approvazione del progetto preliminare, non è invece possibile accogliere la richiesta di soppressione dell'attuale scalo merci della stazione di Jesi per la presenza di raccordi ferroviari (Messina e New Holland) regolata da rapporti contrattuali vigenti.</p> <p>Per ciò che riguarda infine la richiesta di indennizzi adeguati relativamente agli espropri, RFI ha previsto indennizzi sulla base della vigente normativa "D.P.R. 08/06/2001, n. 327: "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" come modificato dal D. Lgs. 27/12/2002, n. 302 e dall'art. 2, commi 89 e 90 della Legge 24/12/2007, n. 244 (finanziaria 2008)" che per l'appunto, per le aree edificabili, richiede una valutazione sulla base degli effettivi valori di mercato degli immobili;</p> <p>Riguardo a Falconara Marittima: è stata prestata attenzione alla richiesta di una soluzione progettuale armonizzata con le previsioni di</p>	<p>A tale proposito è stato elaborato un accurato studio dell'impatto acustico che deriverà dai nuovi binari di allacciamento dello scalo e sono state progettate le relative opere di mitigazione come da elaborati</p> <p>Mitigazione acustica Interporto di Jesi Nuovo smistamento: Relazione 0297.04.003.PD.GRMA.01.00.000.0 Tavole 0297.04.003.PD.TSMA.01.00.0001.1 0297.04.003.PD.TSMA.01.00.0002.1</p> <p>Vedi Tav. 0297.04.002.PD.TSSP.06.00.0001.0 0297.04.002.PD.TSSP.10.00.0001.1</p>	<p>Recepito</p> <p>Si nota come l'adozione dei pannelli di mitigazione acustica sia stata rivolta verso soluzioni standard che, pur soddisfacendo i requisiti tecnici, mal si adattano alle diverse situazioni ambientali presenti nei vari punti del tracciato.</p> <p>Gli ambiti territoriali interessati infatti sono infatti molto diversi tra loro, andando da un inserimento in ambito interportuale (Jesi), a quello specificatamente urbano (Falconara Marittima), a quello naturalistico-agricolo (Fiume Esino e entroterra), ciascuno dei quali esprime valori paesistici diversi.</p> <p>Si rende necessario quindi un approfondimento progettuale specifico per lo studio di soluzioni alternative a quelle delle semplici barriere in cls. (più o meno parziali).</p> <p>MINISTERO D.P. Anche in relazione alle richieste di opere di mitigazione acustica (pannelli degli elettrodotti), anche non strettamente connesse al progetto, si ritiene che l'inserimento di</p>

riassetto urbanistico del quartiere di Villanova e congruente con il progetto urbano di valorizzazione del fronte mare delineato dall'architetto Bohigas. A tale proposito il progetto della viabilità in prosecuzione a Via Nazionale è stato studiato, in accordo con il Comune di Falconara, prevedendo un tracciato di riconnessione all'attuale viabilità, in linea con le previsioni di riassetto urbanistico del quartiere di Villanova. Sempre in accoglimento delle istanze del Comune di Falconara, si è concordata la realizzazione di un manufatto (paratie di pali e soletta di impalcato) quale predisposizione alla realizzazione del futuro ampio sottoattraversamento (veicolare e pedonale) della nuova linea ferroviaria, che costituisce l'elemento centrale e qualificante dell'intero "progetto Bohigas"

Anche la richiesta di una caratterizzazione tipo "porta di ingresso" di Via del Conventino, nel suo sottoattraversamento della nuova linea ferroviaria, è stata pienamente soddisfatta, così come la richiesta di dotazione di barriere antirumore adeguata alla richiesta sulla base di un approfondito studio dell'impatto acustico della nuova infrastruttura, con individuazione, ubicazione e geometria delle schermature da installare.

In relazione al ponte sul fiume Esino, è stata prevista la realizzazione di strutture con standard architettonici di pregio e in grado di caratterizzare il sito, in linea con quanto richiesto dal Comune di Falconara.

La richiesta di un diverso tracciato della variante (arretramento dell'inizio della variante a monte del sito ex Montedison) non può invece essere presa in considerazione, così come l'analoga richiesta relativa all'attraversamento dell'orto botanico, in quanto chiaramente in contrasto con il parere espresso in merito dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Marche e sancito con la localizzazione dell'opera secondo il tracciato del progetto preliminare approvato in sede CIPE.

Per ciò che riguarda infine lo smantellamento degli scali e dei binari esistenti, funzionale all'avvio del risanamento e riqualificazione della aree circostanti, si rimanda a quanto riportato al punto 17.

Riguardo a Chiaravalle : il progetto è compatibile con la possibile realizzazione di quanto richiesto dal Comune di Chiaravalle che potrà trovare attuazione nelle successive fasi progettuali.

La richiesta di interrimento degli elettrodotti di proprietà di R.F.I. S.p.A. situati nel territorio del Comune di Chiaravalle, non è stata recepita in quanto non pertinente al progetto in esame.

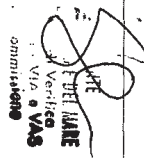

Riguardo a Montemarcano : è stata posta attenzione alla richiesta di

0297.04.002.PD.TSSP.04.00.0001.1

opere compensative, entro ragionevoli limiti, sia in linea con la richiesta di riduzione di occupazione di suolo e/o servitù esistenti.

In relazione infine alle modifiche progettuali di Ponti, Viadotti e Tombini e Attraversamenti scaturiti nei tratti del tracciato della variante del Nodo di Falconara), che se da un lato pongono le problematiche di inserimento nel paesaggio, dall'altro risultano molto utili come ecodotti (facilitando di fatto la libera circolazione degli animali inferiormente al viadotto stesso), con l'accortezza che tali opere, essendo localizzate per lo più in corrispondenza di vie d'acqua e per evitare che esse costituiscano vie di passaggio solo per la fauna anfibia o acquatica, debbano essere progettate mantenendo inalterati gli argini dei suddetti fiumi, con particolare riferimento alle zone marginali al corso d'acqua (banchina asciutta) di ampiezza atta a garantire un passaggio asciutto per gli animali (approssimativamente 40- 50 metri) in cui siano previste apposite piantumazioni di fasce di vegetazione ripariale.

		<p>evitare il restringimento di Via dei Gabbiani e la soluzione predisposta con il progetto definitivo risolve al meglio la criticità fatta rilevare dal Comune.</p> <p>Analogamente è stato dato seguito alla richiesta di schermatura acustica redigendo un apposito studio di impatto acustico del nuovo assetto di progetto, da cui sono scaturite localizzazione e geometria delle barriere antirumore. La nuova fermata passeggeri ha le dotazioni necessarie per lo scambio modale e l'incarozzamento tipiche di una moderna fermata metropolitana.</p> <p>Le richieste di interrimento di elettrodotti e di realizzazione di un sottopassaggio pedonale sulla S.S. 16, non sono state accolte in quanto non pertinenti al progetto in esame.</p>		
2	<p>Effettuare preliminarmente, compatibilmente con le indicazioni geomorfologiche del terreno, prospezioni geofisiche, per poi procedere ad indagini archeologiche mirate, a seguito della valutazione dei risultati.</p>	<p>Preliminarmente alla progettazione definitiva, RFI ha provveduto ad eseguire, sulla base di un piano opportunamente predisposto e concordato con la Soprintendenza per i Beni Archeologici per le Marche, una serie di prospezioni geofisiche e di saggi esplorativi i cui risultati hanno escluso la necessità di ulteriori mirate indagini archeologiche</p>	<p>Elab. Archeologia 0297.04.002.PD.GRMA.04.00.0001.0</p>	<p>Recepto Da verificare, in fase attuativa, il necessario coordinamento con le Soprintendenze.</p>
3	<p>Elaborare un progetto di monitoraggio ambientale secondo le linee guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA.</p>	<p>Nell'ambito del progetto definitivo è stato sviluppato un accurato progetto di monitoraggio ambientale secondo le linee guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA</p>	<p>Elab. ti Monitoraggio ambientale: Rel. 0297.04.000.PD.GRXX.07.00.0001.1; Tav. (da-a) 0297.04.000.PD.TGXX.07.00.0001.1 0297.04.000.PD.TGXX.07.00.00023.1</p>	<p>Recepto</p>
4	<p>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 m dai limiti delle aree:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di particolare sensibilità paesaggistica; - di cantiere da ripristinare; - interessate da misure mitigatrici; - interessate da eventuali opere da dismettere. 	<p>Nell'ambito del monitoraggio ante operam, già in fase di progettazione definitiva è stata sviluppata la caratterizzazione dello stato del paesaggio. in ottemperanza a quanto prescritto.</p>	<p>Elab. Monitoraggio Ambientale Rel. 0297.04.000.PD.GRXX.07.00.0002.0)</p>	<p>Recepto</p>
5	<p>Approfondire l'analisi dell'intervisibilità dell'opera riferendola ai gruppi di percettori più significativi (residenti, transitori sulle infrastrutture di trasporto, fruitori degli spazi agricoli, spazi panoramici) per consentire una adeguata integrazione</p>	<p>Nell'ambito del progetto definitivo è stata sviluppata un'analisi dell'intervisibilità delle opere, in ottemperanza a quanto prescritto.</p>	<p>Elab. Monitoraggio Ambientale Rel. 0297.04.000.PD.GRXX.07.00.0003.0</p>	<p>Recepto MINISTERO D' DELLA TUTELA DEL Commissione dell'Impost Il Ser</p>

<p>ne/modifica delle misure mitigatrici da prevedersi.</p>			
<p>6 Rivedere, 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 (60-100 km/h) dal decreto ministeriale 5/11/2001 e, in particolare, prevedere, tenuto conto della presenza del 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.</p>	<p>Con il progetto definitivo è stata rivisitata la soluzione dell'interferenza con la S.S.16 "Adriatica", portando la pendenza massima delle rampe al 4% lato Bologna e al 3,75% lato Ancona (nel progetto preliminare la pendenza era del 7%) e tenendo comunque in conto che la velocità massima per le caratteristiche di tracciato non potrà essere superiore ai 70 km/h (attualmente vige il limite di 50 km/h), condizione questa assolutamente non limitativa dato che al termine della rampa lato Bologna si è già in prossimità del centro abitato di Montemarciano ed il traffico è soggetto a regolamento semaforico.</p>		<p>Recepito</p> 
<p>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).</p>	<p>Il progetto definitivo comprende uno studio adeguato della cantierizzazione dell'intervento, studio in cui sono definite analiticamente sia le opere di mitigazione ambientale (barriere antirumore, barriere antipolvere, verde, ecc.), sia quelle di ripristino. Gli oneri derivanti da tali attività saranno computati dettagliatamente e opportunamente inseriti nei Capitolati di appalto a carico dell'appaltatore.</p>	<p>Elaborati Cantierizzazione: Rel. 0297.04.000.PD.GRXX.05.00.0001.1 Tav.(da-a) 0297.04.000.PD.TGXX.05.00.0001.0 0297.04.000.PD.TGXX.05.00.0009.0</p>	<p>Recepito</p> <p>Sulle barriere antirumore si ritiene necessario un approfondimento progettuale specifico generale. Per le occupazioni temporanee, la definizione analitica dovrà essere verificata in Attuazione anche in riferimento al tipo di ricettori e durata dei cantieri.</p>
<p>8 Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione 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).</p>	<p>Il progetto definitivo è corredato da uno specifico documento che individua indirizzi e modalità per l'assunzione prima della consegna da parte dell'appaltatore (nell'ambito della progettazione esecutiva) di un Sistema di Gestione Ambientale (S.G.A.). Nell'ambito del suddetto S.G.A. si individuano la gestione dell'attivazione degli interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale, interventi che, nel programma operativo dei lavori, saranno anticipate il più possibile rispetto alla realizzazione delle opere infrastrutturali del progetto</p>	<p>Elab. 0297.04.000.PD.GRXX.00.00.0004.0</p>	<p>Recepito</p> <p>Verifica puntuale in fase attuativa.</p>
<p>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.</p>	<p>Il progetto definitivo comprende uno studio della cantierizzazione che ha individuato la dislocazione delle aree logistiche ed operative proprio cercando di utilizzare aree residuali e/o comunque marginali prive di pregio ambientale.</p>	<p>Elaborati Cantierizzazione: Rel. 0297.04.000.PD.GRXX.05.00.0001.1 Tav.(da-a) 0297.04.000.PD.TGXX.05.00.0001.1 0297.04.000.PD.TGXX.05.00.0009.0</p>	<p>Ottemperato</p> 

10	<p><i>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.</i></p>	<p>Il piano di cantierizzazione del progetto definitivo individua oltre alle aree logistiche ed operative anche i percorsi interni e le viabilità della rete pubblica impegnata nella fase di costruzione, naturalmente con un approfondimento adeguato per un progetto definitivo. Gli ulteriori approfondimenti fino al dettaglio del tipo di mezzi, velocità di percorrenza, calendari e orari di traffico, ecc. saranno sviluppati nella fase esecutiva/costruttiva e comunque richiesti come prescrizione normativa nel Capitolato d'appalto.</p>		<p><i>Recepito</i> La definizione qualitativa e quantitativa del traffico ingenerato dalle fasi di costruzione dovrà essere definita nel dettaglio del progetto esecutivo.</p>
11	<p><i>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.</i></p>	<p>Questa prescrizione riguarda le fase esecutiva/costruttiva dell'intervento e sarà inserita come prescrizione normativa nel Capitolato d'appalto.</p>		<p><i>Recepito</i> La definizione qualitativa e quantitativa delle emissioni di cantiere dovranno essere definite in fase esecutiva.</p>
12	<p><i>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.</i></p>	<p>La variazione del numero dei veicoli che affluiscono all'Interporto Marche non risulta direttamente dipendente dalla realizzazione dello scalo merci di "Jesi Interporto", quanto piuttosto dai piani di sviluppo industriale dell'Interporto Marche stesso.</p>		<p><i>Recepito</i></p>
13	<p><i>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.</i></p>	<p>Le opere che consentono il collegamento pedonale tra l'aeroporto di Falconara ed entrambi i marciapiedi della fermata ferroviaria di Castelferretti, così come il sottopassaggio pedonale che attraversa la sede ferroviaria per collegare direttamente le due aree adiacenti la ferrovia, sono già da tempo esistenti ed aperte al pubblico.</p>		<p><i>Ottemperato</i></p>
14	<p><i>Prevedere, per la fase di realizzazione delle opere d'arte e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:</i> <i>-le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere dei rischi di diffu-</i></p>	<p>Per le lavorazioni che prevedono attività di perforazione per esecuzione di pali di fondazione e nello specifico per i pali del viadotto Esino e per i diaframmi di Via Nazionale e Via delle Caserme, sarà prescritto da Capitolato d'appalto l'impiego di tecnologie che evitino la diffusione nel sottosuolo dei fluidi e/o fanghi di perforazione nonché le modifiche dei caratteri di permeabilità delle formazioni litolo-</p>		<p><i>Recepito</i> MINISTERO DELL'AMBIENTE VERIFICA PUBBLICA Attività di emissione dell'impatto Il Segretario</p>

	sione delle sostanze inquinanti dovuti ai fluidi di perforazione; - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.	giche 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.	Per la messa in sicurezza e la salvaguardia delle aree dismesse, nelle more della loro destinazione d'uso finale, sono state previste idonee recinzioni tipologiche ferroviarie a completamento di quelle esistenti, come meglio dettagliato nell'allegato.	(Allegato 1) "Messa in sicurezza e salvaguardia delle aree ferroviarie dismesse".	Ottemperato
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 in 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.	Il piano di cantierizzazione del progetto definitivo fornisce una quantificazione dei materiali di scavo e delle demolizioni, così come desunti dai computi metrici estimativi dell'intervento, nonché le aree di stoccaggio individuate nelle varie aree operative; il quantitativo degli armamenti ferroviari in dismissione può essere desunto direttamente dai computi metrici estimativi. Nella fase esecutiva/costruttiva, in linea con quanto definito dal Sistema di Gestione Ambientale che l'appaltatore dovrà adottare, si andrà poi al dettaglio dei quantitativi dei materiali, alla loro caratterizzazione e, in funzione di quest'ultima, alla definizione delle modalità di conservazione, trattamento e smaltimento.	Elab. Cantierizzazione 0297.04.000.PD.GRXX.05.00.0001.1),	Recepito Verifica puntuale in fase attuativa.
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 periurbano.	Per le aree ferroviarie da dismettere (scalo merci e relativi fasci di binari), tenuto conto del contesto urbano in cui sono situate, sono prevedibili interventi di riqualificazione urbanistica in conformità a quanto previsto nel PRG del Comune di Falconara Marittima. Gli elaborati allegati illustrano la localizzazione delle aree in relazione alle attuali previsioni degli strumenti urbanistici ed alle ipotesi di valorizzazione futura delle aree urbane limitrofe alle aree dismesse. Nelle successive fasi di sviluppo del progetto verrà quindi definita la riqualificazione urbanistica e ambientale delle aree ferroviarie da dismettere, sulla base di specifici accordi con l'Amministrazione comunale.	(Allegato 2) "PRG 99 del Comune di Falconara Marittima -Stralcio" (Allegato 3) "Valutazione Ambientale Strategica della variante al PRG del Comune di Falconara Marittima -Stralcio" (Allegato 4) "Piano di recupero Falconara Nord-Villanova -Stralcio"	Recepito Ulteriore dettaglio e adeguamento alle richieste della prescrizione, dovranno essere verificate nelle fasi successive (Esecutivo e/o Attuazione) in funzione della definizione dei programmi urbanistici del Comune di Falconara Marittima..
18	Prevedere interventi atti al miglioramento degli accessi ai fondi e alle proprietà private interrotte dalla linea ferroviaria su nuova sede, assicurandone la continuità urbanistica e territoriale.	Quanto prescritto è stato attuato con il progetto definitivo dove ogni interferenza viabilistica è stata risolta nel dettaglio.		Recepito Verifica puntuale in fase attuativa.
19	Dettagliare le misure proposte per evitare che la realizzazione e l'esercizio della in-	Il progetto definitivo ha risolto le interferenze con la rete idrografica di superficie senza alterare in alcun modo la situazione ante-operam.		Ottemperato

	<i>fraseologia in argomento influisce in modo percepibile: - sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee; - sul regime idraulico; - sull'ecosistema proprio della porzione del reticolo idrografico interessato.</i>	Lo studio idraulico all'uopo predisposto e curato dal Prof. Ing. Alessandro Mancinelli, della Facoltà di Ingegneria dell'Università Politecnica delle Marche di Ancona, ha evidenziato che le criticità di cui l'area soffre possono essere risolte solo con interventi a livello urbanistico-territoriale di grande scala (Regione, Autorità di Bacino, Comuni), mentre con il progetto in esame ci si è potuti limitare a non modificare gli equilibri attuali mantenendo comunque inalterata la sicurezza del territorio in relazione al rischio idraulico.		
20	<i>Assicurare corridoi protetti di attraversamento della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati.</i>	Il progetto, grazie al lungo viadotto Esino ed ai necessari sottovia e/o tombini del diametro di 150 cm delle parti in rilevato, risulta quasi totalmente permeabile alle attività umane e, a maggior ragione, non pone alcun vincolo alla mobilità della fauna presente in un contesto fortemente antropizzato come quello interessato dalle opere.		<i>Recepto</i> Pur concordando con gli intenti del Progettista, si nota come sia necessario separare la permeabilità alle attività umane da quella più specificatamente ecologica, con interventi mirati.
21	<i>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 alla 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.</i>	Il progetto definitivo comprende una specifica sezione dedicata alle opere a verde che ottempera quanto prescritto L'approfondimento di dettaglio (produzione di materiale vivaistico) sarà eseguito in fase di progetto esecutivo.	<i>Elaborati opere a verde:</i> Rel. 0297.04.001.PD.GRMA.02.00.0001.0 Tav. 0297.04.001.PD.TSMA.02.00.0001.1 Rel. 0297.04.002.PD.GRMA.02.00.0001.1 Tav.(da-a) 0297.04.002.PD.TSMA.02.00.0001.1 0297.04.002.PD.TSMA.02.00.0007.1	<i>Recepto</i> Verifica puntuale in fase attuativa.
22	<i>Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di maturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica.</i>	Prescrizione ottemperata (vedi punto 21).		<i>Recepto</i> Verifica puntuale in fase attuativa.
23	<i>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</i>	Il progetto definitivo ha curato gli aspetti formali delle opere d'arte, in particolare il ponte sul fiume Esino è stato concepito con una logica di qualificare l'area e renderla riconoscibile grazie ad una soluzione ad arco a via inferiore che risolve anche il problema dell'interferenza idraulica (pile in alveo).		<i>Recepto</i> Il progetto ha definito degli standard architettonici, strutturali ed ornamentali con le prescrizioni. Si prescrive l'opportunità di una opportuna scelta in sede di Esecuzione in fase attuativa, la scelta di finiture e mitigazioni sia eseguita in accordo

	anche in conseguenza della opportunità di minimizzarne l'interferenza in ambito fluviale.			con le entità territoriali interessate.
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.	Prescrizione ottemperata (vedi punto 21).		Receptio La mitigazione dell'impatto visivo delle opere d'arte con l'inserimento di opportune alberature e siepi che schermino almeno in parte l'infrastruttura, deve assumere una maggior valenza di sviluppo vegetazionale spontaneo.
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.	Con il progetto definitivo è stato sviluppato uno specifico studio dell'impatto acustico per ciascuno dei tre siti (Montemarciano, Falconara e Jesi) sulla base del quale è stata poi definita l'ubicazione e la geometria delle barriere antirumore utilizzando, nella quasi totalità dei casi, la tipologia di barriera antirumore standard RFI che sarà contestualizzata all'ambiente di inserimento tramite colorazioni opportune.	Elaborati Mitigazione acustica: Relazioni: 0297.04.001.PD.GRMA.01.00.0001.0 0297.04.002.PD.GRMA.01.00.0001.1 0297.04.003.PD.GRMA.01.00.0001.0 Tav.(da-a) 0297.04.001.PD.TSMA.01.00.0001.0 0297.04.001.PD.TSMA.01.00.0006.0 Tav.(da-a) 0297.04.002.PD.TSMA.01.00.0001.0 0297.04.002.PD.TSMA.01.00.0011.1 Tav.(da-a) 0297.04.003.PD.TSMA.01.00.0001.1 0297.04.003.PD.TSMA.01.00.0002.1	Receptio Come detto in precedenza si ritiene necessario un approfondimento progettuale specifico, nei differenti ambiti ambientali attraversati, per lo studio di soluzioni alternative a quelle delle semplici barriere in cls. (più o meno parziali).
26	Approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614.	L'elaborato redatto sulla base di una specifica campagna di misurazioni, dà conto che per il progetto in esame non si evidenziano situazioni di ricettori sensibili al rischio di impatto vibrazionale.	Elab. 0297.04.002.PD.GRMA.03.00.0001.0	Ottemperato
27	Attivarsi, in sede di progettazione definitiva, con le competenti Autorità (Ministero della Difesa) al fine della risoluzione dell'interferenza con la caserma Saracini.	Lo Stato Maggiore dell'Esercito, con nota prot. n. 4617 del 01/09/2006, ha confermato che l'ex caserma "Saracini" di Falconara Marittima è stata inserita tra gli immobili dell'Amministrazione Difesa, non più utili ai fini istituzionali, da alienare ai sensi dell'art. 27 della legge n. 326/2003. In fase di progettazione definitiva si sono svolti quindi degli incontri tra la Committente (RFI) e l'Agenzia del Demanio-Filiale Marche al fine di verificare l'impatto dell'infrastruttura ferroviaria sulle previsioni di valorizzazione dell'Agenzia del Demanio relative al compendio demaniale "Caserma Saracini di Falconara Marittima". Allo stato attuale è stata accertata la compatibilità dell'opera con tali previsioni di valorizzazione.		Ottemperato

<p>28 <i>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 e dei fabbricati coinvolti nella demolizione degli edifici lungo Via Nazionale e 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.</i></p>	<p>Il progetto definitivo è stato sviluppato tenendo in debito conto, per quanto possibile, le ipotesi di valorizzazione futura delle aree limitrofe, come già in parte illustrato al punto 1 della presente relazione.</p>		<p><i>Recepito</i> Verifica puntuale in fase attuativa.</p>
---	---	--	---

MINISTERO DI
DELLA TUTELA DEL
Commission
dell'Impianto
Il Segr

10 Zell

Per effetto di quanto esposto in precedenza, ai fini della Verifica di Ottemperanza del progetto definitivo **“Collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica, Nodo di Falconara (AN)”** alle prescrizioni in merito contenute nella Delibera CIPE n°96 del 29.7.2005 e all’approvazione delle varianti pubblicate sul progetto preliminare, la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale esprime

PARERE CHE

1. Sussista una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n°96 del 29.7.2005.
2. Le variazioni del progetto definitivo o non assumono rilievo sotto l’aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale.
3. La fase di cantierizzazione risulta sostanzialmente coerente con le previsioni del progetto definitivo fatti salvi gli aspetti di dettaglio determinati dallo sviluppo esecutivo degli elaborati.
4. Il PMA, nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, ma dovrà essere modulato ed armonizzato secondo quanto previsto dalla Normativa vigente (All. tecnico XXI del D.Lgs. 163/2006) per quel che riguarda la versione da produrre con il progetto esecutivo.

PER TUTTO QUANTO SOPRA ARGOMENTATO

È verificata l’ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale, nonché la compatibilità ambientale delle variazioni introdotte, alle seguenti prescrizioni:

- a) La definizione funzionale e logistica delle aree di cantiere, nonché l’analisi qualitativa e quantitativa del traffico ingenerato dalla cantierizzazione e dalle fasi di realizzazione, dovrà essere definita nel dettaglio del progetto esecutivo.
- b) Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà adeguarsi alle norme tecniche dell’Allegato XXI del D.Lvo 163/2006 con particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di prevenzione e di risoluzione delle criticità.
- c) Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà curare che siano verificati gli aspetti progettuali per le cave e discariche relativi a tutte le componenti ambientali coinvolte (atmosfera, clima acustico, ambiente idrico, vegetazione, fauna ed ecosistemi), nonché che sia redatta una pianificazione puntuale dei trasporti connessi. Dovrà altresì produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell’art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006, modificato con D.Lgs. 4/2008.
- d) Nelle opere di attraversamento dei corsi d’acqua, siano affinate le soluzioni tipologico-architettoniche previste dal progetto definitivo, alle quali dovranno eventualmente adeguarsi le opere ferroviarie vicine, confrontandosi, per le soluzioni definitive di inserimento (scelta dei materiali e aspetto formale), con le entità territoriali

interessate.

- e) Prevedere la mitigazione dell'impatto visivo delle opere d'arte, facendone prevedere ai previsti inserimenti di alberature e siepi lungo alcuni tratti dei margini laterali della linea ferroviaria in progetto (utilizzando specie autoctone tipiche), funzione di schermatura almeno parziale dell'infrastruttura, mantenendo la percezione visuale del paesaggio agricolo, cercando di realizzare il massimo aspetto di naturalità ed evitando la scansione vegetale del tutto omologa a quelle delle pile dei viadotti interessati.
- f) Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, con creazione di nuove aree di vegetazione autoctona, in continuità con le macchie esistenti, oltre all'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) o inserimento di fasce con vegetazione ripariale lungo le rive dei corsi d'acqua interessati dal passaggio dell'infrastruttura, di ampiezza atta a garantire un passaggio asciutto per gli animali e quindi in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;
- g) Rivedere la progettazione delle previste pannellature anti-rumore, mediante l'inserimento di tipologie diverse da quelle standard, adeguandole ai diversi ambiti attraversati, ferroviario-industriale, agricolo-paesistico, urbano, mediante l'adozione di pannelli trasparenti o proposte di inserimento di zone filtro naturalizzate che ne mitigano l'aspetto di cesura orizzontale delle visuali paesistiche. In sede di progettazione esecutiva deve essere garantito il rispetto dei limiti di legge per tutti i recettori sensibili, con particolare riferimento ai livelli notturni;
- h) Nell'ottica propositiva di limitare servitù o limitazioni all'ambiente antropico circostante le opere in progetto, in ottemperanza alle prescrizioni n. 1, 17 e 28, si ritiene opportuno che si preveda di :
- Sviluppare proposte o studi concettuali di riqualificazione urbanistica, nelle aree dismesse inerenti sia lo scalo merci di Falconara Marittima sia l'area situata tra la linea ferroviaria e la raffineria API, in senso propositivo verso le Amministrazioni coinvolte, con particolare attenzione al contenimento dei rischi sullo spazio antropico e sull'ambiente.
 - Studiare le possibilità di inserimento, lungo il tracciato ed entro ragionevoli limiti, di opere compensative in linea con i dichiarati obiettivi di mitigazione di turbativa locale del progetto e a seguito delle richieste locali di riduzione di occupazione di suolo e/o servitù esistenti.
- i) Contestualmente alla comunicazione dell'inizio operativo dei cantieri, il Proponente dovrà presentare il manuale di gestione ambientale dei cantieri conformemente a quanto previsto dalla Norma ISO 14001 o dal sistema EMAS, come previsto dall'Allegato Tecnico XXI del D.Lgs. 163/2006.
- j) Concordando gli standard anche in relazione alle reti di monitoraggio degli Enti Locali di controllo, il Proponente dovrà prevedere la restituzione periodica programmata e su richiesta delle informazioni e dei dati in maniera strutturata e georeferenziata, di facile utilizzo ed aggiornamento, e con possibilità sia di correlazione con eventuali elaborazioni modellistiche sia di confronto con i dati previsti nel SIA.
- k) Dovrà essere riaggiornato il quadro economico con i costi definitivi previsti per monitoraggi ambientali, compensazioni e mitigazioni.

Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Giuseppe Caruso

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Guido Monteforte Specchi

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)

Maria Fernanda Stagno d'Alcontres

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Sandro Campilongo

Prof. Saverio Altieri

Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone

Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

h

Arch. Laura Cobello

L. Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

C. Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

S. Corezzi

Dott. Maurizio Croce

M. Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

B. Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

C. Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

L. Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

C. Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

G. Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

F. Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

A. Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

D. Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

A. Lazzari

Arch. Sergio Lembo

S. Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

S. Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Geol. David Piccinini
Rappresentante Regionale
Regione Marche

Ullllllllll

[Signature]

[Signature]

Eleni Papaleludi
Mauro Patti

Francesca Federica Quercia
Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Sacco

Xavier Santiapichi

Franco Secchieri

Francesca Soro

Giuseppe Venturini

ASSENTE

[Signature]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 12 (Dodici) fogli è conforme al
suo originale.
Roma, 09 LUG 2009

80
1

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione