

MINI.
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARI
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA
DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA e VAS
Il segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° 3 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 11/07/2016

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*

Parere n. 2120 del 08/07/2016

Progetto:	<p>VARIANTE ex. Art. 169 Dlgs n. 163/2006</p> <p><i>Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara. 1° lotto funzionale. Progetto definitivo. Variante viadotto "Esino" per risoluzione interferenze.</i></p> <p>IDVIP: 3287.</p>
Proponente:	RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large vertical signature and various initials.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 “*Compiti della Commissione Speciale VIA*”,

VISTO il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l'art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi e prorogativi;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

1. PREMESSA

Oggetto del presente parere è l'approvazione della “*Variante del Viadotto Esino tra la pila n. 19 – posta alla pk 1+488,70 di progetto – e la pila n. 23 – posta alla pk 1+587,70 di progetto*” proposta dalla Società proponente Rete Ferroviaria Italiana (d'ora in avanti RFI) S.p.A. nell'ambito del “*Progetto Definitivo del I lotto funzionale del Collegamento Orte – Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara*”, ai sensi dell'art. 169 del D. Lgs. 163/2006, con nota prot. RFI-DIN-DIS.AD/A0C11/P/2016/000002 del 17 febbraio 2016, acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito “DVA”) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (di seguito “MATTM”), in data 17 febbraio 2016 con nota prot. DVA/2016/0004080.

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

In data 22 giugno 2004, la Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emesso il parere n. 39 di compatibilità ambientale positiva subordinata al rispetto di prescrizioni per il Progetto preliminare "Nodo di Falconara e collegamento Orte-Falconara con linea Adriatica", della società proponente RFI S.p.A..

L'opera in esame fa parte del progetto "Tratto marchigiano dell'asse ferroviario Bologna - Lecce - Potenziamento linea Orte Falconara (compreso by-pass ferroviario area API)", incluso nell'elenco di interventi strategici e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della L. 443/2001 (Allegato 2 della Delibera CIPA del 21 dicembre 2001, n. 121).

In data 22 luglio 2009, con nota prot. DSA/2009/0019729, il MATTM ha comunicato l'ottemperanza del progetto alle prescrizioni riportate nel Parere di compatibilità ambientale n. 39 del 22 giugno 2004.

In data 29 luglio 2005, con la Delibera n. 96/2005, il CIPE ha approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Progetto Preliminare del "Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica- Nodo di Falconara", per un costo complessivo di 210 milioni di euro, definendo anche le modalità per la revisione del piano economico e finanziario.

Tra le opere oggetto di approvazione vi è la costruzione della bretella a semplice binario (1,5 km con possibilità di raddoppio una volta completato il raddoppio dell'intera linea Orte - Falconara) di collegamento tra la linea Orte - Falconara e la linea adriatica diretta verso nord;

In data 25 giugno 2009, con parere n. 301, la CT VIA esprimeva un parere positivo sulla Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "Collegamento Orte-Falconara con Linea Adriatica - Nodo di Falconara" alle prescrizioni contenute nella Delibera CIPE n. 96/2005 e sull'approvazione delle varianti pubblicate sul Progetto Preliminare. In particolare, il parere rilevava la coerenza del Progetto Definitivo con il Progetto Preliminare oggetto della sopra citata Delibera CIPE, riportando che le variazioni del Progetto Definitivo non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo e le nuove soluzioni proposte in variante sono ritenute accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale, e l'ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale.

In data 3 agosto 2011, con la Delibera n. 54/2011, il CIPE ha reiterato il vincolo preordinato all'esproprio apposto con la sopra citata delibera n. 96/2005; contestualmente ha approvato con prescrizioni il Progetto Definitivo del I lotto funzionale dell'intervento "Nodo di Falconara e collegamento Orte-Falconara con linea Adriatica", prendendo atto che il costo complessivo dell'opera (comprendente anche il 2° lotto) aveva registrato un incremento di 30 milioni di euro a seguito dell'accoglimento delle prescrizioni della Delibera n. 96/2005, dell'adeguamento monetario e della necessità di attrezzare le tratte di intervento con una nuova tecnologia, salendo quindi a 240 milioni di euro;

In data 11 dicembre 2012, con la Delibera n. 128/2012 il CIPE ha preso atto della "rimodulazione del progetto definitivo dell'intervento", in particolare delle opere del 1° lotto funzionale oggetto dell'approvazione del progetto definitivo di cui alla Delibera n. 54/2011, tra le quali figura anche la bretella a semplice binario di 1,5 km, di collegamento fra la linea Orte - Falconara e la linea Adriatica, diretta verso nord. La copertura finanziaria dell'opera è di 174 milioni di €. Nella "tabella A - opere in corso" del Contratto di programma 2007-2011 aggiornamento 2010-2011, è prevista la realizzazione di una 1ª fase funzionale del predetto 1° lotto del "Nodo di Falconara", con un costo di 174 milioni di euro, trasferendo la realizzazione di opere non prioritarie per il servizio ferroviario, prive di copertura finanziaria, tra le "opere programmatiche", la cui copertura finanziaria dovrà essere reperita nei successivi atti contrattuali, e confermando il costo complessivo dell'opera

Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara. 1° lotto funzionale. Progetto definitivo. Variante viadotto "Esino" per risoluzione interferenze.

“Collegamento della linea ferroviaria Orte-Falconara con la linea Adriatica. Nodo di Falconara” in 240 milioni di euro.

La bretella a semplice binario rientra nella I fase funzionale dell'opera.

In data 17 febbraio 2016, con nota prot. RFI-DIN-DIS.AD/A0C11/P/2016/000002, la Società RFI S.p.A. ha presentato richiesta per l'avvio della procedura di variante ex. art 169, comma 4, D.lgs 163/2006 e ss.mm.ii, per il Progetto “Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara. 1° lotto funzionale. Progetto definitivo. Variante viadotto "Esino" per risoluzione interferenze”. Tale richiesta è stata acquisita agli atti della DVA in data 17 febbraio 2016, con nota prot. DVA/2016/0004080.

In data 22 febbraio 2016 RFI S.p.A. ha trasmesso via PEC alla DVA ulteriori elaborati progettuali per il perfezionamento degli atti istruttori già prodotti, in particolare, il Proponente ha trasmesso la “Perizia differenziale di Variante”; detta documentazione è stata acquisita agli atti della DVA in data 22 febbraio 2016 con prot. DVA/2016/0004576.

In data 25 febbraio 2016, con nota prot. DVA/2016/0005025, la DVA ha trasmesso l'istanza della Società proponente e la documentazione progettuale ad essa allegata, alla CTVIA, che le ha acquisite in data 26 febbraio 2016 con prot. CTVA/2016/000705.

In data 8 marzo 2016, con nota prot. CTVA/2016/00826, il Presidente della CTVIA, ai sensi dell'art. 9 comma 5 del GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007, ha disposto l'assegnazione del procedimento al Gruppo Istruttore.

PRESO ATTO che la documentazione presentata da RFI S.p.A., contestualmente alla citata istanza, è costituita da

- a) Perizia differenziale Viadotto Esino
- b) Variante di Falconara – opere d'arte – Viadotto “Esino”: nota di calcolo impalcato CAP L=28,5 m;
- c) Sezione longitudinale – Scala 1:500;
- d) Impalcati tipo CAP in curva: piante e sezioni – Scala 1:100;
- e) Impalcati tipo in acciaio campata da 43,00 m: piante e sezioni – Scala 1:100;

ESAMINATA la documentazione progettuale trasmessa dal Proponente e sopra elencata;

PRESO ATTO che, con nota prot. RFI-DIN-DIS_AD/A0011/P/2016/0000094 del 22 marzo 2016, RFI S.p.A. ha trasmesso documentazione integrativa in risposta alle richieste avanzate dalla Regione Marche in data 3 marzo 2016, con nota prot. n. 145032, per valutare correttamente se la variante proposta non assuma effettivamente rilievo sotto il profilo localizzativo e non comporti altre sostanziali modifiche rispetto al Progetto Definitivo approvato. Detta documentazione è stata acquisita anche agli atti della DVA in data 22 marzo 2016, con prot. DVA/2016/0007886;

PRESO ATTO che nella suddetta nota prot. RFI-DIN-DIS_AD/A0011/P/2016/0000094 del 22 marzo 2016, RFI S.p.A. ha ribadito “che l'intervento non assume rilievo localizzativo – in quanto compresa nel corridoio individuato in sede di approvazione del progetto preliminare dell'intervento – e che non richiede ulteriori nuovi finanziamenti”;

ESAMINATA la documentazione integrativa prodotta da RFI S.p.A. in risposta alle richieste della Regione Marche, così composta:

- a) Corografia generale con individuazione del tratto ferroviario interessato dalla variante – Scala 1: 5000;
- b) Planimetria di raffronto tra la variante in progetto e la soluzione prevista nel progetto definitivo approvato, con individuazione del tratto ferroviario interessato dalla variante – Scala 1: 500;

c) Relazione tecnico-illustrativa con documentazione fotografica.

PREMESSO che:

Con Delibera n.54 del 3 agosto 2011, il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo dell'opera "Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara".

In esito all'approvazione dell'opera da parte del CIPE, con la Delibera n. 128 del 11 dicembre 2012 e all'indizione della gara di appalto, nel corso del confronto tenuto con gli enti gestori dei sottoservizi è stata rilevata l'interferenza tra la pila n. 21 del viadotto "Esino" con un gasdotto di proprietà di ENI S.p.A., di cui ENI stessa ha manifestato la relativa inamovibilità.

Oggetto del presente parere è l'approvazione della "Variante del Viadotto Esino tra la pila n. 19 - posta alla pk 1+488,70 di progetto - e la pila n. 23 - posta alla pk 1+587,70 di progetto" proposta dalla Società proponente Rete Ferroviaria Italiana (d'ora in avanti RFI) S.p.A. nell'ambito del "Progetto Definitivo del I lotto funzionale del Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara".

RICORDATE tutte le caratteristiche dell'opera in generale e degli interventi specifici di seguito esposti:

3. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

Il progetto della bretella di collegamento ferroviario tra la linea adriatica e la linea Orte-Falconara e della variante della tratta Falconara-Montemarciano ("Collegamento Orte-Falconara con la linea adriatica - Nodo di Falconara") si inserisce nel contesto infrastrutturale delle linee Bari - Bologna e Orte - Falconara. In particolare, gli interventi approvati consistono in:

- Realizzazione della "Variante di Falconara" a doppio binario (4,4 km) tra le stazioni di Falconara Marittima e Montemarciano, compresa la modifica del piano di stazione di Falconara Marittima;
- Costruzione di una bretella di collegamento a semplice binario (1,5 km con possibilità di raddoppio una volta completato il raddoppio dell'intera linea Orte-Falconara) tra la linea Adriatica verso nord e la linea Orte-Falconara;
- Riallocazione dell'attuale sottostazione elettrica di Falconara Marittima in un'area adiacente al nuovo tracciato di variante;
- Costruzione di una nuova stazione di Montemarciano e dismissione dell'attuale;
- Costruzione di una nuova stazione di smistamento merci nelle adiacenze dell'interporto di Jesi con contemporanea dismissione dell'esistente scalo di Falconara Marittima;
- Trasformazione in fermata dell'attuale stazione di Chiaravalle mediante modifiche ai soli impianti di sicurezza e segnalamento.

La realizzazione del viadotto "Esino", oggetto della presente istanza, è prevista nella cosiddetta "Variante di Falconara": la variante della linea ferroviaria Bologna - Ancona tra la stazione di Montemarciano e la stazione di Falconara Marittima, con una variante di tracciato per evitare l'attraversamento della zona API e con la realizzazione di una bretella di connessione alla linea Orte-Falconara. Il tracciato si sviluppa per la maggior parte in viadotto, composto, per la maggior parte, da una serie di campate di luce compresa tra 23,92 m e 25,00 m, con impalcato in CAP a 4 cassoncini, da un ponte sul "Fosso della Liscia" di luce 43,00 m con struttura mista acciaio-calcestruzzo e da un ponte ad arco a via inferiore in acciaio di lunghezza 164,00 m circa, che scavalca il fiume Esino.

In esito all'approvazione dell'opera da parte del CIPE e all'indizione della gara di appalto, durante il confronto con gli enti gestori dei sottoservizi, è stata rilevata l'interferenza tra la pila n. 21 del viadotto "Esino" con un

Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara. 1° lotto funzionale. Progetto definitivo. Variante viadotto "Esino" per risoluzione interferenze.

gasdotto di proprietà di ENI S.p.a., di cui la stessa ENI ha manifestato la relativa inamovibilità; tale gasdotto riveste importanza strategica a livello nazionale, per questo motivo, per ragioni di riservatezza, il tracciato non compare nelle carte del sistema infrastrutturale a disposizione del Comune di Falconara Marittima nelle precedenti fasi di progettazione dell'opera ferroviaria.

Secondo quanto riportato dal Proponente, l'iter autorizzativo del Progetto Definitivo del "Nodo di Falconara" era già stato completato nel momento in cui è stato evidenziato il problema dell'interferenza del Viadotto "Esino" con il gasdotto ENI: per superare questa interferenza, il Proponente ha predisposto il progetto di variante, tenendo in considerazione la compatibilità della variante proposta con quanto già approvato ed autorizzato.

Unitamente con l'istanza per l'avvio della procedura di Variante ai sensi dell'art. 169 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., RFI ha presentato documentazione progettuale a corredo della richiesta, per poter verificare che l'intervento in esame non assume rilievo localizzativo – in quanto compreso nel corridoio individuato in sede di approvazione del Progetto preliminare dell'intervento – non comporta altre sostanziali modifiche rispetto al progetto approvato e non richiede ulteriori finanziamenti, presupposti per i quali può essere presentata richiesta di variante ex art. 169 D. Lgs. 163/2006 e s.m.i..

Handwritten mark resembling a stylized 'R' or a similar symbol.

3.1 Localizzazione dell'intervento



Figura 1: Ortofocarta con inquadramento dell'intervento

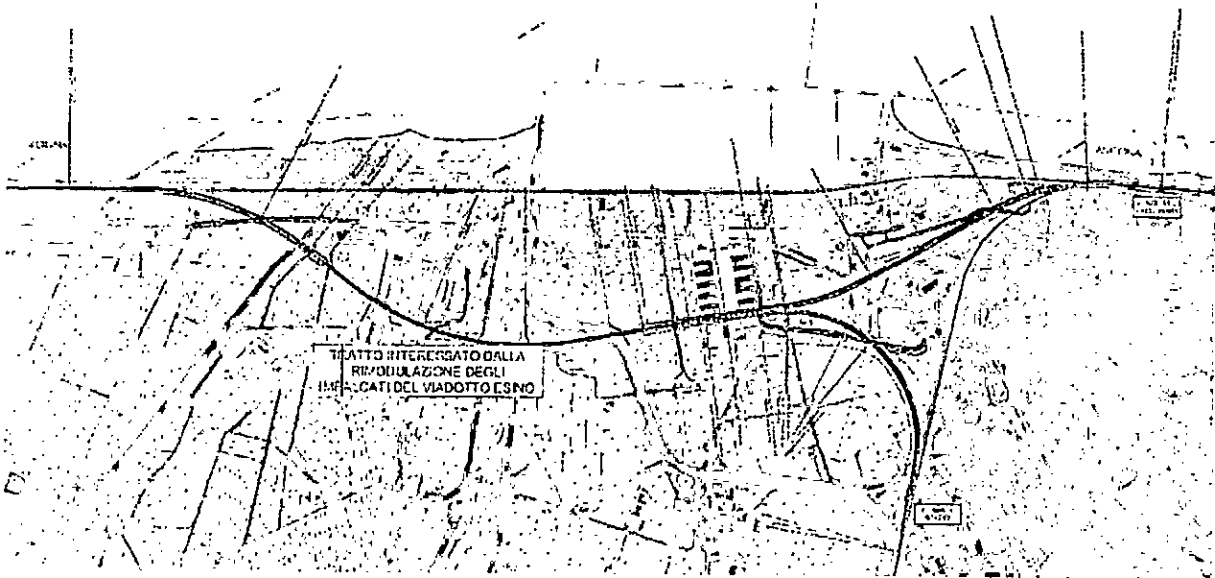


Figura 2 corografia generale con individuazione dell'intervento di adeguamento

Handwritten scribbles and lines on the right side of the page.

Handwritten notes and symbols on the right side of the page, including the letters 'VS' and 'B'.

Handwritten notes and symbols on the right side of the page, including the letters 'M' and 'L'.

Handwritten notes and symbols, including the letters 'Cl' and 'FM'.

Large handwritten notes and symbols at the bottom of the page, including the letters 'C', 'A', 'M', 'U', 'A', 'S', 'U', 'L', 'U', 'L', 'U', 'L', 'U', 'L'.

Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara. 1° lotto funzionale. Progetto definitivo.
 Variante viadotto "Esino" per risoluzione interferenze.

3.2 Il Progetto approvato dal CIPE con Delibera 54/2011

Nel progetto definitivo, il Viadotto "Esino" prevedeva la realizzazione di 48 campate, di cui 45 con impalcato a travi prefabbricate in calcestruzzo a doppio T, di luce compresa tra 23,92 m e 25,60 m, e 3 campate centrali con impalcato del tipo a "bow string", con arco a via inferiore.

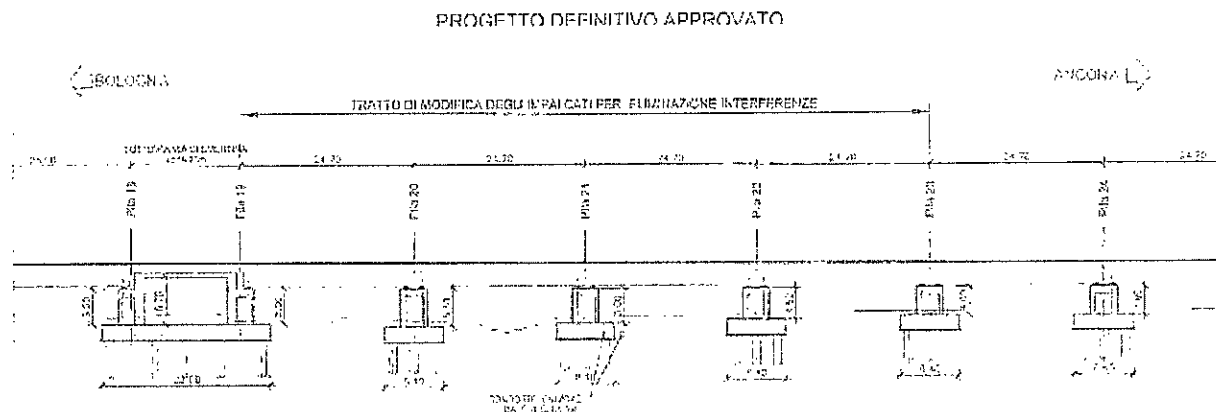


Figura 3: Stralcio di profili longitudinali progetto definitivo approvato

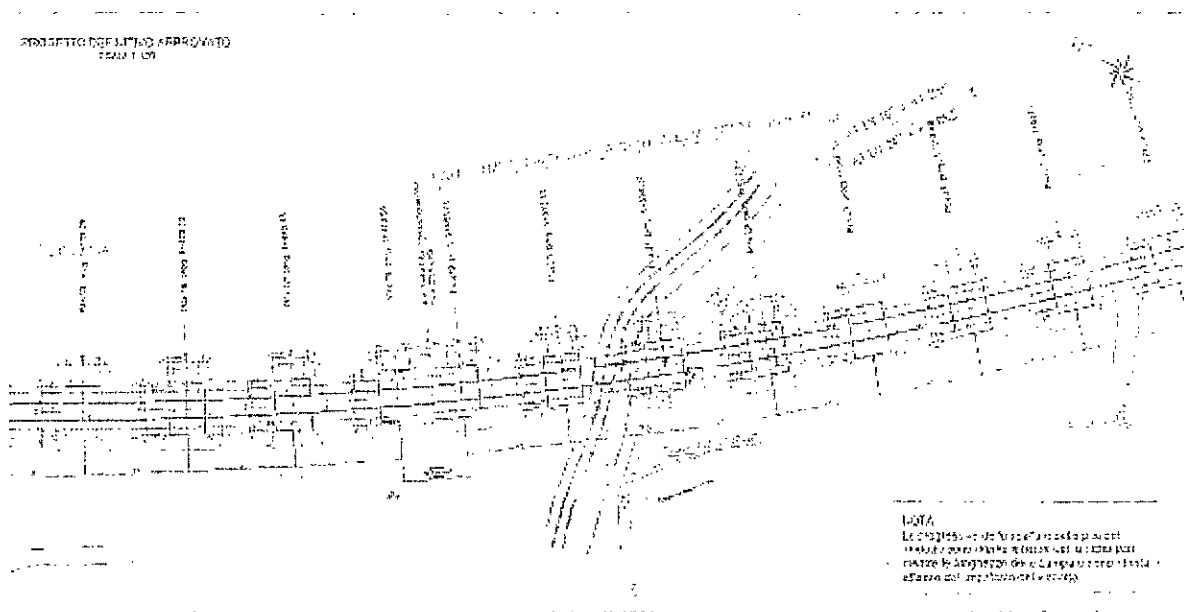


Figura 4: Stralcio planimetrico fondazioni e sezione progetto definitivo approvato

[Handwritten mark]

3.3 Descrizione delle opere in variante

Per superare l'interferenza della pila n. 21 del viadotto "Esino", posta alla progressiva pk 1+538,20, con il gasdotto, il Proponente ha proposto la modifica del progetto definitivo approvato, relativamente alla posizione delle pile del viadotto; in particolare l'intervento interessa il tratto compreso tra la pila n.19, posta alla pk 1+488,70 di progetto, e la pila n. 23, posta alla pk 1+587,70 di progetto.

L'intervento consiste nel suddividere il tratto di viadotto tra la pila n. 19 e la pila n. 23 in 3 campate (al posto delle 4 presentate nel progetto definitivo approvato).

Tali modifiche prevedono l'eliminazione della pila n. 21 del viadotto e il riposizionamento delle pile n. 20 e n. 22, mantenendo invariata l'impronta dell'opera, con conseguente modifica della lunghezza degli impalcati previsti tra le pile n. 19 e n. 23 del viadotto "Esino".

La variazione proposta comporta l'adozione di una campata con struttura mista da 43 m di interasse tra le pile 20 e 22, analoga alla campata prevista tra le pile 44 e 45, e per le due campate adiacenti (tra le pile 19 e 20 e tra le pile 22 e 23) un impalcato a cassoncini analogo a quello standard del Viadotto "Esino", varato sull'interasse tra le pile di 28,50 m rispetto ai 25 m della campata standard.

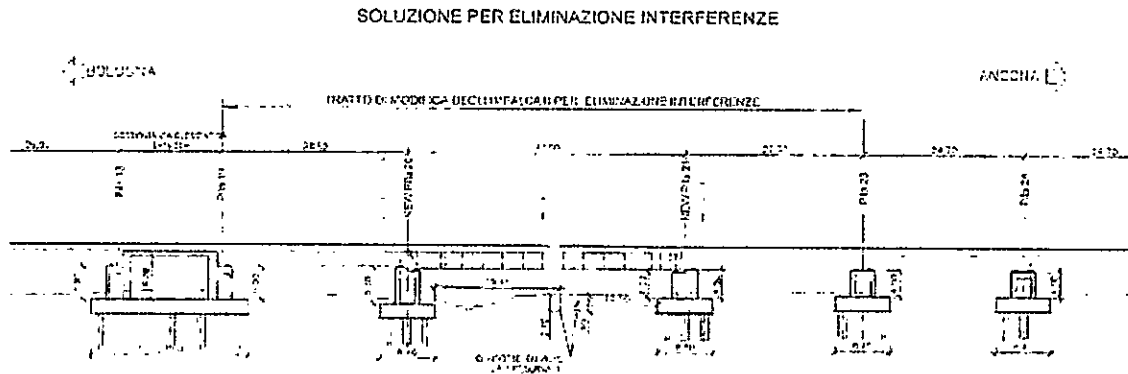


Figura 5 Stralcio di profili longitudinali soluzione proposta in variante

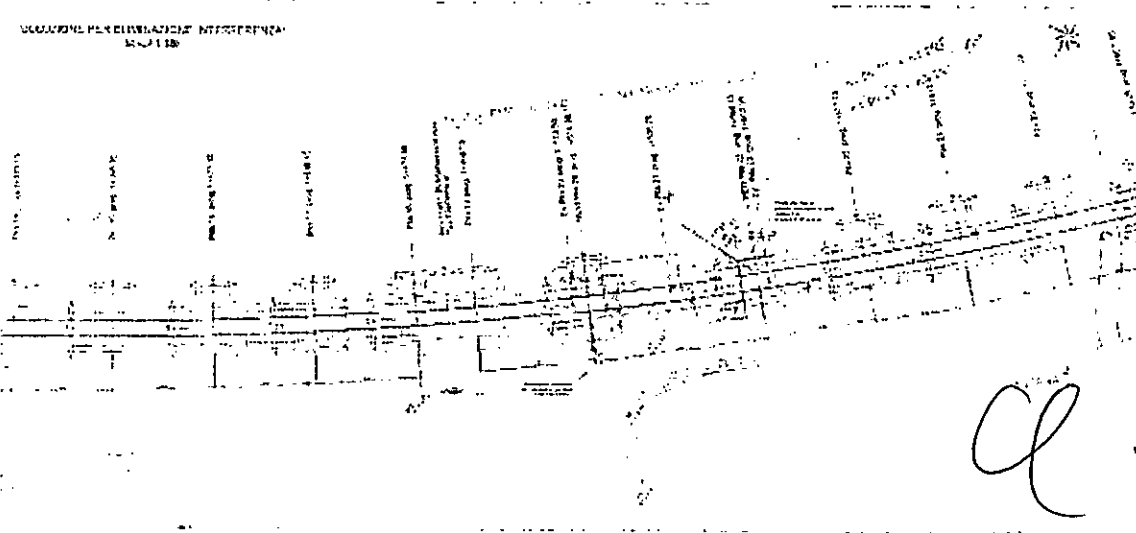


Figura 6: Stralcio planimetrico fondazioni e sezione soluzione proposta in variante

[Large handwritten signatures and marks at the bottom of the page, including 'ch', 'm', 'G', and other illegible scribbles.]

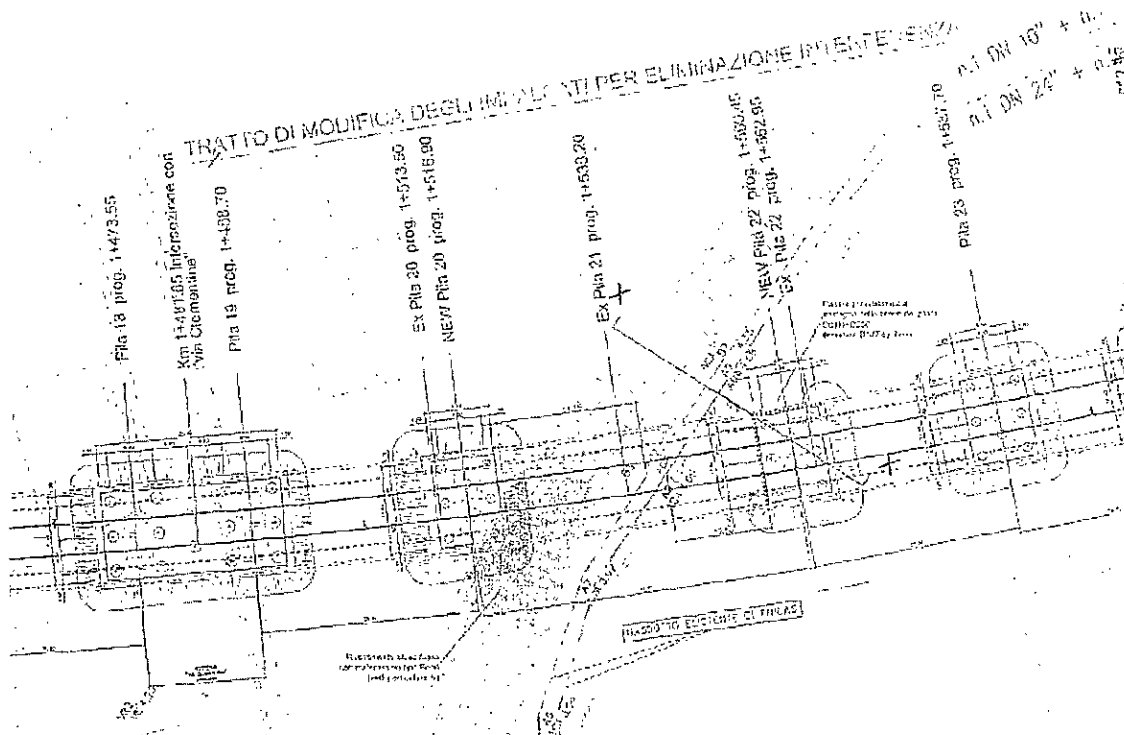


Figura 7: Stralcio planimetrico fondazione e sezioni soluzione proposta in variante (ingrandimento)

3.4 Specifiche sull'intervento

Nell'elaborato "Planimetria di raffronto tra la variante in progetto e la soluzione prevista nel progetto definitivo approvato, con individuazione del tratto interessato dalla variante" RFI riporta che la variazione in esame interessa l'opera esclusivamente nel tratto compreso tra le pile n. 19 (pk 1+488,70) e la pila n. 23 (pk 1+587,70). Come rilevato dagli stralci di profilo sopra riportato, i quattro impalcati, di interesse tra le pile di 24,70 m ciascuno (lunghezza totale 98,8 m) nel progetto in variante verrebbero sostituiti da tre impalcati:

- quello tra le pile 19 e 20 di interasse 28,50 m;
- quello tra le pile 20 e 22 di interasse 43 m;
- quello tra le pile 22 e 23 di interasse 27,30m.

Per il primo impalcato, data la lunghezza dell'interasse di 28,50 m, maggiore rispetto ai 25 m dello standard calcolato nel progetto definitivo, RFI ha inoltrato un elaborato di verifica della nuova situazione statica.

In luogo dei due impalcati a c.a.p. a 4 cassoncini previsti tra la pila n. 20 e la pila n. 22., di lunghezza pari a 24,70 m ciascuno, la soluzione prospettata prevede la realizzazione di un unico impalcato in acciaio di lunghezza pari a 43,00 m.

Con la soluzione proposta per risolvere l'interferenza con il gasdotto la fondazione della pila più vicina si troverebbe ad oltre 12 m di distanza dal gasdotto; detta soluzione, inoltre, eviterebbe la deviazione del fosso esistente (necessaria invece con l'assetto delle pile previste come da Progetto Definitivo approvato), e

l'intervento si limiterebbe ad un rivestimento dell'alveo con materassi tipo Reno nel tratto contiguo alla nuova posizione della pila n. 20.

3.5 Verifica della nuova situazione statica per l'impalcato in CAP L=28,5 m

A corredo della documentazione presentata, RFI ha predisposto anche un documento di verifica della nuova situazione statica per la campata del viadotto "Esino", la quale dovrebbe essere allungata fino ad arrivare alla lunghezza di 28,5 m di interasse tra le pile, per superare l'interferenza con il gasdotto.

In questa nuova soluzione, i cassoncini conservano la stessa sezione della campata di interasse tra le pile di 25,00 m, e quindi un'altezza di 2,10 m, mentre per l'armatura vi è un incremento del 25% dei cavi di precompressione. RFI ha effettuato il calcolo delle travi precomprese con foglio di calcolo EXCEL secondo il DM 14 gennaio 2008, applicando la UNI EN 1992-1-1:2005, ove possibile, e la norma di prodotto UNI EN 13225:2004.

PRESO ATTO che:

La Regione Marche, con nota prot. 0230657 del 11 aprile 2016, acquisita agli atti della DVA in data 11 aprile 2006, prt. DVA/2016/00009655, ha trasmesso il proprio parere in merito alla variante proposta sull'opera in esame, ai sensi del D.Lgs. n. 163/2006.

Di seguito si riporta il dispositivo finale del parere della Regione Marche:

"[...] alla luce delle verifiche effettuate [...] il progetto di variante in argomento appare complessivamente coerente con il dispositivo dell'art. 169, comma 3 del D.Lgs. 163/2006. Infatti esso non assume alcun rilievo né sotto l'aspetto localizzativo, in quanto non viene ad essere minimamente modificato il tracciato ferroviario determinato dal progetto definitivo approvato, né sul corridoio territoriale pianificato ai fini urbanistici ed edilizi, la cui zonizzazione, di norma, è corrispondente al Piano Particellare di Esproprio. Circa il requisito che il progetto di variante non richieda attribuzione di nuovi finanziamenti, ciò è stato dichiarato da Rete Ferroviaria Italiana nella nota RFI-DIN-DIS AD/A0011/P/2016/0000002 del 17.02.2016, relativa alla comunicazione dell'avvio del procedimento [...]"

PRESO ATTO che:

Il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, con nota prot. DG/BEAP/34.19.04/10835/2016 del 19 aprile 2016, acquisita agli atti della DVA in data 19 aprile 2016, con prot. DVA/2016/001063, ha trasmesso il proprio parere in merito alla variante proposta sull'opera in esame, in accordo con quanto previsto dal D. Lgs 163/2006, art. 169.

In particolare, il parere riporta che:

"[...] per quanto riguarda gli aspetti ambientali e paesaggistici questa Direzione Generale concorda con le valutazioni espresse con nota prot. n. 5478 del 6.4.2016 dalla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio delle Marche, [...] con la quale esprime parere favorevole all'intervento, in quanto l'eliminazione della pila n. 21 e il nuovo posizionamento della n. 20 e della n. 22 non apportano modifiche sostanziali al progetto già approvato. Mentre per quanto riguarda gli aspetti archeologici si rimanda alle valutazioni espresse dalla Direzione Generale Archeologia con nota prot. n. 3705 del 11.4.2016 che di seguito si riportano integralmente:

In riferimento all'opera in oggetto, la Soprintendenza Archeologia delle Marche, con nota prot. 2165 del 24.4.2016 [...] rileva che l'opera in variante "risulta modificata solo nel numero e nel posizionamento di alcune pile" e rende noto che l'area su cui ricadono i lavori di progetto "risulta tuttavia oggi strettamente contigua (300-400 m in linea d'aria) ad un contesto archeologico di recentissimo rinvenimento, riportato alla luce nel 2014 in località Rocca Priora".

Considerato quindi "l'alto rischio archeologico, recentemente riconfermato e ulteriormente acclarato, dell'area in cui ricadono le opere di progetto" la Soprintendenza territoriale subordina il proprio parere definitivo di competenza ai risultati delle indagini di archeologia preventiva che dovranno essere effettuate, ai sensi dell'art.96, comma 1 lettera a) del [...] D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. nell'area di ingombro delle pile 20 e 22 e che accerteranno la compatibilità delle opere di progetto con i resti archeologici ivi eventualmente presenti.

Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara. 1° lotto funzionale. Progetto definitivo. Variante viadotto "Esino" per risoluzione interferenze.

Concordando con quanto richiesto dalla Soprintendenza competente, si resta in attesa del parere definitivo per il completamento dell'iter procedurale";

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica, ai sensi dell'art. 169 comma 4 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per determinare se sussistono le condizioni di comma 3 dell'art. 169 citato, per le quali le proposte di variazioni progettuali possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

VALUTATO che, in merito alle opere proposte in variante, le soluzioni proposte, ritenute dal Proponente necessarie per superare le interferenze rilevate con il gasdotto di proprietà di ENI S.p.A., per il quale è stata manifestata la relativa inamovibilità e che riveste importanza strategica a livello nazionale, non introducono elementi in contrasto con le valutazioni ambientali contenute nei Decreti CIPE relativi all'infrastruttura in esame; la soluzione proposta, inoltre, non altera sostanzialmente l'assetto dei luoghi coinvolti nello sviluppo dell'infrastruttura.

Dal punto di vista ambientale, le soluzioni di variante si inseriscono in modo coerente al resto del progetto nel contesto ambientale e paesaggistico, e non introducono azioni sostanziali aggiuntive sull'impatto globale nell'ambiente; in particolare, la riduzione da 4 a 3 campate può migliorare l'inserimento nel territorio attraversato, riducendo anche l'impatto ambientale dell'opera rispetto a quanto previsto nel Progetto Definitivo. Con questa soluzione, inoltre, la deviazione del fosso esistente non sarebbe più necessaria (come invece previsto nel Progetto Definitivo approvato), e l'intervento si limiterebbe ad un rivestimento dell'alveo con materassi tipo Reno nel tratto contiguo alla nuova posizione della pila n. 20;

VALUTATO che per effetto di quanto esposto in precedenza, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto definitivo approvato;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME IL PARERE AI SENSI DELL'ART. 169, COMMA 4 DEL D.LGS. 163/2006 CHE PER QUANTO RIGUARDA
GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA:**

sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore la proposta di variante relativa al progetto "Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara. 1° lotto funzionale. Progetto definitivo. Variante viadotto "Esino" per risoluzione interferenze".

alle seguenti condizioni, già espresse dal MIBACT con nota prot. DG/BEAP/34.19.04/10835/2016 del 19 aprile 2016, acquisita agli atti con prot. DVA/2016/001063 del 19 aprile 2016:

1. ai sensi dell'art. 96, comma 1 lettera a) del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., in corrispondenza dell'ingombro delle basi delle pile 20 e 22 in progetto dovranno essere eseguiti, con oneri a carico della Committenza e sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Archeologia delle Marche, sondaggi di verifica archeologica preventiva consistenti in trincee larghe non meno di m 2 ciascuna, allo scopo di individuare, delimitare verticalmente e circoscrivere l'estensione di eventuali depositi archeologici (livelli di frequentazione, strutture e/o materiali archeologici). Il numero, comunque non inferiore a due per ogni pila, l'orientamento e l'esatto posizionamento nell'area di indagine di tali sondaggi saranno concordati con la detta Soprintendenza nel prosieguo del procedimento anche in relazione alla geomorfologia e alle caratteristiche dell'eventuale deposito archeologico; essi dovranno essere condotti fino al raggiungimento della quota archeologica e, in caso di assenza di rinvenimenti, fino al suolo

sterile, da archeologi professionisti in possesso di requisiti di legge necessari, appositamente incaricati dalla committenza, sotto la direzione scientifica della Soprintendenza. In caso di rinvenimenti lo scrivente Ufficio si riserva di richiedere limitati ampliamenti o approfondimenti dei suddetti saggi per favorire la comprensione archeostratigrafica, valutare l'interferenza fra l'emergenza archeologica e l'opera in progetto e, se del caso, di chiedere il passaggio all'art. 96 co.1 lett.b del D.Lgs 163/06 e s.m.i. Si richiede altresì che i reperti eventualmente rinvenuti siano lavati, siglati, disegnati, preliminarmente classificati, se del caso restaurati e inventariati, sarà necessario altresì prevedere l'accantonamento di risorse per la pubblicazione scientifica dei risultati degli eventuali saggi di scavo, come indicato dalla circolare Mibact n. 10/2012.

Le risultanze dell'indagine, sotto forma di relazione corredata dalla documentazione archeostratigrafica di rito, secondo le norme adottate dalla Soprintendenza (giornali di scavo, schede stratigrafiche con relativo elenco, matrix, documentazione grafica e fotografica di scavo con relativo elenco degli elaborati, compresa una campagna fotografica degli eventuali reperti notevoli accompagnata da relativo elenco, elenco delle cassette con relativo contenuto) dovranno essere fatte pervenire a questo Ufficio per permettere, a norma di legge, i successivi adempimenti della fornitura.

Si raccomanda di comunicare alla Soprintendenza l'inizio dei lavori e il nominativo dell'archeologo o della ditta incaricata dell'indagine con almeno 15-20 giorni di anticipo;

Ente Vigilante: *Soprintendenza Archeologia delle Marche*

- dovranno essere acquisiti preventivamente tutti gli ulteriori pareri necessari per l'approvazione definitiva del progetto, ed in particolare quello della Soprintendenza territorialmente competente per gli aspetti archeologici e paesaggistici e degli Enti Locali competenti in materia di sicurezza idraulica, ottemperando alle eventuali richieste e/o prescrizioni degli stessi ed avendo cura di produrre apposita dichiarazione di avvenuto adempimento.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

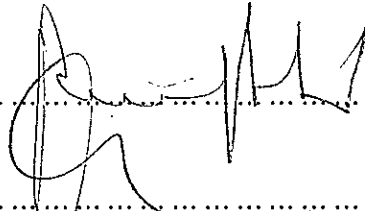
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni



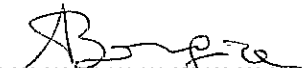
Avv. Filippo Bernocchi




Ing. Stefano Bonino

ASSENTE


Dott. Andrea Borgia



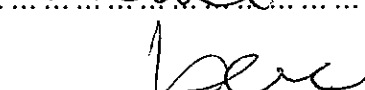
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



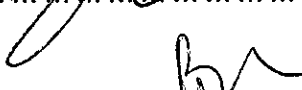
Dott. Federico Crescenzi




Prof.ssa Barbara Santa De Donno



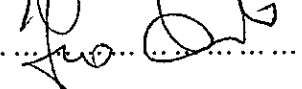
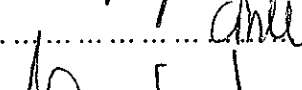

Cons. Marco De Giorgi



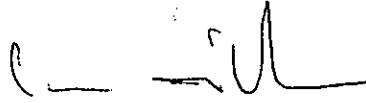
Ing. Chiara Di Mambro



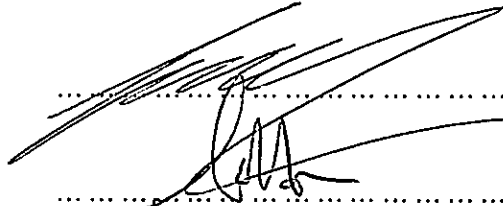
Ing. Francesco Di Mino



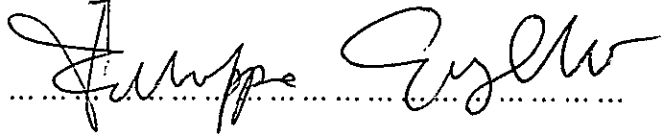
Avv. Luca Di Raimondo



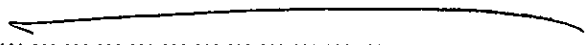
Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

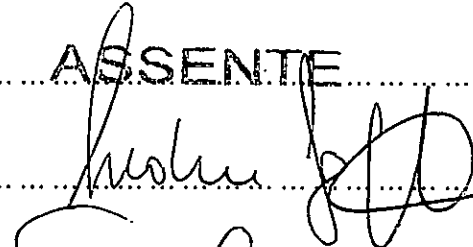


~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

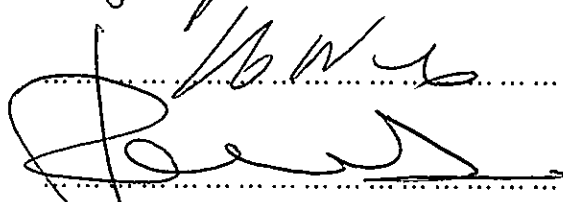
Dott. Andrea Lazzari



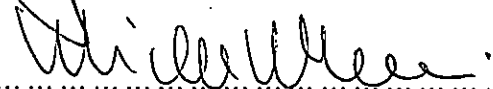
Arch. Sergio Lembo



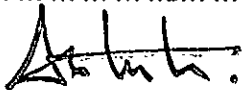
Arch. Salvatore Lo Nardo



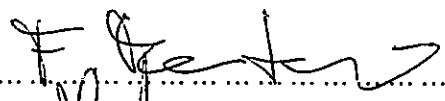
Arch. Bortolo Mainardi



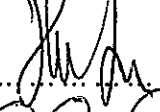
Avv. Michele Mauceri



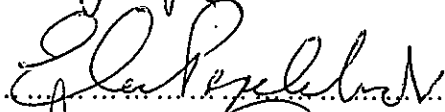
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà




Arch. Eleni Papaeludi Melis

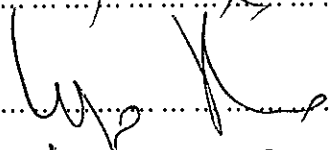


Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

.....

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

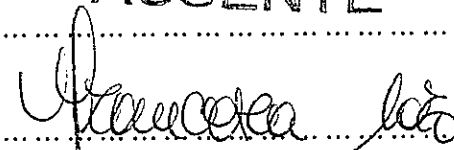
.....

ASSENTE

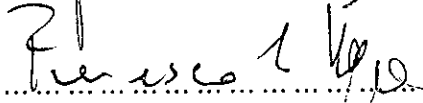
Dott. Franco Secchieri

.....

Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

