



REGIONE MARCHE

PROVINCIA DI ANCONA

COMUNE DI JESI

Interporto Marche S.p.A.

PROGETTO PRELIMINARE PER IL "SISTEMA" INTERPORTUALE DI JESI



Centro Studi sui Sistemi di Trasporto - CSST S.p.A.
Coordinatore Scientifico
Prof. Dr. Franco Giordano

bonifica



Centro Studi
sui Sistemi
di Trasporto

SINTESI NON TECNICA

Elaborato

G E S I A 0 2

REV.	DESCRIZIONE	COMM.	6 0 1 3 0	REV.	DATA
1		RED.	Geom. MAGGI	0	DICEMBRE 2004
2		VER.	Arch. MOGETTI	1	MAGGIO 2005
3		APPR.	Arch. CASICCI	2	DICEMBRE 2005
4				3	GENNAIO 2006

PREMESSA	2
B- GLI ATTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	5
C- DESCRIZIONE DEL PROGETTO	8
C.1- Inquadramento territoriale dell'intervento.....	8
C.2- Il progetto generale di intervento	9
C.2.1- L' area di insediamento dell'interporto, scelta strategica sul territorio	9
C.2.2- Descrizione sommaria del Progetto Generale	10
C.2.3- Adeguamenti del perimetro dell'area interporto	10
C.3- Stato di attuazione del progetto	11
C.3.1- Primo stralcio funzionale.....	11
C.3.2- Progetto di Completamento (2° e 3°Lotto).....	12
C.4- Il progetto di assetto definitivo dell'interporto.....	14
C.4.1- L'assetto progettuale.....	15
D- RISULTATI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	20
D.1- Sintesi degli impatti.....	20
D.1.1- Valutazione dei risultati e stima degli impatti permanenti.....	21
D.2- Interventi di mitigazione e/o compensazione.....	22

Premessa

Lo scopo della presente relazione è quello di fornire al pubblico una corretta informazione delle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale, redatto nell'ambito del Progetto del Sistema Interportuale di Jesi.

Il progetto preliminare di assetto definitivo recepisce le previsioni del progetto generale dell'Interporto Jesi e della programmazione nazionale e regionale sugli Interporti, nonché le indicazioni di studi di settore in coerenza ai livelli di traffico stimati nei vari scenari temporali sia sull'area vasta che sull'area di intervento.

L'interporto è ubicato nel territorio del Comune di Jesi (Località Coppetella) in un'area situata fra la ferrovia Roma-Falconara e la Superstrada Roma-Ancona S.S. 76, in prossimità del previsto svincolo ANAS, che sarà realizzato ad esclusivo servizio dell'interporto.

L'area di intervento si trova in territorio agricolo, in posizione baricentrica rispetto ai centri urbani di Jesi e di Chiaravalle, in una zona interessata da consistenti fenomeni di diffusione Industriali.

La necessità di destinare ulteriori aree allo scambio intermodale, manifestatasi dai dati riscontrati sul territorio, e dalla determinazione di organizzare e gestire, nelle fasi progettuali e di insediamento nel territorio, le richieste degli operatori e dei produttori, ha fatto sì che la Società Interporto Marche, provvedesse a far redigere e presentare una proposta di variante in ampliamento dell'area destinata nel P.R.G. vigente, ad area Interporto.

Tale proposta di ampliamento è finalizzata essenzialmente al:

Mantenimento dell'alto livello qualitativo di assetto territoriale

Mantenimento di una organizzazione geometrica e spaziale di alto livello.

La "Proposta di Variante" del Perimetro dell'Interporto, si prefigura come elemento di raffronto tra le ipotesi originarie di assetto dell'area interportuale e le proposte di implementazione dell'area di intervento.

I parametri d'uso del territorio, già vigenti, sono stati rigorosamente rispettati, e sono state introdotte precisazioni rispetto ai limiti di utilizzazione di tali parametri, nei confronti della qualità dell'assetto territoriale dell'intervento ed alla qualità nei confronti del rapporto con il contesto.

Con la "Proposta di variante" si sono infatti mantenuti invariati quei rapporti qualitativi tra:
Superficie territoriale e superficie a verde;
Fasce di rispetto perimetrali;
Volume costruibile e superficie territoriale;
Superficie fondiaria e superficie coperta;
Realizzazione di quinte/barriere a verde rispetto al contorno.

Il risultato delle applicazioni dei parametri previsti nelle Norme Tecniche di Attuazione, della Proposta di Variante, ha determinato la necessità di una superficie complessiva pari a circa mq. 1.010.500, all'interno delle quali sono inclusi tutti i dispositivi di aggregazione del territorio.

Nella redazione del Progetto preliminare del sistema Interportuale di assetto definitivo dell'Interporto di Jesi, è stato rispettato il dettato della proposta di variante che ha consentito attraverso l'espansione territoriale la possibilità di realizzare superfici coperte dei depositi provvisori pari a circa 100.000 mq.

La maggior capacità richiesta, viene soddisfatta in parte soddisfatta con la realizzazione di un'aggiuntiva area funzionale destinata allo scambio ferro - gomma, ubicata nella zona originariamente con funzione gomma-gomma.

Le aree funzionali definite all'interno dell'interporto risultano essere:

- area ferro - gomma
- area gomma - gomma
- area terminal - containers
- area uffici direzionali
- area a servizio degli autotrasportatori
- area a verde

- viabilità
- aree destinate per occupazione binari.

A.1-IDENTIFICAZIONE DEGLI ATTI PREGRESSI

L'iter procedurale individuato per la realizzazione dell'Interporto di Jesi è caratterizzato da una serie di atti significativi, descritti di seguito sinteticamente.

L'area d'intervento ricade nella zona D sottozona D.4.5 ex art. 79 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. del Comune di Jesi.

Il progetto generale dell'Interporto è stato approvato dal Comune di Jesi con atto n° 208 del 31/10/97. Con successivo atto n° 320 del 18/12/98, il Comune ha dato parere favorevole alla variante al PRG di ampliamento dell'area di intervento, necessaria per la realizzazione del collegamento ferroviario e del collettore di smaltimento delle acque, variante che in seguito è stata definitivamente approvata.

Lo Studio di Impatto Ambientale redatto sul Progetto generale dell'Interporto è stato sottoposto al Ministero dell'Ambiente per la verifica di compatibilità ambientale. Il Ministero dell'Ambiente ha rilasciato parere positivo con prescrizioni (D. M. n. 3557 del 04.02.99), che hanno riguardato i seguenti aspetti: una revisione dei sottoservizi, piazzali e strade ed sistemazioni esterne, confermando le caratteristiche dimensionali ed i rapporti tra superfici e volumi proposti dal progetto (che sono stati mantenuti inalterati anche nel progetto di ampliamento).

Il progetto è stato successivamente integrato e sottoposto alla riapprovazione del Consiglio Comunale, con atto n° 216 del 21/07/00. In tale sede si è conferita la pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza. Pertanto il Progetto generale, ai sensi dell'art. 84 delle N.T.A. del P.R.G. e delle successive varianti - approvati con le già citate Delibere Consiliari, rappresenta Piano particolareggiato e strumento urbanistico vigente.

La Giunta di Jesi ha poi approvato il progetto esecutivo del 1° lotto dopo che lo stesso era stato adeguato al nuovo regolamento di esecuzione della legge Merloni.

Si è proceduto in seguito all'approvazione del progetto di completamento del 2° e 3° lotto dell'Interporto, nell'ambito del quale è stata redatta la rielaborazione dell'intervento accorpando i volumi già previsti, lasciando inalterati i parametri e degli indici previsti dal P.R.G. A tal proposito l'interporto, con la nota del 29/09/2004, ha chiesto un parere alla Regione Marche, che ha risposto favorevolmente, definendo tali modifiche non sostanziali.

In data 17-10-2003 il Consiglio Comunale di Jesi (Delibera CC n. 166) ha espresso parere favorevole con prescrizioni ai sensi dell' art. 3 comma 5 del D.Lgs 20-08-2002 n. 190 sulla localizzazione del nuovo scalo di smistamento merci per l'interporto di Jesi da realizzarsi in adiacenza dell'interporto.

In data 01-12-2003 la Giunta Regionale della Regione Marche ha espresso parere favorevole ai sensi dell'art. 3 comma 5 del D.Lgs 20-08-2002 n.190 sulla richiesta formulata da R.F.I. – Direzione Compartimentale Infrastrutture di Ancona di accertamento della conformità urbanistica ed all'intesa con lo Stato del progetto preliminare del nodo ferroviario di Falconara e del nuovo scalo di smistamento delle merci dell'Interporto di Jesi.

B-GLI ATTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE

Il Progetto dell'Interporto di Jesi si inserisce in un processo normativo, esposto di seguito:

a scala Europea:

Decisione n.94/106 del 7 aprile del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

Proposta della Commissione delle Comunità Europee del 04 febbraio 2002 di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio “relativo alla concessione di contributi finanziari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci”;

a scala Nazionale:

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

Patto per la logistica. un accordo di settore per la competitività del sistema paese.
firmato il 1° Luglio 2005 alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Studio di Fattibilità del Corridoio Adriatico.

a scala Regionale:

Piano Regionale di Sviluppo (PRS);

Piano di Inquadramento Territoriale (PIT) – Delibera di Consiglio Regionale
n.295/2000;

Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR), Approvato co Delibera del Consiglio
Regionale il 3 novembre 1989 n. 197.

Intesa Generale Quadro con la Regione Marche, Presidenza del Consiglio dei Ministri,
stipulato il 24.10.2002;

Progetto Astrel “Innovazione tecnologia e valorizzazione del sistema territorio della
media-alta valle Esina” in base alla Legge Regionale n°19 del 28 ottobre 2003;

Deliberazione consiliare 1 marzo 2000, n° 305 Ancona, Falconara e Bassa Valle dell’
Esino: area ad elevato rischio ambientale.

Approvazione del Piano di Risanamento dell’area di Ancona, Falconara e Bassa Valle
dell’ Esino con DACR n° 172 del 9 febbraio 2005

a scala Provinciale:

PRUSST della Provincia di Ancona;

a scala Comunale:

Piano Regolatore Generale Comunale di Jesi.

Piano di classificazione e Risanamento acustico del territorio comunale di Jesi redatto ai
sensi della Legge Quadro 447/95 – adeguamento alla Legge Regionale 14 novembre
2001 n. 28

Piano Idea approvato dal Consiglio comunale con delibera programmatica del settembre
2003 n°141.

Rispetto a tale quadro programmatico si intende mettere in evidenza la rispondenza dell'intervento sia con il Piano di risanamento dell'area AERCA, sia con il Piano Idea.

La Regione Marche, con delibera del Consiglio Regionale n. 305 del 1 marzo 2000, ha infatti dichiarato l'area di Ancona, Falconara e Bassa Valle dell'Esino ad elevato rischio di crisi ambientale ed ha avviato, nell'ambito delle attività previste da un Accordo di Programma con il Ministero dell'Ambiente (D.G.R. n. 2929/99) e con il coinvolgimento degli Enti Locali, le procedure, gli studi e le analisi finalizzate alla approvazione del Piano di Risanamento di cui al comma 4 art. 74 del D.Lgs. n. 112/98 e all'art. 3 della Legge Regionale 6 Aprile 2004 n. 6. Il Piano di Risanamento rappresenta un sistema coerente di azioni, destinate ad un'area delimitata e complessa, per rimediare alle condizioni di emergenza ambientale. Esso, se compiutamente realizzato può rappresentare il fulcro sul quale innestare un'attività permanente di gestione integrata delle trasformazioni territoriali, capace di ricondurre a sintesi la strumentazione incidente sul territorio, sull'ambiente e sullo sviluppo economico e sociale. Il Piano di risanamento evidenzia che la prospettiva dell'ampliamento dell'Interporto di Jesi dovrebbe introdurre una trasformazione strutturale nell'attività produttiva, infatti si può ritenere che le criticità attuali sia dal punto di vista trasportistico che ambientale, derivino appunto dall'assenza dell'Interporto di Jesi, la quale si riflette in una mancata razionalizzazione della domanda di mobilità commerciale dell'area nel senso di una sua riduzione assoluta con conseguente riduzione degli impatti da essa determinati.

Relativamente al Piano Idea con delibera programmatica del settembre 2003 n.141, il Consiglio Comunale ha deciso di intraprendere insieme l'adeguamento del Piano Regolatore Generale, l'elaborazione del Piano strategico, ed il processo di Agenda 21. Il Piano Idea è tappa pubblica fondamentale di questo processo, poiché strumento concepito per integrare dimensione strutturale, strategica e ambientale.

“Il Piano idea è un documento di natura programmatica che costruisce una visione d'insieme del territorio definendo l'impianto e le scelte qualificanti della Variante generale del Prg. Ha il fine di comunicare la figura della città, di rendere comprensibili gli orientamenti affinché possano essere valutati, di istruire il successivo documento regolamentare denominato "Progetto comunale del suolo”.

Gli elaborati del Piano Idea sono costituiti da una relazione sintetica ed indagini e studi, mentre la strategia che guida il Piano evidenzia lo sviluppo del sistema locale basato sulla partecipazione e sulla sostenibilità. A caratterizzare il Piano Idea è l'adozione di un'ottica di **sistema** che agisce tramite una pianificazione a più livelli. I **temi** che compongono il Piano Idea emergono dagli incontri del Piano Strategico e dall'attenzione dei cittadini. Anche nella predisposizione degli **strumenti operativi** si è ricorso alle tecniche partecipative. I tre elementi, sistema, tema e strumento operativo sono l'organizzazione logica del percorso di definizione degli obiettivi.

L'immagine delle reti medio lunghe è rafforzata dalla previsione di realizzare nel territorio comunale strutture logistiche di rilievo nazionale quali **Interporto e scalo merci**. L'esigenza di garantire un corretto insediamento di queste opere, considerando anche i riflessi che avranno sul traffico della SS 76, richiede un ulteriore contributo attivo e propositivo da parte dell'Ente Comunale nel processo di definizione delle stesse in un ambito relazionale complesso.

C-DESCRIZIONE DEL PROGETTO

C.1-INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO

Il Progetto di Ampliamento dell'Interporto di Jesi si innesta nel quadro di sviluppo e razionalizzazione dell'area industriale inserita nel territorio Comunale e ne rappresenta la naturale evoluzione in relazione agli esiti delle indagini e degli studi condotti per la redazione del Progetto di Completamento dell'interporto (2° e 3° lotto), già consegnato al Municipio di Jesi. Il suddetto Progetto di Completamento è stato redatto nell'ambito del Progetto Generale dell'interporto di Jesi, già approvato dal Comune e dalla Regione Marche come Polo Intermodale agganciato all'Area Produttiva di Jesi e più ampiamente all'area del "bacino marchigiano di Falconara - Fabriano".

C.2-IL PROGETTO GENERALE DI INTERVENTO

C.2.1-L' AREA DI INSEDIAMENTO DELL'INTERPORTO, SCELTA STRATEGICA SUL TERRITORIO

La realizzazione dell'Interporto e le premesse di sviluppo dell'area hanno favorito la scelta di localizzazione principalmente per la facilità di interconnessione e collegamento con le principali reti stradali autostradali e ferroviarie del centro Italia, esaltate dalle due realtà che influenzano in modo significativo il trasporto merci: il porto di Ancona e l'Aeroporto "Raffaello Sanzio" di Falconara Marittima. La coesistenza e prossimità di tali strutture moltiplica le capacità ricettive dell'area Interporto che oltre alla intermodalità ferro-gomma può essere allargato alla trimodalità del trasporto merci con il porto di Ancona, ed anche se in modo meno significativo, ad una ulteriore modalità corredata al collegamento con l'Aeroporto di Ancona-Falconara, situato a soli 10 km circa.

L'area di insediamento dell'Interporto si colloca tra la superstrada SS 76 variante Ancona - Roma ed il tracciato ferroviario Orte - Falconara. La distanza tra le due infrastrutture che corrono quasi parallele, ha permesso, di prevedere la agevole realizzazione di fasci di binari di raccordo senza opere di particolare impatto sul territorio, realizzando un fasci di binari in appoggio per convogli tradizionali ed intermodali con innesto sulla linea FF.SS.

Per quanto alla connessione viaria, la presenza della superstrada S.S. 76 a due corsie per ogni senso di marcia, permette di collegare direttamente l'asta di ingresso dall'Interporto con la S.S. 76 e quindi con l'aeroporto "Raffaello Sanzio" e l'autostrada A14 Adriatica attraverso lo svincolo di Ancona Nord.

L'incardinamento dell'area dell'Interporto tra le infrastrutture primarie stradali, ferroviarie, aeroportuali ed,indirettamente, con il porto di Ancona, garantisce l'ottimale collegamento della struttura intermodale evitando, nel contempo, la realizzazione di opere significative di trasformazione del territorio e le conseguenti problematiche di impatto ambientale.

C.2.2-DESCRIZIONE SOMMARIA DEL PROGETTO GENERALE

Il Progetto Generale prevede che l'area intermodale sia suddivisa in tre ampie zone funzionali destinate agli scambi: ferro – ferro, ferro - gomma e gomma - gomma. Le tre aree di scambio e smistamento sono servite da due assi stradali di servizio che interconnettono le aree funzionali e si innestano sulla viabilità esterna attraverso uno svincolo alla S.S. 76.

Al fine di mantenere una alta qualità dell'intervento di insediamento industriale, le previsioni di progetto hanno inserito una alta percentuale di aree a verde, sia di carattere locale, che, in generale di rispetto tra l'area di intervento ed il contesto circostante.

Si deve sottolineare che in ogni fase progettuale (anche nella progettazione del 2° e 3° Lotto di Completamento), sono stati meticolosamente rispettati i parametri e gli indici approvati in sede di PRG ed in relazione alle Norme tecniche di Attuazione.

C.2.3-ADEGUAMENTI DEL PERIMETRO DELL'AREA INTERPORTO

A seguito dell'approvazione del Progetto Generale e dell'inserimento nel P.R.G. mediante l'adozione delle relative Norme Tecniche di Attuazione, contestualmente alla redazione del piano particellare di esproprio del 1° lotto funzionale, sono state annesse ulteriori aree all'originale superficie, valutata in mq. 747.500.

Tali ulteriori aree afferiscono a:

Collettore di scarico delle acque trattate

La superficie di tali aree ammonta a circa 10.000 mq.

Aree di smistamento binari e residui di particelle al fine di non lasciare fondi interclusi;

La superficie di tali aree ammonta a circa 39.400 mq.

La superficie totale dell'intervento, in definitiva, è venuta a determinarsi in complessivi mq. 796.949 come da prospetto del Piano Particellare di Esproprio.

Tale variazione, non ha determinato alcuna variazione in relazione agli indici adottati con le N.T.A., in quanto, le ulteriori superfici non hanno interessato le aree funzionali che sono rimaste esattamente della medesima dimensione prevista dal Progetto Generale.

C.3-STATO DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO

Qui di seguito viene brevemente illustrato lo stato di attuazione del Progetto generale e degli stralci di realizzazione.

C.3.1-PRIMO STRALCIO FUNZIONALE

Il primo stralcio funzionale prevede la realizzazione di nuova viabilità, piazzali veicolari e terminal ferroviario, il recupero ed il potenziamento del fabbricato e della viabilità già realizzate con precedenti interventi. Con la realizzazione del primo stralcio funzionale viene garantita l'intermodalità sia attraverso la realizzazione di un fascio di tre binari dedicati al trasporto ferro-gomma con capannone e piazzali di manovra, sia con la realizzazione di un fascio di tre binari autonomo con piazzali di deposito e movimentazione di containers. Si è provveduto poi a completare la struttura con un primo stralcio di servizi logistici complementari attraverso l'utilizzazione ed il completamento dell'edificio esistente che rappresenta il primo nucleo e gran parte del Centro Direzionale e che garantisce già da questa prima fase tutta la serie di servizi necessari per il funzionamento della struttura Interportuale.

Il primo lotto prevede le seguenti opere:

viabilità di accesso e di raccordo tra lo svincolo ANAS ed il varco di entrata all'Interporto;

parte dell'area intermodale con relativo fascio di tre binari, corsie di movimentazione dei mezzi, zona per sosta e deposito containers, casse mobili (Zona Terminal FF.SS.);

parte dell'area intermodale ferro-gomma con fascio di tre binari su cui è prevista la realizzazione di un magazzino con ribalta fissa lato Ferrovia e ribalte mobili lato strada.

Sul lato opposto allo stesso binario è prevista un'area di deposito del collettame con piazzali di deposito, parcheggio e sosta dei mezzi pesanti e leggeri, utilizzando l'impronta del magazzino ferro-gomma come parcheggio temporaneo per autovetture;

l'area destinata a Servizi Direzionali utilizza l'edificio esistente non completato di cui prevede il completamento. Attorno all'edificio vengono previste aree di parcheggio alberate per mezzi leggeri mentre le aree verdi ed alberate sono localizzate sia verso la

strada statale SS 76 che lungo le direttrici della viabilità interna e di penetrazione alle varie aree funzionali dell'Interporto.

Con la realizzazione del primo stralcio vengono garantite le funzioni di Terminal Containers e di trasporto combinato con la localizzazione all'interno dell'area sia del vettore ferroviario che di imprese di spedizione ed autotrasporto oltre alla funzione primaria di manipolazione, stoccaggio e trasferimento di containers e di merci varie connesse alle operazioni di carico e scarico. Tali operazioni si prevede che vengano effettuate a mezzo di autogrù semoventi, front-loader e veicoli speciali, tipologie di mezzi che richiedono la massima flessibilità delle attrezzature presenti nelle operazioni intermodali. La flessibilità è assicurata dall'utilizzazione di mezzi, quali:

Transtainer su gomma

Front- loader

Gru semoventi

Tali attrezzature potranno operare con uguale efficacia anche per il carico e lo scarico dei mezzi stradali interessati al trasporto combinato e che potranno accedere alle corsie di carico e scarico affiancate ai binari della zona intermodale.

Con l'organizzazione sopra descritta, e gli edifici in esecuzione vengono garantiti tutti i requisiti richiesti da un Interporto quali servizi ai veicoli, servizi per il personale, servizi di gestione e collegamento. Anche l'organizzazione degli accessi, la viabilità generale e la disposizione degli spazi garantiscono la piena possibilità di razionale gestione dei flussi di traffico sia in ingresso che in uscita dalla struttura interportuale.

C.3.2-PROGETTO DI COMPLETAMENTO (2° E 3° LOTTO)

A seguito della prima fase realizzativa dell'Interporto, la Società Interporto ha proceduto alla redazione del Progetto di Completamento afferente al 2° e 3° Lotto, che è stata presentata nel Luglio del 2003. Nel corso della progettazione del Progetto di Completamento, si è proceduto ad una serie di verifiche tramite incontri con gli operatori di settore, per recepire eventuali indicazioni e necessità operative. Dagli incontri effettuati è emersa l'esigenza la richiesta di implementazione delle attrezzature logistiche mediante la realizzazione di edifici

di stoccaggio dimensioni e organizzazione spaziale innovativa rispetto alle previsioni originarie del Progetto Generale approvato. E' emersa quindi la necessità di rivedere la struttura di assetto dell'Interporto nell'ottica di offrire agli operatori un prodotto più idoneo alle esigenze rappresentate.

In merito alle richieste degli operatori interpellati, in definitiva, l'ipotesi di assetto è basata sulla:

- realizzazione di magazzini di capacità minima di mq 20.000;
- realizzazione di aree destinate alla funzione amministrativa, molto contenute, in relazione al ristretto numero di operatori;
- previsione di magazzini accorpabili tra loro;
- previsione di linee di accosto degli automezzi diversificate;

Nel quadro di un nuovo assetto di offerta – domanda e tenendo conto di quanto già realizzato si è proposta una nuova dislocazione dei fabbricati e delle infrastrutture di supporto e distribuzione interna, tali da:

- rispettare i dati di PRG approvati
- tenere conto delle richieste degli operatori
- prevedere un ampliamento della piattaforma logistica nel rispetto delle caratteristiche ambientali assunte con il Progetto generale approvato
- adeguare le infrastrutture alle attuali esigenze di utilizzazione.

Per fare ciò si sono apportate, in primo luogo delle modifiche alla struttura viaria di distribuzione, in modo tale da consentire il collocamento nelle sezioni logistiche sia di capannoni, che di accogliere la richiesta degli operatori di essere dotati di piazzali antistanti i fabbricati di almeno metri 50 di profondità. In secondo luogo si sono adattate tutte le reti alle nuove ubicazioni degli edifici e dei piazzali, cui ha fatto seguito la verifica di tutti gli spazi verdi previsti in progetto, per i quali si sono rispettati gli standard previsti originariamente.

Per quanto riguarda gli edifici, si sono studiate due diverse soluzioni per l'area ferro - gomma. La prima riguarda il proseguimento degli edifici di stoccaggio lungo l'asse dell'edificio in realizzazione, la seconda riguarda la proposta di un nuovo edificio sul lato opposto.

Per tener conto degli adattamenti effettuati sia in seno alla viabilità che agli edifici, si sono dovute adattare tutte le reti alle nuove ubicazioni degli edifici e dei piazzali. Si è provveduto inoltre a tener conto delle nuove prossime realtà della Rete Ferroviaria con la ripermimetrazione dell'area di intervento in adiacenza con il nuovo sistema di smistamento ferroviario. Per quanto riguarda l'area Terminal container, si è previsto il completamento dei piazzali già avviati con il Primo lotto funzionale.

Sotto il profilo architettonico, proprio in relazione alle scelte di economicità, durabilità, manutenibilità e riconoscibilità degli edifici si è adottato uno schema che caratterizzasse fortemente la funzione logistica, evitando ogni commistione con possibili interpretazioni estetico funzionali degli edifici. Sono stati previsti materiali che a prima vista caratterizzassero la funzione "industriale" del manufatto, per cui, si è fatto riferimento al calcestruzzo ed al metallo, connubio che storicamente rappresenta i caratteri funzionali essenziali degli insediamenti industriali. La pianta degli edifici si basa sul "modulo base", quale, "contenitore unico" dove anche il modulo uffici, soggiace alle rigidità della maglia strutturale e delle scelte strutturali per il rivestimento esterno e le coperture, le quali utilizzate in modalità alternative conferiscono una leggibilità della "funzione" posta all'interno del contenitore .

Sotto il profilo dimensionale i termini progettuali hanno tenuto conto di:

necessità di diminuirne il numero dei pilastri strutturali a vantaggio della utilizzazione interna degli spazi ed eliminazione degli ostacoli presenti all'interno dei capannoni;

necessità di ridurre le superfici destinate ad uffici, nella prospettiva, verificata con gli operatori di settore, di una gestione degli spazi commerciali affidata ad un numero limitato di operatori;

necessità di realizzare strutture edilizie più economiche, rispetto alle precedenti previsioni.

C.4-IL PROGETTO DI ASSETTO DEFINITIVO DELL'INTERPORTO

In base alle esigenze da parte degli operatori nell'ambito della logistica, è emersa la necessità, di prefigurare un ampliamento della "Piattaforma Logistica" nel suo complesso. Tale ampliamento risulta necessario proprio per far fronte alla cospicua domanda di spazi e

di attrezzature, domanda che, nel quadro dell'assetto territoriale del Comune di Jesi, e più in generale dell'area compresa nella triangolazione Falconara – Fabriano –Ancona, necessita di un piano di generale di attuazione, volto ad evitare inutili e dannosi consumi del territorio in assenza di una praticabile risposta organica alle richieste del settore logistico, in continua espansione. Per far fronte a tali esigenze la Società Interporto Marche, ha provveduto a presentare , una proposta di variazione dell'area destinata con il P.R.G. alla piattaforma logistica.

Il percorso elaborativo ha preso l'avvio da imprescindibili dati di riferimento ed in particolare:

Mantenimento dell'alto livello qualitativo di assetto territoriale: con ciò si intende che l'utilizzazione del territorio sia costantemente calibrata tra le scelte di natura organizzativa dell'impianto produttivo e le scelte di tutela e inserimento ambientale, tali da garantire un rapporto essenziale tra le aree pavimentate e le aree libere organizzate a verde.

Mantenimento di una organizzazione geometrica e spaziale di alto livello: con ciò si intende che la matrice distributiva, volumetrica e architettonica degli edifici da realizzare, sia tale da consentire un effettivo controllo sugli operatori , evitando la nascita di complessi eterogenei ed incongruenti.

C.4.1-L'ASSETTO PROGETTUALE

L'ipotesi di insediamento del progetto di ampliamento ha come dato di riferimento la necessità di raggiungere una capacità dei depositi provvisori pari a circa 100.000 mq. La maggiore capacità richiesta, viene soddisfatta mediante la realizzazione di un'ulteriore area funzionale dedicata allo scambio ferro-gomma, ubicata nella porzione destinata originariamente alla funzione gomma-gomma, per una capacità di depositi provvisori pari a circa 30.000 mq.

La prevista nuova area gomma-gomma, viene ipotizzata in adiacenza e parallelamente alla posizione originaria, utilizzando le stesse caratteristiche di capacità e di rapporto Superficie coperta / Superficie scoperta. Le aree di manovra della funzione gomma - gomma, sono le medesime della ipotesi originaria e prevedono la realizzazione di piazzali con una distanza

minima dalla sede stradale di distribuzione pari a m. 50, come richiesto nelle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. approvato. Le aree di manovra della funzione ferro-gomma, rispettano i vincoli e le indicazioni delle citate N.T.A. del P.R.G.

Tenendo conto dei vincoli ipotizzati nella stesura del Progetto Generale e ribaditi in fase di approvazione dello stesso, in seno al PRG dal Comune di Jesi, al fine di rispettare i rapporti tra superficie fondiaria e superficie territoriale nonché i rapporti tra superficie coperta e scoperta delle singole aree funzionali, l'incremento delle superficie totale dell'intervento viene a determinarsi in mq.213.813

Pertanto per effetto della reale superficie occupata originariamente dall'Interporto pari a mq. 796.949 viene a determinarsi una superficie complessiva di mq. 1.010.762

Al fine del raggiungimento degli obiettivi di implementazione delle capacità operativa dell'Interporto, alle aree previste e attrezzate con il Progetto di Completamento, sono state aggregate ulteriori aree e funzioni operativo-logistiche. Le aree funzionali implementate sono:

Piattaforma ferro - gomma

Piattaforma gomma – gomma

Piattaforma terminal – containers

Viabilità e piazzali

AREA FERRO - GOMMA

L'area ferro-gomma nella stesura del progetto preliminare di ampliamento, è interessata da integrazioni in continuità con quanto già avviato nel progetto di completamento relativo ai lotti 2° e 3°. Le opere riguardano l'assetto planimetrico degli edifici e dei relativi piazzali antistanti. Per rispondere alle esigenze degli operatori relative sia alla necessità di poter utilizzare complessi di edifici organizzati a "piastra" in luogo di blocchi isolati, che alla possibilità di una capacità complessiva di depositi pari a circa 100.000 metri quadrati, nella redazione del progetto si è perseguita la via dell'accorpamento dei corpi di fabbrica nell'area lato ovest (adiacente all'area terminal-container) e la realizzazione di una nuova area ferro –

gomma sul lato est, nella porzione precedentemente destinata alla funzione gomma - gomma.

L'area ferro - gomma / comparto ovest

Gli accorpamenti proposti prevedono il completamento, in prosecuzione, dei capannoni magazzino già previsti nei progetti di 1°, 2° e 3° lotto, nel rispetto della superficie fondiaria possibile e nel mantenimento delle dimensioni e delle altezze già individuate. La configurazione ottenuta, con una doppia tipologia rispettivamente in "linea" ed a "blocco", viene a delineare una capacità complessiva dei depositi pari a circa 50.000 mq.

Riguardo le caratteristiche progettuali degli edifici si è mantenuto quanto già in precedenza individuato nel sottoparagrafo *Gli aspetti architettonici* del capitolo D.3.2 Progetto di Completamento (2° e 3° lotto).

L'area ferro - gomma / comparto est

La proposta progettuale ha previsto la realizzazione, di una ulteriore "piastra logistica" a servizio della funzione ferro - gomma, costituita da una aggregazione del tipo a "blocco" e realizzata con edificio unitario da mq. 30.000 con le stesse caratteristiche strutturali e funzionali adottate per gli edifici lato est e cioè principalmente :

superfici di vaste dimensioni

strutture con maglia 20X24

spazi per uffici di dimensioni contenute in relazione al ridotto numero di addetti per operatore

Lo spazio uffici, determinato in matrice di campata viene peraltro collocato laddove l'utilizzatore ritiene indispensabile, essendo l'ubicazione, per caratteristiche strutturali, posizionabile sia agli angoli dei singoli compartimenti degli edifici, che in una campata intermedia, potendosi, in questo caso utilizzare le fonti di luce superiori provenienti dalla copertura sezionabile con i lucernari in ogni segmento dei copponi autoportanti.

Il dimensionamento delle aree destinate ad Uffici degli Operatori è stato valutato in circa mq. 400, derivante dalla utilizzazione della maglia strutturale adottata.

Si è adottato uno schema su due livelli. Il livello zero, corrispondente al piano dei piazzali di manovra, accoglie un'area destinata al parcheggio degli automezzi degli operatori di ufficio per circa mq. 190. Il livello superiore consta di una superficie di circa mq. 380 destinata ad uffici per circa mq. 270, mentre la restante superficie, circa mq. 110, viene assorbita dalla distribuzione interna.

Sotto il profilo architettonico degli edifici si è mantenuto quanto già in precedenza individuato nel sottoparagrafo *Gli aspetti architettonici* del capitolo D.3.2 Progetto di Completamento (2° e 3° lotto).

AREA GOMMA - GOMMA

Per l'area di pertinenza degli operatori del collettame, le scelte progettuali hanno ricalcato le opzioni già espresse precedentemente sia sotto il profilo delle scelte progettuali architettoniche, che sotto il profilo delle scelte strutturali. Anche in questo caso si è preferito l'accorpamento dei moduli, venendo così incontro alle richieste degli operatori, ed anche sotto il profilo dell'assetto d'area, adottando uno schema che, nell'immediato, prevede più ampi spazi di manovra ai mezzi di trasporto, nella prospettiva, consente eventuali ulteriori ampliamenti organici ed unitari.

Per quanto alla dislocazione dell'area funzionale, in pratica, l'intera piattaforma è stata traslata verso nord-est riproponendo nelle dimensioni e nelle attribuzioni di superficie i medesimi parametri e le medesime soluzioni planimetriche.

In conclusione l'area gomma-gomma viene riposizionata al lato del nuovo asse di penetrazione aggiunto al sistema viario previsto già con il progetto di Completamento precedentemente presentato.

AREA TERMINAL - CONTAINERS

Per quanto all'assetto dell'area terminal-container, per tener conto delle necessità logistiche e di movimentazione dei contenitori, si è previsto di associare alla grande piattaforma una ulteriore superficie di movimentazione. Tale superficie misura all'incirca 23.700 metri quadri e viene destinata solo in parte allo stoccaggio temporaneo dei containers, infatti una

porzione, pari a circa 10.000 metri quadri viene associata alla piattaforma terminal ferroviario, mentre la restante parte viene attribuita al verde di rispetto. Nell'associare l'area di movimentazione, la fascia di verde originariamente prevista al bordo del comparto, viene eliminata, al fine di conseguire una continuità fisica del piazzale di manovra, in tal modo la superficie destinata complessivamente alla movimentazione container viene a determinarsi in totali mq. 19.000, di cui 10.500 circa assunti dalle aree in ampliamento e 8.500 circa dalla delocalizzazione della fascia di rispetto a verde. Nel complesso, pertanto l'area terminal - container, con annessa area di manovra, viene a determinarsi in complessivi mq. 108 900.

LA VIABILITA' ED I PIAZZALI

L'aspetto più significativo di variazione proposta con il presente progetto preliminare, riguarda la viabilità essendo stata introdotta una nuova asta di penetrazione a servizio della nuova area funzionale ferro - gomma e di rimpetto l'area gomma - gomma. A causa della necessità di dotare i fabbrica dei necessari spazi di manovra connessi con le attività logistiche, e tenendo conto che i mezzi di trasporto richiedono spazi retrostanti gli edifici o tra di essi di almeno 50 ml., la viabilità distributiva interna è stata adeguata a tali necessità. Per consentire l'accesso e la distribuzione alla revisionata planimetria generale di intervento, si è prevista a ridosso della barriera di ingresso all'area logistica, di una asta composta da una viabilità a senso unico con corsie separate da spartitraffico trattato a verde. La rotatoria di inversione di marcia è ubicata, come per le altre aste di viabilità, al vertice della penetrazione viaria e consente, tra l'altro, di accedere al deposito all'aperto già localizzato nelle precedenti fasi progettuali. Per effetto dell'inserimento, della nuova asta, si è razionalizzata l'area di servizio agli autotrasportatori, le cui attrezzature vengono inglobate nello svincolo a raso il quale distribuisce sia alle aree funzionali logistiche che alle aree di sosta e supporto agli addetti agli autotrasporti.

Il costo del progetto di ampliamento è di circa 40 mln di euro, mentre il costo complessivo è di 127 mln di euro.

D-RISULTATI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Lo studio di Impatto Ambientale è stato redatto in conformità con l'attuale legislazione in tema di Via, a livello europeo, nazionale e regionale, seguendo le Linee guida generali per l'attuazione della Legge Regionale 14 aprile 2004 n° 7. Tale studio é stato redatto secondo l'articolazione dei seguenti quadri:

Programmatico: in cui sono contenuti tutti gli elementi conoscitivi sulle relazioni esistenti tra l'opera progettata e gli strumenti di programmazione territoriale e settoriale;

Progettuale: dove viene descritto il progetto, con particolare riferimento alle dimensioni dell'opera, ai vincoli, aree protette, destinazione di uso delle aree interessate, infrastrutture prsenti etc...

Ambientale: ha lo scopo di definire le caratteristiche fondamentali dell'ambito territoriale e delle componenti ambientali interessate dal progetto. Le componenti ambientali analizzate sono:

Suolo e sottosuolo;

Ambiente idrico;

Vegetazione, flora, fauna;

Ecosistemi;

Paesaggio;

Rumore;

Atmosfera.

D.1-SINTESI DEGLI IMPATTI

La valutazione degli impatti sull'ambiente si fonda sulla considerazione che l'opera di cui è prevista la realizzazione determinerà una modifica e/o un'alterazione dello stato attuale, relativamente a tutte le componenti ambientali che caratterizzano l'area di progetto.

Con riferimento alle indagini ed agli studi effettuati, di seguito vengono descritti i principali risultati degli impatti ambientali stimati sia qualitativamente che quantitativamente per le due componenti critiche: atmosfera e rumore.

Per fornire un quadro completo della componente atmosfera e rumore, si è proceduto all'applicazione di un modello matematico denominato MT-Model ed in particolare al modulo ambientale T – Env, il quale, valuta le emissioni e le concentrazioni di inquinanti prodotti dal traffico, il rumore e l'energia consumata.

Il modello ambientale per la valutazione degli effetti dei veicoli sulla qualità dell'aria e dell'inquinamento sonoro è costituito fondamentalmente da:

un modello di emissione e consumo

un modello di diffusione o di dispersione

un modello acustico

I modelli consentono in funzione del flusso veicolare, il calcolo delle seguenti tipologie di inquinante:

CO;

CO₂;

NO_x;

VOC;

PM₁₀;

Consumi;

Livello sonoro equivalente.

Rumore

considerazioni relative agli studi scenari attuali e successivi mt model

Atmosfera

L'inquinamento atmosferico attuale non presenta particolari criticità se non per le PM₁₀ i cui valori sono comunque in linea con i nazionali; per ridurre le emissioni di PM₁₀, il Comune di Jesi ha fatto ricorso più volte alle domeniche ecologiche.

D.1.1-VALUTAZIONE DEI RISULTATI E STIMA DEGLI IMPATTI PERMANENTI

Dal confronto dei valori di emissione ricavati per i ricettori con i valori di attenzione e di allarme dettati dalla normativa di settore, risulta evidente che per tutti i ricettori esaminati le condizioni ambientali post-operam risultano conformi alle prescrizioni di legge e le emissioni in atmosfera, previste al 2008 e 2012, si mantengono, sempre, al di sotto dei limiti imposti dalla normativa vigente.

In particolare la situazione di breve periodo risulta essere quella più critica, mentre dal momento che si prevede che nel medio periodo le emissioni inquinanti indotte dal parco veicolare, a seguito delle costanti innovazioni tecnologiche introdotte dalle case produttrici di veicoli e del rinnovo del parco veicolare stesso, possano risultare in significativo decremento, rispetto alle condizioni attuali.

In particolare ciò che si evidenzia è che sull'area vasta la realizzazione dell'interporto comporta una significativa riduzione dei volumi di traffico veicolare di mezzi pesanti e delle relative emissioni, con una riduzione percentuale media che varia a seconda degli inquinanti dal 2% al 10%.

Sull'area ristretta l'aumento dei flussi di traffico di veicoli merci che incide principalmente sulla SS. 76 nell'ipotesi di realizzazione dell'ampliamento dell'interporto comporta di fatto un incremento sensibile dei traffici, nell'ordine di circa 145 veicoli/ giorno (in ingresso ed uscita) al 2008 ed una variazione di circa 160 veicoli giorno (in ingresso ed uscita) al 2012.

Ciò nonostante la verifica condotta sull'area ristretta lungo la SS. 76 ha messo in evidenza il rispetto dei limiti normativi imposti sia per la componente rumore, che per l'atmosfera.

Per quanto concerne le movimentazioni all'interno dell'interporto sono state formulate ipotesi circa la distribuzione dei veicoli all'interno dell'interporto e rispetto a tali valori sono stati calcolati i valori di concentrazione per i singoli ricettori. Anche in questo caso è stato verificato il rispetto dei limiti normativi.

Pertanto le verifiche condotte hanno evidenziato che la realizzazione dell'interporto ed in particolare del suo ampliamento nell'assetto definitivo comporta:

una significativa riduzione dei flussi di traffico merci su strada sulle relazioni superiori ai 500 km con O/D nel bacino di influenza dell'interporto, con un sensibile alleggerimento delle direttrici costiere

un incremento dei flussi locali da e per l'interporto sulla SS. 76 che di fatto non modifica sostanzialmente gli impatti in termini di emissioni dal momento che sono rispettati ampiamente tutti i limiti imposti dalla normativa.

D.2-INTERVENTI DI MITIGAZIONE E/O COMPENSAZIONE

Le analisi e le elaborazioni condotte nel presente studio hanno consentito di determinare, per ogni componente, gli effetti derivanti dall'ampliamento dell'interporto.

Le emissioni in atmosfera di inquinanti durante le manovre dei convogli ferroviari possono essere contenute impiegando locomotive diesel-elettriche con motori a basso contenuto di zolfo e in buono stato di manutenzione. Per la movimentazione delle merci si potranno utilizzare mezzi d'opera con motori a basse emissioni o, dove compatibili dal punto di vista tecnico ed economico, con apparecchiature ad alimentazione elettrica. Per la circolazione dei veicoli

pesanti all'interno dell'interporto l'inquinamento locale provocato dalle emissioni di inquinanti può essere mitigato predisponendo opportune barriere di verde di tipo arbustivo. Le barriere di tipo arbustivo sono efficaci principalmente ad impedire la diffusione del particolato. Tale inquinante, tipico dei motori diesel, risulterà essere presente in forti concentrazioni, data la tipologia di veicolo transitante. Le barriere di tipo arbustivo potranno essere con foglie aghiformi, poichè la capacità di captazione nelle piante aghiformi è maggiore che nelle latifoglie. Le barriere di tipo arboreo serviranno per l'attenuazione dei rumori provenienti dall'interporto a formare una barriera antirumore di tipo vegetale. Tali barriere secondo studi, riducono il rumore su valori compresi tra il range 0.06-0.15 dB per metro di profondità. Indicativamente si può prevedere un impianto su due o tre filari disposti su una fascia larga almeno 10m e di lunghezza adeguata. Come prescrizioni si potrebbe pensare ad un monitoraggio sia in fase di realizzazione per valutare gli effetti, seppur temporanei, dei macchinari di cantiere la cui gravità è direttamente proporzionale alla durata dei lavori, sia in fase di esercizio, tenendo presente gli impatti combinati provenienti sia dall'interporto che dallo scalo merci. Il consumo e il degrado di suolo potrà essere mitigato pianificando le future attività dell'interporto e razionalizzando, in fase di progettazione, gli spazi in modo tale da minimizzare gli sprechi. Destinare a prato stabile parti di area e procedere alla piantumazione di alberi compatibili con il paesaggio circostante sia isolati che a formare boschi idrofilo e mesofilo. Nella fase di realizzazione e in fase di pulizia preliminare dell'area, particolare attenzione sarà posta nello scotico e nel suo temporaneo stoccaggio e riutilizzo, utilizzando tecniche per ottenere una matrice che possa evolvere naturalmente a un suolo con caratteristiche paragonabili a quelle preesistenti. In altre parole, si programmeranno i movimenti terra in modo da evitare che l'humus vada disperso o venga stoccato senza le dovute precauzioni, quali il non modulare gli stessi in funzione delle tessiture del suolo, dell'altezza dei cumuli. Nella fase di riutilizzo si dovranno effettuare analisi agronomiche sull'utilizzo di correttivi in grado di recuperare la fertilità perduta. In fase di progettazione si dovrà prevedere una compensazione tra scavo e rinterro, evitando la realizzazione di rilevati eccessivi in modo tale da minimizzare i consumi di risorse del sottosuolo e l'impegno di suolo per lo smaltimento di materiali di risulta. L'inquinamento della acqua di superficie può essere mitigata, in fase di cantiere, con la raccolta e la depurazione di acqua reflua proveniente dalle installazioni logistiche, da sostanze inquinanti provenienti accidentalmente dalle macchine operatrici, dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseforme del calcestruzzo. In fase di esercizio, per le acque di prima pioggia, dovrà essere predisposta per le superfici pavimentate, una rete di smaltimento. Tali acque devono essere preventivamente trattate prima di essere immesse nel recettore finale.

D.3-MONITORAGGIO

La convenzione tra ARPAM e Interporto Spa di Jesi, stipulata in data 10/02/04, ha lo scopo di monitorare l'aria, le acque, i rifiuti, il suolo, le radiazioni e il rumore e fornire periodicamente rapporti inerenti lo stato di dette componenti ambientali.

L'elaborazione dei dati ricavati da tale monitoraggio è fondamentale sia per l'inquadramento dello stato dell'ambiente attuale sia per il controllo dell'evoluzione degli inquinanti nel tempo.

Per tali componenti ambientali infatti sono già disponibili i rapporti dell'ARPAM che sono stati elaborati ed inseriti nel SIA a rafforzare il quadro conoscitivo dell'ambiente ante-operam.

Del secondo aspetto, legato al continuo monitoraggio degli inquinanti nell'evolversi dell'opera, se ne discuterà ora sottolineando come tale azione comporti un controllo degli impatti con conseguente mitigazione degli stessi.

Con l'attivazione di un sistema di monitoraggio e controllo sui parametri critici (aria, acqua, rumore, suolo), si dà la possibilità al gestore dell'intervento (Interporto Marche) di modificare le regole di esercizio in modo da limitare gli impatti.

Data l'incertezza nelle stime delle entità degli inquinanti, è infatti necessario prevedere uno strumento di verifica a posteriori degli effetti della decisione. In tal modo è possibile tornare su di essa attraverso ulteriori misure di mitigazione. E' proprio questo il motivo per cui è necessario prevedere una fase di monitoraggio, che consenta il controllo e la verifica degli effetti reali della scelte adottate.

In tale ottica, si può inoltre realizzare un auditing degli impatti, ovvero il confronto tra i risultati del monitoraggio e le previsioni fatte nelle precedenti fasi dello studio. Lo scopo principale dell'auditing è di permettere la verifica delle diverse tecniche di previsione usate per un migliore utilizzo nel futuro (ad esempio riducendo l'incertezza nella previsione degli impatti).

Questo programma di monitoraggio, volto a conoscere l'effettiva evoluzione di processi in corso e a seguire gli effetti dovuti ad impatti valutati in fase di SIA, integra la struttura "Pressione-Stato-Risposta" andando a validare il parametro "stato".

Tale struttura PSR esprime la sequenza causale tra azioni antropiche (pressioni), qualità ambientali (stato) e risposte della società per mitigare gli impatti (risposte). In effetti,

effettuando un monitoraggio costante si va a rafforzare la componente centrale della struttura dando fondatezza alla stessa.

Nello specifico, le pressioni generate dall'ampliamento dell'Interporto di Jesi incideranno sullo stato dell'ambiente e tale incidenza sarà misurata tramite le campagne di monitoraggio. Si procederà dunque alle risposte con delle opere di mitigazione.

Si riportano le opere di mitigazione per le seguenti componenti ambientali:

ARIA

- Interposizione di barriere tra il punto di emissione e i possibili recettori sensibili;
- Bagnatura delle piste usate dai mezzi di cantiere e dei materiali trasportati e lavorati
- Limitazione al transito dei mezzi

ACQUE

- Riduzione del consumo dell'acqua
- Raccolta differenziata delle acque di diversa origine

SUOLO

- Corretta programmazione dei movimenti di terra
- Adeguata impermeabilizzazione dei piazzali
- Scelta di tecnologie idonee per lo smaltimento dei rifiuti

RUMORE

- Realizzazione di barriere antirumore
- Diminuzione di rumore e vibrazioni provenienti da macchine e attrezzi

Si può concludere quindi che l'attivazione di tale sistema di monitoraggio permette di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate e di prevederne di nuove nell'ottica di un continuo miglioramento dello stato dell'ambiente.